

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väliaikaisesti liikenteen palveluista annettua lakia. Laissa säädettäisiin alueellisesti rajatusta kokeilusta, jonka tarkoituksena on muodostaa tietovaranto tietyistä julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista. Tietovarannon avulla olisi mahdollista kehittää henkilökuljetuksia todelliseen tietoon perustuen ja siten luoda paremmat edellytykset kuljetusten turvaamiselle myös jatkossa.

Kokeilun toteuttamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään tietojensaantioikeutta Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueiden järjestämisvastuulla olevista sosiaalihuolto-, vammaispalvelu- ja terveydenhuoltolain mukaisista kuljetuksista. Tietojensaantioikeus koskisi myös niitä kokeilualueella tehtäviä kuljetuksia, jotka Kansaneläkelaitos korvaa sairausvakuutuslain perusteella. Kokeilu ei muuttaisi kuljetusten nykyistä järjestämistapaa, -vastuita tai rahoitusta. Tietojen toimittamista varten säädettäisiin myös rajapintojen toteutusta koskevasta avustuksesta välityspalvelun tarjoajille.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmaan kirjattuun tavoitteeseen kehittää julkisesti järjestettyjä liikennepalveluita siten, että palvelujen järjestämiseen suunnatuista resursseista saadaan mahdollisimman suuri lisäarvo.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7.2025 ja olemaan voimassa 30.6.2028 asti.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta .....	3
1.2 Valmistelu .....	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Lainsäädäntö .....	4
2.2 Käytäntö .....	8
3 Tavoitteet .....	10
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	11
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	11
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	11
Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	11
Taloudelliset vaikutukset .....	12
Vaikutukset yrityksiin .....	13
Tietosuojavaikutukset .....	14
Tiedonhallinnan muutosvaikutusten arviointi .....	17
Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin .....	19
Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	20
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	21
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	21
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	21
6 Lausuntopalaute.....	22
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	22
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	27
9 Voimaantulo .....	27
10 Toimeenpano ja seuranta .....	27
11 Suhde muihin esityksiin.....	28
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	28
11.2 Suhde talousarvioesitykseen .....	28
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	28
12.1 Yhdenvertaisuus.....	28
12.2 Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja.....	29
12.3 Viranomaisten tietojen edelleenluovuttaminen .....	32
LAKIEHDOTUS .....	34
Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta .....	34

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Tausta**

Esityksen valmisteluun on johtanut tarve kehittää julkisesti tuettuja henkilökuljetuksia. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu tavoite kehittää julkisesti tuettuja liikennepalveluja siten, että palvelujen järjestämiseen suunnatuista resursseista saadaan mahdollisimman suuri lisäarvo. Nyt käynnistetyllä hankkeella edistetään tätä hallitusohjelman tavoitetta.

Julkinen sektori käyttää vuosittain yli miljardi euroa julkisen henkilöliikenteen tukemiseen. Liikennepalvelujen tarve ja siten niihin liittyvät kustannukset kasvavat koko ajan. Palvelujen turvaaminen jatkossakin edellyttää järjestämistapojen kehittämistä. Tämä puolestaan edellyttää ensimmäiseksi nykyistä kattavampaa tietopohjaa julkisesti tuetuista kuljetuksista eli parempaa kuvaa niiden tosiasiallisesta kysynnästä ja tarjonnasta, koska näitä tietoja ei toistaiseksi ole saatavilla kootusti.

Kattavamman tietopohjan avulla olisi mahdollista kehittää julkisesti tuettuja kuljetuksia ja laskea erilaisten kehittämismallien säästöpotentiaali todelliseen tietoon perustuen. Tietopohjan avulla on mahdollista esimerkiksi arvioida potentiaalia kuljetusten yhdistämiseksi sekä mahdollisuuksia kutsu- ja joukkoliikenteen parempaan hyödyntämiseen.

#### **1.2 Valmistelu**

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on tehty yhteistyötä sosiaali- ja terveysministeriön, Kelan, Liikenne- ja viestintäviraston, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n sekä Tervia Logistiikka Oy:n kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut hankkeelle edellä mainituista tahoista koostuvan ohjausryhmän, jonka toimikausi on 20.6.2024–31.3.2028 ja jonka tehtävä on tukea lainsäädännön ja sen toimeenpanon edellyttämien toimien valmistelua. Lisäksi valmistelun aikana on kuultu Kelan kanssa sopimuksen tekemistä välityskeskusiksi, jotka välittävät kuljetuksia nyt ehdotettavalla kokeilualueella.

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.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntopalvelu.fi -sivustolla avoimella lausuntokierroksella 16.12.2024–5.2.2025. Lausuntoja pyydettiin edellä mainitussa työryhmässä olevien tahojen lisäksi muilta keskeisiltä sidosryhmiltä, kuten eri viranomaisilta ja henkilökuljetuksiin liittyviltä järjestöiltä ja palveluntarjoajilta. Hallituksen esitys on käsitelty myös yritystukineuvottelukunnassa. Lausuntoja annettiin yhteensä X kappaletta ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2024>.

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### 2.1 Lainsäädäntö

#### *Liikennepalvelulaki*

Liikennepalveluiden tarjoamista koskevat keskeiset säännökset on Suomessa koottu liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017, jäljempänä *liikennepalvelulaki*). Siinä säädetään muun muassa henkilö-, tavara- ja taksiliikennelupien myöntämisestä, henkilöliikennepalvelun tarjoajan tiedonantovelvollisuudesta, tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta, liikennepalveluiden julkisesta tuesta sekä liikenteen tietovarannoista. Lain 154 § asettaa liikkumispalvelun tarjoajalle veloitteen huolehtia siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat kaikkien saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta vakiotietomuodossa. Pykälässä tarkoitettujen olennaisien tietojen sisältäminen sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta-, ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot. Olennaisista tiedoista on tarkemmin säädetty liikkumispalvelua koskevista olennaisista tiedoista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (643/2017).

Liikennepalvelulain 154 §:n sääntely liittyy tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/40/EU (*ITS-direktiivi*) EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta täydentävään komission delegoituun asetukseen (EU) 2017/1926 (*multimodaaliasetus*), joka velvoittaa liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen. Multimodaaliasetuksen 3 artikla velvoittaa jäsenvaltion perustamaan kansallisen yhteispisteen, josta datan käyttäjät saavat vähintään asetuksen kohteena olevaa dataa, jota liikenneviranomaiset, liikenteenharjoittajat, infrastruktuurin haltijat sekä kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajat antavat.

Liikennepalvelulaissa säädetään lisäksi useista Liikenne- ja viestintäviraston viranomaistehtävistä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa 154 §:n mukaisesti liikkumispalvelua koskevien olennaisien tietojen tietopalvelusta. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Lisäksi lain 179 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Liikenne- ja viestintävirasto myös arvioi liikennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta sekä lain vaikutuksia ja raportoi niistä säännöllisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on käytännössä tällä hetkellä valvoa, että henkilöliikenteen liikkumispalvelujen olennaisia tietoja tuotetaan rajapintaan vapaasti käytettäväksi.

Liikennepalvelulain 29 luvussa (233–235 §) säädetään Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tuottaa tietoa liikennemarkkinoista ja siihen liittyvistä tiedonsaanti- ja luovutusosoikeuksista. Lain 233 §:n mukaan virasto on velvollinen ylläpitämään tietoja muun muassa liikennemarkkinoiden ja liikkumispalveluiden tarjonnasta ja kysynnästä sekä niiden kehityksestä. Lisäksi pykälässä mainitaan esimerkiksi tiedon kerääminen eri liikennemuotojen liikennemääristä ja muista tunnusluvuista. Liikennepalvelulain 234 § velvoittaa viraston avaamaan keräämänsä tiedot ja niiden perusteella tehdyt tutkimukset ja tilastot henkilötietojen suoja huomioiden.

Liikennepalvelulain nykyiset tietojen saataville asettamista tai toimittamista koskevat säännökset eivät kuitenkaan sisällä veloitetta toimittaa ajantasaista ja kattavaa tietoa kaikista julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista. Veloitteiden kohteena on joko sellainen taho, jolla ei ole hallussa kokonaiskuvan muodostamiseksi tarvittavia tietoja, tai sitten velvoite ei ole luonteeltaan

niin laaja, että se kattaisi tarvittavat tiedot. Tällä hetkellä liikennepalvelulakiin tai muuhunkaan liikenteen alan sääntelyyn ei siten sisälly velvoitetta toimittaa tietoja kaikista yhteiskunnan korvaamista kuljetuksista, vaan tiedot sijaitsevat hajallaan eri viranomaisilla tai kuljetuspalvelun tarjoajilla.

#### *Sairausvakuutuksesta korvattavat matkat*

Sairausvakuutuksen matkakorvauksista säädetään sairausvakuutuslain (1224/2004) 4 luvussa. Lain mukaan vakuutetulla on oikeus saada sairauden hoitoon liittyvistä matkakustannuksista korvaus, jos matka on tehty valtion tai hyvinvointialueen terveydenhuollon toimintayksikköön. Yksityisestä terveydenhuollosta annetussa laissa tarkoitettuun terveydenhuollon toimintayksikköön tai ammatinharjoittajan luokse sairauden hoidon vuoksi tehdystä matkasta vakuutetulle aiheutuneet kustannukset korvataan vain, jos suoritettu tutkimus tai annettu hoito on sairausvakuutuslain mukaan korvattavaa. Lisäksi korvaus maksetaan sairauden hoitoon kuuluvien apuvälineiden hankkimiseen ja ylläpitämiseen liittyvistä vakuutetun itsensä apuvälineiden valmistus-, huolto- ja välityspaikkoihin tekemistä matkoista aiheutuneista kustannuksista.

Sairausvakuutuslain 19 luvussa säädetään tietojen saamisesta ja luovuttamisesta sairausvakuutuslain mukaisten etuuksien ja korvausten toimeenpanossa. Lain 19 luvun 1 §:ssä säädetään oikeudesta tietojen saamiseen. Pykälän 1 momentin mukaan Kansaneläkelaitoksella ja sairausvakuutuslain mukaisella muutoksenhakuelimellä on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada käsiteltävänä olevan etuuden ratkaisemista varten välttämättömät tiedot valtion, hyvinvointialueen ja kunnan viranomaiselta sekä muulta julkisoikeudelliselta yhteisöltä, eläkkeiden tai muiden korvausten myöntäjiltä tai maksajilta, Potilasvakuutus- ja Liikennevakuutuskeskukselta sekä lääkevahinkovakuutuspoolilta, työnantajalta, työttömyyskassalta ja työpaikkakassalta.

Sen lisäksi Kansaneläkelaitoksella ja muutoksenhakuelimellä on pykälän 2 momentin mukaan oikeus saada pyynnöstä etuuden ratkaisemista varten lääkäriltä tai muulta terveydenhuollon ammattihenkilöstä annetussa laissa (559/1994) tarkoitetulta ammattihenkilöltä sekä potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain (785/1992) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitetulta terveydenhuollon toimintayksiköltä tai kuljetuspalvelun tuottajalta, sosiaalipalvelun tuottajalta tai muulta hoitolaitokselta lausunto ja välttämättömät tiedot etuuden hakijan potilasasiakirjoista, kuntoutuksesta, terveydentilasta, hoidosta ja työkyvystä, jollei etuuden hakija itse toimita edellä mainittuja tietoja.

Pykälän 5 momentin mukaan Kansaneläkelaitoksella on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada sairausvakuutuslain 20 luvun 5 §:ssä tarkoitetulta sopimuksen perusteella matkojen yhdistelyä suorittavalta vakuutetun nimi ja henkilötunnus sekä sellaiset matkaa, matkustustapaa ja kuljetuspalvelujen tuottajaa koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä tämän lain mukaan korvattavien matkojen välittämisestä aiheutuvan maksun suorittamista varten.

Sairausvakuutuslain 19 luvun 5 §:ssä säädetään tietojen luovuttamisesta. Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan Kansaneläkelaitoksella on oikeus antaa salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä matkojen yhdistelyä koskevan sopimuksen perusteella matkojen yhdistelyä suorittavalle henkilön etu- ja sukunimitiedot, tiedon siitä, onko henkilö työpaikkakassan jäsen ja onko hän vakuutettu; jos henkilö on vakuutettu, Kansaneläkelaitos voi lisäksi antaa sopimuksen perusteella matkojen yhdistelyä suorittavalle vakuutetun osoitteen, tiedon matkakustannusten vuotuisen omavastuusuuden täyttymisestä sekä muut

matkojen välityksessä välttämättömät vakuutetun tiedot. Liikennepalvelulain tai sairausvakuutuslain sääntely ei kuitenkaan mahdollista esimerkiksi nyt ehdotettavassa kokeilussa tarkoitettujen yksittäistä matkaa koskevien tarkkojen tietojen toimittamista Liikenne- ja viestintävirastolle.

#### *Sosiaalihuoltoon ja vammaispalveluihin kuuluvat matkat*

Sosiaalihuoltolaissa (1301/2014) säädetään liikkumista tukevista palveluista. Lain 23 §:n mukaan esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Liikkumista tukevia palveluja järjestetään henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi. Liikkumisen tukea voidaan järjestää julkisten liikennevälineiden käytön ohjauksella ja ohjatulla harjoittelulla, saattajapalveluna, ryhmäkuljetuksina, korvaamalla taksilla, invataksilla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset tai muulla soveltuvalla tavalla tai näiden tapojen yhdistelmillä. Yksilöllisiä kuljetuspalveluja ei järjestetä henkilölle, joka on oikeutettu kuljetuksiin tai niiden kustannusten korvaamiseen muun lain nojalla. Tämä tarkoittaa, että sosiaalihuoltolain mukaisia liikkumista tukevia palveluita ei tarjota silloin, kun henkilö matkustaa julkiseen terveydenhuoltoon tai sairausvakuutuksesta korvattavaan yksityiseen terveydenhuoltoon, koska nämä matkat ovat korvattavia sairausvakuutuslain mukaisesti.

Vammaispalvelulaissa (675/2023) säädetään vammaisen henkilön liikkumisen tuesta. Lain 29 §:n mukaan vammaisen henkilön liikkumisen tuki voidaan toteuttaa kuljetuspalveluna, henkilökohtaisen avun tai saattajan avulla, antamalla taloudellisena tukena henkilön käyttöön auto tai muu kulkuneuvo, myöntämällä taloudellista tukea auton tai muun kulkuneuvon hankintaan tai muulla soveltuvalla tavalla tai näiden yhdistelmillä. Hyvinvointialueella on oltava käytävissä liikkumisen tuen toteuttamistavoista vähintään henkilökohtainen apu sekä kuljetuspalvelu ja siihen tarvittaessa liitettävä saattajan apu tai tuki. Hyvinvointialue voi antaa vammaisen henkilön käyttöön auton tai muun kulkuneuvon taikka myöntää auton tai muun kulkuneuvon hankintaan tukea, jos vammaisen henkilön liikkumisen tuen tarve on runsasta. Kuljetuspalvelumatkoja voidaan yhdistellä toteutettavaksi samalla kulkuvälineellä, jollei siitä aiheudu matkustusajan kohtuutonta pitenemistä tai muuta kohtuutonta haittaa vammaiselle henkilölle.

#### *Potilaan siirtokuljetukset*

Potilaan kiireettömistä siirtokuljetuksista säädetään terveydenhuollosta annetun lain (2010/1326) 73 §:ssä. Jos hyvinvointialueen terveyskeskuksen potilaan, jonka kotikunta sijaitsee toisen hyvinvointialueen alueella ja hoitoajan arvioidaan ylittävän keskimääräisen hoitoajan, terveyskeskuksen on ryhdyttävä toimenpiteisiin potilaan siirtämiseksi terveyskeskukseen tai muuhun sairaanhoitolaitokseen, jota ylläpitää hyvinvointialue, jonka alueella potilaan asuin- ja kotikunta sijaitsee.

#### *Eräät muut julkisen henkilöliikenteen viranomaistehtävät*

Valtion aluehallintouudistuksen yhteydessä perustettaviin elinvoimakkeuksiin on tarkoitus siirtää ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävät lukuun ottamatta julkisen henkilöliikenteen tehtäviä, jotka keskitettäisiin Liikenne- ja viestintävirastoon vuodesta 2026 lähtien. Julkisen

henkilöliikenteen tehtävien keskittämällä tavoitellaan resurssien entistä tehokkaampaa käyttöä. Tarkoituksena on tukea tietopohjan sekä koordinaation keskittämistä. Aluehallintouudistusta koskeva hallituksen esitys on määrä viedä eduskunnan käsittelyyn keväällä 2025.

Tehtävien siirron yhteydessä on tarkoitus myös selvittää joukkoliikenteen tiedonhallinta, tietoineistot, tiedon omistajuus sekä tiedon tuottamiseen liittyvä kokonaisuus kuten asiakaspalvelun järjestäminen. Tehtävän keskittäminen mahdollistaisi toimintatapojen ja prosessien yhtenäistämisen. Myös sidosryhmien suuntaan tilanne olisi nykyistä selkeämpi ja ennustettavampi, kun valtion vastinpareja olisi yksi.

Tehtävien ja tiedonhallinnan kokonaisuuden keskittäminen edistää julkisesti järjestettyjen liikennepalveluiden kehittämistä kokonaisuutena yhteistyössä kuntien ja hyvinvointialueiden kanssa.

#### *Asiakastietojen käsittely sosiaali- ja terveydenhuollossa*

Laissa sosiaali- ja terveydenhuollon asiakastietojen käsittelystä (703/2023) säädetään asiakastietojen käsittelystä sosiaali- ja terveydenhuollossa sekä sosiaali- ja terveystalvueluita järjestettäessä ja toteutettaessa. Lakia sovelletaan käsiteltäessä sosiaali- ja terveydenhuollon asiakastietoja ja asiakkaan itsensä tuottamia hyvinvointitietoja sosiaali- ja terveystalvueluiden järjestämisen ja toteuttamisen käyttötarkoituksissa ja hyvinvointitietoja henkilön omaa hyvinvointia edistettäessä. Lain soveltamisalaan kuuluu kaikki sote-palvelujen järjestämisen ja toteuttamisen tarkoituksessa tehtävä asiakastietojen käsittely riippumatta siitä, onko kyse sähköisestä, kirjallisesta vai suullisesta käsittelystä.

Lain 8 luvussa säädetään tiedonsaantioikeudesta ja tietojen luovuttamisesta. Lain 53 §:ssä säädetään tiedonsaantioikeudesta sosiaali- ja terveydenhuollon välillä. Sosiaalihuollon palvelunantajalla on oikeus saada ja käyttää potilastietoja asiakkaan sosiaalipalvelun järjestämiseksi tai toteuttamiseksi, ja vastaava oikeus on terveydenhuollon palveluntuottajalla sosiaalihuollon asiakastietojen osalta. Sosiaali- ja terveydenhuollon asiakastietojen käsittelystä annettu laki ei kuitenkaan mahdollista Liikenne- ja viestintäviraston tietojensaantioikeutta.

#### *Valtionavustukset*

EU-oikeuden mukaan valtiontuet yritystoiminnalle ovat lähtökohtaisesti kiellettyjä (Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohta). Tukitoimenpiteiden ei kuitenkaan katsota täyttävän kaikkia perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrättyjä perusteita eikä niihin sen vuoksi sovelleta perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista ilmoitusvelvollisuutta, jos ne täyttävät Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa ((EU) 2023/2831), jäljempänä *de minimis* -asetus, vahvistetut edellytykset. Näihin edellytyksiin kuuluu, että jäsenvaltion yhdelle yritykselle myöntämän vähämerkityksisen tuen kokonaismäärä ei saa olla yli 300 000:tä euroa minkään kolmen vuoden jakson aikana. *De minimis* -tukiin on tulossa ilmoittamisvelvollisuus komissiolle vuoden 2026 alusta lähtien.

Valtionavustuslaki (688/2001) on harkinnanvaraisia valtionavustuksia koskeva yleislaki. Valtionavustuslaissa säädetään valtionavustuksen myöntämisen perusteista ja yleisistä edellytyksistä. Valtionavustuslaissa on myös säännökset valtionavustuksen myöntämisestä ja maksamisesta, valtionavustuksen käytöstä ja sen valvonnasta, valtionavustuksen palauttamisesta ja takaisinperinnästä sekä tietojensaannista ja tietojen luovuttamisesta.

Valtionavustuksen myöntämisen perusteista säädetään valtionavustuslain 2 luvussa. Valtionavustuksen myöntämisen yleisistä edellytyksistä säädetään valtionavustuslain 7 §:ssä. Sen 1 momentin mukaan valtionavustusta voidaan myöntää, jos tarkoitus, johon valtionavustusta haetaan, on yhteiskunnallisesti hyväksyttävä; valtionavustuksen myöntäminen on perusteltua valtionavustuksen käytölle asetettujen tavoitteiden kannalta; valtionavustuksen myöntämistä on pidettävä tarpeellisena valtionavustuksen hakijan saama muu julkinen tuki sekä valtionavustuksen kohteena olevan hankkeen tai toiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen; sekä valtionavustuksen myöntämisen ei arvioida aiheuttavan muita kuin vähäisiä kilpailua ja markkinoiden toimintaa vääristäviä vaikutuksia Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa. Valtionavustusta voidaan myöntää yleisavustuksena tai erityisavustuksena. Yleisavustuksen kohteena voi olla esimerkiksi säännönmukainen varsinainen toiminta. Erityisavustusta myönnetään esimerkiksi hankeavustuksena kokeilu-, käynnistämis- tai kehittämishankkeeseen.

Laki yrityspalvelujen asiakastietojärjestelmästä (293/2017) velvoittaa valtion viranomaiset tallentamaan asiakastietoja työ- ja elinkeinoministeriön yrityspalvelujen asiakastietojärjestelmään. Yrityspalveluilla tarkoitetaan esimerkiksi valtion myöntämää ja varoista maksettavaa tukea. Yrityspalvelujen asiakastietojärjestelmän tarkoituksena on edistää asiakastietojen yhteiskäyttöä julkishallinnossa, parantaa yrityspalvelujen suuntaamista ja yritysten arviointia niille myönnettäviä yrityspalveluja harkittaessa sekä tehostaa myönnettyjen tukien valvontaa.

Valtioneuvoston asetus valtionavustustoiminnan tietovarantoon tallennettavista vähimmäistiedoista sekä valtionavustustietojen julkaisemisen ja käytön palvelussa julkaistavasta tietoaineistosta (1394/2022) edellyttää valtionapuviranomaisen toimittamaan Valtiokonttorin järjestelmään vähimmäistiedot valtionavustushauistaan sekä niihin liittyvistä valtionavustushakemuksista ja -päätöksistä. Tiedot valtiokonttorin tietojärjestelmään on mahdollista välittää yrityspalvelujen asiakastietojärjestelmästä.

## 2.2 Käytäntö

### *Kokeilun piiriin ehdotettavien kuljetusten järjestäminen kokeilualueella*

Valtio, hyvinvointialueet ja kunnat käyttävät tällä hetkellä yli miljardi euroa vuodessa ihmisten liikkumisen tukemiseen. Liikkumispalveluiden tarve ja sitä myötä niihin liittyvät julkisen sektorin kustannukset kasvavat kuitenkin kaiken aikaa, eikä kaikilla kuljetuksia järjestävällä taholla ei ole riittäviä resursseja uusien liikennepalveluiden tai toimintamallien kehittämiseen.

Toiminnan kehittäminen vaatii tuekseen tarkkoja tietoja kuljetusten nykytilanteesta. Tiedot yhteiskunnan korvaamista kuljetuksista ovat kuitenkin hajautuneet eri viranomaistahoille ja muille kuljetuksia järjestäville organisaatioille. Puutteet kuljetuksia koskevien tietojen kattavuudessa ja tietojärjestelmästä on laajasti tunnistettu.

Nyt ehdotettavalla kokeilualueella hyvinvointialueiden sosiaalihuolto- vammaispalvelu- ja terveydenhuoltolain mukaisia kuljetuksia järjestää Tervia Logistiikka Oy. Samalla kokeilualueella Kelan sairausvakuutuksesta korvattavia matkoja järjestävät Kelan kilpailuttamat tilausvälityskeskukset.

Tervia Logistiikka Oy on vuonna 2023 perustettu ja Pohjois-Pohjanmaan, Lapin, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan hyvinvointialueiden kokonaan omistama yhtiö, joka tuottaa näille hyvinvointialueille logistiikka-, kuljetus- ja hankintapalveluita. Yhtiö tuottaa edellä mainittujen hyvinvointialueiden muodostaman Pohjois-Suomen yhteistyöalueen lakisääteiset liikkumista tukevat matkojen välityspalvelut, kyytien kilpailutukset ja hankinnat.



Näillä neljällä hyvinvointialueella järjestetään vuonna 2024 arviolta noin 700 000 sosiaali- huoltolain, vammaispalvelulain, kehitysvammaisten erityishuoltolain sekä terveydenhuoltolain mukaista matkaa yhteensä 28,2 miljoonan euron edestä. Summaan ei ole laskettu mukaan välitystoiminnasta aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi matkamäärien ja siten myös kustannuksien arvellaan olevan todellisuudessa hieman suurempia, sillä esimerkiksi kaikista potilassiirroista ei ole tilastoitua tietoa. Näiden kuljetuspalveluiden jakaantumisesta eri kyytimuotoihin (esim. taksikuljetus, yhteiskuljetus, palvelulinja) ei ole saatavilla luotettavia tilastoja.

Sairausvakuutuksesta korvattavia matkoja Pohjois-Pohjanmaan, Lapin, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan hyvinvointialueilla on vuodessa noin 750 000, joista taksien, invataksien ja paritaksien osuus on noin 60 %. Yhteensä näillä neljällä hyvinvointialueella sairausvakuutuslain mukaisia matkoja korvataan vuosittain noin 70 miljoonan euron edestä, joista taksien, invataksien ja paritaksien korvaus on noin 44 miljoonaa euroa. Luvut perustuvat vuosien 2022 ja 2023 tilastoihin. Koko Suomessa Kela korvasi vuonna 2023 yli 4,3 miljoonaa matkaa yhteensä 308 miljoonan euron edestä, kun kaikki kulkumuodot otetaan huomioon.

Nyt ehdotettava kokeilu kattaisi Kelan sairausvakuutuksesta korvattavista matkoista taksit, invataksit ja paritaksit sekä hyvinvointialueiden sosiaali- huoltolain, vammaispalvelulain, kehitysvammaisten erityishuoltolain sekä tietyt terveydenhuoltolain mukaiset kuljetukset. Näiden matkojen yhteismäärä on hieman yli miljoona vuodessa ja kustannus julkiselle sektorille on noin 70 miljoonaa euroa.

Kelan sairausvakuutuslain mukaan korvattavat kuljetukset ovat heinäkuusta 2018 alkaen olleet alueellisten kuljetuskeskusten järjestämiä. Kela korvaa sairausvakuutuslain mukaisen hoitoon liittyvän taksimatkan silloin, kun se on tilattu tilausvälityskeskuksesta, joka on tehnyt Kelan kanssa suorakorvaussopimuksen. Jokaisessa maakunnassa on kaksi Kelan kilpailuttamaa palveluntuottajaa, jotka järjestävät Kelan korvaamia taksimatkoja. Asiakas voi itse valita, kumman palveluntuottajan tilausvälityskeskuksesta hän tilaa taksin. Pohjois-Suomen yhteistyöalueella toimii tällä hetkellä kuusi tilausvälityskeskusta. Nykyinen sopimuskausi päättyy vuoden 2026 lopussa, eli nyt ehdotettavan kokeilun voimassaoloajan puolivälissä. Sopimuskauden päätymsellä ei ole arvioitu olevan vaikutusta ehdotettavan kokeilun toteuttamiseen.

#### *Yleisesti kuljetusten yhdistämisestä tehdyt kokeilut*

Julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämistä koskevissa selvityksissä haasteiksi mainitaan usein järjestämisvastuun jakautuminen monelle eri organisaatiolle. Suomessa julkisesti tuettuja kuljetuksia järjestetään viiden eri ministeriön hallinnonalalla muun muassa Kelan, kuntien eri toimialojen, hyvinvointialueiden ja ELY-keskuksien toimesta. Käytännössä toimijakentän pirstaleisuus hankaloittaa tiedon saatavuutta ja uusien toimintamallien käyttöönottoa.

Julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämistä koskevissa selvityksissä ja kokeiluissa on todettu, että alueiden henkilö- ja joukkoliikennepalveluita tulisi kehittää jatkossa ylikunnallisina alueellisinä kokonaisuuksina, ei vain yksittäisten asiakasryhmien näkökulmasta. Esimerkiksi osa Kelan kuljetuksista on arveltu soveltuvan erinomaisesti yhdisteltäväksi kuntien kuljetusten ja joukkoliikenteen kanssa. Tehtyjä kokeiluita on pidetty onnistuneena, joskin niihin on liittynyt myös

erilaisia haasteita. Vaikka esimerkiksi ajokilometrejä on pystytty kyytejä yhdistelemällä säästämään paikoin 11–12 %, yhdistelyyn on liittynyt esimerkiksi sopimuksellisia haasteita erityisesti silloin, kun kokeilualueita on useita<sup>1</sup>.

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 lakisäätteisten ja muiden subventoitujen kuljetusten osalta.

### 3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on saada kokonaiskäsitys maantieteellisesti laajan ja kuljetustarpeiltaan hyvin moninaisen alueen kuljetustarpeista ja toteutumasta kahden merkittävän tahon, Kelan ja hyvinvointialueiden, kuljetusten osalta. Tavoitteena olisi kerätä yksityiskohtaista tietoa muun muassa kuljetusten reiteistä, tarvittavasta kalustosta, kuljetusten yhdisteltävyydestä ja avustuspalvelun tarpeesta. Samalla kerättäisiin tietoa siitä, missä määrin samat asiakkaat käyttävät erilaisia julkisesti järjestettyjä kuljetuksia, sillä nykyisin yksittäisen asiakkaan kokonaistarpeista ei ole käsitystä.

Tästä syntyvän tietovarannon avulla olisi mahdollista löytää keinoja tehostaa kuljetusten järjestämistä tulevaisuudessa, turvata kuljetusten tarjonta kuljetuskapasiteetin tehokkaalla käytöllä ja yhteen sovittaa tarjontaa muun palvelu- ja joukkoliikenteen kanssa. Kuljetuksia tarvitsevan asiakkaan näkökulmasta tärkeää olisi sujuvoittaa asiakaskokemusta esimerkiksi yhden luukun periaatteella. Koska nyt ehdotettavassa kokeilussa ei puututtaisi kuljetusten nykyiseen järjestämistapaan, tämän ehdotuksen välittömänä tavoitteena ei ole järjestämistapojen muuttaminen, vaan tarvittavan tietopohjan kokoaminen myöhemmän kehittämisen tueksi.

Esityksen tavoitteena on myös luoda edellytyksiä julkisesti tuettuja kuljetuksia koskevan valtakunnallisen tietopohjan kehittämiseksi, jos sellaista päätetään erikseen myöhemmin lähteä kehittämään. Tämä mahdollistaisi erilaisten julkisesti tuettujen kuljetusten järjestämismallien valtakunnallisen arvioinnin ja kehittämisen. Nykytilanteessa järjestämisvastuut ovat hajaantuneet eri hallinnonalojen vastuulle. Julkisesti tuetuista kuljetuksista ei ole tällä hetkellä viranomaisrajat ylittävää, kattavaa kokonaiskäsitystä edes aluetasolla tai valtakunnallisesti. Valtakunnallisen tietopohjan avulla olisi mahdollista pyrkiä turvaamaan palvelut huolimatta siitä, että kustannukset ja kuljetustarpeet kasvavat molemmat vuosi vuodelta.

Lisäksi esityksen tavoitteena on välillisesti tukea laajempaa liikenteen datakosyysteemin muodostumista. Arvonluonti, jonka data mahdollistaa, edellyttää kattavuutta, riittävää reaaliaikaisuutta ja teknistä toimivuutta sekä toimijoiden roolien kirkastamista. Esityksen avulla on mahdollista saada arvokasta käytännön kokemusta toimijoiden välisestä tiedon välittämisestä liittyvästä yhteistyöstä.

---

<sup>1</sup> Tutkimusraportti: Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suositukset, 2019. Eckhardt, Jenni; Lauhkonen, Arttu; Siira, Erkki. Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suositukset. Oulu: VTT Technical Research Centre of Finland, 2019. (VTT Tutkimusraportti; No. VTT-R-01151-19).

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta kerätä Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueiden muodostamalta kokeilualueelta tiedot vammaispalvelulain-, sosiaalihuoltolain ja tietyistä terveydenhuoltolain mukaisista kuljetuksista sekä Kelan sairausvakuutuksesta korvattavista tämän alueenmatkoista. Esityksessä säädettäisiin myös tähän liittyvästä tarpeellisesta viraston tiedonsaantioikeudesta.

Tietojen toimittaminen tapahtuisi rajapintojen avulla, jotka edellä mainittujen hyvinvointialueiden puolesta kuljetuksia järjestävän Tervia Logistiikka Oy:n sekä Kelan kilpailuttamien tilausvälityskeskusten tulisi toteuttaa omiin järjestelmiinsä.

Esitykseen sisältyy myös ehdotus valtionavustuksesta, jota voisivat hakea ne toimijat, joihin kohdistuu Liikenne- ja viestintävirastolle esitetty tiedonsaantioikeus. Valtionavustuksella on tarkoitus kattaa rajapintojen toteutukseen liittyvät kustannukset ja minimoida yrityksiin kohdistuvia negatiivisia yhdenvertaisuusvaikutuksia ja kustannustaakkaa.

Tiedot toimitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston tietopalveluun. Virasto voisi hankkia tietopalvelun ja siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Laissa säädettäisiin myös kokeilun tuloksista raportoinnista. Kyseessä olisi väliaikaisesti voimassa oleva kokeilulainsäädäntö, jossa mahdollistettaisiin tietojen kerääminen kahden kokonaisen kalenterivuoden ajalta. Laki olisi yhteensä voimassa kolme vuotta.

### **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi tietopalvelusta, johon hyvinvointialueiden puolesta toimivan välityspalvelun tarjoajan ja Kansaneläkelaitoksen kilpailuttamien välityskeskusten tiedot koottaisiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tietopalvelun ja siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Liikenne- ja viestintävirasto myös perustaisi rajapintaratkaisujen toteutukselle uuden valtiontukiohjelman, josta korvattaisiin hyvinvointialueiden puolesta toimivalle välityspalvelun tarjoajalle sekä Kansaneläkelaitoksen kilpailuttamille välityskeskuksille siitä aiheutuneet kulut.

Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi muodostaa tilannekuva ja tietopohja alueen julkisesti tuetuista kuljetuksista ja yhdistää tiedot muuhun tietoon, kuten liikenteen sujuvuus- ja olosuhdetietoon sekä reitti- ja aikataulutietoon. Hallinnollisen taakan arvioidaan tietopohjan kehittämisen myötä hieman kasvavan, mutta samalla julkisesti tuettujen kuljetuksien kehittämismahdollisuudet paranevat. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi myös paremmat edellytykset hoitaa jo nykyisin liikennepalvelulakiin sisältyvää liikennemarkkinoiden seurantatehtäväänsä. Liikenne- ja viestintävirasto saisi lisäksi määräyksenantovaltuudet tietojen toimittamiseen liittyvästä teknisistä seikoista, mikä lisää hieman hallinnollista taakkaa mutta toisaalta antaa virastolle mahdollisuuden määrätä tietojen tarkoituksenmukaisesta toimittamisen tavasta ja mahdollistaa tiedon automatisoidun keräämisen rajapintojen avulla.

Liikenne- ja viestintäministeriö toimii julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämisen ohjausryhmän puheenjohtajana. Ohjausryhmän tehtävänä on seurata lainsäädännön ja sen toimeenpanon edellyttämien toimien valmistelua ja laatia väli- ja loppuraportti kokeilulainsäädännön avulla saaduista havainnoista ja laatia suosituksia tietopohjan kehittämiseksi sekä laajemmin julkisesti tuettujen kuljetuksien jatkokehittämisestä. Ohjausryhmän toimikausi on 20.6.2024–31.8.2028.

Sosiaali- ja terveysministeriö sekä Kansaneläkelaitos osallistuu julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämisen ohjausryhmään ja tukee lainsäädännön valmistelua sekä toimeenpanoa.

Ehdotetut säännökset koskisivat Pohjois-Pohjanmaan, Lapin, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan hyvinvointialueiden vammaispalvelulain-, sosiaalihuoltolain ja terveydenhuoltolain mukaisia kuljetuksia ja näiden alueiden Kelan sairausvakuutuksesta korvattavia matkoja. Ehdotetut säännökset eivät koskisi näiden hyvinvointialueiden tai kuntien järjestämää muita kuljetuksia kuten joukkoliikennettä, koulukuljetuksia tai tavarakuljetuksia. Säännökset eivät myöskään koskisi muiden hyvinvointialueiden kuljetuksia. Pohjois-Pohjanmaan, Lapin, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan hyvinvointialueiden omistamalle ja kuljetuksia järjestävälle Tervia Logistiikka Oy:lle korvattaisiin rajapinnasta koituvat kustannukset, eikä hyvinvointialueille siten kohdistu uusia kustannuksia.

Neljältä pohjoiselta hyvinvointialueelta kerättävän tiedon nähdään kuitenkin välillisesti hyödyttävän myös muilla alueilla tehtävää julkisesti tuettujen kuljetuksien kehitystyötä.

#### Taloudelliset vaikutukset

Liikenne- ja viestintäviraston tietopalvelun ja siihen liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankinnan kustannuksien arvioidaan olevan yhteensä noin 300 000 – 350 000 euroa kokeilulain voimassaoloajalle.

Tilausvälityskeskuksille ja hyvinvointialueiden puolesta kuljetuksia välittävälle taholle korvattaisiin tietojen toimittamista varten rajapinnat. Rajapinnan korvauksen arvioidaan olevan yrityskohtaisesti 15 000 euroa. Valtiontukiohjelmasta maksettavien korvauksien arvioidaan olevan yhteensä noin 100 000 euroa. Kelan kilpailuttamien välityskeskuksien sopimukset päättyvät 2026 lopussa ja ne tullaan kilpailuttamaan uudestaan kokeilujakson aikana. Siksi on mahdollista, että kokeilualueella aloittaa 2027 sellaisia uusia yrityksiä, joille rajapinta tullaan myös korvaamaan. Mikäli kaikki alueen välityskeskuksien vaihtuvat ja kilpailutus toteutetaan nykyisellä alueella, rajapintoja korvattaisiin kuudelle uudelle yritykselle. Tietopalvelun ja rajapintojen korvauksien arvioidaan olevan yhteensä 400 000–550 000 euroa. Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi vähäisiä taloudellisia vaikutuksia myös sille osoitetusta valtionapuviranomaisen tehtävistä.

Liikenne- ja viestintäviraston tiedon käsittelytehtävien ja aineistojen tuottaminen julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämisen ohjausryhmälle tehdään virkatyönä nykyisillä resursseilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön sekä Kansaneläkelaitoksen taloudelliset vaikutukset tulevat asetetun ohjausryhmän tehtävistä, jotka vaativat jonkin verran kunkin organisaation henkilöresurssien käyttöä. Liikenne- ja viestintäministeriö toimii ohjausryhmän puheenjohtajana.

Koska kokeilulainsäädännön avulla kehitetään tietopohjaa mm. tarkemman säästöpotentiaalin arvioimiseksi, ei ehdotuksilla käytännössä ole välittömiä tulo- tai säästövaikutuksia. Esitetyillä säädöksillä olisi kuitenkin välittömiä vaikutuksia viranomaisten toimintaan ja siten jonkin verran kustannusvaikutuksia. Vaikka Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyynnöstä tuottaa kerätystä tiedosta myös maksullista anonymisoitua aineistoa, sillä ei arvioida olevan merkittävää tulovaikutuksia.

#### Vaikutukset yrityksiin

Ehdotetuilla säännöksillä velvoitettaisiin Pohjois-Pohjanmaan, Lapin, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan hyvinvointialueiden yhdessä omistaman Tervia Logistiikka Oy:n lisäksi Kansaneläkelaitoksen kilpailuttamat kuusi kokeilualueella toimivaa taksivälityskeskukset toimittamaan kuljetuksiin liittyvää tietoa. Nämä välityskeskukset välittävät kyytejä edellä mainituilla neljällä hyvinvointialueella. Yhteensä siis seitsemän toimijan tulisi toteuttaa rajapinta tietojen toimittamista varten. Näille toimijoille kohdistuvat kustannukset korvattaisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä valtionavustuksella. Välityskeskuksille, kuten myös Tervia Logistiikka Oy:lle, on odotettavissa myös vähäisiä hallinnollisia tehtäviä, joita ei korvata valtionavustuksena. Koko Suomessa toimii tällä hetkellä 13 Kansaneläkelaitoksen kilpailuttamaa tilausvälityskeskukseen tehtäviä hoitavaa yritystä. Osa yrityksistä, joille rajapinta korvataan, suorittaa välityskeskustehtäviä myös muilla alueilla. Ehdotettujen säädöksiä puitteissa tietoja kuitenkin toimitetaan vain Lapin, Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan sekä Kainuun alueen kyyteistä.

Kansaneläkelaitoksen kilpailuttamien taksivälityskeskuksien sopimuskausi päättyy 31.12.2026 eli ehdotetun kokeilulain voimassaoloajan puolivälissä. Kansaneläkelaitoksen mukaan sopimuskauden päättymisen ja uusi kilpailutus ei vaikuta tietojen saatavuuteen, mikäli kokeilulain velvoitteet kohdistuvat alueen palvelutuottajaan. Mikäli uudella kilpailutuskaudella Lapin, Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan sekä Kainuun alueella aloittaa muu kuin nykyisin alueella toimiva välityskeskus, korvataan tälle yritykselle rajapinta tietojen välittämistä varten.

Rajapinnoilla ei tulisi kilpailuhyötyä tulevassa välityskeskuksien kilpailutuksessa. Mikäli korvattavaa rajapintaa voisi hyödyntää tulevissa muissa kilpailutuksissa, voi sillä arvella olevan vähäisiä vaikutuksia tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin. Koska kokeilulainsäädännön pohjalta on tarkoitus kehittää kansallisesti julkisesti tuettujen kuljetuksien järjestämistä, nähdään tietojen toimitus rajapinnan avulla tärkeäksi nyt valitulta kokeilualueelta. Lisäksi ennen tietopohjan keräämistä ei voida arvioida mahdollisia uusia julkisesti tuettujen kuljetuksien järjestämistapoja, jonka vuoksi mahdollisen kilpailuedun realisoituminen täysimääräisesti ei ole myöskään ole varmaa. Vuoden 2027 alkavan sopimuskauden kilpailutuksessa asetettavista vaatimuksesta ei ole vielä tietoa.

Kokonaisuudessaan on arvioitu, että rajapintojen toteutuksen tuki ei estä eikä merkittävästi rajoita tai vääristä kilpailua yritysten välillä. Sen sijaan pitkällä tähtäimellä julkisesti tuettujen kuljetuksien kehittäminen voi edistää kuljetuspalvelumarkkinoita ja lisätä yritysvetoista innovaatiotoimintaa.

Valtionavustuksen myöntäminen on arvioitu perustelluksi esityksen tavoitteiden saavuttamiseksi, sillä julkisesti tuettujen kuljetuksien kehittämisen edellytyksenä on kerätä niihin liittyvää tietoa yhdelle viranomaiselle tietoa nykyisin käsitteleviltä yrityksiltä, joilla ei ole liiketaloudellista insenttiä tietojen välitykselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia tehtävää varten tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficultä.

## Tietosuojavaikutukset

Yleisen tietosuoja-asetuksen 35 artiklassa esitellään tietosuoja koskevan vaikutustenarvioinnin käsite. Tietosuojan vaikutustenarvioinnissa kuvataan henkilötietojen käsittelyä sekä arvioidaan käsittelyn tarpeellisuutta ja oikeasuhteisuutta. Arviointi tukee luonnollisten henkilöiden oikeuksien toteutumista, kun riskit arvioidaan ja toimenpiteet riskien minimoimiseksi määritellään. Arviointi on tehtävä ennen henkilötietojen käsittelyn aloittamista. Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on julkaissut ohjeet tietosuojan vaikutustenarvioinnista (Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2017: Ohjeet tietosuoja koskevasta vaikutustenarvioinnista ja keinoista selvittää ”liittykö käsittelyyn todennäköisesti” asetuksessa (EU) 2016/679 tarkoitettu ”korkea riski” (WP 248)). Lisäksi Tietosuojavaltuutetun päätöksen<sup>2</sup> mukaisesti vaikutustenarviointi vaaditaan tietyissä tilanteissa biometrisistä tiedoista, geneettisistä tiedoista, sijaintitiedoista, poikkeamisessa rekisteröidyn informoinnista 14(5) artiklan nojalla ja whistleblowing-tilanteissa.

Tietosuoja koskeva vaikutustenarvio on katsottu tarkoituksenmukaiseksi tehdä lainvalmisteluvaiheessa, sillä esityksellä ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle uutta tehtävää, joka vaatisi vähäistä laajempaa henkilötietojen käsittelyä, mukaan lukien tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuihin erityisiin henkilötietoryhmiin kohdistuvaa käsittelyä. Käsiteltävät tiedot, kuten kuljetuksiin liittyvät sijaintitiedot, sekä niiden yhdistelmät voivat myös paljastaa henkilökohtaista tietoa rekisteröidyistä. Tämän johdosta käsittelyyn voidaan katsoa liittyvän erityisiä riskejä rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien kannalta. Lainvalmistelun yhteydessä tehty vaikutusten arvioinnin tekeminen ei poista rekisterinpitäjän velvollisuutta tehdä tietosuojavaikutustenarvio tietosuoja-asetuksen 35 artiklan niin vaatiessa eikä velvollisuutta tarkastella käsittelytoimien vaikutuksia ja riskejä jatkuvasti arvioidakseen, käsitelläänkö henkilötietoja arvioinnin mukaisesti.

### *Kuvaus suunnitelluista käsittelytoimista, niiden oikeusperustasta ja käsittelyn tarkoituksesta*

Esityksessä Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan säädettäväksi tehtävä kerätä laissa määritetyllä kokeilualueella sosiaalihuoltolain, vammaispalvelulain, sairausvakuutuslain ja terveydenhuoltolain perusteella järjestettävistä ja korvattavista kuljetuksista tietoja ja muodostaa näistä tietovaranto.

Tietovaranto muodostuisi Liikenne- ja viestintäviraston keräämistä tiedoista, joiden tulisi olla välttämättömiä tietovarannon muodostamiseksi sekä kuljetusten järjestämistavan ja liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämiseksi. Kerättävät tiedot koskisivat kuljetusten kysyntää, tarjontaa ja toteutumista ja ne on määritelty tarkemmin ehdotetussa säännöksessä.

Ehdotettu tehtävä vaatisi henkilötietojen käsittelyä. Käsiteltäviin tietoihin sisältyisi myös kuljetuksen asiakkaan henkilötunnus. Tietoihin tai niiden yhdistelmiin voi sisältyä myös tietosuoja-asetuksen 9 artiklan mukaisia erityisiä henkilötietoryhmiä, erityisesti terveystietoja. Terveystietoja ovat tietosuoja-asetuksen mukaan kaikki tiedot, jotka koskevat rekisteröidyn terveydentilaa ja paljastavat tietoja rekisteröidyn terveydentilasta. Vaikka Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettavista tietoihin ei sisältyisi tai niistä ei ilmenisi yksityiskohtaisia tai laajasti henkilön terveyteen tai sairauteen liittyviä seikkoja, niistä voisi pystyä tekemään henkilön

---

<sup>2</sup> Tietosuojavaltuutetun päätös luetteloksi käsittelytoimista, joiden yhteydessä on tehtävä vaikutustenarviointi, <https://tietosuoja.fi/luettelo-vaikutustenarviointia-edellyttavista-kasittelytoimista>

yleistä terveydentilaa ja erityisesti henkilön liikkumiskykyä koskevia päätelmiä. Henkilötietojen käsittelyn oikeusperusta olisi lakisäänteinen velvoite tietosuoja-asetuksessa ja tietosuoja-laissa säädetyllä tavalla riippuen siitä millaisista tiedoista on kyse. Henkilötietojen käsittelyn oikeusperusta on kuvattu tarkemmin luvussa 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.

Henkilötietojen käsittely laajuuden osalta kokeilualueella eli Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Pohjois-Pohjanmaan sekä Lapin hyvinvointialueella on voimassa noin 20 000 sosiaalihuolto- ja vammaispalvelulain mukaista kuljetuspalvelupäätöstä. Saatavilla olevista tilastoista ei kuitenkaan ilmene kuinka montaa eri henkilöä päätökset koskevat. Näillä hyvinvointialueella Kelan sairausvakuutuksesta korvattavia taksi-, invataksi- ja paritaksimatkoja korvauksia sai noin 70 000 henkilöä vuonna 2023. Hyvinvointialueiden kuljetuspalvelupäätöksiä koskevaa tietoa ei ole mahdollista yhdistää Kelan sairausvakuutuksesta korvattaviin matkoihin, mutta esityksessä Liikenne- ja viestintävirastolle annetun tehtävän mukaisen tiedon keräyksen ja tähän tehtävään liittyvän henkilötietojen käsittelyn voidaan karkeasti arvioida koskevan 80 000 – 90 000 eri rekisteröityä. Esitetyn kokeilulaissa tarkoitettuihin kuljetuksiin käytetään yhteensä arviolta 70 miljoonaa euroa vuodessa. Esityksessä tarkoitettut kerättävät tiedot toimitettaisiin rajapintojen välityksellä Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmään välityskeskusilta ja laissa määritellyiltä hyvinvointialueilta. Hyvinvointialueiden puolesta tiedot toimittaisi Tervia Logistiikka Oy.

Sekä kokeilun piiriin kuuluvat Kela-kuljetuksia välittävät välityskeskukset että Tervia Logistiikka ovat välityspalvelun tarjoajia, joille muodostuu palveluita tuottaessaan rekisteri niiden kautta tilatuista palveluista. Välityspalvelun tarjoajat antaisivat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle rajapinnan kautta, jolloin Liikenne- ja viestintävirastolle muodostuu tietojärjestelmään kaikkien välityspalvelun tarjoajien tiedot sisältävä kattava tietovaranto. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia tietojärjestelmän ja siihen kuuluvat välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämissihtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, joka käsittelisi tietoja Liikenne- ja viestintäviraston lukuun.

Tarkoituksena ei ole, että tiedot siirtyisivät reaaliaikaisesti, vaan esimerkiksi kerran päivässä toteutettavana tiedonsiirtona. Tietosuojavastuita ja -rooleja arvioitaessa tämä tarkoittaisi sitä, että kukin välityskeskus olisi rekisterinpitäjänä omien tietojensa osalta, ja Liikenne- ja viestintävirasto olisi henkilötietojen käsittelyn osalta tietosuoja-asetuksessa tarkoitettu rekisterinpitäjä. Järjestelyssä ei muodostuisi yhteisrekisterinpitösuhdetta, koska välityskeskusilla ja virastolla on tietojen käsittelyssä eri tarkoitus: välityspalvelun tarjoajat kokoavat tiedot osana välityspalvelun tarjontaa, kun taas virasto kokoaa tiedot eri toimijoiden palveluiden muodostaman kokonaisuuden kehittämiseksi. Palveluntarjoajilla ei ole roolia sen määrittämisessä, miten virasto tietoja käsittelee. Jos tietojärjestelmäpalveluja hankittaisiin Fintraffic Oy:ltä, olisi tämä henkilötietojen käsittelijä.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi käsitellä kerättyjä tietoja vain ehdotuksessa tarkoitettuihin tarkoituksiin eli tietovarannon muodostamiseksi sekä julkisesti tuettujen kuljetusten järjestämistavan kehittämiseksi sekä liikennejärjestelmän ja -palveluiden, kuten joukkoliikenteen, palveluliikenteen tai kutsuohjatun liikenteen, kehittämiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voisi analysoida ja yhdistellä tietoja tutkimuksen tai tilastojen tekemiseksi näihin tarkoituksiin. Näissä tarkoituksissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös yhdistää tietoja muuhun käytettävissä olevaan tietoon, kuten esimerkiksi julkisen liikenteen aikataulu- ja reittitietoihin sekä sää- ja keliolosuhdetietoihin. Liikenne- ja viestintävirasto voisi julkaista tietoja tai niihin pohjautuvia koosteita, tilastoja tai tutkimuksia sellaisessa muodossa, ettei niitä voi yhdistää yksittäiseen henkilöön (anonymisoituna). Kansaneläkelaitoksella ja laissa tarkoitetuilla hyvinvointialueilla olisi oikeus saada salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolta

kuljetusten kehittämistä varten välttämättömiä tietoja. Tietoja voitaisiin luovuttaa näille myös sähköisesti teknisen rajapinnan kautta.

### *Käsittelyn tarpeellisuus ja oikeasuhtaisuus*

Tietovarannon kokoaminen on tarpeellista julkisesti tuettujen kuljetusten yhdistämis- ja kehittämispotentiaalin arvioimiseksi ja näitä kuljetuksia koskevaa päätöksentekoa tukevan riittävän tarkan tietopohjan kehittämiseksi. Julkisesti tuettuja kuljetuksia on yritetty kehittää jo pitkään. Esimerkiksi julkisesti tuettujen henkilökuljetusten rahoitusta ja toimintatapojen kehittämistä käsitellyt selvitys (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 11/2013) suositti kuljetuksien yhdistelyä ja viranomaisten yhteistyövelvoitetta. Vaikka yhdistämispotentiaali on tunnustettu myös yksittäisissä alueellisissa kokeiluissa, ne eivät ole johtaneet pysyviin ratkaisuihin. Kuljetusten kehittäminen on tarpeellista, sillä nykytilanteessa kuljetuksien järjestämisvastuu on hajaantunut usealle eri organisaatiolle ja julkisen sektorin kustannukset tuettuihin henkilökuljetuksiin on merkittävät. Vuonna 2022 koko julkisen liikenteen rahoitus Suomessa oli yhteensä hieman yli 1,2 miljardia euroa, joka sisältää sekä liikennöinnin suoran rahoituksen liikenteen tarjonnan lisäämiseksi ja kustannustason alentamiseksi sekä välillisen rahoituksen eli matkakustannusten korvaukset. Valtakunnallisella tasolla sosiaali- ja terveystoimen matkakustannusten korvaukset olivat 27 % koko julkisen liikenteen rahoituksesta, eli lähes 340 miljoonaa euroa. Tiedot perustuvat Liikenne- ja viestintäviraston Julkisen liikenteen suoritetilastoon vuodelta 2022.

Tietojen keskitetty keräys ja kokoaminen yhden viranomaisen toimesta mahdollistaa luomaan sellaisen tietopohjan, jonka avulla pystytään konkreettisesti arvioimaan erilaisia kuljetusten kehittämismalleja, niiden vaikutuksia sekä mahdollisuuksia tehostaa kuljetusten järjestämistä mukaan lukien säästöpotentiaalia. Ehdotuksessa määritellyt kerättävät tiedot, mukaan luettuna henkilötiedot, on rajoitettu tarkemmin edellä kuvatun käsittelyn tarkoituksen ja tavoitteiden kannalta välttämättömään. Lisäksi kokeilua on myös rajattu maantieteellisesti ja ajallisesti eli tietoja kerätään vain siinä mittaluokassa, kun tavoitteiden saavuttamiseksi on tarpeellista. Päätöksentekoa tehokkaasti tukevan tietopohjan kehittäminen ei olisi mahdollista vähäisemmällä henkilötietojen käsittelyllä. Henkilötietojen säilytysaikaa rajoittaisi lain määräaikaisuus. Liikenne- ja viestintäviraston on myös noudatettava henkilötietojen käsittelyssä tietosuoja-asetuksen velvoitteita mukaan luettuna yleisiä henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita kuten käyttötarkoitussidonnaisuutta ja tietojen minimoinnin periaatetta. Myös henkilötietojen käsittelyn läpinäkyvyyden, informoinnin ja muiden rekisteröidyn oikeuksien osalta rekisterinpitäjä noudattaa tietosuoja-asetuksen vaatimuksia esimerkiksi tietosuojaselosteen laatimisella ja sen ylläpidolla asetuksen mukaisesti.

Julkisesti tuettujen kuljetusten sekä liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämisen avulla pystytään edistämään myös kuljetuksia tarvitsevien perusoikeuksien toteutumista, esimerkiksi suuntaamalla tehokkaammin käytettävissä olevia resursseja ja nostamalla näin palvelutasoa sekä ottamalla yksilölliset tarpeet paremmin huomioon kuljetusten järjestelyssä tai julkisen liikenteen esteettömyyden kehittämisessä. Positiivisia perusoikeusvaikutuksia on arvioitu jäljempänä perus- ja ihmisoikeusvaikutuksissa ja käsittelyn oikeasuhtaisuutta luvussa 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.

### *Henkilötietojen käsittelyyn liittyvät riskit ja suojatoimenpiteet*

Esityksessä tarkoitettun tietovarannon kokoaminen vaatisi edellä kuvatulla tavalla järjestelmällistä henkilötietojen keräystä. Kerättävä tietovaranto sekä käsiteltävien henkilötietojen kokonaisuus olisi laajuudeltaan merkittävä. Suuriin tietovarantoihin voi katsoa liittyvän erityisiä



tietoturvaan ja tietojen väärinkäyttöön liittyviä riskejä. Uhkana voi olla tietojen leviäminen väärille tahoille joko tietomurron tai tietojen tahallisen tai tahattoman luovuttamisen seurauksena. Mahdollisena vaikutuksena olisi tällöin rekisteröityjen tietosuojan vaarantuminen. Tietojen leviämistä väärille tahoille rajoitetaan sillä, että lakisääteinen tehtävä tietovarannon kokoamisesta ja siihen liittyvästä henkilötietojen käsittelystä annettaisiin viranomaiselle eli Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirastolla on todennettua asiantuntemusta hyvästä tietoturvasta huolehtimisesta, rekisterien ylläpitotehtävistä, erityisten henkilötietoryhmien käsittelystä sekä järjestelmien hankinnasta Fintraffic Oy:lta. Liikenne- ja viestintävirastolla on vakiintuneet toimintamallit tietosuoja- ja tietoturvariskien huomioimisesta hankinnoissa. Liikenne- ja viestintäviraston ISO/IEC 27001 -tietoturvastandardiin pohjautuva kokonaisturvallisuuden hallintamalli ottaa kantaa viraston sisäiseen toimintaan riskienhallinnan, tietosuojan, varautumisen, jatkuvuuden sekä tieto-, henkilöstö- ja tilaturvallisuuden hallinnan osalta. Vuonna 2023 ulkopuolisen arvioitsijan tekemässä hallintamallin auditoinnissa ei havaittu poikkeamia, joka kertoo Liikenne- ja viestintäviraston vahvasta perustasosta vaatimusten mukaisuuden osalta.

Kerättävä tietoaineisto olisi sellaisenaan käytettävissä ainoastaan Liikenne- ja viestintävirastolla sekä Fintraffic Oy:llä, joka tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi tietojärjestelmää. Rekisterinpitäjänä toimivan Liikenne- ja viestintäviraston olisi otettava tietovarannon ja käsittelyn laajuus huomioon tietojenkäsittelyyn kohdistuvien riskien arvioinnissa ja noudatettava toiminnassa tietosuoja-asetusta mukaan lukien säännökset käsittelyn turvallisuudesta, julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annettua lakia mukaan lukien säännökset tiedonhallinnasta ja tietoturvallisuudesta sekä viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia mukaan lukien säännökset salassapitovelvoitteista. Lisäksi kerättävien tietoluokkien määrittelyllä ja rajoittamisella on pyritty minimoimaan oikeudettomasti saatujen tietojen mahdollisen väärinkäytön, kuten kiristyksen, vaikutuksia rekisteröidylle. Kerättäviin tietoihin ei sisältyisi tai niitä yhdistelmällä ei paljastuisi yksityiskohtaista tietoa rekisteröidyn terveydentilasta, kuten sairaskertomuksia tai tietoja esimerkiksi kuljetuksen kohteena olevien asiakkaiden taloudellisesta tilanteesta kuten ei myöskään biometrisiä tai geneettisiä tietoja. Valtaosa kerättävistä tiedoista on luonteeltaan sellaisia, jotka kuka tahansa kolmas osapuoli voi itse havaita rekisteröidyn liikkuessa julkisissa tiloissa. Kuljetuspalveluita kuvaavat tiedot voi joissain tapauksissa liittyä liiketoimintalajaisuuksiin, mutta niille ei ole arvioitu erityistä väärinkäytön mahdollisuutta. Tietojen väärinkäyttöä koskevia riskejä on rajoitettu myös siten, että kerättävien tietojen edelleen luovutus olisi rajattu kansaneläkelaitoksen ja kokeilualan hyvinvointialueiden oikeuteen saada kuljetusten kehittämisen kannalta välttämättömiä tietoja. Tietojen yhdistelyn osalta Liikenne- ja viestintävirasto voisi yhdistää kerättävään tietoon myös muita tietolajeja, kuten julkisen liikenteen aikataulu- ja reittitietoa sekä sää- ja keliolosuhdetietoa. Tällaisen tietokokonaisuuksien yhdistelyn ei voida katsoa vaikuttavan merkittäväällä tai ennakoimattomalla tavalla rekisteröityjen perusoikeuksiin tai esimerkiksi sellaisten henkilötietojen, jota ei olisi määritelty tarkemmin esityksessä, käsittelyyn tai paljastumiseen.

#### Tiedonhallinnan muutosvaikutusten arviointi

Julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain (906/2019), jäljempänä tiedonhallintalaki, 8 §:n 2 momentissa säädetään toimialasta vastaavan ministeriön velvollisuudesta laatia tiedonhallintalain 5 §:n 3 momentin mukainen arviointi, kun valmisteltavat säännökset vaikuttavat tietoaineistoihin ja tietojärjestelmiin. Tiedonhallinnan muutosvaikutusten arvioinnilla pyritään varmistamaan, että valmisteltavat säännökset toteuttavat tarkoituksenmukaisella tavalla niille asetetut tavoitteet aiheuttamatta ennakoimattomia, ei-toivottuja vaikutuksia.

Tiedonhallintalain 5 §:n 3 momentin mukaan suunniteltaessa tiedonhallintamallin sisältöön vaikuttavia olennaisia hallinnollisia uudistuksia ja tietojärjestelmien käyttöönottoa tiedonhallintayksikössä on arvioitava näihin kohdistuvat muutokset ja niiden vaikutukset suhteessa tiedonhallinnan vastuisiin, lain 4 luvussa säädettyihin tietoturvallisuusvaatimuksiin ja -toimenpiteisiin, 5 luvussa säädettyihin tietoaineistojen muodostamista ja luovutustapaa koskeviin vaatimuksiin, 6 luvussa säädettyihin asianhallinnan ja palvelujen tiedonhallinnan vaatimuksiin sekä muualla laissa säädettyihin asiakirjojen julkisuuteen, salassapitoon, suojaan ja tiedonsaantioikeuksiin. Tiedonhallintalain 8 §:n 2 momentissa todetaan lisäksi, että ministeriön on arvioitava suunniteltujen säännösten vaikutukset asiakirjojen julkisuuteen ja salassapitoon.

Tässä esityksessä tarkoitettua tehtävää varten Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia tarvittavan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Liikenne- ja viestintävirasto muodostaa tiedonhallintalaissa mainitun tiedonhallintayksikön, jonka tehtävänä on järjestää tiedonhallinta lain vaatimusten mukaisesti. Mikäli tietopalvelua koskevat tehtävät hankitaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, tulisi niitä koskevissa sopimuksissa kuitenkin määritellä tarvittavalla tarkkuudella myös henkilötietojen käsittelystä. Viranomaisten toimintaan sovelletaan tiedonhallintalakia, ja siten se tulee sovellettavaksi myös esityksessä ehdotettujen uusien liikenteen tietopalveluita koskevien viranomaistehtävien osalta.

Ehdotetulla tehtävällä ei muutettaisi sitä, mitä tiedonhallintalaissa on säädetty tiedonhallintayksikön ja viranomaisen vastuista ja tehtävistä. Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada maksutta salassapitosäännösten estämättä ja rajapintojen kautta 159 a §:ssä määritellyt tiedot Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueilta ja niiltä välityspalveluilta, jotka Kansaneläkelaitoksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti välittävät kuljetuksia näiden hyvinvointialueiden alueella. Esityksellä ei muuteta edellä mainittujen ja tietoja nykyisin käsittelevien tahojen vastuista ja tehtäviä muilta kuin tietojen toimittamisen osalta. Esitys ei muuttaisi asiakirjojen julkisuutta tai salassapitoa. Tietojen toimitus edellyttäisi rajapintojen kehitystä edellä mainittujen neljän hyvinvointialueiden kuljetuksia järjestävälle Tervia Logistiikka Oy:lle ja taksivälityskeskuksille. Liikenne- ja viestintävirasto korvaisi näille toimijoille rajapintojen kehityksestä aiheutuneet kulut sekä voisi antaa tarkempia määräyksiä tietojen toimittamisen tavoista ja rajapintojen teknisistä ominaisuuksista.

Ehdotetun 159 b §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa 159 a §:n 1 momentissa tarkoitetuille hyvinvointialueille ja Kansaneläkelaitokselle tässä pykälässä tarkoitettuja tietoja, jotka ovat välttämättömiä niille kuljetusten arviointia ja kehittämistä varten.

Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee toiminnassaan syntyviä tietoja tiedonhallintalain vaatimusten mukaisella tiedonhallintamallilla, jolla kuvataan ja ohjataan tiedonhallintaa virastossa. Tiedonhallintamallissa on kuvattu viraston toiminta, tietopääoma ja tietojärjestelmät sekä ohjeet ja toimenpiteet, joilla tietoturvallisuus toteutetaan. Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintamallissa nimetään ja kuvataan prosessit, tietoaineistot, tietovarannot sekä tietojärjestelmät sekä niiden omistaja tai vastuutaho. Lisäksi tiedonhallintamallin mukaan kuvataan prosessien käyttämät ja tuottamat tiedot sekä sidokset muihin prosesseihin, tietoaineistojen ja tietovarantojen säilytysajat ja arkistointitavat sekä myös tietojärjestelmien sidokset muihin tietojärjestelmiin. Tietoturvallisuustoimenpiteet kohdistetaan mallin kaikkiin osiin.

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää tiedonhallintalain 28 §:n vaatimusten mukaista asiakirjajulkisuuskuvausta, jossa kuvataan miten ja missä laajuudessa tiedonhallintayksikkönä toimiva

viranomainen käsittelee sen hallinnoimia tietovarantoja hoitaessaan sille laissa säädettyjä tehtäviä. Näiden lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tiedonohjaussuunnitelma kuvaa viraston tehtävät ja käsittelyprosessit, tehtävien hoidossa syntyvän asiakirjallisen tiedon ohjaus- ja hallintaperiaatteet sekä tietojen säilytysajat.

Liikenne- ja viestintävirastossa käytössä oleva tiedonohjaussuunnitelma ohjaa asian- ja dokumentinhallintaa, jonka avulla esimerkiksi tieto salassapidosta tai käyttöoikeudet dokumenteille voidaan tuottaa suoraan tiedonohjaussuunnitelman kautta. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tietosuojaa ja tietoturvallisuutta ohjaa kokonaisturvallisuuden hallintamalli. Kokonaisturvallisuuden hallintamallia ja tietosuojaan liittyviä seikkoja on käsitelty tarkemmin tietosuojaa koskevassa vaikutustenarvioinnissa.

Valtiovarainministeriön suosituksessa tiedonhallinnan muutosvaikutusten arvioinnista todetaan, että käytännössä muutosvaikutusarviointi on tehtävä tilanteissa, joissa muutoksen kohteena on uusi viranomaisorganisaatio, uusi tai merkittävästi muuttuva viranomaisen tehtävä, uusi tietojärjestelmä tai tietojärjestelmään kohdistuva merkittävä muutos, säännösmuutos, jolla on vaikutuksia käytössä olevaan tietojärjestelmään, uusi tietovaranto tai muutos tietovarannon käyttötarkoituksen osalta tai uusi tietoaaineisto. Koska valtiovarainministeriön suosituksen mukaisesti muutoksen olennaisuuden arviointi edellyttää kehitys-/muutoskohteen riittävää suunnittelua, käytännössä arviointi voidaan tehdä vasta siinä vaiheessa, kun muutoskohde on suunniteltu sellaiselle tasolle, josta tavoitella ja sen mukanaan tuomaa muutosta voidaan verrata viranomaisen nykyiseen toimintaan. Tässä esityksessä on ehdotettu Liikenne- ja viestintävirastolle uutta tehtävää, johon liittyy uusi tietopalvelu sekä tietojen uusi käyttötarkoitus, jonka vuoksi virasto tiedonhallintayksikkönä tulee tekemään myöhemmässä vaiheessa oman muutosvaikutusten arvioinnin tiedonhallintalain vaatimusten mukaisesti huomioiden muutoksen tuomat vaikutukset viraston nykyiseen toimintaan.

Arvioitu kustannusvaikutus ei ylitä valtioneuvoston lausuntomenettelystä antaman asetuksen (1301/2019) 2 §:ssä määriteltyjä rajoja. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi kuitenkin tekemänsä muutosvaikutusten arvioinnin pohjalta tarvetta tiedonhallintalain 9 §:n mukaiselle lausuntopyynnölle. Valtiovarainministeriön ohjeistuksen mukaan tiedonhallintalain 9 §:ssä säädetty lausuntomenettely ajoittuu ajankohtaan, jossa muutosta suunnitteleva valtion virasto tai laitos on arvioinut tiedonhallintalain 5 §:n 3 momentin ja 8 §:n 1 momentin mukaisesti muutos- tai kehityskohteensa vaikutukset tiedonhallintaan. Mikäli viraston tai laitoksen oma arviointi osoittaa muutoksen olevan toiminnallisesti ja taloudellisesti merkittävä valtioneuvoston lausuntomenettelystä antaman asetuksen (1301/2019) 2 §:ssä tarkoittamalla tavalla, tulee viraston ja laitoksen pyytää arvioinnistaan lausunto valtiovarainministeriöltä.

#### Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

Esityksellä säädettäisiin henkilötietojen ja erityisten henkilötietojen käsittelystä. Henkilötietojen suojasta säädetään perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan tarkemmin lailla. Henkilötietojen suojaa toteutetaan ennen kaikkea EU:n yleisellä tietosuoja-asetuksella 2016/679 sekä sitä täsmentävällä ja täydentävällä tietosuojalalla (1050/2018). Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan henkilötietojen suoja sisältyy osittain myös yksityiselämän suojan piiriin.

Henkilötietojen suojaa koskeva vaikutustenarviointi on käsitelty edellä, johon on sisällytetty myös kuvaus käsittelytoimista, sen tarpeellisuudesta ja oikeasuhtaisuudesta sekä niihin liittyvistä riskeistä ja suojaustoimenpiteistä. Esityksen suhdetta perustuslakiin ja säätämisiäriestvukseen on käsitelty luvussa 12, jossa on myös käsitelty tietojenkäsittelyn tarpeellisuutta ja oikea-

suhtaisuutta laajemmin yksityiselämän ja henkilötietojen suojan sekä yhdenvertaisuuden näkökulmasta yhdessä positiivisten perusoikeusvaikutusten kanssa. Tiedonhallintaan liittyviä suojausmenpiteitä on kuvattu myös sitä koskevassa vaikutustenarvioinnissa edellä.

Esityksen tavoitteena on kehittää julkisesti tuettujen kuljetuksien tietopohjaa keräämällä sosiaali- ja terveystoimen henkilökuljetuksista niiden suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyviä tietoja. Kehittämisellä pyritään myös turvaamaan nämä palvelut jatkossakin, vaikka niihin liittyvät kustannukset nousisivat. Varmistamalla lakisääteisten henkilökuljetusten tehokas toiminta tulevaisuudessa, turvataan myös julkisesti tuettuja kuljetuksia tarvitsevien oikeutta perustuslain ja EU:n perusoikeuskirjan mukaiseen henkilökohtaiseen vapauteen sisältyvään itsemääräämisoikeuteen sekä liikkumisvapauteen. Kuljetuspalveluita parantamalla voidaan myös edistää perustuslaissa säädettyä oikeutta yhdenvertaiseen kohteluun ja riittävien sosiaali- ja terveyspalveluiden turvaamista sekä Yhdistyneiden kansakuntien vammaisten henkilöiden oikeuksista annetun yleissopimuksen toteuttamista esteettömyyden ja saavutettavuuden sekä henkilökohtaisen liikkumisen osalta. Tarkemmin positiivisia perusoikeusvaikutuksia on kuvattu luvussa 12. Ehdotuksen tavoitetta ei arvion voitaisi saavuttaa vähäisemmällä tai rajoitetummalla tietojen käsittelyllä.

#### Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä kerättäisiin tietoa henkilöliikenteen kuljetuksista niiden kehittämispotentiaalin arvioinnin pohjaksi. Kerätyn tiedon avulla tavoitellaan tilannetta, jossa kattavamman tietopohjan avulla julkisesti tuettujen kuljetuksien järjestämiseen suunnatuista resursseista saadaan mahdollisimman suuri lisäarvo. Esityksellä kehitettävän tietopohjan arvioidaan palvelevan joukkoliikenteen ja muun tuetun henkilöliikenteen kehitystä ja tarkastelua osana laajempaa henkilöliikenteen järjestämistä sen suunnittelussa, rahoituksessa sekä käytännön palveluiden tuottamisessa.

Kansainvälisessä vertailussa ainakin Tanskassa erityisryhmien kuljetuspalveluita jo yhdistelään, ja siellä käyttöönotettu toimintamalli on lähteiden mukaan vähentänyt kuljetuskustannuksia keskimäärin 20 % ja maaseudulla jopa 40 %<sup>3</sup>. Lisäksi se on parantanut erityisryhmien liikkumismahdollisuuksia. Liikenne- ja viestintäviraston laatimien taustaselvityksien mukaan Suomessa tehdyissä kokeiluissa ja simuloinneissa on tunnistettu 15 % - 40 % säästöpotentiaali. Siten tämän esityksen avulla kerättävällä tietopohjalla voidaan arvioida olevan edellytyksiä julkisesti tuettujen kuljetuksien kehittämiseksi ja erityisesti heikommassa asemassa olevien henkilöiden liikkumispalveluiden turvaamiselle. Tarkempi kehittäminen edellyttää kuitenkin kansallisen tietopohjan kehittämistä ja erityispiirteiden huomioimista.

Vaikka kokeilulaki on rajattu vain sosiaali- ja terveystoimen henkilökuljetuksiin, voidaan sen nähdä kuitenkin edistävän myös muun henkilöliikenteen tietoon perustuvaa kehittämistä, sillä julkisesti tuetuista kuljetuksista ei ole tällä hetkellä kattavaa kokonaiskäsitystä aluetasolla tai valtakunnallisesti. Julkisesti tuettuja kuljetuksia järjestää Suomessa useita eri tahoja ja siihen liittyvä tieto on hajanaista. Ehdotuksien voidaan nähdä edistävän tietoyhteiskunnan kehittämistä, sillä sen avulla edistetään tiedon jakamista toimijoiden välillä ja tietopohjaista päätöksentekoa. Yleisesti ottaen tietovarantojen luominen on edellytys uusien teknologioiden, kuten tekoälyn, hyödyntämiselle osana toimintojen kehittämistä.

---

<sup>3</sup> Lynott, Jana. 2019. "FlexDanmark Optimizes Scandinavian Software Solution to Deliver Efficient, High Quality Transportation to Its Citizens." AARP International: The Journal, vol. 12: 52-57. <https://doi.org/10.26419/int.00036.015>

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Esivalmistelussa on ollut esillä vaihtoehto, jossa kokeiltaisiin kokonaan uutta kuljetusten järjestämismallia siten, että asiakaskuljetuksia yhdisteltäisiin myös järjestäjävastuut ylittävästi siten, että samassa kyydissä olisi voinut kulkea sekä Kelan että hyvinvointialueiden asiakkaita. Vaihtoehdon valmistelua ei päätetty jatkaa, koska sen kustannushyötysuhteen todentamiseksi ei ollut riittävää tietopohjaa. Sen sijaan katsottiin tehokkaammaksi kerätä ensin riittävä, järjestelyvastuut ylittävä tietopohja kysynnästä ja tarjonnasta erityispiirteineen ja laskea käytettävissä olevan tiedon pohjalta kuljetusten yhdistelypotentiaali ja siitä saatava säästöpotentiaali ennen hallinnollisesti mahdollisesti mittaviin järjestämismallin muutoksiin ryhtymistä. Järjestämismallin muutokset näkyisivät myös kuljetuspalveluja käyttävien, usein erityisryhmiin kuuluviin asiakkaiden arjessa, mistä syystä muutoksiin tulisi ryhtyä vasta, kun niistä saatava hyöty on saatu tiedon perusteella todennettua.

Valmistelussa on harkittu myös pysyviä säädösmuutoksia, jotka koskisivat esimerkiksi kaikkien hyvinvointialueiden ja Kelan kuljetuksiin liittyvän tiedon keräystä valtakunnallisesti. Tietojen keräyksen pysyvät säädösmuutokset eivät kuitenkaan itsessään olisi tuoneet säästöjä. Tavoitellut säästöt syntyvät vasta kuljetuksien järjestämisen muutoksista. Valmistelussa päädyttiin määräaikaiseen kokeilulakiin erityisesti tietopohjan keräämiseksi, joka mahdollistaisi tietoon perustuvan jatkokehittämisen ja päätöksenteon. Koska tietojen keräykseen liittyy myös erityisiä henkilötietoryhmiä, nähtiin nyt esitetty kokeilulaki tarpeelliseksi rajata tarkoituksenmukaisella tavalla tietojen minimointi huomioiden.

Valmistelun aikana esillä oli lisäksi Kelan ja hyvinvointialueiden ohella merkittävän toimijan eli kuntien lakisääteisten kuljetusten sisällyttäminen kokeilulakiin. Kuntien lakisääteisiin henkilökuljetuksiin kuuluu esi- ja perusopetuksen koululaiskuljetukset. Esitetyn kokeilulain alueella on useita kymmeniä kuntia, joiden kanssa olisi tullut erikseen sopia tietojen toimittamisesta. Kyse olisi ollut merkittävästä määrästä yksittäisiä toimijoita. Näin ollen kuntien vastuulle kuuluvat kuljetukset päätettiin rajata kokeilun ulkopuolelle.

### **5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot**

EU-tasolla ei ole yhdenmukaistettu kaikkien julkisesti tuettujen kuljetusten järjestämistä, joten esityksen taustalla ei ole EU-lainsäädännöstä johtuvat syyt, vaan kyse on kansallisesti säädettävästä asiasta. Vertailumaaksi on alla valittu Tanska.

Tanskassa FlexDanmark-niminen yritys keskittyy joukkoliikenteen ja erityisesti kysyntäohjattujen kuljetusratkaisujen kehittämiseen ja hallintaan. Sen palveluvalikoima sisältää ohjelmistoratkaisuja kyytien tilaukseen, välittämiseen ja yhdistelyyn, joilla tavoitellaan reittien ja aikataulujen optimointia sekä kyytipalveluiden kustannustehokkuuden ja palvelutason parantamista. FlexDanmarkin omistaa Tanskan viisi suurinta joukkoliikenneviranomaista, joiden toiminta kattaa koko maan, mukaan lukien kaikki kunnat ja alueet.

FlexDanmarkin omistavat tanskalaiset joukkoliikenneviranomaiset hyödyntävät sen kehittämiä ohjelmistoratkaisuja käytännössä tarjoamalla niin sanottuja Flex-palveluita, jotka on suunniteltu täydentämään perinteisiä joukkoliikennereittejä ja tarjoamaan lakisääteisiä kuljetuspalveluita erityisryhmille kuten vanhuksille ja liikuntarajoitteisille. Käyttöoikeuksia Flex-palveluihin myöntää yleensä asukkaan kotikunta tai paikallinen joukkoliikenneviranomainen. Flex-palvelut ovat kutsuohjattuja, eli asiakas tilaa kuljetuksen itselleen. Kyytejä voidaan yhdistellä eli sama

ajoneuvo voi kuljettaa samanaikaisesti useita matkustajia, jos se on reittien ja aikataulujen puolesta mahdollista. Tanskassa näillä palveluilla tehdään vuosittain noin kuusi miljoonaa matkaa. Toimintamalli on parantanut palvelun tehokkuutta ja vähentänyt kustannuksia keskimäärin 20 %, maaseudulla jopa 40 %. Lisäksi se on laskenut markkinoille tulon kustannuksia uusille, usein pienille, liikennöitsijöille sekä parantanut erityisryhmien liikkumismahdollisuuksia<sup>4</sup>.

Nykyistä toimintamallia on kehitetty Tanskassa 1990-luvulta lähtien, mutta palvelun suurin kasvu on tapahtunut 2010-luvulla. Ennen Flex-palveluita Tanskassa järjestettiin erityisryhmien lakisääteisiä kuljetuksia pääosin takseilla.

## 6 Lausuntopalaute

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

159 a §. *Julkisesti tuettuja kuljetuspalveluita koskevat tiedot.* Liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 159 a §, jossa säädettäisiin julkisesti tuettujen henkilökuljetusten tietovarannon muodostamista koskevasta kokeilusta. Pykälä ehdotetaan sijoitettavaksi lain 18 lukuun, jossa säädetään nykyisin liikennepalveluja koskevien tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta ja johon ehdotetuilla kokeilusäännöksillä katsotaan olevan asiallisesti lähin liityntä. Ehdotettu pykälä eroaisi kuitenkin tietyiltä keskeisiltä osilta muista luvun säännöksistä. Siinä ei esimerkiksi olisi kyse avointen rajapintojen kautta tarjottavasta pääsystä palveluntarjoajan tietoihin, kuten 18 luvun 154–159 §:ssä. Ehdotettava pykälä olisi myös esimerkiksi toimitettavien tietojen sisällön osalta laajempi kuin lain 154 §, jossa säädetään liikkumispalvelua koskevista olennaisista tiedoista ja joka velvoittaa palveluntarjoajan avaamaan rajapinnan kautta ainakin palvelunsa reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä kokeilusta vastaavana viranomaisena sekä kokeilualueesta ja kokeilun kohteesta eli niistä kuljetuksista, joita koskevat tiedot olisivat kokeilun piirissä. Kokeilulla olisi ensinnäkin alueellinen soveltamisala, josta säädettäisiin tässä momentissa. Kokeilualan muodostaisivat Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueet. Nämä hyvinvointialueet tekevät jo nykyisin yhteistyötä, sillä alueiden yhdessä omistama Tervia Logistiikka Oy tuottaa näiden hyvinvointialueiden logistiikka-, kuljetus- ja hankintapalveluita. Yhtiö tuottaa edellä mainittujen hyvinvointialueiden muodostaman Pohjois-Suomen yhteistyöalueen lakisääteiset liikkumista tukevat matkojen välityspalvelut, kyytien kilpailutukset ja hankinnat. Hyvinvointialueet omistavat myös vuokralääkäreitä välittävän Tervia Osaajat Oy:n. Maantieteellisesti alue kattaa sekä maaseutu- että kaupunkimaisia alueita, mikä mahdollistaa kokemusten ja tiedon saamisen erityyppisistä alueista. Lisäksi tällä alueella Kelan korvaamat matkat ovat pisimmät ja asiakaskohdainen korvaus on suurin, mikä luo hyvät edellytykset yhden kokeilun tarkoituksen eli kuljetusten säästöpotentialin arvioimiselle.

Toiseksi kokeilun kohteena olisivat vain tietyt, 1 momentissa erikseen luetellut yhteiskunnan tukemat kuljetukset ja niitä koskevat tiedot. Näitä olisivat sosiaalihuoltolain, vammaispalvelu-

---

<sup>4</sup> Lynott, Jana. 2019. "FlexDanmark Optimizes Scandinavian Software Solution to Deliver Efficient, High Quality Transportation to Its Citizens." AARP International: The Journal, vol. 12: 52-57. <https://doi.org/10.26419/int.00036.015>

lain ja sairausvakuutuslain perusteella järjestettävät tai korvattavat kuljetukset. Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia järjestää tai korvaa hyvinvointialue, ja sairausvakuutuslain perusteella korvattavista matkakustannuksista vastaa Kela. Kyseeseen tulisivat kaikki näiden lakien perusteella asiakkaalle järjestettävät tai korvattavat kuljetukset. Lisäksi tiedot tulisi toimittaa hyvinvointialueen järjestämisvastuulla olevista terveydenhuoltolain 73 §:n mukaisista potilaan siirtokuljetuksista. Niissä on kyse niin sanotuista kiireettömistä potilaskuljetuksista, jolloin ne sopivat luonteensa puolesta osaksi kokeilua. Sen sijaan ensihoitopalvelusta aiheutuvat matkat ja kustannukset eivät sisältyisi kokeiluun. Tiedot tulisi vielä toimittaa myös sellaisista kehitysvammaisten erityishuollosta annetun lain (519/1977) 39 §:n perusteella järjestettävistä tai korvattavista kuljetuksista, joita koskeva hakemus on tullut vireille ennen 1.1.2025. Säännös olisi tarpeen, koska kyseiset kuljetukset korvataan nykyään vammaispalvelulain nojalla, mutta siirtymäsäännösten johdosta kehitysvammaisten erityishuollosta annetun lain nojalla tehdään päätöksiä ja kuljetuksia vielä kokeilun aikana. Momentin luettelo olisi tyhjentävä. Luetteloon ei sisältyisi esimerkiksi kuntien korvaamia kuljetuksia, kuten koulukuljetuksia, vaikka ne edustavat merkittävää osaa kaikista julkisesti tuetuista kuljetuksista. Kokeilun kohde on tarkoituksenmukaista pitää rajattuna, koska tässä vaiheessa vasta hankittaisiin kokemuksia tiedon toimittamiseen ja hyödyntämiseen liittyvistä käytännöistä.

Pykälän 1 momentista ilmeni myös kokeilun tavoite, joka on sidoksissa Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavaan uuteen tehtävään. Viraston tehtävänä olisi kerätä tiedot momentissa säädetyistä kuljetuksista ja muodostaa niitä koskeva tietovaranto. Kerättävien tietojen tulisi olla välttämättömiä tietovarannon muodostamiseksi, eli tietojen saaminen olisi sidottu perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä edellytetyllä tavalla välttämättömyys-kriteeriin. Käytännössä tiedot koskisivat kuljetusten kysyntää, tarjontaa ja toteutumista. Toimitettavien tietojen sisältö pyrittäisiin luettelemaan tyhjentävästi 2 momentissa. Tietovarannon tulisi olla riittävän kattava, jotta sen avulla olisi mahdollista arvioida näiden kuljetusten järjestämistavan kehittämistä sekä laajemminkin liikennejärjestelmän ja –palveluiden, kuten joukkoliikenteen, palveluliikenteen tai kutsuohjatun liikenteen, kehittämistä. Liikennepalvelulain 179 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on jo nykyisin seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä sekä arvioida liikennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta. Lisäksi liikennepalvelulain 233 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa, mukaan lukien liikennemarkkinoiden ja liikkumispalveluiden tarjonnasta ja kysynnästä sekä niiden kehityksestä. Nyt ehdotettava kokeilu sopisi näin ollen viraston tehtäviin, ja kokeilulla saataisiin tietyltä alueelta nykyistä huomattavasti tarkempaa tietoa kehittämistyön pohjaksi.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin tiedot, jotka Liikenne- ja viestintävirasto kerää kokeilualueen kuljetuksista. Momentin tarkoitus on listata tyhjentävästi, minkä tyyppisiä tietosisältöjä 1 momentissa tarkoitetut välttämättömät tiedot sisältävät. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan tietosisällöt on pyrittävä luettelemaan laissa tyhjentävästi, jos viranomaisen tiedonsaantioikeus ja tietojen luovuttamismahdollisuus liittyvät jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin". Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luettelointi, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" jonkin tarkoituksen kannalta. Nyt ehdotettavaan pykälään sisältyisi vaatimus tietojen välttämättömyydestä tietyn tarkoituksen kannalta, mutta sen lisäksi tietosisällöt pyrittäisiin luettelemaan 2 momentissa niin tyhjentävästi kuin lainsäädännön tasolla on tarkoituksenmukaista luetella. Sääntelyn täsmentämistä tällä tavoin pidetään perusteltuna, koska tiedot sisältävät myös erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien tietojen käsittelyä. Momentissa ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista luetella yksityiskohtainen jokoista kerättävää tietosisältöä, koska kyse on pitkistä ja yksityiskohtaisesta tietomallista, jonka luettelointi laissa ei olisi tarkoituksenmukaista (esimerkiksi yksityiskohtaiset tiedot asiakkaan erityistarpeista kuljetukselle, kuten kuljettajan avustustehtävät tai ns. yksinjätkökielto).

Momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle olisi toimitettava kuljetettavan henkilön nimi ja henkilötunnus tai muun yksilöivä tunnus, jos henkilötunnusta ei esimerkiksi ole saatavilla. Muu yksilöivä tunnus voisi olla esimerkiksi syntymäaika. Henkilötunnus on välttämättömän kuljetuspalvelua käyttävän asiakkaan yksilöimiseksi ja sen vuoksi, että saadaan tietoa siitä, kuinka paljon sama asiakas käyttää erilaisia julkisesti tuettuja kuljetuksia. Sen sijaan esimerkiksi henkilön yhteystietojen saaminen ei olisi välttämätöntä.

Momentin 2 kohdan mukaan välttämättömiä tietoja olisivat myös kuljetusta koskevat kalustoon, avustamiseen ja saattamiseen liittyvät tiedot. Tällaisia tietoja ovat esimerkiksi tieto siitä, tarvitseeko asiakas esteetöntä ajoneuvoa, apuvälineitä tai avustamista. Nämä tiedot ovat välttämättömiä sen arvioimiseksi, minkälaista kalustoa asiakkaan kuljetuksissa tarvitaan ja minkälaisia avustustarpeita hänellä on. Tiedot vaikuttavat myös sen arvioimiseen, voidaanko asiakkaan kuljetus yhdistää toiseen kuljetukseen, sillä vaikka asiakkaan kuljetuksen yhdistelyyn ei muuten olisi estettä, käytettävä kalusto voi asettaa rajoituksia esimerkiksi avustajien ja apuvälineiden kokonaismäärään.

Momentin 3 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle olisi toimitettava myös tieto siitä, voidaanko kuljetus yhdistää toiseen kuljetukseen. Tämä olisi keskeinen tieto ja välttämätöntä kuljetusten järjestämistavan arvioinnin ja kehittämisen vuoksi. Liikenne- ja viestintävirastolle välitettävä tieto ei pitäisi sisällään varsinaista syytä yhdistelyn rajoittamiselle, vaan käsittäisi vain kuljetukseen oikeuden myöntäneen tahon arvioinnin onko kuljetuksen yhdistelyllä kategoriasta estettä vai ei.

Momentin 4 kohdan perusteella virastolle tulisi toimittaa myös kuljetustilauksen ja päätöspäätöksen tiedot. Tilauksen tietoja olisivat esimerkiksi tilaustapa (puhelimitse vai muulla tavalla), tilauksen teko-aika ja tilauksen toteutuminen (tieto siitä, saapui tilattu kuljetus). Tiedot ovat välttämättömiä sen vuoksi, että näiden tietojen perusteella voidaan arvioida palvelujen tarpeen ajankohtaa, tilaustapaa, saatavuutta ja tasoa eli miten palveluiden toteuma vastaa tilausta. Päätöspäätös olisi välttämätön tieto sen vuoksi, että samalla henkilöllä voi olla useiden eri lakien nojalla annettuja kuljetuspäätöksiä.

Momentin 5 kohdan mukaan välttämättömiä tietoja olisivat vielä kuljetuksen toteuttamista koskevat tiedot. Näitä olisivat esimerkiksi ajoneuvon lähtöajankohta ja -aika, kuljetuksen lähtö- ja päätösjäinnit sekä lähtö- ja päätösjäinajat, kuljetusmatkan pituus ja reitti, kuljetuksessa käytetty ajoneuvo, ajoneuvon yksilöintitiedot sekä kuljetuksen tuottanut yritys. Tiedot ovat välttämättömiä sen vuoksi, että niiden avulla saadaan tietoa toteutuneiden kuljetusmatkojen pituudesta, reiteistä, kuljetusten yhdistämisen vaikutuksista kuljetusmatkoihin ja -aikoihin, kuljetuskapasiteetin käytöstä ja kuljetusten alueellisesta saatavuudesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeudesta tämän pykälän tarkoittamiin välttämättömiin tietoihin, jotka on listattu 2 momentissa. Tiedonsaantioikeudesta ilmeni sen salassapitovelvollisuuden murtava vaikutus. Virastolla olisi oikeus saada tiedot kokeiluun kuuluvilta hyvinvointialueilta eli Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueilta ja niiden puolesta toimivalta välityspalveluntarjoajalta. Suoraan hyvinvointialueilta saatavien tietojen osalta kyse olisi viranomaisten välisestä tiedonluovutuksesta. Hyvinvointialueiden puolesta toimivan tahon osalta kyseessä ei olisi viranomaisten välisestä tietojen vaihdosta, sillä tälle toimijalle ei ole siirretty julkista hallintotehtävää. Momentti mahdollistaisi näin ollen sen, että jos joitain tietoja ei saisi välityspalvelun tarjoajan kautta, hyvinvointialue olisi velvoitettu toimittamaan tiedot suoraan. Virastolla olisi myös oikeus saada tiedot sairausvakuutuslain perusteella kuljetuksia näiden hyvinvointialueiden muodostamalla kokeilualueella välittäviltä välityspalveluilta. Tällöinkin ei ole kyse viranomaisten



välisestä tiedonluovutuksesta, koska välityspalvelut ovat yrityksiä, jotka ovat tehneet sopimuksen Kelan kanssa kuljetusten välittämisestä. Tiedonsaantioikeus olisi kohdistettava välityspalveluihin eikä Kelaan sen vuoksi, että Kelalle ei tällä hetkellä toimiteta kaikkia tietoja, joista kokeilussa on kyse. Sairausvakuutuslain mukaan Kelalla on oikeus saada matkojen korvaamiseksi välttämättömät tiedot välityskeskuksilta, eivätkä kaikki tämän pykälän mukaiset tiedot ole välttämättömiä matkakustannusten korvaamiseksi. Näin ollen tiedonsaantioikeus olisi säädettävä koskemaan suoraan välityspalveluita. Momentissa käytettäisiin välityspalvelu-määritel-mää sen vuoksi, että määritelmä vastaisi liikennepalvelulain 2 §:n 2 kohdan mukaista määritelmää. Tiedot olisi toimitettava maksutta. Momentissa säädettäisiin myös rajapinnan käyttämisestä tiedonluovutuksessa. Rajapinta olisi ainoa tapa toimittaa tiedot. Säännös on tarpeen sen vuoksi, että välityspalvelut ovat yksityisiä yrityksiä, joita ei koske tiedonhallintalain mukainen yleissääntely rajapintojen käyttämisestä. Momentissa mainittu tiedonsaantioikeus olisi voimassa lain voimassaolon mukaisesti. Varsinainen esityksen tavoitteiden mukainen tiedon keräys koskisi kuitenkin 1.1.2026 - 31.12.2027 välillä ajettavia kuljetuksia. Tätä ennen rajapintojen käyttöönottoa tulee kuitenkin testata oikeilla tiedoilla ja oikeissa olosuhteissa jotta tietojen toimittamisen toimivuudesta voidaan varmistua.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Tietopalvelun sekä siihen liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankkiminen toteutettaisiin sopimusjärjestelyn kautta. Siten Liikenne- ja viestintäviraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa olisi henkilötietojen käsittelyn lisäksi sovittava ainakin muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista palvelutarjoajan tehtävistä, sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden, palvelutarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista, tehtäviä suorittavien henkilöiden riittävän ammattitaidon turvaavista menettelyistä, toimintaan liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä ja arkistoinnista, maksujenperimisestä ja tilittämisestä ja Liikenne- ja viestintäviraston palvelutarjoajalle maksamasta korvauksesta. Viraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa tultaisiin lisäksi kirjaamaan tarkemmin myös muista henkilötietojen käsittelyä koskevista seikoista.

Pykälän 5 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus 1 momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisen tavoista ja tietojen toimittamiseen käytettävän rajapinnan teknisistä ominaisuuksista. Määräyksenantovaltuudella turvataisiin tietojen toimit-tamisen tietoturvallisuus, tekninen yhteensopivuus ja tarkoituksenmukainen toteutus. Määräyk-senantovaltuus olisi tarpeen, koska tiedonsaantioikeus kohdistuu pääosin yksityisiin toimijoi-hin, jolloin sovellettavaksi ei tule tiedonhallintalain yleissääntely tiedon toimittamisesta raja-pinnan kautta.

159 b §. *Julkisesti tuettuja kuljetuspalveluita koskevan kokeilun seuranta ja arviointi.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä seurata ja raportoida kokei-lun toteutumisesta liikenne- ja viestintäministeriölle sekä sosiaali- ja terveysministeriölle. Vi-raston raportointi perustuisi 159 a §:n nojalla kerätyn tiedon analysointiin. Viraston raportoin-nissa ei ilmenisi eikä siitä pystyisi päättämään mitään henkilötietoja. Kokeilun tuloksista ra-portointi on keskeinen sääntelykohde silloin, kun kyse on kokeilulaista, jolloin raportoinnin tu-lee olla asianmukaisesti järjestetty.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 159 a §:ssä tarkoitettujen hyvinvointialueiden ja Kansan-eläkelaitoksen oikeudesta saada maksutta ja salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja vies-tintävirastolta 159 a § 2 momentissa tarkoitettut tiedot, jotka ovat välttämättömiä niille kuljetus-ten kehittämistä varten. Tarkoitus on, että tietoja käytettäisiin kuljetusten kehittämiseen, sillä tarkka tieto mahdollistaa paremman ja todelliseen tietoon pohjautuvan suunnittelun. Tietoja ei

käytettäisi kuitenkin esimerkiksi valvonnallisiin tarkoituksiin. Hyvinvointialueiden ja Kansaneläkelaitoksen tietojensaantioikeudesta tulisi säätää, sillä tällä hetkellä ne eivät saa kaikkia kokeilussa kerättäviä kuljetuksiinsa liittyviä tietoja. Hyvinvointialueet ja Kela saisivat momentin nojalla vain omia lakisääteisiä kuljetuksiaan koskevat tiedot, eivät siis toistensa tietoja.

Tiedon jatkokäyttämisen ja hyödyntämisen osalta keskeistä on, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi julkaista tietoja ja niihin perustuvia tilastoja ja tutkimuksia sellaisessa muodossa, että niitä ei voi yhdistää yksittäiseen henkilöön. Lisäksi virasto voisi pyynnöstä luovuttaa maksua vastaan esimerkiksi tarkempaa maantieteellistä tietoa edellyttäen, että tietoja ei voi yhdistää yksittäiseen henkilöön. Viraston tulisi myös luonnollisesti ottaa huomioon salassapidon perusteet, esimerkiksi liikesalaisuuksia ei voisi käydä ilmi luovutettavista tiedoista. Näistä tiedon julkaisemiseen liittyvistä asioista ei kuitenkaan ole tarpeen säätää laissa. Niiden osalta voidaan tukeutua olemassa olevaan sääntelyyn, kuten liikennepalvelulain sisältämiin viraston tiedontuottamista koskeviin tehtäviin, yleiseen tietosuoja-asetukseen, julkisuuslakiin ja Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annettuun liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen (1168/2023).

159 c §. *Rajapintojen toteutusta koskeva avustus.* Pykälässä säädettäisiin rajapinnan toteuttamiseen tarkoitettun tuen myöntämisestä. 1 momentin mukaan tuki voitaisiin myöntää sellaiselle toimijalle, johon kohdistuu Liikenne- ja viestintäviraston 159 a §:n 3 momentin mukainen tietojensaantioikeus. Tuella pyritään minimoimaan yrityksiin kohdistuvia negatiivisia yhdenvertaisuusvaikutuksia ja vain osaan yrityksiä kohdistuvaa taloudellista taakkaa, sillä esitetty kokeilulaki on alueellisesti rajattu. Näiden yritysten ei ole arvioitu merkittävästi hyötyvän taloudellisesti rajapinnasta sen toteutuksen jälkeen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myönnettävien tukien hakemisesta, enimmäismäärästä ja maksamisesta. Tukea haettaisiin kirjallisesti ennen hankkeen toteutuksen aloittamista. Tuki maksettaisiin hakemuksen ja toteutuneiden kustannuksien perusteella yhdessä tai useammassa avustuspäätöksen mukaisessa erässä. Jos tuen saaja on arvonlisäverovelvollinen, 1 momentissa tarkoitettuihin kustannuksiin sisältyvä arvonlisävero ei ole hyväksyttävä kustannus. Avustuksen on tarkoitus kattaa kaikki toteutuneet kustannukset, eikä siten avustuksen myöntämiseksi ja maksamiseksi edellytetä avustuksen saajan osallistumista rahoitukseen. Voimassa olevan valtioneuvoston asetuksen (688/2001) 6 §:n 1 momentin perusteella valtioneuvoston avustus ei saa kattaa valtioneuvoston avustuksen kohteena olevasta toiminnasta tai hankkeesta aiheutuvien kokonaiskustannusten täyttämää, jollei valtioneuvoston avustuksen myöntämisen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömistä ja perustelluista syistä muuta johdu. Rajapinnan korvaamisella ei arvioida olevan avustuksen saajille liiketoiminnallista hyötyä, mutta rajapinnan toteuttaminen on esityksen tavoitteet huomioiden arvioitu olevan välttämätöntä. Valmistelun aikana on arvioitu, että tietojen välittäminen usealta välityskeskukselta sekä Tervia Logistiikka Oy:lta riittävä tietosuoja huomioiden on rajapintojen avulla soveltuvin vaihtoehto. Rajapinnan korvauksella minimoidaan myös kokeilulain maantieteellisestä rajauksesta yrityksille kohdistuvia yhdenvertaisuusvaikutuksia. Maksettavan avustuksen summan tulee noudattaa yleistä, kohtuullista hintatasoa kyseisten palveluiden markkinoilla, eikä tuki saisi ylittää 15 000 euroa. Avustusta maksettaisiin vain välittömästi rajapinnan toteuttamiseen liittyviin kustannuksiin, eikä sitä saisi käyttää muihin järjestelmäparannuksiin. Koska avustuksen käytöllä edistetään kansallista ohjaustavoitetta julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseen, hakijan omavastuusuuden puuttuminen on perusteltua.

Pykälän 3 momentin mukaan tukea voitaisiin myöntää, jos siihen ei ole haettu muuta tukea julkisista varoista. Mikäli tukea hakisi vaikeuksissa oleva yritys, sitä ei 4 momentin mukaan voisi myöntää. Vaikeuksissa olevalla yrityksellä tarkoitetaan yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa (651/2014) tarkoitettua vaikeuksissa olevaa yritystä.

Pykälän 5 momentin mukaan tuen myöntämisessä noudatettaisiin de minimis –asetuksessa säädettyjä edellytyksiä. De minimis -asetuksen mukainen jäsenvaltion yhdelle yritykselle myöntämän vähämerkityksisen tuen kokonaismäärä ei saa olla yli 300 000:ta euroa kolmen viimeksi kuluneen vuoden aikana. Valtionavustuksena korvattavan rajapinnan toteutuksen arvioidaan olevan noin 15 000 euroa, ja se olisi siten de minimis –asetuksen mukaisesti vähäistä. Avustusta myönnettäisiin välityskeskusten ja Kelan välisten sopimusten ulkopuolella sopimusten jatkuessa ennallaan, eikä avustusta tarvitsisi tältä osin arvioida hankintalainsäädännön kannalta.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että valtionapuviranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän 7 momentin mukaan tukeen sovellettaisiin muilta osin valtionavustuslakia. Esimerkiksi lain sisältämät tuen takaisinperintää koskevat säännökset voisivat tällöin tulla sovellettavaksi.

*Voimaantulosäännös.* Esityksessä ehdotetaan, että laki olisi voimassa 30.6.2028 asti. Tavoite on, että laki tulee voimaan 1.7.2025. Tarkoitus on, että tietoja kerättäisiin kahdelta kokonaiselta kalenterivuodelta eli 2026-2027. Lain on tarpeen tulla voimaan aiemmin, jotta kaikki tahot joita laki koskee, voi valmistautua voimaantuloon. Etenkin valtionavustusta olisi pystyttävä myöntämään ennen kokeilun varsinaista alkamista, jotta rajapinnat ovat valmiina kokeilun alkaessa. Voimassaoloa olisi tarpeen jatkaa puoli vuotta tietojen keräyksen jälkeen, jotta viranomaisella säilyi oikeus käsitellä tietoja kokeilusta raportoimiseksi.

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

Esitykseen sisältyvän 159 a §:n 5 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräysenantovaltuus pykälän 1 momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisen tavoista ja tietojen toimittamiseen käytettävän rajapinnan teknisistä ominaisuuksista. Määräysenantovaltuudella turvattaisiin tietojen toimittamisen tietoturvallisuus, tekninen yhteensopivuus ja tarkoitukseenmukainen toteutus. Määräysenantovaltuus koskisi vain tietojen toimittamista ja rajapinnan teknisiä ominaisuuksia eikä sillä voisi lisätä, poistaa tai muuttaa kerättäviä tietoja.

## **9 Voimaantulo**

Laki ehdotetaan tulevan voimaan 1.7.2025. Lain ehdotetaan olevan voimassa 30.6.2028 saakka.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

Hankkeelle asetetun ohjausryhmän (VN/12650/2024) tehtävänä on myös ehdotettavien muutosten voimaantulon jälkeen varmistaa, että kokeilulainsäädäntöön perustuvan tietopohjan avulla saatu tieto ja kokemukset ovat hyödynnettävissä jatkokehittämistä koskevan päätöksenteon pohjaksi. Ohjausryhmä laatii raportit kokeilulainsäädäntöön perustuvan tietopohjan avulla saaduista havainnoista ja laatii suosituksia sekä tietopohjan kehittämisestä että laajemminkin julkisesti tuettujen kuljetusten jatkokehittämisestä hallitusohjelman tavoite huomioiden. Väliraportti laaditaan maaliskuuhun 2027 mennessä ja loppuraportti maaliskuuhun 2028 mennessä. Raporteissa kuvataan ainakin kysynnästä, tarjonnasta ja toteumasta saadun tiedon avulla pilottiin kuuluvien julkisesti tuettujen kuljetusten kokonaiskuva sekä analysoidaan päätöksenteon tueksi viranomaisten järjestämisvastuun ylittävät henkilökuljetusten yhdistelymahdollisuudet sekä niistä syntyvät säästöt ja muut mahdollisesti tunnistetut laajemmat yhteiskunnalliset hyödyt, jotka voivat palvella liikenteen datakosysteemin ja yleisesti liikennepalvelujen kehittämistä.

Lainsäädännön toimeenpano edellyttää tietopalvelun rakentamista, josta päävastuussa on Liikenne- ja viestintävirasto ja josta säädettäisiin tällä lailla. Tietoa kokeilualueelta kerättäisiin vuosilta 2026 ja 2027. Liikenne- ja viestintävirasto seuraa kokeilun toteutumista sekä raportoi kokeilusta liikenne- ja viestintäministeriölle ja sosiaali- ja terveysministeriölle. Viraston seurantaraportit käsitellään hankkeelle asetetussa ohjausryhmässä, joka tehtävänsä mukaisesti laatii väli- ja loppuraportit kokeilulain havainnoista.

## **11 Suhde muihin esityksiin**

### **11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä**

(tarkistetaan myöhemmin)

### **11.2 Suhde talousarvioesitykseen**

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2025 lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

## **12 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys**

### **12.1 Yhdenvertaisuus**

Esityksellä säädettäisiin ajallisesti ja alueellisesti rajattu kokeilulaki tietopohjan kehittämiseksi. Kokeilulainsäädäntöä arvioidessaan perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut lailla säättämisen vaatimusta (PeVM 4/2006), joka tulee huomioon muun ohella kokeilualan määrittelyssä sekä ajallisessa voimassaolorajoituksessa (PeVL 20/2012 vp). Perustuslakivaliokunta on kytkenyt kokeilun hyväksyttävyyden myös nimenomaisesti tietojen ja kokeuksien hankkimiseen tiettyjen suunnitteilla olevien uudistusten vaikutuksista (PeVL 51/2016 vp).

Perustuslain 6 §:n 1 momentti sisältää yleisen yhdenvertaisuuslausekkeen. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti lausunut, ja oikeushenkilöihin kohdistuvan sääntelyn arvioinnissa korostanut, ettei yleisestä yhdenvertaisuusperiaatteesta voi johtua tiukkoja rajoja lainsäätäjän harkinnalle pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn (PeVL 11/2012 vp).

Esityksessä kokeilulaki on rajattu Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueille ja olisi voimassa 2026-2027. Koska kokeilulaki pitäisi sisällään henkilötietojen ja erityisten henkilötietojen käsittelyä, on säädökset tavoitteet ja suojatoimenpiteet huomioon ottaen nähty tarpeelliseksi rajata alueellisesti. Kahden vuoden määräisuuden arvioidaan olevan riittävä mutta ajallisesti mahdollisimman lyhyt kesto lain voimassaololle tavoitteiden saavuttamiseksi. Voimassaolon lyhyempi kesto ei tuottaisi lainkaan ajallista vertailutietoa. Esitetty kahden vuoden voimassaolo ei tuottaisi varsinaista luotettavaa aikasarjaa, mutta sen avulla voi pystyä tunnistamaan ainakin merkittävimmät lyhytaikaiset poikkeamat. Kahden vuoden kesto on myös ehdoton minimi keskiarvon laskemiselle ja vertailutiedon saamiselle eri kalenterivuosilta. Alueelta kerätty tieto kuitenkin palvelee kansallisesti julkisesti tuettujen kuljetuksien kehittämistä, eikä siten heijastu kuljetuksien kehittämisen kannalta alueelliseen eriarvoisuuteen niitä tarvitsevien ihmisten arjessa. Puuttamalla rekisteröityjen henkilötietojen ja yksityiselämän suojaan alueellisesti, voidaan sen avulla kehittää kuljetuksia tarvitsevien henkilöiden perusoikeuksien toteutumista kansallisesti. Esimerkiksi perustuslain ja EU:n perusoikeuskirjan mukaista oikeutta henkilökohtaisesta vapaudesta ja liikkumisvapaudesta voidaan edistää turvaamalla ja kehittämällä julkisesti tuettuja kuljetuksia resurssien tehokkaammalla

käytöllä. Esityksen suhteesta yksityiselämän ja henkilötietojen suojaan on kuvattu tarkemmin jäljempänä.

Esitetty tietojensaantioikeus ja siihen liittyvä rajapinnan toteutus kohdistuisi vain muutamaaan yritykseen. Laki ei koskisi muilla alueilla samaa tehtävää hoitavia tahoja. Ottaen huomioon, että lain alueellisen rajauksen taustalla on erityisten henkilötietoryhmien käsittelyn rajaaminen, että yhteiskunnallisesti kysymys on merkittävien resurssien käytöstä ja säästöpotentiaalista, ja että näille yrityksille on tarkoitus korvata rajapinnan toteutuksen liittyvät kulut, on arvoitu, että ehdotetuille säädöksille on riittävä yhteiskunnallinen intressi eikä yrityksen erotelu muodostu kohtuuttomaksi tai mielivaltaiseksi.

## 12.2 Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja

Ehdotetut lainmuutokset ovat merkityksellisiä perustuslain 10 §:ssä turvattujen henkilötietojen ja yksityisyydensuojan kannalta. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta on säädettävä tarkemmin lailla. Perustuslain 10 §:n mukaista suojaa täydentävät ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi tehdyn yleissopimuksen (Euroopan ihmisoikeussopimus) 8 artiklan mukainen yksityiselämän suoja (Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklan on Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen oikeuskäytännössä katsottu kattavan myös henkilötietojen suojan) sekä Euroopan unionin perusoikeuskirjan 7 artiklassa turvattu yksityiselämän suoja ja 8 artiklassa turvattu henkilötietojen suoja. Perustuslakivaliokunta on todennut, että tietosuoja-asetus on EU:n säädös, joka on kaikilta osiltaan velvoittava ja jota sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa. (PeVL 1/2018 vp). Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että sen valtiosääntöisiin tehtäviin ei kuulu kansallisen täytäntöönpanosääntelyn arviointi EU:n aineellisen lainsäädännön kannalta (ks. esim. PeVL 31/2017 vp, s. 4). Perustuslakivaliokunta on kuitenkin esittänyt huomioita unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön suhteesta. Valiokunta on tulkintakäytännössään pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (ks. PeVL 25/2005 vp). Valiokunta on tämän johdosta painottanut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 26/2017 vp, s. 42, PeVL 2/2017 vp, s. 2, PeVL 44/2016 vp, s. 4).

Perustuslakivaliokunta on pitänyt aiemmin henkilötietojen suojan kannalta tärkeinä sääntelykohteina ainakin rekisteröinnin tavoitetta, rekisteröitävien henkilötietojen sisältöä, niiden sallittuja käyttötarkoituksia mukaan luettuna tietojen luovutettavuus sekä tietojen säilytysaika henkilörekisterissä ja rekisteröidyn oikeusturvaa (PeVL 25/1998 vp). Näiden seikkojen sääntelyn lain tasolla on tullut lisäksi olla kattavaa ja yksityiskohtaista. Perustuslakivaliokunta on tietosuoja-asetusta täydentävää lainsäädäntöä koskevassa lausunnossaan pitänyt perusteltuna tarkistaa aiempaa kantaansa henkilötietojen suojan kannalta tärkeistä sääntelykohteista. Valiokunnan mielestä tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattujen yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuoja-asetuksen sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole tietosuoja-asetuksen soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä. Perustuslakivaliokunnan mielestä henkilötietojen suoja tulee jatkossa turvata ensisijaisesti yleisen tietosuoja-asetuksen ja säädettävän kansallisen yleislainsäädännön nojalla. (PeVL 14/2018 vp, s. 4) Perustuslakivaliokunta katsoo myös, että sääntelyn selkeyden vuoksi kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee jatkossa suhtautua pidättyvästi ja rajata sel-

lainen säätäminen vain välttämättömään tietosuojaja-asetuksen antaman kansallisen liikkumavaran puitteissa. Perustuslakivaliokunnan mielestä on kuitenkin selvää, että erityislainsäädännön tarpeellisuutta on arvioitava myös tietosuojaja-asetuksenkin edellyttämän riskiperustaisen lähestymistavan mukaisesti kiinnittämällä huomiota tietojen käsittelyn aiheuttamiin uhkiin ja riskeihin. Mitä korkeampi riski käsittelystä aiheutuu luonnollisen henkilön oikeuksille ja vapauksille, sitä perustellumpaa on yksityiskohtaisempi sääntely. Tällä seikalla on erityistä merkitystä arkaluonteisten tietojen käsittelyn osalta. (PeVL 14/2018 vp, s. 5)

Esityksessä Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan säädettäväksi tehtävä kerätä laissa määritellyltä kokeilualueelta tiedot julkisesti tuettuja kuljetuspalveluiden kysynnästä, tarjonnasta ja toteutumasta. Ehdotettu tehtävä vaatisi myös henkilötietojen käsittelyä, jonka oikeusperustasta säädetään tietosuojaja-asetuksessa ja tietosuojalaisissa. Tietosuojaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen käsittely on laillista, kun se on tarpeen rekisterinpitäjän laakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Esityksessä tarkemmin määriteltäviin kerättäviin tietoihin tai niiden yhdistelmiin voi sisältyä myös tietosuojaja-asetuksen 9 artiklan mukaisia erityisiä henkilötietoryhmiä, erityisesti terveystietoja. Tietosuojaja-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaan tällaisten tietojen käsittely on kielletty muulloin, kuin 9 artiklan 2 kohdan mukaisissa tapauksissa. Tietosuojaja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan g alakohta sisältää mahdollisuuden poiketa erityisiä henkilötietoryhmiä koskevasta käsittelykiellosta jäsenvaltion lainsäädännön nojalla, jos käsittely on tarpeen tärkeää yleistä etua koskevasta syystä. Tietosuojalain 6 §:n 1 momentin 2 kohdassa on tähän liikkumavaraan perustuen säädetty, ettei tietosuojaja-asetuksen 9 artiklan 1 kohtaa sovelleta tietojen käsittelyyn, josta säädetään laissa tai joka johtuu välittömästi rekisterinpitäjälle laissa säädetystä tehtävästä. Lisäksi kerättäviin tietoihin sisältyisi myös asiakkaan henkilötunnus. Tietosuojalain 29 §:n mukaan henkilötunnusta saa käsitellä silloin, kun siitä säädetään laissa. Perustuslakivaliokunta on arvioinut erityisesti arkaluonteisten tietojen käsittelyn sallimisen koskevan yksityiselämään kuuluvan henkilötietojen suojan ydintä (PeVL 37/2013 vp, s. 2/I), minkä johdosta esimerkiksi tällaisia tietoja sisältävien rekisterien perustamista on arvioitava perusoikeuksien rajoitusedellytysten, erityisesti rajoitusten hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden, kannalta (PeVL 29/2016 vp, s. 4–5 ja esimerkiksi PeVL 21/2012 vp, PeVL 47/2010 vp sekä PeVL 14/2009 vp).

Perustuslakivaliokunnan mielestä arkaluonteisten tietojen käsittelyä koskevaa sääntelyä on edelleen syytä arvioida myös aiemman sääntelyn lakitasoisuutta koskevan käytännön pohjalta. (PeVL 14/2018 vp ja PeVL 15/2018 vp).

Myös tietosuojaja-asetuksen 51 johdantokappaleen mukaan asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuja erityisiä henkilötietoja, jotka ovat erityisen arkaluonteisia perusoikeuksien ja -vapauksien kannalta, on suojeltava erityisen tarkasti, koska niiden käsittelyn asiayhteys voisi aiheuttaa huomattavia riskejä perusoikeuksille ja -vapauksille. Perustuslakivaliokunta on tämän johdosta kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, että arkaluonteisten tietojen käsittely on syytä rajata täsmällisillä ja tarkkarajaisilla säännöksillä vain välttämättömään (PeVL 15/2018 vp). Perustuslakivaliokunta on varhaiskasvatusta koskevien tietovarantojen osalta lausunnossaan PeVL 17/2018 vp edellyttänyt, että terveydentilatietojen ja muiden arkaluonteisten henkilötietojen käsittelyä koskevan sääntelyn on oltava tietosuojaja-asetuksen mahdollistamisissa puitteissa yksityiskohtaista ja kattavaa.

Kuten edellä on kuvattu, Liikenne- ja viestintävirastolle säädetty tehtävä edellyttää henkilötietojen käsittelyä. Käsiteltävät tiedot sisältäisivät myös asiakkaan henkilötunnuksen ja voisivat sisältää myös tietosuojaja-asetuksen 9 artiklan mukaisia erityisiä henkilötietoryhmiä, erityisesti terveystietoja. Vaikka osa kerättävistä tiedoista ei sellaisinaan olisi henkilötietoja, tiedot ovat sen tyyppisiä, että niiden kaltaisia tietoja yhdistämällä voitaisiin tehdä mahdollisesti yksityis-

kohtaisiakin johtopäätöksiä henkilöiden yksityiselämästä. Tämän vuoksi, ja sääntelyn täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden varmistamiseksi, kerättävät tiedot on rajattu käsittelyn kannalta välttämättömiin. Lisäksi kerättävät tietoluokat on määritetty tyhjentävästi ehdotuksessa. Kerättäviin tietoihin voisi sisältyä tai niitä yhdistelemällä voitaisiin päätellä terveystietoja, kuten tietoja kuljetukseen liittyvistä avustustarpeista. Kerättävät tiedot on kuitenkin määritelty niin, ettei niihin sisältyisi laajamittaisesti terveystietoja tai esimerkiksi yksityiskohtaista tietoa yksittäisen asiakkaiden terveydestä, kuten sairaskertomuksia. Kerättäviin tietoihin ei myöskään sisältyisi biometrisiä tai geneettisiä tietoja. Kerättäviin tietoihin sisältyy myös sijaintitietoja, kuten matkan alkamis- ja päättymispaikka, jotka voivat paljastaa, myös yhdistettynä muuhun kerättävään tietoon, varsinkin arkaluonteista tai henkilökohtaista tietoa rekisteröidystä. Sijaintitietojen kerääminen olisi rajattu tarkoituksen kannalta välttämättömään ja tietoja voitaisiin käsitellä vain ehdotuksessa määriteltyihin tarkoituksiin, joihin ei sisälly esimerkiksi yksittäisen rekisteröidyn järjestelmällistä tai reaaliaikaista valvontaa tai seurantaa. Liikenne- ja viestintävirasto saisi käyttää kerättyjä tietoja vain ehdotuksessa määriteltyihin tarkoituksiin eli julkisesti tuettujen kuljetusten tietovarannon muodostamiseksi sekä näiden kuljetusten järjestämistavan tai liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämiseksi. Tiedoista voitaisiin tehdä myös tilastoja ja tutkimuksia edellä mainittuja tarpeita varten. Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettu tehtävä ei sisältäisi automaattista päätöksentekoa, jolla olisi oikeusvaikutuksia tai muita merkittäviä vaikutuksia yksittäiselle rekisteröidylle. Tehtävään ei myöskään sisältyisi rekisteröityjen järjestelmällistä valvontaa tai rekisteröityjen arviointia tai pisteyttämistä.

Esityksen mukainen julkisesti tuettujen kuljetusten tietovaranto muodostaisi varsinkin laajan tietokannan, joka sisältäisi myös arkaluonteisia tietoja. Perustuslakivaliokunnan mielestä tällaisiin tietokantoihin liittyy tietoturvaan ja tietojen väärinkäyttöön liittyviä vakavia riskejä, jotka voivat viime kädessä muodostaa uhan henkilön identiteetille (ks. PeVL 15/2018 vp, myös 13/2016 vp, PeVL 14/2009 vp). Esityksessä julkisesti tuettujen kuljetusten tietovarannon keräämistä koskeva tehtävä on annettu Liikenne- ja viestintävirastolle, joka olisi henkilötietojen käsittelyn osalta tietosuoja-asetuksessa tarkoitettu rekisterinpitäjä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi tietosuoja-asetuksen mukaisista rekisterinpitäjän velvollisuuksista, mukaan lukien käsittelyn turvallisuuteen liittyvät velvoitteet. Lisäksi liikenne- ja viestintäviraston olisi noudatettava julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetussa laissa säädettyjä tietoturvallisuutta koskevia velvoitteita. Erityisiä henkilötietoryhmiä koskevan käsittelyn osalta Liikenne- ja viestintäviraston olisi myös toteutettava tietosuojalain 6 pykälän 2 momentin mukaisesti asianmukaiset ja erityiset toimenpiteet rekisteröidyn oikeuksien suojaamiseksi. Ehdotettu sääntely olisi voimassa 1.7.2025 – 30.6.2028, joka rajoittaisi myös henkilötietojen säilytysaikaa. Lisäksi rekisteröidyn oikeusturvaa suojaavat tietosuoja-asetuksen mukaiset rekisteröidyn oikeudet, oikeussuojakeinot ja seuraamukset.

Edellä kuvattu henkilötietojen käsittely puuttuisi vähäistä merkittävämmällä tavalla rekisteröityjen henkilötietojen ja yksityiselämän suojaan. Puuttumisen tavoitteena on mahdollistaa julkisesti tuettujen kuljetusten tietovarannon muodostaminen julkisesti tuettujen kuljetusten sekä liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämiseksi. Tietovarannon muodostamisen tarkoitusta ja tarvetta on kuvattu luvussa 4.2 Pääasialliset vaikutukset osana tietosuojan vaikutustenarviointia sekä edellä tässä luvussa. Julkisesti tuettujen kuljetusten sekä liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämisen avulla pystytään turvaamaan ja edistämään kuljetuksia tarvitsevien perusoikeuksien toteutumista. Esimerkiksi oikeutta perustuslain ja EU:n perusoikeuskirjan mukaiseen henkilökohtaiseen vapauteen sisältyvään itsemääräämisoikeuteen sekä liikkumisvapauteen voidaan edistää nostamalla kuljetusten palvelutasoa resurssien tehokkaammalla käytöllä ja tuemalla mahdollisimman itsenäistä henkilökohtaista liikkumista ottamalla yksilölliset tarpeet paremmin huomioon kuljetusten järjestelyssä tai julkisen liikenteen esteettömyyden kehittämisessä. Tämä tukee myös Euroopan unionin perusoikeuskirjan 26 artiklan (vammaisten sopeutuminen yhteiskuntaan) sekä Yhdistyneiden kansakuntien vammaisten henkilöiden oikeuksista

annetun yleissopimuksen 9 artiklan (esteettömyys ja saavutettavuus) sekä 20 artiklan (henkilökohtainen liikkuminen) toteuttamista. Lisäksi kuljetusten kehittämisellä voidaan edistää perustuslain 6 §:n mukaista oikeutta yhdenvertaiseen kohteluun, perustuslain 19 §:ssä vaadittua riittävien sosiaali- ja terveyspalveluiden turvaamista ja väestön terveyden edistämistä sekä Yhdistyneiden kansakuntien taloudellisia, sosiaalisia ja sivistyksellisiä oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 12 artiklan mukaista oikeutta nauttia korkeimmasta saavutettavissa olevasta ruumiin- ja mielenterveydestä. Näitä oikeuksia voitaisiin turvata kehittämällä kuljetuksia sellaisin tavoilla, jotka edistäisivät kuljetuksia tarvitsevien yhdenvertaista mahdollisuutta saada kuljetus terveydenhuoltopalveluiden piiriin oikea-aikaisesti ja tarvittavalla kalustolla. Edellä esitetyllä tavalla henkilötietojen ja yksityiselämän suojaa koskevaan perusoikeuteen puuttumisella on hyväksyttävä syy, joka vastaa yleisen edun mukaisia tavoitteita sekä on välttämätön rekisteröityjen oikeuksien ja vapauksien turvaamiseksi.

Ehdotuksen tavoitetta ei voitaisi saavuttaa vähäisemmällä tai rajoitetummalla tietojen käsittelyllä. Ottaen huomioon yleisessä tietosuojaja-asetuksessa rekisteröidylle säädetty oikeudet ja tässä ehdotuksessa, tietosuojalainsäädännössä säädetty henkilötietojen käsittely sekä julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetusta laista säädetty, erityisesti tietoturvallisuuteen liittyvät, suojatoimet, henkilötietojen käsittelyn ehdotetun mukaisesti voidaan katsoa olevan hyväksyttävää ja oikeasuhteista sen tavoiteltuun päämäärään nähden.

### 12.3 Viranomaisten tietojen edelleenluovuttaminen

Perustuslakivaliokunta on arvioinut viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta ja kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen. Viranomaisen tietojensaantioikeus ja tietojenluovuttamismahdollisuus ovat voineet liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitetut tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" jonkin tarkoituksen kannalta (ks. esim. PeVL 17/2016 vp, s. 2—3 ja siinä viitatu lausunnot). Valiokunta ei toisaalta ole pitänyt hyvin väljiä ja yksilöimättömiä tietojensaantioikeuksia perustuslain kannalta mahdollisina edes silloin, kun ne on sidottu välttämättömyyskriteeriin (esim. PeVL 19/2012 vp).

Valiokunta on antanut erityistä merkitystä luovutettavien tietojen luonteelle arkaluonteisina tietoina arvioidessaan täsmällisyyttä ja sisältöä. Mikäli ehdotetut säännökset tietojen luovutuksesta ovat kohdistuneet myös arkaluonteisiin tietoihin, on tavallisen lain säätämisyjärjestyksen käyttämisen edellytyksenä ollut sääntelyn täsmentäminen selostetun perustuslakivaliokunnan viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä koskevan käytännön mukaiseksi (ks. PeVL 15/2018 vp ja esim. PeVL 38/2016 vp). Perustuslakivaliokunta on painottanut, että erottelussa tietojen saamisen tai luovuttamisen tarpeellisuuden ja välttämättömyyden välillä on kyse tietosisältöjen laajuuden ohella myös siitä, että salassapitosäännösten edelle menevässä tietojensaantioikeudessa on viime kädessä kysymys siitä, että tietoihin oikeutettu viranomainen omine tarpeineen syrjäyttää ne perusteet ja intressit, joita tiedot omaavaan viranomaiseen kohdistuvan salassapidon avulla suojataan. Mitä yleisluonteisempi tietojensaantiin oikeuttava sääntely on, sitä suurempi on vaara, että tällaiset intressit voivat syrjäytyä hyvin automaattisesti. Mitä täydellisemmin tietojensaantioikeus kytketään säännöksissä asiallisiin edellytyksiin, sitä todennäköisemmin yksittäistä tietojensaantipyynnöitä joudutaan käytännössä perustelemaan. Myös tietojen luovuttajan on tällöin mahdollista arvioida pyynnöitä luovuttamisen laillisten edellytysten kannalta. Tietojen luovuttaja voi lisäksi kieltäyty-



mällä tosiasiallisesti tietojen antamisesta saada aikaan tilanteen, jossa tietojen luovuttamisvelvollisuus eli säännösten tulkinta saattaa tulla ulkopuolisen viranomaisen tutkittavaksi. Tämä mahdollisuus on tärkeä tiedonsaannin ja salassapitointressin yhteensovittamiseksi (ks. esim. PeVL 7/2019 vp, PeVL 15/2018 vp ja PeVL 17/2016 vp, s. 6 ja siinä viitatu lausunnot).

Ehdotuksen mukaan hyvinvointialueilla ja Kelalla olisi tiedonsaantioikeus Liikenne- ja viestintäviraston keräämiin tietoihin. Tiedonsaantioikeus on rajoitettu perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla välttämättömään ehdotuksessa tarkoitettujen kuljetusten kehittämistä varten. Tietojen saantioikeus koskisi esityksessä tarkoitettuja tietoja sosiaalihuoltolain (1301/2014), vammaispalvelulain (675/2023) ja sairastakuutuslain (1224/2004) perusteella järjestetyistä ja korvatuista kuljetuksista. Koska hyvinvointialueet toimittaisivat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle, ei ehdotettu tiedonsaantioikeus lähtökohtaisesti hyvinvointialueiden osalta laajentaisi viranomaisen käytössä olevia tietosisältöjä, vaan kokoaisi ne sellaiseen muotoon, että hyvinvointialue voisi paremmin hyödyntää tietoa. Kansaneläkelaitoksen osalta tiedonsaantioikeus olisi laajempi kuin nykyisin, sillä nykyään kansaneläkelaitoksella on oikeus saada sairastakuutuslain perusteella vain matkojen korvaamiseksi välttämättömät tiedot. Tiedonsaantioikeus ei kuitenkaan merkittäväällä tavalla laajentaisi kansaneläkelaitoksen käytössä olevia tietosisältöjä vaan tietojen yksityiskohtaisuuden tasoa (esimerkiksi kuljetustilauksen ajankohtaan tai perumiseen liittyvät tiedot tai arvolisäveroerittelyt).

Hallitus katsoo, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) väliaikaisesti uusi 159 a - 159 c § seuraavasti:

#### 159 a §

##### *Julkisesti tuettuja kuljetuspalveluita koskevat tiedot*

Liikenne- ja viestintävirasto kerää Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueiden muodostamalta kokeilualueelta sosiaalihuoltolain (1301/2014), vammaispalvelulain (675/2023), sairausvakuutuslain (1224/2004) ja terveydenhuoltolain (1326/2010) 73 §:n perusteella järjestettävistä tai korvattavista kuljetuksista tiedot, jotka ovat välttämättömiä näitä kuljetuksia koskevan tietovarannon muodostamiseksi sekä kuljetusten järjestämistavan ja liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämiseksi. Vastaavat tiedot kerätään myös sellaisista kehitysvammaisten erityishuollosta annetun lain (519/1977) 39 §:n perusteella järjestettävistä tai korvattavista kuljetuksista, joita koskeva hakemus on tullut vireille ennen 1.1.2025.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut välttämättömät tiedot sisältävät:

- 1) kuljetettavan henkilön nimen ja henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen;
- 2) kuljetusta koskevat kalustoon, avustamiseen ja saattamiseen liittyvät tiedot;
- 3) tiedon siitä, voidaanko kuljetus yhdistää toiseen kuljetukseen;
- 4) kuljetustilauksen ja päätöspäätöksen tiedot;
- 5) kuljetuksen toteuttamista koskevat tiedot.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada maksutta salassapitosäännösten estämättä edellä 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. Jos hyvinvointialueiden puolesta toimivalla välityspalvelun tarjoajalla ei ole kaikkia tiedonsaantioikeuden kattamia tietoja, tiedot on oikeus saada suoraan hyvinvointialueelta. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia 1 momentissa tarkoitetun tehtävän toteuttamiseksi tarvittavan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisen tavoista ja tietojen toimittamiseen käytettävän rajapinnan teknisistä ominaisuuksista.

#### 159 b §

##### *Julkisesti tuettuja kuljetuspalveluita koskevan kokeilun seuranta ja arviointi*

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa kokeilun toteutumista sekä raportoi kokeilusta liikenne- ja viestintäministeriölle ja sosiaali- ja terveysministeriölle.

Edellä 159 a §:ssä tarkoitetuilla hyvinvointialueilla ja Kansaneläkelaitoksella on oikeus saada maksutta salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolta mainitussa pykälässä tarkoitettut tiedot, jotka ovat välttämättömiä niille kuljetusten kehittämistä varten.

#### 159 c §

##### *Rajapintojen toteutusta koskeva avustus*

Ne välityspalveluita tuottavat yritykset, joilta Liikenne- ja viestintävirastolla on edellä 159 a §:n 3 momentin mukaisesti oikeus saada tietoja, voivat hakea tukea momentissa tarkoitettun rajapinnan toteutusta varten.

Tukea haetaan kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemus tulee jättää ennen hankkeen toteutuksen aloittamista. Tuki maksetaan jälkikäteen hakemuksen ja toteutuneiden kustannusten perusteella yhdessä tai avustuspäätöksen mukaisessa useammassa erässä. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta enintään 100 prosenttia rajapinnan toteuttamisesta, kuitenkin enintään 15 000 euroa. Jos tuen saaja on arvonlisäverovelvollinen, rajapinnan toteutuksen kustannuksiin sisältyvä arvonlisävero ei ole hyväksyttävä kustannus.

Tukea voidaan myöntää vain, jos rajapintojen toteutukseen ei ole myönnetty muuta avustusta julkisista varoista. Tukea ei myönnetä vaikeuksissa olevalle yritykselle. Vaikeuksissa olevalla yrityksellä tarkoitetaan tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014 tarkoitettua vaikeuksissa olevaa yritystä.

Tuen myöntämisessä on noudatettava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) 2023/2831 säädettyjä edellytyksiä.

Valtionapuviranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto.

Muilta osin kuin mitä tässä laissa on säädetty, tukeen sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa 30.6.2028 asti.

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Etunimi Sukunimi**

..ministeri Etunimi Sukunimi