

Liikennekaari ja tavarankuljetuspalvelut



Kaupunkiaktivismi kaupunkien voimavarana -kurssi
Sosiologian laitos
Helsingin avoin yliopisto

Työryhmä
Minna Lohikivi
Vesa Vattulainen
Anna Hakala
Esko Kataja

Sisällysluettelo

Johdanto	2
Tutkimuskysymykset	3
Ilmiön taustat	4
Työn toteutus	9
Työn eteneminen	9
Analyysi	10
Johtopäätökset	14
Kirjallisuus	15

Johdanto

Raportin aiheena on liikennekaari ja yhteisöllisen liikkumisen hyödyntäminen ympäristöä säästävänä keinona liikuttaa ihmisiä ja tavaroita. Ilmiötä on tutkittu erityisesti kaupunkiaktiivismina eli kaupungissa asuvien vapaaehtoisten ihmisten omana hankkeena, joka hyödyttää asukkaita laajemminkin alueella ja luo yhteisöllisyyden tunnetta alueella asuvien välille.

Aihe valittiin sen ajankohtaisuuden ja tärkeyden vuoksi: liikenne ja sen aiheuttama melu- ja saastehaitta ovat kaupungeissa todellisia ongelmia, joihin on puututtava. Ympäristönäkökulmaa huomioidaan nykypäivänä entistä paremmin, ja halusimme tarkastella ilmiötä, jossa kaupunkilaiset itse aktivoituvat liikenteen ja sen aiheuttamien haittavaikutusten pienentämiseen. Tarkastelemamme hankkeet ovat vastaliikkeitä yksityisautoilulle ja sitä kautta myös kulutusyhteiskunnalle ja kertakäyttökulttuurille.

Suomessa toimii jo jonkin verran kyytejä jakamaan tarkoitettuja palveluita, esimerkiksi ihmisten kuljettamiseen keskittynyt Tuup, kuljetusmarkkinoita mullistava Maas Finland sekä tavara- ja henkilökuljetuksia yhdistävä PiggyBaggy. Näistä otimme lähempään tarkasteluun PiggyBaggy-palvelun, jonka ajatuksena on kuljettaa tavaroita toisen henkilön kyydissä oikeaan osoitteeseen tai oman reitin varrelle niin, että ympäristöä kuormittavia saasteita saataisiin vähennettyä.

Ennen aiheen tarkempaa tarkastelua oletimme, että tarkastelemamme kuljetuspalvelut ovat niin sanotusti ”lapsenkengissä” eikä kaikkia mahdollisia käyttäjiä ole vielä tavoitettu, mutta että hankkeella on mahdollisuus laajeta tulevaisuudessa isommaksikin, jos nykyään vallitseva trendi jatkaa samaan suuntaan kuin tällä hetkellä.

Tarkastelemme raportissamme myös valmisteilla olevaa Liikennekaari-hanketta, sillä se vaikuttaisi suurelta osin tarkastelemamme ilmiön toimintaan. Liikennekaarella tarkoitetaan liikenne- ja viestintäministeriön lakialoitetta, jonka tarkoituksena on koota liikenteen alalla toimivien yritysten ja palveluiden tarjoamat mahdollisuudet paremmin toisiinsa sitoutuneiksi ja yhtenäiseksi järjestelmäksi, joka mahdollistaa käyttäjien osallistamisen osaksi logistista järjestelmää ja samalla myös erilaisten kuljetuspalveluiden liittämisen kuljetusmahdollisuuksiin. Hankkeen tarkoituksena on keventää liikenneverkoston sääntelyä ja tehdä siitä joustavampi ja avoimempi uusille yritysmahdollisuuksille, joihin kuuluu esimerkiksi juuri PiggyBaggy-palvelu.

Tutkimuskysymykset

Joukkoistaminen, jakamistalous, kestävä kehitys, taloudellinen kestävyys ja tavarankuljetuspalvelut. Muun muassa näihin käsitteisiin ja ilmiöihin suuntasimme katseemme kun lähdimme tarkastelemaan liikennekaarta tavarankuljetuspalveluiden kautta. Tarkoituksemme oli tarkastella liikennöinnin uudistusta Coreorient Oy:n tuottaman PiggyBaggy-palvelun kautta, mutta matkan varrella törmäsimme lisäksi muihin mielenkiintoisiin ilmiöihin. Tapasimme tutkimusta tehdessämme Coreorient Oy:n markkinointipäällikön Henni Ahvenlammen, joka oman työnsä rinnalla veti sillä hetkellä liikennekaaren puolesta lobbaavaa Kestävä Liikenne -kampanjaa. Päädyimme tämän vuoksi tarkastelemaan kyseistä kampanjaa aiottua syvemmin. Kampanjan oli tarkoitus kestää noin kuukausi, mutta se keskeytettiin kahden viikon jälkeen, koska sillä ei tavoitettu haluttua määrää ihmisiä. Onkin mielenkiintoista pohtia miksi niin monia ihmisiä koskettavat uudistukset eivät herätä kiinnostusta ja halua vaikuttaa, kun taas toiset ja toisenlaiset kampanjat saavat puolelleen runsain määrin ihmisiä. Nykypäivänä on myös ympäristön tilaan keskittyvien ilmiöiden ympärillä toimivaa kaupunkiaktivismia lisätty, mutta tarkastelimme tässä tutkimuksessa syitä siihen, miksi juuri tämä kampanja ei onnistunut odotetulla tavalla. Liikennekaaren uudistus tulisi vaikuttamaan voimakkaasti myös tavallisiin kansalaisiin esimerkiksi joukkoliikenteen kautta, mutta tällä hetkellä hankkeen parissa äänessä ovat ammattiliitot ja yksityiset ammatinharjoittajat niin sen puolesta kuin vastaanakin.

Start-up maailma, erilaiset aktivismiliikkeet ja tässä tapauksessa Kestävä Liikenne -kampanja etenevät erittäin nopealla tahdilla, mikä on tyypillistä sosiaalisen median valtakaudella: internet-maailma ei nuku koskaan, ja uudet asiat ovat kaikille tarjolla lähes samanaikaisesti, jos niitä vain osaa etsiä. Isoja asioita voi tapahtua yhden vuorokauden aikana ja kokonainen kampanja saatetaan yhtäkkiä keskeyttää, kuten tässä tapauksessa. Tämän kaltaisen raportin tekeminen ei etene samalla nopeudella kuin sen kohde ja sen vuoksi myös tässä raportissa jouduttiin löytämään uusia näkökulmia ja tarttumaan muutoksiin. Tämä sai meidät myös pohtimaan sitä, kuinka hyvin perinteiset akateemiset tutkimusmenetelmät soveltuvat näin nopeasti muuttuvien ilmiöiden tutkimiseen, jos ei haluta tehdä ainoastaan tutkimusta jo tapahtuneista asioista. Nopeus on se asia, jota myös Coreorient Oy:n markkinointipäällikkö korosti useaan otteeseen ja kertoi meidän olevan jo myöhässä, koska meidän kiinnostuksen alainen ilmiö oli jo osaksi kuollut.

Alkuperäinen suunnitelmamme oli siis tarkastella liikennekaarta PiggyBaggyn kautta ja sitä, millainen linkki tämä palvelu olisi tässä logistiikkakaareissa. Tarkoituksemme oli pohtia, millaisia uusia mahdollisuuksia liikennekaari-hankkeen läpimeno toisi sekä minkälaisia esteitä nykyinen lainsäädäntö asettaa kyseiselle palvelulle. Tämän lisäksi kiinnostuksen kohteenamme oli liikennekaaren lobbaaminen ja Kestävä

liikenne -kampanja. Muutimme painotusta enemmän Kestävä liikenne -kampanjaan, ja sen vaikutuksiin, sillä alkuperäinen kysymyksenasettelumme oli selkeästi vanhentunut ja liian suppea kokonaisen raportin aiheeksi. Myöskään haastattelemamme Ahvenlampi ei tarttunut niinkään PiggyBaggyyn vaan enemmänkin liikennekaareen ja sen mainostamiseen. Mainittakoon myös, että Ahvenlammella oli toivomus siitä, että työme tuottaisi materiaalia Kestävä liikenne -kampanjalle. Keskusteltuamme ryhmän kanssa asiasta tulimme siihen tulokseen, ettei edes jonkinlaiseen objektiivisuuteen ja kriittisyyteen pyrkivä työ voi tuottaa tutkimuksen kohteelle markkinoinnissa hyödynnettävää materiaalia. Tietysti he voivat käyttää raporttiamme, mutta emme kirjoita raporttiamme heitä ajatellen.

Tutkimuskysymyksiksemme asetimme seuraavaa:

- Mitä esteitä nykyinen lainsäädäntö asettaa PiggyBaggyyn toiminnalle?
- Miten liikennekaari läpimennessään vaikuttaa PiggyBaggyyn toimintaan?
- Mikä on Kestävä liikenne -kampanja? Mihin se pyrki ja miten?

Seuraavaksi esittelemme Coreorient oy:n, PiggyBaggyyn sekä Kestävä liikenne-hankkeen taustat sekä pyrimme selventämään liikennekaarta niiltä osin kun se koskee työssä käsiteltäviä ilmiöitä.

Taustat

Coreorient Oy ja PiggyBaggy

PiggyBaggy on Coreorient Oy:n tuottama tavarakimppakyytipalvelu, jonka avulla toivotaan säästävän aikaa, rahaa ja luontoa. Coreorient oy:n perustajat ovat kaksi aikaisemmin Nokiassa tutkimus- ja tuotekehityksessä työskennellyttä asiantuntijaa Harri Paloheimo ja Heikki Waris. Tämänkaltaisen yrityksen perustamiseen heitä on motivoinut ymmärrys tulevasta öljykriisistä. Heidän tutkimuksensa perusteella juuri henkilöautoiluun käytetään länsimaissa eniten öljyä. Paloheimon ja Wariksen mukaan kimppakyydit ovat paras tapa henkilöautoilun tehostamiseen, sillä se vähentäisi teillä liikkuvia autoja ja sitä kautta myös niiden aiheuttamia saasteita.

Tästä ajatuksesta syntyi myös PiggyBaggy, tavarakimppakyytikonsepti, jota oli aikaisemmin tutkittu jo Nokiassa. Vuonna 2013 käynnistynyt PiggyBaggy -palvelu yhdistää potentiaaliset tavaroiden kuljettajat ja tavaroilleen kuljetusta vaille olevat ihmiset. Kuljettajille maksetaan pieni korvaus heidän näkemästään vaivasta. Ajatuksena on, että ihmiset voivat kuljettaa tavaroita omien reittiensä varrelle, jolloin muun muassa autoilun aiheuttama rasitus luonnolle vähenee. Coreorient Oy

mainitsee internetsivuillaan, että heidän tavoitteensa on tuoda perinteinen talkooajattelu tälle vuosisadalle. Joukkoistaminen, jakamistalous, kestävämpi ja tehokkaampi yhteiskunta sekä taloudellinen kestävyys ovat asioita joihin yrityksen tavoitteet heidän mukaansa perustuvat.

Coreorient Oy tuottaa myös 24h-kylätiloja, joihin voidaan keskittää yhteisöjen erilaisia toimintoja kuten ruokapiirejä, tai sinne voi tilata verkkokauppojen tuotteita, jolloin ei tarvitse olla kotona juuri tiettyä aikana. Myös kirjastoa on kokeiltu tällaisessa tilassa ja se on koettu toimivammaksi kuin kirjastoauto.

PiggyBaggyn ja 24h-kylätilojen lisäksi Coreorient Oy tarjoaa asiantuntijapalveluitaan yrityksille, jotka haluavat löytää uusia ratkaisuja liiketoimintaansa aikakaudelle, jossa ei voida enää luottaa öljyvarojen riittävyyteen ja jolloin kestävä kehitys tulisi nähdä kilpailuetuna eikä välttämättömänä pahana.

Liikennekaari

Sipilän hallitus on nimennyt viisi painopistealuetta, joilla on välttämätöntä tehdä muutoksia kestävä kasvun ja työllisyyden kohenemisen sekä julkisten palveluiden ja sosiaaliturvan rahoittamiseksi. Uudistuksia tehdään niin sanottujen kärkihankkeiden ja reformien kautta. (valtioneuvosto.fi, hallitusohjelman toteutus) Liikenne- ja viestintäministeriö kertoo tiedotteessaan, että liikennekaari on ennen kaikkea liikennemarkkinalaki. Liikennekaari toteutetaan kolmessa osassa, joista ensimmäisessä keskitytään joukkoliikenteeseen, taksiliikenteeseen, kaupalliseen tavarankuljetukseen tiellä, säännöksiin liittyen kuljettajien ammattipätevyyksiin sekä joihinkin ajoneuvolain säännöksiin. Ensimmäinen osa on jaettu palveluihin, tietoon ja sääntelyyn. Muutoksessa pyritään mahdollistamaan paremmat ja joustavammat **palvelut**, vapauttamaan **tietoa** digitaalisten palveluiden mahdollistamiseksi sekä keventämään **sääntelyä** ja helpottamaan markkinoille pääsyä. (lvm.fi)

Liikennemarkkinoiden sääntely kootaan yhtenäiseksi liikennekaareksi. Tavoitteena on edistää uusien palvelumallien syntymistä ja näin vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tarkoituksena on edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteen toimivuutta.

Liikennekaarella edistetään uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa. Avoimella datalla ja tietovarantojen paremmalla hyödyntämisellä luodaan edellytyksiä uusille liiketoimintaideoille. Hankkeessa on samalla tarkoitus myös keventää sääntelyä.

-lvm.fi

Raporttimme mielenkiinnon aiheena oleviin tavarankuljetuksiin tulisi eniten vaikuttamaan pienimuotoista toimintaa koskettava lakimuutos sekä tietorajapintojen avaaminen. Merkittävintä pienimuotoista toimintaa koskevassa muutoksessa olisi kuljetustoiminnan vapauttaminen jos siitä saisi tuloa alle 10 000€ vuodessa. Tämä raja erottaisi ammattikuljettajat ja esimerkiksi tavarakimppakyytipalveluiden satunnaiset kuljettajat toisistaan. Lisäksi mahdollistuisi erilaiset kokeilut uusien innovaatioiden luomiseksi, kun yrittäjä voisi aluksi kokeilla ideaansa ilman erilaisten lupien hankkimista. Huolta on kuitenkin aiheuttanut olemassa oleva vaara kaksien työmarkkinoiden syntymisestä ja se miten sitä voitaisiin ehkäistä. Tietorajapintojen avaaminen taas loisi enemmän mahdollisuuksia palveluiden digitalisaatioon sekä uusien palveluiden syntymiseksi. Nämä kummatkin uudistukset olisivat hyödyllisiä PiggyBaggyn kaltaiselle palvelulle, joka perustuu pienimuotoiseen toimintaan jota pyöritetään digitaalisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 7.6.2016 mediatiedotteen koskien liikennekaaresta annettuja lausuntoja. Lausunnosta ilmenee minkä sektorien edustajat ovat antaneet lausuntoja ja minkälaisia näkemyksiä ja arvioita vaikutuksista heillä on. Liikennekaareen kokonaisuutena suhtautui positiivisesti 58%, 17% kielteisesti ja 25% ei ottanut asiaan kantaa. Raporttimme kannalta mielenkiintoisinta on suhtautuminen pienimuotoiseen toimintaan eli mm. 10 00 euron rajaan. Positiivisesti siihen suhtautui 35%, negatiivisesti 31% ja 33% ei ottanut siihen kantaa. Tietorajapintojen avaaminen oli 51%:n mielestä positiivinen asia ja kantaa jätti ottamatta 48%, jolloin vastustajia oli vain 1 % lausunnon antaneista. Liikenne- ja viestintäministeriö kertoo tiedotteessaan, että tietorajapintojen avaamisen ainoana

varjopuolena nähdään tietoturvallisuutta koskevat riskit. (lvm.fi, mediatiedote 7.6.2016)

Haastattelemamme Coreorient Oy:n markkinointipäällikkö toi esille sen, ettei liikennekaari ole pelkkä lakimuutos tai lainsäädännön muokkaamista vastaamaan nykyajan vaatimuksia, vaan se pyrkii vastaamaan tulevaisuuden vaatimuksiin vaikka kukaan ei vielä osaa tarkalleen sanoa, mitä ne vaatimukset ovat.

“...tässä ei tehdä niinku liikennelain uudistusta vastaamaan tämän päivän tarpeita vaan täs tehdään liikennelain uudistusta vastaamaan tulevaisuuden tarpeita joista emme vielä välttämättä tiedä eli sitä ei päivitetä tätä päivää varten vaan siinä on suuremmat tavoitteet.” (Haastattelu, Henni Ahvenlampi, 1.6.2016)

Kuten edellä mainituista prosenteistakin voi päätellä, aiheuttaa liikennekaari paljon ristiriitoja. Eri alojen toimijat kuten ammattiliitot ja yritykset pyrkivät turvaamaan omia mahdollisuuksiaan harjoittaa toimintaansa myös tulevaisuudessa. Vaikkakin tavarankuljetusten nykyinen sääntely tukee lähinnä vain isojen toimijoiden menestymistä alalla, suhtautuu esimerkiksi Posti Oy varsin positiivisesti sääntelyn vapauttamiseen (lvm.fi, Posti Oy:n lausunto; Hallituksen esitys liikennekaareksi LVM076:00/2015).

Kestävä liikenne -kampanja

“...coreorient on se joka tuottaa tätä piggybaggyä ja samat ihmiset on perustanut tän kestävä suomi yhdistyksen jol on kestävä liikenne kampanja..” (Henna Ahvenlammen haastattelu 1.6.2016)

Kestävä liikenne -kampanja on Kestävä Suomi -yhdistyksen kampanja liikennekaaren läpimenemisen lobbaamiseksi. Kestävä Suomi -yhdistyksen ovat perustaneet Coreorient Oy:n perustajat. Yhdistyksen tavoitteena on vauhdittaa muutosta kohti kestävää yhteiskuntaa. Tämä tehdään kehittämällä ja tukemalla yhteisöllisyyttä, vapaaehtoistyötä, työllistämistä ja kansalaisten aktiivisuutta edistävää toimintaa. Yrityksen markkinointipäällikkö Henni Ahvenlampi kertoi yhdeksi yhdistyksen perustamisen motiiviksi myös sen, että yhdistys voi hakea rahoitusta yhteishyödylliseen toimintaan sellaisilta tahoilta, joilta yritys taas ei voi rahoitusta saada. Kestävä liikenne -kampanja oli yhdistyksen ensimmäinen ja toistaiseksi ainoa toiminto, mutta jatkossa sitä voidaan käyttää myös muihin kestävään kehitykseen liittyviin hankkeisiin.

Kestävä Suomi -hankkeen sähköpostilistalle kirjoitetussa viestissä hanketta kuvataan vastaavalla tavalla:

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut Liikennekaari-esityksen, jonka yksi päätavoitteista on uudistaa liikenteen digitaalisen toiminnan kasvuympäristö.

Ryhmä edistyksellisiä suomalaisia toimijoita toivoo Liikennekaari-esityksen johtavan lainsäädäntöön, joka mahdollistaa eri liikennemuotojen joustavan yhdistämisen ja kehittämisen kansalaista palvelevaksi turvallisiksi, edullisiksi ja helpoksi kokonaisuudeksi.

Kampanjaa koordinoi Coreorient Oy:n markkinointipäällikkö Henni Ahvenlampi oman työnsä ohella. Kampanja toteutettiin ja jossain määrin toteutetaan edelleen sosiaalisessa mediassa (facebook, twitter), lehdistötiedotteiden kautta ja erilaisten blogien kautta. Sisältöä tuotettiin myös mm. jakamistalous.fi ja kestvasuomi.fi sivustoille. Tavoitteena oli nostaa esille mahdollisuuksia, joita liikennekaaren läpimeno toisi ja miten nämä muutokset vaikuttaisivat myönteisellä tavalla tavallisen ihmisen ja joukkoliikenteen käyttäjien arkeen.

Ensimmäisessä 6.5.2016 tehdyssä blogipostauksessa yhdistys kertoo erään tärkeimmistä Liikennekaareen toivotuista asioista (www.kestvasuomi.fi):

"Toteutuessaan Liikennekaari -esitys mahdollistaa myös pienimuotoisen henkilö- ja tavarakuljetustoiminnan yksityishenkilöille 10 000 euron / 12kk asti. Tämä tarkoittaa, että jatkossa toisten auttaminen ihmisiä tai tavaroita kuljettamalla niin henkilö- kuin pakettiautoillakin kustannuksia ja vaivanpalkkaa vastaan on laillista ja siihen kannustetaan. Tämän ansiosta liikkuminen on mahdollista toteuttaa yhdessä muiden kansalaisten kanssa järkevämmiin, taloudellisempiin ja ympäristöystävällisempiin. Suomella ei ole varaa jättää tällaista tilaisuutta käyttämättä."

Työn toteutus

Raporttia varten osa ryhmästämme kävi haastattelemassa Henni Ahvenlampea Coreorient Oy:stä, ja tästä haastattelusta saimme aineistoa työn tekemiseen. Haastattelu tehtiin 1.6.2016 Coreorient Oy:n tiloissa. Haastattelu nauhoitettiin ja litteroitiin. Haastattelussa nousi esiin uusia teemoja, jotka ohjasivat työtämme uuteen suuntaan.

Haastattelun lisäksi tutustuimme Internet-lähteisiin sekä varsinkin Facebookissa toteutettavaan Kestävä liikenne -hankkeeseen. Tarkastelimme ilmiötä lisäksi ikään kuin osallistujan näkökulmasta, kun saimme sähköpostiimme asiaan liittyvää taustamateriaalia. Kaikki käyttämämme nettilähteet löytyvät raportin lopusta. Kirjallisuutta emme tästä ilmiöstä juurikaan löytäneet, mikä onkin ymmärrettävää sen uutuuden ja voimakkaasti aikaan sidotun statuksen vuoksi. Tämän johdosta keskityimme lähteiden etsimisen sijaan omaan kriittiseen arviointiin ja ajattelutyöhön.

Tämän ilmiön ja raportin aiherajauksen vuoksi jalkautuminen hankkeen pariin konkreettisesti osaksi sitä olisi ollut lievästi haastavaa, joten tyydyimme tarkastelemaan ilmiötä erilaisten lähteiden kautta. PiggyBaggy-palvelu esimerkiksi perustuu kuljettamisen tarpeelle, eikä ryhmämme jäsenillä raportin kirjoituksen aikaan ollut tarvetta palvelun käytölle. Kestävä liikenne -kampanja ehti toimia pääasiassa virtuaalisesti, jolloin myöskään sen parissa emme päässeet havannoimaan.

Työn eteneminen

Lähdimme liikkeelle erilaisiin kimppakyyti- ja kuljetuspalveluihin tutustumalla. Päädyimme osaksi PiggyBaggyyn ja Coreorient oy:n sen vuoksi, että yhdellä ryhmän jäsenistä oli sinne jo valmiina yhteys. Näiden palveluiden kannalta myös liikennekaari-uudistus on erittäin merkittävä ja tekee monista palveluista laillisia tai ainakin helpottaa niiden toimintaa ja kehittämistä. Näin ollen päätimme tarkastella liikennekaarta PiggyBaggyyn näkökulmasta. Tutustuttuamme kyseiseen yritykseen ja sen palveluihin sekä ehdotukseen uudeksi liikennekaareksi, kaksi ryhmämme jäsenistä haastatteli Henni Ahvenlampea, Coreorient oy:n markkinointipäällikköä ja Kestävä liikenne -kampanjan vetäjää.

Haastattelussa kävi ilmi, että alkuperäinen tutkimuskysymyksemme oli liian suppea ja siihen olisi vastattu muutamalla lauseella. Tekemämme haastattelun jälkeen suuntasimme katseemme enemmän juuri liikennekaaren puolesta lobbaavaan

kampanjaan. Lisäksi pyysimme mahdollisuutta päästä keskustelemaan liikennekaaresta liikenneviraston juristin kanssa, mutta he päätyivät viittaamaan antamiinsa virallisiin lausuntoihin. Ahvenlammen haastattelun jälkeen tuntui kuitenkin luonteeltaan pureutua Kestävä liikenne -kampanjaan ja sen toteutukseen.

Jaoimme ryhmäläisten kesken pienempiä osa-alueita laajan aiheen tarkasteluun, ja keskityimme sen jälkeen kukin tahollaan oman ilmiön tarkasteluun lähemmin. Pienien informaatiokatkosten vuoksi osa ryhmästämmme pääsi mukaan raportin kirjoittamiseen hieman jälkijunassa, jolloin muokkasimme työnjakoa jonkin verran. Yksi ryhmäläisistämme tutki Kestävä liikenne -hankkeen toteutumista, toinen tarkasteli some-hankkeen toteutumista kriittisestä näkökulmasta, kolmas tutki PiggyBaggyn toimintaa ja neljäs keskittyi työn yhtenäisyyteen ja yhteisiin johdanto- ja työskentelyosioihin.

Analyysi

PiggyBaggy, nykyinen lainsäädäntö ja liikennekaaren tuomat mahdollisuudet

Euroopassa on käynnissä yleisempikin jakamistalouden yleistyminen. Kansallisilla ja paikallisilla viranomaisilla ei kuitenkaan ole vielä olemassa yhtenäistä lainsäädäntöä tämän talouden muodon säätelemiseen. Tämä taas johtaa EU:n komission mukaan epävarmuuteen niin kuluttajien, perinteisten toimijoiden kuin uusia toimintamalleja kokeilevien parissa. Tämän takia komissio julkaisi ”Yhteistyötaloutta koskevan eurooppalaisen toimintasuunnitelman”, jonka tarkoituksena on antaa suosituksia paikallisviranomaisille, näin yhtenäistäen EU:n jäsenmaiden lainsäädäntöä. (Ks. lähteet: Euroopan komission lehdistötiedote).

Jakamistalouden ja eurooppalaisen lainsäädännön suhteita hallitsee joukko perustavanlaatuisia kysymyksiä: Minkälaisia markkinoillepääsyvaatimuksia on sallittua asettaa? Millainen kuluttajansuoja jakamistaloudessa vallitsee? Kuka on ongelmatilanteessa vastuussa? Mitä verosääntöä esimerkiksi PiggyBaggyn kaltainen palvelu seuraa?

Euroopan komission mukaan jakamistaloutta koskevan lainsäädännön on oltava syrjimätöntä, tarkoituksenmukaista ja perusteltua. Yleisellä tasolla on tärkeää erottaa toisaalta satunnainen ja jatkuva palvelu, toisaalta palveluntarjoajan ja välittäjän roolissa oleva toiminta. Coreorient Oy:n tapauksessa kysymys on selkeästi palveluntarjoamisesta, vaikkakin Piggybaggylla onkin palveluna välittävä luonne.

PiggyBaggylle nykyinen lainsäädäntö tuottaa rajoituksia verotuslainsäädännön kautta. Nykyisen lainsäädännön mukaan (ks. lähteet) rahaa vastaan tapahtuvan tavarankuljetuspalvelun korvaus saa olla ”satunnaista” ja enintään 20€ kerrallaan. Satunnaisuus tarkoittaa 1-3 kertaa vuodessa. Tämä tarkoittaa käytännössä merkittäviä rajoituksia yksittäiselle palvelun kautta tavaraa kuljettavalle kansalaiselle, kuljetettavan tavarantoimen määrälle ja mitä luultavimmin myös koolle. Tavarantoimen vastaanottamiselle ei ole rajoituksia.

Toinen toimintaa rajoittava lainkohta koskee tavarankuljetukseen käytettävän kulkuneuvon kokoa (ks. lähteet). Suomessa ilman liikennelupaa saa maksua vastaan kuljettaa tavaraa alle 2000 kg ajoneuvolla. Tämä mahdollistaa henkilöautojen, julkisten liikennevälineiden sekä moottori- ja polkupyörien käytön, mutta jättää ulkopuolelle raskaat ajoneuvot. Edellisen kappaleen verotuslainsäädännön vallitessa tällä asetuksella ei ole paljoakaan merkitystä.

Nähtäväksi jää, muuttuuko Suomen muusta Euroopasta poikkeava tavarankuljetuslaki painorajoihin tulevaisuudessa sallivammaksi. Merkittävämpi muutos tapahtuisi mielestämme kuitenkin vasta verotuslainsäädännön muuttuessa, mikäli esimerkiksi PiggyBaggyn kautta saisi kuljettaa tavaraa useammin kuin 1-3 kertaa vuodessa. Lisäksi 20€ kertakorvauksen poistuminen mahdollistaisi käytännössä suuremmat kuljetukset. Tällöin saatettaisiin päästä tilanteeseen, jossa ajoneuvon kokorajoituksilla olisi PiggyBaggylle käytännön merkitystä. Kuten raporttia varten haastateltu Henni Ahvenlampi kertoi,

“...Me piggybaggyssä ei oletetakaan että ihmiset liikkuis niin paljon että he omien matkojensa varrella voi tienata niin paljon rahaa et he sillä voi turvata tulon tarpeensa eli me ei tavotella sitä et ihmiset tienais enemmän ku sanotaan kakstuhatta euroo vuodessa.”

PiggyBaggyn tämän hetkinen toiminta ei ole millään muotoa laitonta, mutta Ahvenlampi tuo esille kansalaisten pelon ja käsityksen siitä, että tämankaltaiset palvelut voivat sitä olla:

“...monesti jakamistalouden uusiin palveluihin osallistumista estää se että ihmiset pelkäävät ja ajattelevat et se on todennäköisesti laitonta. Tai joku heidän lähipiirissään kokee näin ja se on syy siihen että ei itse osallistuta. Mut ei myöskään niinku toiset yritykset ei voi tehdä yhteistyötä sellasen yrityksen kanssa koska he pelkää oman maineensa puolesta...”

Näin pelko laittomuudesta vaikuttaa myös siis esimerkiksi PiggyBaggyn toimintaan ja mahdollisuuksiin saada yhteistyökumppaneita. PiggyBaggylle mahdollisia yhteistyökumppaneita voisivat hyvin olla esimerkiksi erilaiset kauppaketjut.

Ahvenlampi toteaa PiggyBaggyn kehittämisen tulevaisuuden olevan paljolti kiinni lainsäädännöstä. Jos on olemassa riski, että yrityksen toiminta tulee mahdollisesti laittomaksi lähivuosina, on sitä turha lähteä kehittämään eikä siihen haluta sijoittaa. Näin ollen liikennekaaren läpimeno mahdollistaisi PiggyBaggyn kehittymisen.

“...toki piggybaggyn kannalta toi liikennekaaren toteutuminen on oleellista vaikka se onki semmonen innovaatio joka vaatii useamman eri markkinan ollakseen niinku tuottoa tuova tai kulunsa kattava palvelu. Et Suomi ei yksin riitä mut silti me ollaan nyt Suomessa ja me ollaan Suomessa päätetty tätä kehittä. Niin se että siis piggybaggy on laillinen mutta se olis laillinen vielä niinku useammassa eri käyttömuodoissa jos tää liikennekaari sellasissa näkökulmissa mihin se vaikuttaa toteutuu jollon on todennäkösenpää et esimerkiks rahottajat jotka on kiinnostuneita rahottamaan sellasiaki yrityksiä jotka tuottaa jotain yhteisöllistä hyvää ei pelkästään sellasiin yrityksiin jotka tuottaa pelkästään rahallisesti maksimaalisen voiton ni heillä olis todennäköisesti intressiä sijoittaa piggybaggyn kehittämiseen...”

Kestävä liikenne -kampanja

Kestävä liikenne -kampanja aloitettiin 11.5.2016 ja sitä koordinoi haastattelemamme Henna Ahvenlampi. Alkuperäinen suunnitelma oli, että kampanjaa jatkettaisiin kesäkuun puoleen väliin. Kampanja ei kuitenkaan saanut toivottua julkisuutta ja Ahvenlammen esimiehet halusivat, että haastateltava ajaa kampanjan alas haastattelupäivänä 1.6.2016 niin, ettei häneen aikaansa kulu enää siihen.

Haastattelun jälkeen käänsimmekin mielenkiintomme siihen miksi kampanja ei ottanut tulta alleen vaikka kysymys on monia päivittäisiä koskettavasta asiasta. Analyysia tehdessä isoimmaksi syyksi nousi sisällöntuottamisen hitaus, joka johtui Ahvenlammen mukaan siitä, että vapaaehtoisesti kampanjaan osallistuville tahoille se ei ole tärkeysjärjestyksessä ensimmäisenä. Asioiden tulisi kuitenkin tapahtua nopeasti alati muuttuvassa maailmassa.

“...Et täs start-up maailmas me tehdään asiat nopeesti - me tarvitaan jotain niin me tehdään se tänään- ei silleen et me pohditaan sen tekemistä ja suunnitellaan viikkokausia ja sitte ehkä tehdään se tai sitte tehdään se jollain tavalla joka ei tavoita. Eli se on ollut myös sellainen haaste ku on tehnyt yhdistysten kanssa töitä et se semmonen sykli se elossa pysyvä sykli on hidas kun sit taas start-upeilla se elossa pysymisen edellytys on todellinen nopeus myös priorisointi. Et tää ei ollut semmonen kampanja mitä on helppo priorisoida varsinki ku jos sä pyydät ihmisiä mukaan ni ihmiset tulee sit ku ne ehtii...”

Haastattelun jälkeen pohdimme myös sitä, että kampanjan aikataulu oli jo valmiiksi melko tiukka. Kuukauden kestävään kampanjaan pitäisi varmasti olla jo paljon valmista sisältöä, että se voisi onnistua. Tästä emme kuitenkaan osanneet tuolloin kysyä Ahvenlammelta.

Kampanjan sisältö perustui kansalaishaastatteluihin, joissa erilaisia liikennemuotoja käyttäviä kansalaisia kertoi omista näkemyksistään liittyen liikennekaareen. Lisäksi kampanjaan tehtiin kolme haastattelua, joissa Überin toimitusjohtaja Joel Järvinen, Coreorient Oy:n toimitusjohtaja Heikki Waris ja taksiliitto ottaisivat kantaa liittyen 10 000 euron rajaan. Taksiliiton vastauksen saaminen ei kuitenkaan ollut niin helppoa, joka kuvastaa hyvin tämänkaltaisen kampanjan toteuttamiseen liittyviä ongelmia.

“...odotan toista tai kolmatta viikkoa taksiliiton vastausta. Mä sain jo yhden kerran vastauksen et nää vastaukset löytynee heidän lausunnoistaan heidän ja sitten yhden toisen ja sit mä kerroin et mä uskoisin että se ei tuntuis ihmisistä hyvältä ja sellaselta ystävälliseltä mut mä voin toki toteuttaa sen niinki. Mut jos mä sen sijaan et mä voin julkaista hänen vastauksensa sanon että että voitte lukea ammattilaisille tuotettuja lausuntoja ni voi olla että ehkä he sen takia sanovat että ens viikolla he vastaa...”

Keskustelimme Ahvenlammen kanssa myös siitä, kuka on saanut äänensä parhaiten kuuluviin. Suurimpana ongelmana Ahvenlampi näki sen, että juuri ne ihmiset jotka käyttävät esimerkiksi joukkoliikennettä eivät ole saaneet ääntään kuuluviin.

“...lainsäädäntö uudistuksessa Suomessa nyt ei muutenkaan kuulla yksityisiä ihmisiä vaan organisaatioiden kautta mut se on sääli et just nää olemassa olevat joukkoliikenteeseen liittyvät organisaatiot eivät ole juurikaan lausuneet tähän asiaan liittyen. Yritin saada heitä mukaan tähän kampanjaan mutta heillä ei ollut aikaa. Eli meillä on sellanen tilanne et ihmiset tekee probonona työtä ja se ei oo kauheen tehokas tapa et sit jos on sellaisia toimijoita jotka on edullisessa asemassa taloudellisesti ja voi tuotostaan osan käyttää edun takaamiseen niin sillon he on etulyöntiasemassa siinä...”

Ahvenlampi kritisoi myös suomalaisten heikkoutta markkinoinnissa.

“...se riippuu ihan siitä et kenet sä hankit töihin, et jos sä hankit nimekkään ihmisen töihin ni se vaan maksaa niinku enemmän rahaa mut ei se oo sillälaila helpompaa mut kyse on vaan siitä et hirveen harvoilla suomalaisilla niinku ekostart-upeilla on varaa pitää markkinointipäällikköä esimerkiks koska se maksaa rahaa. Ja sit suomalaiset ei muutenkaan markkinoinnissa tai viestinnässä oo mitenkään erityisen taitavia. Siis asiat tehään tehottomasti...”

Johtopäätökset

Piggybaggya koskeva lainsäädäntö on erityisesti verotusta koskien rajoittavaa. Vaatimus toiminnan satunnaisuudesta asettaa selkeän esteen toimitettavan tavarän määrälle ja samalla rahaa koko konseptin toimintaa ja perusajatusta. Asetus käytettävien ajoneuvojen painorajoista asettavat rajoituksia myös kuljetettavan esineen tai esineiden koolle. Lisäksi kertakorvauksen rajoitus 20 euroon saattaa vähentää kuljetettavan esineistön skaalaa.

Esimerkkinä tilanne, jossa kaksi henkilöä kuljettavat Piggybaggyä kautta pyykinpesukonetta. Saatava korvaus tehdystä työstä on parhaimmillaankin nimellinen, ja työ on saatava tehdyksi korkeintaan 2000 kg painavalla ajoneuvolla, käytännössä henkilöautolla. Kuljetuslainsäädännön muuttuessa eurooppalaiseen suuntaan tällainenkin toiminta saattaisi muuttua helpommaksi ja mielekkäämmäksi. Keskustelua tällaisesta kehityksestä on tosin nähtävillä (ks. lähteet: YLE uutiset).

Hallituksen kärkihankkeen, Liikennekaaren, läpimineneminen olisi Piggybaggyä kaltaisille palveluille mielestämme edullista, sillä se määritteli pienimuotoisen toiminnan rajaksi korkeintaan 10 000€ vuosittaisen liikevaihdon. Lisäksi tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen painoraja nousisi 3500 kg, mahdollistaen raskaampien ajoneuvojen, kuten pakettiautojen, käytön. (Ks. lähteet: Liikenne- ja viestintäministeriö).

Raportin perusteella voidaan todeta, että tällä hetkellä varsinkin lainsäädäntö asettavat merkittäviä rajoituksia tämänkaltaisen aktivismin muodon toteutumiselle. Liikennekaaren toteutuessa on mahdollista, että ihmiset voisivat kiinnostua myös PiggyBaggyä kaltaisista hankkeista, varsinkin, kun tulevaisuuden trendi tuntuu olevan julkisen liikenteen käytön lisääminen ja yksityisautoiluun kohdistuu lisääntyvässä määrin kritiikkiä. Kuten Kestävä liikenne -kampanja osoitti, kaupunkilaisilla ei ainakaan tällä hetkellä tunnu olevan tarpeeksi kiinnostusta liikenteen vähentämiseen suuntautuviin aktivismin muotoihin. Toisaalta muut kampanjat ja hankkeet ovat toimineet hyvin, ja on mahdollista, että valtaväestö ei vain ole vielä kuullut esimerkiksi PiggyBaggyä ja sen tuomista mahdollisuuksista oman arjen helpottamiseksi. Kestävä liikenne -hanke jäi valitettavasti niin lapsenkenkiinsä, ettei siitä voi vetää koko aktivismin muotoa määrittäviä johtopäätöksiä. On mielenkiintoista seurata, kuinka ministereiden uudistus vaikuttaa esimerkiksi juuri liikennekaaren toteutumiseen.

Kirjallisuus

Info Kestävä Suomi -sähköposti news@meltwaterpress.com: *Miten Liikennekaari vaikuttaa tulevaisuuden liikenteeseen?* Lähetetty 25.5.2016

Asiantuntijahaastattelu Henni Ahvenlampi Coreorient Oy, 1.6.2016.

Liikenne- ja viestintäministeriön internet-sivu *Liikennekaari*.
<http://www.lvm.fi/liikennekaari>. Luettu 6.6.2016

Euroopan komission lehdistötiedote. Luettu 8.6.2016
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2002_en.htm

Piggypaggy-palvelun internet-sivut. Luettu 8.6.2016
<http://piggybaggy.com/usein-esitettyja-kysymyksia/>

Ennakkoperintäasetus. Luettu 8.6.2016
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19961124>

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä. Luettu 8.6.2016
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060693>

YLE uutiset: "Oikaisu: EU:n maantiekuljetusten sääntömuutokset vielä liikennevaliokunnassa". Luettu 11.6.2016.
http://yle.fi/uutiset/eduskunta_hyvaksyi_vapaat_maantiekuljetukset/8941031

Liikenne- ja viestintäministeriö: "Liikennekaari mahdollistaa paremmat liikennepalvelut ja helpottaa yritysten toimintaa". Luettu 11.8.2016
<http://www.lvm.fi/-/liikennekaari-mahdollistaa-paremmat-liikennepalvelut-ja-helpottaa-yritysten-toimintaa>

valtioneuvosto.fi, hallitusohjelman toteutus. Luettu 15.6.2016.

lvm.fi: "Liikennekaarta valmistellaan vuorovaikutteisesti" i Uutinen 22.12.2015. Luettu 15.6.2016.

lvm.fi: mediatiedote 7.6.2016

lvm.fi: Posti Oy:n lausunto; Hallituksen esitys liikennekaareksi LVM076:00/2015. Luettu 15.6.2016.