

17.6.2016

Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaaresta**Tiivistelmä**

Arviointineuvoston näkemys on, että liikennekaarta koskeva hallituksen esitys sisältää pääosin kattavan kuvauksen esityksen keskeisistä tavoitteista ja toimenpiteistä. Esitysluonnoksen perusteella saa yleisellä tasolla käsityksen ehdotuksen potentiaalisista vaikutuksista.

Esityksen keskeisimmät puutteet ovat seuraavat:

- i) Esitysluonnoksessa ei ole esitelty tai arvioitu vaihtoehtoisia tapoja saavuttaa esitykselle asetetut tavoitteet,
- ii) Esityksen vaikutusarvioiden tulisi sisältää huolellisempi analyysi ja kuvaus esitettävien toimien keskeisistä hyödyistä ja kustannuksista, niiden kohdentumisesta kuluttajiin ja yrittäjiin, sekä arvio vaikutusten suuruudesta,
- iii) Esitysluonnoksessa ei arvioida taloudellisia vaikutuksia käytännössä lainkaan euromääräisesti,
- iv) Hallituksen esityksen vaikutuksia koskevat arviot ja keskeinen materiaali tulisi esittää oikeusministeriön vaikutusarvio-ohjeiden mukaisesti jaoteltuna,
- v) Liikennekaariesityksen vaikutusarviot eivät kata kaikkia olennaisia näkökulmia. Esimerkiksi vaikutukset pk- ja mikroyrityksille ovat jääneet arvioimatta, samoin digitaalisuuden hyötyjen vaikutukset siihen väestöryhmään, joka ei vielä näitä palveluja kykene täysin hyödyntämään.

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

1. Hallituksen esityksen keskeinen sisältö¹

Liikennekaariesityksessä liikennemarkkinoiden sääntely esitetään koottavaksi yhtenäiseksi liikennekaareksi. Lakiesityksen tavoitteena on keventää sääntelyä, edistää uusien palvelumallien syntymistä, edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteen toimivuutta. Liikennekaarella pyritään lisäksi edistämään uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa sekä luomaan edellytyksiä uusille liiketoimintaideoille.

¹ <http://www.lvm.fi/liikennekaari>

Liikennekaari toteutetaan kolmessa vaiheessa. Liikennekaaren ensimmäisen vaiheen tavoitteena on mahdollistaa henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistäminen nykyistä paremmin. Valmistelussa tavoitteena on myös turvata julkisen ohjauksen keinot tilanteisiin, joissa markkinaehtoisia liikennepalveluja ei voida pitää riittävinä.

2. Lainsäädännön arviointineuvoston arvio esityksen vaikutusarvioinneista

2.1 Yleisiä havaintoja ja arvioita

Arviointineuvosto katsoo, että hallituksen esityksissä tulee esittää perusteltu näkemys siitä, kuinka esityksessä kuvatuilla toimenpiteillä saavutetaan asetetut tavoitteet. Lisäksi tulisi punnita vaihtoehtoisia tapoja saavuttaa tavoitteet. Liikennekaariesityksessä eri toteuttamisvaihtoehtojen arviointi on jäänyt vähälle huomiolle.

Arviointineuvosto katsoo, että esityksen vaikutusarvioiden tulisi sisältää huolellisempi analyysi ja kuvaus esitettävien toimien keskeisistä hyödyistä ja kustannuksista, niiden kohdentumisesta kuluttajiin ja yrittäjiin, sekä arvio vaikutusten suuruudesta.

Liikennekaariesityksessä esitettyjen toimenpiteiden kaltaisten toimien hyötyjä ja kustannuksia on esimerkiksi taksimarkkinoita koskevien ehdotusten osalta mahdollista kuvata ja analysoida sekä kvantitatiivisesti että laadullisesti esityksessä tehtyä kuvausta selvästi tarkemmin. Vaikutusarvioissa ei tulisi esittää väitteitä vaikutusten suuruudesta ilman, että argumentointi perustuu huolellisesti kuvattuun omaan analyysiin tai lähdeaineistoon.

Vaikutusten esittämistapa

Esitysluonnoksessa ei arvioida taloudellisia vaikutuksia käytännössä lainkaan euromääräisesti.

Arviointineuvosto katsoo, että taloudellisia vaikutuksia koskevat arviot tulisi esittää ensisijassa euromääräisesti ja toissijaisesti laadullisesti. Euromääräiset tiedot tulisi esittää joko yksittäisinä lukuina tai vaihteluvälin avulla (ala- ja yläraja). Laskelmissa on otettava huomioon sekä välittömät että välilliset vaikutukset. Kuvauksen yhteydessä tulisi myös aina esittää arvio laskelmiin sisällyvistä epävarmuustekijöistä.

Arviointineuvosto katsoo, että arvioinnin tulee keskittyä merkittävimpiin vaikutuksiin. Hallituksen esityksen taloudellisten vaikutusten arvioinnin perusteella pitäisi pystyä vähintään karkealla tasolla päättämään ylittävätkö lain hyödyt siitä aiheutuvat kustannukset. Toisaalta ellei euromääräisiä arvioita pystytä esittämään, on esitettävä avoimesti perustelut tälle valinnalle.

Arviointineuvosto pitää myönteisenä, että lakiesityksen perusteluissa on pyritty hyödyntämään taloustieteellistä argumentointia, kuten epäsymmetristä informaatiota ja transaktiokustannuksia koskevaa analyysiä. Toisaalta tämä lähestymistapa jää nyt pintapuoliseksi.

Hallituksen esityksen vaikutuksia koskevat arviot ja keskeinen materiaali tulisi esittää oikeusministeriön vaikutusarvio-ohjeiden mukaisesti jaoteltuna. Esimerkiksi kaikki taloudellisia vaikutuksia koskevat tiedot tulisi esittää luvussa ”Taloudelliset vaikutukset”. Lisäksi vaikutusarvioita koskevissa tekstikohdissa tulisi keskittyä vaikutuksia koskevien tietojen kuvaukseen. Vaikutusarvioihin ei toisin sanoen pidä yhdistää muuta tausta- ja tavoiteinformaatiota

vaan sellainen materiaali tulee esittää ennen vaikutusten arviointia. Liikennekaariesityksen vaikutusten arviointiosio sisältää runsaasti muuta kuin vaikutusten arviointia, mikä on tehnyt tekstistä tarpeettoman laajan ja jopa rönsyilevän. Käytetty esitystapa vaikeuttaa ehdotuksen vaikutuksia aidosti koskevien lausumien ja päätelmien tunnistamista ja tarkastelua.

Puuttuvat näkökulmat

Arviointineuvosto katsoo, että liikennekaariesityksen vaikutusarviot eivät kata kaikkia olennaisia näkökulmia. Esimerkiksi pk- ja mikroyrityksiä koskeva näkökulma ei ole juuri esillä lakiehdotuksen vaikutusten arvioinnissa, vaikka esityksen vaikutukset kohdistuvat ennen muuta näihin yrityksiin.

Yhteiskunnallisissa vaikutuksissa ei ole käsitelty digitaalisuuden hyötyihin liittyen sitä väestönosaa, joka ei vielä ole kykenevä hyödyntämään tällaisia palveluja. Vaikutuksista tulisi esittää konkreettinen arvio.

Pienimuotoisen kuljetustoiminnan vaikutusarvio on jäänyt liian ohueksi. Vaikutuksia tulisi käsitellä tarkemmin muun muassa kilpailuvaikutusten, verokertymävaikutusten sekä harmaan talouden torjunnan näkökulmista. Lisäksi ehdotusten kustannukset, hyödyt ja haitat tulisi käsitellä tasapuolisesti, eikä siis painottaa liikaa ehdotusten hyötyjä.

Arviointineuvosto katsoo, että taulukoita ja kuvioita tulisi hyödyntää vaikutusten kuvauksessa, koska ne helpottavat vaikutusten vertailua ja ymmärtämistä. Lähdeaineistoon viitattaessa tulisi aina tarkasti kertoa käytetty lähde. Esityksen pitäisi sisältää ehdotus/suunnitelma jälkikäteisarvion tekemisestä erityisesti silloin, kun vaikutusten oletetaan olevan merkittäviä ja kun etukäteisarviota ei perustellusta syystä johtuen voida tehdä.

2.2 Taloudelliset vaikutukset

Liikennekaariesityksessä taloudelliset vaikutukset esitetään vaikutuksina kansantalouteen, julkistalouteen, kotitalouksiin, elinkeinoelämään ja harmaan talouden torjuntaan. Vaikutuksia kuvataan varsin yleisellä tasolla. Epäselväksi jää muun muassa, miten eri vaikutukset syntyvät ja mitä epävarmuuksia arvioihin sisältyy.

Arviointineuvosto katsoo, että esityksessä olisi pitänyt tarkemmin perustella ja kuvata, millä edellytyksillä ja vaikutusmekanismeilla hallituksen esityksessä kuvatuista toimenpiteistä seuraa väitetyjä vaikutuksia, ja mikä epävarmuus vaikutusarvioihin liittyy.

Liikennekaariesityksessä todetaan useaan otteeseen, että kysymyksessä on niin sanottu mahdollistava lakiesitys, jonka vaikutuksia ei ole mahdollista tarkasti arvioida. Toisaalta lakiesityksessä toistuvasti viitataan tehtyihin laskelmiin tai arvioihin, joita ei kuitenkaan avata tai konkretisoida. On selvää, että osa lakiesityksen sisältämisestä pitkän aikavälin hyödyistä on sellaisia, että niitä ei ole mahdollista tarkasti arvioida.

Arviointineuvosto katsoo, että tällöinkin tulisi esittää arvio vaikutuksen suuruusluokasta, kuten oikeusministeriön hallituksen esitysten laatimisohejeissa todetaan (oikeusministeriö 2004)².

² Oikeusministeriö (2004): Hallituksen esityksen laatimisohejeet, http://oikeusministerio.fi/fi/index/julkaisut/julkaisuarkisto/20044hallituksenesitystenlaatimisohejeet/Files/HALLITUKSE_N_esityksen_laitimisohejeet.pdf

Lakiesityksessä todetaan myös, että esityksestä aiheutuu menetyksiä nykyisin jo toimiville yrityksille, mutta arviota tällaisista kustannuksista ei esitetä.

Arviointineuvosto katsoo, että taloudellisten vaikutusten arvioiden tulee sisältää kuvaus kaikista keskeisistä kustannus- ja hyötyeristä, niiden kohdentumisesta sekä arvio vaikutusten suuruusluokasta. Arvioissa tulee ottaa huomioon sekä suorat että epäsuorat vaikutukset. Lakiesityksen vaikutusarvioiden perusteella tulisi ilmetä mitkä vaikutukset ovat merkittäviä ja mitkä vähemmän merkittäviä. Näiltä osin lakiesityksessä on paljon parantamisen varaa.

Liikennekaariesityksessä taloudellisia vaikutuksia käsitellään aluksi yhtenä kokonaisuutena ”kansantaloudelliset vaikutukset” – alaluvussa. Selvyyden vuoksi kansantaloudelliset vaikutukset tulisi esittää lopuksi eikä alussa, kuten oikeusministeriön säädöshankkeiden vaikutusarvioinnin ohjeissakin todetaan (oikeusministeriö 2007)³.

Arviointineuvosto katsoo, että taloudelliset vaikutukset tulisi lähtökohtaisesti kuvata euromääräisesti, ja eri osa-alueet tulisi vetää yhteen taulukossa. Esityksessä tulisi myös esittää arvio vaikutusten realisoitumisen aikajänteestä: mitkä vaikutukset syntyvät nopeasti tai kertaluonteisesti ja mitkä pitkävaikutteisesti tai pysyvästi. Parasta olisi, jos usealle vuodelle jakautuvat euromääräiset muutettaisiin nykyarvoiksi diskonttokoron⁴ avulla.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Lakiesityksessä esitetty arvio vaikutuksista julkiseen talouteen on hyvin ohut. Julkisen hallinnon osuus julkisen liikenteen 2,85 miljardin liikevaihdosta oli vuonna 2013 noin 1,05 miljardia euroa. Mikäli esityksessä oletetut vaikutukset taksi- ja joukkoliikenteen palvelujen tarjontaan ja hintoihin toteutuisivat, olisi esityksellä kuntien ja valtion talouteen potentiaalisesti merkittäviä vaikutuksia, joiden suuruusluokasta tulisi esittää konkreettinen arvio.

Autoveron kertymä

Alkuperäisessä esityksessä arvioidaan, että autoveron kertymä alenee. Muutetussa (13.6. arviointineuvostolle lähetetyssä) esityksessä todetaan, että ”esitys lisäisi autoveron tuottoa ja osaltaan kasvattaisi taksien verotuen määrää”. Lopuksi arvioidaan ammattimaisen liikenteen korkeisiin vakuutusmaksuihin viitaten, että taksimarkkinoiden kasvulla ei olisi merkittävää vaikutusta autoverotuksen kannalta.

Arviointineuvosto katsoo, että esityksessä tulisi esittää euromääräinen arvio verokertymävaikutuksesta. Mikäli nykyistä verohuojennusta sovellettaisiin myös jatkossa, saattaisi syntyä auton käyttöön liittyviä valvontakustannuksia, joista tulisi esittää arvio.

³ Oikeusministeriö (2007): Säädösehdotusten vaikutusten arviointi: ohjeet, http://www.oikeusministerio.fi/fi/index/julkaisut/julkaisuarkisto/200706saadosehdotustenvaikutustenarviointi.ohjeet/Files/Saadosehdotusten_vaikutusten_arviointi_Ohjeet.pdf

⁴ Diskonttokoron käytössä voi tutustua esimerkiksi EU:n komission laatimaan ohjeeseen: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/working/wd4_cost_fi.pdf

Pienimuotoinen kuljetuspalvelutoiminta

Liikennekaariesityksessä niin sanottu pienimuotoinen kuljetuspalvelutoiminta, jossa henkilö ansaitsisi edeltävän 12 kuukauden aikana enintään 10 000 euroa, jäisi lain soveltamisalan ulkopuolelle. Esityksessä viitataan pienimuotoisen toiminnan mahdollisiin merkittäviin työllisyysvaikutuksiin ja verokertymävaikutuksiin, mutta konkreettiset vaikutusarviot puuttuvat.

Arviointineuvosto katsoo, että esityksen tulisi sisältää arvio pienimuotoisen kuljetuspalvelutoiminnan vaikutuksista kilpailuympäristöön, työllistymiseen, verokertymään, harmaaseen talouteen ja vastuukysymyksiin. Lisäksi on otettava huomioon, että raja-arvot ja erityisesti niiden kumuloituminen heikentää yritysten kasvukannustinta samoin kuin mahdollisuudet kiertää raja-arvoa.

Voidaan olettaa, että pienimuotoisen, alle 10 000 euron toiminnan salliminen ilman lupia ja taustatarkistuksia vaikuttaisi suoraan henkilö- ja tavaraliikennetoimialalla toimivien yritysten kilpailuympäristöön. Lisäksi esityksellä voisi olla mahdollisia epäsuoria vaikutuksia muihin toimialoihin ja muilla toimialoilla toimivien yritysten toimintakäytäntöihin. Myös näitä vaikutuksia olisi syytä tarkastella taloudellisten vaikutusten analysoinnissa tarkemmin.

Vaikutukset kotitalouksille

Lakiesityksessä esitetään kotitalouksille syntyviä hyötyjä, paitsi taksiliikenteen ja joukkoliikenteen hintojen ja saatavuuden osalta, myös yksityisautoilun tarpeen vähenemisestä seuraavia kustannussäästöjä. Arvioita vaikutusten suuruusluokasta tai vaikutusten syntymisen aikajänteestä ei esitetä.

Arviointineuvosto katsoo, että lakiesityksestä tulisi ilmetä, minkä verran autojen yhteiskäytön, kasvavan joukkoliikenteen ja taksiliikenteen käytön arvioidaan vähentävän yksityisautoilua, ja mikä vaikutus muutoksella on kotitalouksien menoihin.

Taksiliikenteen sääntelyn purkaminen

Taksiliikenteen sääntelyn purkamisen vaikutuksia käsitellään lakiesityksessä hyvin ohuesti. Lakiesityksessä todetaan sinänsä aivan oikein vallitseva tutkimuskirjallisuuden käsitys, jonka mukaan taksilupien määrää ja taksimatkojen hintoja koskevalle sääntelylle ei löydy hyviä taloustieteellisiä perusteita (esimerkiksi OECD 2007⁵, Frankena ja Pautler 1984⁶, Moore ja Balaker 2006⁷). Lakiesityksessä käsitellään myös jakamistalouden ja uusien digitaalisten palvelujen mahdollisuuksia taksimarkkinoilla tavalla, joka saa tukea tuoreesta tutkimuskirjallisuudesta (esimerkiksi Cramer ja Krueger 2015⁸).

Arviointineuvosto katsoo, että liikennekaariesityksen olisi pitänyt sisältää arvio nykyisiä taksimarkkinoita koskevan sääntelyjärjestelmän aiheuttamista hyvinvointitappioista verrattuna tilanteeseen, jossa määrä- ja hintasääntely puretaan. Kuluttajien hyötyjen osalta arvioissa voidaan

⁵ OECD (2007): Taxi services regulation and competition, DAF/COMP(2007)42, OECD Paris.

⁶ Frankena, M. ja Pautler, P. (1984): An economic analysis of taxicab regulation, Federal Trade Commission, Bureau of Economics Staff Report.

⁷ Moore, A. ja Balaker, T. (2006): Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation?, Econ Journal Watch, Volume 3, Number 1, January 2006, pp 109-132.

⁸ Cramer, J. ja Krueger, A. (2015): Disruptive change in the taxi business: the case of Uber. NBER Working paper 22083, <http://www.nber.org/papers/w22083>.

ottaa huomioon vaikutukset hintoihin, odotusaikaan ja palvelun laatuun. Yritysten hyötyjä ja kustannuksia voidaan arvioida lisääntyvän kilpailun, markkinoille pääsyn, asiakkaalta saatavan hinnan ja tuotantokustannusten avulla. Muissa maissa tehdyissä taksiliikenteen sääntelyn purkamista koskeneissa vaikutusarvioissa on taloustieteellisin menetelmin arvioitu uudistusten hyvinvointivaikutuksia hyödyntäen kuluttajan ja tuottajan ylijäämän muutosta⁹.

Yritysvaikutukset

Lakiesityksessä käsitellään yritysvaikutuksia vain yleisellä tasolla. Esimerkiksi vaikutuksia pk- ja mikroyrityksiin ei käsitellä, vaikka voidaan olettaa, että esityksen vaikutukset kohdistuvat juuri näihin yrityksiin.

Arviointineuvosto katsoo, että lakiesityksen vaikutuksia yrityksiin tulisi tarkastella sekä kokonaisvaikutusten että tyypillisen yrityksen tasolla (oikeusministeriö 2007). Liikennekaariesityksen tulisi myös sisältää arviot taksi-, linja-auto- ja tavaraliikenteen palvelujen tarjonnan kasvusta ja sen vaikutuksesta palvelujen hintoihin.

Tietojen avoimuus

Lakiesityksen tietojen avoimuuteen liittyvien ehdotusten konkreettisen vaikutuksen arvioiminen on vaikeampaa kuin esityksen muiden vaikutusten arvioiminen. Tähtäkin osin tulisi kuitenkin esittää arvio tiedon avoimuuden vaikutuksesta sekä palvelujen tuottajien että kuluttajien näkökulmista.

Vertailumaat

Arviointineuvosto pitää myönteisenä, että esitysluonnoksessa valotetaan kokemuksia eri maista.

Arviointineuvosto katsoo, että lakiesityksessä tulisi aina perustella, miksi juuri esitettyihin vertailumaihin on päädytty. Vertailutietoja ei saisi käyttää hallituksen esityksessä vain silloin, kun niiden otaksutaan tukevan säädösehdotusta.

2.3 Sääntelyn ja hallinnollisen taakan keventäminen

Liikennekaariesityksessä arvioidaan, että liikennemarkkinoita koskevan sääntelyn vähentämisen seurauksena yritysten kohtaama hallinnollinen taakka kevenee. Toisaalta esityksessä todetaan, että tiedon avaamiseen liittyen yritykset kohtaavat uutta sääntelyä. Vaikutuksista ei esitetä konkreettisia arvioita, jolloin lakiesityksen nettovaikutus hallinnolliseen taakkaan jää epäselväksi.

⁹ Joitakin esimerkkejä tällaisista selvityksistä ovat mm.: Deloitte Access Economics (2016): Economic effects of ridesharing in Australia, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/au/Documents/Economics/deloitte-au-economic-effects-ridesharing-australia-010216.pdf>
 Goodbody Economic Consultants (2014) 'Economic Review of the Small Public Service Vehicle Industry' <http://www.nationaltransport.ie/downloads/taxi-reg/economic-review-spsv-industry.pdf>
 Economic Regulation Authority (2014): Inquiry into Microeconomic Reform in Western Australia <https://www.erawa.com.au/cproot/12778/2/Final%20Report%20-%20Inquiry%20into%20Microeconomic%20Reform%20in%20Western%20Australia.PDF>
 Taxi Industry Inquiry (2012): Customers First: Service, Safety, Choice. http://taxi.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0019/20791/Taxi-Industry-Inquiry-Final-Report.PDF

Arviointineuvosto katsoo, että lakiesityksessä tulisi esittää konkreettinen arvio vaikutuksesta yritysten hallinnolliseen taakkaan standardikustannusmallia¹⁰ hyödyntämällä.

Täsmällisyyden vuoksi olisi aiheellista puhua sääntelytaakasta, joka kattaa kaikki lakisääteisistä velvollisuuksista aiheutuvat kustannukset, kun taas hallinnollinen taakka sisältää ainoastaan lakisääteisistä tiedonantovelvollisuuksista aiheutuvat kustannukset. Toinen huomionarvoinen näkökohta olisi ollut sen painottaminen, että sääntelytaakka kohdistuu suhteellisesti huomattavasti ankarammin pienyrityksiin kuin suurempiin yrityksiin.

2.4 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lakiesityksessä esitetään arvioita vaikutuksista viranomaistyöhön. Henkilötyövuosien arvioidaan vähenevän valvontatarpeen vähentyessä. Toisaalta uusista tietojärjestelmistä ja tietopyynnöistä todetaan niiden kehittämisen saattavan aiheuttaa merkittäviä kustannuksia.

Arviointineuvosto katsoo, että nyt tekstimuodossa esitetyt henkilötyövuosivaikutukset tulisi esittää taulukkomuodossa sekä htv-määrinä että euroiksi muutettuna. Lisäksi uusien tietojärjestelmien aiheuttamista kustannuksista tulisi esittää euromääräinen arvio, jotta eri toimenpiteiden kokonaisvaikutuksesta voi saada käsityksen. Tässä yhteydessä tulisi ilmetä jaottelu kertakustannuksista ja toistuvista kustannuksista.

2.5 Ympäristövaikutukset

Liikennekaariesityksen vaikutuksia ympäristöön perustellaan yksityishenkilöiden omistamien henkilöautojen käytön vähenemisellä ja tavaraliikenteen siirtymisellä nykyistä kevyempään ja vähäpäästöisempään kuljetuskalustoon.

Arviointineuvosto katsoo, että esityksessä tulisi esittää konkreettinen arvio henkilöautoilun vähenemisestä ja vaikutuksesta päästöihin/kasvihuonekaasuihin. Samoin tulisi esittää vaikutus kuorma-autoliikenteeseen ja pakettiautoliikenteeseen. Arviot tulisi esittää myös euroina, jolloin vaikutukset olisivat verrattavissa muihin esityksen vaikutuksiin. Laskelmissa voi hyödyntää esimerkiksi Liikenneviraston raporttia: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010.¹¹

2.6 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Liikennekaaren yhteiskunnallisina vaikutuksina esitetään, että jakamistalouden yleistymisen myötä syntyy uutta liiketoimintaa, minkä ansiosta liikennepalvelut paranevat ja hinnat laskevat. Tietojärjestelmien rajapintojen avaamisen esitetään mahdollistavan uusien liikkumispalvelujen syntymisen. Alueiden saavutettavuuden esitetään pysyvän ennallaan tai kohenevan. Liikennepalvelujen saatavuuden ja turvallisuuden arvioidaan paranevan. Lisäksi kilpailun esteiden vähenemisen arvioidaan lisäävän työllisyyttä.

Arviointineuvosto katsoo, että vaikutusarvioissa tulisi esittää konkreettinen arvio esityksessä ehdotettujen kilpailun esteiden poistamisen vaikutuksista työllisyyteen. Lisäksi tulisi tarkemmin

¹⁰ https://www.tem.fi/files/32917/TEMrap_15_2012.pdf

¹¹ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-21_tieliikenteen_ajokustannusten_web.pdf

esittää mekanismi ja vaikutusketju, jonka ansiosta tiedon avaamisen arvioidaan lisäävän liikenteen uusien palvelujen syntymistä.

2.7 Vaikutukset tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen

Liikennekaariesityksessä arvioidaan, että lakiesityksellä ei ole vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon, koska esitys ei kohdistu erityisesti joihinkin ihmisryhmiin eikä sen osa-alueilla ole eroja naisten ja miesten välillä. Esityksellä ei myöskään arvioida olevan vaikutusta liikennepalvelujen esteettömyyteen kaupungeissa eikä maaseudulla.

Arviointineuvosto katsoo, että lakiesityksessä olisi pitänyt arvioida työllisyysvaikutuksen jakautuminen naisten ja miesten välillä. Tällä hetkellä liikenteen pk-yrittäjistä selkeä enemmistö on miehiä, joten pk-yrityksiin kohdistuvilla vaikutuksilla voi olla välillisiä sukupuolivaikutuksia.

Lakiesityksen esteettömyyteen liittyvät vaikutukset riippuvat olennaisesti esityksen vaikutuksista palvelujen tarjontaan ja hintoihin, joihin liittyviä kommentteja on esitetty lausunnossa edellä.

Digitaalisuuden vaikutuksiin liittyen tulisi käsitellä myös sitä väestöosaa, joka ei vielä ole valmis hyödyntämään uusia älypuhelimella käytettäviä palveluja, esimerkiksi saadakseen etukäteen tietoja palvelun sisällöstä, hinnasta, laadusta, tai palvelua koskevista toisten kuluttajien kokemuksista. Asia on potentiaalisesti merkittävä, sillä kuten esityksessä todetaan, älypuhelinien levinneisyys on väestössä vasta 69 prosenttia. Lakiesityksessä olisi pitänyt arvioida myös, onko siinä väestöosassa, joka ei kykene hyödyntämään digitaalisia palveluita, eroja sukupuolten välillä.

3. Muut asiat

Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto on annettu hallituksen esitykseksi liikennekaaresta, jonka Liikenne- ja viestintäministeriö toimitti arviointineuvoston käyttöön sähköpostitse 18.5.2016. Lausunnossa on otettu huomioon ministeriön 13.6.2016 sähköpostilla toimittama muutettu vaikutusarvio.

Lausunto on julkinen. Arviointineuvosto suosittelee, että neuvoston havaitsemat puutteet liikennekaariesityksen vaikutusarvioinneissa korjataan ennen hallituksen esityksen antamista.

Helsingissä 17. kesäkuuta 2016,

Kalle Määttä
Lainsäädännön arviointineuvoston puheenjohtaja

Antti Moisio
Arviointineuvos, arviointineuvoston sihteeri