

LAINSÄÄDÄNNÖN ARVIOINTINEUVOSTO

Lausunto Dnro: VNK/300/32/2017

Pvm 8.8.2017

Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnos sisältää kuvaukset nykytilasta, esityksen tavoitteista, kohderyhmistä ja ehdotetuista toimenpiteistä. Esitysluonnoksessa on tunnistettu ja kuvattu uudistuksen keskeisiä vaikutusalueita ja vaikutusmekanismeja. Taloudellisia vaikutuksia koskevasta kuvauksesta ilmenevät keskeisimmät vaikutukset, niiden kohdentuminen ja karkea suuruusluokka.

Esitysluonnoksen keskeisimmät kehittämiskohteet ovat:

- i) Esitysluonnoksen taloudellisia vaikutuksia koskevasta määrällisistä arvioista tulisi esittää yhteenveto, esimerkiksi taulukkomuodossa. Lisäksi arvioita eri tahojen kokemista hyödyistä ja kustannuksista sekä vaikutusten keskinäisistä riippuvuuksista tulisi täsmentää.
- ii) Yritysvaikutuksia tulisi arvioida tarkemmin erikokoisten yritysten näkökulmasta.
- iii) Uudistuksen vaikutusten seurannasta ja jälkiarvioinnista tulisi esittää kuvaus.
- iv) Määrällisiin arvioihin liittyvien epävarmuuksien vuoksi vaikutukset tulisi esittää vaihteluvälien avulla.
- v) Yhteiskunnalliset vaikutukset –jaksossa tulisi nostaa selkeämmin esille uudistuksen konkreettinen vaikutus, esimerkiksi tietosuojan näkökulmasta. Esitysluonnoksen vaikutusarvioissa tulisi myös käsitellä tarkemmin tiedon avaamiseen liittyviä ongelmia ja riskejä.

Arviointineuvosto suosittelee, että puutteet hallituksen esitysluonnoksen vaikutusarvioissa korjataan ennen hallituksen esityksen antamista.

1. Hallituksen esitysluonnoksen keskeinen sisältö¹

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinasääntely on jakautunut useaan eri säädökseen. Kokoamalla sääntely yhteen lakiin voitaisiin liikenteen palvelumarkkinoita helpommin tarkastella yhtenä kokonaisuutena, ja arvioida sääntelyn tarkoituksenmukaisuutta ja toimijoiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Esityksellä edistettäisiin myös paremman ja sujuvamman sääntelyn tavoitteita. Liikenteen sääntely pohjautuu vahvasti kansainvälisiin sopimuksiin, standardeihin, suosituksiin ja muihin kansainvälisiin järjestelyihin, sekä Euroopan unionin (EU) lainsäädäntöön. Ehdotuksessa yhtenäistettäisiin ja linjattaisiin eri liikennemuotoja koskevia säännöksiä tämän viitekehysten puitteissa.

Liikenteen palveluista annetun lain tavoitteiden toteuttamista varten tarvitaan tietojen avaamista ja avointen rajapintojen kautta tapahtuvaa asiointia. Tietojen avaamista jatkettaisiin liikkumispalveluiden käyttöä koskevan tiedon osalta niin, että Liikennevirastolle asetettaisiin velvoite avata saamansa palveluiden käyttöä kuvaavat tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta sellaisessa muodossa, että niitä ei pystytä yhdistämään yksittäisiin käyttäjiin, palveluntarjoajiin tai palveluihin. Yhtenäisten matkaketjujen ja yhdistettyjen palveluiden tarjoamismahdollisuuksia puolestaan helpotettaisiin edelleen mahdollisuudella kytkeä palvelukokonaisuuteen tie- ja raideliikenteen lisäksi lento- ja meriliikenteen matkalippuja, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia. Tämä toteutettaisiin niin, että henkilö voisi sallia sen, että kolmas osapuoli asioisi hänen puolestaan hänen käyttäjätileillään eri palveluissa.

Liikenteen rekistereiden kokonaisuudistuksen avulla mahdollistettaisiin rekistereissä olevan suuren tietopääoman hyödyntäminen uudella tapaa. Keskeistä uudistuksessa olisi rekisteritietojen luovutuskäytäntöjen uudistaminen digitalisaation mahdollistamalla ja vaatimalla tavalla. Ehdotuksessa säädettäisiin yhdestä liikenneasioiden rekisteristä, jossa olisi tietoja toiminnanharjoittajaluvista, liikennevälineistä sekä liikenteen henkilöluvista. Ehdotus sisältäisi säännökset rekisteriin tallennettavista tiedoista, niiden säilytysajoista ja luovuttamisesta. Sillä mukautettaisiin henkilötietojen osalta EU:n yleisen tietosuojasetuksen säännöksiä kansallisesti asetuksen sallimalla tavalla.

Ilmailun osalta lakiin otettaisiin mukaan ilmailulain (864/2014) markkinoille pääsyä koskevia säännöksiä. Keskeiset sisällölliset muutokset koskevat säännölliselle lentoliikenteelle asetettavaa julkisen palvelun velvoitetta, jonka osalta toimivalta siirtyisi vuoden 2019 alusta Liikennevirastolta maakunnille. Laissa säilytettäisiin mahdollisuus kansalliseen sääntelyyn kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin luvanvaraista lentotoimintaa sekä lentomiestien pätevyksiä ja kouluttamista koskevat säännökset. Esityksessä sujuvoitettaisiin markkinoillepääsyä koskevien organisaatio- ja henkilölupien kansallista lupaprosessia ja mahdollistettaisiin EU-sääntelyn mukaisesti ilmoituksenvarainen toiminta lentotyössä ja lentomiestienkoulutuksessa myös kansallisesti.

¹ Tämä osa on koostettu suurin lainauksin hallituksen esitysluonnoksen "Esityksen pääasiallinen sisältö"-jaksosta.

Merenkulun osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetusta laista (122/1919) merenkulun vapautta täsmentävä säännös kabotaasiliikenteestä ja ulkomaisille aluksille myönnettävistä poikkeusluvista. Poikkeuslupien myöntäminen siirrettäisiin ministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Laivaväen pätevyysvaatimukset siirrettäisiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetusta laista tähän lakiin, ja samalla sääntelyä selkiytettäisiin eräiltä osin. Ehdotuksen mukaan merimieslääkärjärjestelmän hallinnointi siirrettäisiin Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastolta Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka vastuulla ovat jo ilmailun lääkäri- ja rautateiden lääkäri- ja psykologijärjestelmän hallinnointi, ja joka ohjeistaa lääkäreitä tieliikenteen ajoneuvon kuljettajan ajoterveyden arvioimisessa. Esitys sisältäisi myös ehdotuksia merenkulun koulutusjärjestelmän kehittämisestä. Tältä osin kyseessä on kansainvälisten vaatimusten täytäntöönpanosta.

Voimassa olevasta rautatielaista siirrettäisiin rautateiden markkinoillepääsyä ja rautatieyritykseltä vaadittavaa toimilupaa koskevat säännökset osaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Toimiluvan myöntäisi jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto liikenne- ja viestintäministeriön sijasta. Esityksessä ehdotetaan, että rautatiejärjestelmän kuljettajien kelpoisuutta koskevat säännökset siirretään liikenteen palveluista annettavaan lakiin. Vaatimukset perustuvat vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin. Sääntelyä kevennetään siltä osin kuin se ei perustu direktiiviin. Liikenteen palveluista annettavassa laissa säädettäisiin ainoastaan rautatiejärjestelmän kuljettajista. Muita rautatiejärjestelmässä suoritettavia turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä hallinnoitaisiin jatkossa rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmillä, eikä niistä enää säädettäisi lailla. Toimivalta antaa alemmanasteisia normeja siirrettäisiin kokonaisuudessaan Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Tieliikenteen osalta lakiin tuotaisiin sisällöltään sellaisinaan tieliikennelaista (267/1981) säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista sekä yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettu laki (349/2013). Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain kansainvälistä tieliikennettä koskevia säännöksiä täydennettäisiin eräistä kansainvälisistä kuljetuksista annetun lain säännöksillä (440/2000). Näin saataisiin ammattimaista tieliikennettä koskevat säännökset mahdollisimman keskitetyksi samaan lakiin. Lisäksi esityksellä toimeenpannaan maakuntalaki siirtämällä julkisen liikenteen järjestämisen tehtävät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta perustettaville maakunnille.

2. Arvio esitysluonnoksen vaikutusarvioinneista

2.1. Yleisiä havaintoja ja arvioita

Arviointineuvosto tiedostaa, että esitysluonnos liittyy laajempaan uudistuskokonaisuuteen, mikä vaikeuttaa esitysluonnoksen vaikutusten arviointia. Yksittäisissä esitysluonnoksissa tulisi kiinnittää huomiota vaikutusarvioiden systemaattiseen ja yhtenäiseen esitystapaan, koska se on perusedellytys kokonaiskuvan saamiseksi uudistuksen vaikutuksista.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnos sisältää yleisen kuvauksen nykytilasta, esityksen tavoitteista, kohderyhmistä ja ehdotetuista toimenpiteistä. Esitysluonnoksessa on myös tunnistettu ja kuvattu uudistuksen keskeisiä vaikutusalueita ja vaikutusmekanismeja.

Arviointineuvosto pitää myönteisenä, että esitysluonnoksessa esitetään määrällisiä arvioita merkittävimmiksi oletetuista vaikutuksista. Esitysluonnos jättää kuitenkin myös toivomisen varaa, erityisesti vaikutusarvioita koskevien laskelmien taustaoletusten kuvauksen tarkkuuden osalta.

Esitysluonnoksen kansainvälisiä käytäntöjä koskeva kuvaus koostuu raideliikennettä koskevaa jaksoa lukuun ottamatta pääosin EU-lainsäädännön asettamien velvoitteiden tarkastelusta. Esitysluonnoksesta ei ilmene, miten kansainväliset esimerkit ja reformit ovat vaikuttaneet esitysluonnoksessa esitettyihin toimenpiteisiin.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnoksen kansainvälisiä käytäntöjä koskevassa käsittelyssä tulisi tuoda esiin eri maiden käytäntöihin ja uudistuksiin liittyviä kokemuksia, joita voidaan hyödyntää esitysluonnoksen perusteluissa ja vaikutusten arvioinnissa. Esitysluonnosta tulisi täydentää näiltä osin.

Arviointineuvosto katsoo, että vaihtoehtoisia toteuttamistapoja tulisi käsitellä tarkemmin merkittävimpien ehdotusten osalta, esimerkiksi tietojen avaamista koskevan ehdotuksen kohdalla.

Arviointineuvosto pitää myönteisenä, että esitysluonnoksen vaikutusten kuvaamisessa noudatetaan oikeusministeriön vaikutusarviointia koskevassa ohjeistuksessa kuvattua vaikutusalueiden ryhmitteilyä². Myönteistä on myös, että esitysluonnos sisältää viittauksia tutkimuksiin, joiden avulla vaikutusarvioita perustellaan.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnoksessa tulisi esittää tarkemmin hallituksen tavoitteet avoimeen tietoon liittyen, sekä linjaukset avoimen datan periaatteista ja tavoitteista. Asiaan viitataan esitysluonnoksessa vain ohimennen.

2.2. Taloudelliset vaikutukset

Esitysluonnoksessa esitetään laadullisia ja määrällisiä arvioita vaikutuksista kotitalouksille, yrityksille, julkiseen talouteen sekä kansantalouteen. Tärkeimpinä kotitalouksiin kohdistuvina vaikutuksina mainitaan nykyistä alhaisemmat kuljetuspalvelujen hinnat ja viranomaispalveluihin liittyvän asiointin nopeutuminen. Myönteisten vaikutusten arvioidaan syntyvän ennen muuta julkisen sektorin tietojen avaamisesta kansalaisten ja yritysten käyttöön, ja sen seurauksena syntyvästä uudesta ja parantuvasta palvelutarjonnasta. Hyötyjen suuruusluokkaa havainnollistetaan määrällisillä laskelmilla kymmenen vuoden ajalta nykyarvoon diskontattuna.

² Säädosehdotusten vaikutusten arviointi: Ohjeet, oikeusministeriön julkaisu 2007:6, http://www.oikeusministerio.fi/fi/index/julkaisut/julkaisuarkisto/200706saadosehdotustenvaikutustenarviointi.ohjeet/Files/Saadosehdotusten_vaikutusten_arviointi_Ohjeet.pdf

Yrityksiin kohdistuvina keskeisimpinä vaikutuksina esitysluonnoksessa esitetään avoimen datan mahdollistamat uudet tavara- ja palveluinnovaatiot, yritysten liikevaihdon kasvu ja viranomaisasiointin nopeutuminen. Osasta vaikutuksia esitetään määrällisiä arvioita kymmenen vuoden ajalta nykyarvoon diskontattuna.

Julkiseen talouteen liittyvinä vaikutuksina mainitaan tietotalle työllistyvien uusien henkilöiden maksamat verot ja yritysten yhteisöverot. Vaikutuksesta ei esitetä määrällisiä arvioita. Sen sijaan määrällisiä arvioita esitetään julkiselle sektorille syntyvistä uusien tietojärjestelmien perustamisesta aiheutuvista kustannuksista ja asiakasmaksutulojen supistumisesta.

Kansantaloudellisia vaikutuksia arvioidaan esitysluonnoksessa yleisellä tasolla. Esitysluonnoksen merkittävimpien taloudellisten vaikutusten arvioidaan liittyvän liikenteen rekisteritietojen avaamisesta syntyviin hyötyihin. Tähän liittyen määrällisenä arviona esitetään EU:n komissiolle tehtyyn raporttiin pohjautuva laskelma, jonka mukaan potentiaalinen hyöty nykyisille palvelujen käyttäjille ja yrityksille olisi noin 193 miljoonaa euroa vuodessa. Tämän lisäksi esitysluonnoksessa arvioidaan, että uudesta yritystoiminnasta voisi syntyä vuositasolla 100-200 miljoonan euron hyödyt. Tiedon avaamisen yhteiskuntataloudellisten hyötyjen arvioidaan olevan (Maailman talousfoorummin raportteihin viitaten) 1-2 miljardia euroa vuodessa.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnoksen taloudellisia vaikutuksia koskevasta kuvauksesta ilmenevät yleisellä ja paikoin yksityiskohtaisella tasolla keskeisimmät vaikutukset, niiden kohdentuminen ja suuruusluokka. Taloudellisten vaikutusten kokonaisuutta ja eri tahojen kokemien hyötyjen ja kustannusten välisiä riippuvuuksia tulisi kuitenkin vielä tarkentaa.

Arviointineuvosto pitää myönteisenä, että esitysluonnoksessa arvioidaan vaikutuksia myös määrällisestä näkökulmasta ja että euromääräisiä vaikutuksia arviotaessa vaikutukset on raportoitu kymmenen vuoden jaksolta nykyarvoon³ muutettuna. Myönteistä on myös, että esitysluonnoksessa on arvioitu paitsi suoria myös epäsuoria vaikutuksia, kuten asiointin helpottumisesta saatavaa aikasäästöä. Välillisten vaikutusten arviointi on tärkeää, koska epäsuorat vaikutukset voivat olla merkittäviä. Välillisten vaikutusten arviointiin liittyy kuitenkin usein suurempaa epävarmuutta kuin suorien vaikutusten arviointiin, jolloin käytettyjen laskuoletusten avaamiseen ja laskelmiin liittyvän epävarmuuden kuvaamiseen (esimerkiksi vaihteluvälien avulla) tulee kiinnittää huomiota.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnoksessa tulisi esittää yhteenveto taloudellisia vaikutuksia koskevista määrällisistä arvioista. Vaikutusten kokoaminen yhteen, esimerkiksi taulukkomuotoon, helpottaisi kokonaiskuvan saamista vaikutuksista ja toisi selkeämmin esille potentiaalisten hyötyjen ja kustannusten väliset keskinäisriippuvuudet ja nettovaikutuksen. Vaikutuksia kuvattaessa tulisi myös huolehtia siitä, että määrällisten vaikutusten arviointi on tasapainossa niin, että yhdelle taholle aiheutuva mahdollinen vaikutus käsitellään myös mahdollisen toisen osapuolen näkökulmasta (mikäli sellainen on). Kun esitysluonnoksessa esimerkiksi arvioidaan julkisen sektorin menettävän asiakasmaksuja viisi miljoonaa euroa, tulisi samalla ottaa huomioon, että palveluja käyttävät asiakkaat (yksityishenkilöt, yritykset) hyötyvät hintojen laskusta. Nettonäkökulmasta aiemmin maksulli-

³ Laskelmissa käytetylle diskonttokorolle (5 prosenttia) olisi suositeltavaa esittää perustelu.

sen datan muuttuminen ilmaiseksi ei siis suoraan ole kustannus eikä hyöty. Toinen vastaavanlainen esimerkki liittyy esitysluonnoksessa esitettyyn arvioon, jonka mukaan mahdollisuus hyödyntää kuljettajien lupakirjojen hankinnassa aiemmin toimitettuja tietoja (kuten valokuvia) useissa lupahakemuksissa, säästäisi lupia hakevien kuluja noin miljoonan euron verran. Tällöin tulisi kuitenkin huomioida, että valokuvausliikkeiden myynti vähenisi. Esitysluonnosta tulisi korjata näiltä ja muilta vastaavilta osin. Kaiken kaikkiaan on tärkeää, että eri tahojen kokemat merkittävimmät hyödyt ja kustannukset tuodaan esitysluonnoksessa esiin, mutta samalla on huolehdittava siitä, että eri hyöty- ja kustannuserät tulevat riittävästi huomioon otetuiksi.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnoksen vaikutusarvioissa tulisi käsitellä tarkemmin tiedon avaamiseen liittyviä ongelmia ja riskejä. Lisäksi avoimen datan vaikutusten syntymekanismeja, kuten kuluttajien ja yritysten hyötyjen muodostumista, tulisi esitysluonnoksessa selkeyttää⁴. Lisäksi asian käsittelyssä tulisi kuvata huolellisemmin, mitä esteitä avoimen datan hyödyntämisessä voi olla ja miten lakiesitysluonnos vähentää riskejä siitä, että tavoiteltuja vaikutuksia ei saataisikaan⁵.

Arviointineuvosto katsoo, että esitettyihin määrällisiin vaikutuksiin sisältyvien epävarmuuksien vuoksi arviot tulisi esittää vaihteluvälien avulla.

Arviointineuvosto katsoo, että yritysvaikutukset erikokoisiin yrityksiin ovat jääneet esitysluonnoksessa vähälle huomiolle. Esitysluonnosta tulisi täydentää tältä osin.

Arviointineuvosto katsoo, että uudistuksen vaikutuksia tulisi seurata ja huolehtia siitä, että vaikutusten jälkikäteisarviointi olisi mahdollista⁶. Uudistuksen vaikutusten seurannasta ja jälkikäteisarvioinnista tulisi olla kuvaus esitysluonnoksessa.

2.3. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esitysluonnoksessa arvioidaan, että ehdotettavilla toimenpiteillä olisi vain vähän vaikutuksia viranomaisille. Tiedon saatavuuden parantamiseen liittyvistä toimenpiteistä aiheutuisi vaikutuksia lähinnä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Muutokset vaatisivat tietojärjestelmäinvestointeja, joista syntyi aluksi kuluja mutta pidemmällä aikavälillä tiedon käytön automatisoinnin ja omadataan perustu-

⁴ Avoimen datan vaikutusten mittareita ja tietolähteitä käsittelevät esimerkiksi Koski ym. (2017): Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2017, <http://vnk.fi/julkaisu?pubid=18703>; Koski (2015): Avoimen tiedon vaikuttavuus – esitutkimus. Valtiovarainministeriön julkaisuja 15a/2015, <http://vm.fi/julkaisu?pubid=5201>.

⁵ Avoimen datan vaikuttavuutta käsittelee esimerkiksi Ubaldi, B. (2013), "Open Government Data: Towards Empirical Analysis of Open Government Data Initiatives", OECD Working Papers on Public Governance, No. 22, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/5k46bj4f03s7-en>. Riskeinä Ubaldi mainitsee yksityisyyden suojan, sekä erilaiset tekniset sekä juridiset kysymykset, jotka on ratkaistava jotta haluttuja vaikutuksia voidaan saada.

⁶ Koski ym. (2017) esittävät kattavan kuvauksen seurantaan sopivista mittareista ja jälkikäteisarvioinnin edellytyksistä.

van toiminnan arvioidaan vähentävän viranomaistyötä ja säästävän kustannuksia. Lisäksi liikenteen tietojen arkistointi aiheuttaisi lisäkustannuksia.

Julkisen liikenteen viranomaisiin liittyvinä vaikutuksina mainitaan tehtävien ja henkilöstön siirtyminen maakunnille. Tähän liittyisi muun muassa julkisen liikenteen järjestäminen ja ilmailun julkisen palvelun velvoite. Merenkulun osalta Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin arvioidaan kohdistuvan sekä työmäärää lisääviä että vähentäviä vaikutuksia, jolloin nettovaikutus jää epäselväksi. Tieliikenteen osalta esitysluonnoksella ei arvioida olevan viranomaisvaikutuksia.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnoksesta saa pääosin riittävän käsityksen viranomaisvaikutuksista. Vaikutuksia kuvataan lähinnä laadullisesti mutta myös määrällisiä arvioita esitetään. Vaikutusten kuvaus on jonkin verran päällekkäistä taloudelliset vaikutukset –jaksossa esitettyjen arvioiden kanssa.

Arviointineuvosto katsoo, että HSL-kuntayhtymän laajentumisen osalta esitetään Tuusulan ja Siuntion järjestelmään liittymisen kustannukset, mutta hyödyistä todetaan vain yleisesti kustannustehokkuuden paraneminen. Myös hyödyt tulisi pyrkiä arvioimaan määrällisesti. Vaikutukset tulisi esittää taloudelliset vaikutukset –jaksossa, vaikutuksina kunnille.

2.4. Ympäristövaikutukset

Esitysluonnoksessa arvioidaan, että ehdotettavilla toimenpiteillä olisi myönteisiä ympäristövaikutuksia. Vaikutuksia arvioidaan päästövähennyksinä ja euroiksi muutettuna EU:n komissiolle tehtyyn raporttiin tukeutuen.

Arviointineuvosto pitää myönteisenä, että esitysluonnoksessa arvioidaan ympäristövaikutuksia paitasi laadullisesti myös määrällisten indikaattorien avulla. Esitettyjä vaikutuksia tulisi kuitenkin tarkentaa muun muassa selkeyttämällä erot tämän esitysluonnoksen vaikutusten ja laajempien liikennettä ja jakamistaloutta koskevien vaikutusten välillä.⁷

2.5. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esitysluonnoksessa esitettävien toimenpiteiden arvioidaan parantavan viranomaistoiminnan läpinäkyvyyttä kansalaisille ja nopeuttavan viranomaisasiointeja ja asioiden käsittelyä. Esitysluonnoksella ei arvioida olevan vaikutuksia tasa-arvo- tai yhdenvertaisuusnäkökulmista.

⁷ Esitysluonnoksessa esitetään jaksossa 4.1.3.1 EU:lle tehtyyn raporttiin pohjautuen arvio, jonka mukaan uudistuksen seurauksena syntyvien uusien tieto- ja lippujärjestelmien aikaansaama vuotuinen hyötypotentiaali olisi 193,1 miljoonaa euroa. Tästä päästövähennysten arvo olisi vajaat 10 miljoonaa euroa. Toisaalta jaksossa 4.3.1. arvioidaan samaan lähteeseen viitaten, että esitysluonnoksen toimenpiteistä seuraavilla liikenteen kulkumuotojakauman muutoksilla olisi saatavissa 55,2 miljoonan euron vuosittainen hyöty päästöjen vähennyksestä. Näiden eri lukujen keskinäistä yhteyttä on lukijan vaikea arvioida esitysluonnoksen kuvauksen perusteella.

Esitysluonnoksen yhteiskunnallisina vaikutuksina tuodaan esiin myös uudistuksen seurauksena syntyvä uusi liiketoiminta tutkimukseen, kehitykseen ja liikkumispalveluihin liittyen. Ilmailua, merenkulkua ja raideliikennettä koskevien muutosten ei arvioida vaikuttavan merkittävästi työllisyyteen ja työelämään. Vaikutusten yrityksiin arvioidaan olevan pääosin positiivisia. Esitysluonnoksen vaikutuksia tietosuojaan käsitellään hyvin yleisellä tasolla.

Arviointineuvosto katsoo, että esitysluonnoksessa käsitellään yhteiskunnallisia vaikutuksia varsin laaja-alaisesti eri näkökulmista. Asian käsittely on eri näkökulmien osalta riittävä, mutta ongelmana on vaikutusten kiteytys. Esitysluonnoksen vaikutusten arvioinnista ei esimerkiksi riittävästi selviä, paranisiko vai heikkenisikö asiakkaiden tietosuoja nykyisestä. Esitysluonnosta tulisi täydentää tietosuoja koskevien vaikutusarvioiden osalta.

3. Muut asiat

Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto on annettu luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi, jonka liikenne- ja viestintäministeriö toimitti arviointineuvoston käyttöön sähköpostitse 5.7.2017.

Helsingissä 8. elokuuta 2017

Leila Kostiainen

Lainsäädännön arviointineuvoston puheenjohtaja

Antti Moisio

Lainsäädännön arviointineuvoston sihteeri