

Plenum

Onsdag 25.10.2017 kl. 14.00—21.36

7. Regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 145/2017 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 7 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet och ekonomiutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatt

16.16 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hiukan alle vuosi sitten esittelin teille liikenteen palvelulain ensimmäisen vaiheen esityksen, joka sisälsi useita uudistusehdotuksia. Liikennepalveluja koskevat olennaiset tiedot esitettiin tuotaviksi yhtenäisellä tavalla avoimiin rajapintoihin, jotta meidän olisi mahdollista myös yhtenäisellä tavalla tarkastella niitä ja luoda palvelukokonaisuuksia. Suomesta tuli kansainvälisestikin noteerattu edelläkävijä uusien liikkumispalvelujen ja kestävämmän liikennejärjestelmän luomisessa. Näin ihmisille saadaan entistä monipuolisempia liikkumispalveluita ja edelläkävijöinä toimiville suomalaisyrityksille tarjoutuu mahdollisuuksia ulkomaisilla markkinoilla.

Nyt olen esittelemässä teille liikenteen palvelulain toisen vaiheen muutosehdotuksia, joilla haluamme viedä liikennejärjestelmän tarkastelua kokonaisuutena entistä pidemmälle ja koota hajallaan olevat säännökset yhteen. Ensimmäinen vaihe koski tieliikenteen markkinoita, ja tässä toisessa vaiheessa ehdotetaan myös merenkulun, ilmailun ja raideliikenteen markkinasääntelyn tuomista saman lain alle. Suurin uudistus tässä toisessa vaiheessa koskee liikenteen rekistereitä. Olemme kokoamassa yhteen lukuisia liikenteen rekistereitä koskevat säännökset ja yhtenäistämme pirstaleiset rekisteritietojen käyttöä ja luovutusta koskevat säännökset. Ajankohta tähän on ihanteellinen nyt, kun olemme samalla panemassa täytäntöön EU:n yleistä tietosuoja-asetusta. Haluamme rekisterisääntelyn, joka on läpinäkyvää, tarjoaa korkean tietosuojan tason ja mahdollistaa tietojen hyödyntämisen modernilla tavalla. Siksi ehdotamme yhden liikenneasioiden rekisterin perustamista.

Uudistus heijastaa digitalisaation tuomaa datan merkityksen kasvua. Liikenteen turvallisuusvirastosta tulee selvemmin tietoviranomainen. Tämä viranomainen pystyy uudistuksen myötä palvelemaan yhä paremmin asiakkaitaan, niin yksityisiä henkilöitä kuin yrityksiä. Luonnollisten henkilöiden näkökulmasta rekisterisääntely yksinkertaistuu, kun hajainen sääntely kootaan yhteen. Yksilöille tulee myös entistä parempi mahdollisuus hallita taitojensa käyttöä. Myös niin sanottu yhden luukun periaate toteutuu paremmin. Muille

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

toimijoille tavoitteena on luoda uusia mahdollisuuksia hyödyntää rekisterissä olevaa tietoa esimerkiksi palvelujen kehittämistä varten.

Puolesta-asiointi on esityksessä ehdotettu uusi toimintamalli. Tämä tarkoittaa, että henkilö voisi sallia sen, että kolmas osapuoli asioisi hänen puolestaan hänen käyttäjätileillään eri palveluissa. Ehdotuksella täydennetään ensimmäisen vaiheen tietosäätelyä. Kun ensimmäisen vaiheen säännöksillä helpotettiin yksittäisten kertaluontoisten matkaketjujen muodostamista, nyt ehdotetulla toisen vaiheen säätelyllä pyritään edistämään esimerkiksi kuukausipakettiluontoisten yhdistettyjen palveluiden tarjoamista.

Kokonaisuudessaan liikenteen palvelulain tietosäätelyn tavoitteena on asettaa palvelunkäyttäjä keskiöön ja mahdollistaa tällä tavoin yhtenäisten matkaketjujen muodostuminen ovelta ovelle. Haluamme tehdä liikkumispalvelujen käyttämisestä mahdollisimman helppoa. Mutkaton liikkuminen on jokaiselle osa hyvää arkea. Samalla kehittyvät palvelumallit kannustavat siirtymään ympäristöystävällisempään liikkumiseen.

Esitykseen sisältyy myös ehdotuksia eri liikennemuotojen toimilupasäätelystä ja ammattipätevyysasioista. Liikenteen turvallisuusvirastosta, Trafista, tulisi entistä selkeämmin kaikkien liikennemuotojen toimilupaviranomainen, kun tässä esityksessä ehdotetaan, että sille siirtyisivät myös rautatieliikenteen toimilupa-asiat jo aiemmin sillä olleiden tieliikenteen ja ilmailun toimilupatehtävien rinnalle. Rautatieliikenteessä suurimmat muutosehdotukset koskevat henkilöstön pätevyysasioita. Veturinkuljettajien pätevyysvaatimuksissa noudatettaisiin veturinkuljettajadirektiiviä ilman kansallisia lisävaatimuksia, ja muun rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävissä toimivan henkilöstön ammattipätevyydet sisältyisivät toimijoiden turvallisuudenhallintajärjestelmiin.

Linja- ja kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyysasioita koskevat vaatimukset sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ehdotetaan siirrettäväksi liikennepalvelulakiin. Linja- ja kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyysasioiden osalta on päädytty ehdottamaan, että nykyinen koulutukseen perustuva järjestelmä säilytettäisiin. Harkinnassa olleesta siirtymästä koulutusjärjestelmästä koejärjestelmään luovuttiin valmistelun aikana. Parhaillaan täytäntöönpanovaiheessa oleva ammatillisen koulutuksen uudistus johti osaltaan siihen, että tässä vaiheessa katsottiin parhaaksi tarkastella koejärjestelmään siirtymistä vasta myöhemmin.

Myös merenkulun koulutusjärjestelmää ehdotetaan kehitettävän kansainvälisten vaatimusten mukaisesti.

Arvoisa puhemies! Liikennepalvelulain toisen vaiheen ehdotuksilla varmistamme, että säätelymme on linjakasta ja pysymme liikenteen digitaalisen kehityksen etujoukoissa. — Kiitos.

16.22 Olli-Poika Parviainen vihr: Arvoisa herra puhemies! Olemme saaneet käsiteltäväksemme liikennekaaren kakkosvaiheen. Tavoitteena on rakentaa liikennesektorillekin digitaalinen kasvuympäristö ja sujuvoittaa säädöksiä. Liikennekaaren kakkosvaihe onkin selvä edistysaskel Suomen digitalisaatiolle, ja liikenteen osalta se veisi Suomen uudistusten jälkeen maailman kärkeen. Tavoitteena on täydentää liikennekaaren aiemmin hyväksyttyä ensimmäistä vaihetta kattamaan koko liikennejärjestelmä.

Tällä tehdään mahdolliseksi asiakaslähtöinen liikenteen kehittäminen palveluna. Laki ehdotus mahdollistaa erilaisten matkaketjujen rakentamisen kunkin yksilöllisten liikkumistarpeiden mukaisesti. Avointen rajapintojen ja avoimen datan avulla erilaiset palveluyritykset voivat yhdistellä matkapalveluja, kuten vaikka junan, bussin ja taksin räätälöi-

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

dyiksi ovelta ovelle yhdistelmiksi. Tämä puolestaan mahdollistaa koko liikkumisjärjestelmän asteittaisen muuttamisen tarve- ja palvelupohjaiseksi niin, että esimerkiksi oman henkilöauton omistamisen tarve monilla alueilla vähenee. Tarpeettoman autoilun vähentämiselle onkin tilausta. Tällä hetkellä maanteiden henkilöliikennesuoritteesta 84 prosenttia tapahtuu henkilöautoilla ja kotitaloudet käyttävät rahaa omaan autoon ja sen käyttöön yli 15 miljardia vuosittain, vaikka auto seisoo keskimäärin 95 prosenttia ajastaan pihalla tai autotallissa.

Tällä lakipaketilla voidaan mahdollistaa suuri markkinapotentiaali myös palveluyrityksille, toivottavasti myös kotimaisille uusille sellaisille. Liikennevallankumousta tuskin saamme aikaan hetkessä eivätkä asenteet toki muutu välittömästi, vaan työ tehdään pitkäjänteisesti, asteittain. Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta uudistus on siis todella kannatettava. Se ohjaa monia meitä autoilun pakosta liikkumisen vapauteen.

Tämä lakipaketti kokoaisi myös liikennesääntelyn ja liikenteeseen liittyvät eri rekisterit yhteen paikkaan Liikennevirastoon, josta niitä voidaan avoimen datan hengessä hyödyntää yksinkertaisemmin ja helpommin. Myös big data -mahdollisuudet ovat merkittävät. Toisaalta tietoturvaasteet ovat nykyaikana todellisia, ja näin kunnianhimoinen lakipaketti velvoittaa meitä myös aiempaa kunnianhimoisempaan tietosuojapolitiikkaan. Kerättävän liikennedatan, rekisterien ja muunkin osalta on kiinnitettävä erityistä huomiota käyttäjien yksityisyydensuojaan ja koko yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden kannalta riittävän hajautettuihin järjestelmiin. Tietoturvakysymysten lisäksi tämä uudistus vaatiikin ehkä koko liikenneturvallisuuden uudelleenmäärittelyä nykyistä laajemmaksi kokonaisuudeksi.

Arvoisa puhemies! Esityksen vaikutukset ovat pääosin välillisiä, ja hallitus arvioi ne kokonaisuudessaan positiivisiksi. Digitalisaation edistäminen ja sääntelyn ja hallinnollisen taakan purkaminen alentavat kustannuksia ja siten liikkumisen hintaa kuluttajille. Toivotaan, että näin toteutuu. Kustannusvaikutusten osalta rajapintojen avaaminen haastaa etenkin pienempiä yrityksiä, ja meidän onkin pidettävä huolta siitä, ettei taakka muodostu heille kohtuuttomaksi, jotta saamme aidosti monipuoliset ja toimivat markkinat. Vaikutusten arviointi ennakkoon näin laajalle paketille on kuitenkin haastavaa. Emme vielä tiedä, millaisia ja kuinka monipuolisia palveluyrityksiä alalle syntyy, emmekä sitä, miten Suomen kansa lopulta innostuu tai on innostumatta uudennaisista liikkumiskonsepteista. Oma auto on kuitenkin monelle aika rakas. Toisaalta nyt ei olla valmistelemassa käyttäjän kannalta pakottavaa lainsäädäntöä, vaan ennen kaikkea mahdollistavaa ja uutta synnyttävää lainsäädäntöä. Mielestäni tämä on hyvä suunta.

16.25 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on todella painava, enkä puhu nyt vain esityksen liki 900 sivun massasta. Esitys kokoaa pirstaleista liikenteen lainsäädäntöä yhdeksi kokonaisuudeksi, mikä on jo sinänsä kannatettavaa. Keskityn kuitenkin tämän esityksen uusinta uutta luovaan osuuteen eli liikennetietojen käsittelyn uudistukseen.

Liikenteessä on käynnissä rakennemuutos, joka vetää vertoja traktorien tuloon Suomen pelloille, enkä puhu nyt vain robottiautoista, vaikka tämä laki on toki välttämätön myös niiden mahdollistamille uusille liiketoimintamalleille. Liikenne, kuten käytännössä kaikki muutkin talouden sektorit, on muuttumassa alustatalouden palveluksi. Ja mitä alustatalous tarkoittaa? Dataa ja älyä, jolla tätä dataa analysoidaan palveluiden tuottajien ja käyttäjien törmäyttämiseksi kaikkien osapuolten eduksi. Esimerkiksi kyytipalvelu Uber törmäyttää kyytiä tarjoavat ja tarvitsevat ihmiset. Sen todellisena bisneksenä on kuitenkin näiden kyy-

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

tien sivutuotteena syntyvä data, jota se paitsi käyttää oman liiketoimintansa kehittämiseen myös myy hyvään hintaan. — Ne sähköisten palveluiden käyttösovimusehdot kannattaa tosiaan lukea huolella.

Arvoisa puhemies! Maanantaina Finlandia-talolla käynnistettiin Suomen kiri alustatalouden kärkimaiden joukkoon, Suomi ja Eurooppa yleensä kun ovat jääneet pahasti alustatalouden kehityksestä jälkeen. Mutta meillä on Suomessa edelleen vahvuuksia, jotka mahdollistavat Suomen paluun takaisin kärkikahinoihin. Yksi näistä kansallisista valttikorteista on Suomen viranomaisten rekistereiden tietopääoma. Hallituksen esityksen lähtökohtana onkin maksimoida erityisesti liikennetietorekistereiden hyödyntäminen. Liikennevirastolle ollaan asettamassa velvoite avata paitsi omat tilastonsa ja tutkimuksensa myös saamansa liikenteen palveluiden käyttöä koskevat tiedot sellaisessa muodossa, ettei niitä pysty yhdistämään yksittäisiin kansalaisiin. Asennemuutos perinteiseen tiedon panttaamisen kulttuuriin on valtava.

Valitettavasti liikenteen tietovarantojen käytettävyyttä ei kuitenkaan ole paras mahdollinen, esimerkiksi liikennettä koskevia rekistereitä on eri virastoilla kymmeniä. Nyt nämä liikenteen rekisterit ollaan kokoamassa yhteen liikenneasioiden rekisteriin, jota Trafi hallinnoi. Siitä kuuluu hallitukselle kiitos. Ja mikä parasta, keskitettyjen alustojen rakentamisen asemesta tavoitteena ovat hajautetut mutta yhteen toimivat järjestelmät, jotka kommunikoivat avointen rajapintojen välityksellä. Siitä kuuluu hallitukselle toinen kiitos.

Yhteen toimivuus asettaa toki muitakin vaatimuksia kuin vain avoimet rajapinnat. Pelkkä tekninen avoimuus ei riitä, jos tiedon hyödyntämiselle on muita, esimerkiksi lainsäädännöllisiä esteitä. Näitä esteitä tämä esitys pyrkii parhaaltaan purkamaan. Lisäksi on sovitava käytettävistä standardeista, anonymisointinormeista, sanastoista ja määritelmistä. Niiden ei kuitenkaan pitäisi olla sääntelykysymys, mutta jos eri viranomaiset eivät pysty niistä keskenään sopimaan, hallituksella on oltava valmiutta puuttua asiaan. Se, että Suomen viranomaisrekisterit ovat kansainvälisessä vertailussa hyviä, ei tarkoita, ettei niiden laatua, kuten ajantasaisuutta, eheyttä ja käytettävyyttä, olisi syytä edelleen kehittää.

Hallituksen esityksessä on havaittavissa myös merkittävä paradigman muutos, jonka soisin leviävän myös muuhun kuin liikenteen lainsäädäntöön. Siinä missä aiemmin on painotettu tiedon omistajuutta, nyt keskitytään tiedon käyttöoikeuksiin. Yrityksille ja henkilöille halutaan turvata oikeus käyttää itseään koskevaa tietoa, vaikka se olisi jonkun muun toimijan hallussa. Lakiesityksen 3 luvussa säädetään yksityiskohtaisesti tietojen luovuttamisen, tietosuojan ja yksityisyydensuojan pelisäännöistä, on sitten kyse julkisesta avoimesta datasta, ammatinharjoittamiseen liittyvästä, henkilötiedoista yksittäisluovutuksina, tietojen luovuttamisesta anonymisoituina tutkimus- ja innovaatiotoimintaan tai julkisen rekisterin henkilötietojen luovuttamisesta liikenteeseen liittyvään tarkoitukseen, kuten katsastuskonttorien suoramarkkinointiin. Esityksen valmistelussa on otettu huomioon myös EU:n tietosuoja-asetus GDPR, eikä esitystä pitäisi joutua ainakaan sen vuoksi heti ensi vuonna päivittämään.

Arvoisa puhemies! Yksityiskohtaisessa valiokuntakäsittelyssä liikennetietojen luovuttamiskäytännöistä voi tuki löytyä korjattavaa, etenkin henkilötietojen osalta tasapainoilu tiedon avoimuuden ja yksityisyydensuojan välillä on haastavaa. Itse asiassa olisi suoranainen ihme, jos näin laajasta ja uutta käyvästä esityksestä ei löytyisi lainkaan töitä liikenne- ja viestintävaliokunnan hienosäätöleikalle. Odotankin asiantuntijakuulemisia harvinaisen kiinnostuneena.

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

16.30 **Mats Löfström r:** Arvoisa herra puhemies, värderade herr talman! Regeringens proposition till lag om transportservice innehåller nödvändiga förändringar som krävs i utvecklingen mot mera moderna transporttjänster. Jag välkomnar förslaget och att en helhetsomfattande lag även nu görs i Finland. Till exempel i Estland finns en lag om offentlig transport, som omfattar såväl vägtrafik, järnväg, luft- och sjöfart, som kom i kraft år 2003. Andra länder har också integrerat sina biljettbokningssystem för att öka interoperabiliteten. Kommunikationsministeriet konstaterar att det behövs öppen data och kommunikation via öppna gränssnitt för att målen i lagen om transportservice ska nås. Det här går hand i hand med linjen som finns inom banktjänster och implementeringen av bland annat betalningstjänstdirektivet som vi nu arbetar med i riksdagen.

Arvoisa puhemies! Pidän tervetulleena esitystä ja kokonaisvaltaisen lain säätämistä nyt myös Suomessa. Esimerkiksi Virossa voimassa oleva julkista liikennettä koskeva laki, joka käsittää niin tieliikenteen, rautatieliikenteen, ilmailun kuin merenkulunkin, tuli voimaan vuonna 2003. Muut maat ovat myös yhtenäistäneet lipunvarausjärjestelmiään yhteisen toimivuuden lisäämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikenteen palveluista annetun lain tavoitteiden toteuttamista varten tarvitaan tietojen avaamista ja avointen rajapintojen kautta tapahtuvaa asiointia. Tämä käy käsi kädessä pankkipalveluita koskevan linjan ja maksupalveludirektiivin työn alla olevan implementoinnin kanssa.

Värderade herr talman! Förslaget till lag om transportservice förpliktigar att Trafiksäkerhetsverket gör den samlade informationen och mobiltjänsternas användning tillgänglig genom ett öppet gränssnitt i ett sådant format att enskilda användare, leverantörer eller tjänster inte kan identifieras. Jag vill framhäva att tyngdpunkten vad gäller en ökad användning av öppen data bör ligga på ett lätt tillgängligt och fungerande gränssnitt, något vi inte alltid har haft goda erfarenheter av tidigare i vårt land på andra områden. För att maximera användningen och nyttan med öppen data bör användarna ha kompetensen och möjligheten att nå den behövda datan enkelt. På så vis lyckas man skapa incitament för tekniska innovationer.

Det finns dock vissa risker man måste beakta. I värsta fall leder öppen data till snedvriden konkurrens ifall enbart vissa personer med bred teknisk kompetens kan dra nytta av datan i praktiken. Samtidigt bär Trafikverket ett stort ansvar i att säkerställa att privat information som rör integriteten hos medborgare och tjänsteleverantörer inte går att nå eller hamnar i fel händer. Och dessutom är det viktigt att konstatera att inte samtliga finländare har en smarttelefon, och att det också i framtiden måste finnas sätt för äldre generationer att nå dessa tjänster.

Avslutningsvis, herr talman: Enligt regeringens proposition ska sjöfartsutbildningen efter förändringarna följa internationella förpliktelser, och man gör ändringar när det gäller bland annat matrosutbildningen. Det är överlag positivt, även om vi behöver återkomma till detaljerna i utskottsbehandlingen. Generellt kan man ändå konstatera att sjöfarten är en global verksamhet, och vi har finländska sjömän och befäl på jobb runt hela världen där de kan arbeta med och konkurrera om arbetsplatser med arbetstagare från tiotals eller till och med hundratals andra länder. Att den finländska sjöfartsutbildningen fortsättningsvis hålls konkurrenskraftig, modern och är tillräckligt flexibel är alldeles nödvändigt.

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

Summa summarum ser jag positivt på förslaget. Det är ett mycket omfattande och digert material som vi kommer att få jobba mycket med i kommunikationsutskottet under hösten.

16.35 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikkumisen palvelut ovat isossa murroksessa sekä Suomessa että maailmalla. Joukkoliikenteen edistämisen eteen maan hallitus on tehnyt paljon töitä, ja myöskin liikenteen päästöjen vähentämistä on yritetty taklata. Sujuvat matkaketjut ovat kaikkien tavoitettavissa, ja erityisesti digitalisaatio on tuonut liikenteeseen uutta bensaa.

Nyt eduskunnassa on liikennepalvelulain toinen vaihe, jossa käydään noin 900 sivun verran erittäin tiukasti läpi muun muassa pätevyysvaatimuksia. Kaikki kuljetushenkilöiden pätevyksiä ja koulutusta koskevat säädökset kootaan liikennepalvelulakiin, ja tieliikenteen luvista päätettiin pääosin jo lain ensimmäisessä osassa alkuvuodesta. Nyt käydään siis pätevyysvaatimukset lävitse raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun osalta.

Arvoisa puhemies! Maailma muuttuu, sähköistyy, ja digitaaliset palvelut laittavat meidät aikaan, jossa ajasta ja paikasta olemme riippumattomia. Edellä edustaja Kasvi puhui erittäin mielenkiintoisesti alustataloudesta, avoimesta datasta ja tiedon rajapinnoista. Ne ovat meille mahdollisuuksia, mutta niissä on meillä paljon vielä opittavaa.

Lain tavoitteiden toteutumista varten tarvitaan tietojen avaamista ja avointen rajapintojen kautta tapahtuvaa asiointia. Tätä säädettiin etenkin lain ensimmäisessä osassa. Nyt prosessia jatketaan velvoittamalla Liikennevirasto avaamaan omien palveluidensa keräämä tieto niin sanotun avoimen rajapinnan kautta. Liikkumispalveluita koskevia olennaisia tietoja ovat muun muassa reitti, pysäkki, aikataulu, hinta ja saatavuustietojen sekä esteettömyystietojen osa. Näiden on oltava saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta ja kaikkien käytettävissä.

Nyt tässä toisessa osassa otetaan mukaan myös lento- ja meriliikenteen matkaliput, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalvelut, erilaisia sarja- ja kausituotteita sekä alennuksia koskevaa sääntelyä. Liikkumispalveluiden tarjoamista helpotetaan mahdollistamalla myös niin sanottu puolesta-asiointi.

Edellä on moni puhunut siitä, että hallituksen esitys sisältää sen, että yksi liikenneasioiden rekisteri perustetaan. Kymmeniä liikenteen rekistereitä kootaan siis yhteen. Tähän saakka viranomaisten keräämä liikennetieto on ollut pirstoutunut kymmeneen eri liikenteeseen liittyvään rekisteriin. Kymmenestä nykyisestä rekisteristä siirrytään yhteen yhtenäiseen liikenneasioiden rekisteriin. Se helpottaa asiointia ja viranomaistyötä.

Liikenteen turvallisuusviraston, Trafín, rooli liikenteen lupa- ja valvontaviranomaisena vahvistuu. Se myöntää jatkossa keskitetysti toimiluvat niin tieliikenteen, ratatieliikenteen kuin lentoliikenteenkin tarpeisiin. Sujuvoitetaan siis arkeamme.

Arvoisa puhemies! Parasta liikennepalvelulaissa, tässä kakkosvaiheessa, on ehdottomasti se, että matkaketjuajattelu ottaa isomman harppauksen. Se on erittäin tärkeä yhden luukun periaate liikenteen palveluissa. Sen ideana on tarjota yksilöllisempiä, ihmisten erilaisiin tarpeisiin sopivia matkoja ja matkapaketteja. Käytännössä tämä tarkoittaa eri liikennemuotojen yhä saumattomampaa yhteistyötä ja digitalisaation hyödyntämistä sen saavuttamiseksi. Käytännön elämästä esimerkki: Meistä moni on käyttänyt erilaisia aikataulusovelluksia tai etsinyt Google Mapsista nopeinta reittiä. Matkaketjusovellus voisi toimia samalla idealla. Syöttäisimme oman lähtöpaikkamme ja määränpäämme, minkä jälkeen voisimme vertailla erilaisia matkavaihtoehtoja esimerkiksi niiden nopeuden tai edullisuuden perusteella sekä eri liikennemuotoyhdistelmien avulla toteutettuna. [Puhemies koputtaa]

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

Sen jälkeen voimme ostaa haluamamme lippuketjun ja saisimme eri kulkuvälineet kattavan yhden matkalipun keskitetysti yhden palvelun kautta. Tämä sujuvoittaa arkea ja varmasti myöskin tuo joukkoliikenteeseen ihmisiä tulevaisuudessa enemmän.

16.40 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tästä hallituksen esityksestä 145 on käyty nyt laajaa keskustelua. Itse omassa puheenvuorossani keskityn vain tähän kuljetusalan yleiseen ammattipätevyyssääntelyyn ja siihen toivottavasti saataviin pieniin muutosesityksiin. Säädöspohjahan tulee hyvin pitkälti EU:sta. Mutta pidän hyvänä, että tässä säilyy tämä koulutusajattelu, ja se on hyvä lähtökohta.

Raideliikenteen osalta ammattipätevyyssasiat ovat erityisen tärkeitä. Tietysti nyt, kun kilpailutus lisääntyy raideliikenteessä, pitää muistaa, että muun muassa 2 000 veturinkuljettajan, joita tällä hetkellä Suomessa on, ammattipätevyyksistä pidetään kiinni. Sitä lakiahan sovelletaan myös raideliikenteessä liikenteenohjaukseen, vaihtotyöhön ja ratatyöliikenneturvallisuudesta vastaavien henkilöiden työhön. Tässä keskitytään varmaan näihin kansallisiin lisiin ja niiden mahdollisiin poistamisiin.

Perustason ammattipätevyyden tieliikenteessä suoritaa tänä päivänä noin 4 000—6 000 henkilöä, mutta varsinaisen jatkokoulutuksen ammattipätevyydestä tieliikenteessä suorittaa kymmeniätuhansia vuositasolla. Siihen toivoisin, että tässä lakiesityksessä pysyttäisiin pieniin tarkennuksiin. Se on yrittäjille valtavan iso kustannus, tuhansia euroja vuositasolla, kun kuljettajat joutuvat tämän pätevyyden suorittamaan. Trafihan sen hyväksyy, koulutusyritykset sen järjestävät, on oppilaitoksia ja autokouluja. Mutta toivoisin, että tässä asiassa voitaisiin miettiä ammattikuljettajien ja yrityksen näkökannalta pieniä joustoja ja kenties vähän kevennystä siihenkin asiaan.

16.42 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Kun liikennepalvelulain ykkösvaiheessa koottiin tieliikennettä koskevat säädökset yhteen pakettiin, niin tässä kakkosvaiheessa nyt siihen liitetään sekä uudistetaan lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetushenkilöstön pätevyksiä koskevia säädöksiä. Nämä molemmat, siis ykkösvaihe ja kakkosvaihe, on tarkoitus saattaa voimaan samanaikaisesti ensi vuoden heinäkuun alussa.

Mikä oikeastaan on lakiesityksen ydin? Sen ytimessä on asiakaslähtöinen matkaketjuajattelu digitalisaatiota hyödyntämällä, kuten täällä on jo edellisissä puheenvuoroissa tullut esille, eli ainoastaan nappia painamalla kansalainen saa erilaiset matkustusvaihtoehtot kaikkine liikennevälineineen nopeinta reittiä sieltä paikasta A paikkaan B. Itse tässä vaiheessa kyllä tuntuu, että se vaatii myöskin aikaa, että tämä toteutuu todella. Toivottavasti se myös näin menee eteenpäin.

Tällä liikenteen palvelulailla mahdollistetaan asiakaslähtöinen liikennepalveluiden kehittäminen digitalisaatiota hyödyntäen. Uskon, että tämä tulevaisuudessa saa aikaan uusia yrityksiä ja uusia innovaatioita myöskin uusia palveluita kehittäen. Tämän uudistuksen tavoitteena on kasvattaa koko liikennesektorin markkinaosuutta ja tehdä joukkoliikenteestä yhä varteenotettavampi vaihtoehto yksityisautoiluun verrattuna. Se on se ydin. Näin toimimalla saadaan myöskin tämä matkaketjuajattelu aikaiseksi.

Haluan vielä painottaa sitä, että kun ykkösvaihetta silloin käsiteltiin, niin se sai paljon kritiikkiä ja keskustelua aikaiseksi, ja muistan sen lähetekeskustelunkin täällä. [Puhemies koputtaa] Ainakin tässä myöskin oppositio tuntuu olevan lakiesityksen takana, kiitos siitä.

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

16.45 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Nyt kyllä huomaapi sen, että liikennepuolella tuulee todella paljon. Ja täytyy kyllä sanoa, että liikenneministeri ei näemmä pelkää ollenkaan sitä, että välillä voi joutua todella myrskynkin silmään tässä tuulemisessa. Miettikäpä sitä, mitä kaikkea liikennepuolella on tällä vaalikaudella pantu tuulemaan ja tapahtumaan: siis meillä on tämä liikennekaaren valtavan iso kokonaisuus, on korjausvelkapakettiasiat, on ajokorttiasiat, tieliikennelaki, yksityistielakikin vielä tänään käsitellään. Elikkä näyttää siltä, että yhden vaalikauden aikana pannaan tuulemaan hyvin paljon rohkeasti kaikkia asiakokonaisuuksia.

Tässäkin, liikennekaaren kakkosvaiheessa elikkä laissa liikenteen palveluista, on valtavan iso haaste. En tiedä, kuinka moni edes ymmärtää, kuinka valtavasti sen 800 sivun paketin eteen on tehty töitä, elikkä tämä kakkosvaihekin sisältää niin paljon asioita. Todellisuudessa se sisältää paljon enemmän asioita kuin se ensimmäinen vaihe, josta on tingattu ja keskusteltu ja tapeltu. Siinä puhuttiin julkisuudessa hyvin paljon vain taksiasiasta, niin kuin se olisi ainoa tärkeä asia. Tässä on käyty koko valtavan iso kokonaisuus läpi näissä asioissa, ja tämä pitäisi nähdä nyt keskustelussa enemmänkin kokonaisuutena, mitä kaikkea liikennepuolella on nytten pantu tuulemaan ja tapahtumaan. Nyt meillä valiokunnassa ja asiantuntijoiden kautta varmasti onkin sitten hyvin mielenkiintoiset keskustelut siitä, mitä tämä kakkosvaihekin tulee sisältämään.

Tämä digitalisaatiokokonaisuus: Nyt eletään vuotta 2017, ja sen tässä kyllä näkee. Olisi moni asia pitänyt kyllä toteuttaa jo aikaisemmin, mutta onneksi edes nytten saadaan näitä tapahtumaan. Esimerkiksi tämä liikenneasioiden rekisteri, se on valtava byrokratiakokonaisuus, mitä siinä on tällä hetkellä olemassa. Nyt ne on rohkeasti alettu kasaa yhdeksi rekisteriksi. Toivottavasti tämä kaikki nyt saadaan sitten tehtyä ja ministeriön työntekijätkin jaksavat puurtaa ja kaikki nämä asiat rakentaa yhdeksi paketiksi. Ongelmana on tietysti tämä tietosuoja-asia, miten nämä kaikki rakennetaan. Kun valiokunnassa ensimmäisestä paketista jo vähän kuultiin, niin kyllä se tietosuoja-asia tulee olemaan todella iso kokonaisuus. Mutta nyt hyvää on se, että kun se on yhdessä paketissa, kun se hoidetaan Trafín kautta — vai mikä sitten on kyseessä, mikä tämän asian tulee hoitamaan — niin on yhtenäinen tietorekisteri ja ennen kaikkea tämä yhden luukun palvelu, niin että me yhdestä paikasta voimme alkaa saamaan jatkossa tiedot hyvin monesta asiasta. Ja toivon mukaan tässä tullaan myöskin säästämään kustannuksissa, niin että jatkossa, kun yhdeltä luukulta saadaan palvelut, se on sen jälkeen myöskin sekä yhteiskunnalle edullisempaa että meille kuluttajille edullisempaa näissä asioissa.

Sitten matkaketjut. On todellakin jo aika, että nämä matkaketjuasiatkin saadaan toimimaan. Meillä digitalisaation kautta kännyköillä saadaan niin paljon muitakin asioita jo toimimaan, että kyllä niiden matkaketjujenkin pitää alkaa todellakin sujuvasti toimimaan, hyvin helposti ja yksinkertaisesti.

Minkälaiset vaikutukset tällä uudistuksella sitten kokonaisuudessaan on syrjäisemmille alueille? Kuten moni jo tietää, niin minä olen ilmeisesti tämän eduskunnan kaikkein syrjäisimmällä alueella asuva henkilö, ja minä tykkään, että tämä kokonaisuus on minua erittäin paljon palveleva asia. Minä tykkään, että tulen saamaan palveluja, ainakin vähintään nykymuodossa — no, toivon mukaan paljon paremmalla tavalla kuin tällä hetkellä, sillä ei meillä siellä niitä palveluja tällä hetkellä muuten niin paljon pyöri ja toimi. Tällä hetkellä meillä pitää olla jokaiselle omat autot ja kaikki muut, että päästään liikkeelle. Ja kyllä minä olen tällä hetkellä vähän pulassa ollut, kun minun oma autoni irtisanoi yhteistyösopimuksen — minä olen miettinyt, miten hullussa tässä kuljetaan. Mutta tärkeää on se, että me

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

saamme erilaisia palveluja sujuvasti toimimaan, ja kyllä minä uskon, että näillä palveluilla me saamme toimimaan.

Kun yksi asia tässä kokonaisuudessa on sitten myös postilainsäädäntö, postilainsäädäntö yhdistettynä tähän lakiin liikenteen palveluista, ja on kaikki nämä muut uudistukset, niin toivottavasti tämän mukaan me saamme tuolla syrjäisimmilläkin seuduilla palvelut sitten pelittämään entistä paremmin. Eli minä katson tämän kokonaisuuden todella tervetulleeksi uudistukseksi. Meidän täytyy vain rohkeasti ottaa myöskin oma askel eteenpäin näissä asioissa, niin että uskomme ja luotamme näihin ja haemme näistä mahdollisuudet, millä tavalla me pystymme kehittämään näitä asioita eteenpäin.

Sitten vielä viimeisenä otan esille tämän byrokratian purun. Hallitusohjelman mukaan byrokratiaa tulee purkaa, ja laissa liikenteen palveluista, tässä kakkosvaiheen paketissa, on todella huikea byrokratianpurkukokonaisuus. Olen kyllä katsonut montaakin sektoria, mutta missään muualla ei ole vielä purettu byrokratiaa niin paljon kuin tässä. Toivottavasti me saamme vielä muitakin isompia asioita vastaan, sillä byrokratiaa tulee purkaa. Katsomme, miten tämä sitten käytännössä toteutuu, saammeko me kaikkea sitä aikaiseksi, mitä nyt odotamme.

16.51 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Maailman mittakaavassa liikenne, tapa liikkua, tapa kuljettaa tavaraa, liikennejärjestelmät ovat niin suuren muutoksen kourissa, että sellaista ei vielä ihmiskunnan historiassa olla nähty. Peruskysymyksemmehän kuuluu tietenkin niin, haluaako Suomi olla tässä mukana ja haluaako Suomi kenties olla näyttämässä tietä, kuinka tämä maailmanlaajuinen muutos tapahtuu. Tässä suhteessa täytyy kyllä antaa kiitosta meidän ministerillemme, että hän ei kyllä ole jäänyt tuleen makamaan vaan on pannut toimeksi ja meillä on jo laki liikenteen palveluista 1 täällä eduskunnassa käsitelty ja nyt meillä on käsittelyssä seuraava versio, laki liikenteen palveluista 2.

Tässä on tarkoitus näitä rekistereitä yhdistää sekä tarkastella ammattipätevyyksiä. Meillä on ilma-alusrekisteriä, ajoneuvoliikennerekisteriä, alusrekisteriä, merimiesrekisteriä, raterekisteriä, kalustorekisteriä, kelpoisuusrekisteriä, lupakirjarekisteriä ja niin edelleen. Ja meillä on alusrekisterilaki, ilmailulaki, laki kiinnityksistä ilma-aluksiin, rautatielaki, laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä ja niin edelleen. Nyt näitä ollaan tässä laittamassa yhteen, ja kyllä se on selvä, että tällä saadaan selkiytettyä lainsäädäntöperustaa sekä sitten tällä yhdellä, yhtenäisellä, isolla rekisterillä tehokkaammin hallittua sitä tietoa — sekä myöskin jaettua sitä, mikä on tämän päivän henki ja tarkoitus. Ja nyt kun puhutaan siitä, että yhdessä rekisterissä on paljon tietoa ja tieto olisi avointa, niin sehän ei tietenkään tarkoita sitä, että kaikki tieto on julkista ja kaikkien saatavilla noin vain, vaan tietyin perustein ihmiset pääsevät käsiksi itse omiin tietoihinsa, yritykset voivat vaihtaa kätevämmän tietoa, ja totta kai viranomaisten keskinäinen tiedonvaihto on sitten asia erikseen, eikä se välttämättä aina ole julkista vaan perustellusti joskus salaistakin. Tämä rekistereiden yhdistäminen on siis hyvä asia.

No, sitten tämä ammattipätevyyspuoli. Liikennealalla kyllä herättää hilpeyttä se korttipino, joka on oltava [Puhemies koputtaa] — jos puhemies vielä sallii pari lausetta — ja siitä on nyt tarkoitus päästä eroon. En tarkoita sitä, etteikö ammattilaisia tarvittaisi. Meillä on rautaisia liikenteen ammattilaisia kuljettamassa autoja, junia, [Puhemies koputtaa] rekka-autoja, ja niin pitää olla jatkossakin, mutta sen ammattipätevyyden osoittamisen pitää jatkossa olla kätevämpää [Puhemies koputtaa] ja helpompaa. — Kiitos, herra puhemies.

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

16.53 Sirpa Paatero sd: Arvoisa herra puhemies! Todellakin tästä on hyvä jatkaa, koska varmaan kaikkien tavoitteena on turvallinen, toimiva ja ammattitaitoinen liikenne myöskin tulevaisuudessa Suomessa, ja siihen liittyen tämä ammattipätevyyskeskustelu on varmaankin tarpeen. En osaa arvioida niitä korttimääriä tai muita, mutta toivon, että sääntelyn purun innostuksessa ei mennä niin pitkälle, että vaarannettaisiin meidän turvallista liikennettä tai heikennettäisiin meidän ammattilaisten pätevyksiä niin paljon, että se koituisi ihmisten turvattomuudeksi. Siihen tällaisella isolla paketilla, joka nyt on, on joskus riskettä. Meillä on täällä muissakin valiokunnissa näitä tuhansien sivujen paketteja, ja kun ne sisältävät satoja ja tuhansia yksityiskohtia, niin siinä kohtaa hallinta, että yksi kansanedustaja pystyisi kaikki kohdat sieltä jotenkin poimimaan ja suhteuttamaan toisiinsa... Joskus siellä voi mennä ohi sellaisia kohtia, mistä olisi ehkä ollut tarpeen käydä keskustelua.

Matkaketjuajattelu ja digitaalisuus siihen liittyen ovat erittäin hyviä ja perusteltuja. Tuen niitä aivan täysin. Nythän on kuitenkin jotenkin niin, että operaattorit eivät ole lähteneet tähän mukaan, ja ehkä kysymys ministerille on se, johtuuko se siitä, että nämä olisi pitänyt standardoida jotenkin, että ne operaattorit sitten voisivat luoda ne järjestelmät, että ne keskustelisivat keskenään, vai mistä on kyse, että meillä joudutaan näitä lippuja ostamaan jokaiseen matkavälineeseen erikseen. Niin kuin täällä on tänään kuultu, niin joskus se niiden lippujen ostaminen on jopa tuskaisen hankalaa, kun olisi kätevää saada niin — muistan semmoisen mainoksen juna—laiva-järjestelystä — että yhdellä lipulla pääset vaihtamaan välineestä toiseen.

Eräänä asiana tässä oli myöskin tietojärjestelmän muutokset, koska meillehän on tulossa siis tietosuoja-asetus [Puhemies koputtaa] sekä tietosuojadirektiivi, joiden muutokset tulevat meillekin.

Yksi asia, puhemies: kun meille tulee puolesta päättäminen, niin se on aika iso tietosuojakysymys, etenkin jos se tulee tälle puolelle, mutta se on tulossa myöskin sote-puolelle, eliikka toisten ihmisten henkilötiedoilla toimimisessa [Puhemies koputtaa] ollaan kyllä isossa kysymyksessä.

16.55 Sari Essayah kd: Arvoisa puhemies! Täällä on tyytyväisyydellä otettu vastaan tämä matkojen yhdisteleminen ja sen hyödyntäminen. Näitä sovelluksia varmasti maailmalta jonkun verran löytyy, ja toivotaan, että siellä sitten parhaita puolia osataan ottaa niistä käyttöön.

Mutta olisin puuttunut toiseen asiaan, mikä tässä isossa pinossa myöskin on, eliikka ammattipätevyyteen. Siitä tietysti kuulee alan yrittäjiltä paljon ehkei niin mairittelevaakaan palautetta siitä, kuinka nämä päivittämiset näissä korteissa monelle yritykselle tuntuvat lähinnä siltä, että ne ovat enimmäkseen lisäkustannusta ja on hankalaa löytää sitten sitä korvaavaa kuljettajaa, ja koetaan, että monesti laatu näissä koulutuksissa on myös sitä luokkaa, että ne huomattavasti pätevämmät henkilöt istuvat oppilaiden joukossa kuin siellä opetuspulpetin takana.

Olisin kysynyt ministeriltä, kun tässä on sanottu: "Ammattipätevyyden jatkokoulutusmerkintöjä kirjataan vuosittain yhteensä 55 000—235 000 kappaletta. Seuraava ammattipätevyyden jatkokoulutuksen suorittamistihentymä tulee olemaan vuosina 2018—2019, kun ammattipätevyyslainsäädännön voimaantullessa suoritettujen ammattipätevyysien uusiminen tulee ajankohtaiseksi." Mitenkähän tähän on mahdettu varautua? Se on melkoinen rypäs sitten sinä vuonna, kun ihmisä on tulossa uusimaan näitä ammattipätevyksiä. Toivoisinkin, että ministerillä olisi siihen kommenttia.

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

Sitten toisaalta hintatiedoista, missä tästä samasta asiasta todetaan täällä, että hintatietoja on aika niukasti ollut saatavilla, ja ajatellaan, että todennäköisesti kurssimuotoisissa jatkokoulutuksissa kilpailutilanne olisi melko hyvä. Mutta onko todellakin niin, että näistä ei ole kattavampaa tietoa saatavissa, koska nämä ovat juuri niitä, mihin sitten yrittäjät kiinnittävät huomiota, että kallista on? Esimerkiksi naapurimaissa ilmeisesti [Puhemies koputtaa] näitten koulutusten hinta on huomattavan paljon halvempi.

16.58 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on nimenomaan mahdollistavaa lainsäädäntöä ja hyvinkin edistysellistä koko Euroopassa, se on huomattava.

Tässä muutamassa puheenvuorossa kiinnitettiin aivan aiheesta huomiota nimenomaan ammattipätevyyksiin liikenteessä. Käsittääkseni hallituksen esityksessä kaikki kuljetushenkilöiden pätevyksiä ja koulutusta koskevat säädökset kootaan nyt tähän liikennepalvelulakiin ja tieliikenteen luvista päätettiin käytännössä jo siinä ensimmäisessä osassa. Nyt kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevydet säilytetään nykyisessä toimintamallissa, jossa ammattipätevyys saavutetaan osallistumalla määrämuotoiseen koulutukseen. Raideliikenteessä henkilöstön pätevyysvaatimukset kohdistuvat jatkossa veturinkuljettajiin, ja merenkulussa laivapätevydet ovat vahvasti kansainvälisten sopimusten säätelemiä. Ilmailulaissa säilytetään mahdollisuus kansalliseen sääntelyyn nimenomaan kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta. Näin olen itse täältä papereista lukenut ja uskon, että näin mennään. Itse myöskin toivon, että ne ammattipätevydet ovat sillä tasolla, että liikenneturvallisuus nimenomaan on se ykkösasia, mihin kiinnitetään huomiota.

16.59 Sari Essayah kd: Arvoisa puhemies! Pyysin vielä toisen puheenvuoron, kun huomasin olleeni kiittämättä ministeriä siitä, että täältä löytyy tällainen minun mielestäni tärkeä asia. Kun me poliitikot paljon kierrämme tuolla toreilla, niin olemme monilta torimyyjiltä saaneet hämmentyneitä kysymyksiä siitä, miksi heitä koskee tämä ammattipätevyyskorttien uudistamisvaatimus. Täällähän on nyt todettu, täällä ovat nämä poikkeamat: "jos kuljetetaan omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen pääasiallinen tehtävänsä". Näistä poikkeuksista viimeksi mainittu, tietysti paikassa myytävien tavaroiden kuljettaminen, on kansallinen, eli tämä ei tule direktiivistä, tämä on ihan siellä ministeriössä tehty. Kiitoksia tästä.

Minä uskon, että tämä on semmoinen käytännön arkijärjen tyyppinen poikkeama ja että monet ovat ihmetelleet, että hyvänä aika, jos kuljettaa niitä omia myytäviä tuotteita — jollakin ne voivat olla vaikka patalappuja tai sukkia tai kintaita tai mitä tahansa hyvin pieniä käsityötuotteita, joita myydään pienellä katteella, ja se on ehkä enempikin elämäntapa tai joillekin sellainen, että mennään joulumyyjäisiin ja vastaaviin — ja sitten näitten henkilöitten on pitänyt näitä suorittaa, niin tämä on minun mielestäni äärimmäisen hyvä poikkeama, mikä tänne on lisätty.

17.00 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa puhemies! Todellakin, tämä ammattipätevyystulkinta sisältää monta tärkeää poikkeamaa, ja ne on hyvä lukea sieltä, liittyen tavaraliikenteeseen taikka henkilöliikenteeseen. Linja-autojenkin osalta siellä on poikkeamia, ja niitä monet perheet voivat hyödyntää. Jos on suurempi perhe, lapsilukumäärä on isompi, niin voi linja-autolla viedä omaa perhettään, kun ei se ole korvausta vastaan olevaa liikennettä ynnä muuta.

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

Itse erityisesti vielä haluaisin korostaa ammattipätevyyden ja turvallisuuden merkitystä, mutta edustaja Essayah otti esille tämän mahdollisen ruuhkautumisen koulutuksessa muutamana vuoden päästä. Sehän hyvin pitkälle muun muassa johtuu siitä, että tämä ammattipätevyyskouluttautuminen on vasta muutamana vuoden Suomessa ollut — 2014 muistaakseni oli aika sellainen sesonkivuosi, milloin näitä koulutuksia paljon tehtiin — ja siihen siirtymäaikaan mennessä, kun se viiden vuoden välein uusitaan, se väkisin ruuhkautuu. Mutta siinähan toivoisin, että tähän saataisiin joustoa siltä osin, että kenties tässä viiden vuorokauden kouluttautumisessa voitaisiin hyödyntää niitä ihmisiä, jotka ovat todellakin päivittäin ammattiliikenteessä kuljettajana. Valitettavan usein saattaa olla tilanne niin, että se koulutettava on pätevämpi kuin itse kouluttaja, koska näitä koulutuksia suorittavat hyvin nuoretkin pienellä kokemuksella, kenties liikenteenopettajat, jotka ovat juuri koulutuksen saaneet suoritettua, ei minkäänlaista ammattiliikennekokemusta tien päältä. Näissä koulutuksissa on valtavasti kirjavuutta niin pätevyyden kannalta kuin myös hinnan kannalta, ja se on se iso, haasteellinen asia. Toivoisin, että valmistelun aikana voitaisiin tästä vielä käydä laaja keskustelu.

17.02 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Haluan kiittää näistä palautteista ja myöskin eväyksistä tulevaan valmisteluun. Nostaisin esille muutamia näkökulmia, joita tässä keskustelussa on tullut esille.

Olemme pyrkineet vastaamaan siihen huoleen, mikä liittyy pienten ja keskisuurten yritysten mahdollisuuteen olla mukana tässä kehityksessä. Siinä on Liikennevirastolla velvollisuus huolehtia digitalisaation ja avoimen tiedon osalta tästä palvelusta, joka mahdollistaa sitten sen, että pk-yritykset pystyvät olemaan tässä palvelussa aktiivisesti kehittämisessä mukana.

Samalla olemme pyrkineet harkitsemaan, mitkä ovat sellaisia asioita, jotka vaativat standardisointia, ja mitkä ovat sellaisia asioita, jotka vaativat sitten sen, että toimijat löytävät yhteiset mallit. Tässä markkinan kehittymisessä tulee tapahtumaan niin nopeaa muutosta, että olemme halunneet myöskin jättää tilaa toimijoiden väliselle yhteistyölle ja siitä sitten löytää kehityksen edistysaskeleita.

Edustaja Pakkasen esille nostamat pätevyysvaatimukset, niihin liittyvät huolenaiheet sekä tieliikenteen jatkokoulutusvaatimukset ja tarpeelliset kevennykset ovat ehdottomasti asioita, joita tulee viedä eteenpäin. Nyt meillä on ollut pikkuisen se tilanne, että ammatillisen koulutuksen reformi on tässä kulkenut rinnakkain, ja EU:ssa on vielä pikkuisen asiat kesken, jolloin olemme lähteneet siitä, että liikennepalvelulain kolmannessa vaiheessa tulemme käsittelemään vielä kertaalleen laajasti pätevyyskysymyksiä siltä osin kuin niissä ovat vielä ne edessä olevien muutosten mahdollisuudet, joita EU:sta tulee, ja joissa sitten myöskin ammatillisen koulutuksen muutokset ovat. Mikään ei estä sinänsä jo tässä vaiheessa myöskin niiden asioiden käsittelemistä.

Kun puolesta-asiointi on todellakin iso muutos tässä lain kokonaisuudessa, niin olemme halunneet huolehtia siitä, että henkilötietojen ja käyttäjätilien välistä tiedonsiirtoa tapahtuisi mahdollisimman vähän ja että niiden on oltava olemassa olevia sen sijaan, että edellytetään uusien synnyttämistä. Tässä pyritään myöskin huolehtimaan, että aidosti noudatetaan sekä tietosuoja-asetuksen henkeä että myöskin siihen liittyviä vaatimuksia.

Todellakin on ihan selvää, että me haluamme huolehtia siitä, että meidän liikenneturvalisuutemme olisi maailman huippua, ja tästä me emme tule tinkimään missään olosuhteissa. Sen hengessä pyritään myöskin huolehtimaan, että niitä koulutus- ja pätevyysvaatimuk-

Punkt i protokollet PR 110/2017 rd

sia, joita tähän on kirjattu, myöskin noudatetaan. Samalla on myöskin tärkeää huolehtia siitä, että koulutuksessa päästään yksilöllisempiin ratkaisuihin ja että me emme tee järjestelmästä liian raskasta myöskään yrittäjille. Tätä tasapainoa on esityksessä pyritty edistämään. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet och ekonomiutskottet ska lämna utlåtande till.