

Liikennepalvelulain seurantaraportti

LVV

LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 14/2018

Liikennepalvelulain seurantaraportti

Liikenne- ja viestintäministeriö Helsinki 2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

ISBN PDF: 978-952-243-560-6

Helsinki 2018

Kuvailulehti

Julkaisija	Liikenne- ja viestintäministeriö	19.12.2018	
Tekijät	Joel Karjalainen, Kirsi Miettinen		
Julkaisun nimi	Liikennepalvelulain seurantaraportti		
Julkaisusarjan nimi ja numero	Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 14/2018		
Diaari/hankenumero	LVM/2484/03/2018	Teema	Säätelyn vaikutusten arviointi
ISBN PDF	978-952-243-560-6	ISSN PDF	1795-4045
URN-osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-560-6		
Sivumäärä	82	Kieli	Suomi
Asiasanat	liikennepalvelulaki, vaikutusten arviointi, seuranta http://finto.fi/juho/fi/		
Tiivistelmä <p>Liikennepalvelulain säätämisen yhteydessä eduskunta edellytti, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti säädettävän lakikokonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa toimiin säätelyn muuttamiseksi. Valtioneuvoston edellytettiin antavan liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Tässä raportissa kuvataan liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa toteutettujen sääntelymuutosten vaikutuksia eduskunnan asettamien vaatimusten mukaisesti. Lisäksi raportissa kuvataan periaatteita suunnitellusta pidemmän aikavälin seurannasta ja vaikutusten arvioinnista.</p> <p>Tähän mennessä tehtyjen havaintojen perusteella lainsäädännön ensivaikutukset ovat olleet pitkälti odotetunlaisia. Liikennepalvelulain tietosäätelyn myötä liikkumispalvelujen tarjoajat ovat avanneet runsaasti olennaisten tietojen rajapintoja ja myyntirajapintojen avaaminenkin on käynnistynyt. Toimijoilta saadun palautteen mukaan laki näyttää kirittäneen toimijoita kehittämään uusia palveluja ja järjestelmiä, mutta lain täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää jatkossa tiiviimpää yhteistyötä. Taksialalla toimivien yritysten ja kuljettajien määrä on kasvanut huomattavasti, ja palvelut sekä hinnoittelumallit vaikuttaisivat monipuolistuneen.</p> <p>Koska lainsäädännön keskeisimpänä tavoitteena on ollut tukea pitkän aikavälin muutosprosesseja, lopulliset johtopäätökset liikennepalvelulain vaikutuksia on syytä tehdä vasta myöhemmin. Liikennejärjestelmätason ja markkinatilanteen muutosten osalta lain vaikutusten seurantaan tullaan jatkamaan tiiviisti tulevina vuosina. Seuraavan kerran lain vaikutuksista raportoidaan kootusti eduskunnan lausuman edellyttämällä tavalla viimeistään vuonna 2022.</p> <p>Nyt havaittujen vaikutusten perusteella ei olla tunnistettu muutostarpeita liikennepalvelulakiin.</p>			
Kustantaja	Liikenne- ja viestintäministeriö		
Julkaisun myynti/jakaja	Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi Julkaisumyynti: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi		

Sisältö

1	Johdanto	8
2	Liikennepalvelulaki pähkinänkuoressa	11
2.1	Liikennepalvelulain keskeinen sisältö.....	11
2.2	Liikennepalvelulain tavoitteet	13
2.3	Liikennepalvelulain arvioidut vaikutukset	15
3	Arvioinnin tavoitteet ja toteutus	18
3.1	Arvioinnin tavoitteet.....	18
3.2	Arvioinnin toteutus.....	19
3.2.1	Arviointiasetelma	19
3.2.2	Arviointi- ja seurantamenetelmät	20
4	Vaikutusten jälkikäteisarviointi	26
4.1	Liikennejärjestelmätason vaikutukset ja laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset	26
4.2	Tietosäätelyyn liittyvät vaikutukset	28
4.2.1	Olennaisten tietojen rajapinnan sekä lippu- ja maksujärjestelmän rajapintojen avaaminen	28
4.2.2	Kertalippujen myyntirajapintojen avaaminen	29
4.2.3	Tietosäätelyn valvonta jatkossa.....	30
4.3	Taksiliikenteeseen liittyvät vaikutukset.....	30
4.3.1	Muutokset taksipalvelujen markkinatilanteessa.....	30
4.3.2	Muutokset palvelujen saatavuudessa.....	35
4.3.3	Muutokset palvelujen laadussa ja palvelukonsepteissa	38
4.3.4	Muutokset palvelujen hinnoissa ja hinnoittelumalleissa.....	40
4.3.5	Vaikutukset toimialan yrityksiin ja työntekijöihin	44
4.3.6	Vaikutukset julkisesti tuettuihin henkilökuljetuksiin.....	47

4.4	Linja-autoliikenteeseen liittyvät vaikutukset.....	48
4.4.1	Muutokset linja-autoliikenteen palveluissa	48
4.4.2	Vaikutukset palveluja tarjoaviin yrityksiin.....	51
4.4.3	Vaikutukset viranomaisten toimintaan	51
4.5	Tavaraliikenteeseen liittyvät vaikutukset	54
4.6	Muut arvioidut vaikutukset.....	56
5	Johtopäätökset	59
	Liite 1	62
	Liite 2	73
	Lähteet.....	81

1 Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on toteutettu tällä kaudella mittavia sääntelyuudistuksia, joiden tavoitteena on ollut hallitusohjelman mukaisesti muun muassa säädösten sujuvoittaminen, digitalisaation ja liikenteen palveluiden käyttäjälähtöisyyden edistäminen, uuden liiketoiminnan mahdollistaminen sekä säästöt julkisesti tuetuissa kuljetuksissa. Yksi keskeisimmistä näitä tavoitteita tukevista säädöksistä on liikenteen palveluista annettu laki (320/2017, jäljempänä *liikennepalvelulaki*), jolla toutetaan kaikkia liikennemuotoja koskeva liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistus. Lakia on valmisteltu kolmessa vaiheessa.

Liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa yhdistettiin ja uudistettiin merkittävä osa tieliikenteen henkilö- ja tavaraliikennettä koskevista säännöksistä. Erityisesti taksi- ja taksiliikennettä koskevaa sääntelyä kevennettiin merkittävästi. Keskeisenä elementtinä oli myös niin sanottu tietosääntely, jonka tavoitteena oli luoda edellytykset avoimen datan ja tietovarantojen paremmalle hyödyntämiselle. Liikennepalvelulaki velvoittaa avaamaan liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuteen. Lain ensimmäisen vaiheen säännökset tulivat voimaan tietosääntelyn osalta tammikuussa 2018 ja muilta osin heinäkuussa 2018.

Hankkeen toisessa vaiheessa lakiin tuotiin mukaan muut liikennemuodot ja jatkettiin tietosääntelyn kehittämistä. Tietojen avaamista jatkettiin liikkumispalveluiden käyttöä koskevan tiedon osalta. Matkaketjujen ja yhdistettyjen palveluiden tarjoamista helpotettiin mahdollistamalla niin sanottu puolesta-asiointi, jolloin esimerkiksi yhdistetyn palvelun tarjoaja voi liittää yhdistettyyn liikkumispalveluun kaikkien liikennemuotojen matkalippuja, auton vuokrauspalvelua, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia asioimalla asiakkaan tahdosta tai hänen puolestaan eri palveluissa. Lisäksi uudistuksessa luotiin noin kymmenestä liikenteeseen liittyvästä rekisteristä ja niitä koskevista erillisistä laeista yksi yhtenäinen liikenneasioiden rekisteri, joka sisältää tietoa toiminnanharjoittajaluvista, liikennevälineistä ja henkilöluvista, kuten ammattipätevyyksistä.

Toiseen vaiheeseen liittyvät uudistukset tulevat pääosin voimaan heinäkuussa 2018, mutta puolesta-asiointia koskeva säännös astuu voimaan vasta tammikuussa 2019.

Hankkeen kolmannen vaiheen säännökset ovat parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä.¹ Esityksellä on tarkoitus muuttaa muun muassa tie- ja meriliikenteen ammatti-pätevyys sääntelyä sekä varautumista koskevaa sääntelyä. Lisäksi lakiin on ehdotettu tehtäväksi teknisiä muutoksia niin, että sen pykälänumerointi muuttuisi juoksevaksi. Muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan pääosin maaliskuussa 2019.

Liikennepalvelulaki on ollut erittäin mittava sääntelyuudistus, jonka avulla on yhtenäistetty ja sujuvoitettu sääntelyä, purettu tarpeettomia normeja, vapautettu markkinoita sekä luotu kansainvälisesti edistyksellistä sääntelyä. Voimassa olevassa liikennepalvelulaissa on lähes 300 pykälää, sen myötä on kumottu toistakymmentä lakia, ja siihen liittyvät hallituksen esitykset, valiokuntamietinnöt ja -lausunnot sisältävät tällä hetkellä noin 2 000 sivua tekstiä.

Liikennepalvelulain uudistushenkisyys ja käyttäjälähtöisyys sekä lain sisältämä tietosääntely ovat merkinneet sitä, että Suomea voidaan pitää kansainvälisesti katsoen edelläkävijänä liikennemarkkinoiden suuren muutoksen edistämiseksi. Liikkumisen palveluiden muutoksella tavoitellaan muun muassa huomattavia liikenteen päästöjen vähentymistä vähennyksiä sekä liikenteen merkittävästi nykyistä parempaa sujuvuutta ja turvallisuutta. Samalla liikennemarkkinoiden murroksella tavoitellaan yksityisautoilun vähentämistä ja palvelumarkkinoiden potentiaalisen erittäin suuren kasvun mahdollistamista. Liikenne- ja viestintäministeriö on saanut ITS Hall of Fame -palkinnon älyliikenteen maailmankongressissa 2017 edistyksellisen liikennepolitiikan ja lainsäädännön edistäjänä. Ministeriö sai tunnustusta erityisesti Liikenne palveluna -ajattelun edistämisestä ja liikennepalvelulaista. Liikennepalvelulaki on myös toiminut kansainvälisenä esikuvana. Muun muassa Tanskassa on tehty ehdotuksia vastaavan sisältöisen lain antamisesta.

Liikennepalvelulain säätämisen yhteydessä eduskunta edellytti, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti säädettävän lakikokonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa toimiin sääntelyn muuttamiseksi. Valtioneuvoston edellytettiin myös huolehtivan, ettei sääntelyn keventämisestä synny harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä, ja ryhtyvän tarvittaessa toimenpiteisiin liikennemarkkinoiden terveen ja tasapuolisen toimintaympäristön turvaamiseksi. Valtioneuvoston tulee antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista

¹ Ks. HE 157/2018 vp.

viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Pidemmän aikavälin seuranta ja vaikutuksia koskeva selvitystä edellytettiin viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä.²

Tämän raportin tarkoituksena on kuvata liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa toteutettujen sääntelymuutosten vaikutuksia ja esittää arvio muutostarpeista eduskunnan asettamien vaatimusten mukaisesti. Erittäin lyhyestä tarkastelujaksosta johtuen tässä raportissa keskitytään kuvailemaan lakimuutoksen jälkeen tapahtunutta kehitystä ja muutoksia sekä joiltain osin arvioimaan lyhyen aikavälin vaikutuksia. Lisäksi tässä raportissa kuvataan periaatteet suunnitellusta pidemmän aikavälin seurannasta ja vaikutusten arvioinnista. Jatkossa seurantaan tullaan tekemään myös liikennepalvelulain muiden vaiheiden vaikutuksista.

² EV 27/2017 vp.

2 Liikennepalvelulaki pähkinänkuoressa

2.1 Liikennepalvelulain keskeinen sisältö

Osin tammikuussa ja osin heinäkuussa 2018 voimaan tullut liikennepalvelulain ensimmäinen vaihe yhdisti merkittävän osan tieliikenteen henkilö- ja tavaraliikennettä koskevista säännöksistä samaan lakiin. Samalla toteutettiin merkittävää sääntelyn keventämistä erityisesti taksiliikenteessä, mutta jossain määrin myös joukko- ja tavaraliikenteen osalta. Toisena keskeisenä uudistuksena hankkeen ensimmäisessä vaiheessa oli niin sanottu tietosääntely, joka velvoitti avaamaan liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja varmistumaan lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta.

Sääntelyn keskiössä on saumattomien matkaketjujen mahdollistaminen. Merkittävimmät tätä tukevat säännökset liittyvät tiedon ilmoittamisen ja avoimuuden velvoitteisiin. Laki velvoittaa henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan antamaan matkustajille tietoa sähköisessä muodossa muun muassa hinnoista, maksutavoista, toiminta-alueesta, palveluajoista ja erityisryhmille suunnatuista palveluista. Liikkumispalveluiden tarjoajan on myös huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden (*avoin rajapinta*) kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettävissä. Avoimen rajapinnan kautta on saatava vähintään tiedot reiteistä, aikatauluista, pysäkeistä, hinnoista, sekä palvelujen saatavuudesta ja esteettömyydestä.

Muilta osin suurimmat muutokset koskivat taksiliikennettä. Aiemmin taksiliikenne on ollut tiukasti säänneltyä toimintaa, jossa alalla toimivien yritysten ja taksiautojen määrää rajoitettiin lupien määräsääntelyllä, palvelujen enimmäishinnat vahvistettiin valtioneuvoston asetuksella, toiminta oli pitkälti sidottu maantieteellisesti tiettyyn asemapaikkaan, ja taksien oli lähtökohtaisesti päivystettävä ympärivuorokautisesti, elleivät autoilijat olleet sopineet ajovuoroista, joka vapautti ajovelvoitteesta. Liikennepalvelulain myötä lupien määräsääntelystä, palvelujen enimmäishintasääntelystä sekä päivystys- ja asemapaikkavelvoitteista luovuttiin. Myös taksilupien autokohtaisuudesta luovuttiin. Nykyisin yritykset saavat siis itse päättää toimintansa laajuudesta, toiminta-alueen ja -ajat sekä palvelujensa hinnat. Taksiliikenteen harjoittaminen säilyi kuitenkin edelleen luvanvaraisena toimintana.

Taksiliikenteessä toimivalla kuljettajalla on oltava taksinkuljettajan ajolupa, jonka yhtenä edellytyksenä on taksinkuljettajan kokeen läpäiseminen. Aiemmasta poiketen taksinkuljettajan ajoluvan saaminen ei kuitenkaan edellytä erillistä koulutusta.

Taksipalvelujen hintojen osalta toimijoilla on velvollisuus antaa matkustajalle tieto matkan kokonaishinnasta tai sen määräytymisperusteista ennen matkan alkamista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa määräykset kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän palvelusta on sovittava nimenomaisesti, sekä palvelujen enimmäishinnoista, jos hintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen, jonka mukaan taksipalvelusta on sovittava nimenomaisesti, jos hinnan arvioidaan ylittävän sata euroa³, mutta määräystä palvelujen enimmäishinnoista ei ole annettu.

Tavara- ja linja-autoliikenteessä lupakäytännöt säilyivät pitkälti ennallaan. Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen linja-autolla ja tavaroiden kuljettaminen kokonaismassaltaan yli 3 500 kiloa painavilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä on jatkosakin luvanvaraista toimintaa. Tavaraliikenteessä lupavaatimusta kuitenkin kevennettiin siten, että lupaa ei enää tarvita harjoitettaessa toimintaa pakettiautoilla tai traktoreilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Myös yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen vaatimuksesta luovuttiin. Linja-autoliikenteessä ei edellytetä reitti- tai kutsuliikennelupaa, eli yritykset saavat lähtökohtaisesti vapaasti määrittää reittinsä ja toiminta-alueensa ilman erillistä lupaprosessia.

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikku- mispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan. Avoimia rajapintoja teknisesti yhdistävien palveluntarjoajien ja matkustusoikeuden todentamiseen liittyvien taustajärjestelmien ylläpitäjien tai ylläpidosta vastaavien toimijoiden on omia palveluitaan ja järjestelmiään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa.

Liikennepalvelulain myötä Liikenteen turvallisuusvirastosta tuli pääasiallinen lupaviranomainen sekä yleinen valvontaviranomainen. Tieliikenteen lupatehtävät siirtyivät Liikenteen turvallisuusvirastolle ELY-keskuksilta.

³ TRAFI/196233/03.04.03.00/2017.

2.2 Liikennepalvelulain tavoitteet

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman kantavia teemoja ovat olleet työllisyyden ja yrittäjyyden tukeminen, julkisen talouden ja kilpailukyvyn vahvistaminen, digitalisaation ja kokeilujen edistäminen sekä säädösten sujuvoittaminen ja turhien normien ja byrokratian purkaminen. Hallitusohjelman kymmenen vuoden tavoitteena on, että Suomi on ottanut tuottavuusloikan julkisissa palveluissa ja yksityisellä sektorilla tarttumalla digitalisaation mahdollisuuksiin ja purkamalla turhaa sääntelyä ja byrokratiaa. Hallituskaudelle asetettiin tavoitteeksi muun muassa suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja teollisen internetin sovelluksille ja uusille liiketoimintamalleille. Yhtenä edistettävänä sektorina nähtiin liikenne palveluna -toimintatapa. Konkreettisena tavoitteena hallitusohjelmassa mainittiin myös kuntien kustannusten karsiminen ja julkisesti tuettujen henkilökuljetusten uudistaminen lainsäädäntöä kehittämällä ja digitalisaatiota hyödyntämällä. Lainsäädännön uudistamisessa keskeisenä nähtiin markkinoiden toiminnan ja vapaan kilpailun edistäminen sekä pienten ja keskisuurten yritysten hankintaprosesseihin osallistumismahdollisuuksien lisääminen.⁴

Liikennepalvelulain tavoitteena on toteuttaa liikenteen alalla kaikkia edellä mainittuja hallitusohjelman tavoitteita. Lakiuudistuksella pyritään luomaan sääntelykehikko, jonka varassa yritykset voivat kehittää uusia palveluita ja jolla varmistetaan liikenteen käyttäjille laadukkaat ja saumattomat liikkumisen palvelut. Pyrkimyksenä on saattaa asiakas toiminnan keskiöön sekä lisätä liikennepalveluiden kysyntää.⁵

Hallitusohjelmassa mainittu Liikenne palveluna (Mobility as a Service, MaaS) -toimintatavan edistäminen on liikennepalvelulain säätämisen keskeisiä tavoitteita. Kyse on liikennejärjestelmätason toimintatavasta, jossa tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä syntyy käyttäjien, elinkeinoelämän ja julkisen sektorin yhteistyöllä käyttäjälähtöisiä liikenne- ja kuljetuspalveluja tuottava saumattomasti yhteentoimiva ja kestävä järjestelmä. Ajatuksena on, että asiakkaat voisivat hankkia yhä enenevässä määrin liikkumispalvelunsa joko yhden mobiilialustan ja palveluntarjoajan kautta tai erinäisiä helpokäyttöisiä palvelusovelluksia yhdistelemällä. Liikenne palveluna -toimintatavan edistämisen taustalla on myös tavoite siitä, että Suomi nousee maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa ja tulevaisuuden liikennepalveluissa. Liikkumispalvelujen käytön lisääminen ja liikennejärjestelmän tehostaminen nähdään myös keinona vastata ilmastonmuutoksen haasteisiin.⁶

⁴ *Hallituksen julkaisusarja 10/2015.*

⁵ *HE 161/2016 vp, s. 7.*

⁶ *HE 161/2016 vp, s. 8–9.*

Liikennepalvelulaki on nähty ennen kaikkea mahdollistavana sääntelynä, jossa vastuu palvelujen tuottamisesta ja niiden käyttäjälähtöisyydestä on pääasiassa yritysten vastuulla. Julkisen sektorin tehtäväksi nähdään ennen kaikkea mahdollistavan sääntely- ja toimintaympäristön luominen, joka kuitenkin turvaa riittävässä määrin kuluttajien oikeudet ja muut yhteiskunnallisesti tärkeät intressit.⁷

Käyttäjälähtöisten palvelujen syntymistä pyritään edistämään luomalla toimivat markkinat koko liikennesektorille. Markkinoiden toimivuutta pyritään edistämään purkamalla liiketoimintamalleja tarpeettomasti rajoittavaa sääntelyä, vähentämällä yritysten hallinnollista taakkaa ja madaltamalla liikennealalle tulon kynnyksiä. Pyrkimyksenä on siis lisätä yritysten välistä kilpailua ja mahdollistaa erilaisten kilpailukeinojen käyttö aiempaa vapaammin.⁸

Sääntelyllä pyritään kuitenkin varmistamaan, ettei kilpailun lisääntyminen johda kuluttajien oikeuksien tai erityisryhmien palvelujen saatavuuden heikkenemiseen. Erityis- huomiota on kiinnitetty taksimatrustajien mahdollisuuteen saada etukäteen tietoa taksipalvelun hinnoittelusta, jolla pyritään ehkäisemään niitä mahdollisia lieveilmiöitä, joita muissa maissa on esiintynyt taksipalvelujen hintasääntelyn vapauttamisen yhteydessä. Erityisryhmien asemaa pyritään turvaamaan muun muassa huolehtimalla siitä, että palveluista on saatavilla riittävästi tietoa, ja että kuljettajilla olisi jatkossakin kyky huolehtia vammaisten matkustajien turvallisuudesta ja erityistarpeista.⁹ Sääntelyllä halutaan myös varmistaa, ettei sääntelyn muu keventäminen johda harmaan talouden lisääntymiseen tai markkinahäiriöihin.¹⁰

Hallitusohjelmassa asetettiin tavoite, että julkisesti tuetuissa henkilökuljetuksissa saavutetaan kymmenen prosentin säästö vuodesta 2017 alkaen.¹¹ Liikennepalvelulailla ei puututa julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämistapaan, mutta lailla pyritään edistämään tavoitteen toteutumista lisäämällä toimialan kilpailua ja sen välityksellä kannustamalla yrityksiä toiminnan tehostamiseen ja uusien toimintamallien käyttöön- ottoon.

⁷ HE 161/2016 vp, s. 10.

⁸ HE 161/2016 vp, s. 79–81.

⁹ HE 161/2016 vp, s. 81–83.

¹⁰ LiVM 3/2017 vp, s. 8–9.

¹¹ Hallituksen julkaisusarja 10/2015, s. 9.

2.3 Liikennepalvelulain arvioidut vaikutukset

Liikennepalvelulailla arvioitiin olevan merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmän ja koko kansantalouden tasolla. Liikennejärjestelmätasolla muutosten nähtiin johtavan ennen kaikkea liikkumispalvelujen suosion kasvuun. Liikkumispalvelujen kysynnän ja tarjonnan arvioitiin lisääntyvän, ja tämän kehityksen uskottiin johtavan oman auton käytön ja omistamisen tarpeen sekä liikenteestä aiheutuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten vähenemiseen. Negatiivisten ulkoisvaikutusten vähenemisellä tarkoitettiin ensisijaisesti liikenteestä aiheutuvia päästöjen vähenemistä. Kansantalouden tasolla uudenalaisen sääntelyn uskottiin edistävän digitalisaatiota, lisäävän uuden teknologian ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa, parantavan liikennesektorin yritysten tehokkuutta ja kilpailukykyä, kohentavan työllisyyttä sekä johtavan bruttokansantuotteen kasvuun. Uusien teknologioiden ja toiminnan tehostumisen arvioitiin johtavan säästöihin julkisesti tuetuissa henkilökuljetuksissa.¹²

Keskeisessä osassa liikennepalvelulain vaikutusten arviointia oli lain tietosääntelyn vaikutukset. Avoimen tiedon sekä yhteentoimiviin lippu- ja maksujärjestelmiin nähtiin kytkeytyvän monenlaisia hyötyjä, kuten uusien liiketoimintamallien ja palvelujen kirjon syntyminen mahdollistuminen, maailmanlaajuisina vientituotteina toimivien uusien palvelujen syntyminen, liikenteen markkinoiden tehostuminen sekä palveluvaihtoehtojen selvittämiseen käytetyn ajan ja kustannusten väheneminen. Rajapintojen avaamisvelvoitteen nähtiin aiheuttavan myös yrityksille ja viranomaisille etenkin kertaluontoisia kustannuksia.¹³

Merkittävän osan liikennepalvelulain vaikutuksista arvioitiin liittyvän tietosääntelyn ohella taksisääntelyn uudistamiseen. Taksilupien määräsääntelystä, enimmäishintasääntelystä sekä asemapaikka- ja päivystysvelvoitteesta luopumisella nähtiin olevan merkittäviä vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen, yritysten toimintamalleihin sekä palvelujen saatavuuteen ja hinnoitteluun. Taksilupien määrällisistä rajoituksista luopumisen arvioitiin parantavan taksipalvelujen saatavuutta erityisesti ruuhka-aikoina ja tietyillä katvealueilla. Lupasääntelyn kevenemisen arvioitiin johtavan uusien yritysten alalle tulon ja mahdollistavan yrityskokojen kasvattamisen. Kilpailun lisääntymisen ja toimintaa rajoittavan sääntelyn vähenemisen arvioitiin puolestaan johtavan taksipalvelujen kuluttajahintojen laskuun nykyiseen hintakehitykseen verrattuna, hinnoittelumallien ja palveluvalikoiman monipuolistumiseen sekä taksikaluston käytön tehostumiseen.¹⁴

¹² Ks. erityisesti HE 161/2016 vp, s. 103–110.

¹³ HE 161/2016 vp, s. 101–103 ja 115.

¹⁴ Ks. erityisesti HE 161/2016 vp, s. 93 ja 98–100.

Taksiliikenteen enimmäishinnoista luopuminen oli tunnistettu mahdollisena riskitekijänä, ja sen katsottiin voivan johtaa yksittäisiin ongelmatapauksiin, mutta uusien digitaalisten palvelujen ja liikennepalvelulakiin sisällytettyjen sääntelykeinojen arvioitiin vähentävän tätä riskiä.¹⁵

Linja-autoliikenteessä reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvista luopumisen katsottiin vähäisissä määrin edistävän markkinaehtoisen liikenteen syntymistä, lisäävän reittimuutoksia, lisäävän ja kutsujoukkoliikenteen tarjontaa sekä vähentävän joukkoliikenneviranomaisten työmäärää. Tilaus- ja kuljetusrajoitusten poistumisen arvioitiin lisäävän pikubussiliikenteen kysyntää ja tarjontaa.¹⁶

Lupavaatimuksen poistumisen tietyllä kalustolla harjoitettavasta tavarankuljetuksesta arvioitiin madaltavan alalle tulon kynnystä ja sitä kautta lisäävän tavarankuljetusta pakettiautoilla ja traktoreilla tarjoavien yritysten määrää etenkin harvaanasutuilla alueilla. Luvanvaraisuuden poistumisen ja lisääntyneen kilpailun arvioitiin alentavan kuljetusten hintoja ja tehostavan kaluston käyttöä.¹⁷

Liikennepalvelulakiin on koottu sääntelyä hyvin erilaisilta toimialoilta ja samalla kertaa on toteutettu hyvin monen tasoisia sääntelyuudistuksia. Tästä syystä sääntelyn vaikutustenkin arvioitiin olevan hyvin erilaisia eri toimialoilla, ja vaikutusten arvioitiin toteutuvan hyvin erilaisella aikataululla. Mahdollistavan sääntelyn luonteeseen kuuluu, että vaikutuksia ja niiden toteutumisen aikataulua on vaikea ennakoida. Mahdollistava sääntely jättää yrityksille tilaa kokeilla erilaisia toimintamalleja ja kehittää innovaatioita, joiden menestyminen riippuu pitkälti kuluttajien valinnoista. Innovaatioiden syntymisen ja parhaiden toimintatapojen seuloutumisen aikajännettä tai kuluttajien mieltymysten muutosta on vaikea ennustaa etukäteen. Erityisen haastavaa vaikutusten arviointi oli liikennepalvelulain tietosääntelyn osalta, joka on kansainvälisesti uniikkia ja josta ei siten ollut olemassa mielekästä vertailukohtaa.

Erityisesti liikennejärjestelmätason vaikutusten ja kulutustottumusten muutosten nähtiin olevan pitkä prosessi, jonka todelliset vaikutukset nähdään vasta vuosien kuluttua. Sen sijaan esimerkiksi taksimarkkinoilla uskottiin nähtävän muutoksia jo lyhyellä aikavälillä, vaikka silläkin osa-alueella kilpailun lisääntymisen ja mahdollistavan sääntelyn vaikutusten uskottiin näkyvän pääasiassa vasta pitkällä aikavälillä.

¹⁵ HE 161/2016 vp, s. 93.

¹⁶ HE 161/2016 vp, s. 100, 102–103 ja 115.

¹⁷ HE 161/2016 vp, s. 101.

Arvioituja vaikutuksia, mahdollisia vaikutusmekanismeja sekä niiden seurantaan tarkoitettuja indikaattoreita ja tietolähteitä on kuvattu tarkemmin tämän raportin liitteessä.

3 Arvioinnin tavoitteet ja toteutus

3.1 Arvioinnin tavoitteet

Lainsäädännöllä pyritään edistämään ja saamaan aikaan yhteiskunnallisesti tärkeäksi koettuja asioita vaikuttamalla ihmisten ja erilaisten organisaatioiden toimintaan ja päätöksentekoon. Lainsäädännön vaikutusten seuranta ja jälkikäteinen arviointi ovat tärkeä osa lain elinkaarta. Vain seurannan ja arvioinnin avulla saadaan selville, johtiko annettu sääntely tavoiteltuihin vaikutuksiin. Näin voidaan myös kartoittaa mahdolliset odottamattomat seuraukset ja ryhtyä tarvittaessa korjaaviin tai täydentäviin toimenpiteisiin. Jälkiarviointi edistää myös yhteiskunnallisen päätöksenteon avoimuutta ja läpinäkyvyyttä.

Vaikutusten arvioinnissa keskitytään säädösvalmisteluohjeiden¹⁸ mukaisesti taloudellisiin vaikutuksiin, vaikutuksiin viranomaisten toiminnassa, ympäristövaikutuksiin ja muihin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin. Arvioinnissa pyritään myös tunnistamaan, miten vaikutukset ovat jakautuneet eri ihmisryhmien ja muiden toimijoiden välillä. Jälkiarvioinnissa on myös tärkeä arvioida ihmisten ja yritysten tietoisuutta muutoksista, lain hyväksyttävyyttä ja noudattamista, soveltamiskäytäntöä, tulkintaepäselvyyksiä, sekä viranomaisvalvonnan onnistumista.

Arvioinnin tavoitteena on lisätä tietoa ja ymmärrystä muutoksen vaikutuksista ja seurauksista lainsäätäjien ja lain soveltajien keskuudessa. Arvioinnin on tarkoitus tuottaa tietoa muutos- ja jatkokehitystarpeista viranomaisten ja päätöksentekijöiden käyttöön. Aiemmin tehtyjen päätösten arviointi mahdollistaa oppimisen ja mahdollistaa lainsäädännön laadun kehittämisen myös tulevaisuudessa. Arvioinnilla halutaan myös tuottaa tietoa äänestäjille siitä, miten päätöksentekijät ovat onnistuneet lainsäädäntötyössä.

Liikennepalvelulaissa on pääasiassa kyse mahdollistavasta lainsäädännöstä, jonka tarkoituksena on lisätä kilpailua, mahdollistaa erilaisia liiketoimintakonsepteja sekä jättää tilaa innovaatioille ja kokeiluille. Tällaisen mahdollistavan lainsäädännön vaikutukset näkyvät tyypillisesti vasta pitkällä aikavälillä. Koska liikennepalvelulaki on ollut voimassa vasta muutaman kuukauden, ei lain vaikutuksia pystytä vielä kovinkaan tarkasti arvioimaan. Tässä raportissa tullaankin keskittymään pääasiassa hyvin lyhyen aikavälin vaikutuksiin ja muutoksiin, joita on ylipäättään mahdollista seurata ja joista on tietoa saatavilla. Tässä vaiheessa on kuitenkin pyritty tunnistamaan sellaisia mahdollisia vaikutuksia ja vaikutusmekanismeja, joita on syytä seurata pidemmällä aikavälillä.

¹⁸ Oikeusministeriö 2004:4 ja Oikeusministeriö 2007:6.

Tällainen pidempiaikainen seuranta on käynnistettävä heti, jotta syntyy riittävästi tietoa, jonka pohjalta vaikutuksia voidaan arvioida myöhemmin.

Lyhyen aikavälin vaikutuksista erityishuomiota on kiinnitetty tieto- ja taksisääntelyn vaikutuksiin. Liikennepalvelulain tietosääntely on kansainvälisesti uniikkia, jonka vaikutuksia oli hyvin vaikea arvioida etukäteen referenssien puuttuessa. Taksisääntelyn muutosten vaikutuksiin kiinnitettiin etukäteen paljon huomiota ja moni taho toi esiin myös muutoksiin liittyviä riskitekijöitä. Taksisuudistusten kaltaisten, koko toimialan toimintalogiikkaa mullistavien sääntelyuudistusten vaikutuksiin onkin syytä kiinnittää erityistä huomiota, sillä murrosvaiheessa esimerkiksi kuluttajien tietoisuus muutoksista voi olla hyvin vaihtelevaa ja tämä saattaa johtaa tilanteisiin, joita ei lakia valmistellessa pystytty täysin ennakoimaan.

Tämän arvioinnin keskeisin tavoite on vastata siihen, saavutettiin lakimuutoksille asetetut tavoitteet. Etenkin niiltä osin kuin havaitaan, ettei asetettuihin tavoitteisiin ole päästy, pyritään arvioimaan myös taustasyitä. Tavoitteena on pystyä arvioimaan, onko tavoite toteutumassa pidemmällä aikavälillä vai edellyttääkö tavoitteeseen pääsy jatkotoimenpiteitä.

3.2 Arvioinnin toteutus

3.2.1 Arviointiasetelma

Lainsäädännön vaikutusten arviointi pyrkii tunnistamaan tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia. Tästä syystä toteutunutta kehitystä pyritään vertaamaan sellaiseen oletettuun kehitykseen, joka olisi toteutunut ilman muutoksia. Tämä on peruslähtökohta myös tässä raportissa. Havaittujen muutosten vertailukohtana muodostaa nykytilanne, jonka kuvaus kootaan olemassa olevista tietolähteistä saatavissa olevista määrällisistä ja laadullisista tiedoista. Tämän lisäksi pyritään muodostamaan näkemys siitä, miten tilanne olisi kehittynyt ilman lakimuutoksia. Arvio perustuu keskeisten pitkän aikavälin seurantaindikaattorien ennakoituihin kehitystrendeihin, sekä vertailutietoihin, joiden on aiemmin havaittu selittävän indikaattoreiden kehitystä.

Lainsäädännön vaikutusten arviointi muutama kuukausi lain voimaantulon jälkeen on kuitenkin äärimmäisen haastava tehtävä. Lyhyt aikaväli asettaa haasteita sille, mitä tietoa on ylipäätään mahdollista saada kerättyä. Esimerkiksi moni arvioinnin kannalta keskeinen tilasto päivittyy vasta vuoden tai kahden kuluttua lain voimaantulosta.

Arviointia vaikeuttaa myös moni muu seikka. Lain vaikutuspiiri ja sitä kautta arvioitavien kohteiden määrä on hyvin laaja. Erilaisten vaikutusten suuruusluokka myös todennäköisesti vaihtelee merkittävästi, sillä lakiin on koottu hyvin eritasoisen sääntelyn ja hyvin erilaisten markkinoiden piiriin lukeutuvia asioita. Liikennepalveluiden markkinat ovat myös monin osin muotoutumisvaiheessa, minkä vuoksi vaikutusten arvioinnin perustana käytettävää lähtötietoa ei välttämättä ole ennen tätä määritelty eikä aikasarjoja näin ollen ole kerätty. Muutosvaiheesta johtuen voi olla myös hyvin haastavaa erottaa, mikä osa muutoksista selittyy sääntelyllä, ja mitkä muutokset olisivat tapahtuneet joka tapauksessa. Jälkikäteen vaikutusten arvioinnin tekemistä vaikeuttaa myös se, että Suomen liikennemarkkinoiden seuranta ja tutkimus on ollut tähän mennessä hyvin vähäistä. Tästä syystä monesta keskeisestääkään muuttujasta ei ole saatavilla luotettavaa vertailutietoa, eikä niiden vaihtoehtoisia kehityskulkuja pystytä mielekkäästi muodostamaan, koska niihin vaikuttavia taustatekijöitä ei ole kartoitettu.

Haasteellisesta arviointiasetelmasta johtuen muutosten vaikutusten arviointiin tullaan keskittymään kattavammin vuoden 2022 loppuraportissa.

3.2.2 Arviointi- ja seurantamenetelmät

Tietojen kerääminen. Arvioinnissa ja seurannassa käytetään pääasiassa olemassa olevia tilastoaineistoja. Keskeisen pohjan arvioinnissa ja seurannassa hyödynnettävistä tiedoista muodostavat liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen keräämä ja tuottama tieto, jota syntyy esimerkiksi lupahallinnon ja erilaisten sääntelyyn perustuvien seuranta- ja valvontatehtävien myötä. Tämän lisäksi vaikutusten arvioinnin tiedonkeruuta varten tehdään erillisselvityksiä.

Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisiin tehtäviin kuuluu arvioida liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikennepalvelulainlain vaikutuksia sekä raportoida säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo liikennepalvelulain noudattamista ja toimii lupaviranomaisena. Valtaosa liikennealalla tapahtuvasta toiminnasta on luvanvaraista, joten tietoa toimijoista ja toimijoiden määrästä syntyy merkittävässä määrin lupahallinnon sivutuotteena. Lupien määrästä ja alueellisesta jakaumasta saadaan kattavaa tietoa aiemmilta vuosilta, jota voidaan verrata nykytilanteeseen. Yritysten määrien ja jakauman lisäksi lupahallinnon kautta saadaan tietoa myös kuljettajaluvista.

Liikenneviraston tehtäviin kuuluu liikkumispalvelujen kysynnän ja tarjonnan seuranta. Liikennevirasto tilaa julkisen liikenteen suoritetilastoa Tilastokeskukselta. Suoritetilaston tarkoituksena on tuottaa tietoa kotimaan henkilöliikenteen tarjonnan ja kysynnän volyymeista ja julkisen vallan rahoituspanosten vaikutuksesta. Julkisen liikenteen suo-

ritetilaston uudistustyö on käynnissä syksyllä 2018 ja tilasto julkaistaan jatkossa vuosittain. Liikennevirasto kerää joukkoliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta joukkoliikenteen tarjonnan ja kysynnän tunnuslukuja JUKU-järjestelmän kautta. Lisäksi virasto kerää jatkossa toimivaltaisilta viranomaisilta tietoa kaupunkipyöräjärjestelmistä. Joukkoliikenteen toimijoille tehdään tarvittaessa erillisselvityksiä.

Lain vaikutuksia arvioitaessa yksi mielenkiinnon kohde on liikkumispalvelujen hintojen kehitys. Erityinen mielenkiinto kohdistuu taksiliikenteen hintakehitykseen hintasäätelyn vapautumisen jälkeen. Liikenteen turvallisuusviraston on liikennepalvelulain edellyttämällä tavalla seurattava taksiliikenteen hintatason muutoksia. Seuranta varten Liikenteen turvallisuusvirasto on luonut taksiliikenteen hintaindeksin. Aloitusvaiheessa hintaindeksin seuranta perustuu välityskeskuksilta saatavissa olevaan taksamittareihin perustuvaan tietoon. Välityskeskuksilta kerätään tieto matkojen keskihinnasta, jonka mukaan arvioidaan välityskeskuksen alueella tyypillisen matkan hinta. Alueelliset indeksit painotetaan liikevaihdon suhteessa valtakunnalliseksi indeksiksi. Tieto kerätään neljännesvuosittain. Lisäksi tehdään erillisselvityksiä esimerkiksi uusien palvelumuotojen hinnoittelusta. Erillisselvityksillä seurataan henkilöliikenteen palveluiden markkinoiden muodostumista niin, että hintaindeksin muodostamisen päivitystarvetta voidaan jatkossa arvioida.

Liikenteen turvallisuusvirasto on myös teettänyt selvityksen taksiliikenteen hintaseurannasta, jonka painopisteenä on haja-asutusalueiden hintataso. Menetelmä perustuu hintakorimenetelmään ja tyyppimatkojen vertailuhintojen laskentaan. Vertailuhinnoista lasketaan geometrinen keskiarvo maakuntien ja kuntatyyppien yli. Maakuntia painotetaan niiden osuuksilla taksiliikennemarkkinoiden liikevaihdosta lopullisen indeksiarvon laskemiseksi. Seurantamenetelmää varten on kerätty hintahavaintoja siten, että maaseutumaisista kunnista hintahavaintoja on kerätty 300 yrityksestä, taajaan asutuista kunnista 100 yrityksestä ja kaupunkimaisista kunnista 100 yrityksestä. Taajan asutut ja kaupunkimaiset kunnat muodostavat tausta-aineiston ja vertailukohdan maaseutu- maisten hintojen tarkastelulle. Tiedot kerättiin loka–marraskuussa 2018.

Liikenteen turvallisuusviraston hintaseurannan lisäksi myös Tilastokeskus on päättänyt jatkaa toistaiseksi hintakorien keräämiseen perustuvaa taksimatkojen hintaseurannaa osana kuluttajahintaindeksiä. Tilastokeskus kerää taksimatkojen hintoja noin 20 kaupungista. Hintojen kerääminen painottuu kaupunkien suurimpiin taksirytyksiin ja seurantaan on valittu tyypillisimpien taksimatkojen hintoja. Kuluttajahintaindeksin tiedot kerätään kuukausittain.

Kuntien lakisääteisen henkilöliikenteen kuljetuskustannuksia sekä joukkoliikenteen kustannuksia seurataan vuosittain Kuntien kuljetuskustannukset -kyselyllä. ELY-keskukset toteuttavat vuosittain kyselyn, jossa kuntien kuljetuskustannukset on jaoteltu avoimeen joukkoliikenteeseen, opetustoimen kuljetuksiin sekä sosiaalitoimen kuljetuksiin. Kustannustietojen lisäksi kyselyssä on kuljetukseen oikeutettujen tai myönteisen kuljetuspalvelupäätöksen saaneiden lukumäärä.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa jatkossa myös taksi-, linja-auto- ja tavaraliikenteen kustannusindeksien tilaamisesta Tilastokeskukselta.

Lupa- ja tilastoaineistojen lisäksi lain vaikutuksia seurataan myös erilaisten kyselyiden ja kyselytutkimusten avulla. Vertailutiedon saamiseksi kuluttajien näkemyksiä kartoitettiin jo ennen lakimuutosta kesällä 2017. Kyselyssä kartoitettiin erityisesti kuluttajien kokemuksia taksipalveluiden tilasta ja odotuksia tulevan lakimuutoksen vaikutuksista. Kysely toteutettiin puhelinhaastatteluna ja siihen vastasi 2 000 kansalaista. Kysely toistettiin kesällä 2018, jolloin puhelinhaastatteluilla tavoitettiin 800 kansalaista. Vastajamäärä rajautui edellisvuotta pienemmäksi, koska vastaajan edellytettiin matkustaneen taksilla 1.7.2018 jälkeen. Kyselytutkimus toistetaan vuosina 2020 ja 2022. Kyselytutkimuksesta muodostuu näin barometrityyppinen aikasarja taksiliikenteen ja eräiden muiden liikennepalvelujen palvelutason seurantaan.

Erityisryhmien (mm. näkö-, kuulo- ja liikuntarajoitteiset) kokemuksia on kerätty edellä mainitun kuluttajille suunnatun kyselytutkimuksen erillisotoksella. Kyselylomaketta muutettiin myös hieman vastaamaan erityisryhmien tarpeita. Syyskuussa 2018 internet-lomakkeella ja puhelinhaastatteluun toteutettuun kyselyyn vastasi 400 erityisryhmien edustajaa. Erityisryhmien kysely toistetaan vuosina 2020 ja 2022. Erityisryhmille järjestetään myös mahdollisuus hintatietojen toimittamiseen itse maksettujen matkojen osalta osana yleistä liikematkustajan valituslomaketta. Erityisryhmien näkemysten ja kokemusten seuraamiseksi erityisryhmiä edustaville järjestöille järjestetään myös yhteistyötapaamisia ja kuulemistilaisuuksia.

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kokemuksia liikennepalvelulain toimeenpanosta selvitettiin kyselyllä lokakuussa 2018. Kysely koski lain kustannusvaikutuksia, resurssivaikutuksia ja vaikutuksia kilpailutuksiin. Lisäksi kyselyssä oli mahdollisuus antaa avointa palautetta. Kysely toteutettiin webropol-järjestelmällä ja se oli vastattavissa 5.–19.10.2018. Kysely kohdistettiin kaikille 38 toimivaltaiselle viranomaiselle. Kyselyyn vastasi kahdeksan toimivaltaista viranomaista eli vastausprosentti oli 21. Vastaajista kaksi edusti suuria, yksi keskisuuria ja kaksi pieniä kaupunkiseutuja. Loput kolme vastaajaa olivat ELY-keskusten edustajia. Kyselyn toteutusajankohtana laki oli ollut voimassa vasta kolme kuukautta, mikä selittää osaltaan vähäistä vastausmäärää.

Sidosryhmille (mm. Hansel, Kansaneläkelaitos, Kuntaliitto, tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, kunnat, yhdistämispalveluyritykset, Taksiliitto, Invalidiliitto) on tehty haastatteluja ennen muutosta näkemysten ja odotusten kartoittamiseksi. Osalle sidosryhmistä, kuten joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille, on tehty lyhyitä kyselyitä ja haastatteluja lain toimeenpanon ensivaiheen kokemuksista syksyllä 2018. Toimivaltaisten viranomaisten ja kuntien lisäksi ensivaiheen kokemuksista on keskusteltu erityisesti Kansaneläkelaitoksen (jäljempänä *Kela*) kanssa. Pidemmät haastattelut toteutetaan uudestaan vuonna 2020, kun kokemuksia muutoksesta on kertynyt enemmän. Haastattelujen toistamisen tarve arvioidaan jatkossa erikseen.

Yrittäjien näkemyksiä taksiliikenteen markkinoiden avautumiseen on selvitetty kyselytutkimuksella. Kyselyn ensimmäinen vaihe toteutettiin kesällä 2017 puhelinhaastatteluna. Kyselyssä tiedusteltiin taksi- ja joukkoliikenneyrittäjiltä sekä taksinkuljettajilta näkemyksiä taksialan tilasta ennen muutosta ja odotuksia muutoksen vaikutuksista. Taksiryrittäjiä haastateltiin 2 000, taksinkuljettajia 1 000 ja linja-autoyrittäjiä 300. Kysely toistettiin elo-syyskuussa 2018, jolloin haastateltiin puhelimitse 2 000 taksiryrittäjää, tuhat taksinkuljettajaa, 300 linja-autoyrittäjää ja tuhat tavaraliikenteen yrittäjää. Kysely toistetaan vuosina 2020 ja 2022.

Tässä raportissa on hyödynnetty myös muiden kuin liikennehallinnon alan virastojen keräämiä haastatteluaineistoja. Esimerkiksi Kuntaliitto toteutti Manner-Suomen kunnille ja kuntayhtymille kyselyn henkilökuljetusten järjestämisestä, haasteista ja kehittämisestä touko-kesäkuussa 2018 ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Kyselyyn vastasi 221 kuntaa sekä 25 kuntayhtymää. Kyselyn tarkoituksena oli muodostaa yleiskuva siitä, miten kunnat ja kuntayhtymät ovat hankkineet ja järjestäneet henkilökuljetuksia ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Kyselyn tulokset ovat vielä raportointivaiheessa.

Kuluttajien kokemuksia seurataan Kilpailu- ja kuluttajavirastolle (jäljempänä myös *KKV*) tulleiden kuluttajien tekemien valitusten kautta. KKV:n sähköiseen reklamaatio-apuriin on tehty lomake, jonka avulla voidaan seurata annettujen palautteiden määrää valituksen aiheiden mukaan jaoteltuna. KKV seuraa myös liikennemarkkinoiden toimivuutta, ja on syksyn aikana kiinnittänyt erityistä huomiota taksimarkkinoiden toimivuuteen. KKV lähetti syyskuussa sähköpostitse lähes 6 000 taksiryrittäjille kyselyn kartoittaakseen markkinoiden toimivuutta. Kyselyyn vastasi noin 2 300 taksiryrittäjää. KKV:n mukaan aineiston läpikäyminen on vielä kesken.

Liikennepalveluiden harmaan talouden tilaa seurataan yhteistyössä Verohallinnon kanssa. Seurannassa ovat muun muassa verotus- ja verovelkatiedot. Lisäksi tavaraliikennettä harjoittavien yritysten osalta seurataan mm. rikkomusten määrää ja laatua.

Ensivaiheen vaikutusarviossa on koottu tietoja niistä tekijöistä, joista on tässä vaiheessa mahdollista raportoida tietoja. Liikennepalvelulain voimaan tulosta on raporttia laadittaessa kulunut vain viisi kuukautta, minkä vuoksi monesta indikaattorista ei ole käytettävissä uutta tai ajantasaista tietoa. Muun muassa seuraavia tietoja tullaan kuitenkin hyödyntämään arvioinnin myöhemmissä vaiheissa:

- Talouden vuositilastointia koskevat tiedot (lähteenä erityisesti Tilastokeskuksen yritystilastot ja liikenteenharjoittajille tehtävät kyselyt)
- Kotitalouksien kulutusta ja tuloja koskevat tiedot (Tilastokeskus)
- Liikennealan yritysten toimintamallien ja yritysrakenteen muutokset (kyselyt)
- Julkisen liikenteen suoritetiedot, henkilöliikenteen suorite- ja kulkutapajakaumatiedot (Henkilöliikennetutkimus, Julkisen liikenteen suoritetilasto)
- Kuntien ja toimivaltaisten viranomaisten kilpailutukset ja kuljetuskustannukset (kyselyt)
- Kansaneläkelaitoksen tilastot mm. kuljetuskustannuksista
- Markkinoiden toimivuuden ja kilpailutilanteen arviointi (mm. erillisselvitykset)
- Pitkän aikavälin taloustiedot (esim. palveluvienti).

Tämän hetkisen toiminnan rajallisuuden vuoksi myöskään esimerkiksi yhdistämispalveluista ei ole saatavissa tilastotietoa. Yhdistämispalveluiden seurannan suunnittelu on käynnissä.

Seurattavia indikaattoreita ja näiden tietolähteitä on kuvattu tarkemmalla tasolla tämän raportin liitteessä.

Tietojen analysointi. Määrällisiä aineistoja analysoidaan tilastollisin menetelmin muun muassa tunnuslukujen, luottamusvälien ja jakaumien tarkastelulla.

Vertailuvaihtoehtona tarkasteltava liikennepalvelulain voimaantuloa edeltäneen tilanteen jatkumo koostuu eri osatekijöiden aikasarjan mallinnuksesta. Mallinnettaviksi soveltuvia osatekijöitä ovat taksiliikenteen kustannusindeksi osatekijöineen, työllisten taksinkuljettajien määrä, voimassa olevien taksinkuljettajan ajolupien määrä, taksiliikenteen yritysten määrä, kuluttajahintaindeksin osatekijät (taksiliikenteen hinnat, jouk-

koliikenteen hinnat) sekä tavara- ja henkilöliikennelupien määrä. Mallinnettavista tekijöistä tarvitaan pitkä aikasarja lain voimaantuloa edeltävältä jaksolta. Osa liikennepalvelulain muutoksiin liittyvistä pitkistä aikasarjoista on katkennut lain tuomien määritelmämuutosten vuoksi, minkä vuoksi aikasarja-analyysiä ei voida niillä toteuttaa. Mallinnuksessa on käytetty ARIMA-mallia, joka on eräs yleisimmistä aikasarjan mallinnusmenetelmistä. Malli yhdistää lineaarista regressiomallia ja liukuvan keskiarvon mallinnusta, ja se huomioi muun muassa kausivaihtelun. Mallinnettua ennustetta verrataan lopuksi toteutuneeseen kehityksen, minkä perusteella voidaan arvioida lain voimaantulosta aiheutuneen muutoksen suuruutta. Ennusteen ja toteutuneen kehityksen tilastollinen vertailu edellyttää pidempiä aikasarjoja muutoksen jälkeisestä tilanteesta kuin ensimmäisen seurantaraportin yhteydessä on mahdollista käyttää, joten näitä vertailuja tullaan tekemään vasta myöhemmin seurannan jatkuessa.

Kyselytutkimuksen analyysissä tilastollisia testejä on käytetty vastaajaryhmien ja ajallisten poikkileikkausten välisten erojen arviointiin seuraavasti:

- khiin neliö -testiä, kun molemmat muuttujat ovat laatuasteikollisia
- Mann-Whitneyn U-testiä, kun toinen muuttujista on ollut järjestysasteikollinen ja toinen kahta eri arvoa saava laatuasteikollinen muuttuja
- Kruskal-Wallis-testiä, kun toinen muuttujista on ollut järjestysasteikollinen ja toinen laatuasteikollinen muuttuja, joka voi saada enemmän kuin kaksi eri arvoa.

Testeissä on käytetty merkitsevyystasoa 0,05.

Laadullisia haastatteluaineistoja ja muuta palautetta on tarkasteltu sisällönanalyysin avulla esiin nousseita teemoja luokitellen.

4 Vaikutusten jälkikäteisarviointi

4.1 Liikennejärjestelmätason vaikutukset ja laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset

Liikennepalvelulain keskeisenä tavoitteena oli edistää digitalisaatiota ja uusien palvelujen syntymistä, sekä mahdollistaa liikenne palveluna -toimintatapaan perustuvien palvelukokonaisuuksien syntyminen. Lailla arvioitiin olevan merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmän ja koko kansantalouden tasolla. Liikennejärjestelmätason muutosten arvioitiin myös johtavan merkittäviin ympäristövaikutuksiin, kuten liikenteestä aiheutuvien päästöjen vähenemiseen. Muutosten nähtiin kytkeytyvän ensisijaisesti ihmisten liikkumis- ja kulutustottumusten muutoksiin ja niihin liittyen liikkumispalvelujen suosion kasvuun sekä yksityisautoilun vähenemiseen. Kansantalouden tasolla uudenalaisen sääntelyn uskottiin edistävän uuden teknologian ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa, parantavan liikennesektorin yritysten tehokkuutta ja kilpailukykyä, kohentavan työllisyyttä sekä johtavan bruttokansantuotteen kasvuun.

Edellä kuvattujen laajemman tason vaikutusten seuranta tai lainsäädännön vaikutusten arviointi ei kuitenkaan ole mielekästä etenkin näin nopeasti lainsäädännön voimaantulon jälkeen. Liikennepalvelulain kaltaisen mahdollistavan sääntelyn luonteeseen kuuluu, että vaikutuksia ja niiden toteutumisen aikataulua on vaikea ennakoida ja että vaikutukset todennäköisesti näkyvät vasta pitkällä aikavälillä. Pitkälläkin aikavälillä lainsäädännön vaikutusten erottaminen muista yhteiskunnassa vallitsevista muutostekijöistä on äärimmäisen haastavaa ja jopa mahdotonta. Tästä syystä tässä raportissa ja myös tulevassa seurannassa tullaan lähestymään liikennejärjestelmätason vaikutuksia ja laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia pääasiassa niihin vaikuttavien osatekijöiden kautta. Yhteiskunnallisten kokonaisvaikutusten kvantifiointiin ei pyritä.

Edellä kuvatut laajemmat liikennejärjestelmätason vaikutukset ja yhteiskunnalliset vaikutukset kytkeytyvät pitkälti liikenteen palveluistumiseen ja uusien palvelujen syntyyn. Jotta lainsäädännöllä on voinut olla toivottuja vaikutuksia, sen on täytynyt mahdollistaa ja synnyttää uusia palveluja, ja näiden on täytynyt lisätä liikkumispalvelujen ja etenkin joukkoliikenteen käyttöä. Toinen keskeinen vaikutusmekanismi on yleinen kilpailun lisääntyminen liikennemarkkinoilla. Tämän oletetaan johtavan muun muassa halvempiin hintoihin, korkeampaan tuottavuuteen sekä uudenlaisiin ja käyttäjälähtöisiin palveluihin. Vaikutusten myöhemmässä seurannassa ja arvioinnissa tullaankin keskittymään uusien palvelujen yleistymisen ja toimialan kilpailutilanteen arviointiin.

Lähtötietoja uusista liikkumispalveluista ja ihmisten liikkumis- ja kulutustottumuksista on kerätty erilaisten kyselyjen ja selvitysten avulla. Esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston kesällä 2018 teettämässä kyselytutkimuksessa kansalaisille esitettiin yhdistämispalveluiden tuntemusta ja käyttöä koskevia kysymyksiä. Kyselyssä selvitettiin muun muassa eri liikkumispalveluja yhdistelevien yhdistämispalvelujen¹⁹ käyttöä ja tuntemusta. Kyselytutkimukseen vastanneista kansalaisista 41 prosenttia oli kuullut yhdistämispalveluista. Yleisintä tuntemus oli pääkaupunkiseudulla, jossa yhdistämispalveluista oli kuullut 62 prosenttia kyselyyn vastanneista, kun muualla maassa vastaava osuus oli 33 prosenttia vastanneista. Yhdistämispalvelujen käyttö ei ole vielä erityisen korkealla tasolla. Yhdistämispalvelu oli käytössä vain kolmella prosentilla asian tuntevista ja 16 prosenttia oli harkinnut sellaisen käyttämistä. Yhdistämispalveluja tuntevista 81 prosenttia ei ole harkinnut palvelun käyttöönottoa. Yhdistämispalvelujen käyttöönottoa harkittiin erityisesti sellaisten vastaajien keskuudessa, joilla ei ole autoa käytettävissä. Kyselyn perusteella yhdistämispalvelut näyttävät muodostavan tietyille kohderyhmille melko houkuttelevan vaihtoehdon liikkumispalveluiden hankintaan.²⁰

Liikenneviraston kesällä 2018 laatiman MaaS-katsauksen mukaan Suomessa toimii viisi yhdistämispalveluja tarjoavaa yritystä. Näistä yksi tarjoaa kuukausihinnoiteltuja multimodaaleja palvelupaketteja. Muut toimijat tarjoavat kevennettyjä versioita yhdistämispalveluista. Katsauksessa on todettu, että yhdistämispalvelujen markkinat eivät vielä ole kovin pitkälle kehittyneet. Edellä mainittu palvelu on käytännössä myös globaalisti ainoa multimodaalisten palvelupakettien tarjoaja. Yleisempiä ovat matkaketjuihin liittyvien uusien liikkumispalveluiden erilaiset toteutusmuodot. Toimijoiden keskuudessa lainsäädännön koetaan Suomessa tarjoavan nyt hyvät edellytykset kokeilujen toteuttamiseen, mutta muun muassa rajapintojen hitaan toteuttamisen vuoksi käytännön toteutuksia ei tässä vaiheessa ole vielä ehtinyt syntyä.²¹

Useiden yritysten ja viranomaisten keskuudessa on koettu, että liikennepalvelulaki on tuonut kaivatun piristysruiskeen, ja lain on katsottu lisänneen intoa kehittää uusia palveluja ja järjestelmiä. Uusien yritysten lisäksi myös alalla jo toimineet yritykset ja eri viranomaiset ovat kehittäneet toimintaansa aiempaa aktiivisemmin. Aiempaa suurem-

¹⁹ Kyselyssä tällaisia yhdistämispalveluja luonnehdittiin termillä ”uudet liikkumisen palvelupaketit”, joka määriteltiin seuraavasti: ”Palvelupakettiin voi kuulua esimerkiksi kuukausihintaan joukkoliikenteen lippu, mahdollisuus taksin käyttöön sekä vuokra-auton tai yhteiskäyttöauton käyttöoikeus”.

²⁰ *Liikenteen turvallisuusvirasto* 2018.

²¹ *Hytti* 2018.

mat kannustimet ja mahdollisuudet uusien palvelujen ja toimintatapojen luomiseen tukevat tavoitetta siitä, että Suomessa syntyy palveluja, joita voidaan hyödyntää maailmanlaajuisesti vientituotteina.

4.2 Tietosäätelyyn liittyvät vaikutukset

4.2.1 Olennaisten tietojen rajapinnan sekä lippu- ja maksujärjestelmän rajapintojen avaaminen

Liikennepalvelulain mukaan kaikkien liikkumispalveluiden tarjoajien on avattava pääsy toiminnan digitaalisiin tietoihin ja niiden rajapintoihin. Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (avoin rajapinta). Lain mukaan olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot. Erilaisten liikkumispalveluiden kannalta olennaiset tiedot on tarkemmin määritelty valtioneuvoston asetuksella, joka annettiin 7.9.2017.

Tieto rajapinnoista toimitetaan Liikenneviraston liikkumispalvelukatalogiin (NAP, national access point). Liikkumispalvelukatalogi on avoimesti kaikkien hyödyntäjien käytössä osoitteessa www.finap.fi.

Trafi on arvioinut, että lain vaikutuspiirissä on yli 12 000 yritystä ja organisaatiota. Marraskuun 2018 puolivälissä NAP-katalogissa näkyy noin 6 000 yritystä tai organisaatiota. Liikkumispalveluita katalogissa on 2 185 kappaletta. Yhden liikkumispalvelun tuottamiseen voi osallistua useampi yritys tai organisaatio, kuten esimerkiksi taksien välitysyhtiöiden kohdalla. Taksi- ja linja-autoliikenteessä yritykset ovat myös hyödyntäneet toimijoiden välistä yhteistyötä siten, että yksi toimija on voinut hoitaa rajapinnan avaamisen kumppaneidensa puolesta.

Tietorajapintojen avaamisessa on edelleen työtä, erityisesti pienten toimijoiden kohdalla. Liikenneviraston pitää lain mukaan tarjota digitointivälineet pienille toimijoille. Tämä on käytännössä toteutettu niin, että pieni toimija voi täyttää kaikki olennaiset tietonsa NAP:in palvelukohtaisessa sähköisessä lomakkeessa. Lopputuloksena kaikki NAP:iin tallennettujen liikkumispalveluiden tiedot ovat olemassa koneluettavassa geojson-muodossa.

Rajapintojen tietoja koostaville palveluille on kysyntää, mutta kattavia koontipalveluita ei ole vielä syntynyt.

4.2.2 Kertalippujen myyntirajapintojen avaaminen

Liikennepalvelulain kertalippujen myyntirajapintojen avaamisvelvoite astui voimaan 1.1.2018. Lain mukaan rajapinnat tulee tarjota oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin kaikille toimijoille, kuitenkin niin, että myyntirajapintojen avaamisesta sovitaan erikseen kahdenvälisin sopimuksin. Virastojen yhteisessä LIPPU-projektissa laadittiin käytäntösäännöt avuksi sopimusten laatimiseen ja esimerkkitoteutus rajapinnan teknisestä toteutuksesta. Vuoden 2018 aikana LIPPU-projekti on keskittynyt puolesta-asioinnin ratkaisuihin. Puolesta-asiointivelvoite tulee voimaan vuoden 2019 alussa.

LIPPU-projektissa on tehty tiivistä sidosryhmäyhteistyötä lähemmäs pari sataa henkeä käsittävässä LIPPU-verkostossa, suurimmat toimijat käsittävässä LIPPU-ydintoimijoiden ryhmässä, teemakohtaisissa työpajoissa sekä kahdenvälisten keskustelujen muodossa. Tapaamisissa on käsitelty aiheita myyntirajapintaratkaisuja laajemmin ja pidetty esillä esimerkiksi esteettömyys- ja saavutettavuusnäkökulmia, aikataulu- ja reittitietojen rajapinta-asioita sekä tunnistepohjaisten lippu- ja maksujärjestelmien yleistymistä ja yhteentoimivuutta. Lisäksi projektissa on teetetty matkaketjujen myyntiin liittyen syventävät oikeudelliset selvitykset kuluttajansuojasta, esteettömyysasioista, lento- ja meriliikenteen näkökohdista sekä tietosuojavaatimuksista. Kaikki keskeiset projektin tuotokset on käännetty englanniksi ja niistä on viestitty kansainvälisesti, muun muassa MaasAlliance'lle, joka on hyödyntänyt aineistoja omassa kehittämisessään.

Osana projektin sidosryhmätyötä on seurattu myyntirajapintojen avaamisen tilannetta. Kesällä 2018 toteutettiin myös toimijoille aiheesta kysely yhteistyössä ITS Finlandin kanssa (vastaajien lukumäärä 21). Myyntirajapintojen hyödyntämisestä ollaan kiinnostuneita. Kiinnostus on ainakin alkuvaiheessa kohdistunut erityisesti suurimpien toimijoiden rajapintoihin. Useat toimijat ilmoittavat, että niillä on valmius omien myyntirajapintojensa avaamiseen kertalippujen osalta, ja ensimmäiset sopimukset ovat syntyneet. Loppuvuoden 2018 tilanteessa useat suurista toimijoista ilmoittivat, että heillä on sopimusneuvottelut kertalippumyyntirajapinnan avaamisesta käynnissä, joten uusia avauksia on odotettavissa.

On luonnollista, että tietorajapintojen avaamiseen ja niiden hyödyntämiseen on liittynyt haasteita, sillä kyse on uudesta toimintamallista, jossa Suomi toimii myös kansainvälisenä edelläkävijänä. Toimijat mainitsivat edelleen haasteina rajapintojen avaamiseen liittyvät puutteet sekä myös järjestelmäkehityskustannukset, kaupallisista ehdoista sopimisen sekä avoimien ja yhteiskäyttöisten ratkaisujen ja standardien puutteen. On myös mahdollista, että toimijat odottavat puolesta-asioinnin toteutusratkaisujen selkiytymistä ennen kuin ryhtyvät mittavampiin järjestelmä uudistuksiin.

4.2.3 Tietosäätelyn valvonta jatkossa

Kuten muukin liikenteen palveluista annetun lain yleinen valvonta, myös tietosäätelyn valvonta on asetettu Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín tehtäväksi. Lisäksi liikenteen palveluista annetussa laissa annettiin Liikennevirastolle tehtäväksi seurata liikku-
mispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittä-
mistä. Näistä erityisesti liikkumispalveluiden kehittämisen yhteensovittamistehtävä on
uudenlainen viranomaistehtävä, jonka avulla on tähdätty siihen, että viranomaisen
voisi omalla toiminnallaan edistää liikkumispalveluiden yhteentoimivuuden syntyä.
Sekä valvonta- että yhteensovittamistehtävät siirtyvät 1.1.2019 Liikenne- ja viestintävi-
raston tehtäviksi. Viranomaisen sidosryhmäyhteistyön on tarkoitus jatkua tiiviinä myös
tulevina vuosina.

4.3 Taksiliikenteeseen liittyvät vaikutukset

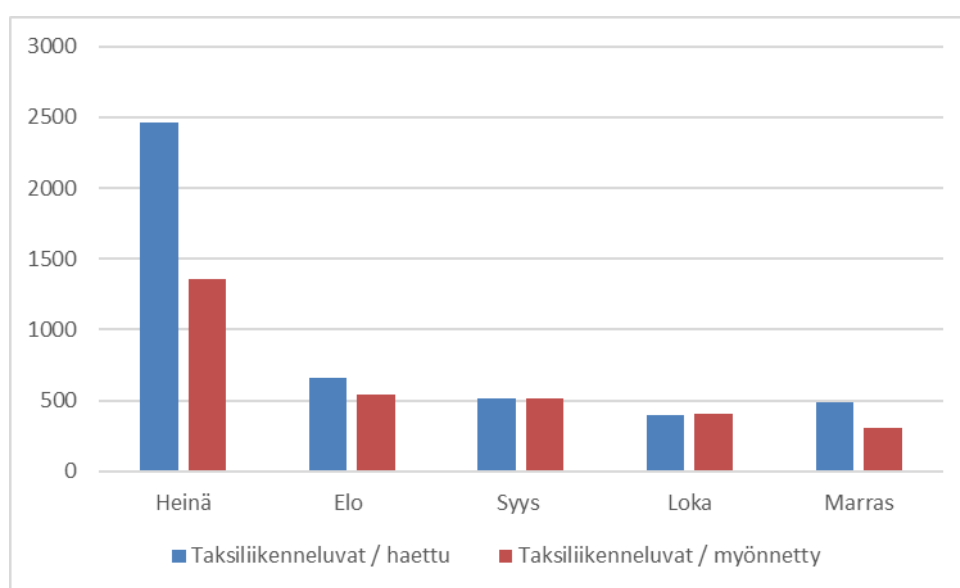
4.3.1 Muutokset taksipalvelujen markkinatilanteessa

Yksi liikennepalvelulain keskeisistä tavoitteista oli toimivien taksimarkkinoiden luomi-
nen. Hallitusohjelman ydintavoitteiden mukaisesti taksisäätelyn uudistamisessa kes-
keisenä nähtiin markkinoiden toiminnan ja vapaan kilpailun edistäminen, markkinoille
tulon kynnyksen alentaminen sekä pienten ja keskisuurten yritysten hankintaproses-
seihin osallistumismahdollisuuksien lisääminen. Lupasäätelyn kevenemisen arvioi-
tiinkin johtavan uusien yritysten alalle tuloon ja mahdollistavan yrityskokojen kasvatta-
misen. Kilpailutilanteen kiristymisen uskottiin johtavan yritysten toiminnan tehostumi-
seen ja yritysten katteiden alenemiseen. Markkinoiden avaamisen arvioitiin myös pa-
rantavan julkisen sektorin mahdollisuuksia hankkia kuljetuspalveluja.

Odotusten mukaisesti säätelyn vapauttaminen aiheutti lain voimaantultua merkittä-
vään taksilupahakemusten suman. Marraskuun loppuun mennessä Liikenteen turvalli-
suusvirastolta on haettu yli 4 500 uutta taksilupaa ja uusia lupia on ehditty myöntää
samassa ajassa noin 3 100. Valtaosa uusista luvista haettiin heti heinäkuussa, ja tahti
on sen jälkeen merkittävästi hidastunut (kuvio 1).

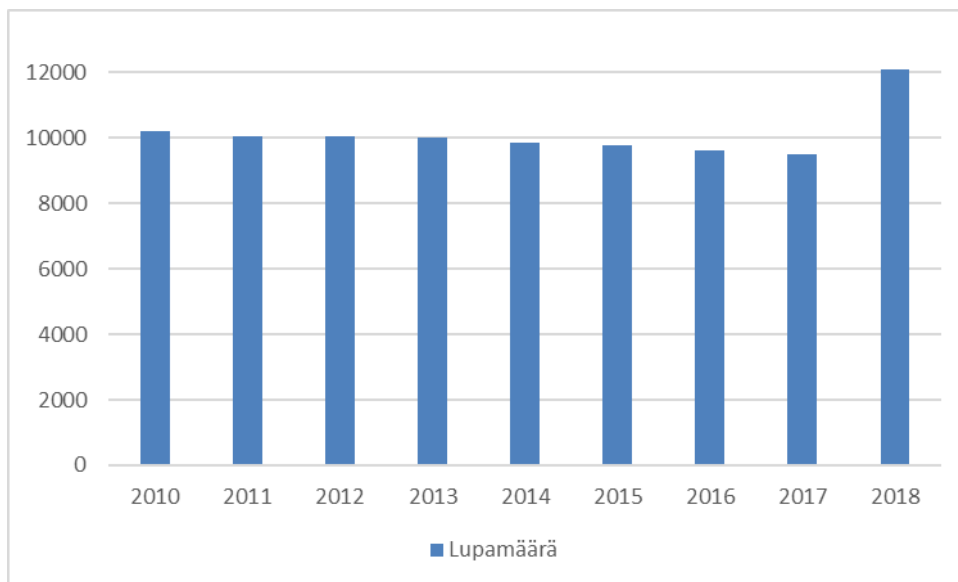
Lupamäärä oli kasvanut marraskuun puoliväliin mennessä noin 28 prosenttia. Ennen
lakimuutosta taksilupien ja taksiluvanhaltijoiden määrä oli ollut jatkuvassa laskussa.
Vuodesta 2010 lähtien taksilupien määrä oli ehtinyt vähentyä noin 700:lla, ennen kuin
suunta kääntyi lakimuutoksen jälkeen. Viime vuosien lupien ja luvanhaltijoiden mää-
rän kehitystä on kuvattu kuviossa 2. Lupatilastojen lisäksi myös luvanvaraiseen käyt-
töön merkittyjen henkilöautojen määrän kasvu viittaa siihen, että taksien määrä on

merkittävässä kasvussa. Syyskuun 30. päivänä 2018 luvanvaraiseen käyttöön merkityjä henkilöautoja oli Manner-Suomessa 11 158 kappaletta, joka on 1 232 enemmän kuin vuoden 2017 lopussa. Taksien määrä tuhatta asukasta kohden kohosi Manner-Suomessa yli kahden ensimmäistä kertaa vuoden 2012 jälkeen. Taksitiheyden kehitystä vuosina 2007–2018 on kuvattu kuviossa 3. Lupa- ja automäärien kehityksen perusteella voidaan arvioida, että aiempi taksilupien määrällinen rajoittaminen oli toiminut merkittävänä alalle tulon esteenä ja toimialan kasvua rajoittavana tekijänä.

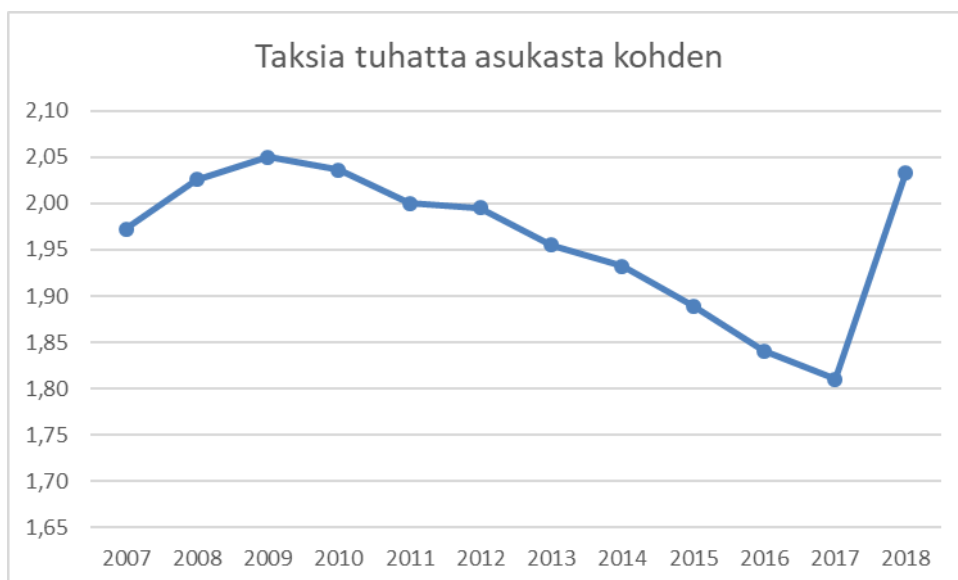


Kuvio 1. Lakimuutoksen jälkeen myönnettyjen ja hattujen taksilupien määrä eri kuukausina.

Lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto.



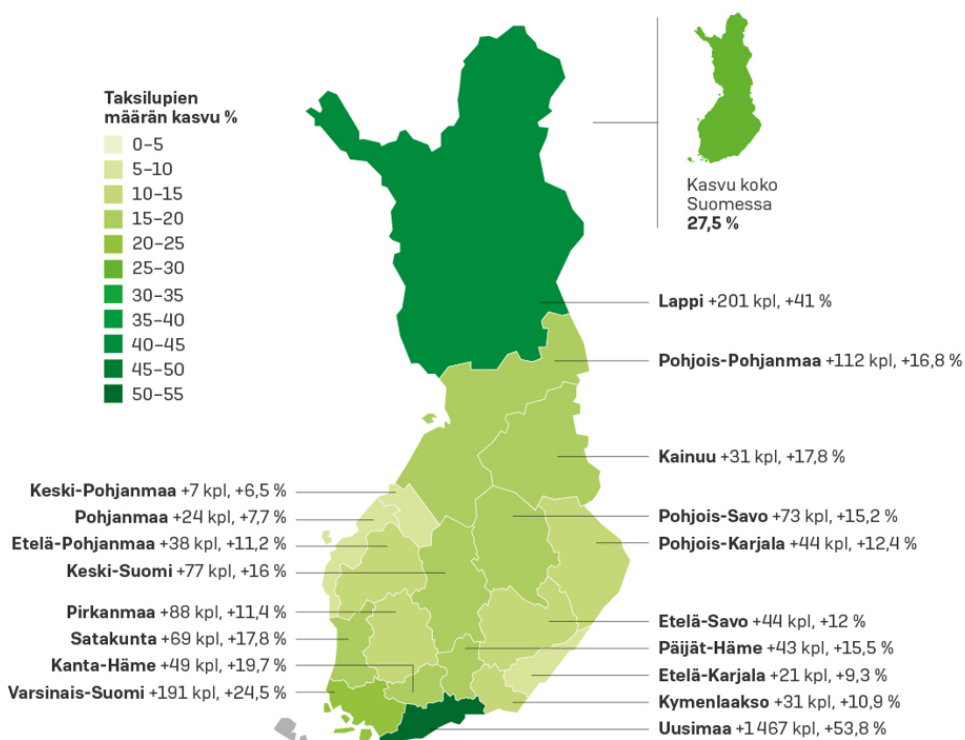
Kuvio 2. Lupien ja luvanhaltijoiden määrän kehitys vuosina 2010–2018. Vuoden 2018 osalta lupamäärästä esitetty 12.11.2018 tilanne. Lähde: *Liikenteen turvallisuusvirasto* ja *VALLU-luparekisteri/ELY-keskus*.



Kuvio 3. Luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityjen henkilöautojen määrä tuhatta asukasta kohden Manner-Suomessa vuosina 2007–2018. Lähde: *Liikenteen turvallisuusvirasto* ja *Tilastokeskus*.

Liikennepalvelulaki myös mahdollisti taksitoiminnan harjoittamisen henkilö- ja tavara-liikenneluvan haltijoille ilman erillistä taksilupaa. Tällaisen toiminnan harjoittaminen edellyttää kuitenkin ilmoittautumista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tällaisia ilmoittautumisia taksiliikenteeseen 14.11.2018 mennessä tehnyt yhteensä 366 henkilö- tai tavara-liikenneluvan haltijaa. Kaksi kolmesta ilmoittautuneesta on tavara-liikenneluvan haltijoita ja neljännes henkilöliikenneluvan haltijoita. Ilmoittautuneista seitsemällä prosentilla on sekä tavara- että henkilöliikennelupa.

Merkittävä osa uusista luvista on myönnetty pääkaupunkiseudulle. Helsinkiin, Vantaalle ja Espooseen myönnettyt luvat kattavat lähes puolet heinäkuun alun jälkeen myönnetyistä taksiluvista. Myös muille suurille kaupunkiseuduille on myönnetty kymmeniä uusia lupia. Taksilupien määrä on kasvanut lakimuutoksen jälkeen kaikissa maakunnissa. Suhteellisesti taksilupien määrä on kasvanut eniten Uudellamaalla ja Lapissa, vähiten Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien alueella. Rekisteröintikunnan mukaan laskettuna taksilupien määrä on kasvanut 223 kunnassa ja vähentynyt 15:ssä. Taksilupien määrällisten muutosten alueellista jakaumaa on esitetty kuviossa 4.



Kuvio 4. Lupamäärien muutos lakimuutoksen jälkeen jaoteltuna maakunnittain. Lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto.

Keväällä 2018 taksien välityskeskustoimintaa harjoittaneita yrityksiä arvioitiin olevan 36. Liikenteen turvallisuusvirastoon on ilmoittautunut heinä–lokakuussa 2018 yhteensä 71 välityspalveluiden tarjoajaa, joten määrä vaikuttaisi kasvaneen. Osa lakimuutoksen jälkeen ilmoittautuneista voidaan kuitenkin arvioida olevan tarpeettomia ilmoituksia, sillä kaikki ilmoittautuneet yritykset eivät näyttäisi harjoittavan muiden toimijoiden kyytien välittämistä. Välityskeskukset ovat myös jakaneet toimintojaan eri tärtyhtiöihin (esim. maksuliikenne, sopimukset, henkilöstövuokraus), mikä hankaloittaa toiminnan laajuuden arviointia. Uudistuksen myötä Suomen taksimarkkinoille näyttää myös tulleen tai palanneen useita kansainvälisiä toimijoita. Erityisesti taksien välitystoiminnassa kansainvälinen kilpailu vaikuttaa lisääntyneen.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen ryhtynyt selvittämään taksimarkkinoiden toimivuutta ja erityisesti tilausvälityskeskusten toimintaa markkinoilla. KKV on saanut kesän ja syksyn aikana huomattavan paljon yhteydenottoja taksialan toimijoilta. Yhteydenottojen ja markkinoilla tapahtuneiden merkittävien muutosten seurauksena KKV on kerännyt tietoja taksiryrittäjiltä markkinoilla mahdollisesti esiintyvistä kilpailunrajoituksista. KKV:n mukaan taksiryrittäjille tehdyn kyselyn alustavien havaintojen perusteella välityskeskusten toiminnassa saattaa olla kilpailun kannalta ongelmallisia piirteitä.²² Erityisesti harvaan asutuilla alueilla välityskeskuksille voi muodostua hyvin vahva asema suhteessa sekä kuluttajiin että yksittäisiin taksiautoilijoihin. Harvaan asutuilla alueilla välityskeskukseen kuulumisen voi olla käytännön edellytys markkinoilla toimimiselle ja välityskeskusten asettamat liittymisehdot voivat muodostaa markkinoilletulon esteen.

Taksimarkkinoihin vaikuttaa markkinasääntelyn lisäksi merkittäväällä tavalla myös julkisen sektorin hankkimat tai korvaamat kuljetukset, eli niin sanotut Kela-kyydit, kuntien tai kuntayhtymien järjestämät sote-kuljetukset sekä koulukyydit. Aiempi lupa- ja asemapaikkasääntely vaikeutti merkittäväällä tavalla yritysten mahdollisuuksia osallistua julkisiin kilpailutuksiin ja toisaalta vaikutti taksimarkkinoihin siten, ettei tarjouskilpailuihin muodostunut aitoa kilpailua. Esimerkiksi Kuntaliiton ennen liikennepalvelulain voimaantuloa teettämään kyselyyn vastanneista kunnista ja kuntayhtymistä 36 prosenttia katsoi, ettei niiden alueella ole toimivia taksimarkkinoita kilpailutuksiin. Kuntien ja kuntayhtymien sote-kuljetuksista oli kilpailutettu kokonaan tai osittain vain reilut puolet ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Myöskään Kela-kyytejä ei ollut kilpailutettu. Sen sijaan kuntien koulukuljetuksista oli kilpailutettu kokonaan tai osittain lähes kaikki.²³

²² *Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2018.*

²³ *Kuntaliitto 2018.*

Liikennepalvelulain voimaantulo vaikuttaisi johtaneen siihen, että julkinen sektori on kilpailuttanut kuljetuksia aiempaa aktiivisemmin. Erityisesti Kela-kyytien kilpailutus on tuonut merkittävän osan taksimatkoista uudella tavalla kilpailuille markkinoille. Tässä vaiheessa ei kuitenkaan muun muassa tilastoaineistojen puutteen vuoksi ole tehty tarkempaa analyysia siitä, miten markkinoiden vapauttaminen on vaikuttanut kilpailutilanteeseen julkisen sektorin hankkimissa kuljetuksissa. Monet aiemmin tehdyt kuljetussopimukset pysyivät lakimuutoksista huolimatta voimassa, joten liikennepalvelulain ja markkinatilanteen muutosten vaikutukset tulevat näkymään monin paikoin vasta myöhemmin, kun kuljetuspalveluja kilpailutetaan uudelleen.

Julkisen sektorin hankinnoilla on saattanut olla muutoinkin taksimarkkinoiden toimintaan liittyviä vaikutuksia. Kilpailu- ja kuluttajaviraston taksimarkkinaselvityksessä tarkastelussa on ollut erityisesti Kelan kilpailuttamat palveluntarjoajat, joille on voinut muodostua kilpailutusten myötä hyvin vahva asema omalla alueellaan. KKV:n alustavien havaintojen perusteella kilpailutuksilla ja välityskeskusten toiminnalla on voinut olla markkinoiden toimintaa haittaavia seurauksia. Lisäksi voidaan todeta, että vaikka sääntelyn vapauttaminen itsessään onkin voinut lisätä pienten ja keskisuurten yritysten mahdollisuutta osallistua hankintaprosesseihin, Kelan päätös hankkia kuljetukset maakunnallisina kokonaisuuksina on todennäköisesti heikentänyt tätä mahdollisuutta. Siten tämä hallitusohjelman tavoite ei vaikuta toteutuneen liikennepalvelulaista huolimatta.

Ensihavaintojen perusteella vaikuttaa siltä, että lakimuutos on johtanut toivotusti markkinoilletulon kynnyksen madaltumiseen ja tällä voidaan olettaa olevan kilpailua lisäävä vaikutus. Tällä aikataululla toimialan kilpailutilannetta ei kuitenkaan ole pystytty tarkemmin arvioimaan. Tällä hetkellä ei ole käytettävissä sellaista tietoa esimerkiksi yritysten tai yritysten yhteenliittymien markkinaosuuksista, yritysten kannattavuudesta tai kannattavuudessa tapahtuneista muutoksista taikka palvelujen hinnoista ja tuotannon rajakustannuksista, joiden avulla toimialan kilpailutilannetta tai yritysten markkinavoimaa pystyttäisiin arvioimaan. Kilpailun intensiteetin ja yritysten markkinavoiman analysointiin pureudutaan vuonna 2022 julkaistavassa raportissa.

4.3.2 Muutokset palvelujen saatavuudessa

Taksilupien määrällisistä rajoituksista luopumisen arvioitiin parantavan taksipalvelujen saatavuutta erityisesti ruuhka-aikoina ja tietyillä katvealueilla. Alalle tulon helpottumisen arvioitiin lisäävän kuljetuspalvelujen tarjontaa myös haja-asutusalueilla. Erityisesti uutta palvelutarjontaa arvioitiin syntyvän sellaisille alueille, jonne aiemman taksisääntelyn puitteissa ei löytynyt kokopäiväiseen palveluntarjontaan sitoutuvia toimijoita,

mutta jossa kyytejä olisi kannattavaa tarjota osa-aikaisesti esimerkiksi muun liiketoiminnan yhteydessä.

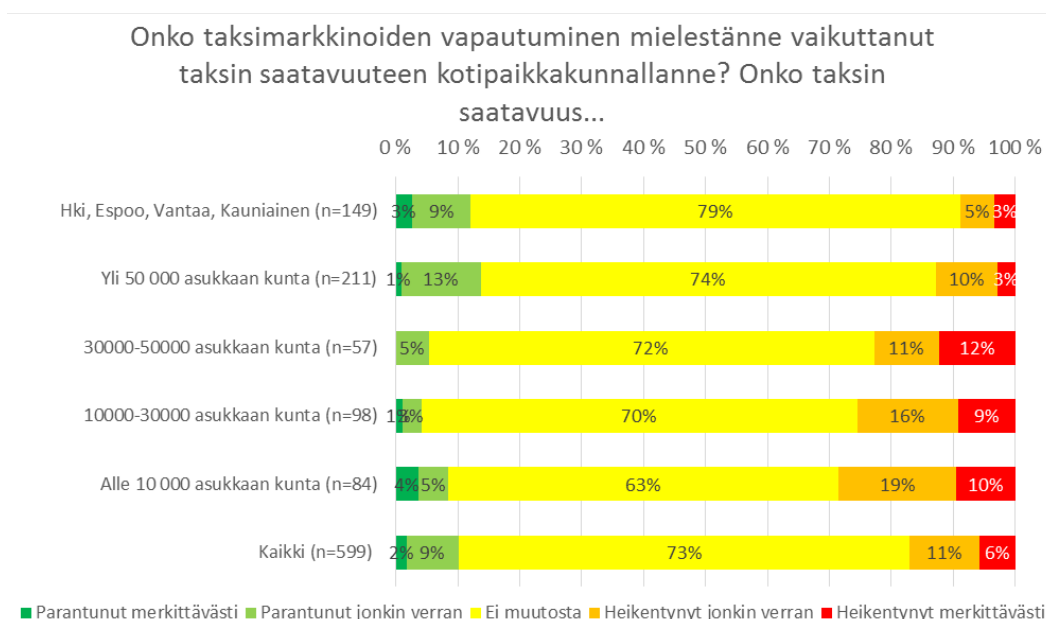
Taksien saatavuudessa tapahtuneista muutoksista ei kuitenkaan pystytä tässä vaiheessa esittämään tarkempia arvioita tilastotietojen puutteellisuudesta johtuen. Lupa-hakemukset ja -peruutukset sekä taksiksi rekisteröityjen autojen määrän kasvu viittaavat siihen, että tarjonta on kokonaisuutena lisääntymässä. Lupa- ja automäärissä tapahtuvista muutoksista ei voida kuitenkaan suoraan päätellä muutoksia taksien saatavuudessa, sillä lupa ei ole sidottu tiettyyn kuntaan, vaan palvelua voidaan tarjota vapaasti koko Suomen alueella. Myönnetty lupa ei myöskään kerro siitä, liikennöidäänkö sen nojalla aktiivisesti tai milloin liikennöinti tapahtuu. Lisäksi yhdellä luvalla toimintaa voidaan harjoittaa useammalla ajoneuvolla. Palveluja voi siis todellisuudessa olla enemmän tai vähemmän saatavilla kuin mitä lupamäärä kuntakohtaisesti osoittaa. Toisaalta palvelua ei välttämättä ole tiettyinä aikoina tarjolla, vaikka lupia olisi myönnetty.

Taksien saatavuuden muutoksista ruuhka-aikoina tai eri alueilla ei ole tällä hetkellä saatavissa tilastotietoa. Saatavuudessa tapahtuneiden muutosten osalta tarvitaan jatkoselvityksiä. Eri lähteistä saadun palautteen perusteella vaikuttaa siltä, että taksipäivystykset ovat lakanneet ainakin joillain alueilla. Tosin taksien saatavuus harvaan asutuilla alueilla on ollut melko heikolla tasolla jo ennen lakimuutosta.

Ihmisten kokemuksia taksipalvelujen saatavuudesta on selvitetty kyselytutkimuksilla kesällä 2017 ja lakimuutoksen jälkeen syksyllä 2018. Liikenteen turvallisuusviraston teettämien kyselytutkimusten perusteella valtaosa kansalaisista piti taksien saatavuutta hyvänä ennen lakimuutosta ja lakimuutoksen jälkeen. Vuoden 2017 kyselyssä 84 prosenttia ja vuoden 2018 kyselyssä 75 prosenttia vastaajista piti palvelujen saatavuutta hyvänä tai erittäin hyvänä. Huonona tai erittäin huonona palvelujen saatavuutta piti vuonna 2017 neljä prosenttia vastaajista ja vuonna 2018 kuusi prosenttia. Syksyn kyselyssä tiedusteltiin myös suoraan ihmisten kokemuksia lakimuutoksen vaikutuksista. Kyselyyn vastaajista 11 prosenttia koki palvelujen saatavuuden parantuneen, 17 prosenttia heikentyneen ja 73 prosenttia ei kokenut, että palvelutasossa olisi tapahtunut muutoksia (kuvio 5). Kokemukset taksien saatavuudessa vaihtelevat merkittävästi eri alueilla. Molempien tutkimusten tulosten perusteella taksien saatavuudesta koetaan eniten tyytymättömyyttä alle 10 000 asukkaan kunnissa. Saatavuuden myös koettiin heikentyneen lakimuutoksen jälkeen eniten alle 10 000 asukkaan kunnissa.²⁴

²⁴ *Uusitalo 2018; Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

Suomen Taksiliiton tilaamassa Taksien palvelutkimuksessa kartoitettiin epämiellyttäviä kokemuksia edellisestä taksimatkasta. Vuoden 2018 kyselyssä taksien huono saatavuus ja pitkä odotusaika oli yleisin tyytymättömyyden syy. Vastaajista 32 prosenttia koki taksien saatavuuden olleen merkittävin tyytymättömyyttä aiheuttanut tekijä. Lukema on selkeästi aiempia vuosia korkeampi.²⁵



Kuvio 5. Ihmisten kokemukset lakimuutoksen vaikutuksesta taksipalvelujen saatavuuteen.

Lähde: *Liikenteen turvallisuusvirasto* 2018.

Liikenteen turvallisuusviraston syksyn 2018 kyselyn yhteydessä tehtiin myös kohdennettu kysely erityisryhmille. Erityisryhmien edustajista 41 prosenttia arvioi tarvettaan vastaavan taksin saatavuuden heikentyneen lakimuutoksen voimaan tulon jälkeen merkittävästi, 25 prosenttia heikentyneen jonkin verran ja 31 prosenttia koki saatavuuden säilyneen ennallaan. Vain kolme prosenttia arvioi saatavuuden parantuneen. Erityisryhmien edustajista 59 prosentilla oli ollut ongelmia palvelun saatavuudessa.²⁶

Edellä kuvattujen kyselytutkimusten perusteella taksipalvelujen saatavuuteen tyytyväisten osuus on kokonaisuutena laskenut jonkin verran, mutta erittäin tyytyväisten

²⁵ *Holm* 2018.

²⁶ *Liikenteen turvallisuusvirasto* 2018.

osuus on samanaikaisesti hiukan noussut. Etenkin Liikenteen turvallisuusviraston kyselyn tuloksia tulkittaessa on syytä huomioida, että kyselyn perusjoukkoon kuului kaikki täysi-ikäiset Suomessa asuvat henkilöt, eikä tulokset siten välttämättä kuvaa taksia tosiasiallisesti käyttävien ihmisten kokemuksia. Kokemuksia taksien huonosta saatavuudesta voi myös merkittäväällä tavalla selittää kesällä ilmenneet ongelmat sairausvakuutuslain nojalla korvattavissa Kela-kyyeissä ja kuntien vammaispalvelulain nojalla järjestetyissä kyydeissä. Etenkin erityisryhmille kohdistetussa kyselyssä havaitut kokemukset selittyvät todennäköisesti pitkälti näissä kuljetuksissa ilmenneillä ongelmilla.

Pitkälle meneviä arvioita taksipalvelujen saatavuudessa tapahtuneista muutoksista ei voida tässä vaiheessa tehdä. Oli odotettavaa, että muutostilanteessa yritysten toimintamallit ja palveluajat voivat vaihdella merkittävästi nopeallakin aikataululla, kun uusia mahdollisuuksia testataan ja arvioidaan. Todennäköisesti tarjonta asettuu pitkällä aikavälillä vastaamaan kysyntää ja palveluja tulee säilymään myös harvaanasutuilla alueilla. Myös kannattamattomien hiljaisten aikojen päivystysten väheneminen oli odotettavissa. Kustannuksia nostavien päivystys- ja asemapaikkavelvoitteiden poiston voidaan arvioida ylläpitävän pidemmällä aikavälillä edes jonkin asteista palvelujen tarjontaa harvaanasutuilla alueilla, sillä ympärivuorokautisten taksipalvelujen tarjoamisen edellytykset ovat heikentyneet jatkuvasti lukuisissa Suomen kunnissa.

Jatkossa taksipalvelujen saatavuuden kehitystä eri aikoina ja eri osissa maata on syytä seurata nykyistä tarkemmin. Nykyisillä seurantamenetelmillä ei saada riittävästi tietoa saatavuudessa tapahtuneista muutoksista.

4.3.3 Muutokset palvelujen laadussa ja palvelukonsepteissa

Liikennepalvelulain arvioitiin vaikuttavan taksipalvelujen laatuun ja yritysten palvelukonsepteihin. Erityisesti hinnoittelun vapauttamisen arvioitiin mahdollistavan erilaisten palvelumallien syntymisen ja sen, että kuluttajat voivat jatkossa vapaammin valita laadultaan ja hinnaltaan toisistaan eroavia kuljetuksia.

Ihmiset suhtautuvat Suomessa pääosin erittäin myönteisesti taksipalvelujen laatuun. Liikenteen turvallisuusviraston kansalaisille syksyllä 2018 tekemän kyselyn mukaan lähes 90 prosenttia vastaajista oli tyytyväisiä taksipalvelun laatuun kokonaisuutena. Melko tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä oli vain neljä prosenttia kansalaisista.²⁷

²⁷ Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.

Myös Taksiliiton tilaamassa Taksien palvelututkimuksessa palveluun tyytyväisten ihmisten osuus on ollut samalla tasolla.²⁸

Erityisen tyytyväisiä kansalaiset ovat olleet taksina käytetyn ajoneuvon varusteluun, siisteyteen ja kuntoon. Myöskään taksinkuljettajien toimintaan tai palvelujen tilaamisen helppouteen ei kohdistu juuri lainkaan tyytymättömyyttä.²⁹ Taksien palvelututkimuksen perusteella ihmiset ovat tyypillisimmin tyytyväisiä kuljettajien käytökseen ja palvelualttiuteen sekä auton ominaisuuksiin. Tyypillisimmin tyytymättömyyttä palvelujen laadussa oli aiheuttanut se, ettei kuljettaja löytänyt osoitetta tai tuntenut seutua.³⁰

Lakimuutoksen ei arvioitu vaikuttavan positiivisesti tai negatiivisesti taksipalvelujen turvallisuuteen. Tässä vaiheessa ei ole saatavilla tilastotietoa, josta voisi arvioida, onko palvelujen turvallisuustilanteessa tapahtunut muutoksia. Liikenteen turvallisuusviraston syksyn 2018 kyselytutkimukseen kartoitettiin palvelujen koettua turvallisuutta. Kyselyyn vastanneista 91 prosenttia pitää taksiliikenteen turvallisuustasoa erittäin hyvänä tai hyvänä. Vain prosentti vastaajista piti turvallisuuden tasoa huonona. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen valtaosa on kokenut turvallisuustason säilyneen ennallaan, mutta osa vastaajista koki turvallisuustason heikentyneen jonkin verran. Kohonneiksi riskeiksi arvioitiin liikenneonnettomuuden riskin kasvu ja riski jäädä vaille tarvitsemaansa avustamista.³¹

Liikenteen turvallisuusviraston syksyn 2018 kyselyssä kartoitettiin myös kohdennetusti erityisryhmien kokemuksia palvelujen laadusta ja turvallisuudesta. Kyselyn perusteella erityisryhmien tyytyväisyys taksipalvelujen laatuun on merkittävästi muuta väestöä alhaisemmalla tasolla. Erityisryhmien edustajista alle puolet olivat tyytyväisiä taksipalvelujen laatuun kokonaisuutena. Erityisryhmät olivat myös selvästi muuta väestöä tyytymättömämpiä muun muassa tilaamisen helppouteen, tietojen saantiin erilaisten erityispalvelujen saatavuudesta ja taksimatkan keston ennakoitavuuteen. Palvelujen turvallisuustasoa puolestaan piti huonona tai erittäin huonona 12 prosenttia vastaajista mielestä. Vastanneista 46 prosenttia koki turvallisuustason heikentyneen lakiuudistuksen jälkeen. Heikentymistä kokeneet näkevät suurimpana kasvaneena riskinä vaille tarvitsemaansa avustusta jäämisen ja esteettömän ajoneuvon puutteellisen turvallisuuden. Avoimien vastausten perusteella erityisryhmät kokivat turvattomuutta aiheuttavan myös kiireinen ajotyö ja pyörätuolin puutteellinen kiinnitys.³²

²⁸ Holm 2018.

²⁹ Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.

³⁰ Holm 2018.

³¹ Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.

³² Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.

Kilpailu- ja kuluttajavirastolle on syksyn aikana tullut yksittäisiä taksipalvelujen laatuun kohdistuneita kuluttajavalituksia. Pääasiassa valitukset koskivat sitä, ettei taksi tullut sovittuun aikaan. KKV:lle on tullut myös Kela-kyyteihin ja kuntien lakisääteisiin kuljetuksiin liittyviä yhteydenottoja. Yhtään turvallisuuteen liittyvää yhteydenottoa ei ole tullut.

Yhtenä uudistuksen tavoitteena oli edistää digitalisaatiota, joka erityisesti taksiliikenteen osalta odotettiin näkyvän muun muassa tilaustapojen muutoksena. Uudistuksen myötä tarjolle näyttääkin tulleen lukuisia erilaisia sovelluksia, joista matkan voi tilata. Lakimuutos ja kilpailun uhka vaikuttaisi nopeuttaneen digitaalisten tilaussovellusten käyttöönottoa Suomessa³³.

Tilastotietoa taksipalvelujen tilaustavoista ei ole tällä hetkellä käytettävissä. Tilaustapoja on kuitenkin tiedusteltu erilaisissa kyselytutkimuksissa. Liikenteen turvallisuusviraston syksyllä teettämän kyselytutkimuksen mukaan 10 prosenttia kyselyyn vastanneista tilaa tällä hetkellä kyydin kännykkäsovelluksella tai netistä. Kesällä 2017 tehdystä kyselyssä vastaava osuus oli kuusi prosenttia. Sovelluksella tai internetistä kyydin tilaaminen on yleisintä pääkaupunkiseudulla, jossa jo 18 prosenttia vastaajista ilmoittaa tilaavansa kyydin tällä tavoin. Lukema on seitsemän prosenttiyksikköä korkeampi kuin kesällä 2017.³⁴ Taksien palvelututkimuksen mukaan taksialan muutokset ovat lisänneet mobiilisovellusten käyttöä viidellä prosentilla vastaajista ja vähentäneet kahdella.³⁵ Puhelinsovellusten ja internetin kautta tilaamisen suosio näyttäisi siis hiukan kasvaneen, mutta mitään dramaattista muutosta kulutustottumuksissa ei ole ainkaan vielä tässä vaiheessa havaittavissa. Alueelliset erot tilaustavoissa selittyvät todennäköisesti eroilla sovelluspohjaisten palvelujen tarjonnassa.

4.3.4 Muutokset palvelujen hinnoissa ja hinnoittelumalleissa

Kilpailun lisääntymisen ja toimintaa rajoittavan sääntelyn arvioitiin johtavan taksipalvelujen kuluttajahintojen laskuun nykyiseen hintakehitykseen verrattuna ja hinnoittelumallien monipuolistumiseen. Taksiliikenteen enimmäishinnoista luopuminen oli myös

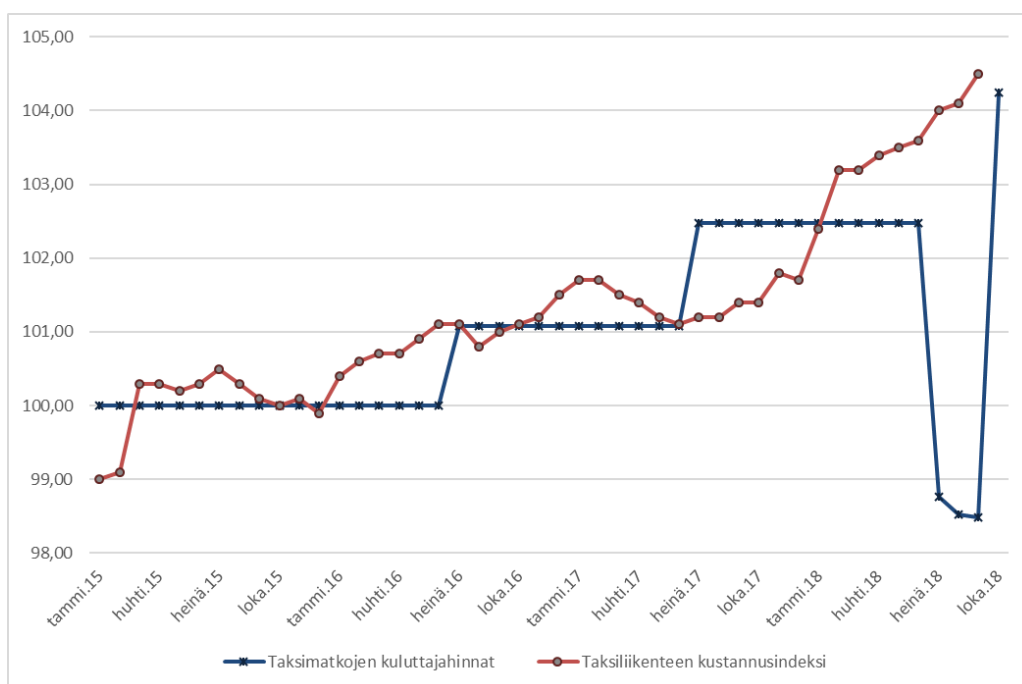
³³ Suomalaisia taksisovelluksia tutkineet Väyrynen – Lanamäki – Lindman 2018 raportoivat haastatteluihin perustuen, että ainakin yhden suomalaisen taksisovelluksen kehittämisen taustalla oli halu varautua tulevaan kilpailutilanteeseen.

³⁴ *Uusitalo* 2018; *Liikenteen turvallisuusvirasto* 2018.

³⁵ *Holm* 2018.

tunnistettu mahdollisena riskitekijänä, ja sen katsottiin voivan johtaa yksittäisiin ongelmatapauksiin, mutta uusien digitaalisten palvelujen ja liikennepalvelulakiin sisällytettujen sääntelykeinojen arvioitiin vähentävän tätä riskiä.

Tilastokeskuksen suurimpien toimijoiden hintaseurantaan pohjautuvien tilastojen mukaan taksiliikenteen kuluttajahinnat laskivat aluksi lain voimaantulon jälkeen. Hinnat laskivat uudistuksen jälkeen heinäkuussa keskimäärin noin neljä prosenttia. Hintojen lasku painottui Uudellemaalle, jossa Tilastokeskus arvioi hintojen laskeneen heinäkuussa noin seitsemän prosenttia. Lokakuussa useat isot taksitoimijat muuttivat hinnoittelurakennettaan laskemalla lähtömaksuja ja ottamalla käyttöön myös aikaveloitukseen perustuvia maksuja, jotka nostavat hintaa erityisesti ruuhka-aikoina. Hinnoittelumuutosten myötä keskimääräiset taksipalvelujen hinnat nousivat hiukan lakimutosta edeltänyttä tasoa korkeammalle. Toisaalta myös taksiliikennepalvelujen tuotantokustannukset ovat nousseet suhteessa nopeammin kuin taksipalvelujen kuluttajahinnat. Tilastokeskuksen hintaseuranta kuvastaa erityisesti kaupunkiseutujen isojen toimijoiden hintatasoa ja siinä tapahtuvia muutoksia, eikä sen perusteella välttämättä tiedetä, millainen esimerkiksi uusien alalle tulijoiden hintataso on ollut. Taksipalvelujen hinta- ja kustannuskehitystä on kuvattu kuviossa 6.



Kuvio 6. Taksiliikenteen kuluttajahintaindeksin ja kustannusindeksin kehitys vuosin 2015–2018. 2015=100. Lähde: Tilastokeskus.

Liikenteen turvallisuusviraston teettämän haja-asutusalueiden taksipalvelujen hintatasoa tarkastelleen selvityksen mukaan taksiliikenteen hinnat olivat lokakuussa 2018

koko maassa keskimäärin 2,1 prosenttia korkeammat kuin enimmäishinnat ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Suurimmat hintojen nousut ovat tapahtuneet Päijät-Hämeessä, Uudellamaalla, Kymenlaaksossa ja Kainuussa. Selvityksen perusteella hinnat ovat laskeneet seitsemässä maakunnassa. Eniten hinnat ovat laskeneet Kanta-Hämeessä ja Etelä-Karjalassa. Hintojen nousu on ollut suurempaa maaseutumaisissa kunnissa kuin taajaan asutuissa kunnissa. Maakuntakeskuksissa hinnat ovat hieman laskeneet.³⁶

Liikenteen turvallisuusviraston kesällä 2017 ja syksyllä 2018 teettämässä kyselytutkimuksissa selvitettiin ihmisten kokemuksia taksipalvelujen hintatasosta ja hinnoissa tapahtuneista muutoksista. Kesällä 2017 tehdyssä kyselyssä 47 prosenttia vastaajista piti taksipalvelujen hintatasoa kohtuullisena ja vain kaksi prosenttia koki hintatason melko edulliseksi. Syksyllä vastaavat lukemat olivat nousseet 59:ään ja kahdeksaan prosenttiin. Kyselyn mukaan 17 prosenttia vastaajista on arvioinut taksipalvelujen hintatason laskeneen lakimuutoksen jälkeen, 73 prosenttia vastaajista arvioi, ettei hintatasossa ole tapahtunut muutosta ja 11 prosenttia koki hintatason nousseen.³⁷ Vuoden 2018 kysely on tosin toteutettu syyskuussa, jolloin hintojen nähtiin myös Tilastokeskuksen hintaseurannassa laskeneen. Hinnat ovat sittemmin nousseet samaisen hintaseurannan perusteella.

Taksiliiton tilaaman Taksien palvelukyselyn mukaan seitsemän prosenttia kyselyyn vastanneista piti viimeisimmässä taksimatassa miellyttävänä asiana palvelun edullista hintaa. Lukema on korkeampi kuin vuosina 2013–2017, jolloin vain 2–5 prosenttia vastaajista oli kokenut edullisen hinnan miellyttävä seikkana edellisessä taksimatassa. Vastaavasti 23 prosenttia piti matkan kallista hintaa epämiellyttävänä seikkana edellisessä taksimatassa. Osuus on selkeästi pienempi kuin vuosina 2013–2017, jolloin 28–48 prosenttia oli kokenut korkean hinnan epämiellyttäväksi tekijäksi. Kysely toteutettiin lokakuussa 2018.³⁸

Liikenteen turvallisuusviraston syksyllä 2018 teettämässä kyselyssä 62 prosenttia kansalaisista koki taksia saaneensa riittävästi tietoa matkan hinnoittelusta tilatessa ja 71 prosenttia koki pystyneensä arvioimaan tiedon perusteella matkan kokonaishinnan. Erityisryhmille kohdistetussa kyselyssä kävi puolestaan ilmi, että moni vastaaja koki, ettei heille kerrottu matkan hinnasta mitään.³⁹

³⁶ *Metsäranta ym.* 2018.

³⁷ *Liikenteen turvallisuusvirasto* 2018.

³⁸ *Holm* 2018.

³⁹ *Liikenteen turvallisuusvirasto* 2018.

Taksien palvelukyselyssä 18 prosenttia vastaajista ilmoitti, että lakimuutos on vaikuttanut siihen, vertailevatko he taksien hintoja ennen tilaamista. Vastaajista 35 prosenttia ilmoitti, että lakimuutos on myös vaikuttanut siihen, että tekevätkö he taksin valinnan hinnan perusteella. Neljä prosenttia vastaajista ilmoitti lisänneensä kiinteähintaisen taksimatkojen käyttöä ja kaksi prosenttia ilmoitti vähentäneensä niitä.⁴⁰

Liikenteen turvallisuusviraston syksyllä 2018 teettämään kyselytutkimukseen vastanneista osa koki, että riski tulla huijatuksi on lakimuutoksen myötä kasvanut.⁴¹ KKV:ille tulleiden on tullut lakimuutoksen jälkeen 20 kuluttajavalitusta, jotka ovat koskeneet taksipalvelujen hinnoittelua. Eniten valituksia siitä, ettei välityskeskusten palvelunumeroiden hinnoittelua ole kerrottu tai se peritään useaan otteeseen. Esiin on tullut myös muutama huijausepäily, jotka ovat liittyneet maksun perimiseen kortilta kahdesti sekä esiintymiseen tunnetun toimijan nimellä ja korkeammilla maksuilla. Yksittäisiä valituksia on tullut myös pitkästä matkasta edellytetystä etumaksusta.

Taksipalvelujen hinnoittelu näyttää kaiken kaikkiaan huomattavasti monipuolistuneen lakimuutoksen jälkeen, sillä nykyisin usea yritys tarjoaa muun muassa kiinteähintaisia matkoja, jotka voi maksaa myös ennen matkan alkamista. Myös eri yritysten hinnoittelurakenteet ja hintatasot poikkeavat näyttävät poikkeavan toisistaan etenkin pääkaupunkiseudulla, jossa taksien ja taksinvälityskeskusten välille näyttää syntyneen kilpailua. Siten lakimuutoksella näyttää olleen odotettuja vaikutuksia palvelujen hinnoittelumuutosten suhteen.

Lakimuutos on eittämättä ollut vaikuttamassa myös siihen, että taksipalvelujen hintataso on vaihdellut viime kuukausina. Hintataso erkaantui aluksi kustannuskehityksestä, mutta nyt näyttäisi palanneen jotakuinkin muutaman viime vuoden kustannuskehitystä vastaavalle tasolle. Pidemmän aikavälin vaikutuksesta palvelujen hintatasoon ei pystytä tässä vaiheessa tekemään käytännössä mitään johtopäätöksiä. On selvää, että eri toimijat pyrkivät parhaillaan löytämään sopivaa hintaa palveluilleen, eikä tämän hetken hintataso todennäköisesti jää pysyväksi. Toimijat pyrkivät todennäköisesti erottautumaan kuluttajien suuntaan muita halvemmilla hinnoilla, mutta etenkin välityskeskusten piirissä käydään samanaikaisesti kovaa kilpailua autoilijoista, mikä puolestaan luo painetta hinnankorotuksille. Lokakuussa toteutettujen hintamuutosten taustalla olikin ilmeisesti pyrkimys houkuttaa lisää kuljettajia ajamaan kyseisten välityskeskusten välittämiä kyytejä etenkin ruuhka-aikoina.

⁴⁰ Holm 2018.

⁴¹ Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.

Hinnoitteluun pitkällä aikavälillä vaikuttanee myös se, miten kuluttajat tottuvat vertailemaan eri palveluntarjoajien hintoja ja miten kulutustottumukset tulevaisuudessa muuttuvat. Taksien hintojen vertailu etenkin taksiasemilla on tällä hetkellä todennäköisesti monelle melko vierasta, mistä johtuen hintakilpailuakaan ei välttämättä ole vielä merkittävässä määrin muodostunut. Kilpailutilanteen muodostuminen voi olla joillain taksiasemilla hankalaa myös esimerkiksi infrastruktuurista johtuvista syistä. Tulevaisuudessa mobiilitilausten ja erilaisten hintavertailusivustojen yleistyminen voi lisätä yritysten välistä hintakilpailua.

Tämän hetken hintaseuranta kuvastaa erityisesti kaupunkiseutujen isojen toimijoiden hintatasoa ja siinä tapahtuvia muutoksia. Se ei kuvasta esimerkiksi yksittäisten taksiasemilta otettujen kyytien hintatasosta tai alalle tulleiden uusien kyydinvälityspalvelujen hinnoittelusta. Hinnastovertailun perusteella monen uuden markkinoille tulleen kyydinvälityspalvelun hintataso vaikuttaa perinteisiä toimijoita alhaisemmalta. Näiden tai muiden kuin välityspalvelujen kautta tilattujen kyytien hintojen osalta lakimuutoksen vaikutuksista ei ole kuitenkaan saatavilla tällä hetkellä tilastotietoa.

4.3.5 Vaikutukset toimialan yrityksiin ja työntekijöihin

Liikennepalvelulain tuomien muutosten arvioitiin vaikuttavan taksitoimialan yrityksiin erityisesti lisääntyneen kilpailun, lisääntyvien toimintamahdollisuuksien ja hallinnollisen taakan vähenemisen kautta. Lisääntyneen kilpailun arvioitiin johtavan yritysten katteiden alenemiseen. Lupakiintiöistä luopumisen katsottiin mahdollistavan yrityksille toiminnan laajentamisen automäärää kasvattamalla, ja siten johtavan taksirytysten koon kasvuun. Toisaalta muutoksen arvioitiin houkuttelevan alalle myös useita uusia yhden auton yrityksiä. Asemapaikkavelvoitteesta luopumisen katsottiin mahdollistavan kaluston tehokkaamman käytön. Markkinoilletulon esteiden poiston ja kuljettajien koulutusvaatimuksesta luopumisen arvioitiin helpottavan toimialalle työllistymistä.

Sääntelymuutosten vaikutuksista taksirytyksiin tai niiden toimintaan ei ole tässä vaiheessa olemassa kattavaa seurantatietoa. Vaikutuksia on tähän mennessä selvitetty kyselytutkimusten avulla.

Liikenteen turvallisuusviraston syksyllä 2018 teettämään kyselytutkimukseen vastanneista taksirytyttäjistä 80 prosenttia katsoo, että muutos hyödyttää pääasiassa isoja taksirytyksiä. Vain 17 prosenttia vastaajista katsoi muutoksen hyödyttävän pieniä taksitoimijoita. Muutoksen pääasiassa katsottiin hyödyttävän myös yhdistymistä ja yhteistoimintaa, kuten taksikeskuksia.⁴²

⁴² Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.

Syksyllä 2018 tehdyn kyselyn perusteella 12 prosenttia taksiryrittäjistä arvioi kilpailutilanteen kiristyneen merkittävästi ja 41 prosenttia jonkin verran. Vastanneista 43 prosenttia arvioi kilpailutilanteen säilyneen ennallaan ja viisi prosenttia arvioi sen rauhoituneen.⁴³ Vielä kesällä 2017 tehdyn kyselyn perusteella valtaosa taksiryrittäjistä uskoi, että lakimuutos tuo alalle merkittävästi linja-autoyrittäjiä, tavaraliikenteen yrittäjiä ja muiden kuljetuspalveluiden tarjoajia.⁴⁴ Syksyn 2018 kyselyn vastauksissa arviot muista kulkumuodoista taksialalle tulevien yritysten määrästä olivat laskeneet kesään 2017 verrattuna.⁴⁵ Kilpailutilanteen kiristymisestä kertoo myös se, että 27 prosenttia taksiryrittäjistä arvioi toiminnan kannattavuuden heikentyneen merkittävästi ja 39 prosenttia jonkin verran. Vain seitsemän prosenttia vastaajista arvioi kannattavuuden parantuneen.⁴⁶

Syksyn 2018 kyselytutkimukseen vastanneista taksiryrittäjistä 12 prosenttia ilmoittaa aikovansa laajentaa toimintaansa muutoksen jälkeen. Toimintaansa aikoo supistaa 14 prosenttia ja toiminnan aikoo lopettaa 17 prosenttia vastaajista.⁴⁷ Kesällä 2017 toteutetussa kyselyssä laajenemisaikheet olivat harvinaisempia ja lopettamisaikheet yleisempiä.⁴⁸ Tavanomaisimmat syyt toiminnan lopettamisaikheille olivat eläkkeelle jääminen, toiminnan kannattamattomuus sekä toimialan muutos ja epävarmuus.⁴⁹ Heinäkuun alun jälkeen 162 taksiluvan haltijaa on tehnyt Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoituksen toimintansa lopettamisesta ja peruuttanut taksilupansa. Lupien peruuttamisen taustalla on ollut pääasiassa yrittäjien eläköityminen ja lopettajien määrä vastaa pitkälti aiempien vuosien tasoa. Liikenteen turvallisuusviraston taksiryrittäjille teettämästä kyselystä kävi kuitenkin ilmi, että osa yrittäjistä on myös lopettanut toimintansa, vaikka ei ole tehnyt varsinaista ilmoitusta. Näiden yrittäjien tarkka määrä ei ole tiedossa.

Syksyn 2018 kyselytutkimukseen vastanneista taksiryrittäjistä 11 prosenttia aikoo lisätä kalustoa, 74 prosenttia aikoo pitää kaluston määrän ennallaan ja 15 prosenttia vähentää. Kaavailtujen lisäysten tai vähennysten mittakaava ei käy kyselystä ilmi. Yrityksistä seitsemän prosenttia aikoo lisätä esteettömän kalustonsa määrää ja seitsemän prosenttia aikoo vähentää tai luopua siitä. Yrittäjistä 13 prosenttia arvioi kalustonsa käyttöasteen nousseen ja 43 prosenttia arvioi sen laskeneen.⁵⁰

⁴³ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

⁴⁴ *Uusitalo 2018.*

⁴⁵ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

⁴⁶ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

⁴⁷ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

⁴⁸ *Uusitalo 2018.*

⁴⁹ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

⁵⁰ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

Toimialan yritysraenteessa näyttää tapahtuneen pientä muutosta heinäkuun jälkeen. Taksiliikennealan yrittäjistä valtaosa on ollut tyypillisesti yksityisiä liikkeenharjoittajia, mutta osakeyhtiöiden osuus on viime vuosina ollut kasvussa. Tilastokeskuksen tietojen mukaan vuonna 2014 taksirytyksistä yksityisiä liikkeenharjoittajia oli 75 prosenttia ja osakeyhtiöitä 18 prosenttia. Vuonna 2016 vastaavat lukemat olivat 73 ja 20 prosenttia, ja 30.9.2018 70 ja 24 prosenttia. Automääriä tarkastellessa osakeyhtiöiden merkitys korostuu entisestään, sillä osakeyhtiöt ovat tyypillisesti suurempia yrityksiä, jotka harjoittavat toimintaa useammalla taksiautolla.

Liikenteen turvallisuusviraston syksyn 2018 kyselytutkimukseen vastanneista taksiliikenteen yrittäjistä 60 prosenttia arvioi, ettei liikennepalvelulain tietosäätelyyn liittyvistä velvoitteista ole aiheutunut heille lisää työkuormaa tai kustannuksia. Niistä, joille oli oman ilmoituksen mukaan aiheutunut hallinnollista taakkaa, oli lisäykset tyypillisesti 1–2 henkilötyöpäivää ja kustannukset alle 500 euroa. Keskimäärin vastaajat kertoivat heille aiheutuneen uusista velvoitteista hallinnollista taakkaa noin 0,9 henkilötyöpäivää ja 230 euroa. Kyselyssä ei selvitetty, miten muut säätelymuutokset olivat vaikuttaneet toimijoiden tai etenkin uusien yrittäjien hallinnolliseen taakkaan.

Kyselytutkimusten tulosten perusteella vaikuttaisi siltä, että säätelyn vaikutukset yrityksiin ovat olleet ainakin osittain arvioidun mukaisia, sillä kilpailutilanne näyttää kiristyneen ja yrittäjät kokevat muutokset olevan eduksi isoille taksirytyksille. Kyselyn perusteella kaluston käyttö ei näytä tehostuneen. Toisaalta tulos on hyvin oletettu tilanteessa, jossa alalle tulee useita uusia yrityksiä ilman, että kysyntä välttämättä kasvaa. Muilta osin kaluston käytön tehokkuutta ei ole arvioitu.

Lain voimaantulon jälkeen on myönnetty noin 2 500 uutta taksinkuljettajan ajolupaa. Määrä on merkittävästi suurempi kuin aiempina vuosina. Esimerkiksi vuonna 2017 myönnettiin koko vuoden aikana noin 1 450 uutta taksinkuljettajan ajolupaa. Eniten lupia haettiin ja myönnettiin Helsingissä, Vantaalla ja Oulussa.⁵¹

Lakimuutos näyttää siis lisänneen huomattavasti työvoiman saatavuutta. Taksinkuljettajien ajolupien määrän lisääntymistä on toisaalta hidastanut voimakkaasti taksinkuljettajien koe, jossa hylkäysprosentit ovat olleet etenkin alkuvaiheessa varsin suuria. Erityisesti paikallistuntemuskokeita on hylätty huomattavasti, sillä alkuvaiheessa noin puolet lakimuutoksen jälkeen tehdyistä paikallistuntemuskokeista päättyi hylkäykseen. Hylkäysprosentti on viime aikoina ollut laskussa.

⁵¹ *Liikenteen turvallisuusvirasto*, lupatilastot.

Syksyn 2018 kyselytutkimukseen vastanneista taksinkuljettajista 57 prosenttia aikoi jatkaa ammatissa, 21 prosenttia oli epävarmoja ja 22 prosenttia ei aikonut jatkaa. Taksinkuljettamisesta luopuvista 34 prosenttia oli jäämässä eläkkeelle ja 33 prosenttia piti toimeentuloa liian epävarmana tai riittämättömänä.⁵² Ammatissa jatkamista aikovien osuus vastaajista oli selvästi korkeampi vuoden 2018 kyselyssä kuin kesän 2017 kyselyssä.

4.3.6 Vaikutukset julkisesti tuettuihin henkilökuljetuksiin

Vaikka liikennepalvelulaissa ei säädetäkään julkisesti tuetuista tai järjestetyistä taksikuljetuksista, arvioitiin lakimuutosta valmistellessa, että erityisesti taksimarkkinoiden vapauttaminen tuo julkiselle sektorille lisää mahdollisuuksia kilpailuttaa kustannussäästöjä ja sitä kautta myös säästöjä. Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten kustannukset ovat moninkertaistuneen 2000-luvun aikana, ja lakimuutoksella pyrittiin osaltaan hillitsemään tätä kehitystä. Toisaalta lakimuutoksella on ollut epäsuoraa vaikutusta myös kuljetusten järjestämistapaan. Erityisesti vaikutusta on ollut sellaisten kuljetusten järjestämiseen, jotka ovat aiemmin tukeutuneet kumoutuneen taksiliikennelain mukaiseen enimmäishintaan sekä asemapaikka- ja päivystysvelvoitteen olemassaoloon.

Esimerkiksi Kelan korvaamia taksimatkoja korvattiin aiemmin taksiliikennelain nojalla annetun enimmäishinta-asetuksen mukaisesti. Korvaukset tapahtuivat Kelan suora-korvausjärjestelmän kautta suoraan taksiautoilijalle valtioneuvoston asetuksen mukaisilla enimmäishinnoilla. Myös kuntien ja kuntayhtymien sote-kuljetuksia on useilla alueilla korvattu valtioneuvoston asettamien enimmäishintojen mukaisesti. Myöskään esimerkiksi hiljaisten aikojen liikennettä ei ole tyypillisesti hankittu erikseen, koska on luotettu siihen, että takseja on saatavilla tarvittaessa ympärivuorokautisesti.

Kela päätti kilpailuttaa sairausvakuutuslain nojalla korvattavat kuljetukset. Kela kilpailutti kokonaisvastuulliset palveluntuottajat maakuntien alueille, joiden tehtävänä on vastata taksimatkojen tilausten vastaanottamisesta, matkojen yhdistelystä, välityksestä, kuljetuspalveluiden järjestämisestä, valvonnasta, maksuliikenteestä ja raportoinnista Kelalle. Käytännössä palveluntarjoajaksi valikoitui pääosin tilausvälityskeskuksia, jotka hankkivat varsinaiset kuljetuspalvelut alihankintana. Kilpailutus toteutettiin keväällä 2018 ja palveluntarjoajat aloittivat toimintansa heinäkuussa 2018.

⁵² *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

Kelan kilpailuttamissa palveluissa oli merkittäviä alkuvaiheen ongelmia, sillä useassa osassa maata puhelinpalvelut ruuhkautuivat, eikä kaikille saatu järjestettyä heidän tarvitsemiaan kuljetuspalveluja. Ongelmat liittyivät ilmeisesti taksamittareiden järjestelmäpäivityksiin, palveluntarjoajien puutteelliseen resursointiin ja vaikeuksiin löytää riittävästi autoilijoita ajamaan kuljetuksia. Palveluntarjoajat eivät siis kyenneet tuottamaan palveluja tilaussopimusten mukaisesti. Ongelmat ovat sittemmin merkittävästi vähentyneet. Uudellamaalla Kela päätti kuitenkin kilpailuttaa palvelut uudelleen toistuvista ongelmista johtuen.

Kunnissa markkinatilanteen muutos on koettu toisaalta positiivisena asiana, mutta toisaalta haasteellisena etenkin niissä kunnissa, jossa muutos on edellyttänyt toimintamallien päivittämistä. Ennen lakiuudistusta toteutetussa Kuntaliiton kyselyssä useat kunnat suhtautuivat lakimuutokseen positiivisesti ja odottivat lakimuutoksen lisäävän kilpailua, houkuttelevan uusia yrittäjiä yli kuntarajojen sekä tuovan kustannussäästöjä ja mahdollisuuksia kuljetusten yhdistelyyn. Toisaalta joissain kunnissa koettiin myös epävarmuutta esimerkiksi tarjonnan riittävydestä, hinnoittelusta ja palvelujen laadusta.⁵³ Tietoa lakimuutoksen jälkeen tapahtuneista muutoksista kunnissa ei ole vielä kerätty. Kuntaliitto aikoo toteuttaa myöhemmässä vaiheessa vastaavan kyselyn, jonka pohjalta voidaan arvioida sitä, kuinka kuntien odotukset toteutuivat.

Taksimarkkinoiden vapauttamisen vaikutuksesta kilpailutusmahdollisuuksiin ja kuljetuskustannuksiin ei ole tässä vaiheessa saatavilla tarkempaa arviota. Taksimarkkinoiden vapauttamisen vaikutuksia julkisesti tuettujen kuljetusten kustannuksiin tullaan arvioimaan myöhemmin, kun tilastotietoa aiheesta kertyy ja uusia kilpailutuksia järjestetään.

4.4 Linja-autoliikenteeseen liittyvät vaikutukset

4.4.1 Muutokset linja-autoliikenteen palveluissa

Liikennepalveluilla ei arvioitu olevan merkittäviä lyhyen aikavälin vaikutuksia linja-autoliikenteen palvelujen kysyntään tai tarjontaan. Joukkoliikenteessä nähtävien muutosten arvioitiin kytkeytyvän ennen kaikkea liikenteen palveluistumiseen, digitalisaatioon ja liikenteeseen liittyvän tiedon lisääntymiseen, joiden arvioitiin pitkällä aikavälillä kasvattavan joukkoliikenteen suosiota ja luovan aiempaa enemmän edellytyksiä myös

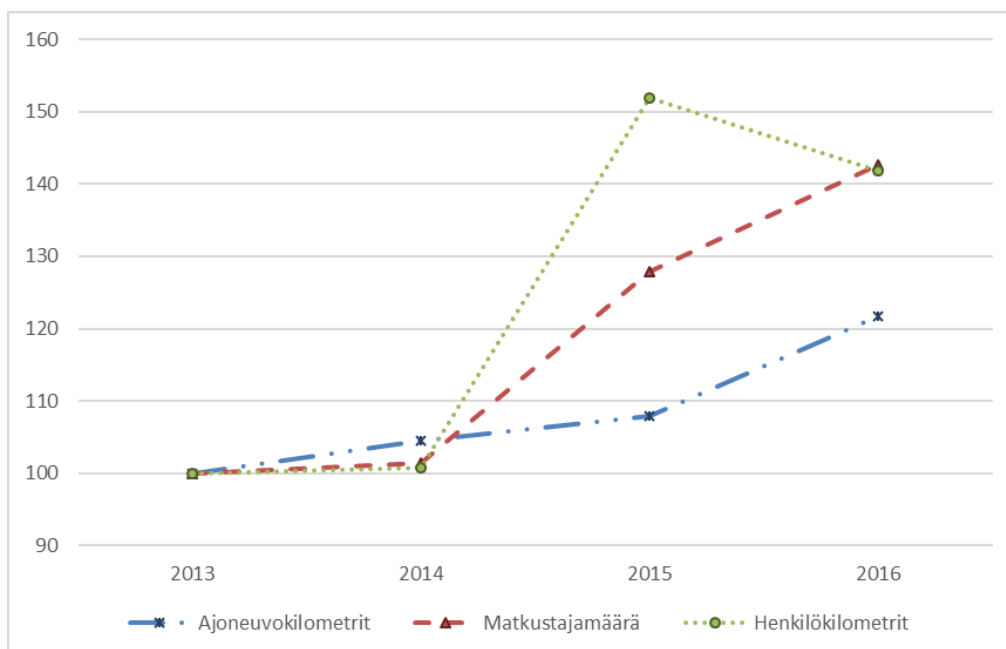
⁵³ Kuntaliitto 2018.

markkinaehtoisille joukkoliikennepalveluille. Liikennejärjestelmätason muutosten arvioitiin kuitenkin syntyvän vasta pidemmällä aikavälillä. Reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupavaatimuksesta luopumisen arvioitiin lisäävän jonkin verran markkinaehtoisen linja-autoliikenteen tarjontaa. Lupamuutokset mahdollistavat nopeammalla tahdilla tehtävät reittimuutokset ja kutsujoukkoliikennetyyppisten liikkumispalvelujen syntymiselle on aiempaa paremmat edellytykset.

Toistaiseksi näyttäisi kuitenkin siltä, että liikennepalvelulakiin liittyvät muutokset reitti- ja palveluvalikoiman osalta ovat olleet vähäisiä. Esimerkiksi pikkubussiliikenteessä tai kutsujoukkoliikenteessä ei ole vielä ollut havaittavissa suuria muutoksia.

Markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä on syksyllä 2018 tapahtunut useita merkittäviä muutoksia esimerkiksi yrityskauppojen ja markkinaehtoisen reittiliikenteen vähentämisen vuoksi. Näiden ei muutosten kuitenkaan katsota johtuvan suoraan liikennepalvelulain vaikutuksesta vaan liittyvän vuodesta 2014 käynnissä olleeseen markkinoiden asteittaiseen vapautumiseen ja siitä seuranneeseen kehitykseen. Markkinaehtoisen liikenteen määrä, kysyntä ja osuus liikkumisesta on kasvanut vuodesta 2013 lähtien merkittävästi ja alan kilpailutilanne on kiristynyt. Nyt lakkautettu markkinaehtoinen reittiliikenne on luultavasti korjausliikettä alan vuosia jatkuneeseen kilpailuasetelmaan. Reittiliikennelupien poistaminen on voinut kiihdyttää markkinaehtoisen liikenteeseen muutoinkin tulossa olleita muutoksia.

Markkinaehtoisen liikenteen suoritteita seurataan julkisen liikenteen suoritetilaston avulla. Kyseisen tilaston päivitysaikataulusta johtuen tällä hetkellä ei ole tiedossa, kuinka linja-autoliikenteen suoritteet ovat kehittyneet liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Suoritteiden kehittymistä vuosina 2013–2016 on kuviossa 7.



Kuvio 7. Markkinaehtoisen linja-autoliikenteen suoritteiden kehitys vuosina 2013–2016. 2013=100. Lähde: *Julkisen liikenteen suoritetilasto*.

Liikennepalvelulain arvioitiin helpottavan ja lisäävän reittimuutoksia markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä. Markkinaehtoiseen linja-autoliikenteeseen tehtyjen muutosten, peruutusten ja uusien reittien hakemusten määrät ennen liikennepalvelulain voimaantuloa on kuvattu oheiseen taulukkoon.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Yhteensä
<i>Muutos</i>		9	12	13	9	59	208	263	270	113	956
<i>Peruutus</i>		4		5	7	54	43	33	56	7	209
<i>Uusi</i>	37	16	19	31	27	283	117	145	80	36	791
Kaikki yhteensä	37	29	31	49	43	396	368	441	406	156	1 956

Taulukko 1. Markkinaehtoisen linja-autoliikenteen tehtyjen muutosten määrä vuosina 1.1.2009–30.6.2018. Lähde: *VALLU-lupajärjestelmä*.

Tehtyjen muutosten määrä on viime vuosina selkeästi kasvanut. Nykytietojen valossa ei kuitenkaan näytä siltä, että muutosten määrä olisi entisestään kasvanut liikennepalvelulain voimaantulon myötä. Yritysten on nykyisin ilmoitettava muutokset NAP-palveluun tai Liikennevirastolle siltä osin, kun tiedot eivät ole saatavissa avoimista rajapinnoista, viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteutumista. Tähän mennessä NAP-palveluun on tehty noin 90 muutosilmoitusta (aikavälillä 14.6.-14.11.2018).

Tilastojen perusteella kuitenkin näyttää, ettei kaikista markkinaehtoisen liikenteen muutoksista tehdä Liikenneviraston vaatimaa muutosilmoitusta. On käynyt ilmi, että liikennöitsijät tarkkailevat toistensa ilmoituksia ennen omien suunnitelmien julkaisemista, eikä muutosilmoitusta aina tehdä vaaditussa 60 päivän aikataulussa. Osa yrityksistä katsoo suunniteltua tarjontaa koskevien tietojen kuuluvan joiltain osin liike- ja ammattisalaisuuden piiriin, mistä johtuen ilmoituksia ei haluta aina tehdä.

Muutosilmoitukset ovat nyt vain joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten käytössä. Liikennevirasto ei jaa tietoja avoimesti kaikkien käyttöön. Liikennöitsijöitä on pyydetty huolehtimaan, että muutostiedot ovat asiakkaiden ja tiedon hyödyntäjien saatavissa riittävän ajoissa esimerkiksi palvelun tarjoajan nettisivuilla tai rajapinnoissa.

4.4.2 Vaikutukset palveluja tarjoaviin yrityksiin

Liikennepalvelulain arvioitiin vaikuttavan joukkoliikennepalveluja tarjoaviin yrityksiin erityisesti hallinnollisen taakan osalta. Lupasääntelyn keventämisen arvioitiin vähentävän yritysten hallinnollista taakkaa, mutta uuden tietosääntelyn arvioitiin puolestaan lisäävän sitä jonkin verran.

Reittiliikennelupien poistuminen on vähentänyt oletetusti liikenteenharjoittajien työmäärää lupien hakuprosessin osalta. Lisäksi aiempiin reittiliikennelupiin liittyneet oikeuskäsittelyt ovat poistuneet. Määrällistä arviota hallinnollisen taakan vähenemisestä ei kuitenkaan tällä hetkellä pystytä tekemään.

Liikenteen turvallisuusviraston syksyn 2018 kyselytutkimukseen vastanneista linja-autoyrittäjistä 38 prosenttia arvioi uusien velvoitteiden aiheuttaneen heille lisää työkuormaa tai kustannuksia. Keskimäärin vastaajille oli oman ilmoituksen mukaan aiheutunut uusista tietosääntelyä koskevista velvoitteista hallinnollista taakkaa noin 1,1 henkilötyöpäivää ja 262 euroa.⁵⁴

4.4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikennepalvelulain voimaantulon myötä tapahtui muutoksia erityisesti lupaviranomaisissa, mutta muutokset ovat vaikuttaneet myös Liikennevirastoon ja joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin. Reittiliikennelupavaatimuksesta luopumisen arvioitiin vähentävän joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten työtä. Laki toisaalta velvoitti

⁵⁴ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*

toimivaltaisten viranomaisten järjestämien lippu- ja maksujärjestelmien taustajärjestelmäpohjaisuuteen, minkä arvioitiin aiheuttavan viranomaisille kustannuksia. Taustajärjestelmäpohjaisuuden arvioitiin kuitenkin antavan jatkossa mahdollisuudet kehittää järjestelmiä kustannustehokkaammin, kun sen osat voidaan hankkia kilpailuttamalla markkinoilta. Liikennevirastolle tuli uudeksi tehtäväksi NAP-palvelun ja RAE-työkalun ylläpitäminen.

Reittiliikennelupien poistuminen on vähentänyt toimivaltaisten viranomaisten työmäärää lupien myöntämis- ja käsittelyprosessissa. Lisäksi aiempiin reittiliikennelupiin liittyneet, myös viranomaisia merkittävästi työllistäneet oikeuskäsittelyt ovat poistuneet lakimuutoksen myötä. Nykyisin viranomainen voi suojata hankkimansa joukkoliikenteen yksinoikeudella. Ainakaan tällä hetkellä ei ole tiedossa tapauksia, jossa markkinaehtoisen joukkoliikenteen olisi katsottu aiheuttavan hankitulle joukkoliikenteelle jatkuvaa ja vakavaa haitta. Siten vaikuttaisi siltä, että viranomaisella on edelleen yhtä hyvät mahdollisuudet järjestää EU:n palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä kuin ennen lakimuutosta.

Viranomaisten hallinnollinen kokonaistyömäärä on kuitenkin kasvanut markkinaehtoisen liikenteen muutosten ja kokonaiskuvan seurannassa. Reittiliikenneluvan ja siihen tehtävien muutosten sijaan henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja muista olennaisista muutoksista Liikennevirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteutumista siltä osin, kun tiedot eivät ole saatavissa avoimista rajapinnoista.

Sellaiset tilanteet, joissa markkinaehtoisen liikenteen muutokset vaativat muutoksia tai kilpailutuksen viranomaisen järjestämään liikenteeseen, on koettu haastaviksi. Viranomaiset katsovat, että 60 päivää on lyhyt aika tehdä liikenteen suunnittelua ja kilpailutusta. Tällaisissa tilanteissa päädytään todennäköisemmin kiireperusteisiin suorahankintoihin, mikä voi nostaa hankitun liikenteen kustannuksia. Tällä hetkellä ei ole tiedossa, missä määrin kiireperusteisia suorahankintoja on jouduttu tekemään.

Liikennevirasto on käytännön kehitystyössä todennut, että muutosten tunnistaminen reittejä- ja aikatauluja sisältävistä rajapinnoista on haastava tehtävä. Liikennevirasto on antanut 13.7.2018 ohjeistuksen, jonka mukaan liikenteenharjoittajia pyydetään ilmoittamaan muutostiedot kaikissa tapauksissa sähköisellä lomakkeella avointen rajapintojen lisäksi. Muutosilmoituksia ei ole kuitenkaan saatu kaikista reittimuutoksista.

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kokemuksia liikennepalvelulain toimeenpanosta on selvitetty kyselyllä lokakuussa 2018. Kysely koski lain kustannusvaihtokutsia, resurssivaikutuksia ja vaikutuksia kilpailutuksiin.

Toimivaltaisista viranomaisista pyydettiin arvioimaan lippu- ja maksujärjestelmän sekä ajoneuvolaitekannan uudistamisesta aiheutuvia kustannuksia kustannuslajin mukaan sekä erikseen vuosille 2018–2020 kohdistuvien kustannusosuuksien mukaan. Lisäksi tiedusteltiin lippu- ja maksujärjestelmän muutosten toteuttamisen vaikeudesta ja siitä, milloin uudistus olisi toteutettu ilman liikennepalvelulakia.

Kyselyn vastausten perusteella suurten kaupunkiseutujen toimijoiden kustannukset lippu- ja maksujärjestelmän muutoksista sekä ajoneuvolaitekannan uusimisesta voivat kokonaisuutena nousta lähivuosina 1–1,5 miljoonan euron luokkaan toimijaa kohti. Pienempien kaupunkiseutujen toimijoilla kustannukset ovat arviolta joitakin satoja tuhansia euroja. Kokonaiskustannuksista noin 30–45 prosenttia on syntynyt ajoneuvolaitekannan uusimisesta. Uudistusten kokonaiskustannukset kaupunkiseutujen toimivaltaisille viranomaisille ovat edeltävän perusteella lähivuosina arviolta 10–15 miljoonan euron luokkaa. On kuitenkin huomattava, että osa uudistuksista olisi jouduttu toteuttamaan joka tapauksessa lähivuosina. Kyselyyn vastanneista osa kertoi, että uudistukset olisi toteutettu joka tapauksessa lähivuosina ja osa kertoi suunnitelleensa uudistuksia tehtäväksi 2020-luvulla.

ELY-keskuksille ei aiheutunut lippu- ja maksujärjestelmän muutoksesta suoria kustannuksia, koska ne kilpailuttavat liikenteensä sopimusmallilla, jossa liikenteenharjoittaja vastaa lippu- ja maksujärjestelmästä ja sen kehittämisestä. Mahdolliset kustannusvaihtokutukset ilmenevät siten mahdollisesti tulevien kilpailutusten hintatasossa, ei suorina järjestelmäkustannuksina.

Lippu- ja maksujärjestelmään liittyvien uudistusten vaikeutta arvioi yksi ELY-keskus ja kolme kaupunkitoimijaa. Pienten kaupunkiseutujen edustajat kokivat uudistukset erittäin vaikeiksi. Suurten kaupunkiseutujen näkökulmasta olennaisten tietojen rajapintojen toteuttaminen oli vähintään melko helppoa, kun taas kertalipun myyntirajapinnan ja tunnistepohjaisuuden toteuttamista pidettiin melko vaikeana. ELY-keskukset kokivat tunnistepohjaisuuden ja puolesta-asioinnin toteuttamisen on melko vaikeaksi, mutta muut uudistukset melko helpoksi toteuttaa.

Liikennepalvelulain vaikutuksia kilpailutusten järjestämiseen kysyttiin tarjousten hintojen ja määrien osalta. Toteumatietoa kilpailutuksista ei ole tässä vaiheessa vielä olemassa, eli arviota kysyttiin tulevista kilpailutuksista. Pääosa toimivaltaisista viranomaisista ennakoivat tarjousten hintojen kasvavan liikennepalvelulain vaikutuksesta. Tarjousten määrän suurten kaupunkiseutujen toimijat arvioivat säilyvän ennallaan, kun taas pienempien kaupunkiseutujen toimijat arvioivat määrän säilyvän ennallaan tai laskevan. ELY-keskusten edustajien odotukset tarjousten määrän osalta hajautuivat.

Vaikutuksia henkilöresursseihin kysyttiin sekä lisääntyneen että vähentyneen työmäärän osalta. Kaikki vastanneet olivat sitä mieltä, että muutos ei ole tuonut säästöjä henkilöresurssien käyttöön. Arviot henkilöresurssien tarpeen kasvusta vaihtelevat muutamista henkilötyöpäivistä yli sataan. Erityisesti kaupunkiseuduilla muutokset kasvattavat resurssitarvetta muutamilla kymmenillä henkilötyöpäivillä vuosittain.

Avoimissa vastauksissa korostettiin vaikutusten arvioinnin vaikeutta tilanteessa, jossa lain voimaantulosta on kulunut vasta vähän aikaa. Viranomaiset nostivat huolenaiheina esiin erityisesti kilpailuttamisen vaikeutumisen, matkustajainformaation heikentymisen sekä ongelmat markkinaehtoisten liikennepalvelujen muutosten seurannassa. Hankinnoissa haasteena pidetään lippu- ja maksujärjestelmävaatimusten voimaantulon nopeaa aikataulua. Pienkuljetusten kilpailutuksissa muun muassa taksien asemapaikan poistumisen ja Kelan kilpailuttamien kyytien koettiin vaikuttaneen markkinatilanteeseen. Reittiliikennelupien poistumisen arveltiin pitkällä aikavälillä vähentävän viranomaisten työmäärää.

4.5 Tavaraliikenteeseen liittyvät vaikutukset

Tavaraliikenteen luvanvaraisuuden poistumisen pakettiautoliikenteestä arvioitiin matalan alalle tulon kynnystä ja houkuttelevan alalle uusia toimijoita. Luvanvaraisuuden rajan laskemisen arvioitiin houkuttelevan alalle pienimuotoista ja sivutoimista yritystoimintaa harjoittavia toimijoita, joiden uskottiin lisäävän erityisesti harvaan asuttujen alueiden tarjontaa. Pakettiautojen ja traktoreiden käytön ei kuitenkaan uskottu lisääntyvän merkittävästi. Luvanvaraisuuden poistumisen ja lisääntyneen kilpailun arvioitiin alentavan kuljetusten hintoja.

Tavaraliikenteen liikenneluvan haltijoita oli 30.9.2018 yhteensä 13 642 yritystä. Lisäksi tavaraliikenteen harjoittajaksi ilmoittautui 1.7.–31.10.2018 yhteensä 1 965 pakettiautokuljetuksia harjoittavaa yritystä. Yhteensä tavaraliikennettä harjoittavia yrityksiä voidaan siis arvioida olevan yli 15 500.⁵⁵ Vuoden 2017 lopussa tavaraliikenneluvan haltijoita oli Suomessa 14 222.⁵⁶ Toimijoiden määrä näyttää siis jonkin verran kasvaneen. Tavaraliikenteen harjoittajaksi ilmoittautumisista 12 prosenttia tehtiin Helsingissä, kuusi prosenttia Jyväskylässä, viisi prosenttia Vantaalla sekä Espoossa, Tampereella ja Oulussa neljä prosenttia.

Lakiuudistuksen valmistelun yhteydessä pohdittiin myös, kuinka se tulee vaikuttamaan kuljetusalan kilpailutilanteeseen, että valtaosa traktoreista vapautuu lupavaati-

⁵⁵ *Liikenteen turvallisuusvirasto, luparekisteri.*

⁵⁶ *Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.*

muksesta. Asiaa voidaan lähestyä arvioimalla muutoksia traktoreiden käytössä. Polttoainemaksulain mukaan muiden kuin maa- ja metsätalouskäytössä toimivien traktorien on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle päivämaksu. Maksettujen päivämaksujen perusteella voidaan arvioida, kuinka paljon traktoreita päivittäin on muussa kuin maa- tai metsätalouskäytössä eli käytännössä tavarankuljetuksissa. Vuonna 2017 maksettuja päiviä oli keskimäärin 454 laskettuna kaikkia päiviä kohti ja 640 laskettuna arkipäivää kohti. Vastaavat luvut vuonna 2018 olivat 454 koko vuodelle ja 638 arkipäiville. Jos tarkastellaan erikseen heinä-syyskuun jaksoa, oli maksettuja päiviä vuonna 2017 keskimäärin 521 kaikkia päiviä ja 716 arkipäiviä kohti. Vastaavat luvut vuodelle 2018 olivat 506 kaikkia päiviä ja 706 arkipäiviä kohti laskettuna. Edellä kuvattujen maksupäivien kehitystä on kuvattu kuviossa 8.

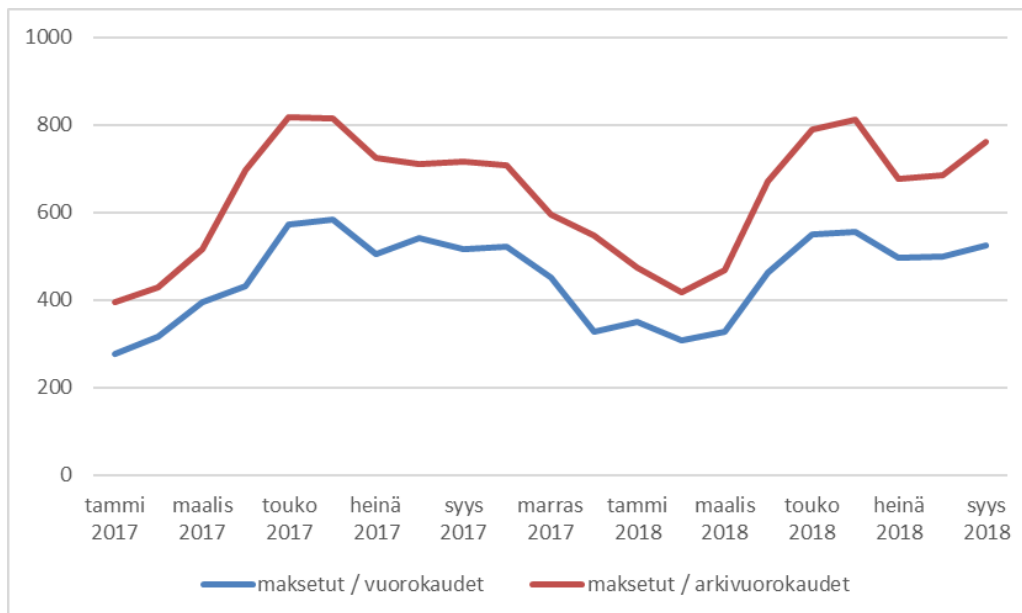
Kesäaikana arkipäivinä tavarankuljetuskäytössä voidaan arvioida olevan noin 800 traktoria ja talviaikana noin 400. Luvanvaraiseen käyttöön merkittyjä kuorma-autoja oli heinä-syyskuussa 2018 yhteensä 36 089 ja pakettiautoja 7 150. Polttoainepäivämaksuilla toimivat traktorit muodostavat siis noin 1,6 prosenttia liikenteessä olevasta tavarankuljetuskalustosta.

Tilastojen valossa traktoreiden käyttö tavarankuljetuksissa ei näytä juurikaan lisääntyneen, joten luvanvaraisuudessa tapahtuneilla muutoksilla ei ainakaan tässä vaiheessa voida arvioida olleen vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen.

Tässä vaiheessa tavaraliikenteen tarjonnasta, hintatasosta, kilpailutilanteesta tai toiminnan kannattavuudesta ei ole saatavissa muuta tilastotietoa. Yritysten näkemyksiä näistä seikoista kartoitettiin Liikenteen turvallisuusviraston syksyllä 2018 teettämässä kyselytutkimuksessa.

Kyselyyn vastanneista tavaraliikenteen yrittäjistä 68 prosenttia katsoi kuljetusten saatavuuden säilyneen ennallaan lain voimaantulon jälkeen. Tavaraliikenteen yrittäjistä 24 prosenttia arvioi saatavuuden parantuneen vähintään jonkin verran. Vastanneista yhdeksän prosenttia katsoi saatavuuden heikentyneen. Kyselytutkimukseen vastanneista 46 prosenttia katsoi puolestaan tavarankuljetusten kilpailutilanteen säilyneen ennallaan lain voimaantulon jälkeen. Vastajista 37 prosenttia arvioi kilpailutilanteen kiristyneen jonkin verran ja 12 prosenttia arvioi sen kiristyneen merkittävästi. Vain viisi prosenttia katsoi kilpailutilanteen rauhoittuneen.⁵⁷

⁵⁷ *Liikenteen turvallisuusvirasto 2018.*



Kuvio 8. Polttoainemaksulain mukaisia maksettuja päivämaksuja vuorokautta ja arkivuorokautta kohden. Lähde: *Liikenteen turvallisuusvirasto*.

Kyselytutkimukseen vastanneista tavaraliikenteen yrittäjistä 58 prosenttia katsoo kuljetusten hintatason säilyneen ennallaan, 37 prosenttia arvioi hintatason laskeneen vähintään jonkin verran ja vain viisi prosenttia arvioi sen nousseen. Lähes puolet vastanneista katsoi toiminnan kannattavuuden heikentyneen lain voimaantulon jälkeen. Yrityksistä 46 prosenttia arvioi kannattavuuden säilyneen ennallaan ja kuusi prosenttia katsoi sen parantuneen. Kyselytutkimukseen vastanneista tavaraliikenteen yrittäjistä valtaosa katsoi, ettei kaluston käyttöasteessa ole tapahtunut muutosta lain voimaantulon jälkeen.⁵⁸

4.6 Muut arvioidut vaikutukset

Liikennepalvelulain valmistelun yhteydessä keskusteltiin paljon ammattimaisen kuljetustoiminnan valvonnasta sekä lain vaikutuksesta harmaaseen talouteen ja harmaan talouden torjuntaan. Valvontaan ja harmaaseen talouteen liittyvät huomiot liittyivät etenkin taksialalla toteutettujen muutosten mahdollisiin vaikutuksiin.

⁵⁸ *Liikenteen turvallisuusvirasto* 2018.

Taksitoimialan valvonnassa keskeisessä roolissa on lupavalvonnan yhteydessä toteutettava ennakkovalvonta ja luvanhaltijoiden hyvämaineisuuden säännölliset tarkastukset. Heinäkuun lakimuutosten jälkeen ennakkovalvonnassa noin kahdeksan prosenttia taksilupahakemuksista on jouduttu hylkäämään johtuen siitä, etteivät hakijat ole täytäneet säädettyjä edellytyksiä muun muassa verovelkojen vuoksi. Liikenteen turvallisuusvirasto toteuttaa parhaillaan kaikkien lupalajien valvontaa velvoitteiden hoitamisen ja niiden laiminlyöntien osalta. Taksiluvan haltijoiden hyvämaineisuuden valvonta on saatu suoritettua ja tässä yhteydessä jouduttiin sanktioimaan yhteensä kymmenen luvanhaltijaa valvonnassa ilmenneiden puutteiden johdosta. Liikenteen turvallisuusvirastolle on tehty noin kaksikymmentä ilmiäntoita väärin rekisteröidyistä ajoneuvoista ja noin kymmenen ilmiäntoita luvattoman liikenteen harjoittamisepäilyä, jotka on annettu edelleen poliisille tiedoksi.

Vaikutuksia taksitoimialalla esiintyvään harmaaseen talouteen ei tällä hetkellä tunneta tarkasti. Asiasta saadaan lisätietoja aikaisintaan vuoden 2019 aikana. Lähtötietona taksialan harmaan talouden tilasta ennen lakimuutosta voidaan todeta, että Verohallinnon mukaan taksitoimialalla on paljon harmaata taloutta. Tämä kävi erityisen hyvin ilmi, kun Verohallinto teki kohdennettuja taksiliiketoiminnan tarkastuksia loppuvuodesta 2015 kevääseen 2017. Kaikkiaan verotarkastuksia tehtiin reilut 300. Veroasioiden hoidossa oli puutteita yli 60 prosentissa tarkastetuista yrityksistä. Tyypillisimpiä rikkeitä olivat tulojen salaaminen ja yksityiskulujen lisääminen kirjanpitoon. Verotarkastusten perusteella määrättävät jälkiverot olivat keskimäärin 10 000 euroa. Verottaja valitsi kohteet ennakkoselvitysten perusteella.

Perinteisen taksitoiminnan lisäksi myös alustatalouden ilmiöt ovat puhuttaneet verovalvonnan näkökulmasta. Verottaja tiedotti marraskuussa, että vuonna 2017 noin tuhat kuljettajaa sai tuloja Uberilta, eikä näitä tuloja oltu ilmoitettu verotuksessa. Uber-kuljettajien tulonsalauksiin liittyy todennäköisesti silloin voimassa ollut taksisääntely. Todennäköisesti tuolloin valtaosa kuljettajista toimi ilman taksilupaa, jolloin tulot olivat luvattoman taksitoiminnan harjoittamisesta saatua rikoshyötyä, eikä siten verotettavaa tuloa. Tällaisen tulojen salaamisen voidaan arvioida vähenevän, kun taksilupien kiintiöistä on luovuttu ja alalle tulo on jatkossa mahdollista myös laillisesti. Alustatalouteen kytkeytyvän kuljetustoiminnan verovalvontaa jatketaan ja taksisääntelyn muutoksen vaikutuksia tullaan arvioimaan tarkemmin, kun asiasta kertyy lisää tietoa ja kokemuksia.

Yleisesti ottaen kaiken digitaalisen liiketoiminnan edistäminen on harmaan talouden torjunnan näkökulmasta kannatettavaa, sillä digitaalisen maksuliikenteen jälkikäteen selvittäminen on huomattavasti helpompaa kuin käteismaksujen. Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta suurimmat ongelmat liittyvät todennäköisesti kiinteähintaisiin

kyyteihin, joita ei ole tilattu digitaalisesti ja jotka maksetaan käteisellä. Digitaalisten tilausten ja maksujen yleistyminen taksialalla tulee helpottamaan verovalvontaa tulevaisuudessa.

Valvonnan näkökulmasta olennaista on, että viranomaisilla on käytössään valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot. Liikennepalvelulaissa ja verotusmenettelylaissa on säädetty tietojen toimittamisesta viranomaisille ja tällä hetkellä vaikuttaa siltä, että verottajan tiedonsaantioikeudet ovat riittävällä tasolla. Toimialan murroksesta johtuen on kuitenkin tarpeen seurata kehitystä ja arvioida viranomaisten tietojen saannin toimivuutta käytännössä. Tämän johdosta liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Verohallinto ovat käynnistämässä jatkoselvitystä.

5 Johtopäätökset

Liikennepalvelulain keskeisenä tavoitteena on ollut tukea liikennejärjestelmätason muutosta, jossa liikenteestä tulee nykyistä enemmän palvelu, jonka eri osatekijät toimivat saumattomasti yhteen. Palveluistumiskehityksen uskotaan johtavan pitkällä aikavälillä muun muassa uudenlaisen liiketoiminnan syntyyn, yksityisautoilun vähenemiseen ja liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähenemiseen. Tämä muutosprosessi edellyttää kuitenkin merkittäviä innovaatioita, ajattelutavan ja kulutustottumusten muutoksia, jotka tapahtuvat vasta pidemmän ajan kuluessa. Lainsäädännöllä on tässä kehityksessä ennen kaikkea mahdollistajan rooli.

Toinen lain keskeisistä tavoitteista oli toimivien liikennemarkkinoiden luominen. Lakiuudistuksella poistettiin merkittäviä markkinoille tulon esteitä ja kilpailua rajoittavaa sääntelyä. Myös toimivien markkinoiden luomisella tavoitellaan ennen kaikkea pidemmän aikavälin vaikutuksia. Toimivien markkinoiden nähdään johtavan pitkällä aikavälillä parempiin ja edullisempiin palveluihin, sillä kilpailu luo yrityksille kannustimet kehittää paremmin kuluttajien mieltymyksiin vastaavia palveluja ja aiempaa tehokkaampia tuotantomenetelmiä. Markkinoiden avaaminen ei kuitenkaan automaattisesti johda parempiin ja edullisempiin palveluihin, koska positiivisia vaikutuksia syntyy ennen kaikkea siitä, että yritykset reagoivat herkemmin kulutustottumusten muutoksiin ja pyrkivät luomaan innovaatioita aiempaa aktiivisemmin.

Koska lainsäädännön keskeisimpänä tavoitteena on ollut tukea pitkän aikavälin muutosprosesseja, johtopäätökset liikennepalvelulain vaikutuksista on syytä tehdä vasta myöhemmin. Jopa vuosi 2022 voi tulla tällaisen tarkastelun näkökulmasta liian nopeasti. Tuolloin voidaan kuitenkin todennäköisemmin arvioida sitä, onko kehitys lähtenyt tavoiteltuun suuntaan.

Tästä huolimatta on kuitenkin tärkeä seurata lainsäädännön vaikutuksia myös lyhyellä aikavälillä ja pienemmässä mittakaavassa. Jo ennen lain voimaantuloa oli ennakoitava, että erityisesti taksimarkkinoilla tullaan näkemään selkeitä muutoksia jo lain ensimmäisenä voimassaolopäivänä. Myös tietosääntelyn vaikutuksia on ollut tärkeä seurata, koska vertailukohtaa vastaavasta sääntelystä muista maista ei ollut.

Liikennepalvelulain tietosääntelyn myötä liikkumispalvelujen tarjoajat ovat avanneet runsaasti olennaisten tietojen rajapintoja ja myyntirajapintojen avaaminenkin on käynnistynyt. Toimijoilta saadun palautteen mukaan laki näyttää kirittäneen sekä yrityksiä että julkisen sektorin toimijoita kehittämään uusia palveluja ja järjestelmiä. Rajapintojen avaaminen ja erityisesti niiden toimivuus eivät kuitenkaan ole kaikilta osin vielä täysin lain edellyttämällä tasolla. Erityisesti lain edellyttämien myyntirajapintojen mah-

dollisimman hyvä hyödynnettävyys vaatii vielä työtä koko toimialalla. Yhteentoimivuutta edistävien käytänteiden nopea synnyttäminen mahdollistaa nyt saavutetun kansainvälisen etumatkan säilyttämisen, joten myös jatkossa on tarve tiiviille yksityisen ja julkisen sektorin toimijat yhdistävälle yhteistyölle. Lisäksi saattaa olla tarvetta tehostettuun viranomaisvalvontaan.

Tietosuojaan liittyvät epäilykset Liikenteen turvallisuusviraston liikennetietopalvelussa eivät ole johtuneet liikennepalvelulain epäselvyydestä tai ongelmallisuudesta. Laki on eurooppalaisen tietosuoja-asetuksen mukainen. Julkisuudessa olleet ongelmat ovat liittyneet lain soveltamiseen ja sen seurauksena rakennettujen palveluiden toteutukseen. Asiaa koskeva Viestintäviraston selvitys on kesken. Perustuslakivaliokunnan mukaan esityksessä on asianmukaisesti tehty selkoa EU:n tietosuoja-asetuksesta sekä kansallisesta liikkumavarasta suhteessa ehdotettavaan sääntelyyn. Valiokunta katsoi, että tarkemmat perustelut kansallisen liikkumavaran käytön tarpeellisuudesta yleisen edun mukaisen tavoitteen ja oikeasuhtaisuuden osalta ilmenevät säännösehdoitusten yksityiskohtaisista perusteluista. Perustuslakivaliokunta esitti lausunnossaan eräitä huomioita, joita liikennevaliokunta käsitteli mietinnössään. Liikennepalvelulain toisen vaiheen yhteydessä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöön annetussa lausumassa ei esitetty suoraan tietosuojaan tai tietoturvaan liittyviä argumentteja.

Taksisääntelyn ensivaikutukset vaikutukset näyttäisivät olleen pitkälti odotetunlaisia, ainakin niiltä osin kuin niistä on olemassa tilasto- tai havaintoaineistoja. Erityisesti alalla toimivien yritysten määrän kasvu, kuljettajien määrän lisääntyminen sekä hinnoissa ja hinnoittelumalleissa tapahtuneet muutokset ovat olleet odotetunlaisia. Lainvalmistelun yhteydessä esitetyt pelot ryöstöhinnoittelusta tai asiakkaiden huijaamisesta eivät näyttäisi toteutuneen. Tietoon on tullut ainoastaan yksittäisiä kuluttajan ja autoilijan välisiä erimielisyyksiä palvelun hinnasta. Tällä hetkellä ei myöskään näytä siltä, että harmaaseen talouteen liittyvät lieveilmiöt olisivat lisääntyneet. Vaikuttaisi siis siltä, että taksimarkkinoilla tapahtuvan kehityksen seuranta on syytä ja jatkaa, eikä nopeille sääntelymuutoksille ole nähty tarvetta.

Tähän mennessä kertyneen seurantatiedon perusteella ei voida tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Useista vaikutusten arvioinnin kannalta olennaisista tai kiinnostavista seikoista ei ollut mahdollista kerätä tilastoaineistoa tai tutkimustietoa tähän raporttiin. Liikennejärjestelmätason ja markkinatilanteen muutosten sekä muiden lyhyen aikavälin vaikutusten seuranta tuleekin jatkumaan tulevina vuosina tiiviinä. Seuraavan kerran lain vaikutuksista raportoidaan kootusti eduskunnan lausuman edellyttämällä tavalla viimeistään vuonna 2022. Yksittäisistä osa-alueista arviointeja ja raportointia tullaan todennäköisesti tekemään myös nopeammalla aikataululla. Nyt havaittujen vaikutusten perusteella ei olla tunnistettu muutostarpeita liikennepalvelulakiin.

Jatkoseurannassa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, ovatko liikennepalvelulaissa toteutetut sääntelymuutokset riittäviä haluttujen liikennejärjestelmä- ja markkinaikutusten aikaansaamiseksi. Tavoitteiden toteutuminen on pitkälti kiinni siitä, syntykö Suomeen tosiasiallisesti toimivat liikennemarkkinat. Markkinoiden toimivuuden seurantaan onkin jatkossa kiinnitettävä erityishuomiota, ja on tärkeää tunnistaa muusta kuin lainsäädännöstä johtuvia kilpailun esteitä. Erityisesti julkisia hankintoja tulisi jatkossa kehittää siten, että ne tukevat markkinoiden avautumista ja toimivien markkinoiden syntymistä.

Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö on järjestänyt kaksi laajaa seurantakokousta, joissa on vaihdettu eri toimijoiden kokemuksia lainsäädännön vaikutuksista. Keskusteluissa liikennepalvelulakiin ollaan suhtauduttu yleisesti ottaen hyvin positiivisesti ja muutoksia on pidetty erittäin tervetulleina. Keskusteluissa on kuitenkin noussut esiin tarve jatkaa tiivistä vuoropuhelua eri toimijoiden välillä, jotta edistyksellisen sääntelyn mahdollisuudet saadaan täysimääräisesti käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tällaisen markkinafoorumin perustamista kannatettavana ajatuksena ja ryhtyy toimiin sen perustamiseksi. Myös viranomaisten yhteistyö on tarkoitus pitää jatkossakin tiiviinä, josta esimerkkinä voidaan mainita liikenne- ja viestintäministeriön, vuodenvaihteessa toimintansa aloittavan Liikenne- ja viestintäviraston ja Verohallinnon tuleva yhteistyö viranomaisen tiedonsaantiin liittyvissä kysymyksissä.

Liite 1

Liikennepalvelulain arvioidut vaikutukset

Oheisessa taulukossa on kuvattu liikennepalvelulain esitöissä (*HE 161/2016 vp ja LVM 3/2017 vp*) arvioituja vaikutuksia ja vaikutusmekanismeja sekä näiden seurantaan ja arviointiin suunniteltuja indikaattoreita sekä tietolähteitä, joiden kautta kyseisiä indikaattoreita on tarkoitus seurata. Merkittävästä osasta seurattavia indikaattoreita tietoa on saatavissa vasta myöhemmin.

Liikennejärjestelmätason vaikutukset ja laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset			
Arvioitu vaikutus	Vaikutusmekanismi	Indikaattori	Tietolähde
Edistää uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa	<ul style="list-style-type: none"> • Velvoite avata rajapinnat • Lisääntynyt kilpailu 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuinka rajapintoja on avattu • Kuinka niitä on hyödynnetty • Kuinka kulutustottumukset ovat muuttuneet (mitä digitaalisia palveluja kulutetaan) • Kuinka tilaus- ja maksutavat ovat muuttuneet 	<ul style="list-style-type: none"> • NAP-palvelu, rajapintojen lukumäärät, ITS-Finlandin kysely rajapintojen hyödyntämisestä • Rajapintavalvonta (Traficom) • Erillisselvitykset ja kyselytutkimukset
Parantaa henkilö- ja tavaraliikenteen palveluntarjoajien kilpailukykyä	<ul style="list-style-type: none"> • Lisääntynyt kilpailu kannustaa toiminnan tehostamiseen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuinka tuottavuus on kehittynyt 	<ul style="list-style-type: none"> • Yritystilastot (Tilastokeskus) • Erillisselvitykset
Liikkumispalvelujen tarjontaa lisääntyy	<ul style="list-style-type: none"> • Markkinoille tulon rajoitteiden poistuminen mahdollistaa uusille yrityksille toiminnan harjoittamisen • Alalla esiintyvät ylisuuret voitot houkuttelevat alalle lisää palvelujen tarjoajia 	<ul style="list-style-type: none"> • Muutokset palvelujen tarjonnassa • Ihmisten kokemukset tarjolla olevien palvelujen määrästä/saataavuudesta 	<ul style="list-style-type: none"> • Lupien määrä, ilmoittautumisten määrä, ilmoitusten määrä (Traficom) • Julkisen liikenteen suoritetilasto (Tilastokeskus) • Kokemukset saatavuudesta taksiliikenteen ja yhdistämispalveluiden osalta, kyselytutkimus (Traficom)
Liikkumispalveluiden kysyntää lisääntyy	<ul style="list-style-type: none"> • Vapaampi markkinoille tulo ja kilpailu kannustavat 	<ul style="list-style-type: none"> • Muutokset palvelujen kysynnässä 	<ul style="list-style-type: none"> • Julkisen liikenteen suoritetilasto (Tilastokeskus)

	paremmin asiakkaiden tarpeita vastaavien palvelujen tuottamiseen <ul style="list-style-type: none"> • Lisääntynyt kilpailu laskee palvelujen hintoja 		<ul style="list-style-type: none"> • Kysely taksiliikenneyrityksille ja välityspalveluille (Traficom) • Yhdistämispalveluiden seuranta (suunnitteilla/ Traficom)
Liikkumispalvelujen kuluttajahinnat laskevat	<ul style="list-style-type: none"> • Lisääntynyt kilpailu pakottaa yritykset tehostamaan toimintaa ja laskemaan katteita 	<ul style="list-style-type: none"> • Muutokset kuluttajahinnoissa 	<ul style="list-style-type: none"> • Taksien hintaseurantaa välityskeskusdatan perusteella sekä hintakoriseurantana (Traficom) • Kuluttajahintaindeksi osaindeksineen (Tilastokeskus)
Kotitalouksien liikkumispalveluihin käyttämän rahan määrää kasvaa	<ul style="list-style-type: none"> • Palvelut vastaavat aiempaa paremmin kuluttajien tarpeisiin 	<ul style="list-style-type: none"> • Kotitalouksien liikkumispalveluihin käyttämän rahan määrä 	<ul style="list-style-type: none"> • Kulutustutkimus (Tilastokeskus)
Kotitalouksien liikkumiseen käytettämän rahan määrää vähenee	<ul style="list-style-type: none"> • Aiempaa paremmin tarpeisiin vastaavat palvelut mahdollistavat omasta autosta luopumisen, ja olisivat kokonaisuutena edullisempia 	<ul style="list-style-type: none"> • Kotitalouksien liikkumiseen käyttämän rahan määrä 	<ul style="list-style-type: none"> • Kulutustutkimus (Tilastokeskus)
Vähentää oman auton käytön tarvetta	<ul style="list-style-type: none"> • Uudet palvelut mahdollistavat omasta autosta luopumisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikkumispalvelujen saatavuus ja käyttö • Liikkumispalveluja yhdistelvien palvelujen saatavuus ja käyttö • Muutokset autojen määrässä ja uusien autojen rekisteröinneissä • Muutokset henkilöautoliikenteen suoritteissa 	<ul style="list-style-type: none"> • Julkisen liikenteen suoritetilastot (Tilastokeskus) • Kyselytutkimukset • Liikenteen automaattisten mitausasemien tuottama tieto • Henkilöliikennetutkimus • Ajoneuvokanta ja ajoneuvojen ensirekisteröinnit (Traficom)
Monipuolistaa kuljetusyrittäjyyttä	<ul style="list-style-type: none"> • Lisääntyvä kilpailu kannustaa etsimään uudenlaisia liiketoimintamalleja 	<ul style="list-style-type: none"> • Muutokset liiketoimintamalleissa ja yritysrakenteessa 	<ul style="list-style-type: none"> • Kyselytutkimukset • Yritystilastot (Tilastokeskus)
Henkilöliikenne-markkinoiden (liikevaihdon) arvioidaan kasvavan	<ul style="list-style-type: none"> • Sääntelyn keventäminen mahdollistaa liiketoiminnan kasvun 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikevaihdon kasvu 	<ul style="list-style-type: none"> • Yritystilastot (Tilastokeskus)

	<ul style="list-style-type: none"> • Uudet palvelut lisäävät palvelujen kysyntää 		
Tavaraliikenne-markkinoiden (liikenvaihdon) arvioidaan kasvavan	<ul style="list-style-type: none"> • Sääntelyn keventäminen mahdollistaa liiketoiminnan kasvun 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenvaihdon kasvu 	<ul style="list-style-type: none"> • Yritystilastot (Tilastokeskus)
Koulutusvaatimusten poistuminen madaltaa alalle tuloa kustannuksina	<ul style="list-style-type: none"> • Yrittäjäkoulutusvaatimuksen poistuminen, taksikuljettajan koulutusvaatimuksen poistuminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Aikasäästö, rahamääräinen säästö 	<ul style="list-style-type: none"> • Arvio myönnettujen ja haettujen lupien määrän perusteella
Hallinnollinen taakka kevenee	<ul style="list-style-type: none"> • Lupien voimassaoloaikojen pidentyminen, autokohdaintaisten lupien poistuminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Aikasäästö, rahamääräinen säästö 	<ul style="list-style-type: none"> • Lupamäärään perustuvat arviot • Kyselytutkimukset
Lisää kuntien mahdollisuuksia kilpailuttaa kuljetuksia	<ul style="list-style-type: none"> • Vapaampi markkinoille tulo lisää potentiaalisten tarjoajien määrää 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuntien saamien tarjoutten määrä • Palveluja tarjoavien yritysten määrä • Uudenlaisia palveluja tarjoavien yritysten määrä 	<ul style="list-style-type: none"> • Kyselytutkimukset (esim. Kuntaliitto)
Mahdollistaa säästöt julkisesti tuetuissa henkilökuljetuksissa	<ul style="list-style-type: none"> • Vapaampi markkinoille tulo lisää potentiaalisten tarjoajien määrää ja sitä kautta kilpailua, joka puolestaan laskee yritysten katteita ja tehostaa toimintaa • Taksisääntelyn keveneminen mahdollistaa kuljetusten tehokkaamman järjestämisen • Vaikutukset riippuvat siitä, miten tilaajatahot kilpailuttavat kuljetuksia 	<ul style="list-style-type: none"> • Julkisesti tuetuihin kuljetuksiin käytetty rahamäärä • Yritysten katteet • Julkisesti tuettujen kuljetusten hintataso • Kuljetusten tuotantokustannukset • Alueet, joissa kuljetukset kilpailutettu/ei kilpailutettu • Hankittujen palvelujen määrä ja laatu 	<ul style="list-style-type: none"> • Kelasto (Kela) • Kuntien tiedot (Tilastokeskus, ELY-keskusten kysely) • Yritystilastot (Tilastokeskus) • Taustamuuttujana taksi-, tavaraj- ja linja-autoliikenteen kustannusindeksit (Tilastokeskus) • Asiakastytyväisyystutkimukset (Kela, kunnat) • Erillisselvitykset
Valtion liikkumispalveluihin liittyvät verotulot kasvavat	<ul style="list-style-type: none"> • Kevyempi sääntely mahdollistaa uutta yritystoimintaa ja lisää palvelujen käyttöä • Kulutus siirtyy tuontiautojen hankinnasta koti- 	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteisöverotulot • Liikennealalta kerättävät ansiotuloverot • Liikkumispalveluista kerättävä arvonlisävero 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilastokeskus, Verohallinto

	maassa tuotettujen liikkumispalvelujen hankintaan <ul style="list-style-type: none"> • Toisaalta vähentää muun muassa ajoneuvoihin ja polttoaineisiin kohdistuvaa yksityistä kysyntää ja siirtää sitä alennetun arvonlisäverokannan palveluihin 		
Toimialan työpaikkojen määrä lisääntyy	<ul style="list-style-type: none"> • Toiminnan laajentamisen esteet vähenevät etenkin taksiliikenteessä • Kevyemmät koulutusvaatimukset helpottavat alalle tuloa ja työpaikan vaihtamista • Tietosääntely synnyttää täysin uutta liiketoimintaa ja uusia työpaikkoja • Kilpailun esteiden poisto tukee talouskasvua ja työllisyyttä etenkin pitkällä aikavälillä 	<ul style="list-style-type: none"> • Toimialan työpaikkojen määrä 	<ul style="list-style-type: none"> • Työllisyystilasto (Tilastokeskus)
Liikenteestä aiheutuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten (esim. melu, päästöt, infran kuluminen) määrä vähenee	<ul style="list-style-type: none"> • Joukkoliikenteen käyttö lisääntyy ja yksityisautoilu vähenee, jolloin kokonaisuutena liikennemäärät vähenevät 	<ul style="list-style-type: none"> • Kulutapaosuudet ja liikennemuotojen suoritteiden kehitys • Liikenteestä aiheutuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten määrä ja kustannukset 	<ul style="list-style-type: none"> • Julkisen liikenteen suoritetilasto (Tilastokeskus) • Henkilöliikennetutkimus (Traficom) • Suoriteperusteiset päästöarviot • Liikenteen onnettomuustilastot (Väylävirasto)
Bruttokansantuote kasvaa	<ul style="list-style-type: none"> • Kilpailun esteiden purku lisää tuottavuutta pitkällä aikavälillä • On mahdollista, että Suomesta tulee edelläkävijä kansainvälisillä liikennepalvelumarkkinoilla 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennepalvelualan tuottavuuden ja tuotoksen kehittyminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Yritystilastot (Tilastokeskus) • Erillisselvitykset
Liikenneinfran rakentamisen tarve vähenee	<ul style="list-style-type: none"> • Joukkoliikenteen määrä kasvaa ja yksityisautoilu vähenee, jolloin kokonaisuutena liikennemäärät ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen suoritetilastot • Infran rakentamiseen ja kunnossapitoon käytetyt resurssit 	<ul style="list-style-type: none"> • Julkisen liikenteen suoritetilasto (Tilastokeskus) • Henkilöliikennetutkimus (Traficom)

	pysäköintitilan tarve vähenevät		<ul style="list-style-type: none"> Investoinnit infrastruktuuriin, kunnossapidon kustannukset (Väylävirasto)
Taksiliikenteeseen liittyvät vaikutukset			
Arvioitu vaikutus	Vaikutusmekanismi	Indikaattori	Tietolähde
Taksipalvelujen saatavuus ruuhka-aikoina ja tietyillä katvealueilla paranee	<ul style="list-style-type: none"> Taksilupien määräsäätelyn poistuminen mahdollistaa taksien määrän kasvun ja sen, että palveluja on aiempaa enemmän tarjolla etenkin ruuhka-aikoina Osa-aikaisen taksitoiminnan mahdollistaminen lisää taksipalvelujen saatavuutta siellä, jossa kysyntä ei riitä turvaamaan ympärivuorokautista taksitarjontaa 	<ul style="list-style-type: none"> Taksikyytien odotusajat Toteutuneiden taksikyytien määrän jakautuminen eri vuorokaudenaikoina Toteutuneiden taksikyytien määrä eri osissa maata 	<ul style="list-style-type: none"> Erillisselvitykset ja kyselytutkimukset Taksiyrittäjille tehtävä tilinpäätöstiedustelu (Traficom)
Taksipalvelun turvallisuustaso ei heikkene	<ul style="list-style-type: none"> Lupasäätelyllä ennaltaehkäistään alalle soveltumattomien toiminnan harjoittaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Taksionnettomuudet Rikkeiden määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Raportoidut rikkeet (poliisi) Lupavalvonta (Traficom) Liikenneonnettomuustilasto (Väylävirasto) Kyselytutkimukset
Taksipalvelujen kuluttajahinnat laskevat	<ul style="list-style-type: none"> Lisääntynyt kilpailu pakottaa yritykset tehostamaan toimintaa ja laskemaan katteita 	<ul style="list-style-type: none"> Muutokset kuluttajahinnoissa Muutokset yritysten tuottavuudessa Muutokset yritysten katteissa 	<ul style="list-style-type: none"> Taksien hintaseurantaa välityskeskusdatan perusteella sekä hintakoriseurantana (Traficom) Kuluttajahintaindeksi osaindekseineen (Tilastokeskus) Yritystilastot (Tilastokeskus)
Taksipalvelujen hinnat vaihtelevat nykyistä enemmän	<ul style="list-style-type: none"> Enimmäishintäsäätelyn poistuminen mahdollistaa uudenlaiset hinnoittelumallit Kevyempi sääntely mahdollistaa erilaiset liiketoimintamallit 	<ul style="list-style-type: none"> Tarjolla olevien taksipalvelujen hintojen vaihtelu (eri palvelujen ja markkinasegmenttien välillä, yritysten välillä, eri 	<ul style="list-style-type: none"> Erillisselvitykset

	<ul style="list-style-type: none"> Lisääntynyt kilpailu kannustaa erottautumaan hinnalla ja/tai laadulla 	vuorokaudenaikoina, eri viikonpäivinä, sesonkeina, jne.)	
Taksiliikenteen enimmäishinnoista luopuminen saattaa johtaa (yksittäisiin) ongelmatapauksiin	<ul style="list-style-type: none"> Yritykset voivat pyrkiä hyödyntämään asiakkaiden epätietoisuutta hinnoista ja enimmäishintojen poistumisesta 	<ul style="list-style-type: none"> Palveluntarjoajille ja KKV:ille tulleet valitukset 	<ul style="list-style-type: none"> KKV:n tiedot Yrityskyselyt Kyselytutkimukset
Taksialan yrityskoot kasvavat	<ul style="list-style-type: none"> Taksilupien määräsääntelyn poistuminen mahdollistaa yrityskokojen kasvattamisen 	<ul style="list-style-type: none"> Taksialan yritysten kokojakausma 	<ul style="list-style-type: none"> Yritystilastot (Tilastokeskus) Kyselytutkimukset
Taksialalle tulee uusia yrityksiä	<ul style="list-style-type: none"> Taksilupien määräsääntelyn poistuminen mahdollistaa uusien yritysten alalle tulon 	<ul style="list-style-type: none"> Uusien yritysten määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneluparekisteri (Traficom) Yritystilastot (Tilastokeskus)
Taksiyritysten toimintakonseptit monipuolistuvat	<ul style="list-style-type: none"> Lisääntyvä kilpailu luo kannustimen erottautua ja kehittää uusia palveluja Sääntelyn keveneminen mahdollistaa yrityskokojen kasvattamisen sekä erilaisten toimintamallien kehittämisen ja kokeilun 	<ul style="list-style-type: none"> Muutokset käytettävässä kalustossa, tilaustavoissa, oheispalveluissa, toiminta-ajoissa ja -alueissa Taksipalvelujen myynti yhdessä muiden liikkumispalvelujen kanssa (matkaketjut, MaaS-palvelut) 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselytutkimukset Taksiliikenteen hintaseuranta välityskeskustiedoista, kerätään tietoa tilaustavoista (Traficom) NAP-palvelu Yhdistämispalveluiden seuranta (suunnitteilla/ Traficom)
Taksikaluston käyttö tehostuu	<ul style="list-style-type: none"> Asemapaikkasääntelyn poistuminen vähentää autojen tyhjänä ajoa Päivystysveloitteen poisto vähentää asemapaikoilla odottelua hiljaisina aikoina, jolloin taksit ovat suuremman osuuden ajasta liikenteestä Uusi teknologia tehostaa kapasiteetin hyödyntämistä 	<ul style="list-style-type: none"> Kuinka suuren osan ajasta taksikalusto on <ol style="list-style-type: none"> paikallaan, ajaa tyhjänä ajaa asiakas kyydissä 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselytutkimukset Erillisselvitykset
Kilpailu taksiliikenteessä lisääntyy	<ul style="list-style-type: none"> Määräsääntelyn ja enimmäishintojen poistuminen lisää kilpailua alalla 	<ul style="list-style-type: none"> Yritysten markkinaosuudet 	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneluparekisteri (Traficom)

		<ul style="list-style-type: none"> • Aloittaneiden ja lopettaneiden yritysten määrä • Tarjouskilpailuihin osallistuvien yritysten määrä • KKV:lle tulevien kantelujen määrä ja sisältö, KKV:n näkemys kilpailun toimivuudesta • Yritysten tuotot ja tuottojen pysyvyys 	<ul style="list-style-type: none"> • Kyselytutkimukset (ml. kyselyt viranomaisille) • KKV:lle tulevat kantelut, KKV:n markkinavalvonta • Erillisselvitykset • Yritystilastot (Tilastokeskus)
Kilpailu taksien välitystoiminnassa lisäänty	<ul style="list-style-type: none"> • Taksimarkkinoitellon vapautuminen lisää myös välityskeskusten välistä kilpailua, sillä voivat uudet välityskeskukset voivat houkuttaa uusia autoilijoita toimimaan heidän kauttaan • Uusi teknologia laskee välityksen kustannuksia ja helpottaa alalle tuloa (lisääntyvä kilpailu puolestaan kannustaa uuden teknologian käyttöönottoon) 	<ul style="list-style-type: none"> • Markkinoilla toimivien välityskeskusten/-palvelujen määrä • Tietyllä alueella toimivien välityskeskusten määrä • Välityskeskusten alaisuuteen kuuluvien taksien määrä ja niiden osuus koko alueen takseista 	<ul style="list-style-type: none"> • Välityskeskusten ilmoittautumiset • Erillisselvitykset
Taksiyritysten työvoiman saanti helpottuu	<ul style="list-style-type: none"> • Taksinkuljettajien koulutusvaatimukset kevenevät 	<ul style="list-style-type: none"> • Taksinkuljettajien määrä ja uusien kuljettajien määrä • Avoimien työpaikkojen määrä 	<ul style="list-style-type: none"> • Myönnettyjen ajolupien määrä (Traficom) • Työllisyystilasto (Tilastokeskus) • Kyselytutkimukset
Palvelujen esteettömyys ei heikkene	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteiskunnan korvaamat kuljetukset ylläpitävät tarjontaa • Taksinkuljettajien koe • Ajoneuvojen esteettömyyteen liittyvät määräykset 	<ul style="list-style-type: none"> • Esteettömän kaluston määrä ja alueellinen jakauma 	<ul style="list-style-type: none"> • Kyselytutkimukset • Myönnetyt autovapautukset
Linja-autoliikenteeseen liittyvät vaikutukset			
Arvioitu vaikutus	Vaikutusmekanismi	Indikaattori	Tietolähde

Edistää markkinaehtoisen liikenteen syntymistä	<ul style="list-style-type: none"> Reittiliikenneliinien poistuminen vähentää hallinnollista työtä ja tekee markkinaehtoisesta liikenteestä vahvemmin pääsäännön 	<ul style="list-style-type: none"> Markkinaehtoisen linja-autoliikenteen määrä Uudet markkinaehtoiset linja-autovuorot ja -reitit Markkinaehtoisen liikenteen osuus koko linja-autotarjonnasta 	<ul style="list-style-type: none"> Julkisen liikenteen suoritetilasto, linja-autoyritysten tilinpäätöskyselyt (Tilastokeskus)
Reittimuutoksia tapahtuu tiheämmällä tahdilla kuin nykyisin	<ul style="list-style-type: none"> Reittiliikenneliinien poistuminen helpottaa muutosten tekemistä 	<ul style="list-style-type: none"> Reittimuutosten määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Reittiliikennelupahakemukset ennen LIPA-lakia, NAP-muutostiedot
Pikkubussiliikenteen kysyntä kasvaa	<ul style="list-style-type: none"> Matkustajamäärää koskevien rajoitusten poistuminen tilausliikenteestä lisää yritysten toimintamahdollisuuksia 	<ul style="list-style-type: none"> Pikkubusseilla tehtävän tilausliikenteen matkamäärät ja liikevaihto 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselyt toimivaltaisille viranomaisille, kyselyt linja-autoyrityksille
Kutsujoukkoliikenteen tarjonta lisääntyy	<ul style="list-style-type: none"> Ennakkotilauksien poistuminen helpottaa tällaisen toiminnan aloittamista ja harjoittamista 	<ul style="list-style-type: none"> Kutsujoukkoliikennettä tarjoavien yritysten määrä ja alueet, jossa sitä on tarjolla 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselyt toimivaltaisille viranomaisille
Joukkoliikenneviranomaisten työmäärä vähenee	<ul style="list-style-type: none"> Reittiliikennelupahakemusten käsittely poistuu 	<ul style="list-style-type: none"> Vaikutus joukkoliikenneviranomaisten työmäärään 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselyt toimivaltaisille viranomaisille
Matkustajien käytävissä oleva tieto tarjolla olevista palveluista paranee	<ul style="list-style-type: none"> Velvoite kertoa tietoja sähköisessä muodossa ja tarjota olennaiset tiedot rajapintojen kautta 	<ul style="list-style-type: none"> Reittiopaspalveluiden määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneviraston linjaukset matkustajainformaatiosta, korvaavien reittiopaspalveluiden määrä
Tavaraliikenteeseen liittyvät vaikutukset			
Arvioitu vaikutus	Vaikutusmekanismi	Indikaattori	Tietolähde
Tavarankuljetusta pakettiautoilla ja traktoreilla tarjoavien yritysten määrä kasvaa, etenkin harvaanasutuilla alueilla	<ul style="list-style-type: none"> Lupavaatimuksen poisto madaltaa alalle tulon kynnystä Eryityisesti kiinnosus osa-aikaiseen toimintaan kasvaa lupavaatimuksen poistuttua 	<ul style="list-style-type: none"> Pakettiautolla tavarankuljetuksia tekevien yritysten määrä Palveluja harvaanasutuilla alueilla tarjoavien yritysten määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneluparekisteri, yritykset alueittain ja tavaraliikenteeseen ilmoittautuneet (Traficom)
Kuljetusten hinnat alenevat	<ul style="list-style-type: none"> Luvanvaraisuuden poistuminen laskee kustannuksia 	<ul style="list-style-type: none"> Kuljetusten hinnat Kuljetusyritysten katteet 	<ul style="list-style-type: none"> Yritystilastot (Tilastokeskus) Kyselytutkimukset

	ja lisääntyvä kilpailu katteita		
Kaluston käyttö tehostuu	<ul style="list-style-type: none"> Liikennöintioikeus laajenee muihin liikennemuotoihin (henkilöliikenne), jolloin samaa kalustoa voidaan hyödyntää erilaisissa kuljetuksissa 	<ul style="list-style-type: none"> Kaluston käyttöasteet Sekä tavara- että henkilöliikennepalveluja tarjoavien yritysten määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselytutkimukset
Tietosääntelyyn liittyvät vaikutukset			
Arvioitu vaikutus	Vaikutusmekanismi	Indikaattori	Tietolähde
Velvoite rajapintojen avaamiseen aiheuttaa yrityksille kustannuksia	<ul style="list-style-type: none"> Rajapintojen luominen ja ylläpitäminen edellyttää työpanosta yrityksissä 	<ul style="list-style-type: none"> Velvoitteesta yrityksille syntyneet kustannukset (yrityksen sisäiset resurssit ja ostopalvelut) Huomioitava Liikenneviraston tarjoamien työkalujen käyttö 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselytutkimukset yrityksille (Traficom)
Saumattomat tietojen ja lippujärjestelmät tuovat 29,5 miljoonan euron operointikustannussäästön	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none">
Yritysten investoinnit aikaistuvat	<ul style="list-style-type: none"> Lainsäädännön velvoitteet avata rajapinnat Avoimien rajapintojen luomat mahdollisuudet 	<ul style="list-style-type: none"> Yritysten investointien määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Minkä yritysten mitkä investoinnit? TVV:n investoinnit lippu- ja maksujärjestelmään aikaisutuivat.
Mahdollistaa uusien liiketoimintamallien ja palveluiden kirjon syntymisen	<ul style="list-style-type: none"> Avoimet rajapinnat luovat uusia liiketoimintamahdollisuuksia 	<ul style="list-style-type: none"> Uusien palvelujen määrä 	<ul style="list-style-type: none"> Yhdistämispalveluiden seuranta (suunnitteilla/ Traficom)
Suomessa syntyy palveluja, joita voidaan hyödyntää maailmanlaajuisesti vientituotteina	<ul style="list-style-type: none"> Ainutlaatuiset velvoitteet avoimiin rajapintoihin mahdollistavat uudenlaisten ratkaisujen testaamisen nimenomaan Suomessa Edellytys myös julkisissa hankinnoissa, joka lisää uudenlaisten ratkaisujen kysyntää 	<ul style="list-style-type: none"> Toimialan palveluvienti 	

Välityspalveluntarjoajille syntyy uutta hallinnollista taakkaa	<ul style="list-style-type: none"> Palveluntarjoajilla velvoite ilmoittaa kokonaissummat kuljetuksista, jotka se on välittänyt kuljetuspalveluntarjoajille sekä velvoite huolehtia siitä, että kuljetustoiminnan harjoittajalla on liikennelupa 	<ul style="list-style-type: none"> Välityspalveluntarjoajille velvoitteen täyttämistä koituvat kustannukset (työaika, euro-määräiset kustannukset) 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselytutkimukset yrityksille (Traficom)
Digitaalinen tieto tarjotuista liikennepalveluista vähentää palveluvaihtoehtojen selvittämiseen käyttämää aikaa ja kustannuksia sekä jälkepäin ilmeneviä erimielisyyksiä	<ul style="list-style-type: none"> Tieto palveluista helposti saatavilla esim. sovellusten kautta 	<ul style="list-style-type: none"> Tilaus- ja maksutavoissa tapahtuvat muutokset 	<ul style="list-style-type: none"> Traficom
Avoin tieto tehostaa markkinoiden toimintaa	<ul style="list-style-type: none"> Helpottaa eri yritysten palvelujen löytämistä ja vertailua 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenne / NAP-palvelu, Traficom
Liikennevirastolle aiheutuu kustannuksia teknisten työkalujen tarjoamisveloitteesta			<ul style="list-style-type: none"> NAP-palvelun kehittämiskustannukset.
Lippujärjestelmien kehittäminen aiheuttaa joukkoliikenneviranomaisille kustannuksia		<ul style="list-style-type: none"> Järjestelmäkehityksestä aiheutuneet kustannukset 	<ul style="list-style-type: none"> Kyselyt toimivaltaisille viranomaisille
Lisää tietoa esteettömien palvelujen saatavuudesta			<ul style="list-style-type: none"> NAP-palveluun tallennetun tiedon määrä ja laatu
Muut mahdolliset vaikutukset			
Arvioitu vaikutus	Vaikutusmekanismi	Indikaattori	Tietolähde
Vaikutukset harmaaseen talouteen	<ul style="list-style-type: none"> Taksamittarivaatimuksen muutokset Lupavaatimuksen poistuminen tiettyissä kuljetuksissa 		<ul style="list-style-type: none"> Verohallinto
Vaikutukset viranomaisten toimintaan	<ul style="list-style-type: none"> Muutokset erityisesti lupasääntelyssä mahdollistavat viranomais työn uudelleen kohdentamisen 	<ul style="list-style-type: none"> Viranomais työn jakautuminen eri tehtäviin (ennen ja jälkeen) 	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenne / Traficom Lupa- ja valvontatoiminnon siirtyminen (Traficom)

	<ul style="list-style-type: none"> • Joitakin uusia viranomaistehtäviä 	<ul style="list-style-type: none"> • Uusien viranomaistehtävien aiheuttama työvoimatarve ja kustannukset 	<ul style="list-style-type: none"> • Tietopalvelu (Traficom) • LIPPU-projekti (Traficom)
<p>Traktoreilla tehtävän kuljetustoiminnan lupavaatimuksen poiston vaikutus liikenneturvallisuuteen ja kuljetusmarkkinoiden kilpailutilanteeseen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Traktoreilla tehtävät kuljetukset saattavat lisääntyä 	<ul style="list-style-type: none"> • Traktoreilla tehtävien kuljetusten määrä ja osuus kuljetusmarkkinoista • Traktorien liikenneonnettomuudet • Kokemus tavaraliikenteen turvallisuudesta 	<ul style="list-style-type: none"> • Traktorien polttoainemaksulain nojalla ostamat päivät (Traficom) • Liikenneonnettomuusrekisteri (Väylävirasto) • Kyselytutkimukset yrittäjille

Liite 2

Taksilupien määrän kehitys kunnissa liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen

Oheisessa taulukossa on esitetty lupamäärien muutos rekisteröintikunnassa liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Tiedot lupamäärästä lain voimaantulon jälkeen on saatu Liikenteen turvallisuusviraston luparekisteristä ja tiedot ennen lain voimaantuloa VALLU-luparekisteristä.

Rekisteröintikunta	Lupamäärä 30.6.2018	Lupamäärä 12.11.2018	Muutos (kpl)	Muutos (%)
Helsinki	1 270	2 043	773	60,9
Espoo (sis. Kauniainen)	378	639	261	69,0
Vantaa	411	664	253	61,6
Turku (sis. Kaarina)	340	465	125	36,8
Rovaniemi	103	164	61	59,2
Oulu	273	326	53	19,4
Tampere	342	384	42	12,3
Jyväskylä	163	204	41	25,2
Inari	38	75	37	97,4
Pori	119	150	31	26,1
Kuopio	187	217	30	16,0
Porvoo	69	96	27	39,1
Lahti	150	176	26	17,3
Kirkkonummi (sis. Siuntio)	53	78	25	47,2
Hämeenlinna	102	123	21	20,6
Joensuu	119	139	20	16,8
Tuusula	37	56	19	51,4
Kouvola	145	164	19	13,1
Kittilä	45	62	17	37,8
Sodankylä	30	45	15	50,0
Vihti	34	49	15	44,1
Nurmijärvi	43	58	15	34,9
Seinäjoki	69	84	15	21,7
Kerava	37	51	14	37,8
Lappeenranta	94	108	14	14,9

Salo	81	94	13	16,0
Kajaani	51	63	12	23,5
Lohja	62	74	12	19,4
Savonlinna	75	87	12	16,0
Hyvinkää	60	71	11	18,3
Vaasa	102	113	11	10,8
Enontekiö	15	25	10	66,7
Ylöjärvi	37	47	10	27,0
Kalajoki	24	33	9	37,5
Sipoo	24	33	9	37,5
Kuusamo	39	48	9	23,1
Hollola	19	27	8	42,1
Siilinjärvi	34	42	8	23,5
Kotka	77	85	8	10,4
Mikkeli	95	103	8	8,4
Merikarvia	9	16	7	77,8
Utsjoki	9	16	7	77,8
Kolari	24	31	7	29,2
Lempäälä	24	31	7	29,2
Lieto	27	34	7	25,9
Riihimäki	33	40	7	21,2
Kangasala	37	44	7	18,9
Jämsä	45	52	7	15,6
Imatra	50	57	7	14,0
Hattula	14	20	6	42,9
Juva	20	26	6	30,0
Alavus	21	27	6	28,6
Sotkamo	28	34	6	21,4
Raahe	30	36	6	20,0
Iisalmi	35	41	6	17,1
Tornio	36	42	6	16,7
Varkaus	37	43	6	16,2
Kemi	39	45	6	15,4
Pieksämäki	43	49	6	14,0
Raasepori	56	62	6	10,7
Nakkila	5	10	5	100,0
Pornainen	7	12	5	71,4
Pelkosenniemi	8	13	5	62,5
Posio	12	17	5	41,7

Mynämäki	13	18	5	38,5
Nurmes	22	27	5	22,7
Raisio	23	28	5	21,7
Suomussalmi	27	32	5	18,5
Forssa	29	34	5	17,2
Kauhava	33	38	5	15,2
Kitee	33	38	5	15,2
Järvenpää	48	53	5	10,4
Padasjoki	8	12	4	50,0
Muonio	10	14	4	40,0
Taivalkoski	12	16	4	33,3
Tohmajärvi	14	18	4	28,6
Karkkila	15	19	4	26,7
Masku	15	19	4	26,7
Parkano	15	19	4	26,7
Ylivieska	16	20	4	25,0
Kontiolahti	17	21	4	23,5
Janakkala	18	22	4	22,2
Pöytyä	18	22	4	22,2
Ilmajoki	19	23	4	21,1
Ylitornio	19	23	4	21,1
Huittinen	20	24	4	20,0
Salla	21	25	4	19,0
Lapinlahti	22	26	4	18,2
Kankaanpää	23	27	4	17,4
Ulvila	24	28	4	16,7
Leppävirta	25	29	4	16,0
Uusikaupunki	25	29	4	16,0
Orimattila	26	30	4	15,4
Lieksa	29	33	4	13,8
Mäntsälä	29	33	4	13,8
Loimaa	32	36	4	12,5
Nokia	39	43	4	10,3
Ypäjä	5	8	3	60,0
Evijärvi	7	10	3	42,9
Honkajoki	7	10	3	42,9
Kinnula	7	10	3	42,9
Hirvensalmi	8	11	3	37,5
Liminka	8	11	3	37,5

Savukoski	8	11	3	37,5
Tyrnävä	9	12	3	33,3
Utajärvi	9	12	3	33,3
Vesanto	9	12	3	33,3
Muurame	10	13	3	30,0
Petäjävesi	10	13	3	30,0
Sonkajärvi	12	15	3	25,0
Puolanka	13	16	3	23,1
Haapavesi	14	17	3	21,4
Ranua	15	18	3	20,0
Heinävesi	18	21	3	16,7
Somero	18	21	3	16,7
Nivala	19	22	3	15,8
Ikaalinen	20	23	3	15,0
Kemiönsaari	25	28	3	12,0
Kiuruvesi	27	30	3	11,1
Hamina	28	31	3	10,7
Laukaa	28	31	3	10,7
Akaa	29	32	3	10,3
Kuhmo	29	32	3	10,3
Pudasjärvi	34	37	3	8,8
Äänekoski	34	37	3	8,8
Parainen	38	41	3	7,9
Kokkola	59	62	3	5,1
Sastamala	61	64	3	4,9
Luhanka	2	4	2	100,0
Luoto	4	6	2	50,0
Myrskylä	6	8	2	33,3
Soini	6	8	2	33,3
Aura	7	9	2	28,6
Hartola	8	10	2	25,0
Kaustinen	8	10	2	25,0
Nousiainen	8	10	2	25,0
Tammela	8	10	2	25,0
Iitti	9	11	2	22,2
Inkoo	9	11	2	22,2
Karvia	9	11	2	22,2
Ruovesi	11	13	2	18,2
Valtimo	11	13	2	18,2

Hanko	13	15	2	15,4
Muhos	13	15	2	15,4
Keminmaa	14	16	2	14,3
Kristiinankaupunki	14	16	2	14,3
Laitila	14	16	2	14,3
Oulainen	14	16	2	14,3
Polvijärvi	14	16	2	14,3
Pälkäne	14	16	2	14,3
Ähtäri	15	17	2	13,3
Hankasalmi	16	18	2	12,5
Paimio	16	18	2	12,5
Pello	16	18	2	12,5
Kokemäki	17	19	2	11,8
Närpiö	17	19	2	11,8
Ruokolhti	17	19	2	11,8
Säkylä	17	19	2	11,8
Kempele	18	20	2	11,1
Suonenjoki	18	20	2	11,1
Siikalatva	19	21	2	10,5
Viitasaari	19	21	2	10,5
Virrat	19	21	2	10,5
Saarijärvi	22	24	2	9,1
Liperi	24	26	2	8,3
Mänttä-Vilppula	24	26	2	8,3
Kauhajoki	25	27	2	8,0
Mustasaari	25	27	2	8,0
Valkeakoski	29	31	2	6,9
Loviisa	44	46	2	4,5
Rauma	66	68	2	3,0
Hailuoto	2	3	1	50,0
Pukkila	3	4	1	33,3
Kannonkoski	4	5	1	25,0
Kyyjärvi	4	5	1	25,0
Lemi	4	5	1	25,0
Humppila	5	6	1	20,0
Simo	5	6	1	20,0
Toholampi	5	6	1	20,0
Jämijärvi	6	7	1	16,7
Koski Tl	6	7	1	16,7

Toivakka	6	7	1	16,7
Halsua	7	8	1	14,3
Jokioinen	7	8	1	14,3
Kivijärvi	7	8	1	14,3
Sauvo	7	8	1	14,3
Tervola	7	8	1	14,3
Askola	8	9	1	12,5
Keitele	8	9	1	12,5
Miehikkälä	8	9	1	12,5
Paltamo	8	9	1	12,5
Pertunmaa	8	9	1	12,5
Rusko	8	9	1	12,5
Siikainen	8	9	1	12,5
Vehmaa	8	9	1	12,5
Kärkölä	9	10	1	11,1
Ristijärvi	9	10	1	11,1
Vesilahti	9	10	1	11,1
Vieremä	9	10	1	11,1
Rautalampi	10	11	1	10,0
Sievi	10	11	1	10,0
Siikajoki	10	11	1	10,0
Urjala	11	12	1	9,1
Vaala	11	12	1	9,1
Hausjärvi	12	13	1	8,3
Kaavi	12	13	1	8,3
Rantasalmi	12	13	1	8,3
Rautjärvi	12	13	1	8,3
Puumala	13	14	1	7,7
Uusikaarlepyy	14	15	1	7,1
Joroinen	16	17	1	6,3
Karstula	16	17	1	6,3
Kemijärvi	16	17	1	6,3
Pedersöre	18	19	1	5,6
Mäntyharju	20	21	1	5,0
Kangasniemi	21	22	1	4,8
Parikkala	21	22	1	4,8
Hämeenkyrö	22	23	1	4,5
Keuruu	24	25	1	4,2
Pietarsaari	24	25	1	4,2

Eura	27	28	1	3,7
Lapua	27	28	1	3,7
Kurikka	39	40	1	2,6
Alajärvi	25	25	0	0,0
Alavieska	4	4	0	0,0
Asikkala	17	17	0	0,0
Enonkoski	6	6	0	0,0
Eurajoki	12	12	0	0,0
Haapajärvi	12	12	0	0,0
Harjavalta	12	12	0	0,0
Heinola	29	29	0	0,0
Hyrnsalmi	9	9	0	0,0
Ii	18	18	0	0,0
Ilomantsi	23	23	0	0,0
Isojoki	10	10	0	0,0
Joutsa	18	18	0	0,0
Juupajoki	6	6	0	0,0
Kannus	10	10	0	0,0
Karjajoki	5	5	0	0,0
Kaskinen	3	3	0	0,0
Kihniö	6	6	0	0,0
Konnevesi	7	7	0	0,0
Korsnäs	6	6	0	0,0
Kruunupyö	15	15	0	0,0
Kuhmoinen	9	9	0	0,0
Kustavi	4	4	0	0,0
Kärsämäki	7	7	0	0,0
Laihia	15	15	0	0,0
Lappajärvi	7	7	0	0,0
Lestijärvi	4	4	0	0,0
Lumijoki	4	4	0	0,0
Maalahti	14	14	0	0,0
Marttila	5	5	0	0,0
Merijärvi	3	3	0	0,0
Multia	6	6	0	0,0
Naantali	29	29	0	0,0
Perho	7	7	0	0,0
Pielavesi	16	16	0	0,0
Pihtipudas	16	16	0	0,0

Pirkkala	19	19	0	0,0
Pomarkku	6	6	0	0,0
Punkalaidun	6	6	0	0,0
Pyhäjoki	5	5	0	0,0
Pyhäntä	4	4	0	0,0
Pyhäranta	5	5	0	0,0
Rautavaara	6	6	0	0,0
Reisjärvi	6	6	0	0,0
Rääkkylä	14	14	0	0,0
Savitaipale	7	7	0	0,0
Sulkava	13	13	0	0,0
Taivassalo	4	4	0	0,0
Tervo	6	6	0	0,0
Tuusniemi	6	6	0	0,0
Urainen	9	9	0	0,0
Veteli	8	8	0	0,0
Vimpeli	8	8	0	0,0
Vöyri	20	20	0	0,0
Juuka	21	20	-1	-4,8
Orivesi	16	15	-1	-6,3
Isokyrö	11	10	-1	-9,1
Lapinjärvi	11	10	-1	-9,1
Virolahti	10	9	-1	-10,0
Kuortane	9	8	-1	-11,1
Pyhtää	8	7	-1	-12,5
Oripää	3	2	-1	-33,3
Loppi	16	14	-2	-12,5
Teuva	13	11	-2	-15,4
Sysmä	11	9	-2	-18,2
Taipalsaari	6	4	-2	-33,3
Pyhäjärvi	18	15	-3	-16,7
Outokumpu	15	12	-3	-20,0
Luumäki	14	11	-3	-21,4
Koko Suomi	9 487	12 101	2 614	27,6

Lähteet

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus: VALLU-lupajärjestelmä.

EV 27/2017 vp: Eduskunnan vastaus hallituksen esitykseen liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hallituksen julkaisusarja 10/2015: Ratkaisujen Suomi. Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma. 29.5.2015.

HE 161/2016 vp: Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 157/2018 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Holm, Pasi: Taksien palvelututkimus 2018. 25.10.2018.

Hytti, Anni: Katsaus: Mobility-as-a-Service (MaaS) -konseptin tila Suomessa ja kansainvälisesti. Muistio, Liikennevirasto, 2.8.2018.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto: KKV on kartoittanut taksimarkkinoiden toimivuutta. KKV:n Uutiskirje 5/2018.

Kuntaliitto: Kyselyn henkilökuljetusten järjestämisestä, haasteista ja kehittämisestä. 2018. Vielä julkaisematon aineisto.

LIVM 3/2017 vp: Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto:

- Ajoneuvokanta.
- Liikenneluparekisteri.
- Liikennepalvelulain vaikutusten seuranta varten tehty kyselytutkimus kuluttajille, erityisryhmille, taksinkuljettajille sekä taksi-, linja-auto- ja tavaraliikenneyrityksille. 2018. Vielä julkaisematon aineisto.
- Polttoainepäivämaksutiedot.

Metsäranta, Heikki – Hillo, Kari – Piipponen, Johanna – Lämsä, Elina – Suninen, Sami: Taksiliikenteen täydentävä hintaseuranta, Taustaraportti. 2018. Vielä julkaisematon aineisto.

Oikeusministeriö:

- Hallituksen esityksen laatimisohteet. Oikeusministeriön julkaisu 2004:4.
- Säädösehdotusten vaikutusten arviointi. Oikeusministeriön julkaisu 2007:6.

Tilastokeskus:

- Julkisen liikenteen suoritetilasto.
- Kuluttajahintaindeksi.
- Väestörakenne.
- Väestöennuste.

Uusitalo, Jukka: Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja odotukset lakimuutokselle. Trafín tutkimuksia 2/2018.

Väyrynen, Karin – Lanamäki, Arto – Lindman, Juho: Mobile Applications as Carriers of Institutional Pressures: A Case of the Finnish Taxi Industry. Scandinavian Conference on Information Systems 2018, s. 55–68.