TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
16.05.2025
Dnro/Dnr
TRAFICOM/230765/03.03.01/2025
Viite/Referens
Asiantuntijakuuleminen 14.5.2025

Täydentävä lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (HE 33/2025 vp)

Liikenne- ja viestintävirasto oli 14.5.2025 kuultavana hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (HE 33/2025 vp). Osallistuin kuulemiseen viraston edustajana.

Kuulemisessa käytiin keskustelua erityisesti Kilpailu- ja kuluttajaviraston (KKV) lausunnossa esille otetuista kysymyksistä, samoin kuin Semel Oy:n lausunnossa ehdotetusta (taksipalveluiden) Raportointikeskuksesta sekä tietojen keräämisen standardoimisesta.

Lupasin toimittaa suullisesti esittämäni näkemykset valiokunnalle vielä kirjallisessa muodossa.

1 KKV:n lausunnon osalta täydentävinä huomioina

Tietojen kerääminen rajapintojen kautta

KKV kiinnitti huomiota vaatimukseen kerätä tietoja erillisten rajapintojen kautta, koska taksiliikenteen palveluista on jo nykyisellään merkittävässä määrin tietoa niin Kelassa, Liikenne- ja viestintävirastossa kuin myös muualla.

Liikenne- ja viestintävirasto korostaisi sitä, että **nykyinen taksipalveluita koskeva tiedonkeruu ei kata sellaisia yksityiskohtaisia tietoja, joita julkisesti tuettujen kuljetusten järjestämisen kehittämiseksi tarvitaan**.
Tämä on todettu nimenomaisesti muun muassa hallituksen esityksen sivulla 6:
"*Liikennepalvelulain tai sairausvakuutuslain sääntely ei kuitenkaan mahdollista esimerkiksi nyt ehdotettavassa kokeilussa tarkoitettujen yksittäistä matkaa koskevien tarkkojen tietojen toimittamista Liikenne- ja viestintävirastolle.*"
Ehdotuksen mukaisten rajapintojen kautta koottaisiin yksityiskohtaista tietoa kuljetusten asiakkaiden tarpeista, kuten esimerkiksi:
- Minkälaista kalustoa tarvitaan: onko mukana kookkaita apuvälineitä, kuten rollaattoria tai muita laitteita, avustajaa, tarvitaanko esimerkiksi "paaritaksia"?
- Onko kuljettajan varauduttava avustamaan asiakasta?
- Onko kuljetus asiakkaan puolesta yhdisteltävissä (vai onko asiakas esimerkiksi niin huonokuntoinen, ettei yhdistäminen olisi kohtuullista)? Esimerkiksi Kela- ja sote-kuljetusten yhdisteltävyyttä arvioitaessa ratkaisevaa ei ole yksinomaan siis kuljetusten ajankohdat, reitit ja kalusto, vaan myös asiakkaaseen liittyvät seikat, kuten hänen terveydentilansa. Kokeilussa kerättäisiin tietoa myös siitä, toteutuvatko

kuljetukset tilauksen mukaisina, sekä kuljetusten tarkat ajankohdat, reitit ja volyymit, mikä kertoo liikennevirroista.

Tämänkaltaisia yksityiskohtaisia tietoja ei siis sisälly tällä hetkellä voimassa olevien säännösten nojalla toteutettavaan tietojen keräämiseen, jolla tavoitellaan toimivaltapykälästä riippuen harmaan talouden torjuntaa tai hintaseurantaa (esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain 15, 15 a §, 152, 179 §). Lisäksi on huomioitava näiden tietojen käyttötarkoitussidonnaisuus, mikä voi asettaa tietojen luovuttamiselle ja hyödyntämiselle rajoituksia.

Keräämistä koskeva vertailutieto

KKV pohti lausunnossaan myös vertailutiedon merkitystä kokeiluissa, ja katsoi, että kokeilun rajausta olisi harkittava, jotta tiedonkeruusta voitaisiin saada parempaa tietoa. KKV oli lausuntokierroksella aiemmin jo esittänyt, että se pitäisi tarkoituksenmukaisena, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin tiedonsaantioikeudet koko maahan, mutta rakennettaisiin rajapinnat vain yhdelle yhteistyöalueelle, jos kokeilu liittyy tiedon toimitustapaan eli rajapintojen käyttöön.

Tältä osin Liikenne- ja viestintävirasto korostaa, että **esitetyssä kokeilussa keskiössä on tiedon kerääminen julkisesti järjestettyjen kuljetusten toteutumisesta, liikennevirroista, kuljetustarpeista**. Kokeilussa ei keskitytä tiedonkeruutapaan. Kokeilualueeksi valikoitui tarkoituksella nyt esitetty alue, koska arviona oli, että alueelta saadaan kootusti ja kattavasti järjestelmän kehittämisen kannalta keskeisiä tietoja.

Tiedonkeruutavan valinnalla on vaikutuksia myös kokeilusta toimijoille aiheutuvaan hallinnolliseen taakkaan ja kokeilun kustannuksiin. Hallituksen esityksen sivuilta 9 ja 10 ilmenee, että näillä neljällä hyvinvointialueella järjestettiin vuonna 2024 arviolta noin 700 000 sote-matkaa, ja sairausvakuutuksesta korvattavia matkoja näillä hyvinvointialueilla on vuodessa noin 750 000, joista taksien, invataksien ja paaritaksien osuus on noin 60 %. Kerättäväksi ja analysoitavaksi on odotettavissa siis yli miljoonan kuljetuksen tiedot.

Tietoa kerättäisiin kuudelta välityskeskukselta ja hyvinvointialueiden yhteiseltä palveluntarjoajalta. Voidaan odottaa, että näiltä toimijoilta saadaan hyvinkin kattava ja realistinen kuva alueen Kela- ja sotekuljetuksista. Alue sisältää liikenteellisesti erilaisia alueita: sekä harvaanasuttuja alueita että kaupunkiasutusta, ja esimerkiksi keskussairaalan, joten voidaan odottaa alueelta saatavan edustavaa tietoa. Kokeilun tuloksia valtakunnallisesti skaalattaessa voidaan hyödyntää muuta olemassa olevaa tietoa, kuten alueen asukkaiden ikäjakaumaa, lähiliikenteen tarjontaa tmv. suhteessa vastaaviin valtakunnallisiin arvoihin.

Kokeilu on yleisesti hyvä pitää selkeästi rajattuna niin alueellisesti kuin ajallisesti, jotta se saadaan toteutettua kustannustehokkaasti kaikkien osapuolten kannalta. Nämä seikat puoltavat nyt ehdotettua alueellista rajausta sekä kokeilun toteuttamistapaa.

Tiedonkeruun ajallisesta rytmittämisestä

Hallituksen esityksen s. 17 todetaan, että "tarkoituksena ei ole, että tiedot siirtyisivät reaaliaikaisesti, vaan esimerkiksi kerran päivässä toteutettavana tiedonsiirtona". Virasto ei näe reaaliaikaiselle tiedonkeruulle tarvetta. Virasto pitää

kuitenkin tärkeänä, että tietoa ryhdytään keräämään kokeilun alusta alkaen. Näin ollen kertyvän datan laatu voidaan testata nopeastikin kokeilun aloituksen jälkeen sekä pystytään heti puuttumaan mahdollisiin tiedonkeruuseen liittyviin kysymyksiin ja haasteisiin sen sijaan, että tietomassat tulisivat analysoitaviksi vasta kokeilujakson päättyessä. Tiedonsiirron aikataulun toteuttamisessa tullaan kuulemaan myös tietoa luovuttavia tahoja.

2 Raportointikeskusta koskeva esitys

Semel Oy:n esityksessä kuvaillun kaltaisesta raportointikeskuksesta ei ole käyty keskusteluja tässä hankkeessa. Semel Oy:n edustajan mainitsema Ruotsin malli on ollut esillä eräissä erityisesti harmaan talouden torjuntaan liittyvissä hankkeissa. Semel Oy viittasi esityksessään siihen, että Raportointikeskukseen voitaisiin koota hyvinkin kattavasti taksiliikenteen palveluista erilaisia tietoja, ja se voisi monipuolisesti palvella eri viranomaisia, kuten veroviranomaista ja poliisia. Semel Oy tunnisti kuitenkin, että hankkeeseen liittyy lainsäädännöllisiä haasteita, joista voisi mainita esimerkkeinä määrittelyt siitä, mitä tietoa kerätään, missä tarkoituksessa, ketkä tietoa toimittavat, kenellä on tietoon pääsy, miten pitkään tietoja säilytetään jne.

Virasto painottaisi, että tässä kokeilussa keskitytään kuitenkin sosiaalihuolto-, vammaispalvelu- ja terveydenhuoltolain sekä sairausvakuutuslain mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen **asiakkaiden kuljetustarpeisiin ja heille tarjottavien palvelujen kehittämiseen**. Kyseessä julkisesti tuettuja henkilökuljetuksia koskevan hallitusohjelmatavoitteen täytäntöönpanoon rajattu hanke. Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry:n edustaja taisikin kuulemisessa todeta, että kyseinen pilotti on "sopivan kokoinen" hanke.

3 Tietojen standardointi

Jotta julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista voidaan saada merkityksellistä tietoa analyysin ja kehittämisen pohjaksi, on välttämätöntä, että tietoluokat on tarkkaan määritetty. Tämä on tunnistettu jo hankkeen valmistelun käynnistyessä, ja tätä tarkoitusta varten hankkeen kuluessa on muun muassa toteutettu yhteistyössä Kelan ja kokeilualueen hyvinvointialueiden kanssa asiakastietoprofiilityö, jossa on yhteiskohtaisesti tarkasteltu, mitä kuljetuksiin liittyviä elementtejä järjestelmiin on kirjattuna ja miten nämä elementit on määritelty. Tämä työ tukee puolestaan rajapintamäärittelyjä.

Kerättävien tietojen tarkka määrittely, standardointi, on aivan välttämätöntä yhteismitallisen tietojen keruun onnistumiseksi. Valtakunnallisen asiakasprofiilin toteuttaminen tukisi jatkossa niin hyvinvointialueiden kuin Kelan välityskeskustenkin työtä.

Ystävällisin terveisin,

Susanna Metsälampi
johtava asiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 16.5.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia

tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.