Liikennepalvelulain seurantaraportti

PAO:n osastokokous 29.1.2019



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Seurantaraportin lähtökohdat ja tavoitteet

- Liikennepalvelulain säätämisen yhteydessä eduskunta edellytti, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti lain vaikutuksia
  - Valtioneuvoston edellytettiin antavan liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä
  - Pidemmän aikavälin seurantaa ja vaikutuksia koskeva selvitystä edellytettiin viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä
- Jälkikäteisen seurannan keskeisenä tavoitteena on arvioida, toteutuivatko sääntelylle asetetut tavoitteet ja etukäteen arvioidut vaikutukset
- Toteutusaikataulu oli hyvin tiukka, sillä käytännössä vaikutuksia jouduttiin arvioimaan muutama kuukausi lain voimaantulon jälkeen
- Lyhyestä tarkastelujaksosta johtuen kaikkia relevantteja tilastoja ei ollut saatavissa, eikä kattavia tutkimusta vaikutuksista ollut siten mahdollista tehdä
- Tästä johtuen seurantaraportissa keskityttiin kuvailemaan tiedossa olleita muutoksia ja kehityssuuntia, mutta kokonaisvaltainen vaikutusten arviointi tullaan toteuttamaan vasta myöhemmin
  - Raportissa on kuvattu periaatteet suunnitellusta pidemmän aikavälin seurannasta ja vaikutusten arvioinnista

Seurantaraportin laadinnassa hyödynnetyt tietolähteet

- Arvioinnissa ja seurannassa käytettiin pääasiassa olemassa olevia tilastoaineistoja
  - Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen keräämä ja tuottama tieto, esim. esimerkiksi lupahallinnon tilastot ja erilaisten sääntelyyn perustuvien seuranta- ja valvontatehtävien myötä syntyvä tieto
  - Tilastokeskuksen tilastoaineistot
- Tietoa kerättiin myös erilaisista viranomaislähteistä
  - Trafin lupahallinto
  - KKV:lle ja Trafille tulleet kuluttajavalitukset
  - KKV:n markkinaseuranta
  - Poliisin valvontahavainnot
- Tämän lisäksi vaikutusten arvioinnin tiedonkeruuta varten tehtiin erillisselvityksiä
  - Haastattelututkimukset kuluttajille ja yrityksille sekä tietyille sidosryhmille
  - Taksiliikenteen alueellinen hintaseuranta

Lakiuudistuksen yleiset tavoitteet

- Liikennepalvelulain tarkoituksena oli tukea hallitusohjelman yleisiä tavoitteita:
  - Työllisyyden ja yrittäjyyden tukeminen
  - Julkisen talouden ja kilpailukyvyn vahvistaminen
  - Digitalisaation ja kokeilujen edistäminen
  - Säädösten sujuvoittaminen ja turhien normien ja byrokratian purkaminen
- Hallituskaudelle asetettiin tavoitteeksi muun muassa:
  - Suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja teollisen internetin sovelluksille ja uusille liiketoimintamalleille
  - Yhtenä edistettävänä sektorina nähtiin liikenne palveluna -toimintatapa
  - Kuntien kustannusten karsiminen ja julkisesti tuettujen henkilökuljetusten uudistaminen
  - Markkinoiden toiminnan ja vapaan kilpailun edistäminen



Havaintoja tietosääntelyn ensivaikutuksista

- Olennaisia tietoja koskevia rajapintoja on avattu runsaasti
  - Marraskuun 2018 puolivälissä NAP-katalogissa näkyy noin 6 000 yritystä tai organisaatiota, liikkumispalveluja katalogissa on 2 185 kappaletta
  - Esimerkiksi taksien välityskeskukset ja Matkahuolto ovat voineet huolehtia rajapinnan avaamisesta kumppaneidensa tai jäsenyritystensä puolesta
  - Tekemistä silti yhä riittää, lain vaikutusten piirissä arvioidaan olevan noin 12 000 yritystä
- Kertalippujen myyntirajapintojen avaaminen on lähtenyt käyntiin
  - Kiinnostus myyntirajapintojen hyödyntämiseen on olemassa
  - Ensimmäiset sopimukset kertalippumyyntirajapintojen hyödyntämisestä ovat syntyneet, useita sopimusneuvotteluja käynnissä
  - Puolesta-asiointi voimaan 1.1.2019, yhteentoimivuutta työstetty erityisesti Lippu-projektissa
  - Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä lain valvonta ja liikkumispalveluiden kehittämisen yhteensovittaminen 1.1.2019 lähtien

Havaintoja taksisääntelyn ensivaikutuksista

Arvioidut vaikutukset

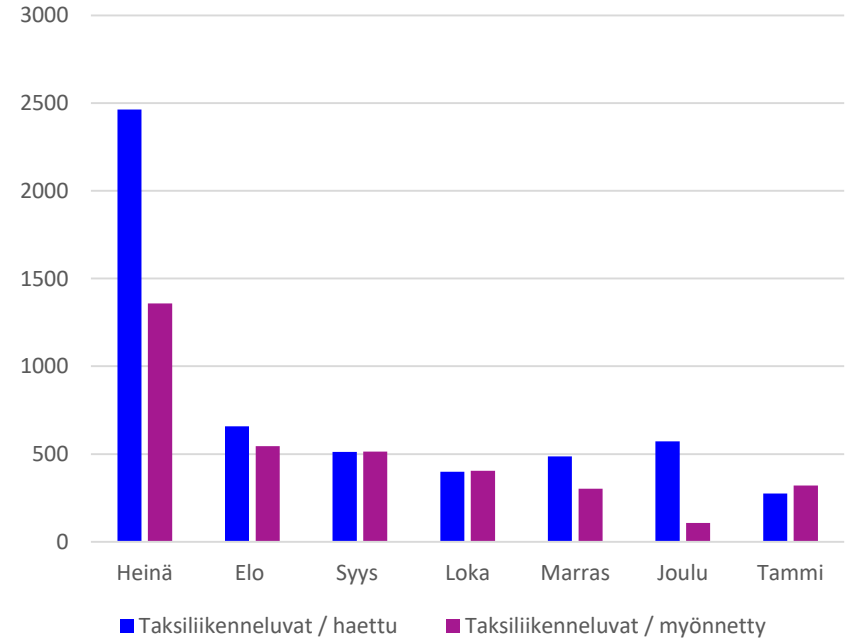
- Sääntelyuudistuksen arvioitiin
  - Tuovan taksialalle uusia yrityksiä ja lisäävän kilpailua
  - Parantavan taksipalvelujen saatavuutta erityisesti ruuhka-aikoina ja tietyillä katvealueilla
  - Johtavan taksipalvelujen kuluttajahintojen laskuun nykyiseen hintakehitykseen verrattuna
  - Monipuolistavan hinnoittelumalleja ja palvelukonsepteja
  - Tehostavan taksikaluston käyttöä

Tilanne lain voimaantulon jälkeen

- Heinäkuun alun jälkeen myönnetty 3 553 uutta taksiliikennelupaa (31.1.2019) √
- Taksipalvelujen saatavuudesta ruuhka-aikoina tai katvealueilla ei tutkittua tietoa ?
- Taksipalvelujen hinnoissa havaittu sekä nousuja ja laskuja, pitkän aikavälin kehitystä vielä vaikea arvioida ?
- Hinnoittelumallit ja palvelukonseptit näyttävät monipuolistuneen √
- Taksikaluston käytöstä ei tutkittua tietoa ?

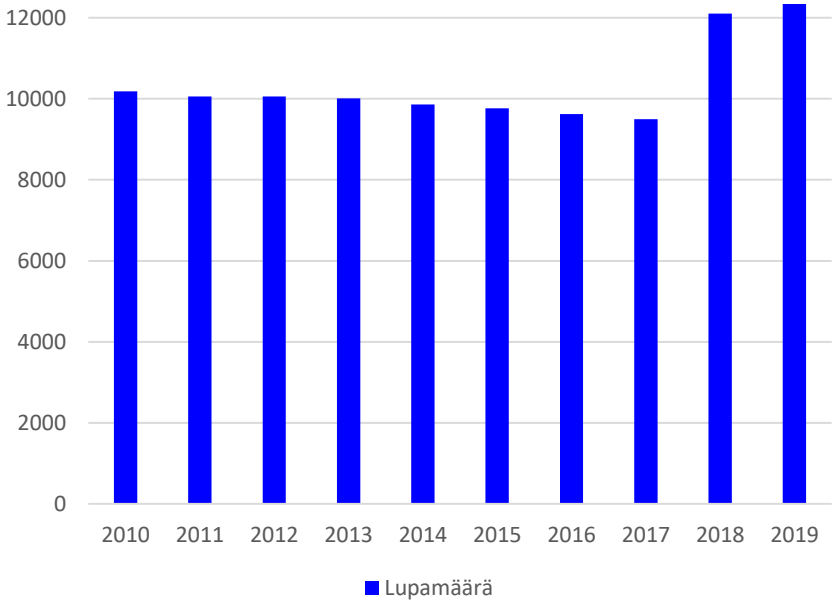
Taksilupien määrän kehitys heinäkuun jälkeen

Myönnettyjen ja haettujen lupien määrä 1.7.-31.12.2018



Lähde: Traficom

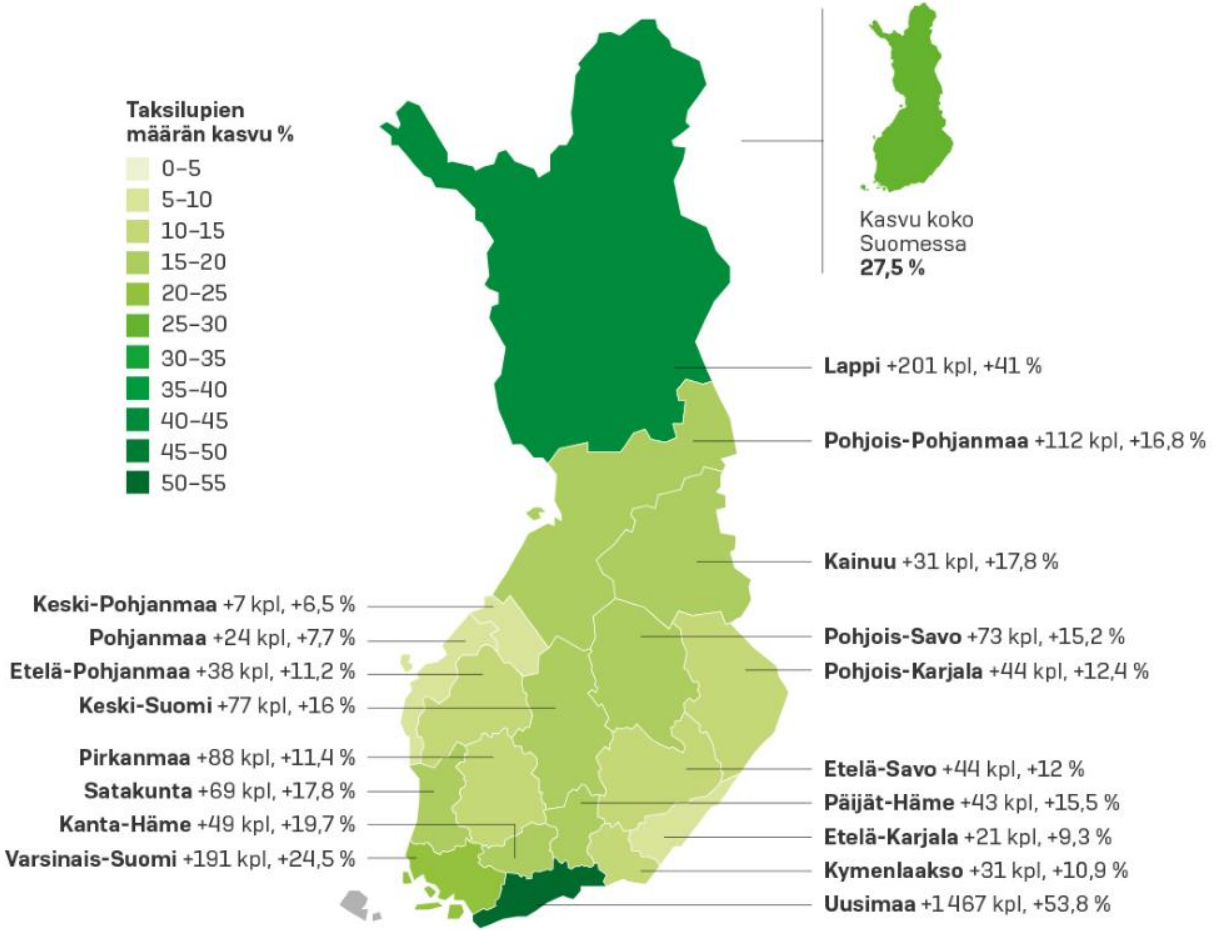
Lupamäärän kehitys 2009-31.1.2019



Lähde:
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja Traficom

Taksilupien määrä maakunnittain 30.6.-12.11.2018

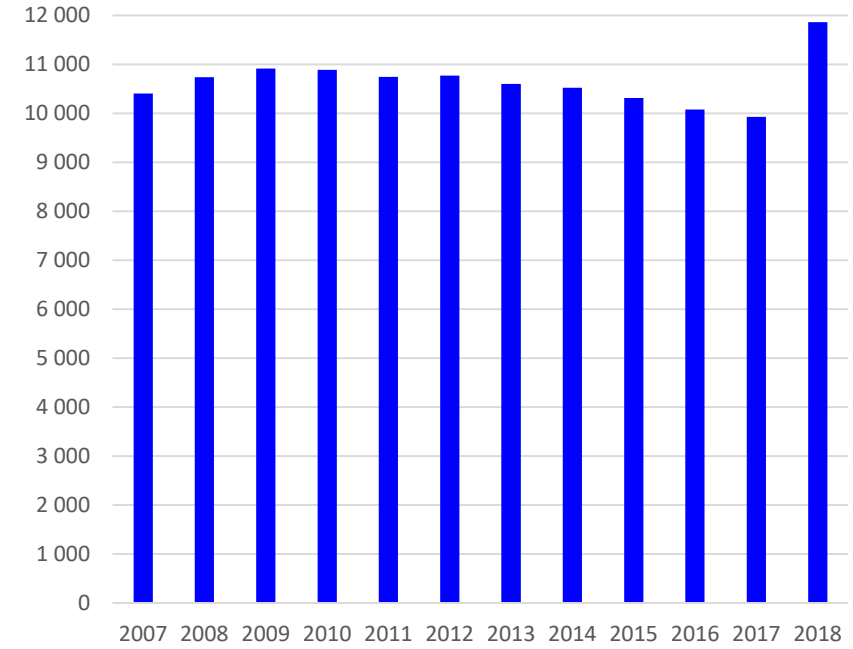
- Taksilupien määrä on kasvanut lain voimaan tulon jälkeen kaikissa maakunnissa
- Eniten kasvua Uudellamaalla ja Lapissa



Lähde: Traficom

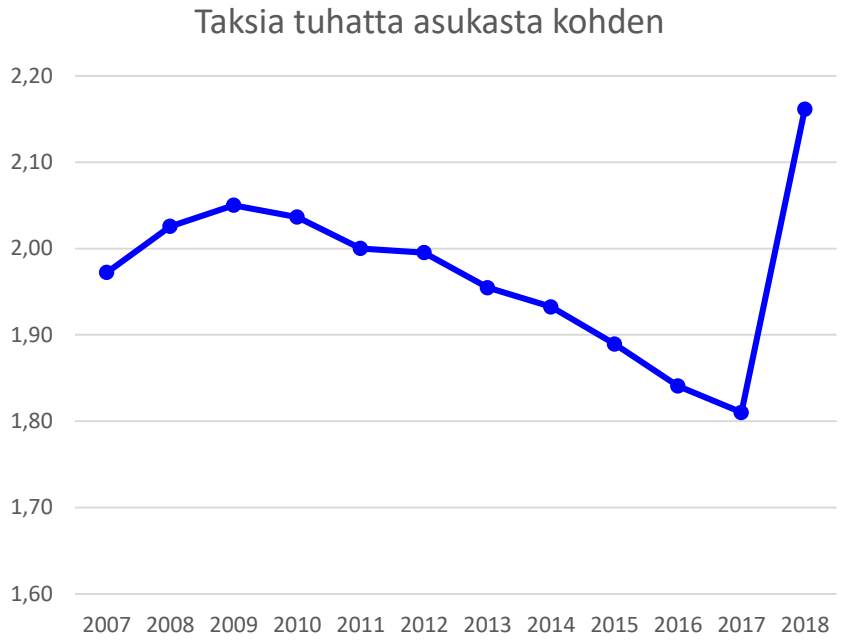
Taksiautojen määrä on lisääntynyt merkittävästi

Liikennekäytössä olevat luvanvaraiset henkilöautot (Manner-Suomi)



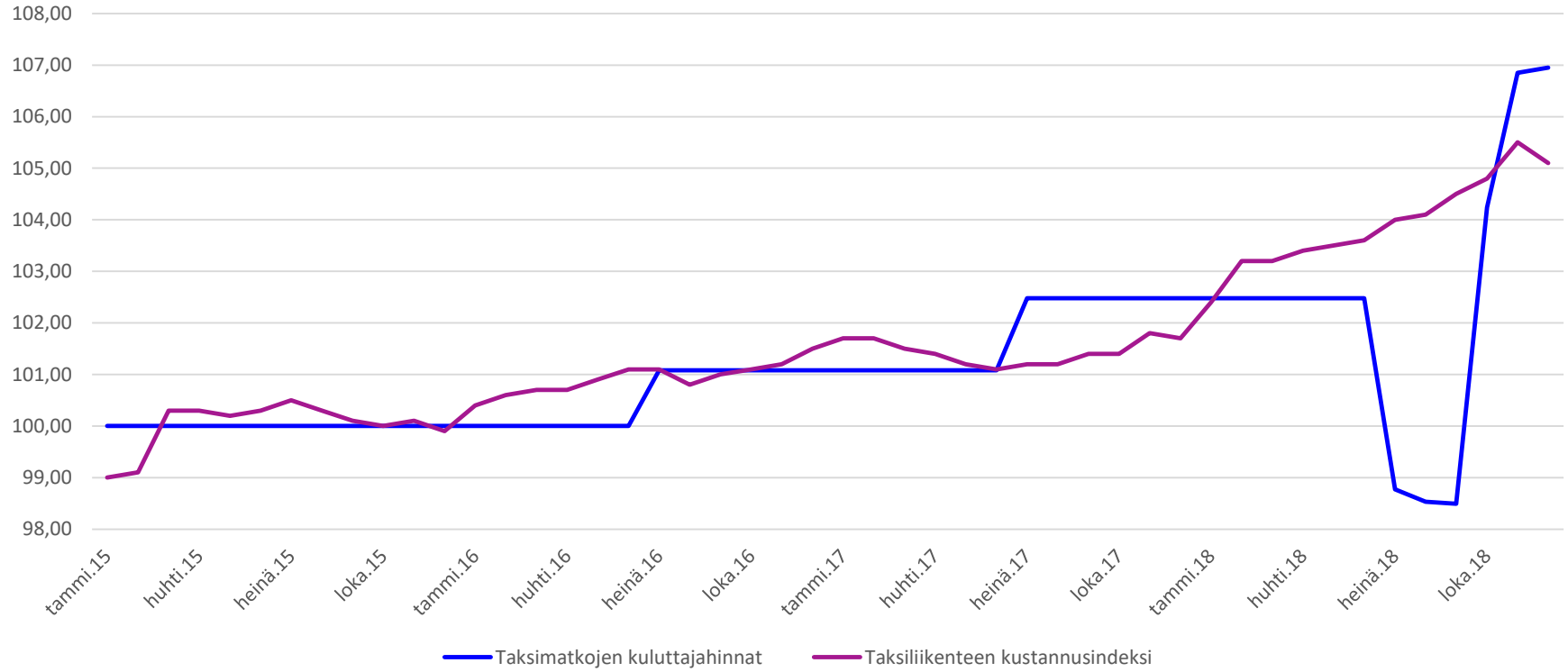
Lähde: Traficom ja Tilastokeskus

Taksia tuhatta asukasta kohden (Manner-Suomi)



Lähde: Traficom ja Tilastokeskus

Taksihinnoissa ollut suurta vaihtelua heinäkuun jälkeen



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Lähde:
Kuluttajahintaindeksi/Tilastokeskus
Taksiliikenteen kustannusindeksi/Traficom

Muu kehitys taksialalla heinäkuun jälkeen

- Lain voimaantulon jälkeen on myönnetty yli 4 000 uutta taksinkuljettajan ajolupaa (31.1.2019)
  - Eniten lupia haettu ja myönnetty Helsingissä, Vantaalla ja Oulussa
- Taksinkuljettajien koe hidasti ainakin alkuun ajolupien määrän kasvua
  - Kokeiden hylkäysprosentit olivat etenkin alkuvaiheessa varsin suuria
- Vaikutukset julkisesti tuettujen kuljetusten kustannuksiin ei vielä tiedossa
  - Kelan kilpailutuksissa saatiin hinnan alennuksia, mutta hinnat eivät ole suoraan vertailukelpoisia, ja lisäksi palveluissa ollut ongelmia ja kilpailutuksia on jouduttu uusimaan
  - Kunnissa palveluja ei ole juurikaan kilpailutettu lakimuutoksen jälkeen

Kuluttajien kokemukset taksiuudistuksesta

- Kuluttajien kokemuksia kartoitettu sekä Trafin että Taksiliiton tilaamissa kyselytutkimuksissa
- Yleishuomiona voidaan todeta, että valtaosa suomalaisista on edelleen hyvin tyytyväisiä tarjolla olevien taksipalvelujen laatuun ja niiden saatavuuteen
- Suhtautuminen taksiuudistukseen oli hyvin jakautunutta
  - Trafin tutkimuksessa noin kolmannes piti hyvänä, kolmannes suhtautui neutraalisti ja kolmannes piti huonona
  - Taksiliiton tutkimuksessa uudistusta huonona pitävien osuus oli suurempi
  - Erot voivat selittyä erilaisella otannalla: Trafi tiedusteli suhtautumista taksipalveluja käyttäneiltä, Taksiliiton selvityksessä suhtautumista kyseltiin kaikilta vastaajilta
- Merkittävä osa vastaajista koki hintojen laskeneen
  - Kyselyt toteutettiin syys-lokakuussa, jolloin hinnat olivat tilastojen mukaankin laskeneet

Havaintoja vaikutuksista linja-autoliikenteeseen

Arvioidut vaikutukset

- Liikennepalvelulailla ei arvioitu olevan merkittäviä lyhyen aikavälin vaikutuksia linja-autoliikenteen
- Liikenteen palveluistumisen, digitalisaation ja liikenteeseen liittyvän tiedon lisääntymisen arvioitiin pitkällä aikavälillä kasvattavan joukkoliikenteen suosiota
- Reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupavaatimuksesta luopumisen arvioitiin lisäävän jonkin verran markkinaehtoisen linja-autoliikenteen tarjontaa.
- Lupamuutokset mahdollistavat nopeammalla tahdilla tehtävät reittimuutokset

Tilanne lain voimaantulon jälkeen

- Toistaiseksi näyttää siltä, että muutokset ovat olleet vähäisiä
- Markkinaehtoisessa liikenteessä havaittu syksyllä useita muutoksia, mutta eivät näyttäisi liittyvän liikennepalvelulakiin, vaan alan yleiseen kilpailutilanteeseen
- Markkinaehtoisessa liikenteessä ei ainakaan vielä havaittavissa lisääntymistä, lain vaikutusten erottaminen muusta kehityksestä vaikeaa ?
- Reittimuutokset eivät näyttäisi tilastojen valossa lisääntyneen, mutta toisaalta epäilyksiä siitä, ettei kaikkia muutoksia ole ilmoitettu ?

Havaintoja vaikutuksista tavaraliikenteeseen

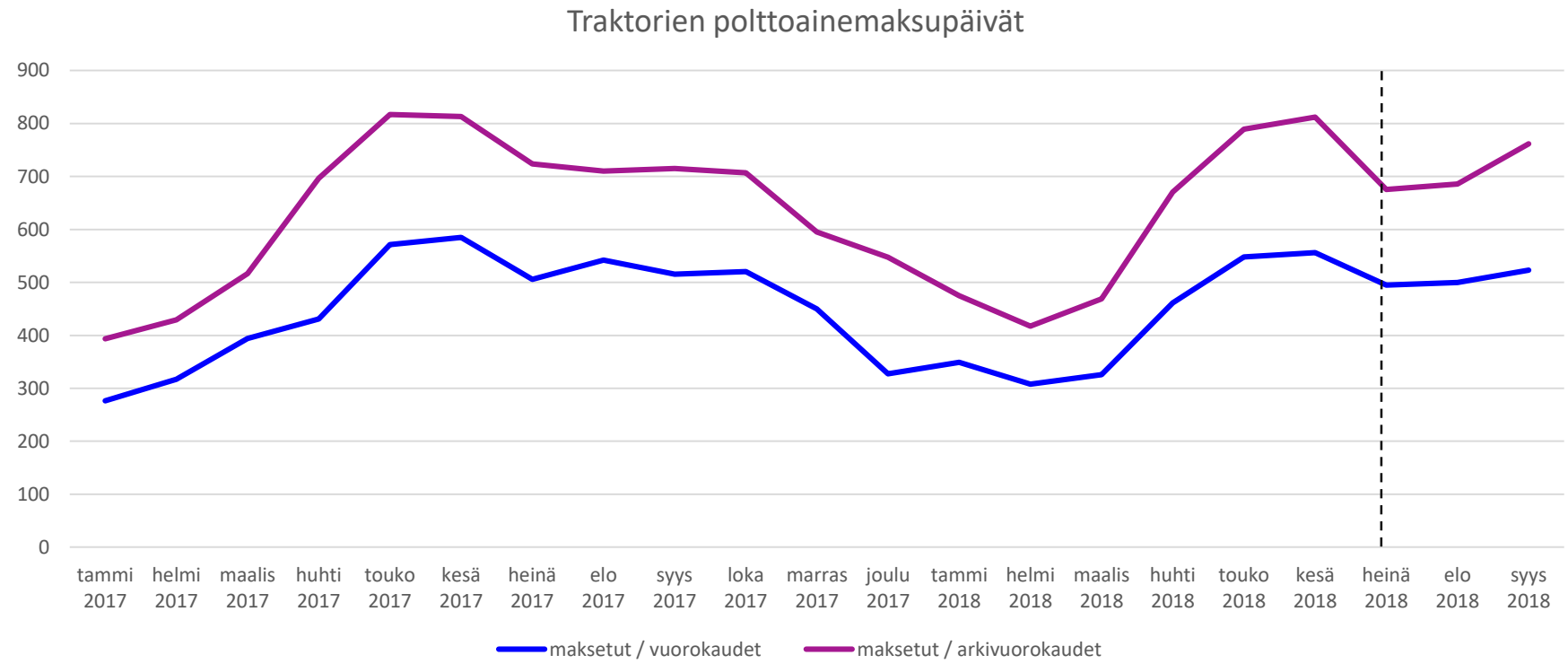
Arvioidut vaikutukset

- Luvanvaraisuuden poistumisen pakettiautoilla ja traktoreilla suoritettavista tavarankuljetuksista arvioitiin madaltavan alalle tulon kynnystä ja houkuttelevan alalle uusia toimijoita.
- Luvanvaraisuuden poistumisen arvioitiin lisäävän kilpailua ja sitä kautta alentavan kuljetusten hintoja

Tilanne lain voimaantulon jälkeen

- Tehtyjen ilmoitusten ja myönnettyjen lupien määrän perusteella toimijoiden määrä näyttää jonkin verran kasvaneen √
- Traktoreilla tehtävien tavarankuljetusten määrä ei näytä ainakaan tässä vaiheessa lisääntyneen X
- Hintakehityksestä ei tarkempaa tietoa tässä vaiheessa ?

Traktorien käyttö tavarankuljetuksissa ei ole ainakaan tilastoista havaittavalla tavalla lisääntynyt



Johtopäätöksiä havaituista vaikutuksista

- Vaikutuksista liian aikaista tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä
  - Lain keskeisimpänä tavoitteena on ollut pitkän aikavälin muutosprosessien tukeminen (liikenteen palveluistuminen ja toimivien liikennemarkkinoiden synnyttäminen), eikä näiden vaikutusten ei odotettu realisoituvan vielä
- Merkittävä osa lyhyen aikavälin vaikutuksista odotusten mukaisia
  - Olennaisten tietojen rajapintoja avattu runsaasti ja myyntirajapintojen avaaminenkin on hiljalleen käynnistynyt
  - Taksialan vapauttaminen on johtanut siihen, että alalla toimivien yritysten määrä on kasvanut ja liiketoimintamallit ovat monipuolistuneet
  - Taksialan kasvua rajoittava kuljettajapula tunnistettiin ongelmaksi jo aikaisemmassa vaiheessa, ja tähän on reagoitu
- Havaittujen vaikutusten perusteella ei ole tunnistettu muita muutostarpeita sääntelyyn

Jatkoseuranta

- Useista vaikutusten arvioinnin kannalta olennaisista tai kiinnostavista seikoista ei ollut mahdollista kerätä tilastoaineistoa tai tutkimustietoa tällä aikataululla
- Lainsäädännön vaikutusten arviointia jatketaan
- Erityisesti liikennejärjestelmätason ja markkinatilanteen muutosten vaikutusten seurantaan kiinnitetään tulevaisuudessa enemmän huomiota
- Seuraavan kerran lain vaikutuksista raportoidaan kootusti vuonna 2022
- Yksittäisistä osa-alueista raportointia myös tiheämmällä aikataululla