

HELI SIIRILÄ

HTM, projektipäällikkö

Vaasan yliopiston tutkimusalue InnoLab

Liikennepalvelulain valmistelu maaseudun näkökulmasta

DOI: <https://doi.org/10.51807/maaseutututkimus.111975>

Liikenne on läsnä arjessamme koko ajan. Ihmisten ja tavaroiden kuljettamisen sujuvuus tai sujumattomuus heijastuu yksilöihin, yhteisöihin, yrityksiin ja lopulta koko yhteiskuntaan. Kyse on elämisen ja yritystoiminnan perusedellytyksistä, palveluiden saavuttamisesta ja toisaalta rahasta.

Suomalaiset kotitaloudet käyttivät liikkumiseen keskimäärin 3 821 euroa vuonna 2016 – vain asumiseen liittyvät kulut (8 124 euroa) olivat suuremmat kuin liikkumisen kulut. Elintarvikkeisiin kului vähemmän kotitalouksien varoja (2 916 euroa) kuin liikkumiseen. (Tilastokeskus 2020.) Henkilöautoilun osuus kotitalouksien liikennekuluista on lähes 80 % (Valtioneuvosto 2016). Yritysten logistiikkakustannukset olivat vuonna 2017 keskimäärin 14,1 % liikevaihdosta, ja tästä kuljetusten osuus noin neljä prosenttia. Kaikkien yritysten logistiikkakustannukset ovat kymmenien miljardien eurojen luokkaa vuodessa. (Solakivi et al. 2018.)

Liikenne on läsnä mediaotsikoissa, arjen puheissa sekä poliittisissa keskusteluissa. Marinin hallituksen hallitusohjelmassa (Valtioneuvosto 2019a) liikenneverkon kehittäminen löytyy strategisten kokonaisuuksien alaluvun ”Elinvoimainen Suomi” alta. Hallitusohjelma tavoittelee toimivaa liikenteen infrastruktuuria, vähäpäästöistä liikennettä, toimivaa viestintää ja tiedonvälitystä sekä liikenteen valtionyhtiöiden aseman vahvistamista.

Tuoreessa maaseutupoliittisessa kokonaisohjelmassa 2021–2027 (Kattilakoski ym. 2021) liikenteeseen liittyvät sisällöt kohdistetaan pääasiassa maaseudun kilpailukyvyyn ja elinvoiman vahvistamiseen (=aluenäkökulma) sekä sujuvan arjen varmistamiseen (=yksilönäkökulma). Molemmissa kohdissa aihe tulee myös yhdistetyksi liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseen oikeudenmukaisesti. Maaseutupoliittisiksi toimenpiteiksi todetaan muun muassa maaseudun erityispiirteiden esille nosto ajankohtaisissa keskusteluissa ja kehityskuluissa. Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän loppuraportti on tunnistanut liikenteen yhdeksi tärkeäksi kehittämiskohteeksi (Lukkari & Åström 2019). Loppuraportissa vaaditaan muun muassa tieinfran korjausvelan pienentämistä, talvikunnossapitoon panostamista sekä liikennepalveluiden tarjonnan kokonaistarkastelua ja -kehittämistä.

Liikenne on monin tavoin muutoksessa. Muutos syntyy vuorovaikutuksessa, jossa ihmisten arjen muutos heijastuu liikenteeseen ja toisaalta liikenteen muutokset heijastuvat ihmisten arkisiin valintoihin. Esimerkiksi hallinnon suuret päästötavoitteet muokkaavat ihmisten, yritysten sekä kuljetusalan yritysten toimintaa ja toimisen raameja. Ajoneuvojen tekniikat kehittyvät jatkuvasti ja käyttövoimat muuttuvat vähäfossiilisemmiksi. Toisaalta esimerkiksi etäkokousmahdollisuudet vähentävät työn takia tapahtuvaa matkustamista ja muun muassa nuorten kiinnostus autoilua kohtaan on muuttumassa. Traficomien tilastot vuodelta 2020 kertovat, että 18-vuotiaista vain 54 % ajaa ajokortin. Vaikka tässä ilmenee alueellista vaihtelua, osuus vähenee kaikilla alueilla (Traficom 2021).

Liikennepalveluilla liikenteen markkinoita uudistamaan

Sipilän hallituksella (2015–2019) oli muutamia vahvoja kärkiteemoja, joista kaksi liittyi sääntelyn vähentämiseen ja digitaalisuuden edistämiseen (Valtioneuvosto 2019b). Liikennepalveluiden tuottamisessa haluttiin vähentää julkisen sektorin säätelyvaltaa, lisätä markkinaehtoisuutta sekä edistää digitaalisten välineiden käyttöä liikennemarkkinoilla. Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) vetämänä käynnistyi vuonna 2015 liikennepalveluihin liittyvä suuri lainsäädännön päivitys eli liikennepalvelulain (laki liikenteen palveluista) valmistelu. Alkuvaiheessa lainvalmistelun nimi oli liikennekaari, mutta nimi muuttui prosessin aikana

liikennepalvelulaksi, ja sitä nimeä käytetään tässä puheenvuorossa kuvaamaan koko valmisteluprosessia.

Liikennepalvelulaki valmisteltiin kolmessa osassa vuosina 2015–2019. Eduskunta vahvisti lait vuosina 2018–2019. Tiivistäen todeten niiden aiheet olivat (Valtioneuvosto 2019b):

- **Liikennepalvelulaki vaihe I (Lipa I):** Tieliikenteen lainsäädännön yhtenäistäminen koskien joukkoliikennettä, taksiliikennettä ja tiellä kulkevia tavarakuljetuksia. Tavoitteena parantaa markkinoiden toimivuutta, helpottaa markkinoille pääsyä sekä mahdollistaa jouhevammin henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistäminen.
- **Liikennepalvelulaki vaihe II (Lipa II):** Lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita koskevat säännökset, kuljetusalan ammattipätevyyssääntelyn uudistaminen ja kansallisen lisäsääntelyn purkaminen.
- **Liikennepalvelulaki vaihe III (Lipa III):** Logistiikan digitalisaation edistäminen, vaiheiden I ja II mahdolliset muutos- ja täydennystarpeet, poikkeusolojen varautumisvelvoitteet.

Liikennepalvelulain ensimmäinen vaihe tuli suurimmilta osin voimaan 1.7.2018. Tällöin astuivat voimaan sen hetkisten ennusteiden mukaan selkeästi maaseutualueillakin näkyvät muutokset eli erityisesti taksi- ja linja-autoliikennettä koskevat muutokset. Lipa I hallituksen esityksen (Valtioneuvosto 2016) tietojen mukaan aiemmin takseilla oli asemapaikkavelvoite, jolloin niiden pääasiallinen toiminta-alue oli yhden kunnan alue. Taksilupien määrän kunnittain eli taksiryttäjien määrän päätti ELY-keskus. Takseilla oli päivistysvelvoite, velvoite käyttää taksimittaria ja viranomaisten säätämät taksipalveluiden maksimihinnastot. Taksiryttäjäkurssin suorittaminen ei ollut tae siitä, että pystyi ryhtymään taksiryttäjäksi, vaan se edellytti kunnassa ”vapaana” olevaa taksilupaa.

2010-luvulla alkoi kehittyä tilanne, jossa joillakin maaseutupaikkakunnilla taksiryttäjiä oli vähemmän kuin saatavilla olevia lupia: taksiryttäjistä alkoi olla pulaa. Kun Lipa I poisti muun muassa asemapaikkavelvoitteen, päivistysvelvoitteen, taksimittarin pakollisuuden, ryttäjäkurssin suosittamisvelvoitteen sekä viranomaisen hintasääntelyn (Valtioneuvosto 2016), olivat maaseudunkin taksialan toimijat uuden edessä: milloin kannattaa päivistää, miten hinnoitella taksipalvelut, löytyykö lähi-alueelta tarpeeksi työtä vai pitääkö lähteä ajamaan viikonloppuisin

keskuskaupunkiin tai kenties naapurimaakuntiin suurtahtumien yhteyteen.

Lipa I:n myötä Kela kilpailutti SVL- eli sairausvakuutuslain mukaisten matkojen tuottamiseen liittyvät tilauskeskukset ja palveluntuottajat. Kelan korvaamat matkat ja muut julkisen sektorin korvaamat matkat ovat erittäin merkittäviä tulonlähteitä erityisesti maaseutualueiden takseille (mm. Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2020). SVL:n mukaisten Kela-korvattujen matkojen määrä on noussut maaseutualueilla muun muassa heikentyneen joukkoliikennetarjonnan vuoksi. Keskimäärin suurimmat Kela-matkojen korvaukset maksetaan pienten kuntien asukkaiden tekemistä matkoista. (Valtioneuvosto 2016.) Nämä kaksi asiaa yhdessä, liikennepalvelulain tuomat laajat muutokset sekä Kelan SVL-matkojen uudelleenorganisointuminen, aiheuttivat eri puolilla Suomea vaihtelevia vaikutuksia, niin kaupungeissa kuin maaseutualueilla.

Tarve maaseututarkasteluun

Olen tarkastellut, kuinka liikennepalvelulain eri valmisteluvaiheissa otettiin huomioon tulevan lakiuudistuksen vaikutukset liittyen muun muassa erilaisten maaseutualueiden liikennepalveluiden tarjontaan, siellä sijaitsevien kuljetusyritysten toimintaan ja yleensäkin maaseutualueiden arjen sujumiseen. Tekemäni tarkastelutyö on ollut osa Maaseutuvaikutusten arviointimenetelmän käyttöä, kokemukset ja vaikutukset Suomessa -hanketta¹ (ks. myös Muilu & Voutilainen 2021).

Liikennepalvelulain valmistelun maaseutuvaikutusten arviointia voidaan perustella monin tavoin. Liikennepalvelulain tultua voimaan heinäkuussa 2018 tartuttiin maaseudun näkökulmasta kenties näkyvimmin ja nopeimmin asiaan Pohjois-Savon maaseutualueilla. Muun muassa alueen kuusi kunnanjohtajaa julkaisi yhteisen kannanoton jo 14.8.2018 otsikolla ”Kelataksiuudistus horjuttaa perusturvallisuutta ja nakertaa elinvoimaa” (mm. Rautalampi-lehti 2018). Tuossa vaiheessa laki oli ollut voimassa vasta 1,5 kuukautta.

1 Maaseutuvaikutusten arviointimenetelmän käyttö, kokemukset ja vaikutukset Suomessa -hanke (2018–2022). Maa- ja metsätalousministeriö toimii hankkeen päärahoittajana rahoittaen hanketta Maaseutupolitiikan neuvoston asettaman hankeryhmän esityksestä, Mäkelän valtakuunnallisiin maaseudun tutkimus- ja kehittämishankkeisiin suunnatuista varoista. Hankkeen toisena rahoittajana on Keskitien säätiö sr.

Elokuun lopussa 2018 pohjoissavolaisen Leader Mansikan hallinnoima hanke järjesti aiheesta keskustelutilaisuuden, jonka osallistujamäärä rajattiin lopulta noin 30:een ja avoimen keskustelun turvaamiseksi tilaisuuteen ei päästetty mukaan mediaa. Tilaisuudessa oli paikalla kunnallisia, seudullisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia viranomaisia, taksimuutoksen myötä haasteita kohdanneita yrittäjiä (esim. hoiva-, matkailu- ja taksialan yrittäjiä), taksiasiakkaita sekä maaseudun kehittäjiä. (Lähteenä kirjoittajan tilaisuuteen liittyvät omat aineistot.)

Taksimuutoksen maaseutuvaikutukset koettiin Pohjois-Savossa erittäin moniulotteisiksi, suuriksi ja vaikeasti hahmotettaviksi. Leader Mansikan teettämä selvitys liikennepalvelujen tilanteesta harvaan asutulla maaseudulla jäsentää osaltaan tätä kokonaisuutta (Rautiainen 2020). Lisäksi vetämäni valtakunnallinen viestintähanke ”Maaseudun kuljetusten ja liikkumisen digiboksi (MaasDigiboksi)” vuosina 2018–2021 kerrytti näkemyksiä siitä, miten liikennepalvelulain tavoitteiden muuttuminen konkretiaksi eteni eri puolilla Suomea. Kaikkiaan Suomessa on viime vuosina toteutettu muutamia kymmeniä hankkeita, jotka ovat uudistuneen lainsäädännön aikana edistäneet liikenteen kehitystyötä omilla (maaseutu)alueillaan.

Lakiuudistuksen keskeinen ajatus oli siis lisätä markkinaehtoisuutta liikennepalveluissa. Tähän liittyen tarkastelin, miten markkinaehtoisuuden nähtiin toteutuvan ja toimivan alueilla, joissa asiakkaiden määrä on melko suppea, julkisen sektorin kustantamien matkojen osuus taksiyri-tysten liikevaihdosta suuri, yksityisten taksiasiakkaiden määrä pieni, julkisen joukkoliikenteen tarjonta vähäistä ja etäisyydet erilaisten palvelujen (sote, kaupat, koulut, harrastukset) äärelle pahimmillaan hyvinkin pitkiä.

Arvioinnissa käytetyt aineistot

Tarkastelemani aineistot muodostuivat LVM:n tuottamista kirjallisista aineistoista, hallituksen esityksiin tulleista lausunnoista sekä kahdesta viranomaishaastattelusta. LVM:n aineistot olivat luonteeltaan esimerkiksi valmistelukokouksien muistioita, yleisötilaisuuksien esityskalvoja, muilta viranomaisilta pyydettyjä erityistarkasteluja ja hallituksen esitys-tekstejä. Hallituksen esityksiin oli tullut lausuntoja pääasiassa muilta viranomaisilta, etujärjestöiltä, yrittäjiltä ja yksittäisiltä kansalaisilta. Haastattelemani henkilöt olivat keskeisiä liikennepalvelulain valmistelijoita LVM:ssä. Kokosin aineistot pääasiassa syksyllä 2020.

Liikennepalvelulain ensimmäisen vaiheen hallitukseen esitykseen oli tullut noin 250 lausuntoa, toiseen vaiheeseen noin 130 lausuntoa ja kolmannen vaiheeseen vajaa 60 lausuntoa. Kaikkinsa tarkastellut aineistot olivat arvioni mukaan lähes 2 000 sivua. Käsittelin aineiston NVivo 12 -ohjelmistolla, joka keskittyy laadulliseen data-analyysiin erityisesti kirjallisista aineistoista. Ohjelmistoa hyödyntämällä tavoitteena oli selvittää nopeasti, nouseeko maaseutu esiin näistä aineistoista.

Aineistojen silmäily ennen NVivo-käsittelyä paljasti, että pitkälle ei pääse käyttämällä hakutermiä maaseutu-sanaa. Aineistoissa viitattiin maaseutualueisiin muun muassa käyttämällä termejä harvaan asutut alueet, haja-asutusalueet tai syrjäseutu. Maakuntakeskuksien ulkopuolisetkin alueet oli tuotu esille. Aluenäkökulmaa saatettiin käsitellä myös kirjoittamalla koko Suomesta erilaisine alueineen.

Liikennepalvelulain valmisteluprosessin tarkastelua maaseudun näkökulmasta

Vahvimmin maaseutunäkökulma tuli esille Lipa I -osion valmistelussa ja lausunnoissa. Se oli ennustettava tulos, koska Lipa I keskittyi erityisesti taksi- ja linja-autoliikenteeseen sekä toi uutena asiana digitaalisten välineiden käytön osaksi liikennealan lainsäädäntöä. Lipa II ja Lipa III eivät sisällä asioita, joissa olisi vahvaa alueellista vaihtelua tai erityistä aluenäkökulmaa.

Lipa I -vaiheen hallituksen esitykseen annetuissa lausunnoissa tulivat vahvimmin esille maaseudun (liikenne)palvelut sekä yrittäjyys. Lausujat kertoivat, millä edellytyksillä palvelut ja yrittäjyys säilyvät tai toivat esille huolensa niiden loppumisesta. Toisaalta lausunnoissakin maaseutunäkökulma oli yksi näkökulma monen muun teeman joukossa.

Lainsäädäntöprosessiin kuuluu, että hallituksen esityksessä pohditaan lain eri vaikutuksia. Lipa I -vaiheen hallituksen esitys (Valtioneuvosto 2016) käsittelee omina alalukuinaan vaikutuksia kansantalouteen, kotitalouksille, elinkeinoelämälle, harmaan talouden torjuntaan, hallinnolliseen taakkaan, viranomaisten toimintaan, tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen sekä hallinnollisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia. Erillistä maaseutuvaikutusten arviointia ei ole tehty.

Vaikutuksia käsittelevien noin 30 sivun aikana maaseutu tulee esille 10–15 kohdassa, muun muassa kotitalouksiin kohdistuvien vaikutuksien arvioinnin kohdalla seuraavasti (s. 92):

Maaseutumaisessa asumisessa oma auto säilyttäneen pitkään asemansa, mutta uudet mahdollisuudet voivat pidemmällä tähtäimellä vähentää yksittäisten kotitalouksien tarvetta omistaa useampia henkilöautoja.

Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä (s. 117) todetaan:

Liikenne- ja ilmastopoliittisissa tavoitteissa lähtökohtana on harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden ja liikkumisen kestävyuden parantaminen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi nykymuotoisten kimpakyytien ja systeemisen joukko- ja henkilöliikenteen väliin tarvitaan vaikuttavia, houkuttelevia, toisiaan täydentäviä ja yhteensovitettavia palveluita.

Alueiden saavutettavuuden (s. 121) arvioitiin parantuvan siten, että osa-aikaisen yrittäjyyden helpottuessa on houkuttelevampaa tarjota liikennepalveluita myös harvaan asutuilla alueilla. Asemapaikkavelvoitteen poistumisen (s. 122) arvioitiin vähentävän taksipalveluita harvaan asutuilla alueilla.

Haastattelin kahta keskeistä liikennepalvelulain valmistelijaa osana tätä tarkastelua, jotta saisin syvempää tietoa aiheesta. Haastateltavien mukaan maaseudun liikennepalveluista ja -olosuhteista saatava tieto on hajanaista ja puutteellista. Lainvalmistelijat kaipaisivat konkreettista tietoa maaseutualueiden arjesta, toiveista ja kehittämistarpeista liikennepalveluiden osalta. Heidän mielestään niin tieteellinen kuin kokemustieto ovat tervetulleita. Tämä oli itselleni yllätyksellinen ja mieluisa tieto, koska oletin, että tieteellinen tieto arvotettaisiin selkeästi tärkeämmäksi.

On erinomaista, että maaseutualueiden liikenneasioita käsittelevälle tutkimustiedolle on kysyntää ja lukijoita. Jonkin verran tutkimusta on olemassa, mutta tutkimustarpeita on kyllä edelleen paljon. On myös hienoa, että kokemustieto on arvostettua ja noteerattua. Kokemustieto voi esimerkiksi nostaa esille yksityiskohtia ja asiayhteyksiä, joita ei tieteellisellä tutkimuksella välttämättä voida tavoittaa. Tietoa voidaan näin saada myös parhaillaan käynnissä olevasta tai juuri tapahtuneesta asiasta. Mielestäni on realismia, ettei kaikkea tarvittavaa voida tieteellisesti tutkia. Siihen eivät riitä tutkimusrahoitus eivätkä tutkijat.

Kokemuksellisen tiedon voi esittää vastuullisesti ja fiksusti. Haasteltavat kertoivat, että annetuilla lausunnoilla oli merkitystä maaseututiedon saamisessa hallituksen esityksiin. Näin saadaan näkemyksiä, jotka muuten olisivat jääneet saamatta.

Yhteenvetona aineistoista ja tarkastelusta sanoisin, että maaseutualueet olosuhteineen pyrittiin ottamaan huomioon liikennepalvelulaisissa, mutta tarjolla ollut aineisto ja tieto oli hajanaista ja vähäistä. Mielestäni tietoa olisi tarvittu erityisesti maaseudun kaikkien palveluiden muodostamasta kokonaisuudesta ja liikennepalveluiden roolista osana tätä kokonaisuutta.

Taksisääntelyn korjaussarja palauttaa osan aiemmasta sääntelystä

Kesällä 2019 Rinteen hallitus käynnisti ja Marinin hallitus saattoi loppuun liikennepalvelulain muuttamisprosessin, joka keskittyi varsinkin taksialan sääntelyn päivittämiseen. Jopa ”taksisääntelyn korjaussarjaksi” tituleerattu muutosprosessi käynnistyi vuoden 2018 uudistuksesta saadun palautteen myötä ja eri viranomaisilta, kuten Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Kilpailu- ja kuluttajavirastolta ja Verohallinnolta, saatujen selvitysten perusteella. (Valtioneuvosto 2021.)

Lainmuutokset tulivat pääosin voimaan 1.5.2021. Siinä osa aiemmasta lainsäädännöstä otettiin muokattuna uudelleen käyttöön, kuten taksamittaria, taksivalaisinta sekä pakollista taksiyrittäjän yrittäjäkurssin ja -kokeen suorittamista koskevat velvoitteet. (LVM 2021.) Tämä puheenvuoro ei ulotu arvioimaan, kuinka tässä valmistelussa huomioitiin maaseutu ja millainen vaikutus lakimuutoksilla on ollut maaseudun liikennepalveluihin.

Liikennepalvelut ovat yksi osa liikenteen kokonaisuutta. Uusille toimintamalleille liikennepalveluissa on tarvetta maaseutualueillakin, koska tilanne maaseudun liikennepalveluissa ei ollut täydellinen ennen eikä jälkeen liikennepalvelulain. Yhteiskunnan isot trendit ovat sellaisia, että osa niistä vähentää ja osa kasvattaa tarvetta liikennepalveluille. Liikennepalveluiden tarvetta kasvattavat esimerkiksi väestön vanheneminen, harve-neva palveluverkko ja liikenteen kestävyystavoitteet. Toisaalta liikennepalveluiden tarvetta voivat vähentää väestön väheneminen, sähköiset palvelut sekä julkisen sektorien hankkimien kuljetusten tehostuminen.

Kaikki nämä erilaiset muutokset yhdessä tarkoittavat sitä, että tarvitaan yhä enemmän keskustelua, tutkimusta ja kehitystyötä maaseudun liikenteestä osana maaseudun palveluiden kokonaisuutta.

Kirjallisuus

- Kattilakoski, Mari, Antonia Husberg, Hanna-Mari Kuhmonen, Juha Rutanen, Hilikka Vihinen, Päivi Töyli, Tarja Lukkari, Emilia Osmonen, Taina Väre & Christell Åström 2021. Ajassa uudistuva maaseutu. Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2021–2027. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2021:12. Saatavissa: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163350>. [Viitattu 4.10.2021.]
- Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2020. KKV:n taksimarkkinaselvitys. Saatavissa: <https://www.kkv.fi/ratkaisut-ja-julkaisut/julkaisut/muistiot/taksimarkkinaselvitys/>. [Viitattu 11.10.2021.]
- Lukkari, Tarja & Christell Åström 2019. Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän loppuraportti. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2019:22. Saatavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161833/MMM_2019_22.pdf?sequence=5&isAllowed=y. [Viitattu 4.10.2021.]
- LVM 2021. Taksilainsäädännön muutokset voimaan pääosin 1. toukokuuta. Saatavissa: <https://www.lvm.fi/-/taksilainsaadannon-muutokset-voimaan-paaosin-1-toukokuuta-1265462>. [Viitattu 12.10.2021.]
- Muilu, Toivo & Olli Voutilainen 2021. Maaseutuvaikutusten arviointimenetelmän toimivuus ja kehittäminen. Maaseutututkimus 1/2021. Saatavissa: <https://journal.fi/maaseutututkimus/article/view/109035>. [Viitattu 4.10.2021.]
- Rautiainen, Simo 2020. Harvaan asutun maaseudun liikennepalvelut Pohjois-Savossa. Selvitys liikennepalvelulain ja Kela-taksiuudistuksen vaikutuksista. Saatavissa: <https://www.mansikkary.fi/files/file/LiikennepalvelutRaportti.pdf>. [Viitattu 11.10.2021.]
- Solakivi, Tomi, Lauri Ojala, Sini Laari, Harri Lorentz, Tuomas Kiiski, Juuso Töyli, Jarmo Malmsten, Anu Bask, Oskari Rintala, Alekski Paimander & Hanna Rintala 2018. Logistiikkaselvitys 2018. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja. Sarja E-2:2018. Saatavissa: http://www.ytl.fi/files/146/Turun_yliopiston_Logistiikkaselvitys-2018-FINAL.pdf. [Viitattu 5.10.2021.]
- Tilastokeskus 2020. Kulutusmenot kotitaloustyyppin mukaan pääryhmittäin 2012 ja 2016 (vuoden 2016 hinnoin, euroa/kulutusyksikkö, keskiarvo). Saatavissa: https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin_Passiivi/StatFin_Passiivi_tul_ktutk/statfinpas_ktutk_pxt_009_201600.px/table/tableViewLayout1/. [Viitattu 4.10.2021.]
- Traficom 2021. Ajokorttilakiuudistuksen seurantatutkimuksen ensimmäinen osa valmistunut. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/ajokorttilakiuudistuksen-seurantatutkimuksen-ensimmainen-osa-valmistunut>. [Viitattu 5.10.2021.]
- Valtioneuvosto 2016. HE 161/2016 vp. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_161+2016.pdf. [Viitattu 4.10.2021.]

Valtioneuvosto 2019a. Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019. Valtioneuvoston julkaisuja 2019:31. Saatavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161931/VN_2019_31.pdf?sequence=1&isAllowed=y. [Viitattu 4.10.2021.]

Valtioneuvosto 2019b. Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi, III vaihe. Saatavissa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM004:00/2018>. [Viitattu 4.10.2021.]

Valtioneuvosto 2021. Liikennepalvelulain muuttaminen. Saatavissa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>. [Viitattu 11.10.2021.]