

PAO/TIO/KOO

Muistio
7.12.2022
VN/25107/2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

LiV@eduskunta.fi

Viite [EV 27/2017 vp](#) - [LiVM 3/2017 vp](#).

Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutukset

Havainnot liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) vaikutuksista erityisesti tieliikenteeseen ja tiedon yhteentoimivuuteen, sekä lain pidemmän aikavälin vaikutusten arvioinnin edellytyksistä, voidaan tiivistää seuraavasti:

- Liikennepalvelulaki vastasi yleisesti tunnistettuun kotimaiseen ja globaaliin liikenteen murrokseen ja siitä nouseviin muutostarpeisiin. Lain kunnianhimoinen tavoiteasetanta on ollut tarkoituksenmukaista. Lisäksi se on nostanut merkittävästi Suomen profiilia liikenteen murroksen edelläkävijänä ja sääntelyn kehittäjänä.
- Koronapandemia vaikutti merkittävästi liikennemarkkinoiden kehittymiseen, koska se vähensi liikkumista poikkeuksellisella tavalla. Pandemia vähensi etenkin joukkoliikenteen ja muiden liikenteen palvelujen kysyntää.
- Lailla tavoiteltiin merkittäviä systeemitasoisia muutoksia, joiden toteutuminen on aina hidasta. Liikennepalvelulain vaikutuksia liikennejärjestelmätasolla ei ole mahdollista käytettävissä olevasta aineistosta havaita, koska lain voimaantulosta 2018 on kulunut lyhyt aika ja koska koronapandemia on aiheuttanut liikennejärjestelmässä poikkeustilanteen.
- Digitaaliset palvelut ja datan hyödyntäminen ovat edenneet merkittävästi koko liikennesektorilla. Tietosääntelyn täytäntöönpanossa on kuitenkin esiintynyt myös haasteita esimerkiksi lippu- ja maksurajapintojen hyödyntämisessä ja teknisten rajapintaratkaisujen kehityksessä.
- Liikennepalvelulailla itsessään ei ole ollut kovin merkittäviä vaikutuksia tieliikenteen tavarakuljetuksiin tai linja-autoliikenteeseen. Näkyvimmat vaikutukset liittyvät taksiliikenteen sääntelyn laajoihin muutoksiin, joilla avattiin kilpailu taksimarkkinoilla, ja joiden hyödyistä ja haitoista saadut lyhyen aikavälin kokemukset ovat olleet jakautuneita.
- Vaikka jälkiarviointi ei koske liikennepalvelulakiin myöhemmin tehtyjä taksisääntelyä koskevia muutoksia, on syytä huomioida, että vuonna 2021 voimaantulleen sääntelyuudistuksen tavoitteena oli puuttua taksitoiminnassa havaittuihin epäkohtiin, ottaen huomioon erityisesti turvallisuus, harmaan talouden torjunta, hinnoittelun läpinäkyvyys sekä taksien saatavuus.

- Liikennepalvelulakiin ei selvitysten pohjalta vaikuttaisi olevan tarvetta tehdä välittömiä lainsäädännöllisiä muutoksia. Jälkiarvioinnin yhteydessä on kuitenkin tunnistettu jatkoselvitystarpeita. Nämä liittyvät erityisesti taksipalvelujen saatavuuteen, liikennepalvelulakia valvovien viranomaisten toimivallan ja tehtävien selkeyteen sekä viranomaisten välisen tiedonvaihdon tehostamisen mahdollisuuksiin. Myös lippu- ja maksurajapintayhteistyön sopimusehtojen kohtuullisuutta ja siihen mahdollisesti liittyviä kansallisia sääntelytarpeita tulisi selvittää tarkemmin.

1 Selvityksen tausta

Eduskunta on lausumassaan edellyttänyt, että valtioneuvosto antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallisen selvityksen liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksista viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä. [Selvitys lain lyhyen aikavälin vaikutuksista](#) ja mahdollisista muutostarpeista annettiin valiokunnalle vuonna 2018.

Tässä muistiossa on hyödynnetty liikenne- ja viestintäministeriön tilaamaa ulkopuolista jälkiarviointia¹ ja muita käytettävissä olleita selvityksiä sekä Liikenne- ja viestintäviraston tilannekuva-analyyseja. Liikennepalvelulain jälkiarviointia on voitu tehdä pääasiassa 1.7.2018 voimaan tulleista säännöksistä. Lakiin myöhemmin tehtyjen muutosten vaikutuksia ei ole vielä voitu tietopohjaisesti arvioida. Ulkopuolinen jälkiarviointi on kohdistunut erityisesti tieliikenteen sääntelyyn, ja liikenteen tiedon yhteentoimivuuteen erityisesti MaaS-periaatteiden mukaisten toimintatapojen näkökulmasta.

Muistion keskeinen tausta-aineisto on tiivistetty liitteeseen 1.

2 Lain laajempien tavoitteiden toteutuminen ja vaikutukset koko liikennejärjestelmään

Liikennepalvelulailla oli pidemmän aikavälin tavoitteita, joihin pyrittiin lainsäädännön tukeman muutosprosessin kautta:

- Liikennejärjestelmätason muutoksen tukeminen, jossa liikenteestä tulee nykyistä enemmän käyttäjien tarpeisiin vastaava palvelu, jossa eri liikennemuodot ja niitä koskeva tieto toimivat saumattomasti yhteen.
- Toimivien liikennemarkkinoiden luominen, johon pyrittiin muun muassa poistamalla markkinoille tulon esteitä ja kilpailua rajoittavaa sääntelyä.
- Uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotto liikennesektorilla, mitä pyrittiin tukemaan muun muassa luomalla edellytykset avoimen datan ja tietovarantojen paremmalle hyödyntämiselle.
- Eri liikennemuotoja koskevan sääntelyn kokoaminen yhtenäiseksi lakikokonaisuudeksi, jotta liikennejärjestelmää olisi helpompi tarkastella yhtenä kokonaisuutena.
- Liikennejärjestelmän kustannustehokkuuden lisääminen ja ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen muun muassa kaluston tehokkaammalla käytöllä.

Tehty jälkiarviointi tukee näkemystä siitä, että liikennepalvelulaki vastasi yleisesti tunnistettuun kotimaiseen ja globaaliin liikenteen murrokseen ja siitä nouseviin sääntelyn muutostarpeisiin. Lain kunnianhimoinen tavoiteasetanta vaikuttaa olleen

¹ Selvityksessä on huomioitu jälkiarviointiraportista erityisesti lain vaikutuksia koskeva osuus

sidosryhmienkin mielestä laajalti tarkoituksenmukaista. Esille noussut kritiikki on kohdistunut pääasiassa sääntelyn purkamisen laajuuteen ja nopeuteen sekä näihin liittyvään etukäteiseen vaikutusten arviointiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulain voimaantulosta on kulunut hyvin lyhyt aika liikennejärjestelmätasojen muutosten realisoitumisen kannalta. Konkreettisten ja näkyvien muutosten toteutumisen arvioitiin jo lakia säädettäessä edellyttävien merkittäviä innovaatioita sekä ajattelutavan ja kulutustottumusten muutoksia, jotka ovat yleensä hitaita. Koronapandemian aiheuttaman poikkeustilanteen vuoksi liikennepalvelulain mahdollisia laajempia vaikutuksia liikennejärjestelmään ei pystytä toistaiseksi havaitsemaan käytössä olevasta aineistosta. Pandemia vaikutti merkittävästi markkinoiden kehittymiseen, koska se vähensi liikkumista poikkeuksellisella tavalla. Pandemia vähensi etenkin joukkoliikenteen ja muiden liikenteen palvelujen kysyntää. Tällä hetkellä ei ole selvää, miltä osin liikkumisessa tapahtuneet muutokset tulevat jäämään pysyväisluonteisemmiksi.

Liikennepalvelulain merkittävimmät tällä hetkellä näkyvät järjestelmätason muutokset näyttävät liittyvän markkinoiden avaamiseen. Ministeriön käytettävissä olevat selvitykset vahvistavat, että liikennepalvelulaki on avannut tieliikenteen tavarakuljetusten, linja-autoliikenteen ja erityisesti taksiliikenteen markkinoita. Samoin on havaittavissa liikenteen digitalisaation eteneminen muun muassa uusien toimijoiden ja sovellusten muodossa. Sen sijaan varsinaista liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista muutosta esimerkiksi liikkumistottumusten ja palvelukehityksen osalta ei ole vielä tapahtunut.

Saatavilla oleva tausta-aineisto tukee arviota siitä, että lainsäädäntö yksinään ei riitä laajojen yhteiskunnallisten muutosten eteenpäin viemiseen. Tämä pätee myös liikennepalvelulailla tavoiteltuihin muutoksiin, minkä vuoksi on tärkeää entistä vahvemmin panostaa yhteistyöhön ja kumppanuuksien luomiseen sekä yli toimialarajojen että julkisten ja yksityisten liikennealan toimijoiden välillä, ja varautua merkittäviin taloudellisiin lisäpanostuksiin. Sääntely, jonka tavoitteena on luoda edellytyksiä innovaatioille ja edistää digitaalisten palveluiden kehittymistä ja markkinoiden syntymistä, vaatii tuekseen myös toimialan itsesääntelyn tukemista ja kehittämistä. Tästä on kyse muun muassa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n koordinoimassa liikenteen dataekosysteemyössä. On huomattava, että liikkumisen murros todennäköisesti vaatii tuekseen muitakin, esimerkiksi kaupunkiympäristöön ja verotukseen, liittyviä ratkaisuja.

Liikennepalvelulailla tavoiteltua älykästä ja kestäväää liikkumista pyritään tukemaan parhaillaan valmisteltavalla EU-tasoisella sääntelyllä. Yhteiset toimintaperiaatteet EU-tasolla parantavat myös Suomessa palveluntarjoajien edellytyksiä kehittää digitaalisia palveluita, jotka ovat yhteentoimivia yli kansallisten rajojen.

Toistaiseksi ei ole käytettävissä tietoja sen arvioimiseksi, onko eri liikennemuotojen sääntelyn kokoamisella yhteen lakiin onnistuttu tekemään liikennejärjestelmästä kokonaisuutena helpommin käsiteltävä. Osin tämä liittyy myös muutosprosessin hitauteen. Selvityksistä on pääteltävissä, että kokoavasta laista ja liikennejärjestelmätasoisista tavoitteista huolimatta liikennealan toimijat vaikuttavat tarkastelevan sääntelyä edelleen vahvasti sektorikohtaisesti. Asiaan vaikuttaa osaltaan myös taustalla oleva osin sektorikohtainen EU- ja kansainvälinen sääntely. Vaikutuksia liikennejärjestelmän kustannustehokkuuteen tai ilmastohyötyihin ei myöskään toistaiseksi voida arvioida.

Kansainvälisiltä viranomaistahoilta, tutkijoilta ja seminaarijärjestäjiltä säännöllisesti tulleet tietopyynnöt ja puhujatoiveet sekä liikenne- ja viestintäministeriön saama palaute vahvistavat näkemystä siitä, että liikennepalvelulaki on nostanut Suomen profilia liikenteen murroksen edelläkävijänä ja sääntelyn kehittäjänä. Tämä on vaikuttanut Suomen painoarvoon EU- ja kansainvälisissä organisaatioissa ja lisännyt kiinnostusta sekä Suomea kohtaan toimintaympäristönä että suomalaisia yrityksiä kohtaan. Muutoksen etenemiseen liittyvistä haasteista on myös käyty keskustelua kansainvälisilläkin foorumeilla. Etenkin Euroopassa muutamat maat sekä EU:n komissio ovat hyödyntäneet Suomen kokemuksia lainsäädäntöä kehittäessään. Myös OECD:n liittännäisorganisaationa toimiva Kansainvälinen liikennefoorumi (International Transport Forum) hyödyntää Suomen liikennepalvelulain tietosääntelyä esimerkkinä tulevaisuuden liikkumisesta.

3 Vaikutukset liikenteen digitalisaatioon sekä tieliikenteeseen

Tietosääntely, rajapintojen avaaminen ja tiedon yhteentoimivuus

Liikennepalvelulaki laadittiin luonteeltaan teknologianeutraaliksi puitesääntelyksi, mikä tarkoittaa, että tekniset ja liiketoiminnalliset ratkaisut jätettiin tarkoituksella avoimiksi ja markkinoiden ratkaistaviksi. Lähestymistapa vaikuttaa muun muassa jälkiarviointiraportin tulosten valossa olleen perusteltu nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä. Täytäntöönpanossa on kuitenkin havaittu haasteita. Koska lainsäädännössä ei ole määritelty esimerkiksi lippurajapintoihin liittyviä teknisiä minimistandardeja, yhdenmukaisten rajapintojen nopea kehittyminen olisi vaatinut enemmän eri toimijoiden yhteistyötä. Lainsäädännössä ei myöskään otettu kantaa lippu- ja rajapintayhteistyön kaupallisiin ehtoihin, jolloin liikennealan toimijoiden erilainen neuvotteluasema vaikuttaa kaupallisista ehdoista sopimiseen. Näihin liittyvillä haasteilla on voinut olla vaikutusta MaaS-ekosysteemin kehitykseen Suomessa. Vaikka MaaS-liiketoimintaa on alkanut kehittyä, se on yleistynyt odotuksia hitaammin niin Suomessa kuin kansainvälisesti. Tähän ovat osaltaan vaikuttaneet myös sääntelyn ulkopuoliset tekijät, kuten liiketoimintamalleihin liittyvät haasteet ja koronapandemia.

Digitaaliset palvelut ja datan hyödyntäminen ovat edenneet merkittävästi koko liikennesektorilla. Rajapintojen avaaminen ja tietojen yhteentoimivuus ovat yllä mainituista haasteista huolimatta edistyneet, mikä on parantanut edellytyksiä uusien palveluiden kehittymiselle. Reittisuunnittelun ja liikkumispalvelun tarjoamisen yhdistämisestä ovat esimerkkejä pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen HSL-sovellus, Tampereen joukkoliikenteen Nysse Mobiili -sovellus, Matkahuollon Reitit & Liput – sovellus, MaaS Globalin Whim ja Perille.fi. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudessa tunnistepohjaisuus on ottanut harppauksia eteenpäin viimeisen vuoden aikana ja käytännön toteutuksia on eri puolilla Suomea.

Taksipalvelut

Jälkiarviointi vahvistaa liikenne- ja viestintäministeriön omia havaintoja siitä, että liikennepalvelulain myötä lisääntyneen kilpailun, uusien toimijoiden markkinoille tulon ja digitalisaatiokehityksen tukemisen vaikutukset ovat olleet näkyvimpiä taksitoiminnassa, vaikka liikennepalvelulailla tavoiteltua kehitystä on tapahtunut muillakin liikennejärjestelmän osa-alueilla.

Liikennepalvelulakiin sisältyvän taksisääntelyn toimivuudesta tehtiin kattava arvio vuonna 2020 julkaistussa arviomuistiossa. Arviomuistiossa tunnistettujen ongelmien perusteella lakiin tehtiin useita muutoksia, jotka tulivat pääasiassa voimaan vuonna

2021. Tehdyissä muutoksissa kiinnitettiin huomiota erityisesti taksitoiminnan turvallisuuden, harmaan talouden torjunnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyden parantamiseen sekä pyrittiin lisäämään taksien saatavuuteen liittyvän viranomaisten tilannekuvan luomisen edellytyksiä.

Taksisääntelyn muutosten vaikutukset vaikuttavat kohdistuneen erilaisiin taksialan toimijoihin ja eri asiakasryhmiin eri tavoin, minkä vuoksi kokemus liikennepalvelulain hyödyistä ja haitoista on jakautunutta.

Taksipalvelujen saatavuus kaupunkialueilla ja kysyntähuippujen aikaan vaikuttaa parantuneen, mutta alueelliset erot taksipalvelujen tarjonnassa vaikuttavat kasvaneen.

Digitalisaation eteneminen näkyy taksitoiminnassa muun muassa sovellusten yleistymisenä ja kehittymisenä. Niiden on koettu helpottaneen hintavertailua ja erityisesti kiinteiden hintojen kohdalla vähentäneen hinnoitteluun liittyvää epävarmuutta. Osassa sovelluksia on kyydin turvallisuuden tunnetta lisääviä ominaisuuksia. Toisaalta sovelluksia ei toistaiseksi ole tarjolla kattavasti koko maassa eikä vertailumahdollisuutta aina ole alueen taksipalvelujen tarjoajien vähäisen määrän vuoksi. Kaikki taksien asiakkaat eivät myöskään pysty käyttämään tarjolla olevia sovelluksia.

Selvitysten perusteella taksipalvelujen keskihinta on noussut kilpailun lisääntymisestä huolimatta, joskin hintojen nousussa on kyse myös yleisestä kustannustason noususta. Selvitysten perusteella ministeriö katso, että hinnoittelun vapautumisen myötä myös hintavariaatio on lisääntynyt, mikä mahdollistaa eri palveluntarjoajia kilpailuttamaan valmiille, ja etenkin sovellusten käyttöön kykenevälle, kuluttajalle edullisempia matkoja erityisesti kaupunkialueilla.

Palvelujen hinta- ja laatuvariaation voidaan toisaalta kokea hankaloittavan sopivan palveluntarjoajan valintaa erityisesti liikenteen solmukohdissa, kuten asemien taksitolpilla. Jotta palveluntarjoajan valinta kiiretilanteessa olisi matkustajalle helpompaa, esimerkiksi lentoasemilla ja tietyissä satamissa on päädytty kilpailuttamaan taksipalvelut. Tämän tyyppisistä erityisratkaisuksista päättää taksiaseman alueen omistaja tai hallinnoija.

Taksipalvelujen hintojen kokonaiskehityksen hahmottamisessa on huomioitava myös julkisesti tuettujen kyytien suuri osuus taksipalvelujen markkinoista ja näiden palvelujen markkinaehtoisista palveluista poikkeava hintakehitys. Julkisesti tuettujen matkojen hinnat määräytyvät tällä hetkellä yleensä kilpailutusten kautta. Esimerkiksi Kansaneläkelaitoksen viimeaikaisissa alueellisissa kilpailutuksissa hintojen on todettu laskeneen merkittävästi.

Taksimarkkinoista ja taksisääntelyn muutosten vaikutuksista on käynnissä useita tutkimushankkeita, joista todennäköisesti saadaan myöhemmin vaikutusten arviointiin lisää näkökulmia. Selvityksiä tehdään ainakin Liikenne- ja viestintävirastossa, Kilpailu- ja kuluttajavirastossa sekä Tampereen ja Helsingin yliopistojen sekä Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen yhdessä muodostamassa Verotutkimuksen huippuyksikössä.

Linja-autoliikenne

Muun tieliikenteen sektorikohtaisen sääntelyn kuin taksisääntelyn kannalta liikennepalvelulain vaikutukset vaikuttavat jääneen vähäisemmiksi.

Vuonna 2009 pitkällä siirtymäajalla voimaantullut joukkoliikennelaki oli jo ennen liikennepalvelulakia tuonut merkittäviä muutoksia linja-autoliikenteen sääntelyyn ja linja-

autoliikenteen markkinoiden toimintaan. Liikennepalvelulain suurimmat vaikutukset linja-autoliikenteeseen vaikuttavat liittyneen reittiliikennelupien poistumiseen sekä tietosäätelyyn, kuten lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuteen.

Reittiliikennelupien poistumiseen ja julkisesti tuetun liikenteen EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisiin kilpailutuksiin ei ole tunnistettu liittyvän erityisiä lainsäädännöllisiä haasteita, mutta muutosten vaikutukset markkinoihin vaikuttavat taloudellisessa mielessä jakaneen alan toimijoita eri suuntiin. Joukkoliikennelain säätämisen yhteydessä arvioidut vaikutukset linja-autoliikenteen markkinoihin ja markkinatoimijoihin vaikuttavat toteutuneen arvioidun kaltaisina. Kutsujoukkoliikenteen edistämiseksi on tunnistettu tarve kehittää uudenlaisia ratkaisuja, jotta sitä olisi mahdollista jollakin aikavälillä tuottaa markkinaehtoisesti tai kohtuullisella tukitasolla.

Tieliikenteen tavarakuljetukset

Kansallisella liikennepalvelulailla ei vaikuta olleen merkittäviä vaikutuksia raskaan tavaraliikenteen toimijoiden näkökulmasta, koska kansallisen säätelyn taustalla on EU-säätely. Vaikutusten nähdään siis alalla liittyvän enemmänkin EU-säätelyyn. Liikennepalvelulakiin on hiljattain EU:n liikkuvuuspaketin täytäntöönpanon yhteydessä tehty tavaraliikennettä koskevia kansallisia muutoksia esimerkiksi harmaan talouden torjunnan tehostamiseksi. Näiden muutosten vaikutuksia ei ole voitu vielä tietopohjaisesti arvioida.

Liikennepalvelulailla poistettiin tavaraliikennelupavaatimus kevyemmiltä ajoneuvoilta, ja muuttopalveluita ja muuta posti-, jakelu- ja kuriiritoimintaa harjoittavien yritysten määrä on sen jälkeen kasvanut. Liikennepalvelulaki vaikuttaa parantaneen näiden yritysten toimintaedellytyksiä, samoin pakettiautoilla tehtävä ammattimainen kuljetus on helpottunut. Tämän tyyppisen toiminnan lisääntymiseen on liikennepalvelulain ohella vaikuttanut myös esimerkiksi kotiinkuljetuspalvelujen kysynnän kehitys muun muassa koronapandemian vauhdittamana.

4 Jatkoselvitystarpeita

Selvitysten perusteella voidaan arvioida, että liikennepalvelulakiin ei ole tarvetta tehdä välittömiä lainsäädännöllisiä muutoksia. Jälkiarvioinnin yhteydessä on kuitenkin tunnistettu jatkoselvitystarpeita.

Liikennepalvelulain tietosäätely ei ole johtanut kaikilta osin toivottuihin lopputuloksiin. Erityisesti on tunnistettu tarve selvittää lippu- ja maksurajapintoihin liittyvien sopimusehtojen kohtuullisuutta ja siihen mahdollisesti liittyviä kansallisia säätelytarpeita. Haasteiden ratkaiseminen voi edellyttää nykyistä yksityiskohtaisempaa ja alan toimijoita voimakkaammin velvoittavaa säätelyä.

Älykkään liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta hyvin keskeistä säätelyä tehdään parhaillaan EU-tasolla. Tällä hetkellä on olennaista vaikuttaa EU-säätelyn sisältöön siten, että se edistää myös Suomen liikennepalveluiden kehittämisen tavoitteita. EU-säätely tulee todennäköisesti edellyttämään säätelyä liikennepalvelulakiin esimerkiksi teknisistä minimistandardeista ja tiedon avaamiseen liittyvistä velvoitteista.

Taksisäätelyyn on liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen tehty muutoksia, jotka tulivat voimaan kevään ja syksyn 2021 aikana. Muutoksiin liittyi esimerkiksi koulutusten osalta siirtymäaikoja. Viimeisimpien muutosten vaikutuksia taksimarkkinoiden toimintaan ei ole vielä mahdollista tietopohjaisesti arvioida. Koska alan säätelyä on muutaman

vuoden sisällä muutettu useaan kertaan, on myös syytä antaa aikaa markkinoiden sopeutumiselle.

Taksipalvelujen saatavuus erityisesti vähäisen kysynnän alueilla tai vähäisen kysynnän aikoina vaatii nykyistä laajempaa yhteiskunnallista keskustelua liikkumisen riittävästä palvelutasosta. Saatavuuskeskustelun tueksi tarvitaan perusteellisia selvityksiä sekä taksipalvelujen nykyisestä kattavuudesta suhteessa palvelujen kysyntään että mahdollisten julkisten ostopalvelujen kustannusvaikutuksista ja kustannusten kohdentumisesta. Näitä seikkoja korostetaan myös jälkiarviointiraportissa. Liikenne- ja viestintävirasto on jo kerännyt markkinatoimijoilta tietoja, joiden pohjalta tullaan muodostamaan kokonaiskuvaa taksipalvelujen saatavuudesta. Lisäksi on tarpeen arvioida erilaisten kutsupalveluiden nykyistä tehokkaampaa hyödyntämistä ja taksien saatavuuden parantamismahdollisuuksia erityisesti haja-asutusalueilla.

Liikennealan lainsäädännössä ei säädetä julkisesti tuettujen Kela-, koulukyyti- yms. kuljetusten toteuttamisesta. Näistä asioista säädetään sosiaali- ja terveysministeriön ja opetus- ja kulttuuriministeriön toimialaan kuuluvissa laeissa. Asiaa ei varsinaisesti arvioitu selvityksen yhteydessä, mutta on ilmeistä, että palveluiden käyttäjien kannalta toimivien palveluiden turvaamiseksi ja toiminnan tehokkuuden varmistamiseksi on tarpeen käynnistää ja toteuttaa viipymättä tarvittavat toimenpiteet julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseksi ja nykyisten haasteiden ratkaisemiseksi yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

Jälkiarvioinnista on tunnistettu tarve varmistaa, liittykö taksiliikennettä valvovien viranomaisten liikennepalvelulain mukaiseen toimivaltaan ja tehtäviin täsmennystarpeita. Lisäksi on havaittu tarve selvittää, voitaisiinko valvovien viranomaisten välistä tiedonvaihtoa tukea teknisesti. Tähän liittyy jatkoselvitystä vaativia kysymyksiä esimerkiksi konkreettisen tiedonvaihtotarpeen tunnistamiseksi. Myös erilaisten tietojenvaihtoratkaisujen tietosuojaan sekä taloudelliseen ja tekniseen toteutuskelpoisuuteen liittyvien reunaehtojen tunnistaminen ja arvioiminen edellyttävät lisäselvityksiä.

Liikennepalvelulain taksisääntely kattaa, monista muista maista poiketen, sekä ns. perinteiset taksipalvelut, joita hyödynnetään Suomessa yleisesti myös julkisesti tuetuissa kuljetuksissa, että alustapohjaiset sovelluksia hyödyntävät liikkumispalvelut. Sääntelyratkaisujen täytyy lähtökohtaisesti soveltua molempiin liiketoimintamalleihin, mikä tuonee jatkossakin omat haasteensa vain jompaankumpaan liiketoimintamalliin liittyviin sääntelytavoitteisiin. Kansallisten sääntelypohdintojen tueksi komissio on helmikuussa 2022 antanut ilmoituksen hyvin toimivasta ja kestävästä paikallisesta kutsuohjatuista henkilöliikenteestä (taksit ja yksityiset vuokra-ajoneuvot)².

Liitteet

1. Muistion taustatiedot
2. Paransiko sääntelyuudistus liikenteen palveluita? Liikennepalvelulain jälkiarviointi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu ja 2022:11

² [EUVL C 62, 4.2.2022, s. 1.](#)

Lähteet

Muistiossa hyödynnetyt lähteet:

Uusikylä, P., Oreschnikoff, A., Lintinen, U., Jaakkola, S., Lampinen, S., Valtonen, S., Salminen, V., Kettinen, J. (2022). *Paransiko sääntelyuudistus liikenteen palveluita? Liikennepalvelulain jälkiarviointi*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:11. (Jälkiarviointiraportti) <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-893-5>

Buri, R., Heinonen M., Kanervo, J., Karjalainen J. (2022). *Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Raideliikenneselvityksen ensimmäinen osa*. Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 6/2022. <<https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2022-06-tutkimusraportteja-raideliikenneselvitys.pdf>>

Frantsi, Frösen, Karelehto, Rautio, Rintamäki (2018). *MAMBA –henkilökuljetuspalvelus. Yhdistelmäraportti: Nykytilaselvitys ja liikennepalveluiden kehittämissuunnitelma*. MAMBA. https://epiitto.fi/wp-content/uploads/2020/12/MAMBA_kuljetuskehittamissuunnitelma_02112018_S.pdf

Sitra (2019). *Julkiset ja yksityiset liikkumispalvelut samalle tarjottimelle*. <<https://www.sitra.fi/hankkeet/julkiset-ja-yksityiset-liikkumispalvelut-samalle-tarjottimelle/>>

MaasDigiboksi. (ei pvm.). *Maaseudun kuljetusten ja liikkumisen digiboksi*. <<https://projectsites.vtt.fi/sites/maasdigiboksi/index.html>>

Kilpailu- ja kuluttajaviraston Policy Brief 3/2022. *Vuoden 2018 taksiuudistus mahdollisti edulliset taksikyydit ja hyvän saatavuuden – asiakkailta kuitenkin vaaditaan enemmän*. <<https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/policy-brief-sarja/vuoden-2018-taksiuudistus-mahdollisti-edulliset-taksi-kyydit-ja-hyvan-saatavuuden-asiakkailta-kuitenkin-vaaditaan-enemman-policy-brief-3-2022/>>

Lähitaksi. (2022). *Taksimatkustamisen turvallisuus ja siihen liittyvät tekijät. Tutkimusyhteenvetoa 9.8.2022*. <<https://www.lahitaksi.fi/files/Esitys%20media%2009082022%20SLa%281%29.pdf>>

Fintraffic. (poimittu sivuilta 10/2022). *Liikenteen dataekosysteemin työ hyvässä vauhdissa ensimmäisen vuoden jälkeen*. <<https://www.fintraffic.fi/fi/ekosysteemin-vuosi-2021>>

Fintraffic. (poimittu sivuilta 10/2022). *Liikenteen dataekosysteemin sääntökirja*. <<https://www.fintraffic.fi/fi/saantokirja>>

Business Finland (poimittu sivuilta 10/2022). *Smart Mobility and Batteries from Finland –ohjelma. Globaali kasvumarkkina suomalaisille älykkään liikkumisen, logistiikan ja akkuteollisuuden ratkaisuille*. <<https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/ohjelmat/smart-mobility-finland>>

Dimecc. (4.7.2022). *Vamos vie autonomisen liikkuvuuden ja älykkäiden tilojen teknologiat kansainvälisille markkinoille*. <<https://www.dimecc.com/vamos-vie-autonomisen-liikkuvuuden-ja-alykkaiden-tilojen-teknologiat-kansainvalisille-markkinoille/>>

Liikenne- ja viestintäviraston sivuilla on lisätietoja haettavista liikenteen valtionavustuksista [Liikkumisen ohjaus ja valtionavustukset | Traficom](#)

Lisätietoja Matkahuollon matkaketjusovelluksesta Matkahuollon sivuilta <https://www.matkahuolto.fi/matkustajat/reitit-ja-liput-mobiilisovellus>

Lisätietoja VR Matkalla –sovelluksesta VR:n sivuilta <https://www.vr.fi/matkaketjut>

Liikenne- ja viestintäviraston julkaisema liikennepalveluiden tilannekuva, saatavilla viraston verkkosivuilla osoitteessa:
<https://tieto.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelmasta>

Liite 1

Muistion taustatiedot

A) Liikenne- ja viestintäministeriön tilaama jälkiarviointi

Liikenne- ja viestintäministeriö tilasi ulkopuolisen jälkiarvioinnin liikennepalvelulain vaikutuksista vuonna 2021. Arvioinnin toteutus kilpailutettiin avoimella haulla 10-11/2021. Jälkiarvioinnin toteuttajaksi valikoitui Frisky & Anjoyn, Linea Konsulttien ja 4FRONT:n muodostaman konsortion arviointitiimi. Arviointi toteutettiin 12/2021-9/2022.

Liikennepalvelulaki toteutettiin kolmessa osassa, joista ensimmäinen (HE 161/2016 vp) käsitteli tieliikennettä ja tiedon avaamista, toinen (HE 145/2017 vp) tiedon hyödyntämistä sekä multimodaliteettia ja kolmas (HE 157/2018 vp) niitä osia, joita ei aiemmissa vaiheissa vielä käsitelty (esim. ammattipätevyysasiat). Jälkiarviointi keskittyi lähtökohtaisesti 1. ja 2. vaiheen muutoksiin, jotka tulivat voimaan 1.7.2018.

Jälkiarvioinnin tavoitteena oli arvioida liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksia (vuosina 2018-2022) sekä tuottaa samalla lain kokonaisvaltainen arviointi. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti jälkiarvioinnille tarjouspyynnössä seuraavat kysymykset:

1. Miten liikennepalvelulain alkuperäiset tavoitteet ovat toteutuneet?
2. Millaisia vaikutuksia liikennepalvelulailla on ollut liikennejärjestelmään, liikenne-markkinoihin ja laajasti yhteiskuntaan?
3. Miten nämä vaikutukset näkyvät taksiliikenteessä, linja-autoliikenteessä, tavaraliikenteessä, liikenteeseen liittyvän tiedon yhteentoimivuudessa, liikenteen uusissa palveluissa tai muutoin laajasti yhteiskunnassa?

Jälkiarviointiin liittyviä rajoituksia ja varaumia

Jälkiarvioinnissa on pyritty saamaan käsitys liikennejärjestelmään ja -markkinoihin kohdistuvista vaikutuksista. Jälkiarvioinnissa on keskitytty lain vaikutuksiin tieliikenteessä, erityisesti vaikutuksiin tavaraliikenteessä, linja-autoliikenteessä ja taksiliikenteessä. Esimerkiksi uudet alustapohjaiset kevyen liikenteen liikkumismuodot, kuten sähkökäyttöiset potkulaudat, tai muut kevyen liikenteen palvelut, kuten tavarankuljetusrobotit, on rajattu raportin ulkopuolelle. Jälkiarviointi ei kata myöskään esimerkiksi lento- ja vesiliikennettä. Tiedon yhteentoimivuutta ja liikennepalvelulain tietosäätelyn vaikutuksia on käsitelty lähinnä MaaS-periaatteiden mukaisten toimintatapojen edistämisen näkökulman kautta.

Jälkiarviointiraportissa todetaan, että liikennepalvelulain vaikutusten seuranta on monilta osin ollut puutteellista, mikä tekee luotettavan arvioinnin erittäin vaikeaksi. Tietopuutteita on havaittu myös tilanteesta ennen lain voimaantuloa, jolloin tapahtuneen kehityksen vertaaminen lakia edeltävään tilaan on mahdotonta.

Raportin mukaan vuonna 2020 alkanut koronaviruspandemia on vaikuttanut yhteiskuntaan, liikkumiseen ja liikennejärjestelmään merkittäväällä tavalla, ja voidaan arvioida, että pandemia on vaikuttanut liikennejärjestelmään myös liikennepalvelulain tavoitteiden vastaisella tavalla. Liikennepalvelulain mahdollinen vaikutus kehitykseen on

useissa tapauksissa käytännössä mahdotonta erottaa pandemian aiheuttamista vaikutuksista.

Jälkiarvioinnin aineistot ja menetelmät

Eri liikennemuotoihin kohdistuneiden vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty ensisijaisesti Liikenne- ja viestintäviraston ja Tilastokeskuksen tilastoaineistoja. Lisäksi arviointitiimi on hyödyntänyt muun muassa liikennepalvelulain eri osista aikaisemmin tehtyjä selvityksiä ja lausuntoaineistoja. Asiakirja-analyysiä on arvioinnissa täydennetty haastatteluilla, työpajatyöskentelyllä ja sähköisillä kyselyillä.

Osana jälkiarviointia toteutettiin valtionhallinnon edustajille, järjestöille, yrityksille ja muille relevanteille sidosryhmille suunnattu kysely noin 550 henkilölle tai organisaatiolle, jotka olivat antaneet lausuntoja. Lisäksi kysely lähetettiin toimialakohtaisesti tieliikenteen tavarankuljetuksen, linja-autoliikenteen ja taksiliikenteen liittojen kautta heidän jäsenyrityksilleen. Kyselyyn saatiin 173 vastausta. Tulosten tulkinnessa on huomioitava, että yhdeksän kymmenestä yrityksestä oli perustettu ennen liikennepalvelulain 1. vaiheen voimaantuloa (1.7.2018) ja kysely edustaa heikosti uusia toimijoita. Suurin osa kyselyyn vastanneista yrityksistä vaikuttaa toimivan taksialalla, ja erityisesti tavaraliikenteen yrityksiä on vastaajien joukossa ollut vähän.

Keskeisiä sidosryhmiä on kuultu jälkiarvioinnin loppuvaiheessa toteutetuissa sähköisissä työpajoissa, joita järjestettiin tieliikenteen tavarankuljetuksen toimijoille, linja-autoliikenteen toimijoille ja taksiliikenteen toimijoille. Työpajoihin on raportin mukaan osallistunut sidosryhmiä seuraavasti: tavaraliikenteen työpajaan on osallistunut kuusi henkilöä, jotka olivat pääasiassa toimialan järjestöjen ja liittojen edustajia; linja-autoliikenteen työpajaan osallistui seitsemän henkilöä, jotka edustivat melko monipuolisesti niin järjestöjä, viranomaisia kuin yrityksiäkin; taksiliikenteen työpajaan osallistui 11 henkilöä, jotka edustivat alan yrityksiä, järjestöjä ja valvovia viranomaisia.

B) Liikennepalvelulain vaikutuksista

1 Laajemmat vaikutukset liikennejärjestelmään ja yhteiskuntaan

Jälkiarviointiraportin mukaan koronapandemia on osoittanut, että liikkumisessa voi tapahtua nopeita ja merkittäviä muutoksia, jotka aiheutuvat ennen kaikkea matkamäärien, mutta myös matkakohteiden ja kulkumuodon, muutoksista. Nopeiden muutosten aiheuttajana ovat siis olleet liikennejärjestelmän ulkopuoliset tekijät. Liikennepalvelulaki on liikennejärjestelmän sisäinen tekijä, minkä vuoksi sen aiheuttamat muutokset ovat väistämättä hitaita.³

Raportin mukaan liikennepalvelulain voidaan katsoa vaikuttavan suoraan liikenteen palveluihin, jotka ovat osa liikennejärjestelmää ja joiden muutoksilla voi olla vaikutuksia henkilö- ja tavaraliikenteeseen, liikennevälineisiin ja liikennettä ohjaaviin järjestelmiin ja pitkällä aikavälillä myös henkilö- ja tavaraliikennettä palveleviin verkkoihin.⁴ Laajempien vaikutusten arviointi on ollut haastavaa, sillä liikennepalvelulain säätämisestä on kulunut verrattain lyhyt aika, ja tuosta ajasta vain koronapandemiaa edeltäneet puolitoista vuotta voidaan katsoa liikennejärjestelmän kannalta normaaleiksi.

³ Jälkiarviointiraportti s. 137

⁴ Jälkiarviointiraportti s. 136.

Jälkiarvioinnin toteuttajat ovat tiivistäneet jälkiarviointiraporttia esittelevässä diaesityksessään havaintonsa liikennepalvelulain laajemmista vaikutuksista seuraavasti:

- Toimijat ovat kokeneet lain vaikuttaneen toimintaansa, mutta järjestelmätasolla ei ole vielä havaittavissa merkittäviä muutoksia. Järjestelmätasolla rakenteelliset muutokset ovat hitaita.
- Merkittävimpiä järjestelmätason muutoksia on havaittavissa markkinoiden toiminnassa. Hankkeen aikana toteutettuun kyselyyn vastanneiden sidosryhmien edustajien (59% yritysedustajia) mukaan suurimmat vaikutukset ovat syntyneet markkinoiden avaamiseen liittyvistä toimenpiteistä.
- Ympäristöllisiä ja laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia on lyhyen tarkasteluvälin vuoksi haasteellista vielä todentaa. Näihin tavoitteisiin vaikuttavat myös sääntelyn ulkopuoliset ohjaustekijät (taloudellinen ohjaus, poliittinen ohjaus, tiedollinen ohjaus).

Liikennepalvelulain liikennejärjestelmään kohdistuvien vaikutusten todentaminen vaatisi jälkiarviointiraportin mukaan näyttöä esimerkiksi uusien liikkumispalvelujen tai laadultaan aikaisempaa oleellisesti parempien palvelujen syntymisestä, uusien palveluiden vaikutuksesta liikkumiseen tai (merkittävistä) muutoksista matkojen määrässä, matkoilla käytettävässä kulkumuodossa tai matkojen suuntautumisessa. Laajempi yhteiskunnallinen vaikuttavuus puolestaan vaatisi, että edellä mainitut liikennejärjestelmätason muutokset vaikuttaisivat merkittävällä tavalla esimerkiksi matkamääriin tai liikenteen palvelujen hintatasoon.⁵

Jälkiarviointiraportissa todetaan, että ”[t]ilastoaineistosta ei voi päätellä liikennepalvelulain mahdollisia vaikutuksia liikkumiseen ja kuljetuksiin. Aineistossa ei ole merkkejä siitä, että liikennepalvelulain olisi ollut mitään oleellisia liikennejärjestelmätason vaikutuksia liikkumiseen ja kuljetuksiin, mutta siitä ei voi myöskään päätellä, että vaikutuksia ei olisi ollut. Tästä seuraa, että myöskään liikennejärjestelmään kokonaisuutena kohdistuvista oleellisista vaikutuksista ei ole merkkejä”.⁶

Liikennejärjestelmätason vaikutuksia ei siten voida toistaiseksi todentaa eikä siksi myöskään liikennepalvelulain laajemmasta yhteiskunnallisesta vaikuttavuudesta ole voitu jälkiarvioinnissa esittää näyttöä. Arvioitsijoilla ei ole ollut käytettävissään uuden valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tuloksia, jotka Liikenne- ja viestintävirasto julkaissee loppuvuodesta 2022.⁷ Nämäkin tulokset tulevat kuvaamaan liikkumista koronapandemian aikana ja on epätodennäköistä, että niiden perusteella saataisiin merkittävästi parempaa kuvaa liikennepalvelulain vaikutuksista.

2 Vaikutukset liikenteen uusiin palveluihin (MaaS) ja tiedon yhteentoimivuuteen

Jälkiarviointiraportissa vaikutusten tarkastelu liikenteen uusien palveluiden ja tiedon yhteentoimivuuden osalta keskittyy MaaS-ekosysteemin kehittymisen tarkasteluun. Arvioinnissa ei ole tarkasteltu kattavasti tietosääntelyn mahdollisia muita vaikutuksia. Jälkiarvioinnissa ei siten ole arvioitu useimpia jälkiarvioinnissa luodussa tietosääntelyn vaikutusketjussa huomioituja lain alkuperäisiä oletettuja vaikutuksia. Tarkastelu perustuu

⁵ Jälkiarviointiraportti s. 138.

⁶ Jälkiarviointiraportti s. 150.

⁷ Jälkiarviointiraportti s. 62.

dokumenttianalyysiin (aiemmat tutkimukset ja selvitykset sekä hallinnolliset dokumentit, lain esityöt), laadullisiin haastatteluihin (kattaen etujärjestöjä, julkista hallintoa, MaaS-kentän yrityksiä, joukkoliikenneoperaattoreita ja muita sidosryhmiä) sekä saatavilla olevien tilasto- ja data-aineistojen analyysiin. Lisäksi on hyödynnetty jälkiarviointin osana toteutettua kyselytutkimusta soveltuvin osin.

2.1.1 Jälkiarviointin luodussa vaikutusketjussa⁸ huomioitujen liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset ja niiden toteutumisesta jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot

Alla olevaan taulukkoon on tiivistetty ulkopuolisessa jälkiarviointiraportissa tehtyjä arvioita ja havaintoja, kyse ei ole ministeriössä tehdyistä johtopäätöksistä. Taulukossa on huomioitu ne vaikutukset, jotka jälkiarviointiraportissa luotuun vaikutusketjuun on sisällytetty. Taulukossa on myös pyritty tuomaan esille, jos tiettyjä vaikutuksia ei ole jälkiarviointiraportissa arvioitu, vaikka ne on vaikutusketjussa huomioitu. Julkaistusta jälkiarviointiraportista löytyy yksityiskohtaisempia tietoja siitä, mihin tietoihin jälkiarviointiraportin arviot ja havainnot perustuvat.

	Jälkiarviointiraportissa arvioitujen liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ⁹
Rekisteritietojen keskittäminen ja luovutuskäytäntöjen uudistaminen	Hallitun tietovarannon syntyminen Viranomaisten välisen tiedonvaihdon selkeytyminen	Jälkiarviointin vaikutuksia on tarkasteltu ensisijaisesti MaaS - ekosysteemin kehityksen näkökulmasta, eikä näitä vaikutuksia ole arvioitu
Kolmannen osapuolen puolesta-asiointimahdollisuus	Matkaketjut yhtenäistyvät	Jälkiarviointiraportissa ei ole arvioitu nimenomaisesti puolesta-asiointin vaikutusta matkaketjujen yhtenäistymiseen, vaan puolesta-asiointia on tarkasteltu rajapintojen avaamisveloitteen alla.
Velvoite avata rajapintoja	Lisääntynyt kilpailu	Yritykset ovat pyrkineet saavuttamaan kilpailuetua kehittämällä ja tarjoamalla asiakkailleen esimerkiksi omia älypuhelinsovelluksiaan. Taksisovellusten lisäksi voidaan mainita myös yhdistelyä tarjoavat Matkahuollon Reitit ja liput –sovellus sekä Perille.fi-palvelu. Nämä uudet palvelut ovat todennäköisesti auttaneet jossain määrin lisäämään kilpailua ja kuluttajien valinnanmahdollisuuksia.

⁸ Jälkiarviointiraportti kuvio 37 s. 109.

⁹ Huomioitu erityisesti jälkiarviointiraportin jakso 5.4, ss. 108-133 sekä johtopäätökset ss. 168-170.

	Jälkiarviointiraportissa arvioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ⁹
		<p>Jälkiarvioinnissa haastateltujen mukaan Suomessa on kyllä erilaisia toimijoita ja yrityksiä, jotka muodostavat osia ekosysteemistä, mutta kokonaisvaltaista MaaS-ekosysteemiä tai aitoa kilpailua ei ole vielä syntynyt. Haastatteluissa tehdyt havainnot saivat tukea yritystietokantojen (Vainu.io, Dealroom) analyysin löydöksistä: Suomessa toimii joitakin liikkumiseen ja matkaketjujen yhdistämiseen sekä näihin nivoutuviin toimintoihin (esim. maksuratkaisut) liittyviä toimijoita, mutta ei vielä kattavaa ekosysteemiä.</p>
	Digitalisaatiota ja uutta teknologiaa hyödynnetään paremmin	<p>Asiantuntijahaastatteluissa saatiin viitteitä siitä, että huolimatta odotettua rajallisemmasta MaaS-ekosysteemin kasvusta, liikennepalvelulain uudistukset ovat heijastuneet jossain määrin lisääntyneenä kehitys- ja innovaatiotoimintana liikennealalla, erityisesti taksialalla.</p> <p>Käytännössä tämä on näkynyt panostuksina erilaisten digitaalisten palveluiden kehittämiseen niin taksi- kuin välitysyriyten parissa.</p>
	Alan kansainvälinen asema vahvistuu	<p>Koronapandemian merkitystä niin Suomen kuin kansainvälisen MaaS-ekosysteemin kehittymiselle ei voi aliarvioida, sillä pandemian alussa monet MaaS-toimijat olivat pieniä startup-yrityksiä, jotka joutuivat pandemian myötä käyttöön otettujen liikkumisrajoitusten myötä joko lakkauttamaan toimintansa tai ainakin merkittävästi muuttamaan liiketoimintamalliaan.</p> <p>Jälkiarvioinnissa toteutettiin vertaileva tarkastelu yleisellä tasolla myös muutamassa Suomen verrokkimaassa. Verrokkimaiksi valittiin Ruotsi, Tanska, Belgia ja Alankomaat. Eniten</p>

	Jälkiarviointiraportissa arvioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ⁹
		<p>transportation/mobility -ryhmään määriteltyjä yrityksiä löytyi Alankomaista, 140 kappaletta. Toiseksi eniten yrityksiä oli Ruotsissa, 58 yritystä, ja Belgiassa, 55 yritystä. Tanskasta määritelmän mukaisia yrityksiä löytyi 26 kappaletta.</p> <p>Vaikka analyysin taso on karkea, voidaan kansainvälisestä vertailusta havaita, että Suomessa mobility-sektorin yrityksiä on tarkastelluista maista vähiten, tosin melko samanlainen määrä kuin Tanskassa. Sen sijaan muihin maihin verrattuna lukumääräerot ovat selkeämpiä.</p> <p>On edelleen mahdollista, että lain positiiviset vaikutukset tiedon yhteentoimivuuden parantamiseksi vahvistavat Suomen kilpailukykyä pidemmällä aikavälillä. Tällä hetkellä merkittävää muutosta ei kuitenkaan ole nähtävissä.</p>
	Uusia liiketoimintakonsepteja	<p>MaaS-toiminta on luonteeltaan vielä uutta ja kaikkia mahdollisia liiketoimintamalleja ei ole välttämättä vielä tunnistettu. Yleisesti yhdistämispalveluiden kaltaisten kaupallisten MaaS-ratkaisujen liiketoimintamallit voidaan kuitenkin jakaa kahteen pääluokkaan: jälleenmyyntimalliin ja integraattorimalliin.</p> <p>Näihin malleihin liittyy liiketoiminnallisia haasteita, joista keskeisin liittyy palveluiden hinnoitteluun ja riittävän katteen hankkimiseen. Suomessa eri kaupunkien julkisten liikenneoperaattoreiden keskuudessa on muodostunut erilaisia näihin liittyviä käytäntöjä. Osa haastateltavista pitää hinnoitteluun liittyviä kysymyksiä keskeisenä</p>

	Jälkiarviointiraportissa arvioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ⁹
		<p>pullonkaulana koko MaaS-ekosysteemin tulevaisuuden näkökulmasta.</p> <p>Omalta osaltaan uusien liiketoimintamallien kehittämistä on vaikeuttanut tai hidastanut se, että täydellinen multimodaalisuus eri liikkumismuotojen ja liikkumispalveluiden tuottajien järjestelmien välillä vaatii käytännössä erittäin pitkälle vietyjä ICT-integraatioita. Johtuen historiallisista polkuriippuvuuksista, liikkumispalveluiden tuottajien yksilöllisistä liiketoiminnallisista intresseistä ja teknologioiden standardoimattomuudesta, tällaiset kokonaisvaltaiset integroinnit vaativat erittäin merkittäviä taloudellisia investointeja.</p> <p>Erityisen haasteelliseksi on osoittautunut julkisen ja yksityisen sektorin välinen rajapinta. Lain tavoitteena oli mahdollistaa uudenlaisten (markkinaehtoisten) MaaS-liiketoimintamallien kehittymistä. Samalla kuitenkin kaupungeilla ja niiden liikenneoperaattoreilla on hyvin keskeinen rooli koko MaaS-ekosysteemin toiminnassa. Aitoa kumppanuutta ja public-private-yhteistyötä (PPP) julkisten ja yksityisten toimijoiden välillä ei ole Suomessa rakentunut merkittävässä määrin.</p> <p>Uudistuksen hyvin nopea aikataulu ja lyhyet siirtymäajat ovat olennaisesti vaikeuttaneet lain toimeenpanoa sekä MaaS-toimijoiden välisen yhteistyön ja luottamuksen rakentamista.</p>
	Suomen MaaS-ekosysteemi vahvistuu	Liikennepalvelulain tavoitteet MaaS:iin liittyen ovat hyvin

	Jälkiarviointiraportissa arvioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ⁹
		<p>kunnianhimoisia ja niiden toteutuminen edellyttää systeemisiä muutoksia markkinoilla ja kuluttajien käyttäytymisessä.</p> <p>Laissa tavoiteltujen muutosten toteutuminen on mahdollista havaita vasta hyvin pitkällä aikavälillä.</p> <p>MaaS-palveluiden toteutumisen esiehtona on, että liikkumis- tai yhdistelmäpalveluiden tarjoajilla on pääsy liikkumispalveluiden tuottajien rajapintojen kautta näiden tarjoamien reitti- ja aikataulutietojen sekä lippujärjestelmien pariin.</p> <p>Toistaiseksi laki ei ole onnistunut edistämään uuden (MaaS-)liiketoiminnan tai ratkaisujen kehittymistä siinä määrin, että Suomeen olisi syntynyt merkittävää MaaS-ekosysteemiä. MaaS:in kehitys ei myöskään globaalisti ole ollut toivotun kaltaista, eikä MaaS ole onnistunut lunastamaan sille asetettuja odotuksia muissakaan maissa.</p>
	Tieto on avoimesti saatavilla	Tiedot laissa määriteltyjen olennaisten tietojen rajapinnoista on koottu niin kutsuttuun FINAP-palveluun, NAP-katalogiin, jota operoi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy Liikenne- ja viestintäviraston toimeksiannosta. Katalogi toimii avoimena kansallisena yhteyspisteenä, jonne liikkumispalvelun tuottajien on toimitettava tietoja digitaalisista olennaisten tietojen koneluettavista rajapinnoistaan. NAP-katalogia ei ole tarkoitettu loppukäyttäjien palveluksi, vaan se on tarkoitettu liikkumispalveluiden tuottajille ja kehittäjille.

	Jälkiarviointiraportissa arvioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ⁹
		<p>Jälkiarvioinnin tiedot perustuvat helmikuussa 2022 palvelussa olleeseen datasisältöön, jolloin liikkumispalvelukatalogi sisälsi tietoja 2 741 liikkumispalvelusta. Näistä suurin osa (66 %) oli taksipalveluita, tilausliikenteen palveluita (19 %) ja aikataulunmukaisen liikenteen palveluita (11 %). Mukana oli myös joitakin terminaali-, vuokraus- ja pysäköinti-palveluita.</p> <p>Velvoitteisiin liittyvistä haasteista ja tulkintaerimielisyyksistä huolimatta rajapintojen avaaminen ja tietojen yhteentoimivuus ovat edistyneet, mikä on osaltaan auttanut parantamaan tiedon yhteentoimivuutta ja sitä kautta vahvistamaan perustaa uusien palveluiden ja MaaS-ratkaisujen kehittymiselle.</p>
	Julkiset kustannukset pienenevät	Jälkiarvioinnissa vaikutuksia on tarkasteltu ensisijaisesti MaaS - ekosysteemin kehityksen näkökulmasta, eikä arvioinnissa ole tarkasteltu näitä vaikutuksia.
	Yrityksille aiheutuu lisäkustannuksia	Haastatteluissa arvioitiin, että vaikka rajapintavelvoitteet olivat tuoneet yrityksille jossain määrin hallinnollista taakkaa, sitä ei voi kuvailla ylitsepääsemättömäksi – yritykset ovat selvinneet niiden toteuttamisesta melko hyvin.
Tiedonantovelvoitteet välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajille	Yrityksille aiheutuu lisäkustannuksia	Jälkiarvioinnissa vaikutuksia on tarkasteltu ensisijaisesti MaaS - ekosysteemin kehityksen näkökulmasta, eikä näitä vaikutuksia ole arvioitu.
	Luottamusverkoston synty palveluntarjoajien välille	
	Asiakkaiden käytössä oleva tieto paranee	
Velvoite lippujärjestelmien kehittämiselle	Julkiset kustannukset kasvavat	Jälkiarvioinnissa vaikutuksia on tarkasteltu ensisijaisesti MaaS - ekosysteemin kehityksen

	Jälkiarviointiraportissa arvioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ⁹
		näkökulmasta, eikä näitä vaikutuksia ole arvioitu.

2.1.2 Täydentäviä huomioita jälkiarviointiraportissa arvioituihin vaikutuksiin

Yllä olevaan taulukkoon on tiivistetty jälkiarviointiraportissa esitettyyn sektorikohtaiseen vaikutusketjuun liittyneiden vaikutusten arviointi, siltä osin kuin sitä oli jälkiarvioinnissa tehty. Jälkiarviointi on perustunut käytettävissä olleisiin tietoihin ja arvioinnissa tehtyihin rajauksiin. Alle on koottu joitakin jälkiarviointiraporttia täydentäviä näkökulmia ja jälkiarvioinnin päättymisen jälkeen julkaistuja tietoja.

Liikenteen digitalisaatio

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n koordinoima liikenteen dataekosysteemi on kerännyt yhteen laajan joukon liikenteen toimijoita edistämään liikenteen digitalisaatiota ja uusien palveluiden kehittymistä. Liikenteen dataekosysteemissä oli vuonna 2021 mukana reilut 120 toimijaa. Ekosysteemissä toimii tällä hetkellä kuusi aktiivista työryhmää, joista jokaisella on oma aihekokonaisuutensa ja tavoitteensa. Työryhmissä työstiin muun muassa yhteinen liikenteen datan kokonaisarkkitehtuurin nykytilan kartoitus, selvitys liikenteen tilannekuvatiedosta ja pilotteja kaupunkien tilannekuvadatasta ja logistiikan tiedonvaihtoon liittyvien haasteiden kartoitusta. Matkatietotyöryhmä on edistänyt joukkoliikenteen digitaalisen infrastruktuurin syntymistä sekä master-tietojen¹⁰ kehittämistä muun muassa kansallisen liityntäpisterekirjan sekä vesiliikenteen digitalisoinnin kautta. Lisäksi työryhmä on käynnistänyt pilotin datan laadun parantamisesta Jyväskylän seudulla.¹¹

Liikenteen dataekosysteemin sääntökirjalla liikennealan toimijat ovat luoneet malliehdot liikennealan datan jakamisesta sopimiseen. Sääntökirjan sisältö perustuu Sitran reilun datatalouden sääntökirjaan ja se luo liikennealalle luottamuksen rakentamista helpottavan datan jakamisen sopimuskehityksen. Avoimeen liikenteen dataekosysteemiin voivat liittyä kaikki halukkaat yksityis- ja oikeushenkilöt. Jäseneksi liittymällä sitoudutaan sääntökirjaan. Sääntökirjan avulla organisaatioilla ja yksilöillä on parempi mahdollisuus säilyttää kontrolli jakamaansa dataan ja päättää itsenäisesti niihin liittyvistä käyttöoikeuksista. Sääntökirja toimii työkaluna entistä suuremman datamäärän vapauttamiseksi joko vastikkeetta tai vastikkeellisesti, yhteisesti sovitussa muodossa. Käytännön tasolla pyritään parantamaan luottamusta muassa datan aitouteen, laatuun, tietoturvaan, toimijoiden identiteettiin ja rooleihin sekä käyttöehtoihin.¹²

Liikenteen digitalisaation ympärille on kehittynyt myös erilaisia innovaatio- ja kansainvälistymishankkeita. Esimerkiksi Business Finlandin Smart Mobility and Batteries from Finland -ohjelman tavoitteena on auttaa suomalaisia yrityksiä hyödyntämään

¹⁰ Master-tiedoilla tarkoitetaan hitaasti muuttuvia tietoja, kuten organisaatietietoja, työntekijätietoja, erilaisia koodistoja; usein kyse on rekisterityyppisistä tiedoista, joita voidaan hyödyntää useaan tarkoitukseen. Master-tietoja eivät ole esimerkiksi tapahtumatyyppiset tiedot.

¹¹ <https://www.fintraffic.fi/fi/ekosysteemin-vuosi-2021>

¹² <https://www.fintraffic.fi/fi/saantokirja>

liikenteen, logistiikan ja liikkumispalveluiden liiketoimintamahdollisuuksia¹³. VAMOS-ekosysteemi (Ecosystem for Autonomous Mobility in Smart Spaces) puolestaan pyrkii nostamaan suomalaisyrityksiä johtaviksi ratkaisutoimittajiksi globaaleilla autonomisen liikkuvuuden ja älykkäiden tilojen markkinoilla¹⁴.

Kestävien matkaketjujen tukeminen

Kestävien matkaketjujen kehittämistä on tuettu muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston liikkumisen ohjauksen valtionavustuksella.¹⁵ Sitä on myönnetty esimerkiksi kolmeen edelleen käynnissä olevaan liikkumisen ohjauksen hankkeeseen, joissa pilotoidaan kasvukeskusten ulkopuolisia matkaketjutyyppisiä palveluja hyödyntäen muun muassa Matkahuollon järjestelmiä, kuten Kutsukyyti-alustaa ja Reitit ja liput- sovellusta ja alueen mahdollisia omia sovelluksia. Hankkeita on käynnissä Akaan kaupungissa, Raahen seudulla (Ylläs) ja Inkoossa. Raportteja pilottien tuloksista saadaan vuoden 2023 alkupuolella.

Matkaketjuihin perustuvia palveluita on myös tuotu käytäntöön. Ovelta ovelle - matkaketjuja tarjoaa esimerkiksi Matkahuolto, jonka Reitit ja Liput -sovelluksella kuluttaja voi ostaa lipun yhdellä maksulla linja-autokaukoliikenteen lisäksi myös juniin ja lähi- ja paikallisliikenteeseen.¹⁶

2.1.3 Liikenne- ja viestintäviraston liikennepalveluiden tilannekuva

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee liikennepalveluiden tilannekuvaa osana liikennejärjestelmäanalyysejä¹⁷. Tilannekuvassa on lokakuussa 2022 julkaistu ajantasaista tietoa muun muassa joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmistä ja MaaS-palveluista.

Lippu-, maksu- ja infojärjestelmät

Joukkoliikenteen lippu-, maksu- ja infojärjestelmien tilannekuva¹⁸ on päivitetty 10.10.2022. Tilannekuvassa todetaan seuraavaa:

Joukkoliikenteen lippujärjestelmien yhteentoimivuus on ollut vuosikymmeniä yksi joukkoliikenteen keskeisiä tavoitteita. Matkustajan tulisi voida matkustaa helposti yhdellä lipulla liikennemuodosta, liikkumispalvelun tuotantotavasta tai tilaajasta riippumatta.

Suuret kaupunkiseudut ovat kehittäneet omilla alueillaan eri liikennemuotoja integroivia lippu- ja maksujärjestelmiä. 22 joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaista ovat perustaneet yhteisen lippu- ja maksujärjestelmän (Waltti-järjestelmä). Markkinaehtoiset toimijat (mm. Matkahuolto) ovat myös osaltaan huolehtineet yhteentoimivuudesta monella seudulla ja kaukoliikenteessä valtakunnallisesti.

¹³ <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/ohjelmat/smart-mobility-finland>

¹⁴ <https://www.dimecc.com/vamos-vie-autonomisen-liikkuvuuden-ja-alykkaiden-tilojen-teknologiat-kansainvalisille-markkinoille/>

¹⁵ Liikenne- ja viestintäviraston [sivuilla](#) on lisätietoja haettavista liikenteen valtionavustuksista.

¹⁶ Lisätietoja Matkahuollon [sivuilta](#). Myös VR:n VR Matkalla –sovelluksesta voi hankkia paikallisliikenteen lippuja junalipun oston yhteydessä. Lisätietoja VR:n [sivuilta](#).

¹⁷ Julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla, osoitteessa:

<https://tieto.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelmasta>

¹⁸ <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/lippu-maksu-ja-infojarjestelmat>

Liikennepalvelulaki velvoittaa toimijoita yhteistyöhön teknisen yhteentoimivuuden edistämiseksi. Lisäksi laki edellyttää viranomaisia hankkimaan ns. tunnistepohjaisia lippu- ja maksujärjestelmiä, joissa matkustus- ja matkustusoikeustiedot tallennetaan taustajärjestelmään (ei fyysiselle matkakortille). Matkustustietojen käsittely tapahtuu yksilöivien tunnisteen avulla, jolloin myös eri järjestelmien välisen yhteentoimivuuden rakentaminen on huomattavasti helpompaa. Matkustusoikeus on oltava todennettavissa sähköisen viestintäverkon avulla taustajärjestelmästä. Tavoitteena on muun muassa joukkoliikennematkustuksen sujuvoittaminen, uusien palveluiden kehittäminen ja järjestelmien ylläpidon tehostaminen.

Tunnistepohjaisuus on ottanut harppauksia viimeisen vuoden aikana ja toteutuksia on nyt laajasti ympäri Suomea. Valtaosa kaupunkiseuduista ja Matkahuolto ovat siirtyneet tunnistepohjaisuuteen vuoden 2021 aikana. Näillä näkymin kaikki sopimusliikenne on tunnistepohjaisuuden piirissä vuoteen 2024 mennessä. Tunnistepohjaisuuteen siirtymistä rytmittää joukkoliikenneviranomaisten kilpailutusten aikataulut ja ajoneuvolaitteiden saatavuus. Laiteinvestoinnit kohdistuvat usein liikennöitsijöille, jotka tekevät tarvittavat laitehankinnat ja sovelluspäivitykset kilpailutusasiakirjojen mukaisesti. Kaupunkiviranomaiset kustantavat muut lippu- ja maksujärjestelmäkustannukset kilpailuttamassaan liikenteessä.

Lainsäädännössä on veloitteita teknisen yhteentoimivuuden toteuttamiseen, mutta markkinaehtoista toimijaa ei voida velvoittaa lippujen yhteentoimivuuteen muiden toimijoiden liikenteessä, koska elinkeinonvapauteen perustuen toimijalla on oikeus päättää omien lipputuotteidensa hinnoista ja siitä, mitkä lipputuotteet hyväksyy omassa liikenteessään. Myöskään joukkoliikenneviranomaisilla ei ole velvollisuutta hyväksyä markkinaehtoisten toimijoiden lipputuotteita, vaan asiasta pitää sopia.

Paikallisia ratkaisuja asian korjaamiseksi on pyritty toteuttamaan kunta- ja yhteysvälikohtaisilla lipputuotteilla. Liikennepalvelulain kertalipun myyntirajapinnan avaamis- ja puolesta-asiointiveloitteiden myötä on mahdollistunut eri liikennemuotoja yhdistävien matkaketjujen myynti satunnaismatkailijan käyttöön. Hyvinä esimerkkeinä toimivat Matkahuollon ja Perille.fi:n matkaketjuja mahdollistavat palvelut.

Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten (TVV) osalta kertalippurajapintoja on avattu kattavasti. Joissakin tapauksissa rajapintoja ei kuitenkaan ole otettu tuotantokäyttöön, koska lippujen jälleenmyynnille ei ole kysyntää.

Mobiilisti matkojen ostaminen on useimmilla kaupunkialueilla mahdollista. ELY-liikenteessä mobiilimaksaminen riippuu liikennöitsijästä. Kaikissa mobiilimatkoissa on mahdollista ostaa kertalippuja ja suurissa kaupungeissa myös kausituotteita. Myös keskisuurten ja pienten kaupunkien mobiililipputuotteiden valikoiman laajentaminen on käynnissä. Yhden viranomaisen alueella voi olla tilanne, jossa voi ostaa mobiililippuja useista eri kanavista. Myös Matkahuollon mobiililippukaupan kautta voi hankkia useamman kaupunkialueen lipputuotteita.

Mobiililipun suosiosta kertoo muun muassa se, että HSL-alueella noin 42 % kokonaislipputuloista tuli mobiililipun kautta ja Tampereen Nysse-alueella kertalipuista mobiililippujen osuus oli noin 69 % (tilanne kesällä 2021). Käteismaksaminen liikennevälineissä on vähitellen poistumassa.

Mobiilisovelluksissa on mahdollista saada tietoja reitti- ja aikataulusuunnitelmien lisäksi häiriötilanteista, liikennevälineiden reaaliaikaisesta sijainnista ja matkan hinnasta. Myös matkustusoikeuden hankkiminen ja osoittaminen on liitetty mobiilisovelluksiin useilla alueilla. Kävely ja pyöräily tuodaan reittioppaissa näkyvästi esille, joko matkan osana tai jopa vaihtoehtona koko matkan kuluttavaksi. Samoin tietoa liityntäpysäköinnistä pyritään lisäämään reittioppaisiin.

MaaS-palvelut

MaaS-palvelujen tilannekuva on päivitetty 10.10.2022. MaaS-palveluihin kuuluvat muun muassa kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat, yhteiskäyttöautot, taksit ja joukkoliikenne. MaaS-palvelu voi tarjota sekä liput, että reittisuunnittelun joko yksittäisille matkaketjuille, tai kuukausiveloituksena.

Tilannekuvassa¹⁹ todetaan muun muassa seuraavaa:

MaaS Global Oy:n Whim-palvelu julkaistiin 2017 ja sitä voidaan pitää maailman ensimmäisenä MaaS-palveluna. Se on esimerkki välitys- ja yhdistämispalvelusta, joka ei itse tuota kuljetuspalvelua. Whim-palvelu toimii tällä hetkellä Suomessa Helsingissä sekä Turussa ja Suomen lisäksi muun muassa Belgiassa, Itävallassa, Sveitsissä, sekä Japanissa. Esimerkkinä taas reittisuunnittelun ja liikkumispalvelun tarjoamisen yhdistämisestä on pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen HSL sovellus, Tampereen joukkoliikenteen Nysse Mobiili, Matkahuollon Reitit & Liput -sovellus, Perille.fi. Uusia palveluita kehitetään jatkuvasti ja useat pitkäaikaiset liikenteen toimijat asemoivat itseään uudelleen.

Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoittautunut noin 60 välitys- ja yhdistämispalvelua Suomessa tarjoavaa toimijaa, joista arviolta 7 tarjoaa laajemmin MaaS-palveluita ja arviolta 55 on taksivälityspalveluita.

Yhdistämispalveluiden piirissä olevat toimijat ovat osa liikennemarkkinoiden henkilöliikennettä. Henkilöliikenteen liikevaihdon osuus liikennemarkkinoista oli vuonna 2020 noin 5,3 miljardia euroa ja noin 8,5% markkinoiden kokonaisliikevaihdosta. Yhdistämis- ja välityspalveluiden määrä on noussut noin kolmestakymmenestä kuuteenkymmeneen vuosina 2018-2021 (Traficom).

Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautapalveluiden tarjonta, kysyntä ja markkinatilanne

Sähköpotkulautojen tilannekuva on päivitetty 13.10.2022 ja tiedot on kerätty sähköpotkulautapalveluja tarjoavilta yrityksiltä koskien vuosia 2020 ja 2021.

¹⁹ <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maas-palvelut>

Tilannekuvassa²⁰ todetaan seuraavaa:

Suomessa ensimmäiset yritysten tarjoamat sähköpotkulautapalvelut käynnistyivät keväällä 2019, jolloin TIER ja Voi laajensivat toimintaansa Helsinkiin ja hieman myöhemmin myös Tampereelle ja Turkuun. Lisäksi Helsingissä markkinoille tuli myös muita palveluntarjoajia. Myös HSL toteutti Vuosaassa oman pilottihankkeensa, jonka toiminta perustui kaupunkipyöräjärjestelmän tapaan kiinteisiin asemiin.

Vuonna 2020 sähköpotkulautapalveluita tarjoavista toimijoista muutama poistui Suomen markkinoilta, mutta samaan aikaan palvelut laajenivat myös Espooseen, Jyväskylään ja Vaasaan. Vuonna 2021 sähköpotkulautayrityksiä tuli lisää Suomen markkinoille ja palvelut laajenivat edelleen uusiin kaupunkeihin. Vuonna 2022 toimijoiden määrä ja laajentuminen uusiin kaupunkeihin näyttää jatkuvan ja toiminta kattaa lähes kaikki suuret ja keskisuuret kaupungit.

Lisääntynyt tarjonta on näkynyt myös erityisesti yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen määrässä, joita oli vuonna 2021 tarjolla jo 34 000 eli miltei kolminkertainen määrä vuoteen 2020 verrattuna. Määrä on lisääntynyt myös vuonna 2022, ja esimerkiksi Helsingissä oli kaupungin mukaan kesällä enimmillään 18 000 sähköpotkulautaa eli noin kaksinkertainen määrä vuoteen 2021 verrattuna. Myös keskimääräinen sähköpotkulautojen käyttöaste on kasvanut. Vuonna 2021 matkoja per sähköpotkulauta tehtiin keskimäärin noin 330 kun vuonna 2020 matkoja tehtiin keskimäärin 312 per lauta.

3 Muut sektorikohtaiset vaikutukset

Laajaan joukkoon liikenteen toimijoita soveltuva ja myös useampaan viranomaiseen vaikuttava liikennepalvelulaki on jälkiarvioinnin perusteella vaikuttanut eri toimijoihin vaihtelevasti ja lain koettu vaikutuksellisuus vaikuttaa olevan vahvasti vastaajakohtaista.²¹ Lain kokonaisvaikutus liikennealaan ja alan toimijoihin on ollut pitkälti laadullinen, sillä yksittäisiä sektorikohtaisia vaikutuksia lukuun ottamatta määrällisiä vaikutuksia on havaittavissa vielä vähän. Laadulliset vaikutukset näkyvät muun muassa niin, että laki on vaatinut toimijoilta uudenlaista suhtautumista ja lähestymistapaa toimintaansa ja sen kehittämiseen.²²

3.1 Vaikutukset linja-autoliikenteeseen

Liikennepalvelulain jälkiarviointiraportissa tunnistetut suurimmat vaikutukset linja-autoliikenteeseen liittyivät reittiliikennelupien poistumiseen sekä tietosääntelyyn, kuten lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuteen.²³

Reittiliikennemarkkinat oli jo avattu kilpailulle vuonna 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain ja EU:n palvelusopimusasetuksen myötä. Liikennepalvelulaissa

²⁰ <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yhteiskayttoisten-sahkopotkulautapalveluiden-tarjonta-kysynta-ja-markkinatilanne>

²¹ Jälkiarviointiraportti s. 64

²² Jälkiarviointiraportti s. 66

²³ Jälkiarviointiraportti s. 76

myöhemmin tavoiteltuja kilpailun avaamisen tavoitteita oli siten linja-autoliikenteessä jo toteutettu.²⁴

Jälkiarviointiraportin perusteella sääntelyn keventäminen ja rajapintojen avaaminen koetaan alalla laajalti vaikuttavina toimenpiteinä²⁵, mutta määrällisten muutosten toteaminen on haastavaa koronan aiheuttamien vaikutusten vuoksi.

Matkaketjuja, liikkumispalveluiden digitalisaation edistämistä ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta on käsitelty yllä jaksossa 2.

3.1.1 Jälkiarvioinnissa luodussa vaikutusketjussa²⁶ huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset ja niiden toteutumisesta jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot

Alla olevaan taulukkoon on tiivistetty ulkopuolisessa jälkiarviointiraportissa tehtyjä arvioita ja havaintoja, kyse ei ole ministeriön johtopäätöksistä. Taulukossa on huomioitu ne vaikutukset, jotka jälkiarviointiraportissa luotuun vaikutusketjuun on raportissa sisällytetty. Taulukossa on myös pyritty tuomaan esille, jos tiettyjä vaikutuksia ei ole jälkiarviointiraportissa arvioitu, vaikka ne vaikutusketjussa huomioitu. Julkaistusta jälkiarviointiraportista löytyy yksityiskohtaisempia tietoja siitä, mihin tietoihin jälkiarviointiraportin arviot ja havainnot perustuvat.

Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ²⁷
Viranomaisten työ vähenee	Tilastoaineistoa tai erillistutkimusta työmäärästä tai sen muutoksesta ei ole saatavilla. Kyselyssä ja haastatteluissa annettujen vastausten perusteella reittiliikennelupahakemusten poistuminen vaikuttaisi vähentäneen valtion viranomaisten ja ELY-keskusten työtä, mutta julkisen liikenteen ja markkinaehtoisen toiminnan yhteensovittamisen koetaan vaativan paikallisviranomaisilta aiempaa enemmän työtä.
Yritysten toimintamahdollisuudet paranevat	Reittiliikennelupien poistumiseen jälkiarviointikyselyssä suhtauduttiin pääasiassa positiivisesti. Toimialan kannattavuus ja vakavaraisuus ovat kahtia jakautuneita, osalla toimijoista tunnusluvut ovat hyvät, mutta lähes puolella yrityksistä tilanne on heikompi. Kyselytutkimuksessa kannattavuuden heikentyminen nousi isoimmaksi pettymyksen aiheeksi. Sen taustasyyt kertovat myös toimijoiden jakautumisesta, sillä kannattavuuden heikentymiseen

²⁴ Jälkiarviointiraportti s. 165

²⁵ Jälkiarviointiraportti s. 82

²⁶ Jälkiarviointiraportin kuvio 31 s. 81

²⁷ Huomioitu erityisesti jälkiarviointiraportin jakso 5.2, ss. 76-87 sekä johtopäätökset s. 165.

<p>Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset</p>	<p>Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta²⁷</p>
	<p>liittyvinä tekijöinä mainittiin esimerkiksi julkiset kilpailutukset ja liikenteen keskittyminen kaupunkiseuduille.</p> <p>Työpajakeskusteluissa alan perinteiset toimijat eivät nähneet liikennepalvelulain vaikuttaneen merkittävästi yritysten toimintamahdollisuuksiin. Lain koetaan jäykistäneen systeemejä vaikeuttaen yksilöllistä kehitystä alalla, mutta tästä ei jälkiarviointiraportissa esitetä konkreettisia esimerkkejä. Sääntelymuutosten koettiin painottavan uusien kaupallisten innovaatioiden näkökulmaa ja keskittyvän potentiaalsiin uusiin toimijoihin. Uudempia toimijoita ei työpajoihin tavoitettu, joten toimintamahdollisuuksien arvioinnin näkökulma on hieman puutteellinen.</p> <p>Toisaalta työpajaosallistujia laajemmalle joukolle tehdyssä kyselyssä positiivisena nousi esille digitalisaation ja palveluiden kehittämisen edistämisen aihealue, kuten lippurajapintojen avaaminen, järjestelmien kehittymisen vauhdittuminen ja lippuyhteistyön syveneminen valtionyhtiöiden (esim. VR) ja yksityisten yritysten välillä. Samoihin asioihin liittyi kuitenkin myös haasteita, kuten puolesta-asiointiin liittyvät kysymykset ja lippujärjestelmien yhteentoimivuus.</p>
<p>Markkinaehtoinen liikenne lisääntyy</p>	<p>Liikennepalvelulailla ei etukäteen arvioitu olevan merkittäviä lyhyen aikavälin vaikutuksia linja-autoliikenteen palvelujen kysyntään tai tarjontaan, vaan joukkoliikenteen suosion arvioitiin kasvavan liikenteen palveluistumisen myötä ja luovan enemmän edellytyksiä myös markkinaehtoisille joukkoliikennepalveluille. Toistaiseksi markkinaehtoisen liikenteen määrä ei vaikuta kasvaneen, mutta osa toimijoista näkee mahdollisuuden kilpailun lisääntymiseen. Toisaalta markkinaehtoinen reittiliikenne koetaan osin kannattamattomaksi ja yhtenä syynä toimijat pitävät sitä, että markkinaehtoinen liikenne paikoin kilpailee viranomaisten järjestämän liikenteen kanssa.</p> <p>Jälkiarvioinnissa markkinaehtoisen liikenteen määrän kehitystä on pyritty arvioimaan välillisesti yritysten määrän ja liikevaihdon kasvun kautta. Linja-autoliikennettä harjoittavien yritysten määrä on tilastotietojen perusteella laskenut. Myös linja-autoliikenteen liikevaihto on ollut laskusuunnassa liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Liikevaihdon kehittymiseen vaikuttivat voimakkaasti koronapandemian liikkumisrajoitukset. Liikevaihto oli kuitenkin laskusuunnassa jo vuosien 2018-2019 välillä, vaikka samaan aikaan matkustajamäärät kasvoivat.</p> <p>Kyselyvastauksissa arvioitiin, että toiminta on lisääntynyt ennestään suosituilla reiteillä ja vähentynyt monilla muilla alueilla.</p>

Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ²⁷
Reittimuutosten toteuttaminen helpottuu	Reittiliikenneluvista luopuminen on mahdollistanut nopeammalla tahdilla tehtävät reittimuutokset.
Kutsujoukkoliikenteen tarjonta lisääntyy	Kutsujoukkoliikenneyritysten määrästä ei ole saatavilla tarkkoja tietoja. Kutsujoukkoliikennetyyppisten liikkumispalvelujen syntyemiselle on aiempaa paremmat edellytykset, mutta kyselyvastauksissa arvioitiin, ettei niitä ole vielä merkittävästi kehittynyt.
Kaluston käyttö tehostuu	Kaluston käytön tehostumisesta ei ole vahvaa näyttöä, sillä kaluston käyttöasteesta ei ollut saatavilla tilastoaineistoa ja kyselyvastauksista ei muodostunut asiaan selkeää kantaa.
Yritykset monipuolistuvat	Jälkiarvioinnissa ei löydetty yritysten monipuolistumisesta selkeää näyttöä. Esimerkiksi liikennekäyttöön rekisteröityjen pienten 10-14- ja 15-17 -paikkaisten linja-autojen määrä ei ole lisääntynyt, vaan jo ennen liikennepalvelulain voimaantuloa alkanut laskusuunta on jatkunut.
Asiakastyytyväisyys ei huonone	Liikenne- ja viestintäviraston tyytyväisyystutkimusten perusteella pitkän matkan (yli 100 km) linja-autoliikenteessä asiakastyytyväisyys on säilynyt hyvällä tasolla. Tyytyväisyys lippujen hintoihin on ollut selkeän nousujohteista vuosien 2015-2019 välillä, kun hinnat kilpailun vapautumisen myötä merkittävästi laskivat. Arviot tyytyväisyydestä lippujen hintoihin ja tiedon saamisesta yhteyksistä, aikatauluista ja hinnoista ovat hiukan laskeneet vuoden 2019 jälkeen.
Liikennejärjestelmän käsittely kokonaisuutena paranee	Näitä vaikutuksia ei ole jälkiarvioinnin yhteydessä selvitetty linja-autoliikenteen näkökulmasta. Alan toimijoiden vastauksissa lain vaikutuksia on arvioitu nykyisen linja-autoliikenteen näkökulmasta. Kyselyvastauksissa arvioitiin, että reittiliikennelupien poistaminen on heikentänyt mahdollisuuksia kerätä laadullista ja määrällistä tietoa toimialan kehityksestä sekä tietoa siitä, missä palveluja on, missä niitä lakkaa ja miten ne muuttuvat. Kyselyissä ja haastatteluissa nousi myös esille, että uudistuksen myötä vastuu reitti- ja aikataulutietojen kokoamisvastuista on epäselvä eikä Suomessa ole kattavaa reitti- ja aikataulukuvausta.

3.1.2 Täydentäviä huomioita jälkiarviointiraportissa arvioituihin vaikutuksiin

Jälkiarviointiraportin mukaan liikennepalvelulailla ei ollut kovin merkittäviä vaikutuksia linja-autoliikenteeseen, koska merkittäviä muutoksia markkinoiden toiminnassa oli jo tapahtunut joukkoliikennelain hyväksymisen myötä.

Reittiliikennemarkkinat vapautettiin kilpailulle vaiheittain pitkän siirtymäajan puitteissa. Siirtymäaika päättyi 2.12.2019. Sen jälkeen linja-autoliikenteen palvelut ovat olleet joko markkinaehtoisia tai yhteiskunnan tukemia markkinaehtoista liikennettä täydentäviä palveluja, jotka on hankittu palvelusopimusasetuksen mukaisesti, pääasiassa kilpailuttamalla.

Liikennepalvelulaissa määritelty toimivaltainen viranomainen voi päättää järjestää oman toimivalta-alueensa julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja myös päättää valitulle liikenteen harjoittajalle myönnettävästä yksinoikeudesta. Tästä syystä kaupunkien sisäinen linja-autoliikenne on edelleen yleisesti, kulloinkin kilpailutetun sopimuskauden ajan, suojattu yksinoikeudella. Vaikka toimivaltaisten viranomaisten palvelusopimusasetuksen mukaisesti myöntämät yksinoikeudet ovat sallittuja, niillä saatetaan samalla sulkea markkinoita muilta toimijoilta, mikä voi hidastaa markkinaehtoisten palveluiden syntymistä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) on selvittänyt linja-autoliikenteen kilpailun vapautumisen vaikutuksia kaukoliikenteessä.²⁸ Selvityksen mukaan linja-autojen kaukoliikenteen kilpailun vapautuminen johti merkittäviin hinnan alennuksiin sekä linja-autoliikenteessä että kaukojunaliikenteessä. Kuluttajat ovat myös käyttäneet enemmän raide- ja linja-autoliikenteen palveluja kilpailun vapautumisen jälkeen. Kilpailun avautumista joukkoliikennelain siirtymäaikana hidasti KKV:n selvityksen mukaan linja-autojen kaukoliikenteessä toiminut kartelli, jossa alan keskeiset toimijat pyrkivät estämään markkinoiden avautumista ja uusien kilpailijoiden markkinoille tuloa.

Joukkoliikennelain hallituksen esityksen (HE 110/2009) mukaan uudistuksen tavoitteena oli joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen niin, että ihmisten käytettävissä olisi välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut koko maassa. Toisena tavoitteena oli saada palvelutaso niin korkeaksi, että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi.

Liikennepalvelulain jälkiarvioinnissa linja-autoliikenteestä esille nousseet havainnot vaikuttavat olevan pitkälti joukkoliikennelain vaikutusten arvioinnissa ennakoitun mukaisia. Joukkoliikennelain hallituksen esityksen vaikutuksista teetettiin aikanaan ministeriön ulkopuolinen vaikutusarviointi, jota hyödynnettiin hallituksen esityksen vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusarvioinnin pohjalta hallituksen esityksessä todettiin, että merkittävimmät joukkoliikennelain taloudelliset vaikutukset eivät johdu kansallisesta laista, vaan palvelusopimusasetuksesta, joka määrittelee, miten linja-autoliikenteelle voidaan maksaa julkista tukea. Reittiverkoston arvioitiin tihenevän kaupunkiseuduilla, ja muilla vilkkaan kysynnän alueilla sekä pikavuoroliikenteessä. Reittiverkoston harventumista maaseudulla pidettiin mahdollisena. Hintojen ennakoitiin yleisesti laskevan, mutta osalla reiteistä myös hintojen nousu olisi mahdollista. Hallituksen

²⁸ Kilpailu- ja kuluttajaviraston tutkimusraportti 6/2022 <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2022-06-tutkimusraportteja-raideliikenneselvitys.pdf>

esityksessä todettiin, että lippuhintojen laskun myötä toimialan liikevaihto voisi laskea ja yritysten kannattavuus heikentyä. Uudistuksen hyötyjiksi arvioitiin yritykset, jotka kykenisivät menestyksellisesti toimimaan markkinaehtoisissa olosuhteissa.

Jälkiarviointiraportissa on todettu, että kutsupohjaista joukkoliikennettä ei ole vielä merkittävästi kehitetty. Liikenne- ja viestintäministeriön saamien tietojen mukaan yksi kutsujoukkoliikenteen edistämisen keskeinen haaste on, onko sitä mahdollista jollakin aikavälillä tuottaa markkinaehtoisesti tai kohtuullisella tukitasolla. Mamba-selvityksen mukaan perinteisellä tavalla järjestetyllä kutsuohjatuilla liikenteellä pystytään tuottamaan minimitaso-asiointia rajalliselle käyttäjäryhmälle. Palvelupäivien tai alueiden laajentaminen voi olla kallista, sillä asiakkailta perittävän rahoituksen osuus on yleensä ohut. Suomessa on toiminnassa palveluliikenteitä, joiden julkinen rahoitustaso on 24 €/asiakas.²⁹ Korkea kustannustaso tarkoittaa sitä, että palvelua voidaan perinteisellä tavalla yleensä tarjota vain rajallisesti. Laajemman käyttäjäjoukon kiinnostus käyttää kutsukyytipalvelua vaatii kuitenkin palvelulta esimerkiksi ajallisesti tiettyä vähimmäislaajuutta. Kutsukyytipalvelujen laajentaminen taloudellisesti kestäväällä tavalla edellyttää niiden toteuttamistavan kehittämistä. Palvelun kustannuksiin vaikuttavat esimerkiksi henkilötyötä vaativat vaiheet, kuten kyydin tilaaminen puhelimitse.

Digitalisaation ja liikennepalvelulain avaamia mahdollisuuksia järjestää liikennepalveluja joustavammin on tuotu käytäntöön erityisesti monissa kokeiluhankkeissa. Esimerkiksi Sitran rahoittamassa Alueellisten Liikkumispalveluiden Integroitu Operointi (ALPIO) -hankkeessa³⁰ (2018-2019) toteutettiin erilaisia alueellisia liikkumiskokeiluja, joissa hyödynnettiin kutsuohjautuvaa liikennettä ja yhdisteltiin eri käyttäjäryhmiä ja kuljetuksia digitaalisten järjestelmien avulla. Maaseudun kuljetusten ja liikenteen digiboksi -hankkeessa³¹ (2018–2021) on koottu tietoa maaseudun liikennepalvelujen kehittämiseen liittyvistä uusista toimintamalleista, kokeiluista ja hankkeista.

3.2 Vaikutukset tieliikenteen tavarankuljetukseen

Jälkiarviointiraportin mukaan liikennepalvelulain ei ole ollut raskaan tavaraliikenteen toimijoiden näkökulmasta kovinkaan suurta merkitystä tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiin, joihin vaikuttavat eniten EU-sääntely ja muutokset globaaleissa toimitusketjuissa.³²

3.2.1 Jälkiarvioinnissa luodussa vaikutusketjussa³³ huomioitujen liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset ja niiden toteutumisesta jälkiarvioinnissa esitetyt arviot

Alla olevaan taulukkoon on tiivistetty ulkopuolisessa jälkiarviointiraportissa tehtyjä arvioita ja havaintoja, kyse ei ole ministeriön johtopäätöksistä. Taulukossa on huomioitu ne vaikutukset, jotka jälkiarviointiraportissa luotuun vaikutusketjuun on raportissa sisällytetty. Taulukossa on myös pyritty tuomaan esille, jos tiettyjä vaikutuksia ei ole jälkiarviointiraportissa arvioitu, vaikka ne on vaikutusketjussa huomioitu. Julkaistusta jälkiarviointiraportista löytyy yksityiskohtaisempia tietoja siitä, mihin tietoihin jälkiarviointiraportin arviot ja havainnot perustuvat.

²⁹ Mamba-selvitys 2018 s. 11 https://epliitto.fi/wp-content/uploads/2020/12/MAMBA_kuljetuskehittamissuunnitelma_02112018_S.pdf

³⁰ Lisätietoa Sitran sivuilta <https://www.sitra.fi/hankkeet/julkiset-ja-yksityiset-liikkumispalvelut-samalle-tarjottimelle/>

³¹ Lisätietoa hankkeen sivuilta <https://projectsites.vtt.fi/sites/maasdigiboksi/index.html>.

³² Jälkiarviointiraportti s. 67

³³ Jälkiarviointiraportin kuvio 24 s. 71

Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ³⁴
Viranomaisten kyky käsitellä liikennejärjestelmää kokonaisuutena paranee	Näitä vaikutuksia ei ole jälkiarvioinnin yhteydessä selvitetty tavaraliikenteen näkökulmasta. Alan toimijoiden antamissa vastauksissa lain vaikutuksia on arvioitu puhtaasti tavaraliikenteen ja usein vielä vain raskaan tavaraliikenteen näkökulmasta.
Alalle tulon kynnyks madaltuu	Kyselyvastausten perusteella lupavaatimuksen poistaminen pakettiautotyypiselle keveämmälle kalustolle (alle 3,5 tonnia) on madaltanut alalle tulon kynnyksiä ja liikennepalvelulain arvioitiin myös yleisesti tehneen alalle tulosta helpompaa. Tämän arvioitiin myös heikentäneen kannattavuutta.
Kuljetusten hinnat alenevat	Tilastotietoa kuljetusten hintojen kehityksestä ei ollut saatavilla. Kyselytutkimuksessa ei tunnistettu, että liikennepalvelulaki olisi alentanut kuljetusten hintoja.
Pakettiautolla tehtävät kuljetukset lisääntyvät	Jälkiarvioinnissa ei ole ollut käytettävissä täsmällistä tilastotietoa pakettiautoilla tavarankuljetusta tarjoavien yritysten määrästä ja sen kehityksestä. Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen pakettiautojen määrä ja prosentuaalinen osuus kaikista liikennekäytössä olevista pakettiautoista on kasvanut, mutta kasvu on alkanut jo ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Tieliikenteen tavarankuljetusta harjoittavien yritysten määrä on laskenut viime vuosina, kun taas muuttopalveluita ja muuta posti-, jakelu- ja kuriiritoimintaa harjoittavien yritysten määrä on kasvanut. Liikennepalvelulain vaikutusta tähän kehitykseen on vaikea arvioida. Lupavaatimuksen poistaminen on kuitenkin parantanut muuttopalveluyritysten tai muiden posti-, jakelu- ja kuriiritoimintaa harjoittavien yritysten toimintaedellytyksiä, samoin pakettiautoilla tehtävä ammattimainen kuljetus on helpottunut. Kotiinkuljetuspalvelujen kysynnän kasvu viime vuosina luultavasti selittää osaltaan muuta posti-, jakelu- ja kuriiritoiminnan kasvua.
Kaluston käyttö tehostuu	Kyselyvastauksissa ei tunnistettu, että liikennepalvelulaki olisi tehostanut kaluston käyttöä.

³⁴ Huomioitu erityisesti jälkiarviointiraportin jakso 5.1, ss. 67-76 sekä johtopäätökset ss 164-165.

3.3 Vaikutukset taksiliikenteeseen

Jälkiarvointiraportin perusteella liikennepalvelulain voimaantulo vaikutti ehkä eniten taksiliikenteeseen, vaikka kyse oli liikennealaa laajalti koskevasta uudistuksesta. Vaikutukset taksiliikenteeseen ovat raportin mukaan kohdistuneet ainakin hintatasoon, saatavuuteen, kilpailuun ja viranomaistoimintaan.

3.3.1 Jälkiarvioinnissa luodussa vaikutusketjussa³⁵ huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset ja niiden toteutumisesta jälkiarvioinnissa esitetyt arviot

Alla olevaan taulukkoon on tiivistetty ulkopuolisessa jälkiarvointiraportissa tehtyjä arvioita ja havaintoja, kyse ei ole ministeriön johtopäätöksistä. Taulukossa on huomioitu ne vaikutukset, jotka jälkiarvointiraportissa luotuaan vaikutusketjuun on raportissa sisällytetty. Taulukossa on myös pyritty tuomaan esille, jos tiettyjä vaikutuksia ei ole jälkiarvointiraportissa arvioitu, vaikka ne on vaikutusketjussa huomioitu. Julkaistusta jälkiarvointiraportista löytyy yksityiskohtaisempia tietoja siitä, mihin tietoihin jälkiarvointiraportin arviot ja havainnot perustuvat.

Jälkiarvointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarvointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ³⁶
Kilpailu liikenteessä lisääntyy	Hinta- ja määrä sääntelyn poistuminen ei ole vain lisännyt kilpailua, vaan on ensimmäisen kerran luonut varsinaisen kilpailutilanteen taksialalla.
Alalle tulee uusia yrityksiä	<p>Vuosina 2010–2018 luvanhaltijoiden määrä oli hitaasti laskeva. Lain voimaantulon jälkeen taksiliikennelupien määrä on kasvanut, mikä indikoi uusien yritysten tuloa alalle. Uusia luvanhaltijoita on todennäköisesti tullut jopa uusien taksiliikennelupien määrää enemmän, koska osa ns. vanhoista luvanhaltijoista on lopettanut taksitoiminnan.</p> <p>Taksiliikennelupien määrä vaihtelee vuosittain jonkin verran, mutta näyttäisi jääneen pysyvästi korkeammalle tasolle kuin ennen liikennepalvelulakia. Uusista luvista merkittävä osa on myönnetty pääkaupunkiseudulle, missä myös luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen autojen määrä kasvoi lain voimaantulon jälkeen eniten.</p> <p>Lain voimaantulon jälkeen myönnettyjä taksiliikennelupia on myös peruttu huomattavia määriä muun muassa taksisääntelyn korjaussarjassa lisättyjen y-tunnus- ja koulutusvaatimusten täyttymättä jäämisen vuoksi.</p>

³⁵ Jälkiarvointiraportin kuvio 36 s. 98

³⁶ Huomioitu erityisesti jälkiarvointiraportin jakso 5.3, ss. 87-108 sekä johtopäätökset ss. 165-168.

Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioituid liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ³⁶
	Taksiliikennelupa ei edellytä taksitoiminnan harjoittamista, joten luvanhaltijoiden määrä ei suoraan kerro taksitoimintaa aidosti harjoittavien yritysten määrää.
Yritysten toimintakonseptit monipuolistuvat	Kyselyn perusteella osa taksiyrityksistä kokee liikennepalvelulain parantaneen toimintaedellytyksiä ja vähän isompi osa kokee lain mahdollistaneen asiakkaille uusia palveluja. Suoraa johtopäätöstä toimintakonseptien monipuolistumisesta ei kuitenkaan voi tällä perusteella tehdä.
Kilpailu välitystoiminnassa lisääntyy	Liikkumispalvelukatalogiin tieliikenteen välityspalvelun tarjoajaksi rekisteröityjen yritysten määrä on moninkertaistunut vuodesta 2018 vuoteen 2022. Tiedossa ei kuitenkaan ole, kuinka moni näistä tosiasiaassa toimii aktiivisesti taksipalvelujen välittäjänä. Kilpailun lisääntymistä välitystoiminnassa indikoivat Kelan järjestämien sairausvakuutuslain nojalla korvattavien kuljetusten kilpailutukset, joissa on viime aikoina saatu useampia hyväksyttäviä tarjouksia.
Yritysten kasvamahdollisuudet paranevat	Puhtaasti mahdollisuuksien näkökulmasta lupien määrä sääntelyn poistaminen on luonut edellytykset taksiyritysten kasvulle. Jälkiarvioinnissa suoritetussa kyselyssä lain luomat kasvamahdollisuudet jäivät sivurooliin etenkin pienempien taksiyritysten kohdalla. Yritysten vastauksissa korostui kokemus oman yrityksen negatiiviseksi koetusta kasvu- ja kannattavuuskehityksestä lain muutoksen jälkeen. Kasvamahdollisuuksia ei vastauksissa pidetty merkityksellisenä, jos aiemmin säännellyssä ympäristössä harjoitettu taksitoiminta muuttui olennaisesti vähemmän kannattavaksi joko kilpailun lisääntymisen tai muiden syiden vuoksi. Koronapandemialla oli tarkastelujaksolla merkittävä vaikutus taksiyritysten liikevaihdon kehittymiseen, sillä taksipalvelujen kysyntä väheni korttimaksudatan perusteella vuonna 2020 jopa 70% edelliseen vuoteen nähden. Maaseudun taksiyritysten liikevaihdosta markkinaehtoisten palvelujen kysynnän osuus voi olla vain joitakin prosentteja, jolloin liikevaihto syntyy pitkälti

Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ³⁶
	välityskeskukseen tarjoamalla hinnoilla ajettavista julkisesti tuetuista kyydeistä.
Muutokset taksien saatavuudessa - Taksipalvelujen saatavuus ruuhka-aikoina paranee, saatavuus katvealueilla voi parantua alhaisemman kysynnän alueilla osa-aikaisen taksitoiminnan myötä tai yhdistettynä muuhun taksitoimintaan.	<p>Liikenne- ja viestintävirasto julkaissee tarkempia tietoja taksipalvelujen ajallisen ja alueellisen saatavuuden nykytilasta ensimmäisen markkinaseurannan tulosten perusteella vuoden 2022 loppupuolella. Määrällistä tietoa saatavuudesta ei ole jälkiarvioinnissa ollut käytettävissä.</p> <p>Taksiliikennelupien määrän, luvanvaraiseksi rekisteröityjen autojen määrän ja lisääntyneeksi koetun kilpailun perusteella taksipalvelujen tarjonta kokonaisuudessaan on todennäköisesti lisääntynyt.</p> <p>Lain muutoksen jälkeen tehtyjen kyselytutkimusten perusteella valtaosa vastaajista kokee taksien saatavuuden pysyneen ennallaan tai parantuneen, isommissa kunnissa tyytyväisyys vaikuttaa olevan suurempaa kuin pienemmissä kunnissa. Tavoite saatavuuden paranemisesta on saavutettu suurimmissa keskuksissa. Aikaperusteen mukaanotto hinnoitteluun ja kohonneet hinnat ovat saattaneet tarjota tarvittavan kannustimen tarjonnan lisäykselle varsinkin ruuhkaisessa liikenteessä.</p> <p>Samaan aikaan myös taksipalvelujen saatavuuteen tyytymättömien osuus kyselytutkimuksissa vaikuttaisi kasvaneen erityisesti haja-asutusalueilla ja siellä tyytymättömyys saatavuuteen kohdistuu erityisesti ilta- ja yöaikaan ja viikonloppuihin. Jälkiarviointiin liittyneissä haastatteluissa saatavuuden heikentymisen uskottiin yleisesti liittyvän taksien asemapaikka- ja päivystysvelvollisuuden päättymiseen.</p> <p>Jälkiarvioinnissa on noussut esiin myös julkisesti tuettujen kyytien, kuten Kela-kyytien ja vammaispalvelukyytien saatavuuden haasteita. Tähän liittyy kilpailutuksiin liittyviä tekijöitä, jotka eivät kuulu liikennepalvelulain tai siitä tehdyn jälkiarvioinnin piiriin.</p>
Hinnat vaihtelevat enemmän	<p>Taksimarkkinoiden kaksijakoisuuden vuoksi (yksityiset matkat – julkisesti rahoitetut matkat) taksipalvelujen hintamuutoksia ei voi tarkastella vain yhtenä kokonaisuutena.</p> <p>Julkisesti tuettujen matkojen hinnat määräytyvät tällä hetkellä pääsääntöisesti kilpailutusten kautta. Kelan</p>

Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ³⁶
	<p>alueellisissa kuljetuspalvelujen hankinnoissa hinnat ovat laskeneet Kelan asiantuntijoiden esittämän arvion mukaan viimeisimmässä kilpailutuksessa noin 10 prosenttia. Osittain tähän on saattanut vaikuttaa korona-tilanne, joka vähensi muiden taksikyytien määrää ja on saattanut lisätä jatkuvuutta tarjonneiden Kela-kyytien houkuttelevuutta.</p> <p>Enimmäishintasääntelyn poistuminen vaikuttaa johtaneen yksityisten taksimatkojen hintojen nousuun mutta se on samalla lisännyt hinnoittelun joustavuutta. Hinnoittelu voi perustua kiinteään hintaan tai erilaisiin matka- ja aikaveloitusten yhdistelmiin. Hinnoissa on enemmän sekä alueellista että toimijakohtaista vaihtelua. Hintaero samasta matkasta voi olla merkittävä. Ainakin pääkaupunkiseudulla on ollut tarjolla myös selvästi edullisempia vaihtoehtoja.</p>
Asiakkaiden epätietoisuus hinnoista lisääntyy	Hinnoittelun vapautumisen jälkeen hinnoittelua on kritisoitu epäselvyydestä. Asiakkaan kannalta hankalimpana on pidetty hinnan hahmottamista tilanteessa, jossa taksi otetaan kiireessä tolpalta ja valinta eri taksirytysten välillä pitäisi tehdä nopeasti. Sovelluksia käytettäessä hinnoittelun epäselvyydet ovat vähäisempiä, etenkin kiinteähintaisissa palveluissa.
Yritysten työvoiman saanti helpottuu	Työvoiman saatavuutta pyrittiin parantamaan taksinkuljettajan pakollisten koulutusvaatimusten keventämisen ja siihen liittyvien kustannusten vähenemisen kautta. Lain vaikutuksista työvoiman saatavuuteen ei ole ollut käytettävissä nimenomaista seurantatietoa eikä sitä ole jälkiarvioinnissa tarkemmin arvioitu.
Taksipalvelujen turvallisuus ei heikkene	<p>Taksipalvelujen turvallisuudesta on ollut käytettävissä Liikenne- ja viestintäviraston kansalaisilta kyselyin keräämiä tietoja kokemuksista taksipalvelujen turvallisuudesta. Turvallisuuden kokemus vaikuttaa linkittyvän vahvasti kokemukseen taksipalvelun laadusta.</p> <p>Yleisellä tasolla kuluttajien kokemus taksiliikenteen turvallisuudesta on hyvällä tasolla. Keskimääräistä tyytymättömämpiä ovat pääkaupunkiseudulla sekä muualla Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuvat. Näillä alueilla turvallisuudentunteeseen ja taksipalvelujen laatuun tyytymättömien osuus vaikuttaa jopa jonkin verran lisääntyneen. Pienemmissä kunnissa</p>

Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioidut liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset	Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta ³⁶
	<p>takseja käyttävien turvallisuuden tunne vaikuttaa heikentyneen vain hyvin pienellä osalla matkustajista.</p> <p>Eritysryhmät (kuten liikuntarajoitteiset matkustajat) ovat kyselyjen mukaan kokeneet taksipalvelujen turvallisuuden heikentyneen muita enemmän.</p>
Palveluiden laatu ei heikkene	<p>Taksipalvelujen turvallisuudesta on ollut käytettävissä Liikenne- ja viestintäviraston kansalaisilta kyselyin keräämiä tietoja kokemuksista taksipalvelujen turvallisuudesta ja laadusta. Yli puolet kyselytutkimuksen vastaajista on ollut vähintään tyytyväisiä taksipalvelujen laatuun. Yllä kuvatulla tavalla laatuun tyytymättömiä on eniten pääkaupunkiseudulla ja Uudellamaalla.</p> <p>Eritysryhmät (kuten liikuntarajoitteiset matkustajat) ovat kyselyjen mukaan myös olleet muita vähemmän tyytyväisiä taksipalvelujen laatuun. Julkisesti tuettujen taksipalvelujen laatuun vaikuttaa myös se, miten ne on kilpailutettu, mikä ei kuulu liikennepalvelulain tai siitä tehdyn jälkiarvioinnin piiriin.</p>
Kaluston käyttö tehostuu	Taksikaluston käytöstä ei ole ollut käytettävissä muita tietoja kuin jälkiarvioinnin yhteydessä tehty kyselytutkimus, jossa kaluston käytön tehostumista ei tunnistettu.
Palveluntarjoajien ja viranomaisten käytössä oleva tietopohja vahvistuu	<p>Näitä vaikutuksia ei ole jälkiarvioinnissa arvioitu nimenomaisesti, vaan pikemmin välillisesti osana viranomaisvalvonnan ja viranomaisten yhteistyön sujumista.</p> <p>Jälkiarvioinnissa suoritettujen haastattelujen perusteella ainakin osalla taksiyrittäjistä on kokemus, että useat viranomaiset kysyvät yrittäjiltä samoja tietoja, koska valvovilla viranomaisilla ei yritysten käsityksen mukaan ole pääsyä toisen viranomaisen keräämiin tietoihin tai edes tietoa siitä, onko yrittäjä ilmoittanut kysytyt tiedot jo toiselle viranomaiselle. Arviointiraportista ei käy ilmi, mihin tietoihin näkemykset tietojen keräämisestä useampaan kertaan liittyvät.</p>
Viranomaistyön uudelleen kohdentuminen	Taksiliikennelupien myöntäminen ja valvonta siirtyi alueellisilta ELY-keskuksilta Liikenne- ja viestintävirastolle, joka myöntää myös taksinkuljettajien ajoluvat. Jälkiarvioinnin yhteydessä ei noussut esiin

<p>Jälkiarviointiraportin vaikutusketjussa huomioituid liikennepalvelulain alkuperäiset oletetut vaikutukset</p>	<p>Jälkiarviointiraportissa esitetyt arviot vaikutusketjussa huomioitujen vaikutusten toteutumisesta³⁶</p>
	<p>lupajärjestelmän muutosten aiheuttamia merkittäviä haasteita viranomaisten työmäärässä.</p> <p>Taksialaa valvoo Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi omalla vastuualueellaan, ja osin myös eri lainsäädännön perusteella, muun muassa poliisi, Verohallinto, Aluehallintovirasto sekä Kilpailu- ja kuluttajavirasto.</p> <p>Haastatteluissa saatujen tietojen perusteella viranomaisyhteistyö on pääsääntöisesti toimivaa ja tapahtuu hyvässä hengessä. Yhteistyötä tehdään sekä muodollisemmissa puitteissa että epävirallisin, tilannekohtaisin yhteydenotoin. Vastuissa vaikuttaisi olevan joltain osin päällekkäisyyttä tai epäselvyyttä. Näitä ei jälkiarviointiraportissa yksilöidä tarkemmin. Viranomaisten vastuut eivät vaikuta olevan kaikilta osin selkeitä myöskään taksien asiakkaille tai taksiryttäjille.</p> <p>Viranomaisten väliseen tietojen vaihtoon ei kaikilta osin ole selkeitä rakenteita, vaan se perustuu osin keskeisten viranomaisten käytännön yhteistyöhön. Tämä saattaa aiheuttaa haasteita henkilövaihdosten yhteydessä. Tietosuojalainsäädäntö tuottaa omat haasteensa tiedon vaihdolle. Voisi olla hyvä selvittää, olisiko viranomaisten väliselle tiedonvaihdolle muodostettavissa yhteinen avoin rajapinta. Liikenne- ja viestintävirasto on kehittänyt sähköisiä työkaluja omaa tiedonkeruutaan varten, mutta jatkossa viranomaisten olisi tarkoitus kehittää tietojen siirtoa eri viranomaisten välillä.</p>
<p>Liikennejärjestelmän käsittely kokonaisuutena paranee - edellytys liikenteen palveluistumiselle ja toimivien markkinoiden mahdollistamiselle</p>	<p>Näitä vaikutuksia ei ole jälkiarvioinnissa selvitetty taksiliikenteen näkökulmasta. Jälkiarvioinnin kehittämissuosituksen yhteydessä todetaan, että liikennepalvelulain laajempia tavoitteita tunnetaan asiantuntijoiden ulkopuolella huonosti.</p> <p>Taksisääntelyn purkamisen vaikutuksia arvioidaan alan toimijoiden vastauksissa puhtaasti olemassa olevien tai olemassa olleiden taksipalvelujen näkökulmasta.</p>

3.3.2 Täydentäviä huomioita jälkiarviointiraportissa arvioituihin vaikutuksiin

Yllä olevan taulukkoon on tiivistetty ulkopuolisessa jälkiarvioinnissa luotuun sektorikohtaiseen vaikutusketjuun liittyneiden vaikutusten arviointi, joka on perustunut jälkiarvioinnissa käytössä olleisiin tietoihin.

Ministeriön saamien tietojen mukaan jälkiarvioinnissa käytettyjä tuoreempia tietoja taksiliikenteen koetusta palvelutasosta pitäisi olla saatavilla vuoden 2022 loppuun mennessä, kun Liikenne- ja viestintäviraston tilaaman Taksiliikenteen koettu palvelutaso- kyselyn tulokset valmistuvat.

Liikenne- ja viestintäviraston tuoreemmat selvitykset taksipalveluiden hinnoista ja saatavuudesta valmistuvat myös todennäköisesti vuoden loppuun mennessä.

Kilpailu- ja kuluttajavirastossa on käynnissä laajahko tutkimus, jossa käsitellään muun muassa liikennepalvelulain vaikutuksia. Sen ensimmäinen osa käsittelee erityisesti vaikutuksia taksipalvelujen hintoihin ja kuvaa taksipalvelujen saatavuuden nykytilaa. KKV on julkaissut ensimmäisen osan alustavia tuloksia Policy Brief- sarjassaan³⁷.

KKV on todennut, että taksisääntelyn muutosten vaikutuksista käytävässä julkisessa keskustelussa on usein virheellisesti esitetty esimerkiksi minkä tahansa hintakehityksen ja laadun muutoksen olevan seurausta yksinomaan lakiuudistuksesta, vaikka lain kausaalivaikutuksia ei varsinaisesti olisi selvitetty. KKV:n mukaan esimerkiksi Tilastokeskuksen raportoima 40 %:n hintojennousu ei kuvaa sitä, mikä vaikutus lakiuudistuksella on ollut hintatasoon, vaan kertoo yleisesti taksikyytien hintojen kehityksestä yli ajan. Inflaation ja nousevien polttoainekustannusten takia taksikyytien hintoja olisi todennäköisesti nostettu ilman uudistustakin. Kausaalivaikutusten hahmottamiseksi KKV:n tutkimuksessa muun muassa verrataan Manner-Suomen taksimarkkinoiden kehitystä Ahvenanmaahan, jossa taksimarkkina on edelleen vahvasti säännelty samaan tapaan kuin manner-Suomessa ennen liikennepalvelulain voimaantuloa.

KKV on vertailevassa tutkimuksessaan päätenyt siihen, että uudistuksen seurauksena taksikyytien keskimääräinen sovellusten kautta tarjottu hinta on noussut 14 % pienissä ja 15 % keskisuurissa seutukunnissa. Isoissa kunnissa keskimääräinen hinnannousu on ollut maltillisempaa, noin 7 %. Samalla hintahajonta on kasvanut, jolloin uudistuksen myötä osa taksimatkoista on aiempaa halvempia ja osa kalliimpia. KKV:n tutkimuksen perusteella välityskeskusten piiriin kuulumattomien taksiryitysten hinnat olivat tutkitulla viiden kilometrin esimerkkimatalla hieman kalliimpia kuin välityskeskusten hinnat ja osa näistä taksiryityksistä perii huomattavasti korkeampia hintoja samasta taksimatkasta. Asiakkaan kannalta tämä on ongelma silloin, kun asiakas ottaa taksin sattumanvaraisesti lennosta tai taksitolpalta, jolloin hintavertailu on vaikeampaa. Asiakkaan mahdollisuudet ennakoita hintataso ovat KKV:n arvion mukaan paremmat, kun kyyti otetaan tutulta taksiryitykseltä tai välityskeskuselta.

Sovelluspohjaisten palveluiden kautta tarjotaan KKV:n selvityksen mukaan keskimäärin huomattavasti matalampaa hintaa kuin mitä perinteiset välityskeskukset tarjoavat. Toisaalta asiakas joutuu keskimäärin odottamaan tällaista taksia perinteistä kauemmin. Jotkut sovelluspohjaisista kyydinvälityspalveluista käyttävät dynaamista hinnoittelua, jossa matkan hinta muuttuu kysynnän mukaan. Tämä mahdollistaa paremman saatavuuden kalliimmalla hinnalla kysyntähuippujen aikaan, mutta myös edullisemman hinnan huippujen ulkopuolella.

KKV:n selvityksen mukaan asiakkaalta vaaditaan nykyään enemmän vaivannäköä taksin valinnassa, koska taksipalvelujen laadussa on eroja ja hintavaihtelu on suurta.

³⁷ Kilpailu- ja kuluttajaviraston Policy Brief 3/2022, <https://www.kkv.fi/ajankohtaista/tiedotteet/taksiuudistus-nosti-keskimaaraisia-hintoja-toi-tarjolle-aiempaa-edullisempia-kyyteja/>

KKV:n selvityksessä arvioidaan, että taksiuudistus on mahdollistanut monipuolisemman tarjonnan sekä halvemmat taksikyydit niille, joille edullisuus on tärkeää. Markkinoille on tullut sovelluksia, joilla voi vertailla monen eri välityskeskuksen hintoja nopeasti yhdellä haulla. Jos asiakas päätyy käyttämään vain yhden välityskeskuksen sovellusta, kilpailuttaminen ei samalla tapaa onnistu. Selvityksessä kerätyn tiedon perusteella pienissä ja keskisuurissa seutukunnissa säästöpotentiaali on sovellustenkin kautta vähäistä, koska alueella ei useimmiten ole kilpailua. Tällöin asiakkaan oma aktiivisuuskaan ei tuo kilpailuttamisen hintahyötyjä. Toisaalta kynnys ylipäättään vaihtaa sovellukseen saattaa olla suuri, jos taksin on aina tilannut soittamalla. Taksin kilpailuttaminen puhelimitse on huomattavasti hankalampaa, sillä välityskeskukseen soittaessa kyydin hintaa ei aina osata arvioida etukäteen. Lisäksi puhelun hinta saattaa KKV:n mukaan nousta hyvinkin korkeaksi. KKV arvioi, että pienemmille seutukunnille olisi tärkeää saada lisää kilpailua välityskeskusten tasolla, koska välityspalvelut pitkälti määrittävät taksipalveluiden hintatason alueella.

Jälkiarviointiraportissa on sektorikohtaisten vaikutusten ohella kommentoitu tiettyjä taksisääntelyyn liittyneitä vaikutuksia osana laajempaa liikennejärjestelmätason vaikutusten arviointia. Jälkiarviointiraportin mukaan julkisessa keskustelussa on usein nostettu esiin taksialalla esiintyvä veronkierto, mutta hankkeen aikana toteutetuissa haastatteluissa korostettiin ja Verohallinnon selvityksistä tunnistettiin, että harmaan talouden merkittävyttä on vaikea todentaa. Taksitoimialan verotuksellinen merkitys on alan koon vuoksi pieni ja veroseurantaa toteutetaan kohdennetusti, mikä tarkoittaa, että kansallisen kokonaiskuvan määrittely on haastavaa.³⁸

Verohallinto on valvonut tehostetusti ja riskiperusteisesti taksiryttäjien verojen maksua keväästä 2021 syyskuun 2022 loppuun saakka. Valvonta kohdistui sekä alalla pitkään toimineisiin että uusiin ryttäjiin. Verohallinnon 26.10.2022 tiedotteen mukaan tyypillinen verovilpin muoto on jättää käteisellä maksettua myyntiä kirjaamatta yrityksen kirjanpitoon tai jättää esimerkiksi kokonaan kirjaamatta jonkin kuukauden ajot. Taksamittaria saatetaan käyttää myös tarkoituksella väärin, jotta kirjanpitoon kirjautunut myynti jää todellisuutta pienemmäksi. Verovalvontaa suorittaneet ovat julkisuudessa olleiden tietojen mukaan havainneet, että osa taksiryttäjistä olettaa kansainvälisten alustatoimijoiden ilmoittavan taksiryttäjien tulot verottajalle. Verohallinnon näkemys uusien taksiryttäjien puutteellisista tiedoista esimerkiksi juuri yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitamisessa nousi esille jo taksisääntelyn toimivuuden arvioinnissa vuonna 2019. Taksiryttäjien perusosaamisen varmistaminen oli yksi keskeinen syy siihen, että taksisääntelyn korjaussarjan myötä keväästä 2021 alkaen taksiliikenneluvan saaminen on edellyttänyt ryttäjäkoulutuksen ja -kokeen suorittamista ja että ryttäjäkokeen suorittamista vaadittiin taksiliikenneluvan säilyttämiseksi myös liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen taksiliikenneluvan jo saaneilta ryttäjiltä.

Tampereen yliopistossa on parhaillaan käynnissä liikennepalvelulain taksisääntelyn muutoksiin liittyvä taloustieteellinen tutkimus, jossa selvitetään vuonna 2018 voimaan tulleen liikennepalvelulain taksiuudistuksen vaikutuksia taksipalvelujen kysyntään, kuluttajahintoihin ja harmaaseen talouteen. Tutkimuksessa tullaan todennäköisesti käsittelemään pääasiassa aikaväliä lain voimaantulosta 2018 vuoteen 2020, sillä koronan vuoksi sen jälkeiset tilastotiedot eivät kovin hyvin kuvaa markkinoiden normaalia kehitystä. Selvitystä tehdään osana verotutkimuksen huippuyksikön (Tampereen yliopisto, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT ja Helsingin yliopisto) tutkimushankkeita. Selvitys tullaan julkaisemaan tieteellisenä artikkelina mahdollisesti vuoden 2022 lopulla. Kyseisestä tutkimuksesta tullaan todennäköisesti saamaan

³⁸ Jälkiarviointiraportti s. 159

talusteoriaan ja tilastanalyysiin perustuvaa näkökulmaa harmaaseen talouteen. Kyseisessä selvityksessä ei sen aikajänteestä johtuen todennäköisimmin pystytä arvioimaan taksisääntelyn korjaussarjan vaikutuksia harmaaseen talouteen.

Jälkiarviointiraportissa todetaan vuoden 2018 seurantaraporttiin viitaten, että liikennepalvelulain mahdollistaman taksitoiminnan osa-aikaisuuden ja erilaisten kuljetusten yhdistelyn oletettiin voivan lisätä taksipalvelujen tarjontaa katve-alueilla.³⁹ Näiden seikkojen merkitystä taksipalvelujen tarjontaan alhaisemman kysynnän alueella ei ole kuitenkaan jälkiarvioinnissa erikseen arvioitu.

Saatujen tietojen pohjalta vaikuttaa siltä, että osa-aikaisen taksitoiminnan mahdollistaminen liikennepalvelulaissa (jolla tarkoitetaan myös sitä, että taksiliikenneluvan haltijalla ei ole enää laissa asetettua päivystysvelvoitetta) on voinut tukea taksitoiminnan säilymistä haja-asutusalueella päiväaikaan yhteiskunnan järjestämien kuljetusten toteuttamiseksi. Saatavuuteen tyytymättömien määrän kasvun perusteella liikennepalvelulain uudet joustomahdollisuudet eivät vaikuttaisi kuitenkaan lisänneen markkinaehtoisten taksipalvelujen palvelujen tarjontaa ainakaan tyypillisinä alhaisen kysynnän ajankohtina haja-asutusalueilla, jolloin palvelun tarjoamisen kannattavuus voi jäädä heikoksi. Tarkempia tietopohjaisia arvioita saatavuustilanteesta tai sen kehittymisestä ei kuitenkaan ole mahdollista tässä vaiheessa tehdä.

KKV:n selvityksessä⁴⁰ kuvataan taksipalvelujen saatavuustilannetta yleisellä tasolla. Selvityksen mukaan on viitteitä siitä, että ennen liikennepalvelulakia taksia saattoi joutua ruuhka-aikoina odottamaan hyvinkin kauan, ja etenkin ravintoloiden sulkemisaikoihin jonot venyivät pitkiksi. Toisaalta päivystysvelvoitteen takia taksi oli, ainakin periaatteessa, saatavissa pienemmälläkin paikkakunnilla kellon ympäri. KKV:n tutkimuksessa välityskeskusten sovellusten kautta tehtyjen havaintojen perusteella takseja on nyt suurissa kunnissa käytännössä lähes aina saatavilla. Pienissä ja keskisuurissa seutukunnissa, erityisesti kaukana asutuskeskuksista, taksin saatavuus välityskeskusten sovellusten kautta on selvästi huonompi kuin isoimmilla paikkakunnilla: parhaiten saatavilla olevalla välityskeskukseksi takseja oli sovelluksessa saatavilla 85–95 %:ssa hauista.

KKV:n selvityksessä viitataan myös Lähitaksin teettämään selvitykseen⁴¹, jonka mukaan asiakkaat pitävät mobiilisovelluksesta saatavia tietoja merkityksellisinä turvallisuuden kokemuksen kannalta. Hinta on yleensä tiedossa ennakkoon, kuljettajan ja auton tiedot helposti saatavilla, kyyti vahvistetaan ja kyytiä voi seurata. Joissain sovelluksissa on mahdollista jakaa kyydin tiedot toiselle henkilölle, mikä voi parantaa asiakkaan turvallisuudentunnetta. Sovellusten tuoma hyöty voi KKV:n arvion olla mukaan huomattava, ja niiden käyttö kyydin tilaamiseen onkin yleistynyt. Samalla markkinoilla olevien sovellusten toimivuudessa on vielä suuria eroja eivätkä kaikki sovellukset tarjoa matkustajalle samoja hyötyjä. Kaikilla kuluttajilla ei myöskään ole teknisiä valmiuksia käyttää sovelluksia.

KKV:n selvityksessä on tunnistettu, että erityisesti liikenteen solmukohdissa moni matkustaja ottaa taksin tolpalta kiireessä, jolloin taksin kilpailutus saattaa olla hankalaa. Usein kyseessä on myös ulkopaikkakuntalainen asiakas, jolta saattaa puuttua

³⁹ Jälkiarviointiraportti s. 94

⁴⁰ Kilpailu- ja kuluttajaviraston Policy Brief 3/2022, <https://www.kkv.fi/ajankohtaista/tiedotteet/taksiuudistus-nosti-keskimääräisiä-hintoja-toi-tarjolle-aiempaa-edullisempia-kyyteja/>

⁴¹ Lähitaksi: Taksimatkustamisen turvallisuus ja siihen liittyvät tekijät.

<https://www.lahitaksi.fi/files/Esitys%20media%2009082022%20SLa%281%29.pdf>

kilpailuttamisen vaatima paikallistieto. Asiakkaan valintatilannetta taksipalvelun laadun ja hinnan suhteen sekä taksien saatavuutta on pyritty parantamaan esimerkiksi lentokentällä ja tietyissä satamissa kilpailuttamalla taksinvälityspalvelut, jotka tarjoavat palvelujaan kyseisen liikenteen solmukohtan taksitolpalla. KKV:n selvityksessä esitetään, että myös muiden merkittävien solmukohtien, kuten kaupunkien rautatieasemien, yhteydessä oleville taksitolpille harkittaisiin erityisratkaisuja.