LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Vastine

20.5.2025

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

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

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (HE 33/2025 vp; julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämistä koskeva kokeilu).

Valiokunnalle annettiin 16 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö, Kansaneläkelaitos, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE, Invalidiliitto ry, ITS Finland ry, Näkövammaisten liitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Vammaisfoorumi ry, Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy, Semel Oy, Taksi Helsinki Oy, Tampereen Aluetaksi ja Tervia Logistiikka Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Esityksen tavoitteet

Taksiliitto totesi, että on epäselvää miten ehdotetulla kokeilulailla ja sen mukaisella tiedonkeruulla pyritään ratkaisemaan mm. jo aiemmissa kuljetusten yhdistelyä koskevissa kokeiluissa havaitut haasteet. Taksiliitto piti olennaisena hyvinvointialueiden ja Kelan sisäisiä prosesseja, toimintatapoja sekä kilpailutusmalleja.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Hallituksen esityksessä on käsitelty aiempien kokeiluiden suosituksia. Julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämistä koskevissa selvityksissä ja kokeiluissa on todettu, että alueiden henkilö- ja joukkoliikennepalveluita tulisi

kehittää jatkossa ylikunnallisina alueellisina kokonaisuuksina, ei vain yksittäisten asiakasryhmien näkökulmasta. Kokeilujen suosituksissa onkin ehdotettu toimintakentän kartoitusta, joka pitää sisällään mm. alueiden erityispiirteiden kartoituksen, nykytilan toiminnan kuvauksen sekä analyysin siitä, mistä, minne ja milloin alueen henkilökuljetukset liikkuvat. Lisäksi kokeiluissa tulisi huomioida tiedon omistajuuden ja jakamisen periaatteet yhdessä tietolajien määrittelyn kanssa, jotta kokeilun vaikutukset pystytään arvioimaan. Tiedon hyödyntämisen osalta kokeilujen tulokset korostavat julkisen sektorin roolia datan tuottajana ja hyödyntäjänä lakisääteisten ja muiden subventoitujen kuljetusten osalta.

Ministeriö katsoo, että esityksessä on otettu kattavasti huomioon aiempien kokeiluiden suositukset, sillä kokeilussa on kyse selvärajaisesta alueesta, useammista asiakasryhmistä ja analyysin tekemisestä kuljetusten reiteistä. Kokeilussa on myös panostettu tietolajien määrittelyyn ja kerättävän tiedon avulla tähdätään nimenomaan erilaisten kehittämismahdollisuuksien arviointiin. Ministeriö toteaa myös, että lausuntokierroksella valtaosa lausunnonantajista kannatti esityksen tavoitteita.

Taksiliitto ja **Taksi Helsinki** näkivät ongelmaksi sen, että tietoja kerättäisiin ilman konkreettisia haasteiden ratkaisuun tähtääviä suunnitelmia ja käyttötapauksien määrittelyä.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö pitää tärkeänä, että erityisryhmille tärkeitä kuljetuksia kehitetään oikeaan tietoon perustuen. Ministeriö viittaa myös Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunnan VANEn lausuntoon, jossa pidettiin hyvänä sitä, että tietopohja kerätään ennen kuljetusten mahdollisia uudelleen järjestämisiä ja ettei palvelun järjestämiseen tehdä muutoksia ennen tutkittua tietoa. Ministeriö toteaa, että kokeilussa on tarkoitus kerätä tietoa tulevan päätöksenteon pohjaksi, jolloin tarkempien suunnitelmien tai käyttötapausten määrittely tässä vaiheessa ei sovi kokeilun tarkoitukseen, vaan voisi pikemminkin haitata kokeilun tulosten analysointia.

Kerättävien tietojen ja rajapinnan tarpeellisuus

Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Taksiliitto, Taksi Helsinki, Tampereen aluetaksi ja **Semel** esittivät lausunnoissaan, että esityksen mukaiset tiedot olisivat jo kokonaan tai osin saatavilla Kelan ja Traficomin järjestelmistä, ja siksi nyt esitetty tietojen keräys olisi päällekkäistä taakkaa.

Taksiliitto on lisäksi valiokunnalle antamassaan lausunnossa esittänyt vertailun tilausvälitysyhtiöiden toimittamista tiedoista Traficomille ja Kelalle, ja sen

yhteydessä todennut, että joitakin puutteita lukuun ottamatta kyseiset tiedot olisivat jo saatavilla Traficomin tai Kelan kautta.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Esityksellä on tarkoitus kerätä yksittäisistä matkoista sellaisia yksityiskohtaisia tietoja, joita ei tällä hetkellä kerätä ja joiden keräämiseen ei tällä hetkellä ole myöskään säädösperustaa. Sen vuoksi tälle väliaikaiselle lainmuutokselle on nimenomaan tarve. Ministeriö toteaa, että päällekkäisen työn välttäminen ja yrityksille koituvan taakan minimointi on tärkeä ja kannatettava tavoite, joka on huomioitu valmistelun aikana. Tiedon keräystä on selvitetty poikkihallinnollisessa viranomaisyhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön, Kelan ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa, ja valmistelussa on todettu, ettei Kelalla tai Liikenne- ja viestintävirastolla ole lakiin perustuvaa oikeutta saada nyt kyseessä olevia tarkkoja tietoja. Näin ollen nyt ehdotettujen tietojen kerääminen vaatisi joka tapauksessa lainsäädäntömuutoksia viranomaisten tiedonsaantioikeuksiin. Valmistelun aikana on käyty läpi Kela- ja sotekuljetuksissa nykyään käytössä olevia asiakastietoja merkityksellisten tietoluokkien tunnistamiseksi ja kerättävien tietojen yhteismitallisuuden varmistamiseksi.

Ministeriö tuo esiin, että Liikenne- ja viestintävirasto on lähettänyt 13.5.2025 kokeilualueen välitysyhtiöille kommentoitavaksi luonnoksen kokeilussa suunniteltavien matkustustietojen välityksen tietomallista, joka on huomattavasti pidempi ja yksityiskohtaisempi kuin Taksiliiton esittämä vertailutaulukko. Ministeriö katsoo, että Taksiliiton esittämässä vertailutaulukossa ei ole riittävää laajuutta tai yksityiskohtaisuutta aidon vertailun tekemiseksi. Vertailutaulukosta ei ilmene esimerkiksi tiedon tarkempaa rakennetta eikä siitä pysty päättelemään esimerkiksi sitä, minkä säännöksen nojalla tietoa kerätään ja mikä on tiedon käyttötarkoitus ja liittyykö tietojen luovuttamiseen tai hyödyntämiseen rajoituksia.

Ministeriö korostaa, että tiedon keräyksestä ja raportoinnista vastaava Liikenne- ja viestintävirasto on todennut, että liikennepalvelujen ja -järjestelmän kehittämisen arviointia varten on välttämätöntä, että tiedot kerätään riittävällä yksityiskohtaisuudella. Taksiliiton vertailutaulukon perusteella vaikuttaa, että sen sisältämät tiedot eivät ole riittäviä kokeilun tavoitteiden saavuttamiseksi.

Lisäksi ministeriö huomauttaa, että Taksiliiton mainitsemat taulukon puutteet, kuten ajoneuvon tarkka lähtöaika ja lähtösijainti, reitti sekä tieto siitä, minkä lain mukaan kyseinen kuljetus korvataan, ovat suurelta osin juuri niitä samoja tietoja, joiden merkityksellisyyttä Liikenne- ja viestintävirasto on korostanut.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto pyysi selvennystä rajapintaratkaisun käytölle eikä pitänyt realistisena esityksen arviota siitä, että rajapinta olisi edullisin ja helpoin

tapa toimittaa tietoja. KKV piti myös laajempaa, valtakunnallisen aineiston keruuta tarkoituksenmukaisena ja verrattain kevyenä harjoituksena, mikäli sitä ei tehdä rajapintojen kautta, vaan säännöllisinä esimerkiksi kuukauden tai vuoden toimituserinä. KKV piti myös epäselvänä sitä, miten hyvin kokeiltu tiedonkeruutapa ja sen pohjalta saadut tulokset pätevät muualla Suomessa. KKV piti myös vertailutietoa muilta alueilta välttämättömänä, mikäli halutaan arvioida nyt valitun toimintamallin toimivuutta.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö korostaa, että kokeilussa ei ole kyse tiedonkeruutapojen kehittämisestä, vaan julkisesti tuettujen kuljetusten toteutumista, liikennevirtoja ja tarpeita koskevan tiedon keräyksestä kuljetuspalveluiden kehittämiseksi. Kokeilussa on kuitenkin mahdollista kerätä arvokasta kokemusta nyt ehdotettua laajemmalle tietojen keräykselle, jos sellaisesta erikseen päätetään.

Kilpailu ja kuluttajavirasto totesi, että eri kehittämismallien säästöpotentiaalia on laskettu ilman ehdotettua lainsäädäntöäkin (Lääkärilehti 13/2020, s. 827–832.)

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö toteaa, että lausunnossa viitatussa Lääkärilehden artikkelissa on kyllä laskettu yhdistelyastetta ja todettu sen johtavan merkittäviin kustannussäästöihin, mutta kyseisessä tutkimuksessa ei ole laskettu yhdistelystä aiheutuvia säästöjä. Artikkelin aineisto- ja menetelmäkuvauksessa todetaan, että kaikkia tavoiteltuja tietoja ei ollut saatavilla. Artikkelissa lisäksi todetaan, että jatkotutkimuksissa olisi aiheellista arvioida tarkemmin etenkin yhdistelyä rajoittavien tekijöiden merkitystä ja yhdistelyn taloudellisia vaikutuksia. Ministeriö katsoo, että esityksellä säädetään kerättäväksi tiedosta, joilla on mahdollista tehdä em. tutkimusta tarkempia analyyseja ja suosituksia.

Tietosuoja ja henkilötietojen käsittely

Tampereen Aluetaksi totesi, että esityksen mukaan siirrettävä data sisältää henkilötietoja, joiden siirtäminen rajapintojen kautta saattaa lisätä tietoturvariskiä. Yhtiö näki, että jos yksityisomisteinen yhtiö ei saa riskin vastineeksi tuottoa, on vaatimus kohtuuton. Yhtiö myös kysyi, onko mahdollista, että dataa käytetään muihin tarkoituksiin.

Näkövammaisten liitto, Invalidiliitto ja Vammaisfoorumi kannattivat henkilötunnuksen sijaan käytettäväksi muuta yksilöivää tunnusta, kuten asiakasnumeroa. Näkövammaisten liitto pitää hyvänä, että esityksessä on otettu huomioon tietosuoja ja yksityisyyden suoja tietojen keräämisessä. Liiton näkökulmasta perusteluissa on käyty monta tietosuojaan liittyvää asiaa hyvin läpi,

mutta totesi, että esityksessä ei ole perusteltu tarkasti sitä, miksi ehdotetun lain 159 a §:ssä luetellut tiedot ovat välttämättömiä. Vammaisfoorumi näki, että kerättävän tiedon tulee olla massatietoa, josta ei nouse esiin tunnistettavaa yksilöllistä tietoa.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Hallituksen esityksessä on tuotu esiin, että suljettu rajapinta on tietoturvallinen tapa toimittaa tietoja (ks. esim. s. 19 - 21 ja 34). Kuten Liikenne- ja viestintävirasto lausunnossaan esittää, vain virasto pääsee käsittelemään anonymisoimatonta tietoa ja pääsy tiedon ääreen virastossakin tullaan tarkasti rajaamaan. Tietosuoja ja tietoturva ovat keskiössä hankkeen toteutuksessa valmistelusta alkaen viraston kokonaisturvallisuuden hallintamallin mukaisesti. Ministeriö korostaa, että mahdolliset tiedonluovutuspyynnöt käsitellään Liikenne- ja viestintävirastossa ottaen huomioon julkisuuslain, tietosuojalainsäädännön ja muun viranomaisen toimintaa ohjaavan lainsäädännön vaatimukset. Viraston raportoinnissa ei ilmenisi eikä siitä pystyisi päättelemään mitään henkilötietoja tai liikesalaisuuksia koskevia tietoja (HE s. 35).

Esityksellä ei säädettäisi välityskeskuksille uusia rekisterinpitäjän tehtäviä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi tietosuoja-asetuksen mukaisista rekisterinpitäjän velvollisuuksista nyt ehdotettavan uuden tietovarannon osalta, mukaan lukien käsittelyn turvallisuuteen liittyvät velvoitteet.

Ministeriö toteaa, että tietojen riittävä yksityiskohtaisuus, mukaan lukien henkilötunnus, on välttämätöntä kuljetuksien kokonaiskuvan saamiselle ja esityksen tavoitteiden mukaiselle kuljetusten kehittämiselle. Hallituksen esityksessä on todettu, että henkilötunnus on välttämätön kuljetuspalvelua käyttävän asiakkaan yksilöimiseksi ja sen vuoksi, että saadaan tietoa siitä, kuinka paljon sama asiakas käyttää erilaisia julkisesti tuettuja kuljetuksia (s. 27 ja 33). Samalla henkilöllä voi olla eri lakien perusteella korvattavia kuljetuksia, ja ilman henkilötunnusta eli asiakkaiden yksilöimistä tiedon analysointi ei olisi mahdollista sillä tarkkuudella kuin kokeilussa on tarkoitus. Henkilötunnuksen sijaan tulisi kerätä muu yksilöivä tunnus käytännössä vain silloin, kun henkilötunnusta ei olisi saatavila. Muu yksilöivä tunnus voisi olla esimerkiksi syntymäaika. Sen sijaan asiakasnumeron käyttäminen henkilötunnuksen sijasta ei mahdollistaisi asiakkaan yksilöimistä ja sen selvittämistä, kuinka paljon sama asiakas käyttää erilaisia kuljetuksia. Asiakasnumeroita ei ole yhdenmukaistettu eri kuljetuspalveluja tarjoavien tahojen välillä. Vammaisjärjestöt ovat lausunnoissaan painottaneet kuljetuksien käyttävien henkilöiden yksilöllisten tarpeiden huomioimista. Ministeriö toteaa, että esityksessä kerättäväksi ehdotetut yksityiskohtaiset tiedot palvelevat tätä tarkoitusta huomattavasti paremmin kuin vammaisjärjestön ehdottama massatieto.

Ministeriö kiinnittää huomioon siihen, että Tietosuojavaltuutetun toimisto, joka valvoo tietosuojalainsäädännön noudattamista, on lausunnossaan pitänyt esitystä asianmukaisesti perusteltuna. Myöskään oikeusministeriö ei ole lausunnossaan huomauttanut muusta kuin tarpeesta edelleen täsmentää esitykseen jo sisältyvää tietojen säilytysaikaa koskevaa säännöstä.

Yrityksille kokeilusta aiheutuvat kustannukset

Kilpailu- ja kuluttajaviraston arvion mukaan aineistot voitaisiin kerätä ja toimittaa ilman erillisiä rajapintoja, jolloin keräämisen kustannukset olisivat todennäköisesti huomattavasti vähäisemmät. Hallituksen esityksestä ei käy ilmi, mitä hyötyä tietojen toimittamisen reaaliaikaisuudesta tai lähes reaaliaikaisuudesta olisi. **Taksiliitto** ei myöskään pidä kerran päivässä tapahtuvaa tiedonsiirtoa välttämättömänä.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Reaaliaikaisuuden osalta ministeriö toteaa, että tarkoituksena ei ole, että tiedot siirtyisivät reaaliaikaisesti, vaan esimerkiksi kerran päivässä toteutettavana tiedonsiirtona (ks. HE s. 17). Tiedonsiirron tiheydestä on tarkoitus kuulla tietoja luovuttavia tahoja osana lain toimeenpanoa. Ministeriö kuitenkin pitää tärkeänä, että tietoa siirretään riittävän tiheästi, jotta mahdollisiin tiedonsiirron haasteisiin pystytään puuttumaan. Mikäli tietoa kerättäisiin esimerkiksi vain kerran vuodessa ja tiedon käytettävyyteen liittyvät mahdolliset haasteet tunnistettaisiin vasta siinä vaiheessa, riski esityksen tavoitteiden vaarantumiselle on iso.

Taksi Helsinki esitti, että tietojen toimittaminen vaatii teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä, jotka aiheuttavat todellisia kustannuksia. Yhteensä Taksi Helsingin kertaluonteisten kustannuksien arvio oli 23 000 – 25 000 euroa ja juoksevien kulujen arvio 2 000 – 3 000 euroa/kk.

Tampereen aluetaksi ja Taksiliitto näkivät mahdollisena, että itse rajapinnan toteutuskustannus voisi olla esitetyn valtionavustuksen määrä eli 15 000 euroa, mutta juoksevien kulujen määrä kuukausitasolla olisi tuhansia euroja.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Valmistelun aikana kustannuksia on selvitetty haastatteluissa ja työpajoissa, joissa kartoitettiin tietojen toimittamiseen nykyjärjestelmistä liittyviä edellytyksiä, mahdollisuuksia ja näiden kustannuksia. Työn perusteella yksinkertaisin tapa tietojen siirtoon pohjautui välitysjärjestelmien tuottamaan dataan ja eräajomaiseen tietojen siirtoon määritellyllä tietorakenteella. Tapa edellyttää kertaluonteisia tehtäviä tietojen keräyksen

aloituksen yhteydessä, minkä jälkeen tietojen välitys perustuu automaattisiin rajapintahakuihin. Käyttöönottokustannukset asettuivat haastatteluiden perusteella noin 15 000 euroon.

Ministeriö huomauttaa, että voimassa olevan valtionavustuslain 6 §:n 1 momentin perusteella valtionavustus ei saa kattaa valtionavustuksen kohteena olevasta toiminnasta tai hankkeesta aiheutuvien kokonaiskustannusten täyttä määrää, jollei valtionavustuksen myöntämisen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömistä ja perustelluista syistä muuta johdu. Esitykseen sisältyy nykyisin 100 % avustus perusteluineen, ja siten tuen määrää tulee arvioida myös valtionavustuslain perusteella.

Ministeriö toteaa, että valiokunnalle toimitetuissa arvioissa on prosentuaalisesti suuri vaihteluväli. Etenkin juoksevien kulujen osalta on huomioitu sellaisia kustannuksia, joita ei valmistelun aikana ole tunnistettu. Iso osa yrityksistä, joita sääntely koskee, ei ole ottanut kantaa kustannuksiin. Ministeriö katsoo, ettei vasta tässä vaiheessa esitetyissä kustannusarvioissa ole esitetty sellaisia välttämättömiä ja perusteltuja syitä, joiden mukaan avustuksen määrän nostaminen olisi perusteltua.

Kokeilualue

Kilpailu- ja kuluttajavirasto lausui ehdotetusta kokeilualueesta ja piti epäselvänä siitä saatujen tulosten yleistämistä muualle Suomeen.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Kokeilualueeksi on valikoitunut Pohjois-Suomen yhteistyöalue, jossa tehdään jo nykyisin yhteistyötä hyvinvointialueiden välillä. Alue kattaa sekä maaseutu- että kaupunkimaisia alueita, mikä mahdollistaa kokemusten ja tiedon saamisen erityyppisistä alueista. Lisäksi ehdotetulla alueella Kelan korvaamat matkat ovat pisimmät ja asiakaskohtainen korvaus suurin, jolloin todellisen säästöpotentiaalin laskemisen ennakoidaan olevan mahdollista. Liikenne- ja viestintävirasto, jonka tehtäväksi kerätyn tiedon analysointia ehdotetaan, katsoo, että kokeilun tuloksia valtakunnallisesti skaalattaessa voidaan hyödyntää muuta olemassa olevaa tietoa, kuten alueen asukkaiden ikäjakaumaa, lähiliikenteen tarjontaa tmv. suhteessa vastaaviin valtakunnallisiin arvoihin. Ministeriö korostaa, että kokeilun alueellinen rajaus on tärkeää ylimääräisten kustannusten ja hallinnollisen taakan välttämiseksi.

Hankkeen ohjausryhmä ja osallistaminen

Taksiliitto viittaa esityksen kohtaan, jonka mukaan lausuntopalautteen johdosta ohjausryhmän kokoonpanoa tullaan tarkastelemaan uudelleen. Ohjausryhmään

tulisi Taksiliiton näkemyksen mukaan sisällyttää ainakin taksialan toimijoiden edustus sekä vammaisjärjestöjen edustus. Taksialalla on syvä ymmärrys kuljetuspalveluiden käytännön toiminnasta, eikä jatkokehittämistä tulisi tehdä osallistamatta näitä palveluja tuottavien yritysten edustusta kehittämistyöhön.

Invalidiliitto korostaa alueellisen tiedottamisen ja osallistamisen merkitystä hankkeessa.

Vammaisfoorumi tukee Invalidiliiton vaatimusta siitä, että ohjausryhmään on nimitettävä jäsen/jäseniä palveluja käyttäviä edustavista järjestöistä; potilas- ja vammaisjärjestöt.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ohjausryhmän kokoonpanosta ei säädetä ehdotetussa laissa, ja siihen on lausuntokierroksella taksialalta saadun palautteen johdosta jo tehty muutoksia. Ministeriö korostaa, että ohjausryhmä ei ole ainoa eikä todennäköisesti edes tarkoituksenmukaisin tapa järjestää sidosryhmien osallistaminen ja kuuleminen. Ministeriö arvioi, että taksialan kokemusten kuuleminen ja hyödyntäminen sekä palveluita käyttävien henkilöiden osallistaminen on laadukkaampaa järjestää muulla tavalla kuin ohjausryhmän kokoonpanossa. Sidosryhmien osallistaminen ja kuuleminen on keskeinen osa lain toimeenpanoa ja kokeilun seurantaa. Ministeriö myös muistuttaa, että tällä hankkeella ei muuteta kuljetuspalveluita tai niiden järjestämistapaa, ja kaikista kehitystoimenpiteistä päätetään erikseen.

Vammaisvaikutusten arviointi

Invalidiliitto totesi, että kyseessä on laaja hanke ja vaikutusarvioinnissa tulee kiinnittää huomiota erityisesti siihen, miten kokeilussa kerätty tieto kohdentuu eri vammaryhmien tarpeisiin. Tällaista arviota ei ole tehty.

Näkövammaisten liitto ja Vammaisfoorumi katsoi, että esityksessä ei ole arvioitu riittävästi vammaisvaikutuksia. Näkövammaisten liitto toteaa, että kyse on huomattavan paljon vammaisiin ihmisiin vaikuttavasta asiasta.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Esityksen valmistelun aikana on arvioitu, että sen välittömät eli suorat vaikutukset liittyvät tietojen keräykseen eli yksityiselämän ja henkilötietojen suojaan. Näitä perusoikeusvaikutuksia on käsitelty luvussa 4.2 kohdassa ”Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin” sekä laajemmin luvussa 12 ”Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys”. Erikseen on arvioitu henkilötietojen eli keräyksen kohteena olevien henkilöiden tietojen suojatoimenpiteitä ja käsittelyä luvun 4.2 kohdissa ”Tietosuojavaikutukset” ja ”Tiedonhallinnan

muutosvaikutusten arviointi”. Ministeriö toteaa, että muita välittömiä vaikutuksia ei ole tunnistettu lain valmistelun aikana tai lausunnoissa. Ministeriö myös viittaa Tietosuojavaltuutetun toimiston ja oikeusministeriön lausuntoihin, joissa ei tunnisteta vastaavia puutteita.

Esityksessä on arvioitu, ettei sillä ole muita välittömiä vaikutuksia, esimerkiksi vammaisten henkilöiden liikkumisen tukeen tai liikkumisen tuen arviointiin. Esityksessä on arvioitu näitä välillisinä eli epäsuorina vaikutuksina, mutta niiden osalta arviointia ei ole nähty tarkoituksenmukaiseksi tai osin edes mahdolliseksi laajentaa, koska esityksellä ei ehdoteta mitään tiettyä kehityssuuntaa palveluiden kehittämiseksi ja koska tavoitellulla tietopohjalla on mahdollista arvioida tarkempia vaikutuksia liikkumisen palveluihin myöhemmässä vaiheessa.

Kuljetuspalveluiden järjestäminen käytännössä

Taksi Helsinki arvioi alueellisen, InHouse-malliin perustuvan kokeilun muodostavan kilpailuneutraliteettiongelman.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö toteaa, että kokeilu ei perustu InHouse-malliin, eikä esitys ei käsittele sidosyksiköiden asemaa. Kerättävää tietoa ei käytettäisi liiketoiminnallisiin tarkoituksiin, vaan julkisen sektorin lakisääteisten kuljetuksien kehittämiseen eli viranomaisten vastuulle kuuluvien tehtävien kehittämiseen. Esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa on todettu, että liikesalaisuuksia ei voisi käydä ilmi Liikenne- ja viestintäviraston edelleen luovuttamista tai julkaisemista tiedoista. Ministeriö toteaa, että kilpailuasiassa toimivaltainen viranomainen Kilpailu- ja kuluttajavirasto ei lausuntokierroksella tai valiokunnalle toimittamassaan lausunnossa ole nostanut esiin kilpailuasioihin liittyviä huomioita tai huolenaiheita.

Näkövammaisten liitto huomauttaa, että taloudellisen hyödyn ja tehokkuushyödyn arvioinnin ohella arvioidaan myös muita seikkoja, kuten laatua ja vammaisen ihmisen yksilöllisen liikkumistarpeen tosiasiallista toteutumista. Kokeilussa tulisi matkustusreitin ja ajankohtatietojen ohella koota tietoa mm. asianmukaisen kaluston riittävyydestä sekä kuljettajien osaamisesta ja kielitaidosta.

Vammaisfoorumi katsoi, että kokeilun suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida taloudellisuus- ja tehokkuustavoitteiden ohella myös inhimilliset arvot sekä asiakkaan oikeus yksilölliseen ja hänen tarpeitaan vastaavaan palveluun.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Hallituksen esityksessä on todettu, että tietopohjan

avulla tehtävän kehitystyön tavoitteena on paitsi tehostaa kuljetusten järjestämistä, myös turvata kuljetusten tarjonta ja sujuvoittaa asiakaskokemusta. Hallituksen esityksessä on myös todettu, että kuljetuksia koskevassa kehitystyössä on kysymys erityisryhmien itsenäisen liikkumisen turvaamisesta ja perusoikeuksien toteutumisesta. Kuljetuksista kerätään yksityiskohtaisia tietoja sen vuoksi, että asiakkaiden yksilöllisten tarpeiden kirjo on huomioitava palveluiden kehittämisessä. Ministeriö katsoo, että ehdotut kerättävät tiedot mahdollistavat monet pyydetyistä arvioinneista.

Ministeriö korostaa kuitenkin, että ehdotetulla lailla ei puututtaisi kuljetuspalvelujen järjestämiseen käytännössä eikä esimerkiksi taksiliikennettä koskevaan sääntelyyn.

Semel katsoo, että ehdotetun tietovarannon luominen on oikeasuuntaista, mutta sen tulisi olla esitettyä laajempi. Semel esittää säädettäväksi, että taksien tulisi kuulua viranomaishyväksyttyyn, sertifioituun ja valvottuun raportointikeskukseen, joka tarjoaisi toimivaltaisille viranomaisille kattavan datan viranomaistehtävien suorittamiseksi.

Ministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Nyt ehdotetussa väliaikaisessa laissa on kyse rajatusta tietokokeilusta. Raportointikeskusta koskeva ehdotus on tavoitteiltaan erilainen ja huomattavasti laajempi ehdotus, jota ei ole oikeasuhtaista pohtia tämän esityksen yhteydessä. Ehdotus on uusi ja vaatisi merkittävää selvitystyötä ja valmistelua omassa hankkeessaan, jos sellaista päätettäisiin alkaa valmistella.

Uudet pykälämuutosehdotukset

Oikeusministeriö ehdottaa lausunnossaan muutosta tietojen säilytysaikaa koskevaan säännökseen. Koska lailla säätämiseen kohdistuu yleinen vaatimus lain täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta, oikeusministeriö katsoo, että 159 a §:n 3 momentista tulisi käydä suoraan ilmi, että tietojen säilytysaika päättyisi 30.6.2028. Hallituksen esityksessä säilytysaika on sidottu väliaikaisen lain voimassaoloaikaan (joka on 30.6.2028 asti).

Ministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön ehdotukseen. Näin ollen lakiehdotusta voidaan muuttaa siten, että 159 a §:n 3 momentissa säädetään tietojen säilyttämisestä 30.6.2028 asti. Ministeriön muotoiluehdotus on vastineen liitteenä.

Valiokuntakäsittelyn aikana on lisäksi ilmennyt tarve tarkentaa 159 a §:n 4 momenttia siten, että virkavastuuta koskevassa momentin toisessa virkkeessä

viitattaisiin täsmällisesti Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöstöön.

Ministeriön kanta: Ministeriö yhtyy näkemykseen. Näin ollen lakiehdotusta voidaan muuttaa siten, että 159 a §:n 4 momentin toinen virke alkaisi sen-sanan sijasta sanoilla ”Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n”. Ministeriön muotoiluehdotus on vastineen liitteenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lopuksi, että valiokunnan saamissa asiantuntijalausunnoissa esiin nostetut seikat eivät aiheuta muutoksia lakiehdotukseen muilta kuin edellä mainittujen säädösteknisten muutosten osalta.

Erityisasiantuntija Atte Riihelä

Liite

Säädösmuutosehdotukset

LIITE: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen korjaamiseksi:

HE:n muotoilu	**Vastineen muotoilu**
159 a § Julkisesti tuettujen kuljetuspalveluiden tietoja koskeva kokeilu 3 momentti: Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada 1 momentissa säädettyä tehtävää varten maksutta ja salassapitosäännösten estämättä 2 momentissa tarkoitetut tiedot Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueiden puolesta toimivalta välityspalvelun tarjoajalta sekä niiltä välityspalveluilta, jotka Kansaneläkelaitoksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti välittävät kuljetuksia näiden hyvinvointialueiden alueella. Tiedot toimitetaan Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemän rajapinnan kautta. Liikenne- ja viestintävirasto saa säilyttää tiedot ~~enintään tämän pykälän voimassaolon ajan.~~ 4 momentti: Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia 1 momentissa tarkoitetun tehtävän toteuttamiseksi tarvittavan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. ~~Sen~~ palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.	159 a § Julkisesti tuettujen kuljetuspalveluiden tietoja koskeva kokeilu 3 momentti: Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada 1 momentissa säädettyä tehtävää varten maksutta ja salassapitosäännösten estämättä 2 momentissa tarkoitetut tiedot Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueiden puolesta toimivalta välityspalvelun tarjoajalta sekä niiltä välityspalveluilta, jotka Kansaneläkelaitoksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti välittävät kuljetuksia näiden hyvinvointialueiden alueella. Tiedot toimitetaan Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemän rajapinnan kautta. Liikenne- ja viestintävirasto saa säilyttää tiedot 30.6.2028 asti. 4 momentti: Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia 1 momentissa tarkoitetun tehtävän toteuttamiseksi tarvittavan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.