

Joukkoistetut kuljetukset – Esiselvitys

Taksipalvelut, kimppakyydit ja tavarakuljetukset

Heikki Waris
Harri Paloheimo

Joukkoistetut kuljetukset – Esiselvitys Taksipalvelut, kimppakyydit ja tavarakuljetukset

Heikki Waris, Harri Paloheimo
Coreorient Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2015

ISBN 978-952-311-075-5
ISSN 2342-0294 (verkkajulkaisu)

ALKUSANAT

Suomi haluaa olla eturintamassa kehittämässä digiajan liikkumisen palveluita. Joukkoistaminen on laaja digitalisoitumisen mahdollistama yhteiskunnallinen ilmiö, joka on jo osa kuluttajien arkea. Liikenteessä ”joukkoistaminen” ei käsitteenä ole vielä vakiintunut ja se nähdään vielä pitkälti erilaisina yksityisten henkilöiden välisinä kimppekyyteinä, naapuriapuna ja lasten harrastekyyteinä. Näin ollen myöskään joukkoistamisen mahdollisuuksia liiketoimintana ei ole hahmotettu.

Joukkoistetuista kuljetuksista on tulossa kaikille kuluttajille tarjolla olevia aitoja liikenteen palveluita. Kun kyytien ja kuljetusten välityksen mittakaava kasvaa, syntyy uutta liiketoimintaa ja elinkeinon mahdollisuuksia kaikille toimijoille. Joukkoistamisella nähdään lähitulevaisuuden liikenteessä perinteisiä kimppekyytejä huomattavasti suurempi rooli toimintatapana, jonka yritys- ja ansaintamallit ovat vasta muotoutumassa.

Uudet toimintamallit ja uusien toimijoiden tulo markkinoille nähdään kuitenkin perinteisten toimijoiden silmissä pitkälti uhkana. Kuljetusalalla vallitsee huoli jaettavan markkinan rajallisuudesta, kuluttajien maksuvalmiudesta sekä yleisen kustannus- ja sääntelyrakenteen kehityksestä. Uudet palvelut tulee nähdä alaa uudistavina toimintamalleina, joiden osalta yhteiskunnalliset intressit kuten verotus on digitaalisessa ympäristössä ratkaistavissa tehokkaasti ilman hallinnollisesti raskaita menettelyitä.

Uusien palveluiden vaikutuksia tarjonnan ja kysynnän muutoksiin voi selvittää vain kokeilemalla. Liikenne- ja viestintäministeriössä toimi 3.6.2013 - 31.12.2014 erityinen liikennepolitiikan toimintatapojen uudistamisen ohjausryhmä, jonka tehtävänä oli miettiä konkreettisia keinoja liikennepolitiikan päätöksenteon tueksi. Työn alla toimi erillinen kokeilutyöryhmä, jonka tehtävä oli palvella tavoitetta konkretisoimalla uudistuvan liikennepolitiikan vaikutuksia ja levittää hyviä käytäntöjä. Seurattaviin kokeiluihin kuului myös tämä hanke - Joukkoistetut kuljetukset. Kokeilu ja tehty esiselvitys tuovat paljon uutta tietoa digiajan joukkoistetuista kuljetuksista sekä lainsäädännön ja verotuksen kehittämistarpeista.

Kun kahvista tuli palvelu, kysynnän ja markkinoiden kasvu yllätti perinteisetkin toimijat. Toivomme tämän raportin johtavan hyvään vuoropuheluun ja liikenteen palvelukentän uudistumiseen.

Helsingissä 3.3.2015

Ohjausryhmä

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat Anna Schirokoff ja Mikko Räsänen Trafista, Maria Rautavirta liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä työn tekijät Heikki Waris ja Harri Paloheimo Coreorient Oy:stä.

FOREWORD

Finland is keen to be at the forefront of developments in mobility services in the digital age. Crowdsourcing is a major social phenomenon made possible by digitalisation and an everyday part of the lives of consumers. The term crowdsourcing is not yet established as a concept in the context of mobility and is still viewed largely as a reference to private carpools, neighbourly assistance and lifts for children pursuing leisure activities. Consequently, crowdsourcing as a business opportunity is one that has not been identified.

Crowdsourced transport is becoming a genuine option in terms of transport services available to all. As the extent to which giving other people lifts and providing them with transport increases, new business opportunities are being created for all actors. It is thought that crowdsourcing will play a much bigger role than traditional carpools in transport in the near future – an approach whose business and earnings models are still at the design stage.

New operating models and the entry of new operators into the market are nevertheless seen by the traditional actors as something of a threat. There is concern in the transport sector over the restricted nature of a shared market, the solvency of consumers and the trend in the general cost and regulation structure. The new services must be seen as operating models that revitalise the sector, regarding which social interests, such as taxation, can be resolved in the digital environment efficiently and without administratively burdensome procedures.

The impact of the new services on changes in supply and demand can only be explored through trial and error. A special steering group was set up by the Ministry of Transport and Communications to work on reforms in transport policy between 3 June 2013 and 31 December 2014. Its task was to reflect upon realistic approaches to support transport policy decisions. Meanwhile, a separate trial work group was in action. Its task was to help achieve the objective by making the effects of a revitalised transport policy a reality and to spread good practices. Among the trials monitored was this project - Crowdsourced Transport. The trial and its feasibility study have resulted in a lot of new information on crowdsourced transport in the digital age and the need for better legislation and improvements in taxation.

When coffee became a service, the increase in demand and the growth in the market surprised the traditional operators. We hope that this report will lead to a useful dialogue and reforms in the field of transport.

Helsinki, 3 March 2015

Steering group

The steering group for the study consisted of Anna Schirokoff and Mikko Räsänen from Trafi, Maria Rautavirta from the Ministry of Transport and Communications, and those responsible for the project, Heikki Waris and Harri Paloheimo of Coreorient Oy.

FÖRORD

Finland vill stå i främsta ledet och utveckla tjänster för rörlighet under den digitala tidsåldern. Kollektivisering är ett brett samhällsfenomen som möjliggörs genom digitalisering och som redan är en del av konsumenternas vardag. I trafiken har begreppet "kollektivisering" inte ännu etablerats och uppfattas fortfarande i hög grad som olika typer av samåkning mellan privatpersoner, grannhjälp och skjutsning till barnens hobbyverksamhet. Således har man inte heller insett att kollektivisering utgör en möjlighet att skapa affärsverksamhet.

Samtransporter kommer att bli genuina trafik tjänster som erbjuds till alla konsumenter. Då förmedlingen av skjutsar och transporter ökar i omfattning, uppstår ny affärsverksamhet och möjligheter till näringsverksamhet för alla aktörer. Inom den närmaste framtiden kommer kollektiviseringen av trafiken att få en avsevärt större roll som verksamhetsmetod jämfört med traditionell samåkning. Företags- och utkomstmodeller för denna typ av kollektivisering håller än så länge bara på att utformas.

De nya verksamhetsmodellerna och de nya aktörernas inträde på marknaden uppfattas emellertid i hög grad som ett hot av de traditionella aktörerna. Inom transportbranschen råder oro över att den marknad som ska delas upp är begränsad. Vidare är man oroad över huruvida konsumenterna är beredda att betala, samt hur den allmänna kostnads- och regleringsstrukturen utvecklas. De nya tjänsterna bör uppfattas som verksamhetsmodeller som reformerar branschen. Då det gäller dessa tjänster kan de samhälleliga intressena så som beskattning lösas effektivt i en digital miljö utan administrativt tungrodda förfaranden.

Endast genom att prova hur tjänsterna fungerar kan man utreda vilka konsekvenser de nya tjänsterna har på förändringarna av utbud och efterfrågan. I kommunikationsministeriet arbetade under perioden 3.6.2013–31.12.2014 en särskild styrgrupp för reformering av verksamhetsmodellerna inom trafikpolitiken. Styrgruppens uppgift var att dryfta vilka konkreta metoder som kunde utgöra ett stöd vid beslutsfattandet inom trafikpolitiken. Inom ramen för detta arbete fanns även en separat försöksarbetsgrupp som hade till uppgift att uppfylla målsättningarna genom att konkretisera effekterna av att trafikpolitiken håller på att reformeras, samt sprida god praxis. Även detta projekt, dvs. "Samtransporter", var ett av de försök som följdes upp. Försöket och den förberedande utredning som utförts ger mycket ny information om samtransporter under den digitala tidsåldern samt om utvecklingsbehoven gällande lagstiftning och beskattning.

Då kaffe blev en tjänst, blev även de traditionella aktörerna överraskade av den ökade efterfrågan och den växande marknaden. Vi hoppas att denna rapport leder till en fruktbar dialog och ett nytt serviceutbud inom trafiken.

Helsingfors den 3.3.2015

Styrgruppen

I styrgruppen för denna undersökning ingick Anna Schirokoff och Mikko Räsänen från Trafi, Maria Rautavirta från kommunikationsministeriet samt personerna som utförde arbetet, dvs. Heikki Waris och Harri Paloheimo från Coreorient Oy.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä
 Abstrackt
 Sammanfattning

1 Johdanto	1
1.1 Joukkoistetut kuljetukset	1
1.2 Toimintamallit ja verotus	2
1.3 Tavoitteet	6
1.4 Toteutus	6
2 Liikkumisen nykytila	7
2.1 Liikkuminen numeroina	7
2.2 Lainsäädäntö	8
3 Kuljetuskokeilu	10
3.1 Tavoite	10
3.2 Menetelmät	10
3.2.1 Kuljetuskokeilu	10
3.2.2 Kyselyt	11
3.3 Tulokset	12
3.3.1 Kokeilumetriikka	12
3.3.2 Kysely kokeiluun rekisteröityneille	12
3.3.3 Kysely vertailuryhmälle	13
4 Intressiryhmien näkökulmat	14
4.1 Tavoitteet	14
4.2 Menetelmä	14
4.2.1 Kohderyhmät	14
4.2.2 Kysely	14
4.2.3 Haastattelut	15
4.3 Tulokset	15
4.3.1 Vastaajat	15
4.3.2 Palaute valmisteluprosessista	16
4.3.3 Kyselyn tulokset	16
4.3.4 Haastatteluiden tulokset	18
5 Johtopäätökset	20
5.1 Kuljetuskokeilu	20
5.2 Prioriteetit	20
5.3 Riippuvuudet ja ristiriidat	21
6 Ehdotukset	22
6.1 Kansainvälinen vertailututkimus	22
6.2 Ansaintamallien veroselvitys	22
6.3 Vaikutusarvio	23
6.4 Kokeilu vaikutusten mittaamiseksi	23
6.5 Alustava lakimuutosehdotus	24
7 Yhteenveto	26
7.1 Liikkumisen nykytila	26
7.2 Kuljetuskokeilu	26
7.3 Kyselyt ja haastattelut	26
7.4 Tulokset	27
7.5 Johtopäätökset	28
7.6 Ehdotukset	28
Lähdeluettelo	29
Liite 1: Kyselykaavake	30
Liite 2: Kyselyvastaukset	34
Liite 3: Kyselyvastausten jakauma	41

TIIVISTELMÄ

Selvityksen tavoitteena oli kerätä tietoa joukkoistettujen kuljetusten yhteiskunnallisesta roolista kuljetuskokeilulla ja selvittämällä intressitahojen kantoja.

Joukkoistettujen kuljetusten käsite pitää tulkinnoista riippuen sisällään monen tyyppistä kuljetustoimintaa, mukaan lukien nykyisen taksiliikenteen, kimppakyydit ja tarvarakimppakyydit. Käytetty kuljetusten joukkoistamispalvelun toimintamalli voi tehdä kuljetusten käyttökokemuksesta ja lainsäädännön noudattamisesta osallistujalle helppoa ja yksinkertaista ja palvella yhteiskunnallisia tavoitteita. Toimintamalli voi vaihtoehtoisesti siirtää vastuun käyttäjälle, jonka toimintaa ei kuitenkaan käytännössä voi valvoa.

Joukkoistetuilla kuljetuksilla voi tehostaa liikennejärjestelmää, parantaa palveluiden saatavuutta ja julkisen talouden kestävyttä sekä vahvistaa paikallisyhteisöitä. Toisaalta sitä koskeva regulaatio on hajanaista eri laeissa, eikä moni maalaisjärjellä hyväksyttävä kuljetus ole nykytilassa sallittua.

Kimppakyytiperiaatteella toimivan joukkoistetun kuljetuspalvelun käyttöönottoa estää tiedon puute uudesta ratkaisusta, omien rutiinien muuttamisen vaivalloisuus ja kysynnän ja tarjonnan kohtaamisen vaikeus.

Selvityksessä oli havaittavissa intressitahojen tiedon ja kiinnostuksen puute aihetta kohtaan, haluttomuus ottaa kantaa laajemman organisaation puolesta, vaikeus arvioida vielä paljon vaihtoehtoja sisältävää aihetta, muutosten vaikeasti arvioitavat suorat ja välilliset vaikutukset, ja erityisesti julkisella sektorilla haluttomuus esittää nykyisestä lainsäädännöstä poikkeavia tulkintoja. Vastausten hajonta tavoitteiden, haasteiden ja ratkaisuiden osalta oli suurta. Median ja omien kokemusten luoma mielikuva ilmiöstä johtaa usein keinotekoiseen vastakkainasetteluun, jossa vaihtoehtoina ovat joko nykytila tai Uber-tyyppinen markkinaliberaali ratkaisu.

Joukkoistettujen palvelujen aseman selventäminen ja harmaan talouden estäminen edellyttävät lakimuutoksia. Tällöin on tärkeää varmistaa kilpailuneutraliteetti ja kuljetuksiin osallistuvien kansalaisten kyky ottaa vastuu omasta toiminnastaan. Työ- ja elinkeinoministeriöllä on mandaatti ottaa laajemmat yhteiskunnalliset näkökulmat mukaan regulaation muutoksia valmisteltaessa. Käytännön esteiden poistamisessa ja markkinoiden kehittämisessä avainroolissa ovat välityspalvelut, jotka voivat Suomessa sähköisen verotuksen infrastruktuurin ansiosta tehdä myös verovelvoitteiden hoitamisen käyttäjän kannalta vaivattomaksi.

Selvitystyötä on syytä jatkaa tekemällä selvitys kansainvälisesti vertailukelpoisista tutkimuksista, selvittämällä erikseen erityyppisten liiketoimintamallien vaikutukset verotukseen ja harmaaseen talouteen ja tekemällä vaikutusarvio laajamittaisesta kuljetusten joukkoistamisesta.

Toisaalta latenttia kysyntää on vaikea arvioida, joten vaikutusarvion tueksi kannattaa tehdä käytännön kokeilu. Kokeilun voi toteuttaa nykytilan lainsäädännön puitteissa, mutta siinä voi arvioida myös nykytilan lainsäädännöstä poikkeavan kuljetustoiminnan mitatakaan.

Esiselvityksen toteuttaja ehdottaa selvityksen perusteella ilmeisen laajasti hyväksyttävissä olevaa ratkaisua, jossa ei-ammattimaisen joukkoistetun kuljetustoiminnan ja muun taloudellisesti pienimuotoisen palvelutoiminnan mahdollistavaa lakimuutosta,

jossa kansalaisten välillä tehtäville työkorvauksille myönnettäisiin verovapaus esim. 2000 euroon asti vuodessa.

ABSTRACT

The purpose of this study was to gather information on the role of crowdsourced transport in the society by conducting a transport trial and investigating the positions of key stakeholders.

The term crowdsourced transport consists of many types of transport activities, including current taxi traffic, ride sharing and crowdsourced deliveries. The applied model of the crowdsourced transport service can lead to a good user experience, make it easy for the participant to comply with legislation, and serve the interests of the society. The model can alternatively shift the responsibilities to the user, whose actions cannot be monitored in practice.

Crowdsourced transport can improve the efficiency of the transport system, the accessibility of services and the sustainability of public finances, and it can strengthen local communities. On the other hand, the applicable regulation is fragmented into various laws. Many transport types are currently aligned with common sense but prohibited by law.

The adoption of a crowdsourced transport service operated according to the ride sharing principle is slowed down by lack of information on the new solution, the effort required to change personal routines, and the difficulty of matching demand and supply.

In the study the following was observed: lack of information and interest on the topic, unwillingness to stake a position on behalf of the organization, the difficulty of making judgments on a topic with multiple alternatives, the difficulty of estimating direct and indirect consequences, and especially in the public sector unwillingness to present interpretations that differ from current laws. The responses on objectives, challenges and solutions were highly divergent. The image on the topic constructed by the media and personal experiences often leads to a false dichotomy where the alternatives are the current state or a liberal solution similar to Uber.

The clarification of the status of crowdsourced services and the prevention of the grey economy require legislative changes. In this it is important to ensure neutrality on competition and the ability of the citizens participating in the transport to take responsibility of their own actions. The Ministry of Employment and the Economy has the mandate to take into account broader interests of the society when preparing regulatory changes. Mediation services are in a key role in removing concrete obstacles and in developing the market. In Finland they can also make it easy for the user to comply with tax obligations due to the existence of digital taxation infrastructure.

The study should be continued by conducting a further study on international research on the topic, by investigating the consequences of different operating models on taxation and the grey economy, and by making an impact assessment on the widespread use of crowdsourced transport.

Since it is difficult to estimate latent demand, it would be useful to conduct a supporting field trial. The trial can be performed within the current regulations, but it can be used to estimate the scale of transport activity that is not aligned with the current legislation.

The authors of this study propose a solution that should be widely acceptable, where the law is changed to allow non-professional transport and other services in small scale. Payments between individuals would be tax free up to 2000 euros per year.

SAMMANFATTNING

Syftet med denna utredning var att samla information om den samhällseliga rollen av samtransporter genom transportförsök och genom att utröna de intresserade parternas ståndpunkter.

Begreppet samtransporter omfattar beroende på tolkningen många olika typer av transportverksamhet, inklusive den nuvarande taxitrafiken, samåkning och samkörning av varor. Den tillämpade verksamhetsmodellen med en tjänst för samtransporter kan ge de delaktiga parterna goda användarerfarenheter av sådana transporter och göra det enkelt och lätt för dem att följa lagstiftningen, samtidigt som de samhällseliga målsättningarna uppfylls. Alternativt kan denna verksamhetsmodell överföra ansvaret på användarna, vars verksamhet ändå inte kan övervakas i praktiken.

Genom samtransporter kan trafiksystemet effektiviseras, tillgången på tjänster kan förbättras, den offentliga ekonomins hållbarhet kan ökas och dessutom kan lokalsamhällen stärkas. Å andra sidan är regleringen av samtransporter splittrad i olika lagar. Dessutom är många transporter som enligt det sunna förnuftet borde godkännas ändå inte tillåtna i nuläget.

En tjänst för samtransporter som fungerar enligt samåkningsprincipen kan inte tas i bruk eftersom människor inte har tillräckligt med information om denna nya lösning och anser att det är besvärligt att ändra på sina egna rutiner, samtidigt som det är svårt att få efterfrågan och utbud att svara mot varandra.

I denna utredning noterades att olika intresserade parter inte hade tillräckligt med information om och ett bristande intresse för detta tema, inte ville ta ställning på en större organisations vägnar, hade svårt att bedöma detta tema då det fortfarande omfattar många olika alternativ, ansåg att det var besvärligt att bedöma de direkta och indirekta konsekvenserna av förändringarna, och i synnerhet inom den offentliga sektorn var människor ovilliga att framföra tolkningar som skiljer sig från den aktuella lagstiftningen. Spridningen bland svaren var stor avseende målsättningar, utmaningar och lösningar. Den bild som medierna skapat av fenomenet och den uppfattning som människorna själva har på grundval av sina erfarenheter leder ofta till ett konstlat motsatsförhållande där alternativen är antingen nuläget eller en marknadsliberal lösning i likhet med taxitjänsten Uber.

Det krävs lagändringar för att kollektiva tjänsters ställning ska kunna utredas och den grå ekonomin ska kunna förebyggas. Då är det viktigt att garantera konkurrensneutraliteten och säkerställa att de medborgare som är delaktiga i transporterna kan ta ansvar för sin egen verksamhet. Arbets- och näringsministeriet har ett mandat att inbegripa de bredare samhällsperspektiven i beredningen av ändringar i regelverket. Då det gäller att undanröja praktiska hinder och utveckla marknaderna innehar förmedlingstjänster en nyckelroll. Då det i Finland finns en infrastruktur för elektronisk beskattning, kan dessa förmedlingstjänster göra det möjligt för användarna att fullgöra sina skattskyldigheter på ett smidigt sätt.

Det är värt att fortsätta med utredningsarbetet genom att göra en utredning av internationellt jämförbara undersökningar, genom att separat utreda de skattemässiga konsekvenserna av olika typer av affärsmodeller samt deras effekt på den grå eko-

nomin, och genom att göra en konsekvensbedömning av en omfattande kollektivisering av transporter.

Å andra sidan är det svårt att bedöma den latent efterfrågan, och således lönar det sig att genomföra ett praktiskt försök som stöd för konsekvensbedömningen. Försöket kan genomföras utgående från den aktuella lagstiftningen, även om man i försöket även kan göra en bedömning avseende omfattningen av sådan transportverksamhet som inte är förenlig med den aktuella lagstiftningen.

Parten som genomför den förberedande utredningen föreslår en lösning som på grundval av utredningen uppenbarligen kunde godkännas på brett plan och där icke-yrkesmässig kollektiviserad transportverksamhet och övrig ekonomiskt sett småskalig serviceverksamhet skulle möjliggöras med en lagändring där ersättningar för arbete som utförs medborgare emellan skulle bli skattefria upp till en gräns på exempelvis 2 000 euro om året.

1 Johdanto

1.1 Joukkoistetut kuljetukset

Joukkoistetut kuljetukset ovat kuljetuksia, jotka sovitaan suoraan kuljetuksen tilaajan ja kuljettajan välillä. Kuljetusta ei siis oletusarvoisesti tilata erikseen valitulta kuljetusyritykseltä. Joukkoistetut kuljetukset käsittävät monen tyyppistä toimintaa ja toimintamallia, mukaan lukien monta nykyään yleistä kuljetusten järjestämisen muotoa. Yleiskäytössä termillä tarkoitetaan kysynnän ja tarjonnan tasapainottamista avoimella markkinapaikalla, joka järjestetään tehokkaasti informaatiotekniikkaa hyväksikäyttämällä. Merkittävimmät toimijat laajenevat Yhdysvalloista vahvojen rahoitus- ja taustavoimiensa tuella nopeasti Eurooppaan ja muualle maailmaan. Liiketoimintamalli perustuu kuljetusten joukkoistamiseen ansiotyötä tekeväälle vuokratyövoimalle.

Kuljetuksia voi periaatteessa tarjota kuka tahansa, kuten

- kuljetusalan pk-yrittäjä: taksiyrittäjä, tavarankuljetus
- kuljetusalan suuryritys: posti, pakettipalvelu, logistiikka-alan yritys
- muun alan yrittäjä tai työntekijä, joka liikkuu työtehtävissään esim. pakettiautolla
- järjestötyön puitteissa tai sen ulkopuolella toimiva vapaaehtoistyöntekijä
- kansalainen, joka liikkuu henkilöautolla
- kansalainen, joka liikkuu muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla
- kansalainen, joka liikkuu jalan, polkupyörällä tai julkisilla liikennevälineillä.

Kuljetuksia voi periaatteessa myös tilata kuka tahansa, kuten

- kauppa
- kuljetusyritys, joka ei halua suorittaa kuljetusta omalla kalustollaan ja henkilöstöllään
- joku muu yritys
- kansalaisjärjestö, yhdistys tai seura, tai yksityinen kansalainen
- julkisen sektorin toimija.

Kuljettajan ja tilaajan tyyppiä ei voi valvoa aukottomasti, mutta välityspalvelua käytettäessä ja siinä omilla henkilökohtaisilla tunnuksilla kuljetuksista sovittaessa viranomaisen pystyy eri rekistereihin vertaamalla arvioimaan, kuuluuko käyttäjä johonkin organisaatioon. Ajan ja paikan perusteella pystytään jollakin tasolla arvioimaan sivutoimisuus ja suoritustapa.

Joukkoistettujen henkilö- ja tavarankuljetusten järjestämiseen on monia vaihtoehtoja. Sopimisessa voi käyttää esimerkiksi paikallisyhteisöä (esim. urheiluseuran jäsenet tai naapuruston käyttämä ilmoitustaulu), Internetin käyttäjäyhteisöä (esim. keskustelufoorumi tai Facebook-ryhmä) tai erityistä, tarkoitukseen suunniteltua Internetvälityspalvelua. Välityspalvelu on kuin yleinen markkinapaikka, joka etsii tilaajan kuljetuspyynnölle sitä parhaiten vastaavan kuljettajan kuljetustarjouksen. Lisäksi itse kuljetus voi periaatteessa tapahtua kimpakyytinä kuljettajan oman reitin varrella, tai erillisenä ajona, jonka kuljettaja tekee omista kulkemisistaan riippumatta.

Suurimmat ja kehittyneimmät henkilökuljetusten markkinatoimijat ovat Yhdysvalloissa. Erityisesti Uber on kerännyt miljardeja dollareita investointirahaa, jonka tur-

vin se laajentaa toimintaansa maailmalla. Muut toimijat, kuten Lyft, ovat keskittyneet tiettyihin suurkaupunkeihin Yhdysvalloissa. Euroopasta lähtöisin olevien toimijoiden liiketoimintamalli perustuu vastikkeellisiin kimppakyyteihin erityisesti pidemmällä matkoilla. Suurin toimija on Saksasta lähtöisin oleva carpooling.com (entinen Mitfahrgesellschaft).

Tavarankuljetuksessa ei ole vastaavaa yhtä muiden ylitse noussutta toimijaa. Merkittävimpiä ovat Instacart, deliv.co, Zipments ja Postmates Yhdysvalloissa. Myös Uber kokeilee New Yorkissa tavarankuljetusta (Kimiko 2014), ja Walmart on joukkoistanut verkkokauppaostosten kotiinkuljetusta asiakkailleen Denverin alueella (Tresis 2014). Liiketoimintamalli on Yhdysvalloissa samankaltainen kuin henkilökuljetusten osalta. Euroopassa on samoin useita pk-yrityksiä, joiden liiketoimintamalli perustuu kimppakyytiperiaatteeseen.

Viimeisin muutos toimijakentässä on, että Google on aikeissa tuoda jo kehittämänsä ja testaamansa Uberin tapaisen taksipalveluominaisuuden palvelukokonaisuutensa Stone 2015. Google on tähän asti ollut merkittävä omistaja johtokunnan jäsen Uberissa. Google on jo kartta- ja navigaatiopalvelunsa johdosta käytössä suurella osalla autoilijoita, joten sen markkinoilletulo voi tapahtua nopeasti. Samoin Google voi jatkossa yhdistää joukkoistamiseen perustuvan tilaussovelluksensa ilman kuljettajaa toimivaan autotekniikkaansa, nopeammin kuin samaa suunnitellut Uber.

Toimijoille on yhteistä:

- välityspalvelu ja siihen liitetty älypuhelinsovellus
- maksujen välitys ja kuljetuksille tarjottu vakuutusturva osana välityspalvelua
- luotettavuuden varmistaminen vastapuolten arvioidessa toistensa toimintaa
- kuljettajan omaksi velvollisuudeksi jätetty ilmoitus verottajalle.

Toimijat eroavat toisistaan:

- maantieteelliseltä toiminta-alueeltaan
- kuljettajat vuokratyövoimaa tai kimppakyytejä tarjoavia muita kansalaisia
- hinnoittelu käyttäjien päätettävissä tai palvelun määrittelemä
- tavarankuljetusten keräily kaupan tai kuljettajan tehtävä
- tavarankuljetuksissa fokus esim. aterioiden kuljetuksissa.

1.2 Toimintamallit ja verotus

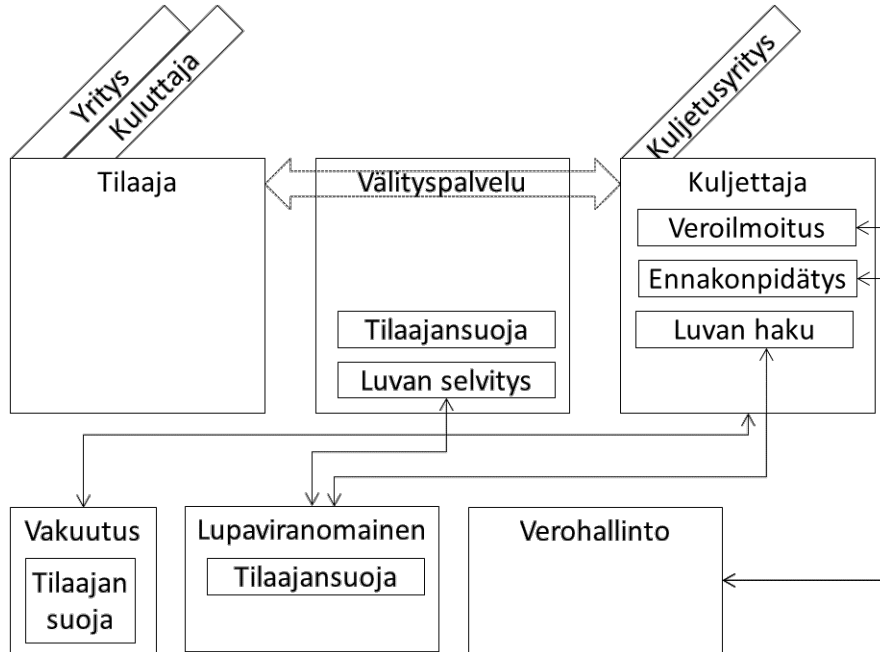
Joukkoistetut kuljetukset voi toteuttaa eri malleilla. Seuraavissa kuvissa on kuvattu eri toimijoita ja näiden tärkeimpiä rooleja sääntelyn noudattamisessa. Jos jokin rooli ja siihen liittyvä yhteys on esitetty harmaalla, kyseessä on rooli, jonka noudattamista ei voi valvoa ja joka siksi jää helposti käytännössä noudattamatta.

Mallit on esitetty suunnilleen kronologisessa järjestyksessä. Malleista ensimmäiset kaksi ovat olleet käytössä vuosikymmeniä ja seuraavat kolme vasta viime vuosina. Viimeinen esitelty toimintamalli ei ole vielä käytössä.

Toimintamallien kuvauksissa on kiinnitetty erityistä huomiota niihin liittyvien velvollisuuksien hoitamiseen harmaan talouden estämiseksi. Yksityishenkilön ollessa vastuussa veroilmoituksen tekemisestä verotusprosessi on tehotonta ja mahdollisuus harmaan talouden toimintaan suurempi kuin silloin, jos veroilmoitus tapahtuu yrityksen tai välityspalvelun kautta. Ulkomaisissa palveluissa yksityishenkilö tekee tai jättää tekemättä veroilmoituksen eikä kotimaista verottajan sähköistä rajapintaa

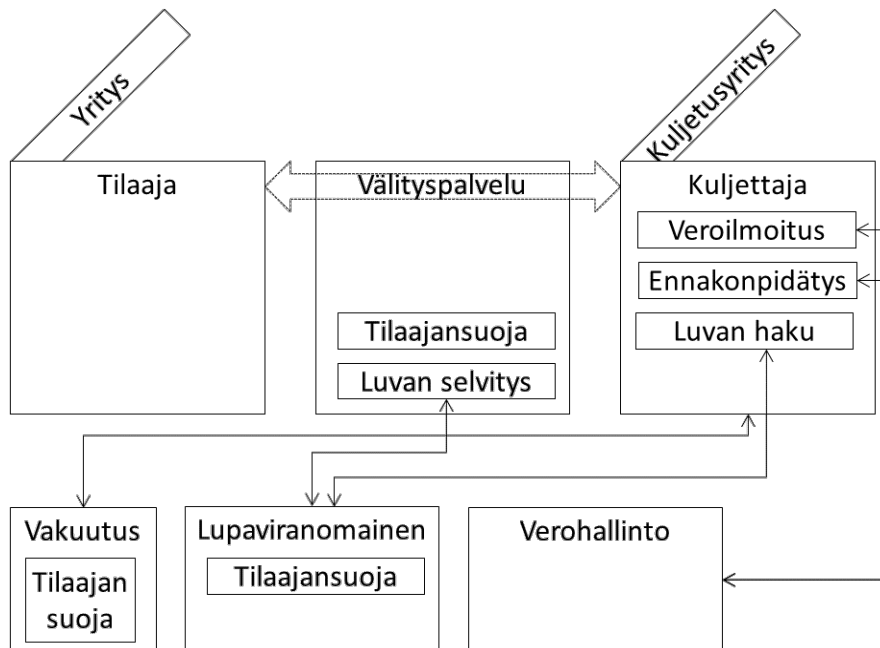
voida tehokkaasti hyödyntää. Kuvissa ”Muu yrittäjä” tarkoittaa ansiotarkoituksessa tai ammatillisesti toimivaa kuljettajaa riippumatta yritys- tai palkkatyön muodosta.

Ensimmäistä mallia (kuva 1) edustaa taksikeskus, johon voi liittyä vain taksiyrittäjiä. Tilaaja saa palvelun viranomaisten valvomilta toimijoilta, jotka ovat erikseen järjestäneet vakuutusturvan toiminnalleen.



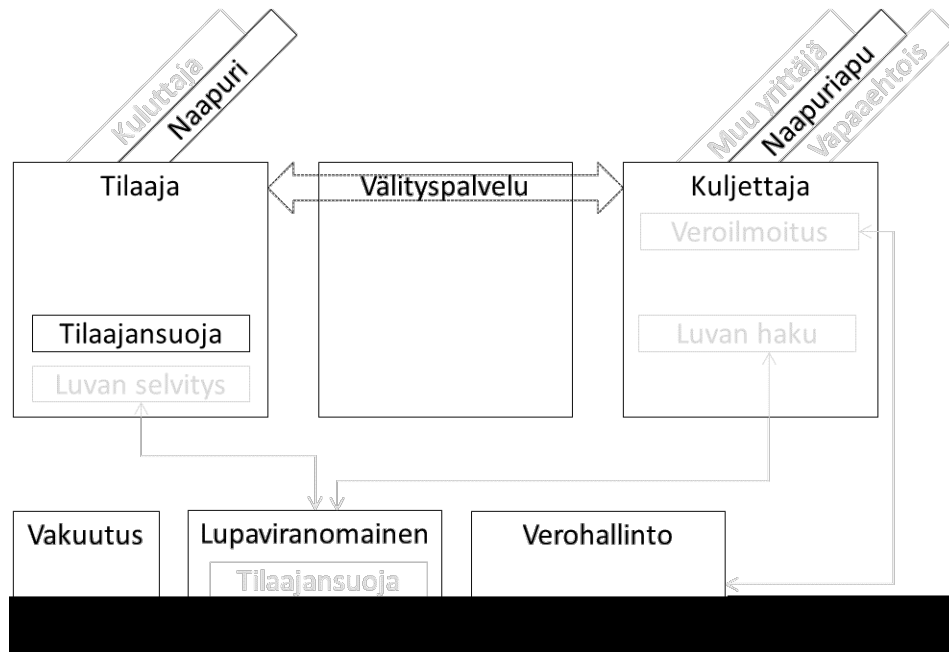
Kuva 1. Taksikeskus-toimintamalli

Toista mallia (kuva 2) edustaa kuljetustilauskeskus, johon voi liittyä vain logistiikka-alan yrittäjiä. Palvelu ei ole tavallisen kuluttajan käytössä. Palvelun saa viranomaisten valvomilta toimijoilta, jotka ovat erikseen järjestäneet vakuutusturvan toiminnalleen.



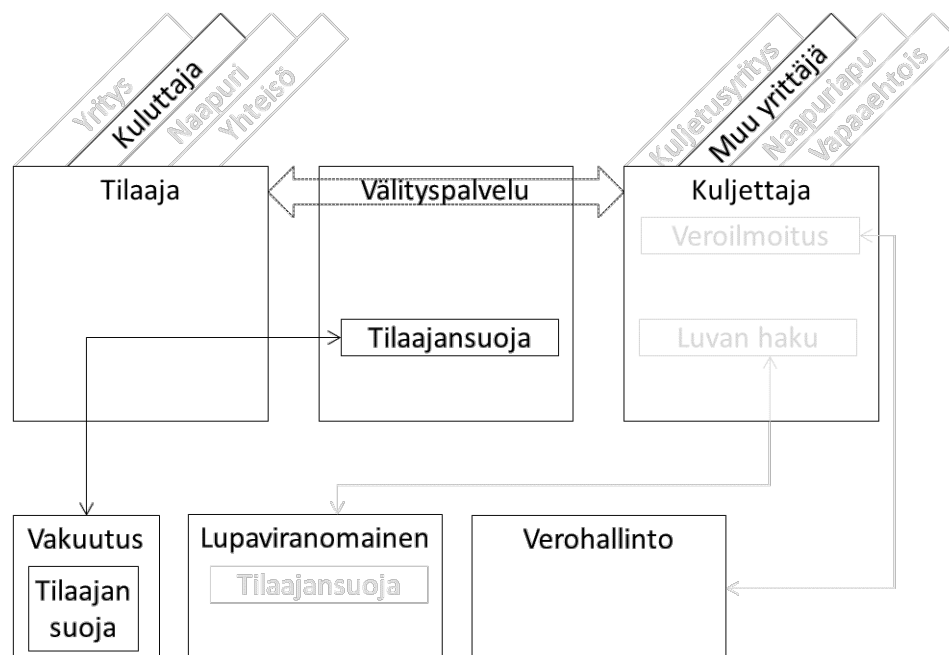
Kuva 2. Kuljetustilauskeskus-toimintamalli

Kolmas malli (kuva 3) on internetsivustolla ja nykyään Facebook-ryhmässä tapahtuva kyytien välitys. Periaatteessa kuka tahansa voi osallistua, mutta käytännössä ratkaisu ei sovellu keskivertokuluttajalle eikä ammatinharjoittamiseen. Tilaaja on käytännössä vastuussa toimistaan, eikä kukaan valvo toiminnan säädöstenmukaisuutta.



Kuva 3. Facebook-toimintamalli

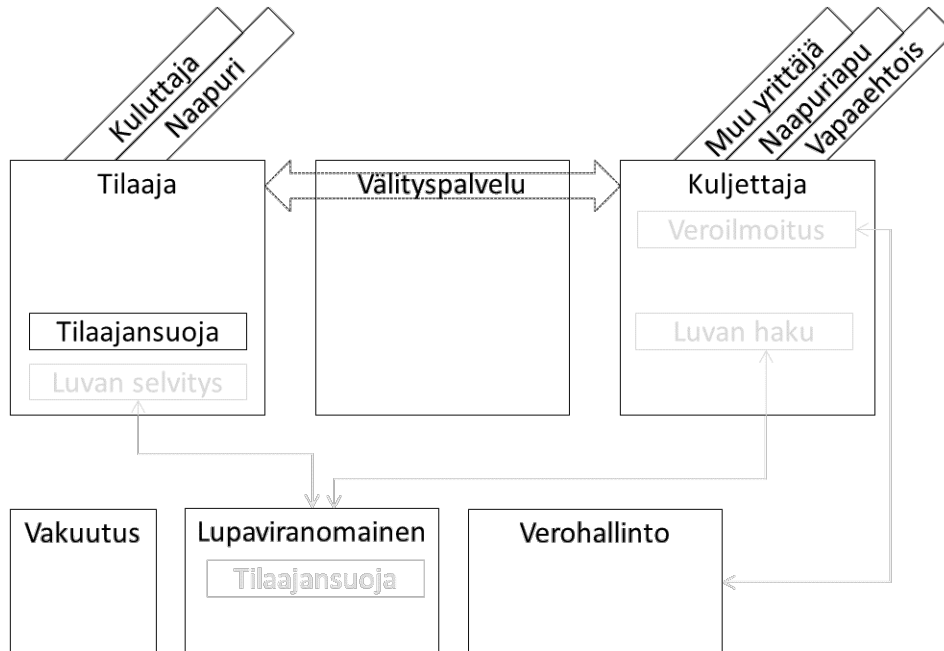
Neljäs malli (kuva 4) on tyypillinen ulkomailta Suomeen tuleva ”taksipalvelu”, jossa älypuhelinsovelluksella käytetään ulkomaisella palvelimella olevaa kuljetustenvälityspalvelua. Periaatteessa palveluun voi yksityishenkilönä osallistua kuka tahansa, mutta liiketoimintamalli perustuu ammattimaiseen kuljetuspalvelun tarjoamiseen kenelle tahansa kuluttaja-asiakkaalle.



Kuva 4. ”Taksipalvelu”-toimintamalli

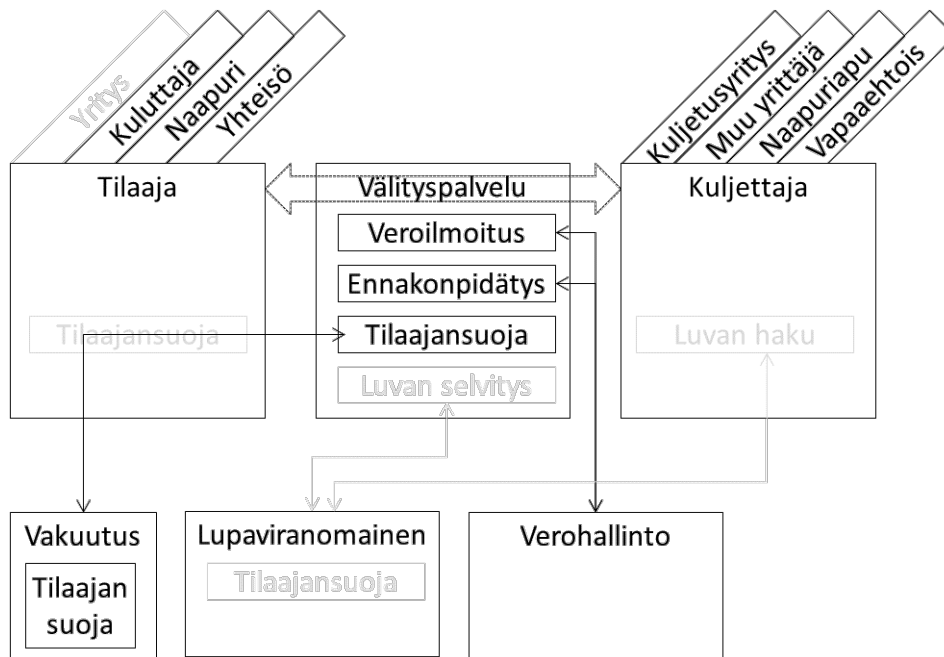
Viides malli (kuva 5) on tyypillinen kotimainen ”kimppakyytipalvelu”, jossa älypuhelinsovelluksella tai internetsivustolla käytetään kuljetustenvälityspalvelua. Väli-

tyspalvelun lainmukaisuus toteutuu jättämällä tarjoamatta käytettävyyttä parantavia ominaisuuksia (maksun välitys, verotus, lupatiedon välitys, vakuutukset). Vaikka periaatteessa palveluun voi yksityishenkilönä osallistua kuka tahansa, sitä voi käyttää lähinnä puolivapaaehtoistyöhön ja satunnaisiin käteismaksullisiin kuljetuksiin. Tämä rajoittaa myös tilaajia.



Kuva 5. ”Kimppakyytipalvelu”-toimintamalli

Kuudes malli (kuva 6) on joukkoistettu kuljetusten välityspalvelu, joka pyrkii sekä järjestämään kuljetuksia että hoitamaan tilaajan (ja kuljettajan) puolesta niihin liittyvän maksuliikenteen, tilaajan suojoitoimenpiteet ja regulatoriset velvoitteet. Taksitai tavaraliikenneluvan noudattaminen perustuu kuljettajan omaan ilmoitukseen ja käyttäjäyhteisön omavalvontaan. Toisaalta lupia tärkeämpää on osallistujien valvonta palautteen ja palvelun keräämän metriikan perusteella. Välityspalvelu valvoo ja hoitaa muiden osallistujien kuin kuljetusyritysten puolesta yrittäjä- tai ansiotulon ilmoitukset verottajalle (kuljetusyritykset siis toimivat kuten nykyisinkin, vaikka kuvaan ei ole merkitty rooleja veroilmoituksen, ennakonpidätyksen ja lupien haun osalta). Palvelu voi välittää niin vastikkeellisia kuin vastikkeettomia (vapaaehtoisia) kuljetuksia.



Kuva 6. Yleinen kuljetusten välityspalvelu -toimintamalli

1.3 Tavoitteet

Esiselvityksen tavoitteena oli

- koota yhteen tietoja joukkoistettujen kuljetusten vaihtoehtoisista muodoista, toimintamalleista, nykytilanteesta ja mahdollisista yhteiskunnallisista vaikutuksista
- kuvata liiketoimintamalleja ja niiden verotuksellisia vaikutuksia harmaan talouden estämiseksi
- kokeilla, mitä esteitä ja toimintatapoja joukkoistetun tavarankuljetusratkaisun käyttöönottoon liittyy
- selvittää laaja-alaisesti eri intressiryhmien odotuksia, huolia ja ehdotuksia joukkoistettuihin kuljetuksiin ja niiden regulaatioon liittyen.
- esittää kerättyjen tietojen perusteella konkreettisia ehdotuksia lainvalmisteluprosessin tueksi.

1.4 Toteutus

Esiselvitys koostui taustaselvityksestä, kokeilusta, kyselyistä ja haastatteluista sekä pohdinnoista, mitä jatkossa tulisi tehdä.

Taustaselvitys käsittää tietoja joukkoistettujen kuljetusten muodoista, vaikutuksista ja lainsäädännöstä. Tekivät ovat havainneet esitetyt tiedot olennaisiksi kehittäessään kuljetustoimintaa ja ollessaan yhteydessä sidosryhmiin. Nämä on esitelty luvuissa 1 ja 2.

Kokeiluosiossa on esitelty esimerkki joukkoistettujen tavarankuljetusten järjestämisestä hyväntekeväisyyskuljetuksille. Kokeilu tuotti tietoja käytännön toiminnasta ja käyttäjistä muuta esiselvitystä varten. Tämä on esitelty luvussa 3.

Kyselyillä ja haastatteluilla selvitettiin intressiryhmien odotuksia, huolia ja ehdotuksia. Esitetyt tulokset perustuvat sidosryhmien esittämiin kantoihin. Nämä on esitelty luvussa 4.

Johtopäätökset kokeilusta, kyselystä ja haastatteluista on koostettu yhteismitallisiksi, mikä on edellyttänyt tulkinnallista prosessia. Johtopäätökset on esitelty luvussa 5.

Esiselvityksen toteuttaja on tehnyt taustatietojensa ja esiselvityksen aikana saatujen lisätietojen perusteella omat ehdotuksensa tarvittavista jatkotoimenpiteistä. Nämä on esitelty luvussa 6.

Yhteenveto esiselvityksen olennaisimmasta sisällöstä on esitetty luvussa 7.

Kuljetuskokeilussa käytettiin Coreorient Oy:n kehittämää PiggyBaggy-palvelua. Mobiilisovelluksesta ja pilvipalvelusta koostuva PiggyBaggy-palvelu sovittaa kuljetuspyynnöt ja -tarjoukset tilaajan ja kuljettajan välillä.

2 Liikkumisen nykytila

2.1 Liikkuminen numeroina

Joukkoistetuilla kuljetuksilla voi tukea virallisesti tavoiteltuja poliittisia päämääriä, varsinkin jos kyse on henkilöautoilla tehtyjen kuljetusten yhdistämisestä. Koska tätä ei ole laajamittaisesti tehty, vaikutuksia voi arvioida muiden tietojen perusteella. Seuraavassa on ryhmitelty neljään ryhmään tietoja liikennejärjestelmästä, kotitalouksien palveluista, julkisesta taloudesta ja paikallisyhteisöistä. Joukkoistetuilla kuljetuksilla on vaikutuksia näillä kaikilla alueilla. Tietojen lähteenä on käytetty mm. Henkilöliikennetutkimusta 2010 – 2011 (Liikennevirasto 2012) ja Liikennetilastollista vuosikirjaa 2012 (Tilastokeskus 2012).

1. Joukkoistetut kuljetukset voivat tehostaa merkittävästi henkilöautoliikennettä ja siten vähentää ruuhkia ja liikenteen päästöjä.
 - henkilöautoilla tehdään 58 % matkoista ja 72 % matkasuoritteesta (2012)
henkilöautoilla ajettu matka vuodessa: 46,8 mrd. km (2011)
 - henkilöauton kuljettajan osuus matkasuoritteesta: 69 % (2011)
henkilöautojen matkustajien osuus matkasuoritteesta: 31 % (2011)
 - liikenteen osuus kotitalouksien kulutusmenoista: 11,3 % (2011)
liikenteeseen käytetyt kotitalouksien kulutusmenot: 4,4 mrd. €(2011)
 - autojen hankintamenot kotitaloudessa vuodessa: 2070 €(2006)
kulkuneuvojen käyttömenot kotitaloudessa vuodessa: 1780 €(2006)
 - henkilöautojen kuluttama polttoainemäärä vuodessa: 2,4 milj. tonnia (2011)
henkilöautojen hiilidioksidipäästöt vuodessa: 6,8 milj. tonnia (2011)
 - henkilöautolla liikkumiseen käytetty matka-aika: 20 min/matka ja 34 min/hlö/vrk (2011)
 - työmatkalla olevien henkilöautojen matkustajia: 0,2 hlöä/auto (2011)
 - ostos- tai asiointimatalla olevien henkilöautojen matkustajia: 0,8 hlöä/auto (2011)
2. Joukkoistetut kuljetukset voivat parantaa tasapuolisempaa palveluiden saatavuutta erityisesti maaseudun asukkaille, sosiaali- ja terveysperusteisille erityisryhmille, sekä kotitalouksille, joilla ei ole nykyisellään riittävästi varaa, aikaa tai kykyä (esim. käytettävissä olevaa henkilöautoa) liikkua asiointikohteisiin.
 - autottomien kotitalouksien osuus: 16,7 % eli yli 400 000 (2012)

- kotona asuvien yli 74-vuotiaiden määrä: 54 000 eli yli neljännes (2011)
kotona asuvista yli 74-vuotiaista pientaloissa asuvien osuus: 30 % (2011)
 - kotipalvelun asiakasmäärä: 133 000 kotitaloutta (2012)
tukipalveluiden asiakasmäärä: 126 300 asiakasta (2012)
 - kotipalvelun kustannus kunnille: 800 milj. €(2011)
 - kuljetuspalvelun käyttäjämäärä: 71 000 (2001)
kuljetuspalvelun osuus vammaispalvelukustannuksista: 60 % (2003)
 - vanhushuollon laitospaikan kustannus: 3000-4000 €/kk
3. Joukkoistetut kuljetukset voivat pienentää vaihtotaseen vajetta, valtiontalouden kestävyysvajetta ja kunnallisten palveluiden tuottamisen kustannuksia.
- henkilöautojen ja polttoaineiden osuus vaihtotaseen vajeesta: 17 mrd €/vuosi
 - työ-, ostos- ja asiointimatkoihin käytetty aika: 47,5 milj. työpäivää/vuosi (2011)
 - julkisen rahoituksen osuus julkisen liikenteen liikevaihdosta: 33 % (2011)
joukkoliikenteen rahoitus 570 milj. € ja tilausliikenteen 400 milj. €/vuosi (2011)
 - yhteiskunnan maksamien kuljetusten osuus taksialan liikevaihdosta: 30 % (2012)
taksiliikenteen kokonaistuki 420 milj. €(2011)
4. Joukkoistetut kuljetukset voivat vahvistaa paikallisia yhteisöitä.
- kyliä, joissa kylätoimintaa: n. 3500 (kyliä yhteensä n. 4200)
 - kaupunginosia kuudessa suurimmassa kaupungissa: n. 500

Joukkoistettujen kuljetusten yhteiskunnallista viitekehystä ja vaikutuksia on käsitelty myös mm. seuraavissa julkaisuissa:

- Rintamäki J., Ansio V., 2013. Omakyyti, Kimppakyytipalveluiden kysyntä-, markkina- ja lainsäädäntöselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2013.
(http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2013-50_omakyyti_web.pdf)
- Kallio S., 2013. Kimppakyytipalvelut kestävän liikkumisen välineenä. Opinnäytetyö. Turun ammattikorkeakoulu, kestävän kehityksen koulutusohjelma.
(https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/63358/Kallio_Saimi.pdf)
- Kansalaistutkimus – Käyttäjien tarpeet liikkumisessa, Tekes.
(<http://www.tekes.fi/nyt/uutiset-2014/liikkuminen-palveluina/suomalaiset-avoimia-uusia-liikenteen-palveluita-kohtaan/>)
- Kimppakyytiohjelmiston pilotointi, sekä käyttömahdollisuuksien kartoittamis- ja seurantakampanja. Muistioraportti. Liikennevirasto 2011.
- Autojen yhteiskäytön potentiaali ja vaikutukset pääkaupunkiseudulla. Motiva 2010.

2.2 Lainsäädäntö

Korvausta vastaan tehtyjä kuljetuksia säädellään tällä hetkellä useilla laeilla. Näiden lakien seurauksena myös joukkoistettujen kuljetusten käyttö on rajoitettua. Ainakin seuraavien laeilla on vaikutuksia joukkoistettuihin kuljetuksiin:

- Taksiliikennelaki 217/2007
- Joukkoliikennelaki 869/2009
- Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006

- Tiekuljetussopimuslaki 345/1979
- Työsopimuslaki 55/2001
- Tuloverolaki 1535/1992
- Arvonlisäverolaki 1501/1993
- Tilaajavastuulaki 1233/2006

Lisäksi on paljon kansallista ja EU-lainsäädäntöä, joka osittain kohdistuu suoraan kuljetustoimintaan ja osittain viittaa edellä mainittuihin lakeihin.

Nykyään voi tehdä seuraavan tyyppisiä joukkoistettuja kuljetuksia (kaikista mahdollisista pyydetyistä vastikkeista, rahamuotoisista tai ei, pitää kuitenkin ilmoittaa verottajalle):

- kuljettaa vastikkeetta henkilöitä tai tavaroita
- kuljettaa kimppekyydillä henkilöitä korvaten vain osansa polttoainekustannuksista
- kuljettaa korvausta vastaan tavaroita jalkaisin, polkupyörällä tai moottoripyörällä
- kuljettaa korvausta vastaan tavaroita ajoneuvolla, jonka suurin sallittu kokonaisuus on alle 2000 kg
- kuljettaa korvausta vastaan sukulaisia tai naapureita, jos korvauksena on arvoltaan vähäinen tavaralahja, ruokaa tai juomaa, ja korvaus tulee yllätyksenä kuljettajalle
- vuorotella toistensa kyyditsemistä kahden henkilön kesken.

Esimerkiksi seuraavan tyyppiset joukkoistetut kuljetukset ovat kiellettyjä:

- toistuva kimppekyyti esim. työkollegan kyydissä, jos kyydistä maksetaan korvaus (jos haluaa korvata, on pakko kuljettaa tätä vastavuoroisesti itse, vaikka ei ole ajokorttia ja kollega ei asu oman kodin ja työpaikan välissä)
- naapurin ostosten kuljetus kaupasta kotiin parin euron korvausta vastaan keski-kokoisella henkilöautolla
- polttopuiden kuljettaminen korvausta vastaan traktorilla ja peräkärryllä kesämökkiläiselle tämän omasta metsästä.

Joukkoistettua kuljetustoimintaa vastaavaa ei-ammattimaista, kansalaisten harjoittamaa pienimuotoista työtä ja palveluiden vaihdantaa käsitellään lainsäädännössä muun muassa seuraavien teemojen alla:

- Vapaaehtoistyö: työtä, josta ei saa korvausta. Tehdään tyypillisesti vapaaehtoistyötä harjoittavan järjestön lukuun. Toimintaa ohjataan ja sille on järjestetty vakuutusurva ja lupien edellyttämä koulutus järjestön kautta. Järjestö vuorostaan rahoittaa toimintaansa julkisen tuen ja lahjoitusten turvin. Siten vapaaehtoistyöntekijä ei joudu itse vastaamaan työn sivukustannuksista, eikä niitä tarvitse siirtää avunsaajan korvattaviksi. Järjestötyön ulkopuolella tehty joukkoistetut kuljetukset ovat siten eriarvoisessa asemassa, koska niiden sivukustannukset jäävät tekijän kannettaviksi.
- Talkootyö: korvauksetta ja satunnaisesti tehtävää työtä, joka ei edellytä erityistä ammattitaitoa, koulutusta tai pätevyyttä. Talkootyötä tekeville voidaan antaa tavanomaista ja kohtuullista tarjoilua tai arvoltaan vähäisen tavaralahjan ilman, että kyseessä on veronalainen etu, jos talkootyötä tekevä ei itse sitä edellytä.
- Naapuriapu: korvauksetta ja satunnaisesti tehtävää työtä, joka perustuu joko sukulaisuuteen, ystävyyteen tai naapuruuteen. Työn suorittajalle voi ilman vero-

seuraamuksia antaa vastikkeeksi arvoltaan vähäisen tavaralahjan tai järjestää vastaavanlaista tarjoilua kuin perinteisen talkootyön yhteydessä.

- Vaihdotyö: vastavuoroisuuteen perustuvaa työtä, jossa henkilö tekee työtä toiselle sillä ehdolla, että saa vastineeksi työsuorituksen toiselta henkilöltä. Verovapaata vaihtotyötä voi olla tavanomainen ja arvoltaan vähäinen satunnainen työsuoritus (esim. lumitöiden tekeminen, kukkien kasteleminen, nurmikon tai pensaiden leikkaaminen, auton renkaiden vaihto, auton peseminen, koiran tai kissan ulkoiluttaminen, lehtien haravoiminen, autottoman vanhuksen kyyditseminen asioille, ikkunoiden peseminen, muun kuin koulutetun hierojan suorittama hieronta, vaatteiden korjausompelu, seuran pitäminen, tai lyhytaikainen sukulaisten, naapurin tai ystävän lapsen tai lemmikkieläimen hoitaminen/kaitseminen esimerkiksi kaupassa, teatterissa, elokuvissa tms. käynnin ajan)
- Työttömänä työskentely: työtön voi ansaita 300 euroa kuukaudessa veronalaisesti, mutta ilman vaikutusta etuuksiin.
- Koti-irtaimiston myynti: kirpputoreilla ja internetin kautta voi verottomasti myydä koti-irtaimistoa 5000 euron arvosta vuodessa.

3 Kuljetuskokeilu

3.1 Tavoite

Kuljetuskokeilun tavoite oli selvittää, mitä esteitä ja toimintatapoja joukkoistetun tavarankuljetusratkaisun käyttöönottoon liittyy. Kokeilulla myös osoitettiin, että tietyn tyyppistä kuljetusten joukkoistamista voi tehdä nykyainsäädännön puitteissa ja että sillä on merkittäviä hyötyjä kansalaisten arjen helpottamisessa.

3.2 Menetelmät

3.2.1 Kuljetuskokeilu

Kokeilu toteutettiin Coreorient Oy:n PiggyBaggy-tavarakimppakyytipalvelulla. Kokeilua varten tehtiin kampanjasivu, jossa kerrottiin hyväntekeväisyyskuljetusten tarpeesta sekä potentiaalisille kuljettajille että kuljetusten tarvitsijoille. Kampanjasivulta käyttäjä ohjattiin rekisteröitymään palveluun, jotta hän voi osallistua kuljetuksiin ja jotta käyttöaktiivisuutta voisi seurata järjestelmän tuottamien tietojen perusteella.

Kyseessä olivat vastikkeettomat vapaaehtoisikuljetukset, mutta PiggyBaggy-palveluun lisättiin toimeksiantajan pyynnöstä lisärajoituksia, jotta palvelua ei voisi käyttää nykyainsäädännön vastaisiin kuljetuksiin. Kuljettajien ei sallittu rekisteröityä siten, että he käyttäisivät kuljetuksiin henkilöautoa tai sitä suurempaa ajoneuvoa. Rekisteröitymiseen liittyvässä ohjeistuksessa korostettiin, että vastikkeellisessa kuljetuksessa käytettävän ajoneuvon kokonaismassan on oltava alle 2000 kg. Palveluun lisättiin ilmiantotoiminnallisuus, jolla käyttäjät voivat ilmoittaa väärinkäytöksistä.

Tavaroiden hyväntekeväisyyskuljetusten kokeilu tapahtui vuoden lopussa, joten se suunniteltiin jouluaiheiseksi. Jouluna on tapana antaa lahjoja, tässä tapauksessa kuljetukseen käytettyä aikaa ja vaivaa. Kokeilun onnistumiseksi otettiin yhteyttä valtakunnalliseen, nuorkauppakamarien vetämään Joulupuu-keräykseen, jossa muun muassa yritysten työntekijät voivat hankkia lahjoja jaettavaksi vapaaehtoisjärjestön valitsemille vähäosaisille lapsiperheille.

Lisäksi otettiin yhteyttä Joulupua-Facebook-ryhmän ylläpitäjään, joka välittää suoraan vaikeassa tilanteessa olevien lapsiperheiden avunpyyntöjä auttamishaluisille kansalaisille. Ylläpitäjän tarkistamat avunpyynnöt näytetään suoraan karttapohjalla, josta kansalaiset voivat valita haluamansa avun tarvitsijan ja hankkia apua tarpeen kuvauksen perusteella.

Joulupuu-keräyksessä kuljetuspyyntöjä tehtiin lahjojen antajilta lahjojen keräyspisteisiin, Helsingin tapauksessa Forum-kauppakeskukseen. Joulupua-keräyksessä kuljetuspyyntöjä tehtiin lahjojen antajilta suoraan lahjojen saajille.

Kokeilussa kuljetusprosessiin kuului seuraavia vaiheita:

1. Tilaaja ja kuljettajat rekisteröityivät käyttäjiksi PiggyBaggy-palvelussa.
2. Tilaaja teki kuljetuspyynnön PiggyBaggy-palvelussa.
3. Kuljettaja valitsi tilaajan kuljetuspyynnön ja teki sitä vastaavan kuljetustarjouksen. Kuljettaja hyväksyi tässä yhteydessä kuljetuksen vastikkeettomuuden.
4. Tilaaja hyväksyi kuljettajan kuljetustarjouksen.
5. Molemmat osapuolet saivat palvelussa vahvistuksen sopimastaan kuljetuksesta ja sen yksityiskohdista.
6. Palvelun ylläpito seurasi kuljetusprosessia varmistaakseen, että se toteutui sovittu.
7. Tilaaja vahvisti kuljetuksen saapuneen perille.

3.2.2 Kyselyt

Kyselyt tehtiin Google Forms -kyselylomakkeella, ja vastauksia kerättiin kokeilun loputtua 20.12.2015–15.1.2016. Kysymykset olivat seuraavat:

1. Tiesitkö, että PiggyBaggy-palvelussa oli joulukuussa 2014 hyväntekeväisyyspakettien kuljetuskampanja? (kyllä/ei)
2. Mistä sait tiedon kokeilusta? (monivalinta)
3. Olin kiinnostunut osallistumaan hyväntekeväisyyspakettien kuljetuskokeiluun (kuljettajana/tilaajana/ei kumpanakaan)
 - a. Mitkä syyt vaikuttivat osallistumiseesi hyväntekeväisyyskampanjaan kuljettajana/lahjoituksen kuljetuksen tilaajana (monivalintavaihtoehdot Likert-asteikoilla)
4. Sama kuin edellinen kysymys, muu syy (avoin vastauskenttä)
5. Osallistuitko hyväntekeväisyyspakettien kuljetuskokeiluun (kuljettajana/tilaajana/ei kumpanakaan)
6. Kokemukset tässä hyväntekeväisyyskokeilussa kuljettajana/lahjoituksen kuljetuksen tilaajana (monivalintavaihtoehdot Likert-asteikoilla)
7. Palautesi kokeilusta kuljettajana/lahjoituksen kuljetuksen tilaajana (monivalintavaihtoehdot Likert-asteikoilla)
8. Muu palaute (avoin vastauskenttä)

Joulupuu-kampanjan aikana PiggyBaggy-palveluun rekisteröityneet käyttäjät otettiin edustamaan kokeilun tavoitteista kiinnostuneita käyttäjiä. Tähän ryhmään kuuluvien

oletettiin olevan kuljettajina muita kiinnostuneempia vapaaehtoistyönä tehtävistä kuljetuksista ja hyväntekeväisyyslahjoilleen kuljetusten tilaajina toisten ihmisten auttamisesta.

Ennen Joulupuu-kampanjaa PiggyBaggy-palveluun rekisteröityneet käyttäjät otettiin vertailuryhmäksi, joka ei oletusarvoisesti edusta tavoitteiltaan kampanjan tavoitteita. Tähän ryhmään kuuluvien oletettiin olevan kiinnostuneempia myös muista kuin vapaaehtoisluonteisista kuljetuksista.

3.3 Tulokset

3.3.1 Kokeilumetriikka

Kuljetuskokeilun aktiivisuutta kuvaavat seuraavat luvut:

- kuljetuspyyntöjen määrä: 52
- toteutuneiden kuljetusten määrä: 7
(lisäksi 11 kuljetusta toteutettiin kokeiluhenkilöstön voimin)
- kuljetusten toteutuminen pyynnön tekemisestä: 0,5–7 päivää, keskimäärin 3,6 päivää
- kuljetusetäisyydet: 0,9–89 km (keskiarvo 17,5 km)
- palvelussa kokeilua ennen olleiden käyttäjien kuljettamat: 3
- palveluun kokeilun aikana liittyneiden käyttäjien kuljettamat: 4
- kokeilussa kuljettajiksi ilmoittautuneet, joiden lähialueella oli kuljetuspyyntöjä: 13 %
(kuljettajista 87 %:n postinumeroalueella ei ollut kuljetuspyyntöjä)
- kokeilussa tilaajiksi ilmoittautuneet, joiden lähialueella oli kuljetuspyyntöjä: 31 %
(tilaajista 69 %:n postinumeroalueella ei ollut kuljetuspyyntöjä)

Kuljetusten määrän vähäisyyden johdosta luvuista ei voi tehdä johtopäätöksiä joukkoistettujen kuljetusten vaikuttavuudesta tai niihin osallistumisen käyttäjäkohtaisista tai maantieteellisistä tekijöistä. Kyselyillä saatiin viitteellisiä, mutta ei tilastollisesti merkittäviä tuloksia osallistumiseen vaikuttavista käyttäjäkohtaisista tekijöistä.

3.3.2 Kysely kokeiluun rekisteröityneille

Noin yksi viidestä (42) kampanjan aikana rekisteröityneestä (238) vastasi kyselyyn. Noin kaksi kolmesta vastaajasta rekisteröityi osallistuakseen hyväntekeväisyyspakettien kuljetuskokeiluun, ja neljä viidestä oli siitä tietoisia. Kaksi oli ammattikuljettajia, joista kumpikaan ei ollut kiinnostunut osallistumaan hyväntekeväisyyskokeiluun.

Kaksi kolmesta oli kiinnostunut osallistumaan kampanjaan. Näistä kiinnostuneista vastaavasti noin kaksi kolmesta halusi olla kuljettajana ja yksi kolmesta kuljetuksen tilaajana. Alle puolet näistä ilmoitti myös käytännössä osallistuneensa kuljetuksiin ilmoittamissaan rooleissa.

Noin kolme neljästä kuljettajasta ja tilaajasta asui kaupunkialueella ja muut haja-asutusalueella. Kuljettajat ilmoittivat olevansa valmiita kuljettamaan tavaroita lähinnä henkilöautolla ja osa polkupyörällä.

Kuljettajien osallistumatta jättämisen syitä olivat: kiire (merkittävä), kuljetusten reitit (merkittävä), vastikkeettomuus (vähäinen). Osallistumiseen kannusti tiedon saaminen kuljetuksista sähköpostilla. Toimintaohjeiden selkeys ei vaikuttanut osallistumishalukkuuteen.

Kiinnostuneet kuljettajat saivat tiedon kampanjasta Facebookista tai sanomalehdestä. Uutisointi kannusti kolmanneksen vastaajista osallistumaan ja esti yhtä. Osallistumista heikensi tieto tai tiedon puuttuminen kuljetettavien lahjojen koosta (hieman), kuljetuksen vaatima ajankäyttö (jonkin verran), mahdolliset viranomaisseuraamukset (jonkin verran). Viranomaistahon (Trafi) mukanaolo kampanjassa ei poistanut huolta mahdollisista viranomaisseuraamuksista, ja kannusti vain yhtä vastaajaa.

Yksittäisiä avoimia vastauksia antaneet selittivät osallistumisensa väliin jättämistä: oli tietoa vain parista kuljetuksesta; omalla alueella ei ollut kuljetuspyyntöjä; olisi halunnut bensarahaa korvaukseksi kuljettamisesta; ei saanut matkansa varrelle osuvia kuljetuspyyntöjä.

Tilaaajien osallistumista kannusti kiire (jonkin verran), ilmaisuus (paljon), helppous (paljon), toimintaohjeiden selkeys (jonkin verran), uutisointi (hiukan). Osallistumista esti ohjeistuksen epäselvyys (jonkin verran). Mahdolliset viranomaisseuraamukset tai viranomaisen mukana olo eivät juuri vaikuttaneet kuljetusten tilaaajien osallistumishalukkuuteen.

Yksittäisiä avoimia vastauksia antaneet selittivät osallistumisensa syistä: tarve palvelulle oman sairauden vuoksi; PiggyBaggy tarjosi anonymiteettiä lahjanantajalle; lahjoituksensa oli ruokaa, jota ei voinut laittaa postissa.

3.3.3 Kysely vertailuryhmälle

Noin yksi kymmenestä kampanjaa ennen rekisteröityneestä vastasi kyselyyn. Noin neljä viidestä vastanneesta ilmoitti, että ei ollut saanut tietoa hyväntekeväisyyskokeilusta. Kokeilusta tietoisista vain yksi kolmesta oli kiinnostunut osallistumaan kokeiluun, suurin osa kuljettajana. Vain yksi oli osallistunut myös käytännössä, kuljettajana. Kaikista kiinnostuneista lähes kaikki asuivat kaupunkialueella, kaksi kolmesta käyttää tavarakuljetuksiin henkilöautoa ja yksi neljästä polkupyörää tai julkista liikennettä.

Kuljettamisesta kiinnostuneilla osallistumisen esteeksi ilmoitettiin, että tieto kampanjasta ei tavoittanut. Kuljetusten reitit ja arvio kuljetuksen vaatimasta ajankäytöstä esti jonkin verran osallistumista.

Toimintaohjeiden ymmärrettävyys tai uutisointi ei juurikaan vaikuttanut merkittävästi. Tieto tai tiedon puuttuminen kuljetettavien lahjojen koosta vaikutti vain vähän. Mahdolliset viranomaisseuraamukset eivät juuri vaikuttaneet ja jos vaikutti, niin viranomaistahon mukanaolo poisti tämän huolen.

Se, että hyväntekeväisyyskuljetuksesta ei saanut korvausta, esti vain yhtä osallistumasta. Kuljetustarjousten saaminen sähköpostiin ei myöskään juuri vaikuttanut.

Tilaaajilla tiedon puute kampanjasta esti osallistumasta. Ilmaisuus kannusti jonkin verran. (Väitetty) helppous kannusti jonkin verran. Toimintaohjeiden selkeys ja viranomaisen mukana olo kannusti jonkin verran. Viranomaisseuraamukset eivät vaikuttaneet. Kiire ei vaikuttanut vastanneisiin, mutta vastausten matalasta määrästä päätellen se vaikutti erittäin paljon muihin. Uutisoinnilla ei ollut vastaajille vaikutusta.

4 Intressiryhmien näkökulmat

4.1 Tavoitteet

Intressiryhmien näkökulmien selvittämisessä tavoite oli saada laaja-alaisesti palautetta odotuksista, huolista ja ehdotuksista joukkoistettuihin kuljetuksiin ja niiden regulaatioon liittyen. Kyselykaavakkeen saatekirjeellä ja vastausvaihtoehdoilla myös kiinnitettiin vastaajien huomiota joukkoistettujen kuljetusten vaihtoehtoisiin näkökulmiin ja välitettiin lisätietoja vaihtoehtoista, joista he eivät välttämättä olleet tietoisia.

4.2 Menetelmä

4.2.1 Kohderyhmät

Kysely ja mahdollisuus haastatteluun lähetettiin laajasti seuraaville potentiaalisille intressiryhmille, vastaajaorganisaatioiden johdon sähköpostiosoitteisiin:

- kuntasektori: Kuntaliitto, 100 kaupungin ja kunnan johto, Suomen kasvukäytävä
- viranomaistahot: TEM, Verohallinto, Liikennevirasto, ELY-keskus, SYKE, Motiva, Tekes sekä LVM ja Trafi (esiselvityksen ohjaajina)
- kuljetusala: Taksiliitto, SKAL, Linja-autoliitto, Itella, DHL, Kyyti.net, Kyydit.net, Ridefy, Tziip
- yhteiskunnalliset vaikuttajat: Suomen yrittäjät, EK, Sitra, MTK, ProAgria, e2, Suomen Toivo, Kalevi Sorsa -säätiö, Suomen Perusta, Libera, Vasemmistofoorumi, Vihreä sivistysliitto
- kansalaisjärjestöt: Kansalaisareena, SOSTE, Allianssi, Valo, Kirkko, Lions, Rotary, Diakonissalaitos, Vanhustyön keskusliitto, Eläkeliitto, Omaishoitajien liitto, Invalidiliitto, Kehitysvammaliitto, Mannerheimin Lastensuojeluliitto, Suomen kylätoiminta, Maa- ja kotitalousnaiset
- kauppa: SOK, Kesko, Lidl, IKEA, Gigantti, Expert, Tori.fi, Huuto.net
- vakuutustoimiala: Fennia, Lähitapiola, If.

4.2.2 Kysely

Kutsuja esiselvitykseen osallistumisesta lähetettiin vaiheittain, osa joulunalusviikolla, osa tammikuun alussa, ja osa tammikuun loppupuolella. Kutsuja lähetettiin aluksi suppealle ryhmälle, mutta jakelua laajennettiin, kun havaittiin vastausaktiivisuuden jäävän vähäiseksi ja kun haastatteluiden tuloksena tunnistettiin uusia intressiryhmiä.

Vastausaktiivisuuden jäädessä vähäiseksi lähetettiin muistutuksia sähköpostitse, ja tämän osoittautuessa toimimattomaksi soitettiin vastaajalle tai tämän sihteerille puhelimitse. Vastauksille asetettiin takarajaksi 9.2.2015. Tämä vaikutti ilmeisesti heikentävästi vastausaktiivisuuteen: vastaamisella ei ollut kiirettä, ja takarajan lähestyessä koko kysely oli unohtunut taka-alalle kiireellisempien asioiden tieltä.

Saatekirjeessä mainittiin joukkoistettujen kuljetusten regulaation olevan mietinnässä liikenne- ja viestintäministeriössä ja verohallinnossa, ja että Coreorient Oy tekee esiselvitystä Trafin toimeksiannosta. Saatekirjeessä ilmoitettiin vastaajille, että esiselvityksen tarkoituksena selvittää odotuksia, huolia ja ehdotuksia joukkoistettuihin kuljetuksiin ja niihin liittyvään regulaatioon liittyen. Kirjeessä mainittiin, että vastausten avulla pyritään erottelamaan toisistaan ammattimainen ja ei-ammattimainen

kuljetustoiminta. Saatekirjeessä mainittiin taustatietona seuraava kappale muistuttamaan, että joukkoistetut kuljetukset kattavat muutakin kuin mediassa esillä ollutta Uber-taksipalvelua:

”Kuluttajien toisilleen oman liikkumisen ohessa kimppekyytiperiaatteella tekemät kuljetukset voivat tehostaa merkittävästi henkilöautoliikennettä ja palveluiden saavuutta. Erityisesti ne auttavat maaseudun asukkaita, erityisryhmiä, sekä kotitalouksia, joilla ei ole nykyisellään riittävästi varaa, aikaa tai kykyä liikkua asiointikohteisiin. Samalla ne vähentävät ruuhkia, liikenteen päästöjä ja vaihtotaseen vajetta. Lisäksi ne vahvistavat paikallisia yhteisöitä.”

Kyselykaavakkeesta tehtiin mahdollisimman yksinkertainen. Tarkoituksena oli vain tunnistaa tekijät, joihin pitäisi erityisesti kiinnittää huomiota valmisteluprosessissa (joita pidetään tärkeinä tai vähämerkityksisinä, joista vallitsee voimakas yksimielisyys tai erimielisyys). Siksi ei kysytty arvioita sille, kuinka tärkeänä vastaaja piti mitään tekijää. Vastaukset jokaiseen kysymyksen alla olevaan vaihtoehtoon olivat siksi ”kyllä” tai ”ei”. Kaavakkeella haettiin vastausta seuraaviin kysymyksiin:

1. Minkä tahojen pitäisi voida tehdä joukkoistettuja kuljetuksia?
2. Mitä yhteiskunnallisia vaikutuksia säätelyn muutoksilla pitäisi tavoitella?
3. Mitä yhteiskunnallisia ongelmia säätelyn muutoksilla voi seurata?
4. Miten ei-ammattimainen kuljetustoiminta pitäisi määritellä?
5. Mitä esteitä ei-ammattimaiselle kuljetustoiminnalle on?
6. Miten ei-ammattimaisen kuljetuksen tilaajan oikeuksia pitäisi turvata?
7. Kenen pitäisi johtaa alan kehitystä Suomessa?

Kyselykaavake toteutettiin Google Forms -palvelulla. Kaavakkeeseen johtava linkki jaettiin sähköpostilla vastaajatahon edustajalle, joka tarvittaessa delegoi vastaamisen omassa organisaatiossaan eteenpäin. Vastaajille ei suoritettu erillistä tunnistautumista, eikä vastauksille ollut mitään teknisiä rajoitteita. Vastaaja ilmoitti itse edustamansa organisaation..

Kyselyn kysymykset on esitetty liitteessä 1.

4.2.3 Haastattelut

Ne tahot, joiden oli vaikea vastata kyselyyn tai jotka pitivät aihetta oman toimintansa kannalta niin tärkeänä, että halusivat esittää ajatteluaan laajemmin, haastateltiin. Haastateltuja tahoja olivat Kuntaliitto, Verohallinto, Trafi, Liikennevirasto, Motiva, (Tekes), Suomen Yrittäjät, EK, MTK, (Vihreä sivistysliitto), Taksiliitto, SKAL ja Kansalaisareena.

Haastatteluissa tyypillisesti taustoitettiin esiselvitystä, esiselvityksen suorittajaa (Coreorient Oy), vastaajan kokemuksia aiemmista regulaation muutosprosesseista, kuljetusalan kehitystä ja vastaajan laajempia tavoitteita. Erityisesti tuotiin esiin riippuvuuksia, joita kyselyssä ei pystytty esittämään mutta jotka olivat vastaajalle tärkeitä ja haittasivat siten yksiselitteisten vastausten antamista kyselykaavakkeella.

4.3 Tulokset

4.3.1 Vastaajat

Kyselyyn vastasivat ja haastatteluja antoivat kaiken tyyppiset vastaajatahot, vakuutustoimialaa lukuun ottamatta. Kyselyvastauksia saatiin 32 eli noin viidennes kyse-

lyn saaneista vastasi. Haastatteluista tehtiin 14. Haastatelluista 8 vastasi myös kyselyyn. Vastauksista päätellen kaikki vastaukset olivat kuitenkin niiltä tahoilta, jolle kysely oli lähetetty.

Suurin osa julkista sektoria edustavista vastaajista oli kuntien edustajia. Kyselykutsu lähetettiin yleensä kunnan johdolle, joka saattoi delegoida vastaamisen kehitysjohtajalle, teknisen toimen johtajalle tai muulle alaiselleen.

Haastatelluista puolet oli julkisen sektorin organisaatioita, ei kuitenkaan kuntia. Osa haastateltavista halusi vastata vain keskustelutilaisuudessa, jotta vastauksia ei voisi tulkita organisaation viralliseksi kannaksi.

4.3.2 Palaute valmisteluprosessista

Erityisesti haastatteluissa esitettiin useita huolia, odotuksia ja ehdotuksia prosessille, jolla mahdollisia lakimuutoksia valmisteltaisiin.

Prosessissa pitäisi kiinnittää huomiota kilpailuneutraliteettiin ja tasapuolisen kohteluun. Lakivalmisteluissa on esimerkkejä tapauksista, joissa prosessissa ei otettu huomioon kaikkia näkökantoja, ja tulokset ovat olleet huonoja. Esimerkkejä tällaisesta mainittiin sairaankuljetukset, vammaistaksien kiintiöt, kunnat liikuntapalveluiden tuottajina, kokeilulaki ja Ruotsin taksiliikenne.

Valmistelussa on otettava sidosryhmät mukaan aktiiviseen vuoropuheluun eikä esittää jo valmisteltua ehdotusta hyväksyttäväksi. Toisaalta osa haastatelluista katsoi, että heitä on tähän asti osallistettu tehokkaasti, eikä asiassa ollut ongelmaa.

Viranomaisilta toivotaan avointa toimeksiantoa ja väljää tavoitteen asetantaa, jossa muutoksella haettavat tavoitteet ilmoitetaan yleisellä tasolla ja elinkeinoelämää edustavat sidosryhmät voivat ehdottaa keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi. Tavoitetta rajaamalla voi myös poistaa erityisesti kuljetusalan huolia siitä, että muutosprosessi johtaa hallitsemattomasti alalle merkittäviin vaikeuksia aiheuttavaan tilanteeseen. Vastaavasti rajattu tavoite voi nopeuttaa prosessia ja parantaa sen onnistumisen mahdollisuuksia.

Ehdotuksille tulee tehdä huolellinen vaikutusarvio. Sidosryhmillä on tietoa ja osaaamista, jota voi hyödyntää vaikutusarvion tekemisessä.

Jo valmistelun alkuvaiheessa olisi hyvä esittää alustava, loppukäyttäjälähtöinen muutosehdotus, jota on helpompi kommentoida.

4.3.3 Kyselyn tulokset

Kyselykaavakkeeseen vastasi 32 tahoja, eli noin yksi viidesosa kutsun saaneista. Vastaajat edustivat lähes kaikkia sektoreita: kuntia, viranomaisia, kuljetusalaa, yhteiskunnallisia vaikuttajia, kansalaisjärjestöjä, ja kauppaa. Ainoastaan vakuutusosastolta ei saatu vastauksia.

Kyselyn eri aihepiireissä saatiin seuraavia tuloksia:

Kaksi kolmesta vastaajasta (22/32) sallisi joukkoistetut kuljetukset nykyistä laajemmalle joukolle toimijoita (vaihtoehdot 2,3,4,6,7,10) ottaen huomioon muualla kyselyssä ilmoitetut ehdot. Osa sallisi kuljetukset ansiotarkoituksessa yrityksille (18/32) tai kansalaisille (12/32), ja lopuista suurin osa (7/32) sallisi taloudellisesti pienimuotoisen toiminnan (vaihtoehdot 6,9,10,11). Noin kolmannes vastaajista (12/32) haluaa vastausten perusteella rajoittaa kuljetuksia jopa nykyisestään (ei esim. vaihtoehtoa

10), tosin kyseessä saattoi olla epätietoisuus nykyainsäädännöstä ja sen eroavaisuuksista liikenne- ja verolainsäädännön välillä.

Noin kolmannes vastaajasta (12/32) suhtautui muutokseen yleisesti positiivisesti ja kannatti lähes kaikkia kyselyssä mainittuja säätelyn muutoksilla tavoiteltavia vaikutuksia. Näiden lisäksi vain yksi kahdeksasta (4/32) piti kuljetusalan uudistumista (9,10) ja yksi viidestä (6/32) ympäristöhyötyjä (vaihtoehto 8) tavoittelemisen arvoisina. Noin yksi neljästä vastaajasta (7/32) ei pitänyt kansalaisten ja yhteisöiden etuja (ei vaihtoehtoja 1,2,3 tai 4) ja yksi neljästä (8/32) kansallista säästöpotentiaalia (ei vaihtoehtoja 5,6 tai 7) tavoittelemisen arvoisena. Vain yksi muista kuin yleisesti positiivisesti suhtautuneista piti tavoittelemisen arvoisena hyötyjä kaikilla tasoilla: julkisten palveluiden, kansantalouden ja liikennejärjestelmän tasolla (vaihtoehdot 5,6,7).

Vain alle kolmannes vastaajista (9/32) ei katsonut joukkoistetuista kuljetuksista aiheutuvan yhteiskunnallisia ongelmia (vaihtoehto 9) ottaen huomioon muualla kyselyssä ilmoitetut ehdot. Näistä vastaajista osa (3/32) tunnisti, että joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistuja on muita paremmassa asemassa (vaihtoehdot 7,8), mutta se ei aiheuta yhteiskunnallista ongelmaa. Vastaajien tunnistamissa yhteiskunnallisissa ongelmissa ei ollut muuten havaittavissa yhtenäistä linjaa. Puolet vastaajista (16/32) oli huolissaan tasa-arvoisesta kohtelusta yritysten tai toisten kansalaisten suhteen (vaihtoehdot 3,4,7). Yli puolet (18/32, hieman eri ryhmä edelliseen verrattuna) oli huolissaan tilaajan asemasta, jos kuljetusten laatua ei voi taata riittävän hyvin (vaihtoehdot 5,6).

Ei-ammattimaisen kuljetustoiminnan määritelmässä oli paljon vastausvaihtoehtoja ja hajontaa vastauksissa. Alle kaksi kolmesta (19/32) piti kimppakyytiperiaatteella (4) ja yli yksi kolmesta (12/32) toimeentuloon tai yritystoimintaan nähden sivutoimisesti (2,3) tapahtuvia kuljetuksia ei-ammattimaisina. Vajaa puolet (15/32) katsoi, että rajaksi voi asettaa vuosittaisen korvausmäärän tai ansiotulon yhteensä (8,10). Noin yksi neljästä (8/32) vastaajasta piti yksittäisen kuljetuksen hintaa olennaisena (4), ja näistä suurin osa (5/32) kannatti samanaikaisesti edellä mainittua vuosittaista kattoa. Seuraavat määritelmät saivat kannatusta alle neljännekseltä vastaajista (7/32): ajoneuvon tyyppin perusteella (1), kuljetusten vuosittainen määrä (6), vastikkeen tarjoaminen muuna kuin rahana (15). Kuljetustarjouksen julkisuus (12) tai rajoitus tilaajan tyyppin mukaan (13) ei saanut kannatusta.

Vain viidennes vastaajista (6/32) ei katsonut ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten laajemmalle käytölle olevan esteitä (10). Noin puolet vastaajista (17/32) piti esteenä lainsäädännön epäselvyyttä (2). Yli kolmannes (12/32) piti esteenä kuljetuksen epävarmaa laatua (8). Yli neljäsosa (9/32) piti esteenä kuljetuksista sopimista (4). Neljäsosa (8/32) piti esteenä tilaajien suhtautumista puolivapaaehtoiseihin kuljettajiin (3), taloudellista kannattamattomuutta kuljettajalle (1) tai pulaa kuljettajista (6).

Yli kolmannes (11/32) vastaajista katsoi, että kuljetuksen tilaaja on itse vastuussa valinnoistaan ja sopimuksistaan (9). Yli kolmannes (13/32) vastaajista kannatti helpommin ymmärrettävien ja valvottavien säädösten kehittämistä ei-ammattimaisille kuljetuksille (2). Yli puolet (17/32) piti kuljetuksia välittävän palvelun roolia olennaisena (4,5). Alle neljäsosa (7/32) katsoi, että kuljetuksiin tulisi soveltaa nykyistä säädeksiä (1). Uusi lupajärjestelmä tai kuljetusten turvaamisen siirtäminen oikeusjärjestelmän vastuulle ei saanut kannatusta.

Lähes puolet (15/32) vastaajista kannatti markkinaehtoista kehitystä (8), ja osittain päällekkäin yli neljäsosa (9/32) kuljetuksia välittävien palveluiden johtamaa kehitystä (7). Yhteensä puolet vastaajista (16/32) kannatti jonkun muun tahon ohjausta. Yli kolmasosa (11/32) haluaisi valtion ottavan roolin kehityksen johtamisessa (1), mutta näistäkin vastaajista osa (4/32) kannatti myös markkinoiden samanaikaista roolia (7,8).

Lisäksi kysyttiin vastausten julkisuudesta (kysymys 9). Vain kaksi vastaajaa salli vastausten vapaan julkistamisen (1). Alle kolmasosa (10/32) sallisi julkistamisen, jos vastauksia ei kuvata organisaation kantana (2) tai julkistaminen mediassa hyväksytään erikseen (3). Viidennes vastaajista (6/32, suurin osa julkisen sektorin edustajia) ei halunnut vastauksia edes Trafin tietoon.

Yhteenveto kyselykaavakkeella kerätyistä vastauksista on esitetty liitteessä 2 ja yksittäisten vastausten jakaumat liitteessä 3. Vastaajista ainoastaan Tekes (T) ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (E) antoivat luvan julkistaa vastauksensa. Muuten vastaukset on ryhmitelty julkiseen sektoriin (Julk) ja muihin (Muut).

4.3.4 Haastatteluiden tulokset

Kuljetusalan edustajat korostivat, että he ymmärtävät toimintaympäristön muutoksen. Muut haastatellut viittasivat kuljetusalan heikkoon kannattavuuteen ja siitä seuraaviin vaikeuksiin, kun yrityksillä ei ole kykyä investoida kehittämistöimiin. Kilpailutuksiin liittyvä kuljetusten ketjutus heikentää sekä alan kannattavuutta että laatua.

Kuljetusalan ja elinkeinoelämän edustajat painottivat erityisesti kilpailuneutraliteetin varmistamista: samantyyppistä toimintaa tulee kohdella lainsäädännössä samalla tavalla. Erityisesti tämä tarkoittaa, että kuljetuksilla ansio- tai yrittäjätuloa tai vastaavaa taloudellista hyötyä saavaa kohdellaan samalla tavalla kuin kuljetusyrittäjiä. Varsinkin kuljetusyrittäjien liikennelupien poisottaminen verovelkojen seurauksena on räikeä epäkohta, jos alalle tulee toimijoita, jotka eivät ylipäätään maksa toiminnastaan veroja.

Kuljetusalojen välillä on myös ilmeisesti viranomaisten jo tiedossa olevia avoimia kysymyksiä lupa- ja hintasäädellyn taksiliikenteen ja näistä vapaiden kuljetus- ja linja-autoliikenteen keskinäisestä kilpailuneutraliteetista.

Lisäksi korostettiin julkisten hankintojen vaikutusta. KELA:n suorakorvausjärjestelmän katsottiin heikentävän tehokkaita ja kilpailutettuja markkinoita. Julkisten hankintojen kilpailuneutraliteetin varmistaminen tulisi olla viranomaisvalvottua eikä hakijoiden kanteiden varassa. Liikennejärjestelmää tehostavien joukkoistettujen kuljetusten ja niiden julkisen tuen (regulaatio, rahoitus, fasilitointi) tulisi olla linjassa julkisen liikenteen kanssa. Toisaalta osa vastaajista toivoi, että vanhoistakin julkisista subventioista päästäisiin eroon.

Kuljetusalojen ja elinkeinoelämän edustajat ja viranomaiset nostivat esille myös kuljetussektorin toimivuuden kannalta tärkeitä tekijöitä, joita myös joukkoistetuissa kuljetuksissa pitäisi pyrkiä noudattamaan. Näitä olivat

- toimiluvalla varmistettava hyvämaineisuus, vakavaraisuus ja ammatillinen pätevyys
- kuljetuksien erityistilanteita koskevat vastuut ja niille otettavat vakuutukset
- tilaajan asemaa ja toiminnan ennakoitavuutta tukevat yleiset sopimusehdot

- erityiskuljetuksia koskeva ja liikennelupiin viittaava EU-tason ja kansallinen lainsäädäntö
- kuljetusten saatavuus jos niihin tukeudutaan laajasti (vrt. palveluvelvoite).

Sääntelyä purettaessa huomio kohdistettiin toimialakohtaiseen ja horisontaaliseen (esim. ympäristöluvut) sääntelyyn, jonka noudattamista ei voi siirtää esimerkiksi kirjanpitoyrityksen hoidettavaksi.

Verohallinnon edustaja korosti, että oletusarvoisesti kaikki kuljetustoiminta, joka käytännön toteutuksestaan riippumatta sopimuskokonaisuudellisesti synnyttää oikeuden vastikkeeseen, on verotettavaa. Vastikkeesta voi vähentää kuljetuksesta aiheutuvat kustannukset, joihin voidaan pitää kodin ja työpaikan välisten matkojen 0,25 €/km tasoa. Verohallinnon kannalta paras ratkaisu on, että kuljetusten välityspalvelu ilmoittaa yksityishenkilön puolesta tämän verotuksen pohjana käytettävät tiedot.

Kansalaisjärjestöt totesivat, että verohallinnon tulkinnat ainakin vapaaehtoistyön osalta poikkeavat muualla Euroopassa olevista käytännöistä. Esimerkiksi vaihtotyö pitäisi tulkita vapaaehtoistyöksi.

Elinkeinoelämän edustaja kannatti kuljetusten avointa markkinaa ja lupaprosessia sekä yritysmuotoista liiketoimintaa. Toisaalta pienimuotoisen toiminnan (esim. 5000 euroa vuodessa) voisi vapauttaa arvonlisäverosta.

Osa haastatelluista korosti, että naapuriapu on aina ollut osa erityisesti maaseudun arkea ja että nykylainsäädäntö edellyttää usein maaseudun asukkaiden ja muiden toimijoiden kannalta tehotonta toimintaa. Seurausta kuvaa hyvin erään haastatellun kuulema toteamus: ”Jos lakia noudatettaisiin, maaseudulla ei voisi elää”. Jos on tarvetta ja kykyä hoitaa asia omin voimin tai kyläyhteisön avulla, monet ilmeisesti toimivat luvista välittämättä ja keskenään sopimansa vastikkeen vaihtamalla.

Erityisesti maaseudulla toimii paljon yrittäjiä, joille satunnaisesti kuljetuksiin osallistumisessa ongelmana on nimenomaan liikennelupa eikä niinkään verovelvollisuus. Toisaalta olisi selkeämpää, jos kuljetusten verotus tapahtuisi yrityksen kautta ainoastaan silloin, kun se liittyy yrityksen toimialaan.

Osa haastatelluista katsoi, että kansalaisille joukkoistetut kuljetukset voisivat hyödyttää nykyisiä kuljetusalan toimijoita. Taksit voisivat saada tavarankuljetuksista lisää ajoja alkuillan tunneille, kun ajovuorossa olevat joutuvat usein odottamaan taksitolpilla. Tavarankuljetuksia voisi välittää lisää kuljetusyrittäjille, jos sen voisi tehdä helpommin esimerkiksi yhdistämällä loppukäyttäjälle helposti käytettävän tilausmenetelmän kuljetustilauskeskusten tilausjärjestelmiin, joita ei voi nyt käyttää esim. mobiilisovelluksella. Linja-autot voisivat saada runkolinjoilleen lisää matkustajia, jos paikalliset asukkaat hoitaisivat syöttöliikennettä pysäkkien ja kotitalouksien välillä. Yleisesti kuljetusala kannatti kysyntää joukkoistavia ratkaisuita, joissa joukkoistamisessa käytetyillä työkaluilla kerätään enemmän matkustajia tai kuormaa liikenneluvan omaaville ammattikuljettajille (erityisesti julkisesti hankituissa kuljetuksissa).

Kansalaisille joukkoistetut kuljetukset nähtiin muutenkin julkisia palveluita täydentävänä toimintana. Toisaalta niiden hyödyntäminen ei saisi olla perusteena julkisten palveluiden tai joukkoliikenteen leikkauksille. Eräs viranomaisen arvioi joukkoistamisen mahdollistavan jopa miljardien säästöt kaluston käyttöasteen nostamisen johdosta.

Sääntelyn vapauttamisella voisi myös saada pieniä tapauskohtaisia tehokkuushyötyjä, esimerkiksi pikkubussi voisi hoitaa syöttöliikennettä kotipaikkakunnallaan ennen ajamista työvuoroon kaupungin keskusta-alueelle. Muutenkin eräs vastaaja korosti, että joukkoistaminen voi luoda kuljetuksille myös uutta kysyntää eikä ainoastaan uutta tarjontaa.

Ammattimaisuuden ja ei-ammattimaisuuden pitäisi olla niin läpinäkyvää, että sitä ei tarvitsisi valvoa. Julkisen sektorin turvaama liikenne olisi kuitenkin oltava valvottua.

Markkinalähtöisessä kehityksessä tunnistettiin mahdollisia ongelmia: monopoliase-
man syntyminen alalle, järjestelmän osaoptimointi ja arvoketjun yksittäisen toimijan ylihinnittelun aiheuttama este koko alan kehittymiselle. Kehitystä tulisi edistää ko-
keiluilla. Osa vastaajista totesi, että joukkoistamisella syntyvän uuden järjestelmän olisi oltava kaikkien käytössä, eikä sitä pitäisi tehdä sääntelyllä liian kalliiksi vain pienten erityisryhmien tarpeiden johdosta.

5 Johtopäätökset

5.1 Kuljetuskokeilu

Kokeilun onnistumisen kannalta olennaista on riittävän varhainen valmistelu, erityisesti kun kyseessä on kiireinen joulunalusaika. Jos yhteistyökumppanina on organisaatio, viiveet ovat suurempia johtuen suunnittelun hitaudesta organisaatioissa. Jos organisaatio on lisäksi hajanainen ilman organisaation läpi kulkevaa komentosuhdetta, valmistelu vaatii enemmän aikaa. Jos organisaatio lisäksi harjoittaa toimintaa varsinaisen toimintansa ohessa, viiveitä tulee lisää.

Edelleen kuljetusten toisen pään ollessa rajattu tiettyihin keräyspisteisiin rajoitti kuljetusten reittien yhteensopivuutta kuljettajan omiin kulkureitteihin. Siitä ei ollut tietoa, olisiko kuljetusaktiivisuus ollut suurempaa, jos vapaaehtois kuljettaja olisi päässyt toimittamaan lahjan suoraan avuntarvitsijalle.

Kansalaisille joukkoistetut kuljetukset sopivat kuitenkin paremmin suoraan kansalaisten väliseen vuorovaikutukseen, jota edusti Jouluapua-kampanja. Kokeilu pääsi tällöin välittömästi käyntiin, ja siitä tiedotettiin välittömästi potentiaalisille käyttäjille.

Julkisuus valtakunnallisessa mediassa, riippumatta toimittajan ottamasta näkökulmasta, lisäsi merkittävästi osallistumishalukkuutta.

Epätietoisuus joukkoistettujen kuljetusten lainsäädännöllisestä asemasta estää jopa vapaaehtoistyönä tehtäviä kuljetuksia. Tilaajat eivät niinkään välitä siitä, hoidetaanko vapaaehtois kuljetukset lain mukaisesti.

5.2 Prioriteetit

Esiselvityksen perusteella voidaan vetää seuraavia johtopäätöksiä tärkeistä ja vähemmän tärkeistä tekijöistä, jotka liittyvät joukkoistettujen kuljetusten regulaation muutoksiin. Johtopäätösten pohjana ei ole konsensus, vaan ne perustuvat yhteenve-
toon eniten ja laajimmin kannatetuista tavoista ratkaista asiakokonaisuuden eri osa-
alueita.

Joukkoistetut kuljetukset tulisi sallia nykyistä laajemmalle joukolle toimijoita, erityisesti jos kyseessä ei ole ammattimainen kuljetustoiminta. Taloudellisesti pienimuotoisen toiminnan kannalta verotuksessa korostettava vastikkeellisuuden luonne on tarpeeton, toimintaa monimutkaistava tekijä.

Joukkoistettujen kuljetusten regulaation muutoksilla tulisi tavoitella kaikkia niitä erilaisia hyödyllisiä yhteiskunnallisia vaikutuksia, joita on mahdollista saavuttaa. Tämä on linjassa kestävä kehityksen tavoitteiden kanssa, joissa korostetaan sekä taloudellista, ekologista että sosiaalista kestävyyttä.

Joukkoistettujen kuljetusten haittojen ehkäisemiseksi regulaatioprosessissa on keski-tyttävä ensisijaisesti eri kuljetusten tarjoajien väliseen oikeudenmukaisuuteen (erityisesti kilpailuneutraliteetti) ja toissijaisesti toimintaan osallistuvien kansalaisten oikeuksien ja vastuiden ymmärrettävyyteen ja niihin sitoutumisen varmistamiseen.

Ei-ammattimaisen kuljetustoiminnan määritelmässä korostuvat sivutoimisuus ja toiminnan taloudellinen pienimuotoisuus. Näistä yksityishenkilöille on selkeintä jälkimmäinen ehto asettamalla raja joukkoistetusta (kuljetus)toiminnasta saaduille korvauksille kuljetuskustannusten vähentämisen jälkeen. Yrittäjille (mukaan lukien maanviljelijöille) rajanveto ei ole yhtä selkeä, vaan (lisä)ehdoksi voisi joutua ottamaan kuljetustoiminnasta saatujen korvausten suhteen muun liiketoiminnan liikevaihtoon. Määritelmää on kuitenkin ilmeisen vaikeaa päättää, jos sen seurauksena syntyvän kuljetustoiminnan luonnetta ja mittakaavaa ei pysty arvioimaan.

Ei-ammattimaisen kuljetustoiminnan esteiden poistamiseksi on ensisijaisesti selkeytettävä sen regulatorista kohtelua ja toissijaisesti huolehdittava kuljetuksilta odotettavien laatuksien realistisuudesta. Muut esteet poistuvat toiminnan järjestäytyessä tehokkaammin välityspalveluiden avulla.

Ei-ammattimaisten kuljetusten tilaajan oikeuksien turvaamiseksi on selkeytettävä sen regulatorista kohtelua ja ohjattava toimintaa välityspalvelun kautta tapahtuvaksi.

Joukkoistettujen kuljetusten kehitys tulee tapahtua markkinaehtoisesti valtion ottaessa vastuun lainsäädännön päivittämisestä. Markkinoiden osalta avainroolissa ovat kuljetusten välityspalvelut ja valtion osalta työ- ja elinkeinoministeriö.

Lain valmisteluprosessissa prioriteetti on sidosryhmien osallistamisella ja argumenttien avoimella keräämisellä kaikilta osa-alueilta, jotta päätökset perustuisivat mahdollisimman pitkälle tietoon ja arvioon yhteiskunnallisista kokonaisvaikutuksista..

5.3 Riippuvuudet ja ristiriidat

Lain valmisteluprosessissa tulee kiinnittää huomiota erityisesti seuraaviin tekijöihin, joissa jo tämän esiselvityksen perusteella on havaittavissa riippuvuuksia ja ristiriitoja eri tekijöiden ja kantojen välillä tai ylipäättään esteinä tehokkaalle ratkaisun löytämiselle.

Sidosryhmien edustajat voivat muodostaa kantansa tietämättä tai ymmärtämättä riittävästi asiakokonaisuutta ja vaihtoehtojen monimuotoisuutta. Tällöin johtopäätökset voivat perustua subjektiivisiin ennakkokäsityksiin ja mielikuviin, joille on saatu vahvistusta suodattamalla saadusta tiedosta subjektiivisiä käsityksiä vahvistavia tietoja.

Lainsäädäntö on ristiriitaista. Taksiliikennelaki, tavaraliikennelaki ja verolainsäädäntö määrittelevät käytännössä ammattimaisuuden eri perusteilla.

Julkisen sektorin toimijat pitävät saavutettavissa olevia hyötyjä tavoittelemisen arvoisina ja odottavat jonkun ryhtyvän harjoittamaan toimintaa kaupallisesti. Toisaalta julkisen sektorin toimijat eivät tee kaupallisen toiminnan kannattavuuden edellyttämiä hankintoja, kohdistu toimintaan muiden liikkumispalveluiden saamia tukia tai edistä kannanotoillaan toiminnan mahdollistavia regulaatiomuutoksia.

Useat vastaajat muodostavat kantansa sen perusteella, että joukkoistetut kuljetukset eivät saa lisätä harmaata taloutta ja vetoavat siksi verottajan kantaan. Toisaalta verohallinto keskittyy vain omaan mandaattiinsa eli verotuksen suorittamiseen. Siten vastaajat käytännössä luopuvat omien yhteiskunnallisten tavoitteidensa edistämistä.

Taloudellisesti pienimuotoinen ja sivutoiminen ei-ammattimainen kuljetustoiminta nauttii laajaa kannatusta, mutta samanaikaisesti pitäisi varmistaa tasapuolinen kohtelu päätoimisesti ja ammattimaisesti toimiville kuljetusyrityksille, jotka joutuvat noudattamaan lakeja ja vakuutusehtoja, joista seuraa väistämättä korkeampi kustannusrakenne.

Joukkoistetuille kuljetuksille nähdään tarvetta ja yhteiskunnallisia hyötyjä, joita ulkomaiset toimintamallit eivät edistä. Toisaalta näiden toimintamallien vaihtoehtoja ei haluta esittää eikä olla valmiita aktiivisesti tukemaan.

Joukkoistetut kuljetukset edistävät samoja yhteiskunnallisia tavoitteita kuin julkisesti tuetut liikenne- ja kutsuohjattu liikenne (esim. joukkoliikenne ja kutsuohjattu liikenne), mutta ne eivät saa vastaavaa tukea vaan kohtaavat pikemminkin regulatorisia esteitä.

Vastaajien valmistelun perustaksi peräänkuuluttamia hyötyjä ja haittoja ei pysty todentamaan, koska itse todentamisprosessi (käytännön kokeilu) olisi lainvastainen.

6 Ehdotukset

6.1 Kansainvälinen vertailututkimus

Joukkoistettujen kuljetusten markkinat kehittyvät nopeasti, vaikka Suomi on kehityksestä jäljessä. Ulkomaisia markkinatoimijoita tutkimalla ja alan kansainväliseen tutkimuskirjallisuuteen ja raportteihin perehtymällä voi selvittää valmisteluprosessin kannalta tärkeitä taustatietoja, kuten

- markkinoiden vaihtoehtoiset toimintamallit, liiketoimintamallit ja ansaintamallit
- joukkoistettujen kuljetusten mittakaavan, käyttäjäryhmät ja kumppanuudet
- joukkoistettujen kuljetusten vaikutuksia kaupalliseen kuljetustoimintaan
- muiden maiden omaksuman regulaatioympäristön ja sen vaikutukset kuljetusalaan.

6.2 Ansaintamallien veroselvitys

Joukkoistettuja kuljetuksia pystyy toteuttamaan useilla eri toimintamalleilla, joilla on lisäksi erilaisia liiketoimintamalleja ja ansaintamalleja. Näiden vaihtoehtojen tar-

kempia yksityiskohtia ja liityntöjä verohallinnon prosesseihin ei pystynyt tässä esiselvityksessä käsittelemään riittäväällä tarkkuudella.

Harmaan talouden estämiseksi on tärkeää selvittää esim. seuraavia asioita eri mallien osalta ja vertailla malleja niiden perusteella:

- miten tehokkaasti ja kattavasti vastikkeellisissa joukkoistetuissa kuljetuksissa pystytään toteuttamaan kansalaisten ja yritysten verovelvollisuudet
- tekeekö veroilmoituksen ja ennakonpidätyksen käyttäjä vai välityspalvelu
- voiko ilmoituksen tekemistä ja toiminnan ammattimaisuutta valvoa.

6.3 Vaikutusarvio

Poliittisen päätöksenteon pohjaksi tarvitaan tärkeiden sidosryhmien mukaan perusteellisempia arvioita muutosten vaikutuksista. Vaikutuksia arvioidessa tulee tehdä laskelmia, joissa otetaan huomioon sekä suorat että epäsuorat vaikutukset olettaen esim. valitun toimintamallin verotettavuuden ja sille kansainvälisten esimerkkien kannalta tyypillisen toiminnan laajuuden.

Vaikutuksia tulisi arvioida seuraavilla alueilla:

- harmaan talouden toiminnan määrä
- kansantaloudelliset säästöt liikennejärjestelmän vaatimassa polttonesteiden, ajoneuvojen ja infrastruktuurin kulutuksessa
- kansantaloudelliset säästöt kuljetuspalveluiden tehostamisen mahdollistamissa muissa julkisissa ja yksityisissä palveluissa
- säästöjen jakautuminen valtion, kuntien, yritysten ja kansalaisten kesken
- eri kuljetusmuotojen käytön määrä
- yhteiskunnalliset vaikutukset (osa rahalla mitattavia, osa ei) päästövähennysten, yhteisöllisyyden, työllisyyden, vapaa-ajan määrän yms. perusteella.

6.4 Kokeilu vaikutusten mittaamiseksi

Joukkoistetuissa kuljetuksissa on kyseessä uusi ratkaisu, joka saattaa luoda uutta kysyntää, jota ei voi tällä hetkellä mitata. Tilannetta voi verrata matkapuhelimen tai tabletin käyttöön: kysyntää ei aluksi ollut, mutta tarjonnan kehittyessä ihmiset havaitsivat tarvitsevansa ratkaisua. Ulkomaisista esimerkeistä ei voi vetää suoria johtopäätöksiä olosuhteiden ja valittujen toimintamallien erilaisuudesta johtuen. Vaikuttavuusarviota on toisaalta vaikea tehdä ilman tietoa.

Johtopäätöksenä ehdotetaan vaikuttavuusarvion tekemistä käytännön kokeilutoiminnalla. Kokeilutoiminnan järjestämisessä kiinnitetään huomiota siihen, että toiminta sinänsä järjestetään lakeja noudattaen, mutta kansalainen voi myös niin halutessaan olla omassa toiminnassaan noudattamatta kaikkia lakeja ja säädöksiä. Siten on mahdollista arvioida myös sellaisesta toimintaa, joka on periaatteessa lainvastaista, ilman että itse kokeilu on lainvastaista.

Ehdotettu kokeilu on lyhyesti seuraava:

1. Joukkoistetaan kuljetusten kysyntää siten, että kuluttajat tekevät suoria kuljetustilauksia välityspalvelussa. Tällä tavoin voidaan arvioida kokonaiskysyntä, mu-

kaan lukien nykyisin latentti kysyntä, jota vastaavaa tarjontaa ei ole markkinoilla.

2. Joukkoistetaan kuljetusten tarjontaa kolmelle ryhmälle:
 - kuljetusyrityksille tai niiden ammattikuljettajille (palvelun käyttäjinä)
 - kansalaisille, joiden osalta välityspalvelu voi suurella todennäköisyydellä vastata, että kuljetus on lainmukainen (tarjotun korvausmäärän, ajoneuvon ja kuljetusaktiivisuuden perusteella)
 - kansalaisille, joiden osalta lakien ja säädösten noudattaminen on kansalaisen vastuulla, mutta niiden rikkominen on todennäköistä (tarjotun korvausmäärän, ajoneuvon tai kuljetusaktiivisuuden perusteella).
3. Mitataan erityyppisten kuljetusten tarjonnan määrä ja toteutuneet kuljetukset, ja verrataan sitä kuljetusten kysyntään. Tällä tavoin voidaan arvioida
 - kuinka laajamittaisesta toiminnasta joukkoistetuissa kuljetuksissa on kyse
 - kuinka suuri osa kysynnästä voidaan hoitaa nykyinsäädännön puitteissa
 - kuinka paljon kysyntää jää täyttämättä nykyinsäädännön puitteissa.
4. Mitataan erityyppisten kuljetusten tarjonnan ja toteutuman jakaumia ajallisesti ja paikallisesti. Tällä tavoin voidaan arvioida
 - missä joukkoistettujen kuljetusten vaikutukset olisivat suurimmat
 - onko alueita, joissa kilpailuneutraliteetilla on vähemmän merkitystä esim. tarjonnan vähäisyyden johdosta.
5. Mitataan, minkä tyyppisestä lainsäädännöstä kuljetukset todennäköisesti poikkeavat.
6. Selvitetään lisäksi käyttäjäpalautetta keräämällä asioita, joita ei voi mitata, kuten
 - mikä lainsäädännön kohta oli este kuljetuksen tilaamiselle tai tarjoamiselle
 - minkä tyyppisen liikkuustoiminnan joukkoistettu kuljetus korvasi.

6.5 Alustava lakimuutosehdotus

Esiselvityksen toteuttajana Coreorient Oy esittää oman ehdotuksensa joukkoistettuja kuljetuksia säätelevien lakien muuttamiseksi. Ehdotus perustuu erityisesti seuraaviin tavoitteisiin:

- sovellettavissa kaikkiin joukkoistettuihin palveluihin, ei vain kuljetuksiin
- yhteensopiva nykymuotoisen vapaaehtoistoiminnan kanssa
- helppo ymmärtää kaikille osallistujille ja sidosryhmille
- laillistaa pienimuotoisen kuljetustoiminnan, jotta sen vaikutuksia voi selvittää
- mahdollistaa yksityisen kansalaisen ei-ammattimaisen kuljetustoiminnan
- ei mahdollista yksityisen kansalaisen ammattimaista kuljetustoimintaa
- ei mahdollista yrityksen nimissä tehtävää kuljetustoimintaa
- poistaa regulatorisen esteen joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistumisesta
- jättää muiden esteiden poistamisen markkinoiden hoidettavaksi (välityspalvelu)
- lakimuutos kohdistuu toiminnan luonteeseen, ei paikkaan (vrt. kokeilualuelaki).

Ehdotuksessa erotetaan relevanttien lakien soveltamisalasta toiminta, jota voi luonnehtia talkoo-, vaihto-, vapaaehtoistyöksi, naapuriavuksi tai vastaavaksi auttamistyöksi. Tälle toiminnalle asetetaan vuosittainen korvausten yläraja, jonka alapuolella toiminta on verovapaata ja ehdoiltaan sopijaosapuolten keskenään päätettävissä (käyttäen markkinoiden siihen tarjoamia välineitä).

Ehdotetun lain soveltamisala tulisi rajata soveltamalla sitä ainoastaan työhön:

1. jota luonnollinen henkilö tekee toiselle luonnolliselle henkilölle, tai luonnollinen henkilö tekee voittoa tavoittelemattomalle yhteisölle; ja
2. josta tekijän saamat korvaukset ovat työstä aiheutuvien kustannusten vähentämisen jälkeen yhteensä korkeintaan 2000 euroa vuodessa.

Ehdotetussa laissa näin rajatut työtehtävät rajattaisiin muiden lakien soveltamisalan ulkopuolelle ja niiden sijaan työsopimusten sisältö jätettäisiin sopijaosapuolten väliseksi asiaksi seuraavasti:

3. Tekijän tämän tyyppisestä työstä saamat korvaukset ja työstä aiheutuvien kustannusten korvaukset ovat verovapaita eivätkä vaikuta sosiaali- tai työttömyys-etuuksiin.
4. Tämän tyyppiseen työhön sovelletaan lakeja ja säädöksiä samalla tavalla, kuin jos henkilö tekisi vastaavaa työtä itselleen, poikkeuksena toiminta, jonka luvanvaraisuus perustuu vakavaan terveyteen kohdistuvaan riskiin (esim. sähkötyöt) tai merkittävän taloudellisen vahingon riskiin (esim. sijoitusneuvonta).
5. Tämän tyyppistä työtä koskevat muut ehdot ovat vapaasti sovittavissa avun saajan ja tekijän välillä, kunhan ne ovat kohtuullisia ja hyvän tavan mukaisia.

Lisäksi lakimuutoksen yhteydessä tulisi

- varmistaa kilpailuneutraliteetti tekemällä osa kuljetusyriyten kustannuksista verovähennyskelpoisiksi (kustannusosuuden suuruus sama kuin verottoman tulo-ajan suhde yrityksen liikevaihtoon)
- varmistaa, että vakuutusehdoissa ei tulkita tämän tyyppistä työtä laista poiketen ammattimaiseksi toiminnaksi
- varmistaa, että vapaaehtoistyötä voi tehdä ja teettää edelleen myös nykymuotoisesti, eli täysin vastikkeeton työ jää ehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Regulaation muuttamisen ohessa joukkoistettujen kuljetusten markkinoita tulisi suunnata tapahtumaan välityspalveluiden kautta. Yhteiskunnan kannalta tässä prosessissa voidaan toteuttaa seuraavia kansallisia tavoitteita:

- arvioida käyttäjän puolesta, onko kuljetus säädösten mukainen. Käyttäjälle voi edelleen jättää valinnan tehdä tai olla tekemättä yksittäinen kuljetus, sillä arvion perusteena käytetyt tiedot eivät ole aukottomia.
- tehdä käyttäjän puolesta ilmoitus verohallinnolle. Toisin kuin ulkomailla, Suomessa verottajalla on sähköinen rajapinta, joka on vahvuus paikallisille ratkaisuille ja mahdollistaa tehokkaamman ja käyttäjän kannalta helpomman kokonaispalvelun.
- yhdistää välityspalvelut toisiinsa ja muihin kuljetuspalveluihin Liikkuminen palveluna -konseptin mukaisesti vähentäen henkilöautoilun kannalta vaihtoehtoisten

liikkumisratkaisuiden markkinan fragmentaatiota ja mahdollistaen tehokkaamman ja käyttäjän kannalta helpomman kokonaispalvelun.

7 Yhteenveto

7.1 Liikkumisen nykytila

Joukkoistetuilla kuljetuksilla voi tehostaa liikennejärjestelmää, parantaa palveluiden saatavuutta ja julkisen talouden kestävyyttä sekä vahvistaa paikallisyhteisöitä. Usean tyyppinen joukkoistettu kuljetustoiminta on mahdollista nykyinsäädännön puitteissa, mutta moni maalaisjärjellä hyväksyttävä kuljetus ei ole. Joukkoistettuja kuljetuksia koskeva regulaatio on hajanaista eri laeissa. Sitä löytyy erityisesti taksiliikennelaista, tavaraliikennelaista ja verotusta koskevasta lakikokonaisuudesta.

7.2 Kuljetuskokeilu

Kokeilu vähävaraisten perheiden lasten joululahjojen kuljettamisen joukkoistamiseksi toteutettiin yhteistyössä valtakunnallisen Joulupuu-kampanjan kanssa. Kokeilun onnistumisen kannalta olennaisiksi tekijöiksi osoittautuivat mediaviestintä, kuljetusten liittyminen lahjojen keräyspisteisiin ja kumppaniorganisaation toimivuus.

Kokeilu puhtaasti Facebookin kautta ruohonjuuritasolla kansalaisten välillä organisoitun Joulupuu-keräyksen kautta johti nopeampiin tuloksiin. Kyselyyn vastanneista kampanjan aikana rekisteröityneistä kahta kolmasosaa kiinnosti kokeiluun osallistuminen, kun taas olemassa olevista käyttäjistä (vertailuryhmä) se kiinnosti vain yhtä kolmasosaa.

Joulunajan kiire esti kuljettajia osallistumasta, mutta oli perusteluna monien tilaajien osallistumiselle. Reittien yhteensopimattomuus esti kuljetuksia. Viranomaisseurausten pelko esti osaa kuljettajista, mutta ei tilaajia. Kokeilun tapahtuminen Trafin tuella ei poistanut kuljettajien huolia viranomaisseuraamuksista. Vastiikkeettomuus ei vaikuttanut juurikaan vastanneiden kuljettajien kiinnostukseen mutta kasvatti tilaajien kiinnostusta.

7.3 Kyselyt ja haastattelut

Yli 150 vastaajatahoa pyydettiin esittämään kyselyllä ja/tai haastattelulla odotuksia, huolia ja ehdotuksia joukkoistettuihin kuljetuksiin ja niihin liittyvään regulaatioon liittyen. Vastaajia oli vaikea tavoittaa sähköpostilla. Vastaamista tehosti viittaus viranomaiseen toimeksiantajana ja muistutus puhelimitse. Vastaamisaktiivisuutta heikensi vastaamisen takarajan asettaminen yli viikon päähän.

Yhteenvetona vastaajilla näyttäisi olevan kyselyiden ja haastatteluiden perusteella puutteellinen tieto aiheesta. Tiedot näyttäisivät perustuvan omakohtaisiin kokemuksiin ja mediassa esitettyihin raporteihin ja mielipiteisiin.

Vastaukset eivät yleensä vaikuttaneet olevan organisaatioiden virallisia kantoja vaan vastaajan henkilökohtaisia näkemyksiä. Aiheita ei ilmeisesti käsitellä organisaatioissa, koska se on uusi ja toistaiseksi ilmiönä vähäpätöinen ja ainoastaan löyhästi organisaation toimintaan liittyvä. Vastaajat eivät halunneet vastauksiaan tulkittavan edustamansa organisaation virallisina kantoina, ja erityisesti julkisen sektorin vastaajat halusivat rajoittaa vastaustensa jakelua.

Aihe on monimutkainen ja muutosten suorat tai välilliset vaikutukset vaikeasti arvioitavissa. Kysymykset edellyttävät tulkintoja, ja vastaukset olivat ehdollisia ja toisistaan riippuvia.

Viranomaiset eivät voineet helposti ottaa virallista kantaa minkään muutoksen puolesta vaan korostivat toimivansa nykyisen lainsäädännön mukaisesti. Epävirallisesti he voivat puoltaa avoimemmin muutosten hyötyjä ja visioida sen tarjoamia mahdollisuuksia. Erityisesti viranomaiset vetosivat verohallintoon, joka puolestaan toteuttaa ainoastaan omaa mandaattiaan nykylainsäädännön puitteissa eikä nimenomaisesti tarkastele muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

7.4 Tulokset

Kyselykaavakeella pyydettiin ilmaisemaan vain lain valmistelussa käytettäviä näkökulmia, ja vastausten jakelua sai rajoittaa. Lisäksi vastauksia sai antaa vapaamuotoisemmin haastattelussa. Siten tuloksissa ei pitäisi olla merkittävästi itsesensuuria.

Kysymykset kattoivat vaihtoehtoavaruuden melko hyvin. Avoimissa kommentteissa tuli hyvin vähän lisätekijöitä, jotka eivät jo esiintyneet vastausvaihtoehdoissa. Pikemminkin vastaajat käyttivät niitä korostaakseen tärkeäksi pitämäänsä asiaa, tai tarkensivat vielä vastaustaan.

Erityisesti haastatteluissa tuli lisätoiveita lainsäädännön valmisteluprosessiin. Vastaaajilla oli huonoja kokemuksia aiemmista tapauksista: prosessi ei ollut riittävän osallistava tai sen tuloksena oli haitallisia sivuvaikutuksia, joista vastaaja oli turhaan yrittänyt varoittaa valmisteluvaiheessa.

Vastauksia tuli kaiken tyyppisiltä intressitahoilta, mutta niitä ei voi pitää mitään alaa yleisesti kuvaavina tai varsinkaan tilastollisesti merkittävänä. Vastajat yleisesti haluavat toiminnan olevan oikeudenmukaista, tasapuolista ja laillista.

Vastauksista erottuu yksi ryhmä, joka vastasi nykylainsäädäntöä tiukasti seuraten. Osa vastasi nykylainsäädäntöä rajoittavammin, ilmeisesti mielikuviensa perusteella ja tuntematta kaikkea aihetta koskevaa lainsäädäntöä.

Vastauksista erottuu toinen ryhmä, jotka näyttävät tarkastelevan asiaa kansalaisen ja kuluttajan roolissa. Tämä muutokseen positiivisesti suhtautuva ryhmä kannattaa toiminnan sallimista lähes kaikille vastausvaihtoehdoissa mainituille ryhmille ja hyväksyivät kaikki esitetyt yhteiskunnalliset hyödyt.

Vastauksissa esiintyi voimakasta hajontaa arvioitaessa yhteiskunnallisia ongelmia, toimintaa rajoittavia tekijöitä ja ei-ammattimaisuuden määritelmää. Poikkeuksena olivat oman kulkemisen sivussa kimpakyytinä tehdyt kuljetukset, jotka ovat selkeästi ei-ammattimaisia jo nykylainsäädännön puitteissa.

Vastauksissa esiintyi runsaasti hajontaa kuljetusten tilaajan oikeuksien turvaamisessa. Uusilla säädöksillä ja välityspalvelun käytöllä oli muita vaihtoehtoja runsaammin kannatusta. Uutta lupajärjestelmää ja ongelmien jättämistä oikeusjärjestelmän taakaksi ei kannatettu.

Vastauksista ei ollut tunnistettavissa yksittäistä tahoja, jonka odotetaan ohjaavan kehitystä. Useimmat katsoivat kehityksen tapahtuvan markkinatalouden mukaisesti, ja osa halusi myös kansalaisyhteiskunnan olevan jotenkin mukana. Jos julkiselta sektorilta odotetaan ohjausta, asian katsottiin kuuluvan pikemminkin valtio- kuin kuntata-

solle. Viranomaistahojen suunnasta avainasemaan nousi haastatteluiden perusteella työ- ja elinkeinoministeriö, jonka voi tuoda prosessiin yksittäisten viranomaisten toimialuetta laajemmat poliittiset tavoitteet.

Valmisteluprosessissa tarvitaan huolellisia perusteluita. Erityisesti elinkeinoelämä ja kuljetusala edellyttävät, että asiasta tehdään huolellinen vaikutusarvio. Kannanottoja helpottaa myös, jos voi kommentoida alustavaa ehdotusta.

7.5 Johtopäätökset

Ei-ammattimainen kuljetustoiminta tulisi sallia muodossa, joka toteuttaa useita tavoiteltavia yhteiskunnallisia, kestävän kehityksen mukaisia vaikutuksia. Työ- ja elinkeinoministeriö on verohallintoa parempi taho vastaamaan julkisen sektorin eri tahojen joukkoistetuille kuljetuksille asettamien yhteiskunnallisten tavoitteiden toteutumisesta.

Regulaatiota tarkistettaessa on kiinnitettävä erityishuomiota kilpailuneutraliteettiin ja tuloksena olevan regulaation ymmärrettävyyteen. Kansalaisten oikeuksien ja vastuiden varmistaminen ja muiden kuin regulatoristen esteiden poistaminen on ensi sijassa markkinoiden, varsinkin välityspalvelun, tehtävä.

Tiedon puute vaikeuttaa valmisteluprosessin toimivuutta, ja kotimaisen toimintaympäristön mukaista tietoa ei voi helposti kerätä nykylainsäädännön puitteissa.

Julkisen sektorin toimijat haluavat markkinoiden tuottavan joukkoistettuja kuljetuksia liikennejärjestelmän ja kansantalouden tehostamiseksi, mutta eivät tee konkreettisia toimenpiteitä alkuvaiheen markkinan syntymiseksi haluamallaan toimintamallin mukaisesti, toisin kuin muilla monipuolista julkista tukea nauttivilla liikennejärjestelmän alueilla.

7.6 Ehdotukset

Valmisteluprosessin kannalta tärkeiden taustatietojen selvittämiseksi ehdotetaan tehtäväksi kansainvälinen vertailututkimus, jossa tutkitaan ulkomaisia markkinatoimijoita ja perehdytään alan kansainväliseen tutkimuskirjallisuuteen ja raportteihin.

Harmaan talouden estämiseksi ehdotetaan tehtäväksi ansaintamallien veroselvitys, jossa selvitetään eri vaihtoehtoisten mallien tarkempia yksityiskohtia, liityntöjä verohallinnon prosesseihin ja vaikutuksia.

Poliittisen päätöksenteon pohjaksi tarvitaan vaikuttavuusarvio, joka sisältää monipuolisia ja perusteellisia laskelmia muutosten vaikutuksista ja joissa otetaan huomioon sekä positiiviset että negatiiviset vaikutukset.

Joukkoistettujen kuljetusten vaikutusten arvioimisen tueksi ehdotetaan kokeilua, jossa kuljetuksia tarjoavat sekä kuljetusyrietykset, nykylakien mukaan toimivat kansalaiset, ja mahdollisesti nykylakeja noudattamatta jättävät kansalaiset.

Ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten mahdollistamiseksi ehdotetaan yleisesti kansalaisten yksityishenkilöinä tekemien palveluiden verovapautta 2000 euroon asti vuodessa ja työtehtävien muiden ehtojen määräytymistä osapuolten keskenään sopimien ehtojen mukaisesti.

Lähdeluettelo

Kimiko (2014). A reliable ride for your deliveries. <http://blog.uber.com/RUSH> [viitattu 27.2.2015]

Liikennevirasto (2012). Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Liikennevirasto, liikennesuunnitteluosasto. Helsinki.

Stone (2015). Exclusive: Google Is Developing Its Own Uber Competitor. <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-02-02/exclusive-google-and-uber-are-going-to-war-over-taxis> [viitattu 27.2.2015]

Tilastokeskus (2012). Liikennetilastollinen vuosikirja 2012. Tilastokeskus, Helsinki.

Trefis (2014). Wal-Mart Expects 30% Rise In E-Commerce Revenues This Year. <http://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2014/06/09/wal-mart-expects-30-rise-in-e-commerce-revenues-this-year/> [viitattu 27.2.2015]

Liite 1: Kyselykaavake

1. Keille yhteiskunnan pitäisi mahdollistaa joukkoistettujen kuljetusten tarjoaminen?

1. Kuljetusyriyksille
2. Muille yrityksille
3. Muille yhteisöille (yhdistykset, järjestöt)
4. Kansalaisille, jotka tekevät kuljetuksia ansiotarkoituksessa
5. Kansalaisille, jos kuljetuksista saadut korvaukset kattavat vain kuljetuskustannukset
6. Kansalaisille, jos kuljetuksista saatu ansiotulo jää vähäiseksi
7. Kansalaisille, jos kuljetukset tapahtuvat oman reitin varrella
8. Vapaaehtoisille, jotka eivät saa kuljetuksista korvausta
9. Lähipiirille (sukulaiset, tuttavat, naapurit), jos korvaus on kestitystä tai tavaralahja
10. Vaihtokauppana kuljettavalle, joka saa korvaukseksi vastapalveluksen
11. Talkootyön tekijöille, jos korvaus on kestitystä
12. Joukkoistettuja kuljetuksia ei pitäisi sallia missään muodossa
13. Other:

2. Mitkä yhteiskunnallisia vaikutuksia joukkoistettujen kuljetusten säätelyä muuttamalla pitäisi tavoitella?

1. Kansalaiset voisivat toimia itsenäisemmin ilman viranomaisten ohjausta
2. Kansalaiset voisivat tarjota enemmän apua toisille heille sopivalla tavalla
3. Kansalaiset voisivat saada helpommin apua omassa tai läheistensä arjessa
4. Paikallisyhteisöt voisivat toimia aktiivisemmin
5. Julkisia palveluita voisi paikata kansalaisten voimin
6. Kansantalous hyötyisi tehokkaammista kuljetuksista
7. Liikennejärjestelmä toimisi tehokkaammin
8. Ympäristö hyötyisi päästövähennyksistä
9. Kuljetusalan toimijat ja toimintatavat voisivat uudistua nykyistä nopeammin
10. Kuljetusala muuttuisi hallitusti ennen kuin se tapahtuu ulkomaisten toimijoiden ehdoilla
11. Joukkoistetuilla kuljetuksilla ei pitäisi tavoitella yhteiskunnallisia vaikutuksia
12. Other:

3. Mitä merkittäviä yhteiskunnallisia ongelmia joukkoistettujen kuljetusten säätelyn muuttamisesta luultavasti seuraa?

1. Valtio menettää runsaasti verotuloja, ja muita veroja pitää korottaa
2. Valtio ei voi ohjata kuljetusalan toimintaa, ja ihmiset alkavat järjestää asioitaan omalla tavallaan
3. On epäoikeudenmukaista, jos kansalaisten tekemiä kuljetuksia kohdellaan eri tavalla kuin yritysten tekemiä
4. On epäoikeudenmukaista, jos kansalaisten tekemien kuljetusten korvauksia kohdellaan eri tavalla kuin muita verotettavia tuloja
5. Kuljetuksen tilaaja on vaarassa, jos kuljettajalla ei ole kuluttajansuojalain, kuljetuksia säätelevien lakien tai elintarvikealaa säätelevien lakien mukaisia vastuita
6. Kuljetuksen tilaaja on vaarassa, jos kuljettajalla ei ole ammattipätevyyttä tai kuljetuslupaa
7. Joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistuja on muita paremmassa asemassa, koska kuljetuksia tehdään kevyemmällä kustannusrakenteella
8. Joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistuja on muita paremmassa asemassa, koska voi valita osallistuvansa vain sellaisiin kuljetuksiin, jotka sopivat hänen omiin rajallisiin ehtoihinsa
9. Joukkoistetuista kuljetuksista ei olisi yhteiskunnallisia ongelmia
10. Other:

4. Minkälaiset joukkoistetut kuljetukset pitäisi määritellä ei-ammattimaisiksi (ja niihin voisi mahdollisesti soveltaa erilaista verotus- ja lupasäätelyä kuin ammattimaisiin kuljetuksiin)?

1. Kuljetus tapahtuu tietyn tyyppisellä (pienellä) ajoneuvolla tai ilman ajoneuvoa
2. Kuljetustoiminta on sivutoimista kuljettajan pääasialliseen toimeentuloon nähden
3. Kuljetustoiminta on sivutoimista kuljettajan varsinaiseen yritystoimintaan nähden
4. Yksittäisen kuljetuksen hinta jää tietyn rajan alle
5. Yksittäisen kuljetuksen ajomatka jää tietyn rajan alle
6. Kuljetusten vuosittainen määrä yhteensä jää tietyn rajan alle
7. Kuljetusten vuosittainen määrä tietylle tilaajalle jää tietyn rajan alle
8. Kuljetusten vuosittainen korvausmäärä yhteensä jää tietyn rajan alle
9. Kuljetusten vuosittainen ajomatka yhteensä jää tietyn rajan alle
10. Kuljetusten vuosittainen ansiotulo ajokustannusten jälkeen jää tietyn rajan alle
11. Kuljetusta ei tarjota julkisesti, vaan ainoastaan vastineena toisen tekemään kuljetuspyyntöön
12. Kuljetustarjousta ei näytetä julkisesti kaikille, vaan se on ainoastaan välityspalvelun tiedossa
13. Kuljetus tehdään tietyn tyyppiselle tilaajataholle (esim. julkinen sektori tai hyväntekeväisyysjärjestö)
14. Kuljetus tehdään oman kulkemisen sivussa (esim. kimppakyytinä työmatkalla)
15. Korvaus annetaan tavarana tai vastapalveluna, eikä rahana
16. Korvaus ohjataan jonkun muun kuin kuljettajan hyödyksi
17. Ei-ammattimaisia pitäisi olla oletusarvoisesti kaikki muiden kuin kuljetusyritysten tekemät kuljetukset
18. Other:

5. Mitkä ovat pääasiallisia esteitä ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten laajemmalle käytölle?

1. Kuljettajan on vaikea hyötyä kuljetuksista taloudellisesti ajokustannusten, verojen tai sosiaalietuuksien menetyksen johdosta
2. Kuljettaja ei voi helposti selvittää tai hoitaa kuljetuksen säännöstenmukaisuutta, verovelvollisuutta, luvanvaraisuutta tai ongelmatilanteiden vastuukysymyksiä
3. Kuljettajaa pidetään työntekijänä eikä vain avuliaana kansalaisena tai vertaiskuluttajana, mikä vähentää halua osallistua
4. Kuljetukselle on vaikeaa löytää tilaajaa tai kuljettajaa, tai sopia kuljetuksen yksityiskohdista
5. Kuljetukset ovat turvattomia, koska ihmiset ovat tekemisissä toisten ihmisten kanssa, ja kumpikaan ei ole ammattikuljettaja
6. Kuljetusten toteutumiseen ei voi luottaa, koska ei ole riittävästi kuljettajia
7. Kuljetusten toteutumiseen ei voi luottaa, koska ei ole riittävästi kuljetusten tilaajia
8. Tilaaja ei voi luottaa kuljetusten tasaiseen laatuun ei-ammattimaisten kuljettajien erillaisuudesta johtuen
9. Tilaaja ei voi luottaa kuljetusten ennalta tunnettuun hintaan ei-ammattimaisten kuljetusten markkinalähtöisyydestä johtuen (kysyntä ja tarjonta vaihtelevat)
10. Ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten laajemmalle käytölle ei ole esteitä
11. Other:

6. Miten pitäisi turvata ei-ammattimaisen joukkoistetun kuljetuksen tilaavan kansalaisen oikeudet?

1. Kuljetuksiin pitäisi soveltaa samoja säädöksiä kuin ammattimaisiin kuljetuksiin, vaikka niiden noudattamista olisi vaikea valvoa tai ne käytännössä estäisivät ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten käytön
2. Kuljetuksia varten pitäisi määrittää uudet säädökset, joita pystyy valvomaan ja joita ei-ammattimaiset kuljettajat pystyvät helposti noudattamaan
3. Kuljetuksia varten pitäisi määrittää uusi lupajärjestelmä, jolla kuljetukset sallitaan vain osalle ei-ammattimaisista kuljettajista
4. Kuljetuksista pitäisi sopia erillisen palvelun kautta siten, että kuljettaja ja tilaaja tietävät, kuinka hyvin vastapuolen toiminta aiemmissa kuljetuksissa on vastannut odotuksia
5. Kuljetuksista pitäisi sopia erillisen palvelun kautta siten, että kuljettaja ja tilaaja tietävät mistä sopivat, ja kuljetuksia pystyy valvomaan jälkikäteen
6. Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla niitä välittävän palvelun tai Internet-foorumin vastuulla
7. Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla yksityisten vakuutusyhtiöiden vastuulla
8. Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla oikeusjärjestelmän vastuulla
9. Tilaajan pitäisi oletusarvoisesti olla itse vastuussa valinnoistaan ja sopimuksistaan
10. Other:

7. Kenen pitäisi johtaa joukkoistettujen kuljetusten kehittämistä tulevaisuudessa?

1. Valtion (ministeriöt ja virastot)
2. Kuntien (paikallisten olosuhteiden mukaan)
3. Kansalaisia ja kuluttajia edustavien järjestöjen
4. Kuljetusalan yrityksiä edustavien järjestöjen
5. Muuta liike-elämää edustavien järjestöjen
6. Kuljetuksia käyttävien Internet-yhteisöiden
7. Kuljetuksia välittävien Internet-palveluiden
8. Markkinaehtoinen kehitys, jota kukaan ei pyri virallisesti johtamaan, on tavoiteltavaa
9. Other:

8. Muita vastauksia yllä oleviin kysymyksiin, kommentteja tai ehdotuksia asiasta vastaaville viranomaisille?

9. Miten haluat rajoittaa antamiesi yksittäisten vastausten julkisuutta (oletusarvoisesti raportoidaan yhteenveto, eikä vastauksia ja vastaajia voida yhdistää toisiinsa)?

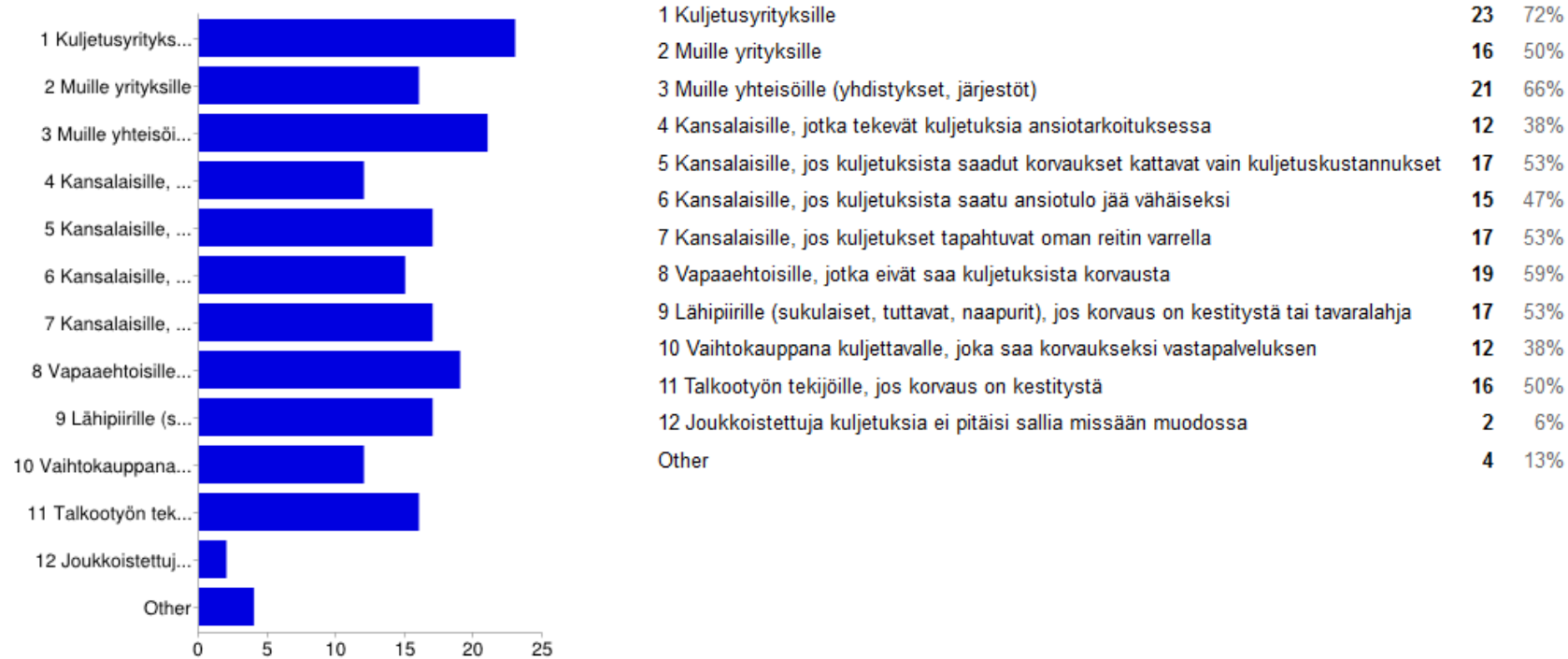
1. Vastaukset voi vapaasti julkistaa
2. Vastaukset voi julkistaa, mutta niitä ei voi kuvata edustamani organisaation kantana
3. Vastaukset voi julkistaa, mutta niiden käyttö mediaviestinnässä pitää tarkistuttaa edustamaltani organisaatiolta
4. Vastaukset voi jakaa Trafille ja kaikille kyselyyn vastanneille organisaatioille näiden sisäiseen käyttöön
5. Vastaukset voi jakaa Trafin ja niiden kyselyyn vastanneiden organisaatioiden sisäiseen käyttöön, joiden vastaukset tulevat vastaavasti oman organisaationi käyttöön
6. Vastaukset voi jakaa vain Trafin sisäiseen käyttöön, jos se ei julkista saamiaan tietoja
7. Vastaukset pitää jättää vain kyselyn suorittajan tietoon
8. Ei erityispyyntöjä julkisuuden osalta

10. Edustamasi organisaation nimi?

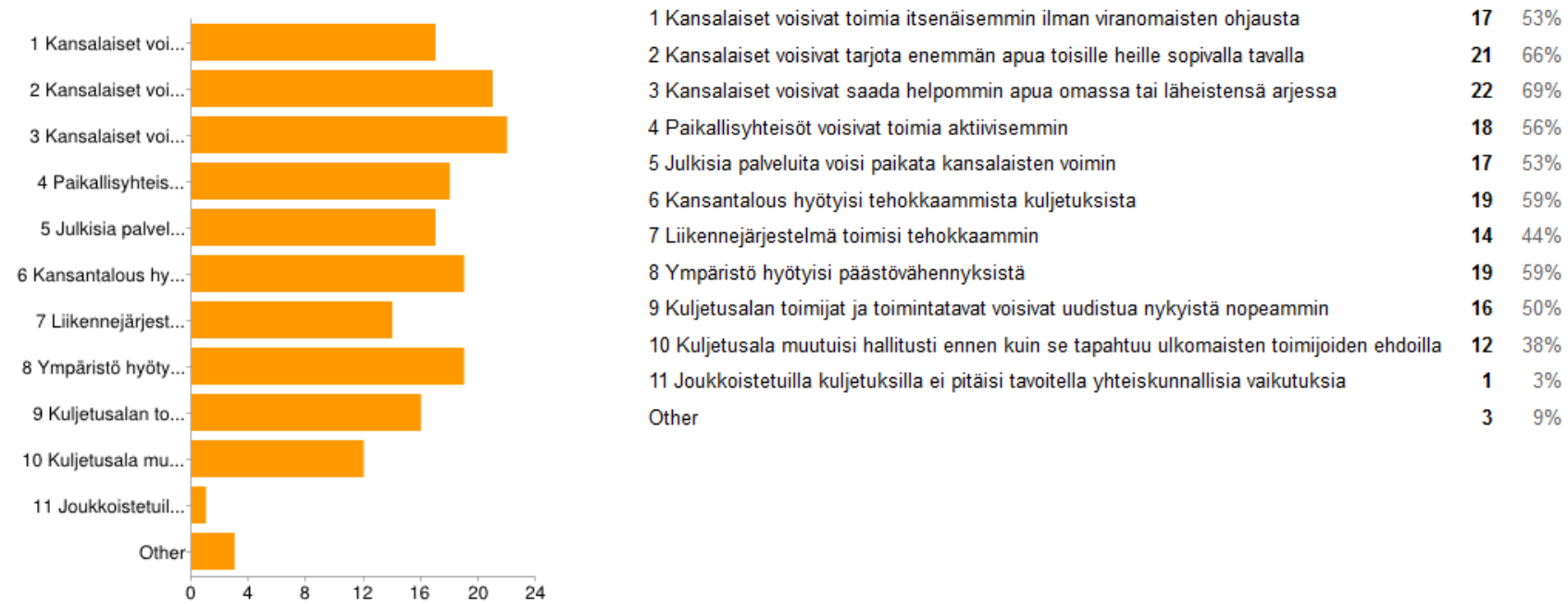
Liite 2: Kyselyvastaukset

Kuvien mitta-asteikko: vastausten lukumäärä (yhteensä 32 kyselylomakkeeseen vastanneesta).

1. Keille yhteiskunnan pitäisi mahdollistaa joukkoistettujen kuljetusten tarjoaminen?



2. Mitkä yhteiskunnallisia vaikutuksia joukkoistettujen kuljetusten säätelyä muuttamalla pitäisi tavoitella?



3. Mitä merkittäviä yhteiskunnallisia ongelmia joukkoistettujen kuljetusten säätelyn muuttamisesta luultavasti seuraa?



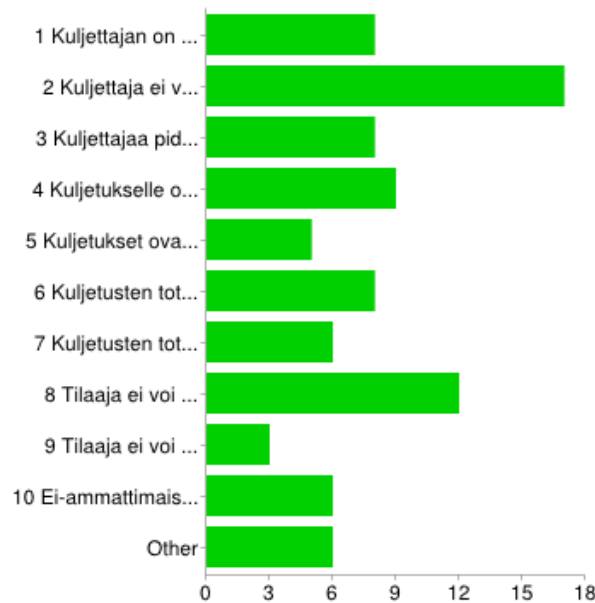
1 Valtio menettää runsaasti verotuloja, ja muita veroja pitää korottaa	6	19%
2 Valtio ei voi ohjata kuljetusalan toimintaa, ja ihmiset alkavat järjestää asioitaan omalla tavallaan	6	19%
3 On epäoikeudenmukaista, jos kansalaisten tekemiä kuljetuksia kohdellaan eri tavalla kuin yritysten tekemiä	7	22%
4 On epäoikeudenmukaista, jos kansalaisten tekemien kuljetusten korvauksia kohdellaan eri tavalla kuin muita verotettavia tuloja	15	47%
5 Kuljetuksen tilaaja on vaarassa, jos kuljettajalla ei ole kuluttajansuojalain, kuljetuksia säätelevien lakien tai elintarvikealaa säätelevien lakien mukaisia vastuita	15	47%
6 Kuljetuksen tilaaja on vaarassa, jos kuljettajalla ei ole ammattipätevyyttä tai kuljetuslupaa	11	34%
7 Joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistuja on muita paremmassa asemassa, koska kuljetuksia tehdään kevyemmällä kustannusrakenteella	9	28%
8 Joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistuja on muita paremmassa asemassa, koska voi valita osallistuvansa vain sellaisiin kuljetuksiin, jotka sopivat hänen omiin rajallisiin ehtoihinsa	11	34%
9 Joukkoistetuista kuljetuksista ei olisi yhteiskunnallisia ongelmia	9	28%
Other	7	22%

4. Minkälaiset joukkoistetut kuljetukset pitäisi määritellä ei-ammattimaisiksi (ja niihin voisi mahdollisesti soveltaa erilaista verotus- ja lupasäätelystä kuin ammattimaisiin kuljetuksiin)?



1 Kuljetus tapahtuu tietyntyyppisellä (pienellä) ajoneuvolla tai ilman ajoneuvoa	7	22%
2 Kuljetustoiminta on sivutoimista kuljettajan pääasialliseen toimeentuloon nähden	11	34%
3 Kuljetustoiminta on sivutoimista kuljettajan varsinaiseen yritystoimintaan nähden	9	28%
4 Yksittäisen kuljetuksen hinta jää tietyn rajan alle	8	25%
5 Yksittäisen kuljetuksen ajomatka jää tietyn rajan alle	4	13%
6 Kuljetusten vuosittainen määrä yhteensä jää tietyn rajan alle	7	22%
7 Kuljetusten vuosittainen määrä tietylle tilaajalle jää tietyn rajan alle	3	9%
8 Kuljetusten vuosittainen korvausmäärä yhteensä jää tietyn rajan alle	12	38%
9 Kuljetusten vuosittainen ajomatka yhteensä jää tietyn rajan alle	3	9%
10 Kuljetusten vuosittainen ansiotulo ajokustannusten jälkeen jää tietyn rajan alle	10	31%
11 Kuljetusta ei tarjota julkisesti, vaan ainoastaan vastineena toisen tekemään kuljetuspyyntöön	4	13%
12 Kuljetustarjouta ei näytetä julkisesti kaikille, vaan se on ainoastaan välityspalvelun tiedossa	1	3%
13 Kuljetus tehdään tietyn tyyppiselle tilaajataholle (esim. julkinen sektori tai hyväntekeväisyysjärjestö)	2	6%
14 Kuljetus tehdään oman kulkemisen sivussa (esim. kimpakkyytinä työmatkalla)	19	59%
15 Korvaus annetaan tavaranä tai vastapalveluna, eikä rahana	7	22%
16 Korvaus ohjataan jonkun muun kuin kuljettajan hyödyksi	4	13%
17 Ei-ammattimaisia pitäisi olla oletusarvoisesti kaikki muiden kuin kuljetusyritysten tekemät kuljetukset	6	19%
Other	7	22%

5. Mitkä ovat pääasiallisia esteitä ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten laajemmalle käytölle?



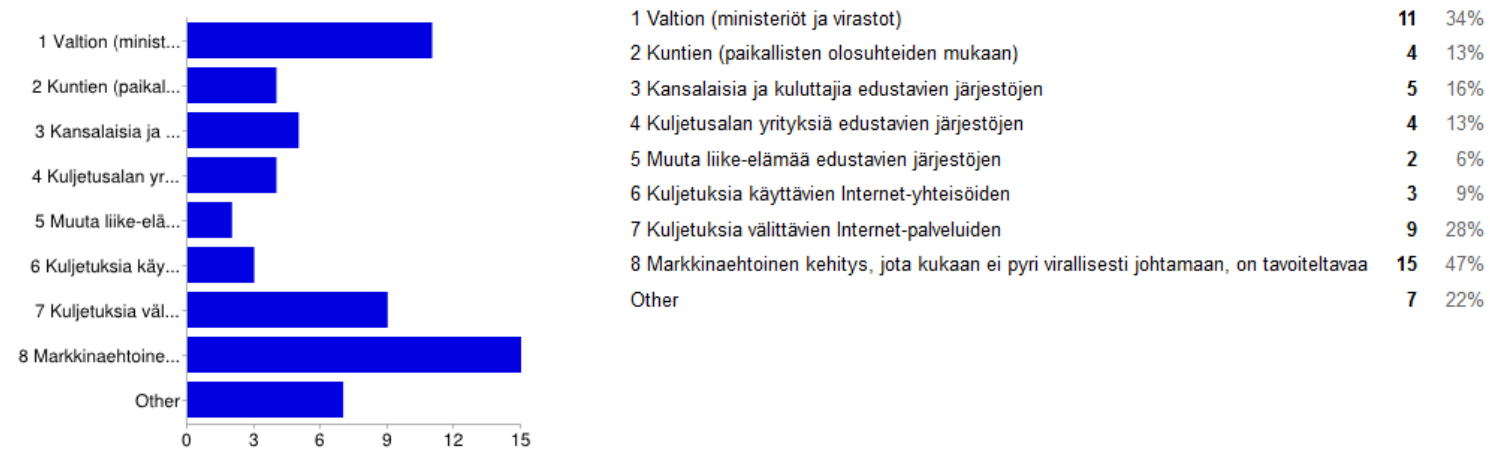
1 Kuljettajan on vaikea hyötyä kuljetuksista taloudellisesti ajokustannusten, verojen tai sosiaalietuuksien menetyksen johdosta	8	25%
2 Kuljettaja ei voi helposti selvittää tai hoitaa kuljetuksen säännöstenmukaisuutta, verovelvollisuutta, luvanvaraisuutta tai ongelmatilanteiden vastuukysymyksiä	17	53%
3 Kuljettajaa pidetään työntekijänä eikä vain avuliaana kansalaisena tai vertaiskuluttajana, mikä vähentää halua osallistua	8	25%
4 Kuljetukselle on vaikeaa löytää tilaajaa tai kuljettajaa, tai sopia kuljetuksen yksityiskohdista	9	28%
5 Kuljetukset ovat turvattomia, koska ihmiset ovat tekemisissä toisten ihmisten kanssa, ja kumpikaan ei ole ammattikuljettaja	5	16%
6 Kuljetusten toteutumiseen ei voi luottaa, koska ei ole riittävästi kuljettajia	8	25%
7 Kuljetusten toteutumiseen ei voi luottaa, koska ei ole riittävästi kuljetusten tilaajia	6	19%
8 Tilaaja ei voi luottaa kuljetusten tasaiseen laatuun ei-ammattimaisten kuljettajien erilaisuudesta johtuen	12	38%
9 Tilaaja ei voi luottaa kuljetusten ennalta tunnettuun hintaan ei-ammattimaisten kuljetusten markkinalähtöisyydestä johtuen (kysyntä ja tarjonta vaihtelevat)	3	9%
10 Ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten laajemmalle käytölle ei ole esteitä	6	19%
Other	6	19%

6. Miten pitäisi turvata ei-ammattimaisen joukkoistetun kuljetuksen tilaavan kansalaisen oikeudet?

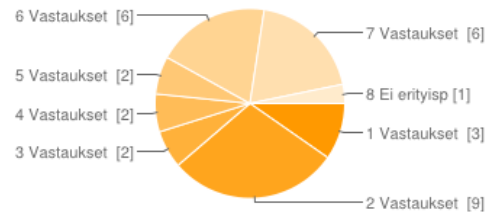


1 Kuljetuksiin pitäisi soveltaa samoja säädöksiä kuin ammattimaisiin kuljetuksiin, vaikka niiden noudattamista olisi vaikea valvoa tai ne käytännössä estäisivät ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten käytön	7	22%
2 Kuljetuksia varten pitäisi määrittää uudet säädökset, joita pystyy valvomaan ja joita ei-ammattimaiset kuljettajat pystyvät helposti noudattamaan	13	41%
3 Kuljetuksia varten pitäisi määrittää uusi lupajärjestelmä, jolla kuljetukset sallitaan vain osalle ei-ammattimaisista kuljettajista	2	6%
4 Kuljetuksista pitäisi sopia erillisen palvelun kautta siten, että kuljettaja ja tilaaja tietävät, kuinka hyvin vastapuolen toiminta aiemmissa kuljetuksissa on vastannut odotuksia	12	38%
5 Kuljetuksista pitäisi sopia erillisen palvelun kautta siten, että kuljettaja ja tilaaja tietävät mistä sopivat, ja kuljetuksia pystyy valvomaan jälkikäteen	16	50%
6 Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla niitä välittävän palvelun tai Internet-foorumin vastuulla	3	9%
7 Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla yksityisten vakuutusyhtiöiden vastuulla	4	13%
8 Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla oikeusjärjestelmän vastuulla	2	6%
9 Tilaajan pitäisi oletusarvoisesti olla itse vastuussa valinnoistaan ja sopimuksistaan	11	34%
Other	3	9%

7. Kenen pitäisi johtaa joukkoistettujen kuljetusten kehittämistä tulevaisuudessa?



9. Miten haluat rajoittaa antamiesi yksittäisten vastausten julkisuutta (oletusarvoisesti raportoidaan yhteenveto, eikä vastauksia ja vastaajia voida yhdistää toisiinsa)?



1 Vastaukset voi vapaasti julkistaa	3	9%
2 Vastaukset voi julkistaa, mutta niitä ei voi kuvata edustamani organisaation kantana	9	28%
3 Vastaukset voi julkistaa, mutta niiden käyttö mediaviestinnässä pitää tarkistuttaa edustamaltani organisaatiolta	2	6%
4 Vastaukset voi jakaa Trafille ja kaikille kyselyyn vastanneille organisaatiolle näiden sisäiseen käyttöön	2	6%
5 Vastaukset voi jakaa Trafin ja niiden kyselyyn vastanneiden organisaatioiden sisäiseen käyttöön, joiden vastaukset tulevat vastaavasti oman organisaationi käyttöön	2	6%
6 Vastaukset voi jakaa vain Trafin sisäiseen käyttöön, jos se ei julkista saamiaan tietoja	6	19%
7 Vastaukset pitää jättää vain kyselyn suorittajan tietoon	6	19%
8 Ei erityispyyntöjä julkisuuden osalta	1	3%

Liite 3: Kyselyvastausten jakauma

Tekes

ELY

Trafin tutkimuksia 08-2015

Yht	T	E	Julk	Muut			
72%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	67%	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	79%	1. Keille yhteiskunnan pitäisi mahdollistaa joukkoistettujen kuljetusten tarjoaminen?	
50%	1 1 1 1 1 1 1 1		44%	1 1 1 1 1 1 1 1	79%	1 Kuljetusyrityksille	
66%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	61%	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	57%	2 Muille yrityksille	
38%	1 1 1 1		22%	1 1 1 1 1 1 1 1	71%	3 Muille yhteisöille (yhdistykset, järjestöt)	
53%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	61%	1 1 1 1 1 1 1 1	57%	4 Kansalaisille, jotka tekevät kuljetuksia ansiotarkoituksessa	
47%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	44%	1 1 1 1 1 1 1 1	43%	5 Kansalaisille, jos kuljetuksista saadut korvaukset kattavat vain kuljetuskustannukset	
53%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1 1	50%	1 1 1 1 1 1 1 1	50%	6 Kansalaisille, jos kuljetuksista saatu ansiotulo jää vähäiseksi	
59%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1 1	61%	1 1 1 1 1 1 1 1	57%	7 Kansalaisille, jos kuljetukset tapahtuvat oman reitin varrella	
53%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1 1	56%	1 1 1 1 1 1 1 1	57%	8 Vapaaehtoisille, jotka eivät saa kuljetuksista korvausta	
38%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	39%	1 1 1 1 1 1 1 1	50%	9 Lähipiirille (sukulaiset, tuttavat, naapurit), jos korvaus on kestiitystä tai tavaramaksusta	
50%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1	56%	1 1 1 1 1 1 1 1	36%	10 Vaihokappana kuljetettavalle, joka saa korvaukseksi vastapalveluksen	
6%	1 1 1 1 1 1 1 1	1	11%	1 1 1 1 1 1 1 1	43%	11 Talkootyön tekijöille, jos korvaus on kestiitystä	
		1			0%	12 Joukkoistettuja kuljetuksia ei pitäisi sallia missään muodossa	
Yht	T	E	Julk	Muut			
53%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	56%	1 1 1 1 1 1 1 1	50%	2. Mitä yhteiskunnallisia vaikutuksia joukkoistettujen kuljetusten säätely muuttamalla pitäisi tavoitella?	
66%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1	67%	1 1 1 1 1 1 1 1	50%	1 Kansalaiset voisivat toimia itsenäisemmin ilman viranomaisten ohjausta	
69%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1	67%	1 1 1 1 1 1 1 1	64%	2 Kansalaiset voisivat tarjota enemmän apua toisille heille sopivalla tavalla	
56%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1	50%	1 1 1 1 1 1 1 1	71%	3 Kansalaiset voisivat saada helpommin apua omassa tai läheistensä arjessa	
53%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	56%	1 1 1 1 1 1 1 1	64%	4 Paikallisyhteisöt voisivat toimia aktiivisemmin	
59%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1	56%	1 1 1 1 1 1 1 1	50%	5 Julkisia palveluita voisi paikata kansalaisten voimin	
44%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1	39%	1 1 1 1 1 1 1 1	64%	6 Kansantalous hyötyisi tehokkaammista kuljetuksista	
59%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1	61%	1 1 1 1 1 1 1 1	50%	7 Liikennejärjestelmä toimisi tehokkaammin	
47%	1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1	39%	1 1 1 1 1 1 1 1	57%	8 Ympäristö hyötyisi päästövähennyksistä	
38%	1 1 1 1 1 1 1 1		28%	1 1 1 1 1 1 1 1	57%	9 Kuljetusalan toimijat ja toimintatavat voisivat uudistua nykyistä nopeammin	
3%		1	6%		50%	10 Kuljetusala muuttuisi hallitusti ennen kuin se tapahtuu ulkomaisten toimijoiden ehdoilla	
					0%	11 Joukkoistetuilla kuljetuksilla ei pitäisi tavoitella yhteiskunnallisia vaikutuksia	
Yht	T	E	Julk	Muut			
19%		1	22%		1 1	3. Mitä merkittäviä yhteiskunnallisia ongelmia joukkoistettujen kuljetusten säätelyn muuttamisesta luultavasti seuraa?	
19%	1		22%	1	1	14%	1 Valtio menettäisi runsaasti verotuloja, ja muita veroja pitää korottaa
22%		1	17%	1	1	14%	2 Valtio ei voi ohjata kuljetusalan toimintaa, ja ihmiset alkavat järjestää asioitaan omalla tavallaan
47%	1 1		50%	1 1 1 1 1	1	29%	3 On epäoikeudenmukaista, jos kansalaisten tekemiä kuljetuksia kohdellaan eri tavalla kuin yritysten tekemiä
47%		1 1 1	50%	1 1 1 1 1	1	43%	4 On epäoikeudenmukaista, jos kansalaisten tekemien kuljetusten korvauksia kohdellaan eri tavalla kuin muita verotettavia tuloja
34%		1 1 1	50%	1 1 1 1 1	1	43%	5 Kuljetuksen tilaaja on vaarassa, jos kuljettajalla ei ole kuluttajansuojalain, kuljetuksia säätelevien lakien tai elintarvikealan säätelevien lakien mukaisia vastuuta
28%	1	1	28%	1	1	14%	6 Kuljetuksen tilaaja on vaarassa, jos kuljettajalla ei ole ammattipätevyyttä tai kuljetuslupaa
34%	1 1 1	1	28%	1	1	29%	7 Joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistujia on muita paremmassa asemassa, koska kuljetuksia tehdään kevyemmällä kustannusrakenteella
28%		1 1	22%	1 1 1	1 1	43%	8 Joukkoistettuihin kuljetuksiin osallistujia on muita paremmassa asemassa, koska voi valita osallistuvansa vain sellaisiin kuljetuksiin, jotka sopivat hänen omiin rajallisiin ehtoihinsa
	1 1					36%	9 Joukkoistetuista kuljetuksista ei olisi yhteiskunnallisia ongelmia

Trafin tutkimuksia 08-2015

Yht	T	E	Julk	Muut		
					4. Minkälaiset joukkoistetut kuljetukset pitäisi määritellä ei-ammattimaisiksi (ja niihin voisi mahdollisesti soveltaa erilaista verotus- ja lupasääntelyä kuin ammattimaisiin kuljetuksiin)?	
22%	1	1	1	1	7%	1 Kuljetus tapahtuu tietyllä tyypisellä (pienellä) ajoneuvolla tai ilman ajoneuvoa
34%	1	1	1	1	36%	2 Kuljetustoiminta on sivutoimista kuljettajan pääasialliseen toimeentuloon nähden
28%	1	1	1	1	43%	3 Kuljetustoiminta on sivutoimista kuljettajan varsinaiseen yritystoimintaan nähden
25%	1	1	1	1	14%	4 Yksittäisen kuljetuksen hinta jää tietyllä rajan alle
13%	1				21%	5 Yksittäisen kuljetuksen ajomatka jää tietyllä rajan alle
22%	1	1	1	1	29%	6 Kuljetusten vuosittainen määrä yhteensä jää tietyllä rajan alle
9%	1				14%	7 Kuljetusten vuosittainen määrä tietyllä tilaajalle jää tietyllä rajan alle
38%	1	1	1	1	29%	8 Kuljetusten vuosittainen korvausmäärä yhteensä jää tietyllä rajan alle
9%	1				14%	9 Kuljetusten vuosittainen ajomatka yhteensä jää tietyllä rajan alle
31%	1	1	1	1	14%	10 Kuljetusten vuosittainen ansiotulo ajokustannusten jälkeen jää tietyllä rajan alle
13%	1				7%	11 Kuljetusta ei tarjota julkisesti, vaan ainoastaan vastineena toisen tekemään kuljetuspyyntöön
3%	1				0%	12 Kuljetustarjousta ei näytetä julkisesti kaikille, vaan se on ainoastaan välityspalvelun tiedossa
6%	1				7%	13 Kuljetus tehdään tietyllä tyypisellä tilaajataholle (esim. julkinen sektori tai hyväntekeväisyysjärjestö)
59%	1	1	1	1	57%	14 Kuljetus tehdään oman kulkemisen sivussa (esim. kimpakyytinä työmatkalla)
22%	1	1	1	1	14%	15 Korvaus annetaan tavarana tai vastapalveluna, eikä rahana
13%	1	1	1	1	0%	16 Korvaus ohjataan jonkun muun kuin kuljettajan hyödyksi
19%	1	1	1	1	7%	17 Ei-ammattimaisia pitäisi olla oletusarvoisesti kaikki muiden kuin kuljetusyritysten tekemät kuljetukset
Yht	T	E	Julk	Muut		
					5. Mitkä ovat pääasiallisia esteitä ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten laajemmalle käytölle?	
25%	1	1	1	1	21%	1 Kuljettajan on vaikea hyötyä kuljetuksista taloudellisesti ajokustannusten, verojen tai sosiaalietuuksien menetyksen johdosta
53%	1	1	1	1	29%	2 Kuljettaja ei voi helposti selvittää tai hoitaa kuljetuksen säännösten mukaisuutta, verovelvollisuutta, luvanvaraisuutta tai ongelmatilanteiden vastuukysymyksiä
25%	1	1	1	1	21%	3 Kuljettajaa pidetään työntekijänä eikä vain avuliaisena kansalaisena tai vertaiskuluttajana, mikä vähentää halua osallistua
28%	1	1	1	1	21%	4 Kuljetukselle on vaikeaa löytää tilaajaa tai kuljettajaa, tai sopia kuljetuksen yksityiskohdista
16%	1	1	1	1	0%	5 Kuljetukset ovat turvattomia, koska ihmiset ovat tekemisissä toisten ihmisten kanssa, ja kumpikaan ei ole ammattikuljettaja
25%	1	1	1	1	29%	6 Kuljetusten toteutumiseen ei voi luottaa, koska ei ole riittävästi kuljettajia
19%	1	1	1	1	14%	7 Kuljetusten toteutumiseen ei voi luottaa, koska ei ole riittävästi kuljetusten tilaajia
38%	1	1	1	1	36%	8 Tilaaja ei voi luottaa kuljetusten tasaiseen laatuun ei-ammattimaisten kuljettajien erilaisuudesta johtuen
9%	1	1	1	1	0%	9 Tilaaja ei voi luottaa kuljetusten ennalta tunnettuun hintaan ei-ammattimaisten kuljetusten markkinalähtöisyydestä johtuen (kysyntä ja tarjonta vaihtelevat)
19%	1	1	1	1	29%	10 Ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten laajemmalle käytölle ei ole esteitä

Trafin tutkimuksia 08-2015

Yht	T	E	Julk	Muut	6. Miten pitäisi turvata ei-ammattimaisen joukkoistetun kuljetuksen tilaavan kansalaisen oikeudet?
22%					1 Kuljetuksiin pitäisi soveltaa samoja säädöksiä kuin ammattimaisiin kuljetuksiin, vaikka niiden noudattamista olisi vaikea valvoa tai ne käytännössä estäisivät ei-ammattimaisten joukkoistettujen kuljetusten käytön
41%	1	1			2 Kuljetuksia varten pitäisi määrittää uudet säädökset, joita pystyy valvomaan
6%					ja joita ei-ammattimaiset kuljettajat pystyvät helposti noudattamaan
38%	1	1	1	1	3 Kuljetuksia varten pitäisi määrittää uusi lupajärjestelmä, jolla kuljetukset sallitaan vain osalle ei-ammattimaisista kuljettajista
50%	1	1	1	1	4 Kuljetuksista pitäisi sopia erillisen palvelun kautta siten, että kuljettaja ja tilaaja tietävät, kuinka hyvin vastapuolen toiminta aiemmissa kuljetuksissa on vastannut odotuksia
9%	1	1	1	1	5 Kuljetuksista pitäisi sopia erillisen palvelun kautta siten, että kuljettaja ja tilaaja tietävät mistä sopivat, ja kuljetuksia pystyy valvomaan jälkikäteen
13%					6 Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla niitä välittävän palvelun tai Internet-foorumin vastuulla
6%					7 Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla yksityisten vakuutusyhtiöiden vastuulla
34%	1	1	1	1	8 Kuljetusten turvaaminen pitäisi olla oikeusjärjestelmän vastuulla
					9 Tilaajan pitäisi oletusarvoisesti olla itse vastuussa valinnoistaan ja sopimuksistaan
Yht	T	E	Julk	Muut	7. Kenen pitäisi johtaa joukkoistettujen kuljetusten kehittämistä tulevaisuudessa?
34%					1 Valtion (ministeriöt ja virastot)
13%					2 Kuntien (paikallisten olosuhteiden mukaan)
16%					3 Kansalaisia ja kuluttajia edustavien järjestöjen
13%					4 Kuljetusalan yrityksiä edustavien järjestöjen
6%					5 Muuta liike-elämää edustavien järjestöjen
9%					6 Kuljetuksia käyttävien Internet-yhteisöiden
28%					7 Kuljetuksia välittävien Internet-palveluiden
47%	1	1	1	1	8 Markkinaehtoinen kehitys, jota kukaan ei pyri virallisesti johtamaan, on tavoiteltavaa
Yht	T	E	Julk	Muut	9. Miten haluat rajoittaa antamiesi yksittäisten vastausten julkisuutta (oletusarvoisesti raportoidaan yhteenveto, eikä vastauksia ja vastaajia voida yhdistää toisiinsa)?
6%	1				0% 1 Vastaukset voi vapaasti julkistaa
25%	1				36% 2 Vastaukset voi julkistaa, mutta niitä ei voi kuvata edustamani organisaation kantana
6%					7% 3 Vastaukset voi julkistaa, mutta niiden käyttö mediaviestinnässä pitää tarkistuttaa edustamaltani organisaatiolta
6%					14% 4 Vastaukset voi jakaa Trafille ja kaikille kyselyyn vastanneille organisaatioille näiden sisäiseen käyttöön
6%	1				5 Vastaukset voi jakaa Trafin ja niiden kyselyyn vastanneiden organisaatioiden sisäiseen käyttöön, joiden vastaukset tulevat vastaavasti oman organisaationi käyttöön
19%					0% joiden vastaukset tulevat vastaavasti oman organisaationi käyttöön
19%					21% 6 Vastaukset voi jakaa vain Trafin sisäiseen käyttöön, jos se ei julkista saamia tietoja
9%					7% 7 Vastaukset pitää jättää vain kyselyn suorittajan tietoon
					7% 8 Oletuskohtelu