

Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja odotukset lakimuutokselle

Kysely- ja haastattelututkimus

Jukka Uusitalo

Julkaisun nimi Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja odotukset lakimuutokselle, kysely- ja haastattelututkimus	
Tekijät Jukka Uusitalo (diplomityö)	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenteen turvallisuusvirasto, 3.5.2017	
Julkaisusarjan nimi ja numero Trafin tutkimuksia 2 / 2018	ISSN (verkkojulkaisu) 2342-0294 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-245-2
Asiasanat taksi, taksiliikenne, kyselytutkimus, palvelutaso	
Yhteyshenkilö Hanna Strömmer	Raportin kieli suomi
Tiivistelmä Julkaisu on tiivistelmä Jukka Uusitalon diplomityöstä ”Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso sekä taksiliikenteen sidosryhmien odotukset ja aigomukset liittyen lakiin liikenteen palveluista”. Laki liikenteen palveluista (320/2017) vaikuttaa taksijärjestelmään olennaisesti. Taksien määrsäntelystä luovutaan ja jatkossa toimijat saavat hinnoitella taksipalvelunsa vapaasti. Laissa liikenteen palveluista on säädetty, että Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on arvioida lain vaikutuksia. Tämä kysely- ja haastattelututkimus on osa lain vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta. Tutkimuksessa kartoitetaan taksiliikenteen sidosryhmien näkemyksiä ja kokemuksia ennen muutosta. Tarkoituksena on toistaa kyselytutkimus lakimuutoksen astuttua voimaan 1.7.2018. Tämän työn tavoitteina on muodostaa kuva Suomen taksiliikenteen koetusta palvelutasosta sekä selvittää taksiliikenteen sidosryhmien liikennepalvelulakiin kohdistamia odotuksia. Tutkimus on toteutettu kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille kohdistetulla kyselytutkimuksella sekä haastatteluilla, jotka on tehty laajalle joukolle eri sidosryhmiä. Kirjallisuusselvityksen, kansalaisille osoitetun kyselytutkimuksen ja sidosryhmien haastattelujen perusteella Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso on nykyisin korkea. Erityisesti taksinkuljettajaan ja käytettävään kalustoon ollaan tyytyväisiä. Myös taksin saatavuutta pidetään pääosin hyvänä, joskin saatavuudessa on eroja alueellisesti ja ajankohdan mukaan. Taksimatkan hintaan ei olla erityisen tyytyväisiä lukuun ottamatta sen ennakoitavuutta. Taksin hintaa pidetäänkin usein melko kalliina. Kansalaiset pitävät markkinoiden vapautumista hyvänä asiana: he odottavat hintojen laskevan ja taksin saatavuuden paranevan. Taksiyrittäjät ja taksinkuljettajat pitävät markkinoiden vapautumista huonona asiana ja arvioivat hintojen nousevan ja saatavuuden heikkenevän varsinkin haja-asutusalueella. Kansalaiset, taksiyrittäjät ja taksinkuljettajat ovat yhtä mieltä siitä, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikkenemään. Taksiliikenteen sidosryhmät pitävät muutosta mahdollisuutena: markkinoiden vapautuminen voi tuoda yhteiskunnalle säästöjä ja muutoksen odotetaan kannustavan yrittäjiä palvelukonseptien ja toimintamallien kehittämiseen. Sidosryhmät pelkäävät kuitenkin taksinkuljettajien ammattitaidon sekä haja-asutusalueen taksin saatavuuden heikkenemistä ja hintojen nousua. Sidosryhmät odottavat viranomaisilta nopeaa reagointia, jos markkinoiden vapautumisesta syntyy merkittäviä ongelmia.	

Publikation Den upplevda servicenivån på taxitrafiken och förväntningar på lagändringen, enkät- och intervjuundersökning	
Författare Jukka Uusitalo (diplomarbete)	
Tillsatt av och datum Trafiksäkerhetsverket, 3.5.2017	
Publikationsseriens namn och nummer Trafis undersökningsrapporter 2/2018	ISSN (webbpublikation) 2342-0294 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-245-2
Ämnesord taxi, taxitrafik, enkätundersökning, servicenivå	
Kontaktperson Hanna Strömmer	Rapportens språk finska
Sammandrag Publikationen är ett referat av Jukka Uusitalos diplomarbete "Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso sekä taksiliikenteen sidosryhmien odotukset ja aikomukset liittyen lakiin liikenteen palveluista" (Den upplevda servicenivån på taxitrafiken i Finland samt taxitrafikens intressentgruppers förväntningar och avsikter i fråga om lagen om transportservice). Lagen om transportservice (320/2017) påverkar taxisystemet i grunden. Regleringen av antalet taxitillstånd slopas och i fortsättningen får aktörerna fritt prissätta sina taxitjänster. I lagen om transportservice föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket ska bedöma verkningarna av lagen. Denna enkät- och intervjuundersökning utgör en del av bedömningen av verkningarna. I undersökningen kartläggs synpunkter och erfarenheter bland taxitrafikens intressentgrupper före ändringen. Syftet är att upprepa enkätundersökningen efter att lagändringen trätt i kraft den 1 juli 2018. Syftet med detta arbete är att skapa en bild av den upplevda servicenivån på taxitrafiken i Finland samt att utreda taxitrafikens intressentgruppers förväntningar på lagen om transportservice. Undersökningen har utförts i form av en enkät riktad till medborgare, taxiföretagare, taxiförare och bussföretagare samt genom intervjuer av flera olika intressenter. Utifrån litteraturgenomgången, enkäten bland medborgarna och intervjuerna av intressentgrupper upplever man i dagsläget att servicenivån på taxitrafiken i Finland är hög. Man är i synnerhet nöjd med taxiförarna och de bilar som används. Tillgången på taxitjänster anses mestadels god, även om tillgången varierar beroende på plats och tidpunkt. Taxipriserna anses ofta vara rätt höga och väcker missnöje, bortsett från deras förutsägbarhet. Medborgarna anser att det är bra att marknaden öppnas för konkurrens: de förväntar sig att priserna kommer att sjunka och tillgången på taxibilar öka. Taxiföretagarna och taxiförarna ser negativt på att marknaden öppnas för konkurrens och bedömer att priserna kommer att stiga och tillgången försämrats, i synnerhet i glesbygden. Medborgare, taxiföretagare och taxiförare är eniga om att taxitrafikens säkerhet kommer att försämrats. Taxitrafikens intressentgrupper ser förändringen som en möjlighet: att marknaden öppnas för konkurrens kan medföra besparingar för samhället och förändringen väntas stödja företagare att utveckla servicekoncept och verksamhetsmodeller. Intressentgrupperna är dock rädda för att taxiförarnas yrkeskunskap samt tillgången på taxibilar i glesbygden försämrats och att priserna stiger. Intressentgrupperna förväntar sig att myndigheterna reagerar snabbt om det uppstår stora problem till följd av att marknaden öppnas för konkurrens.	

Title of publication Survey and interview research into service level experienced in taxi industry and expectations for legal reform	
Author(s) Jukka Uusitalo (graduate thesis)	
Commissioned by, date Finnish Transport Safety Agency, 3rd May 2017	
Publication series and number Trafí Research Reports 2 / 2018	ISSN (online) 2342-0294 ISBN (online) 978-952-311-245-2
Keywords taxi, taxi industry, survey, service level	
Contact person Hanna Strömmer	Language of the report Finnish
Abstract The publication is a summary of Jukka Uusitalo's Master's thesis entitled "Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso sekä taksiliikenteen sidosryhmien odotukset ja aikomukset liittyen lakiin liikenteen palveluista" (Experienced level of service of Finnish taxi industry and taxi industry's stakeholders' expectations and intentions towards Act on Transport Services). The Act on Transport Services (320/2017) will have a critical impact on the taxi industry. Regulating the number of taxis is to be abolished and in future operators can price their taxi services freely. The Act on Transport Services stipulates that the Finnish Transport Safety Agency will assess the impact of the Act. This survey and interview research is part of the overall assessment of the impact of the Act. The research will map the views and experiences of the taxi industry before the change. The objective is to repeat the survey after the Act comes into force on 1 July, 2018. The objective of this work is to develop a picture of the taxi industry's experienced service level as well as to clarify the expectations of the taxi industry's stakeholder groups regarding the Act on Transport Services. The research has been carried out using surveys targeted at the public, taxi entrepreneurs, taxi drivers and bus companies as well as using interviews with a wide range of people from different stakeholder groups. On the basis of a literature review, a survey of the general public and stakeholder group interviews, the experienced service level for the taxi industry is currently high. People are particularly satisfied with taxi drivers and the cars they use as taxis. The availability of taxis too is mainly regarded as good even though there are differences in availability related to region and time of day. People were not particularly satisfied with the cost of a taxi journey except for the fact that it is predictable. The price of taxis was often regarded as quite expensive. The public regard the freeing of the markets as a good thing: they expect prices to fall and the availability of taxis to improve. Taxi entrepreneurs and taxi drivers regard the freeing of the markets as a bad thing and consider that prices will increase and availability will be reduced particularly in sparsely populated areas. The public, taxi entrepreneurs and taxi drivers agree that the safety level of the taxi industry will be lower. The taxi industry's stakeholder groups regard the change as an opportunity: freeing of the markets can generate savings for society and the change is expected to encourage entrepreneurs to develop service concepts and operating models. However, the stakeholder groups are worried that the professional competence of taxi drivers will decline and that in sparsely populated areas the availability of taxis will decrease and the prices increase. The stakeholder groups expect rapid reaction from the authorities if freeing the markets generates significant problems.	

ALKUSANAT

Tutkimus taksiliikenteen koetusta palvelutasosta ja lakimuutokseen kohdistuvista odotuksista on tehty Liikenteen turvallisuusvirastolle diplomityönä. Diplomityön on tehnyt Jukka Uusitalo. Työtä ovat ohjanneet Liikenteen turvallisuusvirastossa kehityspäällikkö Pipsa Eklund, erityisasiantuntija Hanna Strömmer ja yksikönpäällikkö Pietari Pentinsaari. Työn on tarkastanut assistant professor Heikki Liimatainen Tampereen teknillisestä yliopistosta.

Tämä julkaisu on tiivistelmä alkuperäisestä opinnäytetyöstä, joka on saatavissa osoitteessa: <http://URN.fi/URN:NBN:fi:tty-201711162158>

Helsingissä, 8. tammikuuta 2018

Hanna Strömmer
erityisasiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

FÖRORD

Undersökningen ”Den upplevda servicenivån på taxitrafiken och förväntningar på lagändringen, enkät- och intervjuundersökning” är ett diplomarbete som har gjorts åt Trafiksäkerhetsverket. Diplomarbetet har författats av Jukka Uusitalo. Arbetet styrdes i Trafiksäkerhetsverket av utvecklingschef Pipsa Eklund, specialsakkunnig Hanna Strömmer ja enhetschef Pietari Pentinsaari. Arbetet har granskats av assistant professor Heikki Liimatainen vid Tammerfors tekniska universitet.

Den här publikationen är ett sammandrag av det ursprungliga arbetet som finns i adressen: <http://URN.fi/URN:NBN:fi:ty-201711162158> (på finska).

Helsingfors, den 8 januari 2018

Hanna Strömmer
specialsakkunnig
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

“Survey and interview research into service level experienced in taxi industry and expectations for legal reform” is a Master’s Thesis prepared for the Finnish Transport Safety Agency. The work was carried out by Jukka Uusitalo. The Thesis has been supervised by development manager Pipsa Eklund, special adviser Hanna Strömmer and head of unit Pietari Penttinsaari at the Finnish Transport Safety Agency. It was examined by assistant professor Heikki Liimatainen at the Tampere University of Technology.

This publication is an abstract of the original Master’s Thesis. The original can be retrieved at: <http://URN.fi/URN:NBN:fi:ty-201711162158> (in Finnish).

Helsinki, 8th of January 2018

Hanna Strömmer
Special adviser
Finnish Transport Safety Agency (Trafi)

Sisällysluettelo

1	Tutkimuksen tausta ja tavoite	1
1.1	Tutkimuksen tausta.....	1
1.2	Tutkimuksen tavoite ja rajaukset	1
1.3	Tutkimusmenetelmät.....	2
2	Tutkimuksen teoreettinen viitekehys.....	3
2.1	Taksiliikenteen koettu palvelutaso.....	3
2.1.1	Palvelutaso käsitteenä.....	3
2.1.2	Taksiliikenteen määrälliset ja laadulliset palvelutasotekijät.....	3
2.1.3	Koetun palvelutason mittaaminen	4
2.2	Taksiliikenteen sääntely.....	5
2.2.1	Sääntelyn järjestäminen ja kohteet.....	5
2.2.2	Sääntelyn keventämisen oletetut vaikutukset	7
2.2.3	Sääntelyn keventämisen vaikutuksia ulkomailta	8
3	Kysely- ja haastattelututkimusten toteutus.....	12
3.1	Kyselytutkimuksen toteutus	12
3.1.1	Kyselytutkimuksen tutkimusasetelma	12
3.1.2	Kansalaisille osoitetun kyselytutkimuksen sisältö	12
3.1.3	Taksi- ja linja-autoyrittäjille sekä taksinkuljettajille osoitetun kyselytutkimuksen sisältö	14
3.2	Haastattelututkimuksen toteutus	15
4	Kyselytutkimuksen tulokset ja analyysi.....	16
4.1	Tutkimusaineiston käsittely	16
4.2	Kansalaiset	16
4.2.1	Taksin käyttäminen, tilaaminen ja taksisovellukset.....	16
4.2.2	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen	22
4.2.3	Taksiliikenteen hintataso, saatavuus ja turvallisuus.....	25
4.2.4	Uusien kuljetuspalvelujen syntyminen	31
4.3	Taksiyrittäjät.....	33
4.3.1	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen	33
4.3.2	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin saatavuuteen, hintatasoon, taksiliikenteen turvallisuuteen ja määrään	35
4.3.3	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen	38
4.3.4	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yrittäjän toimiin.....	41
4.4	Taksin kuljettajat.....	45
4.4.1	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen	45
4.4.2	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin saatavuuteen, hintatasoon, taksiliikenteen turvallisuuteen ja määrään	47
4.4.3	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen	49
4.4.4	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksinkuljettajaan	52
4.5	Linja-autoliikenteen yrittäjät	54
4.5.1	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen	54
4.5.2	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset linja-autoliikenteen kilpailukykyyn ja toimialarakenteeseen	55
5	Haastattelujen analyysi	59
5.1	Taksiliikenteen ja liikkumispalveluiden nykytila.....	59
5.2	Sidosryhmien odotukset, aiomukset ja valmistautuminen.....	59
6	Yhteenveto	63
6.1	Yhteenveto tutkimuksesta.....	63
6.1.1	Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso	63
6.1.2	Sidosryhmien odotukset ja aiomukset.....	63
6.2	Tutkimuksen arviointi.....	65
6.3	Suositukset jatkotoimenpiteiksi	66
	Lähteluettelo	68

1 Tutkimuksen tausta ja tavoite

1.1 Tutkimuksen tausta

Vuonna 2015 aloittaneen Juha Sipilän hallituksen kärkihankkeita ovat muun muassa digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristön rakentaminen ja säädösten sujuvoittaminen. Osana tavoitteiden saavuttamista hallitus esitti liikenteen palvelujen markkinoita koskevan lainsäädännön uudistamista ja kokoamista yhteen lakiin. Laki liikenteen palveluista (320/2017) hyväksyttiin eduskunnassa huhtikuussa 2017 ja se astuu voimaan pääosin 1.7.2018.

Laki liikenteen palveluista vaikuttaa taksijärjestelmään olennaisesti. Lupakiintiöistä ja enimmäishintasääntelystä luovutaan, eivätkä taksit ole enää jatkossa sidottuja tiettyyn asemapaikkaan tai velvoitettuja päivystämään. Autokohtainen taksilupa muutetaan toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennetään luopumalla yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen vaatimuksesta. Taksiliikennettä saa jatkossa harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija. Taksiluvan haltija vastaa siitä, että hänen palveluksessaan olevilla kuljettajilla on riittävät taidot ja osaaminen. Taksinkuljettajalla on oltava ajolupa, jonka edellytyksenä on Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän kokeen hyväksyty suorittaminen. Taksinkuljettajan pakollisesta koulutuksesta luovutaan.

Liikennepalvelulaki velvoittaa kaikkia henkilöliikennettä tarjoavia luvan haltijoita huolehtimaan siitä, että palveluun liittyvät olennaiset tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa. Olennaisia tietoja ovat mm. palveluajat ja -alueet, hinnat tai niiden määräytymisperusteet sekä esteettömyystiedot. Laki velvoittaa henkilökuljetuspalvelun tarjoajan myös avaamaan liikkumispalvelujen ja yhdistämisspalvelujen tarjoajille pääsyn lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan.

Liikenteen palveluista annetun lain mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on muun muassa arvioida liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikennepalvelulain vaikutuksia sekä raportoida säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta. Osana tätä tehtäväkokonaisuutta Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa taksiliikennemarkkinoiden kehittymistä. Virasto on määritellyt määrälliset mittarit, joiden avulla liikennemarkkinoiden kokonaisuuden muutoksia voidaan seurata ja arvioida. Arviointisuunnitelmassa on tunnistettu tarve myös laadulliselle arvioinnille, johon tämä kysely- ja haastattelututkimus vastaa. Tutkimuksessa kartoitetaan kansalaisten, alan yrittäjien ja taksiliikenteen sidosryhmien näkemyksiä ja kokemuksia ennen lakimuutosta. Vastaava tutkimus toteutetaan lakimuutoksen astuttua voimaan.

1.2 Tutkimuksen tavoite ja rajaukset

Tutkimuksen tavoitteena on ollut muodostaa kuva Suomen taksiliikenteen koetusta palvelutasosta sekä selvittää taksiliikenteen sidosryhmien liikennepalvelulakiin kohdistamia odotuksia ja aikomuksia etenkin taksiliikenteen osalta. Tavoitteiden pohjalta tutkimuksen pääkysymykseksi asetettiin: *”Millainen on Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso tällä hetkellä ja millaisia odotuksia ja aikomuksia taksiliikenteen sidosryhmillä on liittyen lakiin liikenteen palveluista?”*

Tutkimuksen pääkysymys jakautuu kuuteen alatutkimuskysymykseen:

- Mitä taksiliikenteen koetulla palvelutasolla tarkoitetaan ja kuinka kansalaiset arvioivat sen osatekijöitä tällä hetkellä?
- Miksi taksiliikenteen sääntelyä tai sen keventämistä kannatetaan sekä millaisia kokemuksia muilla mailla on taksiliikenteen sääntelyn keventämisestä?
- Miten kansalaiset arvioivat muutoksen vaikuttavan taksin saatavuuteen, hintaan ja turvallisuuteen sekä uusien kuljetuspalvelujen syntyyn?
- Millaisia vaikutuksia taksiyrittäjät, taksinkuljettajat ja linja-autoyrittäjät arvioivat muutoksella olevan taksin saatavuuteen, hintaan ja turvallisuuteen, toimialarakenteeseen, linja-autoliikenteen kilpailukykyyn sekä yritykseen ja/tai heihin itseensä?
- Millaista Suomen taksiliikenne on tällä hetkellä ja millaisia vaikutuksia muutoksella on tai voi olla taksiliikenteeseen muiden sidosryhmien mielestä?
- Miten muut sidosryhmät ovat valmistautuneet muutokseen?

Palvelutasoa voidaan tarkastella eri näkökulmista. Tutkimuksessa palvelutason käsittely on rajattu koettuun palvelutason. Toteutuneen palvelutason määrittämiseen tarvittavat tiedot ovat usein liikesalaisuuksia. Suomessa julkinen valta ei myöskään seuraa taksiliikenteen toteutunutta palvelutasoa.

Tutkimuksessa on analysoitu kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille suunnatun kyselytutkimuksen tuloksia. Kysymysten laadinta tai puhe- linhaastattelujen teko eivät ole kuuluneet työn sisältöön. Sidosryhmille tehtyjen haastattelujen osalta työhön on kuulunut kysymysten laadinta, haastattelujen tekeminen ja vastausten analysointi. Lain voimaantulon jälkeen toteutettavat kyselytutkimukset eivät aikataulusyistä kuuluneet työn piiriin, mutta tutkimuksessa annetaan suosituksia näiden toteuttamiseen.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksessa on käytetty useiden menetelmien yhdistelyä. Aineiston hankintaan käytettiin kirjallisuusselvitystä, kyselytutkimuksia sekä haastatteluja. Kirjallisuusselvityksessä perehdyttiin taksiliikenteen koetun palvelutason teoriaan ja Suomen Taksiiton vuosittain teettämän taksien palvelututkimuksen tuloksiin. Nämä ovat keskeistä aineistoa taksiliikenteen koetun palvelutason määrittämisessä. Lisäksi kirjallisuusselvityksessä perehdyttiin taksiliikenteen sääntelyyn ja sen keventämiseen erilaisten raporttien ja tieteellisten artikkelien avulla.

Kysely- ja haastattelututkimusten avulla taksiliikenteestä on saatu sellaista tietoa, jota ei ole mahdollista saada numeeristen mittareiden avulla. Kyselytutkimuksella kartoitettiin kansalaisten kokemaa palvelutasoa ja odotuksia liikennepalvelulakia kohtaan sekä taksiyrittäjien, taksinkuljettajien ja linja-autoyrittäjien ennako-odotuksia ja aikomuksia ennen lain voimaan astumista. Kyselytutkimuksen tuloksia analysoitiin tilastollisen analyysin menetelmin. Haastattelujen avulla kartoitettiin merkittävien sidosryhmien, kuten Kelan ja Taksiliiton, käsityksiä nykytilasta ja odotuksia ennen lain voimaantuloa. Haastatteluja analysoitiin sisällönanalyysin avulla.

2 Tutkimuksen teoreettinen viitekehys

2.1 Taksiliikenteen koettu palvelutaso

2.1.1 *Palvelutaso käsitteenä*

Palvelutasolla tarkoitetaan yleisesti jonkin palvelun määrää ja laatua. Julkisen liikenteen sanaston määritelmän mukaan ”*Palvelutaso kuvaa yleisesti matkustuksen laatua. Joukkoliikenteen palvelutason keskeisiä osatekijöitä ovat mm. kävelymatka, vuorotiheys, vaihdon helppous ja matka-aika.*” Liikennesektorilla palvelutason käsite on moniulotteinen, sillä palvelutasoa voidaan tarkastella liikkujan, operaattorin tai yhteiskunnan näkökulmasta.¹

Palvelun tarjoajan (tienpitäjä, liikennöitsijä) näkökulma palvelutasoon on tekninen: palvelutaso koostuu palvelun ominaisuuksista, joita mitataan ennalta määrättyjen mittareiden perusteella. Palvelun tarjoaja voi vaikuttaa palvelun laatuun ja liikkujan kokemuksiin vaikuttamalla näihin ominaisuuksiin. Yhteiskunnan näkökulmasta palvelutaso kuvaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumista.²

Liikkujan (matkustaja, kuljettaja, tienkäyttäjä) tapauksessa puhutaan koetusta palvelutasosta eli laatutasosta. Koettu palvelutaso on liikkujan subjektiivinen arvio siitä, miten liikenneympäristön ja -tilanteen muodostama kokonaisuus toimii. Koettuun palvelutasoon vaikuttavat monet taustatekijät, kuten liikkujan demografinen ja sosio-ekonominen tausta, odotukset ja aiemmat kokemukset sekä lainsäädäntö ja yleisesti hyväksytyt normit. Huomattavaa on, että liikkujan kokema palvelutaso ei välttämättä vastaa palvelun tarjoajan näkemystä palvelutasosta.³

2.1.2 *Taksiliikenteen määrälliset ja laadulliset palvelutasotekijät*

Palvelutaso koostuu useista palvelutasoon vaikuttavista osa-alueista, jotka voidaan jakaa määrällisiin ja laadullisiin palvelutasotekijöihin. Määrällisiä palvelutasotekijöitä voidaan mitata. Joukkoliikenteessä määrällisiä palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi liikennöintiäika ja vaihtojen määrä.⁴ Taksiliikenteessä palvelutasoa mitataan palvelun saamiseen kuluvan ajan perusteella⁵.

Laadullisten palvelutasotekijöiden täsmällinen mittaaminen ei tekijöiden luonteen vuoksi ole mahdollista. Matkustamisessa laadulliset palvelutasotekijät ovat matkaan liittyviä ominaispiirteitä, jotka vaikuttavat matkan palvelutasoon. Laadullisia palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi matkustusmukavuus ja turvallisuus.⁶ Taksiliikenteen laadullisten palvelutasotekijöiden määrittäminen ei ole yksiselitteistä, sillä ainakin joukkoliikenteen tarkasteluissa on havaittu, että käsitys laadun muodostumisesta vaihtelee eri maissa ja vastaajien mukaan⁷.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Suomen Taksiliiton vuonna 2005 teettämässä selvityksessä tunnistettiin 7 taksialan palvelun laadun peruskriteeriä, jotka ovat tur-

¹ Kiiskilä et al. (2013), Nevala et al. (2003), Liikennevirasto (2013).

² Nevala et al. (2003).

³ Nevala et al. (2003).

⁴ Liikennevirasto (2013, 23 ja 29).

⁵ Nevala et al. (2003, 29).

⁶ Liikennevirasto (2013, 27).

⁷ Korhonen (2015), Fellesson, Friman (2008).

vallisuus, luotettavuus, fyysinen laatu, saatavuus, ympäristöystävällisyys, vuorovai-
kutukset ja asiakaspalvelu sekä kalusto ja tekniikka⁸. Vuonna 2007 voimaan tullessa
taksiliikennelaissa⁹ on säädetty taksipalveluille laatuvaatimuksia, jotka kattavat mm.
palvelun toimituksen, kaluston kunnon, kuljettajan toiminnan, reitinvalinnan, vai-
tiolovelvollisuuden, maksutavat ja hinnoittelun.

Taksiliikenteen asiakastyytyväisyyteen vaikuttavina tekijöinä tai laatuindikaattoreina
on kansainvälisesti esitetty tai käytetty mm. taksin saatavuutta, kaluston siisteyttä,
kaluston turvallisuutta, matkustusmukavuutta, kuljettajan ajotapaa ja liikenneturval-
lisuutta, kuljettajan ystävällisyyttä, asiakaspalvelua ja paikallistuntemusta, luotetta-
vuutta, informaation määrää ja saatavuutta sekä tilaamisen helppoutta.¹⁰

2.1.3 Koetun palvelutason mittaaminen

Palvelun laadun tutkiminen perustuu usein laatuattributteihin liittyvien odotusten ja
kokemusten väliseen eroon. Yksi tunnetuimmista ja vaikuttavimmista koetun palve-
lun laadun mittaamenetelmistä on SERVQUAL-malli. SERVQUAL:ssa palvelun
laatu on jaettu viiteen osa-alueeseen:

1. konkreettinen ympäristö (toimitilojen, laitteiden ja materiaalien miellyttävyys
sekä asiakaspalvelijoiden ulkoinen olemus)
2. luotettavuus (kyky suorittaa luvattu palvelu täsmällisesti ja luotettavasti)
3. reagoitavuus (halukkuus auttaa ja palvella viipymättä)
4. vakuuttavuus (työntekijöiden kohteliaisuus ja uskottava käyttäytyminen niin, että
asiakas luottaa yritykseen ja tuntee olonsa turvalliseksi)
5. empatia (kyky välittää ja huomioda asiakkaan tarpeet).

Osa-alueet on jaettu edelleen 22 attributtiin. Asiakkaille esitetään kysymykset odo-
tuksista ja kokemuksista jokaiseen attributtiin liittyen, joihin he vastaavat seitse-
mänportaisella asteikolla (täysin samaa mieltä – täysin eri mieltä). Attributteja kos-
kevien odotusten ja kokemusten välisten erotusten summa kuvaa koettua kokonais-
laatua.¹¹

SERVQUAL-mallia on kritisoitu monesta syystä. Osa-alueiden ja attributtien so-
veltaminen joihinkin palveluihin on vaikeaa, ja odotusten mittaamista ei nähdä mie-
lekkäänä tai järkevänä muun muassa siksi, että kokemukset ovat todellisuutta koske-
via käsityksiä ja näin ollen sisältävät jo aikaisemmat odotukset.¹² Puutteistaan huoli-
matta SERVQUAL koetaan hyödyllisenä ja sitä käytetään paljon eri aloilla¹³.

Taksiliikenteen koetun palvelutason mittaamiseen ei näyttäisi olevan universaalia
tapaa. Käytännössä taksiliikenteen koettua palvelutasoa tai laatua mitataan hyvinkin
erilaisilla kyselyillä, joissa vastaajia pyydetään arvioimaan Likert-asteikolla joitain
taksiliikenteen laatuun liittyviä tekijöitä. Asteikon koko vaihtelee, eikä tutkimuk-
sissa yleensä perustella, miksi tietyt tekijät on valittu arvioitaviksi.

⁸ Liikenne- ja viestintäministeriö (2005, 17–18).

⁹ Suomen säädöskokoelma (2007).

¹⁰ Roulston (2014), Land Transport Authority (2016), Victoria Transport Policy Institute (2017).

¹¹ Grönroos (2001, 115–118).

¹² Grönroos (2001, 120).

¹³ Ladhari (2009).

Suomessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset) ovat taksiliikennelain nojalla velvoitettuja seuraamaan alueellaan kuluttajien antamaa palautetta taksien saatavuudesta ja laadusta¹⁴. Palautteiden määrä on ollut kuitenkin vähäinen, sillä ELY-keskusten asema taksipalveluja valvovana viranomaisena ei ole kuluttajilla kovin hyvin tiedossa.¹⁵

Taksipalvelujen laadusta huolehtii Suomessa pääasiassa taksiala itse omien kehitystoimien ja valvonnan avulla. Valvonta suoritetaan paikallisten taksitarkastajien toimesta. Taksitarkastajat ottavat vastaan asiakaspalautetta ja vastaavat siihen, sekä puuttuvat havaitsemiinsa puutteisiin ja epäkohtiin. Myös tilausvälityskeskukset ja paikalliset taksisyhdistykset ottavat asiakaspalautetta vastaan.¹⁶

Osana alan omaa laadunvalvontaa Taksiliitto teettää joka vuosi kyselytutkimuksen, jossa selvitetään asiakkaiden kokemuksia ja mielipiteitä taksiliikenteen palvelutasosta. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat kaikki Suomen 15–79-vuotiaat kansalaiset Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Otoskoko on noin tuhat haastateltua vuosittain.¹⁷ Tutkimus on käytännössä ainoa taksiliikenteen koettuun palvelutasoon liittyvä tutkimus Suomessa. Tutkimuksessa arvioidaan viimeisintä puolen vuoden sisällä tapahtunutta taksimatkaa seuraavien ominaisuuksien suhteen: matka kokonaisuutena, taksin saatavuus, kuljettajan ominaisuudet, auto ja varusteet sekä matkan hinta suhteessa saatuun palveluun. Lisäksi kysytään luottamuksesta taksipalveluun sekä yleistä kokemusta taksiliikenteestä Suomessa.¹⁸

Taksiliiton palvelututkimuksen mukaan vastaajat ovat 2010-luvulla olleet pääasiassa varsin tyytyväisiä viimeisimpään matkaan kokonaisuutena, taksin saatavuuteen, kuljettajiin ja autoihin. Tyytyväisyys on vähäisempää ainoastaan palvelun hinnoittelun osalta, mutta yli 70 % vastaajista on vähintään melko tyytyväisiä myös hinnoitteluun. Luottamus taksipalveluun ja kokemukset palvelusta ovat myös vahvasti myönteisiä.¹⁹

2.2 Taksiliikenteen sääntely

2.2.1 Sääntelyn järjestäminen ja kohteet

Taksiliikenteen sääntelyn järjestämistapa vaihtelee maittain. Sääntelyn osapuolina ovat lakiasäättävä poliittinen taho, sääntelyn toimeenpanosta vastaava julkisen vallan taho ja taksiala. Taksiala tarjoaa taksiliikennepalveluja kansalaisille, yrityksille ja julkiselle sektorille, kun taas poliittiset ja julkisen vallan tahot asettavat palvelujen tarjoamiselle eli taksiliikenteen markkinoilla toimimiselle tietyt palveluntarjoajiin kohdistuvat ehdot.²⁰

Taksiliikenne on perinteisesti ollut länsimaissa vahvasti säänneltyä. Sääntelyn yksityiskohdat vaihtelevat paljon, mutta sääntely voidaan jakaa kolmeen osakokonaisuuteen: määräsääntelyyn, laatusääntelyyn ja hintasääntelyyn.²¹

¹⁴ Suomen säädöskokoelma 2007.

¹⁵ Pajunen et al. (2009, 16).

¹⁶ Pajunen et al. (2009, 18), Suomen taksiliitto (2017).

¹⁷ Pajunen et al. (2009, 18), Suomen taksiliitto (2012).

¹⁸ Suomen taksiliitto (2012), Suomen taksiliitto (2016).

¹⁹ Suomen taksiliitto (2012), Suomen taksiliitto (2016).

²⁰ Bekken, Longva (2003), OECD (2007).

²¹ OECD (2007, 17–19).

Määräsääntely

Taksien määräsääntelyllä tarkoitetaan sitä, että taksiliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen ja/tai alalla toimivien yritysten määrää on rajoitettu. Määräsääntelyn aste vaihtelee täysin suljetuista markkinoista täysin avoimiin markkinoihin. Markkinoille tuloa säännellään yleensä jonkinlaisen taksilupajärjestelmän avulla. Olennaista määräsääntelyn toteutumisen kannalta onkin se, miten taksilupajärjestelmä toimii. Tärkeitä tekijöitä taksilupajärjestelmässä ovat myönnettävien taksilupien määrän muodostumisen perusteet ja kriteerit taksilupien myöntämiseen.²²

Myönnettävien taksilupien määrä voi perustua ennalta määrättyyn kattorajaan, kilpailun tarpeeseen tai kysyntäennusteisiin. Taksiluvat jaetaan laadulliset edellytykset täyttävien luvanhakijoiden kesken esimerkiksi luvanhakijan työkokemuksen perusteella tai arpomalla. Taksilupiin voi liittyä vielä tarkempia säädöksiä ja vaatimuksia esimerkiksi toiminta-alueesta, palvelun tarjoamisajankohdasta, tilausvälityskeskukseen kuulumisesta ja taksilupien toimijakohtaisesta enimmäismäärästä.²³ Määräsääntelyn tarvetta perustellaan usein taksialan tuottavuuden säilyttämisellä, saatavuuden varmistamisella, palvelutason ylläpitämisellä sekä taksiliikenteen ympäristöhaittojen ja ruuhkien rajoittamisella.²⁴

Laatusääntely

Taksiliikenteen laatusääntelyllä tarkoitetaan sääntelyä, joka kohdistuu johonkin taksiliikenteen laatutekijään ja jonka tarkoituksena on varmistaa tietty minimipalvelutaso. Taksiryttäjää koskevat laatuvaatimukset liittyvät ammatilliseen kyvykkyyteen, taloudellisiin resursseihin ja taksiryttäjän nuhteettomaan taustaan. Ammatillista kyvykkyyttä voidaan mitata kirjallisella kokeella tai se voidaan todeta työkokemuksen perusteella. Taloudelliset vaatimukset liittyvät pääasiassa taksiryttäjän pääoman riittävyyteen. Taksiryttäjän nuhteeton tausta tarkoittaa käytännössä puhdasta rikosrekisteriä. Joissakin maissa myös lievemmat liikennelikkomukset vaikuttavat laatuvaatimusten täyttymisen arviointiin.²⁵

Taksinkuljettajalla on oltava vähintään voimassa oleva ajokortti. Monissa maissa taksinkuljettajaa koskevat lisäksi erilaiset ammatilliset ja terveydelliset vaatimukset. Vaatimusten täyttäminen osoitetaan tyypillisesti taksinkuljettajan ajoluvalla tai jollain vastaavalla luvalla tai todistuksella. Luvan saamisen edellytyksinä voi olla erilaisia paikallistuntemus- ja henkilön soveltuvuustestejä. Henkilöominaisuuksien lisäksi taksinkuljettajaa voi koskea laatuvaatimuksia, jotka liittyvät taksipalvelun sisältöön. Tällaisia vaatimuksia ovat esimerkiksi taksinkuljettajan pukeutumiseen ja käyttäytymiseen liittyvät vaatimukset. Myös taksinkuljettajaa koskee usein vaatimus nuhteettomasta taustasta.²⁶

Laatusääntely voi kohdistua myös käytettävään kalustoon tai muihin laatuun vaikuttaviin tekijöihin. Vaatimukset kalustosta ja muista taksipalvelujen laatuun vaikuttavista tekijöistä liittyvät usein käytettävän ajoneuvon ikään ja muihin ominaisuuksiin,

²² Bekken, Longva (2003), OECD (2007, 21–25), Frankena, Pautler (1984, 16).

²³ Bekken, Longva (2003).

²⁴ OECD (2007, 21–25).

²⁵ Bekken, Longva (2003), Frankena, Pautler (1984, 27–28).

²⁶ Bekken, Longva (2003, 7–8), OECD (2007, 20).

ajoneuvon huoltoon ja kunnossapitoon, taksamittariin, hinnaston esittämiseen ja maksutapoihin, taksien ulkoisten tunnusten esittämiseen sekä palautejärjestelmiin.²⁷

Laatusääntelyn päätavoite on varmistaa matkustajien turvallisuus. Lisäksi tavoitteena on, että taksipalvelujen laatu saavuttaa halutun palvelutason.²⁸

Hintasääntely

Hintasääntelyllä tarkoitetaan sellaista sääntelyä, joka kohdistuu tavalla tai toisella taksin hintaan ja sen muodostumiseen. Hintasääntelyllä vaikutetaan tyypillisesti taksipalvelujen minimi- ja maksimihintaan sekä siihen, minkä tekijöiden perusteella taksipalvelun hinta voi muodostua. Myös hinnoittelumuutosten ajankohtaa ja määrää voidaan rajoittaa. Kevyin muoto hintasääntelystä on taksiooperaattorin käyttämien hintojen ilmoitusvelvollisuus viranomaiselle.²⁹

Hintasääntely on usein seurasta määrä sääntelystä. Kun markkinoille tulo on rajoitettua, hintasääntelyä tarvitaan varmistamaan, etteivät vakiintuneet toimijat hinnoittele taksipalvelujaan kohtuuttoman korkealle. Hintasääntelyä esiintyy kuitenkin myös maissa, joissa taksiliikenteen markkinat ovat avoimet. Hinnan muodostuksen sääntelyn tavoitteena on taata asiakkaille mahdollisuus vertailla eri taksipalveluja.³⁰

2.2.2 Sääntelyn keventämisen oletetut vaikutukset

Taloustieteilijöiden näkemykset sääntelyn keventämisen vaikutuksista ja hyödyllisyydestä vaihtelevat. Taksien sääntelyn keventämistä käsittelevistä 28:stä artikkelista 19:ssä sääntelyn keventämistä on pidetty hyödyllisenä, kahdessa sääntelyn tulokset nähdään vaihtelevina ja seitsemässä sääntelyn keventämistä pidetään haitallisenä. Taksien sääntelyn keventämisen puolesta puhuvissa artikkeleissa aiheita on käsitelty useasta eri näkökulmasta, kuten tapaustutkimuksina, laajempina empiirisinä tutkimuksina sekä laskennallisiin malleihin perustuvien teorioiden avulla. Taksin sääntelyä haitallisina pitävissä artikkeleissa asiaa on lähestytty pääosin laskennallisten mallien avulla, jotka tukeutuvat vahvoihin oletuksiin tiedonkulusta ja transaktiokustannuksista.³¹

Määrä- ja hintasääntelyn keventämistä puolustetaan sillä, että se laskisi hintoja, parantaisi taksin saatavuutta ja taksipalvelujen laatua sekä kannustaisi palveluinnovaatioiden ja erikoispalvelujen kehittämiseen. Hintojen laskun ja saatavuuden paranemisen uskotaan lisäävän taksipalvelujen kysyntää. Ajatus hintojen laskusta perustuu kilpailun lisääntymiseen ja alhaisempiin operointikustannuksiin. Alhaisempien operointikustannusten toteutuminen riippuu siitä, kevennetäänkö sääntelyä myös päivystys- ja asemapaikkavelvoitteiden osalta, sillä hiljaisten tuntien ja haja-asutusalueiden päivystykset muodostavat suuren kuluerän suhteessa niistä saatuihin tuottoihin. Taksin saatavuuden paraneminen ja asiakkaiden odotusaikojen lyheneminen perustuvat siihen, että määrä- ja hintasääntelyn poistaminen tasoittaa kysynnän ja tarjonnan. Säänneltyssä järjestelmässä taksien määrä ei todennäköisesti pysty vastaamaan kysyntäpiikkeihin. Toisaalta hintasääntelyn poistaminen mahdollistaa moni-

²⁷ Bekken, Longva (2003), OECD (2007, 20).

²⁸ Bekken, Longva (2003, 8), OECD (2007, 20).

²⁹ Bekken, Longva (2003, 8), OECD (2007, 20).

³⁰ OECD (2007, 20).

³¹ Balaker, Moore (2006).

puolisemman ja vaihtelevan hinnoittelun, joka kannustaa tarjoamaan palveluita kysynnän mukaan. Kilpailun oletetaan lisäävän taksipalveluiden laatua taksitolpilla, joilla asiakas kokee suoraa tai epäsuoraa painetta jonon ensimmäisen taksin valitsemiseen, ja suoraan kadulta tilattaessa, sillä vahvan sääntelyn vallitessa näillä markkinoilla laatuun ei todennäköisesti ole panostettu asiakkaan huonojen laadunvertailumahdollisuuksien vuoksi. Toimijoiden lisääntymisen uskotaan kannustavan uusien innovaatioiden, kuten jaettujen kyytien kehittämiseen, kunhan se on mahdollista sääntelyn puitteissa.³²

Sääntelyn keventämisen vastustajat eivät usko hintasääntelystä luopumisen tuottavan haluttua hintakilpailua, koska se ei ole yrittäjien näkökulmasta kannattavaa. Halvemmilla hinnoilla ajaminen ei kasvata yrityksen markkinaosuutta eikä siis tuottoja, koska asiakkailla ei ole riittäviä mahdollisuuksia tai halua vertailla hintoja. Asiakas on huonossa kaupankäyntiasemassa varsinkin taksitolpilla ja suoraan kadulta tilattaessa, koska joko hän kokee painetta valita ensimmäinen taksi jonosta (taksitolppa) tai hänen on hankalaa ja transaktiokustannusten kannalta kallista vertailla palveluntarjoajia (suoraan kadulta). Tilausvälityskeskusten kautta tilatessa asiakkaalla on parempi mahdollisuus vertailla hintoja, mutta suurten transaktiokustannusten välttämiseksi halvempia kyytejä tarjoavien yritysten tulisi olla isoja ja kattaa todella suuri osa mahdollisesta palvelualueesta, mikä ei yleensä toteudu. Asiakkaan haluttomuus hintojen vertailuun voi liittyä myös siihen, että taksilla matkustetaan vain satunnaisesti tai asiakkaan tulot ovat korkeat, jolloin hintavertailun hyötyjä ei nähdä kovin suurina.³³

Hintasääntelyn poistamisen koetaan ennemminkin kannustavan hintojen nostamiseen. Jos useilla yrityksillä on samat hinnat, yhden yrityksen kannattaa nostaa palveluidensa hintaa, koska pieni hinnan nousu ei ylitä asiakkaalle hintavertailusta koituvia transaktiokustannuksia, jolloin asiakas tyytyy valitsemaan hieman kalliimman taksin tai ei huomaa hintaeroa. Tämä kannustin pätee luonnollisesti jokaiseen yritykseen, jolloin hinnat nousevat niin pitkään, kunnes asiakkaalle hintavertailusta koituvat transaktiokustannukset ovat tarpeeksi pienet suhteessa säästöön. Toinen syy hintojen nostamiselle on taksimatkojen kysynnän hintajousto. Taksimatkojen kysynnän hintajouston on arvioitu olevan alle 1 eli kysyntä ja hinnat eivät laske tai nouse samassa suhteessa, jolloin on kannattavaa nostaa hintoja. Määrä- ja hintasääntelyn poistamisen uskotaan myös heikentävän taksin saatavuutta tai nostavan hintoja todella paljon harvaan asutuilla alueilla ja ruuhkahuippujen ulkopuolella, koska suurin osa uudesta tarjonnasta keskittyy niille alueille ja niihin ajankohtiin, joissa kysyntää taksimatkoille on paljon.³⁴

2.2.3 Sääntelyn keventämisen vaikutuksia ulkomailla

Tutkimuksessa on tarkasteltu taksiliikenteen sääntelyn keventämisen vaikutuksia Ruotsissa, Uudessa-Seelannissa ja Seattlessa. Valtiot ja kaupunki valittiin sillä perusteella, että niissä taksiliikenteen sääntelyä on kevennetty pääosin samalla tavalla kuin Suomessa ollaan keventämässä eli määrä- ja hintasääntelystä on luovuttu kokonaan ja yhdellä kertaa. Tässä julkaisussa esitetään yhteenveto kirjallisuustutkimuksen tuloksista.

³² Frankena, Pautler (1984).

³³ Frankena, Pautler (1984), Dempsey (1996, 91–94), Berglund, Teal (1987, 49–50).

³⁴ Frankena, Pautler (1984), Dempsey (1996, 96–97), Berglund, Teal (1987, 50).

Ruotsissa taksialan sääntelyä vähennettiin vuonna 1990. Tätä ennen ala oli vahvasti säännelty mm. toiminta-alueiden ja hintojen suhteen. Sääntelyn keventäminen toteutettiin yhdellä kertaa. Määrä- ja hintasääntelystä luovuttiin kokonaan. Taksiryttäjäksi asetettiin vaatimuksia lähinnä henkilön luonteen ja taloudellisen soveltuvuuden osalta. Yrittäjät saivat veloittaa taksipalveluistaan haluamansa summan, mutta niiden piti ilmoittaa hinta asiakkaalle ennen matkaa ja taksit tuli varustaa taksamittarilla, josta saa kuitin. Samalla luovuttiin lupa-alueista, toiminta-ajoista ja pakosta kuulua tilausvälityskeskukseen. Vuoden 1990 jälkeen taksiliikennettä on säännelty Ruotsissa uudelleen. Sääntely koskee mm. taksinkuljettajien ja -yrittäjien vaatimuksia, hinnoittelua ja hintojen esittämistä, tilausvälityskeskusten markkinaosuutta, erityiskohteita (kuten rautatie- ja lentoasemat). Lisäksi on säädetty, että hinnat on ilmoitettava niin, että asiakas voi laskea matkan hinnan etukäteen ja jos hinta ylittää 500 kruunun rajan, kuljettajan on vahvistettava matkan hinta etukäteen.³⁵

Ruotsissa taksiliikenteen hintataso on noussut sääntelyn keventämisen jälkeen nopeammin kuin kuluttajahintaindeksi. Hintojen nousu on ollut kovinta pienissä kaupungeissa ja harvaan asutuilla alueilla, minkä on arvioitu johtuvan kilpailun ja vaihtoehtojen puutteesta. Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa julkisen sektorin kustantamien kuljetuspalvelujen hinta laski.³⁶

Yleisesti taksin saatavuus parani sääntelyn keventämisen jälkeen. Taksien määrä lisääntyi ja asiakkaiden odotusajat lyhenivät merkittävästi. Taksin keskimääräinen liikennöinti-aika kuitenkin väheni, joten taksin saatavuus ei parantunut samassa suhteessa taksien määrän kasvun kanssa. Lisäksi taksin saatavuudessa on paljon alueellisia eroja.³⁷ Asiakashaastattelujen perusteella muut palvelutasotekijät, kuten ajoneuvon ominaisuudet, liikenneturvallisuus ja erityisesti kuljettajan suoriutuminen tehtävistään ovat parantuneet sääntelyn keventämisen myötä.³⁸

Uuden-Seelannin taksiliikenteessä säänneltiin ennen vuotta 1989 taksien määrää, taksiliikenteen hintaa sekä taksiliikenteen laatutekijöitä. Alueelliset liikennelupaviranomaiset määräisivät taksilupien määrästä ja lupaa hakevien tuli osallistua liikennelupaviranomaisten järjestämään julkiseen tilaisuuteen, jossa arvioitiin lupaa hakevien tarjoamien taksipalvelujen hyvyttä ja tarvetta. Hinnoittelu oli kiinteää ja perustui operointikustannuksiin ja 10 prosentin voittoon. Taksiliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja ja taksin kuljettajaa koskivat omat vaatimuksensa.³⁹

Uudessa-Seelannissa taksiliikenteen hinta- ja määränsääntelyä kevennettiin vuoden 1989 lopussa, mutta laatusääntelyä lisättiin. Viranomaisen määrittelemä hinta poistui, ja taksioorganisaatiot saivat itse määrittää palveluidensa hinnan. Saman taksioorganisaation sisällä toimijoilla tuli kuitenkin olla samat hinnat. Enimmäishinnat tuli ilmoittaa viranomaisille, asentaa taksamittariin ja niiden tuli olla näkyvissä taksin ulko- ja sisäpuolella. Myönnettävien taksilupien määrälle ei ollut rajoituksia, ja luvanhaltija pystyi operoimaan useita ajoneuvoja yhdellä luvalla. Taksiliikenneluvan hakijoiden tuli suorittaa koe, jossa testattiin hakijan tietämystä ja ymmärrystä yrittämisen oikeudellisista ja turvallisuusseikoista. Luvanhaltijoiden tuli kuulua hyväksytyyn taksioorganisaatioon. Taksinkuljettajilla tuli edelleen olla lupa, jota hakevan rikosrekisteri ja liikennerekisteri tarkistettiin, heidän tuli läpäistä kartanlukutesti ja heillä tuli olla todistus ensiapuosaamisesta. Sekä taksiluvan että taksinkuljettajan

³⁵ Bekken, Longva (2003, 52), OECD (2007, 174), Marell, Westin (2002, 137).

³⁶ Bekken, Longva (2003, 54–57), OECD (2007, 175), Marell, Westin (2002, 140).

³⁷ Bekken, Longva (2003, 52–57), OECD (2007, 175), Marell, Westin (2002, 138–140).

³⁸ Marell, Westin (2002, 143).

³⁹ Gaunt (1996, 103–104).

luvan haltijoihin alettiin soveltaa pisteytysjärjestelmää, jossa rikkeistä sai virhepisteitä. Virhepisteiden kertyessä saattoi menettää luvan.⁴⁰

Määräsääntelyn poistaminen lisäsi toimijoiden määrää ja taksin saatavuutta isoissa kaupungeissa huomattavasti. Keskikokoisissa kaupungeissa toimijoita tuli hieman lisää ja pienissä kunnissa toimijoiden määrä väheni lievästi. Hintataso laski suurissa kaupungeissa 15–25 prosentilla. Keskikokoisissa kaupungeissa hinnat laskivat vain hieman ja pienimmissä kunnissa enimmäishinnat jopa nousivat hieman. Hintamuutosten arvioinnissa on käytetty viranomaisille ilmoitettuja enimmäishintoja, vaikka todellisuudessa taksit voivat sopia ajosta halvemman hinnan esimerkiksi kanta-asiakkaille. Hinnoitteluun tuli myös merkittävää vaihtelua, kun yritykset pystyivät asettamaan osatekijöiden hinnat, kuten odotusajan ja tilaustavan, haluamallaan tavalla. Tämä tuki taksipalveluiden yksilöimistä ja laajensi valikoimaa.⁴¹

Sääntelyn keventämisen myötä kehitettiin uusia palveluinnovaatioita, kuten minibussien liikennöinti aikataulutetuilla ja kiinteillä reiteillä sekä juhlijoiden kuljettamista juhlapaikoille ja takaisin minibussilla. Sääntelyn keventäminen helpotti myös Uuden-Seelannin postin jakamisen kilpailutusta. Kuljettajat ovat kuitenkin joutuneet tekemään pidempiä työpäiviä saavuttaakseen samat tulot kuin aiemmin. Taksiliikenteen turvallisuus ei heikentynyt sääntelyn keventämisen myötä. Alalle tuli hetkellisesti heikkotasoisia kuljettajia, joiden paikallistuntemus ja englannin kielen taito eivät olleet riittävällä tasolla. Tätä korjattiin laatusääntelyn lisäämisellä. Sääntelyn keventämisen jälkeen kaksi suurinta yritystä yhdistyivät saadakseen mittakaavaetua.⁴²

Seattlessa säänneltiin ennen vuotta 1979 taksiliikenteen alalle tuloa ja taksimatkojen hinnoittelua. Taksilupien määrälle oli ennalta määrätty kattoraja ja kaupunginvaltuusto asetti standarditaksat, joita kaikkien taksiliikenteenharjoittajien tuli käyttää. Taksiliikenteen sääntelyä kevennettiin vuonna 1979. Tavoitteena oli lisätä kilpailua, edistää palveluinnovaatioiden syntymistä ja vähentää viranomaisten työtaakkaa. Määrä- ja hintasääntelystä luovuttiin ja laadullisten tekijöiden sääntelyä muutettiin. Taksilupien määrälle ei ollut enää kattorajaa ja taksiyritykset saivat määritellä hinnoittelun itse. Hinnan muodostumisen tuli kuitenkin perustua taksamittarin lukemiin, hinnat tuli ilmoittaa viranomaiselle ja hintoja sai muuttaa neljä kertaa vuodessa. Laadullisten tekijöiden osalta tärkeimpiä muutoksia olivat taksamittarien ja ajoneuvojen tarkastusmäärien lisääminen sekä ajopäiväkirjasta ja minimiliikennöintimäärästä luopuminen.⁴³

Sääntelyn keventämisen jälkeen taksiyritysten keskimäärin veloittama hinta nousi kolmessa vuodessa 72 %. Ajoneuvojen määrällä painotettu keskimääräinen hinta nousi 54 % kolmessa vuodessa. Samassa ajassa kuluttajahintaindeksi nousi 47 % eli taksien hinnan nousu oli hieman nopeampaa kuin yleinen palvelujen ja tuotteiden hintojen nousu.⁴⁴

Taksin saatavuus parani sääntelyn keventämisen myötä. Vuosien 1979 ja 1981 välillä ajotuntien viikoittainen kokonaismäärä kasvoi 14 %. Taksien saatavuus parani kuitenkin lähinnä lentokentällä, hotelleilla ja ydinkeskustassa, joten paikallisten asukkaiden näkökulmasta saatavuudessa ei tapahtunut suurta muutosta. Matkusta-

⁴⁰ Gaunt (1996, 104–105).

⁴¹ Morrison (1997), Gaunt (1996b).

⁴² Morrison (1997), Gaunt (1996b).

⁴³ Boccia et al. (1980), Gelb (1983).

⁴⁴ Gelb (1983, 49–54).

jille osoitetussa kyselyssä kaupungin asukkaista 12 % arvioi taksin saatavuuden parantuneen, 52 % arvioi sen pysyneen samana, 6 % arvioi saatavuuden heikentyneen ja 29 % ei osannut sanoa.⁴⁵

Taksien mediaani-ikä kasvoi neljästä vuodesta kuuteen vuoteen vuoden 1979 heinäkuun ja vuoden 1981 joulukuun välisenä aikana. Katsastuksesta ensimmäisellä kerralla läpäisemättömien taksien määrä kasvoi vuodessa 2 prosenttiyksiköllä. Taksiliikenneonnettomuudet tai matkustajien valitukset turvallisuuteen liittyen eivät kuitenkaan lisääntyneet. Matkustajille osoitetussa kyselyssä 87 % kaupungin asukkaista ja 90 % turisteista arvioi, että taksipalveluiden kokonaislaatu oli erinomainen tai hyvä.⁴⁶

Sääntelyn keventämisen vaikutuksiin ei kuitenkaan oltu tyytyväisiä. Taksimatkojen määrä väheni ja vaihtelevat hinnat aiheuttivat paljon sekaannusta matkustajien keskuudessa. Valitusten määrä lisääntyi ja erityisesti lentoasemalla ja rautatieasemalla esiintyi riistohinnoittelua. Kaupunki asetti vuonna 1984 enimmäistaksat ja myöhemmin vuonna 1990 jädtytti taksilupien mahdollisen kokonaismäärän sen hetkiseen tilanteeseen.⁴⁷

Taksiliikenteen sääntelyä on kevennetty useilla muillakin tavoilla kuin edellä esitetyissä tapauksissa. Sääntelyn keventämisen vaikutukset vaihtelevat suuresti. Bekkenin ja Longvan tutkimuksessa⁴⁸ todetaan yleisellä tasolla seuraavaa:

- Määräsääntelyn poistaminen lisää taksien määrää. Asiakkaiden odotusajat pienevät ja taksin saatavuus paranee etenkin kaupunkialueilla ja taksitolpilla. Saatavuus saattaa heiketä harvaan asutuilla alueilla.
- Hintasääntelyn poistamisen myötä hinnat yleensä nousevat. Hinnat nousevat eniten siellä, missä on vähemmän kilpailua eli harvaan asutuilla alueilla ja taksitolpilla. Hintasääntelyn poistaminen synnyttää vaihtelua hinnassa, mikä on asiakkaan kannalta hyvä asia, sillä hintavaihtelu tasapainottaa kysynnän ja tarjonnan. Hintasääntelyn poistaminen voi lisätä hintakilpailua, jos asiakkaan kaupankäyntiasemaa vahvistetaan.
- Laatusääntely on entistä tärkeämpää, jos määrä- ja/tai hintasääntelyä kevennetään. Useissa eri maissa on jouduttu lisäämään tai muuttamaan laatusääntelyä määrä- ja/tai hintasääntelyn keventämisen jälkeen.
- Sääntelyn keventäminen askelittain voi olla järkevää. Sääntelyn keventämisellä voi olla odottamattomia seurauksia, joiden arviointi ja joihin reagoiminen voi olla helpompaa, kun sääntelyä kevennetään vähitellen.

⁴⁵ Gelb (1983).

⁴⁶ Gelb (1983).

⁴⁷ Leisy (2001).

⁴⁸ Bekken, Longva (2003).

3 Kysely- ja haastattelututkimusten toteutus

3.1 Kyselytutkimuksen toteutus

3.1.1 Kyselytutkimuksen tutkimusasetelma

Kyselytutkimus kansalaisille, taksiryttäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille toteutettiin puhelimitse 15.5.–3.7.2017 välisenä aikana. Tutkimuksen kenttätöistä vastasi IROResearch Oy. Kyselyyn vastasi 2 001 kansalaista, 2 001 taksiryttäjää, 1 000 taksinkuljettajaa ja 300 linja-autoyrittäjää.

Kansalaisille osoitetun kyselytutkimuksen perusjoukkoon kuuluivat kaikki täysi-ikäiset Suomessa asuvat henkilöt. Otos poimittiin Väestörekisterikeskuksen tiedoista kiintiöpoimintana niin, että otos on suhteessa perusjoukon ikä-, sukupuoli- ja asuinpaikkajakaumaan.

Taksiryttäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille osoitettujen kyselytutkimusten perusjoukkoihin kuuluivat kaikki taksiluvan, taksinkuljettajan ajoluvan sekä joukkoliikenneluvan haltijat. Kaikkien perusjoukkojen osalta otos poimittiin Liikenteen turvallisuusviraston tai ELY-keskusten rekistereistä yksinkertaisena satunnaisotantana. Otannassa on otettu huomioon se, että osa taksiryttäjistä toimii myös taksinkuljettajina eli yksittäinen haastateltu henkilö on mukana vain yhdessä otannassa.

3.1.2 Kansalaisille osoitetun kyselytutkimuksen sisältö

Kansalaisille suunnatussa kyselyssä tiedusteltiin eri aihealueista kokemuksia nykytilanteesta ja odotuksia tulevaisuudessa tapahtuville muutoksille. Kyselytutkimus koostui neljästä teemasta: taksin tilaamisesta ja käytöstä, hinnan ja saatavuuden eli palvelutasotekijöiden kokemisesta, taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisesta ja siihen suhtautumisesta sekä uusien kuljetuspalvelujen syntyisestä. Lisäksi vastaajilta tiedusteltiin taustatietoina ikäluokka, sukupuoli, autonomistus, ajokortin voimassaolo ja asuinpaikka.

Taksin käyttö ja tilaaminen nyt ja tulevaisuudessa

Kansalaisilta kysyttiin aluksi, kuinka usein he käyttävät taksia. Taksin nykyinen käyttömäärä on tärkeä tieto, koska tutkimuksen yhtenä tarkoituksena on kerätä liikennepalvelulain vaikutusten arviointia varten tietoa taksiliikenteestä ennen lain voimaantuloa. Taksin käyttömäärä on mielenkiintoinen vertailutieto sen kannalta, miten taksiliikenteen nykyistä hintaa ja saatavuutta arvioidaan ja kuinka hyvin taksimarkkinoiden vapautumisesta on kuultu. Taksin käyttömäärän muutosta pyydettiin arvioimaan viisiportaisella Likert-asteikolla. Kysymyksellä saadaan tietoa siitä, vaikuttaako muutos ihmisten liikkumistottumuksiin. Lakimuutoksen esittelyn jälkeen kansalaisia pyydettiin myös arvioimaan, miten lakimuutos tulee vaikuttamaan heidän omaan taksinkäyttöön.

Taksin nykyistä tilaustapaa kysyttiin, jotta liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen voidaan arvioida, onko tilaustapojen käytössä tapahtunut muutosta. Kysymykset halutusta tilaustavasta tulevaisuudessa, älypuhelimien omistajuudesta, sovellusten lataustaidoista ja taksin tilaussovelluksen lataamisesta on esitetty, jotta saadaan kuva kansalaisten halukkuudesta ja valmiudesta käyttää puhelinsovelluksia taksipalveluiden hankkimiseen. Tilaustavalla on suuri vaikutus siihen, millaiset mahdollisuudet kuluttajalla on vertailla taksien hintoja, saatavuutta ja muita palvelutasotekijöitä. Ku-

luttajan vertailumahdollisuuksilla taas on vaikutusta siihen, miten markkinat käyttäytyvät: mitä enemmän kuluttajilla on tietoa ja mahdollisuuksia vertailla palveluja, sitä paremmin markkinoiden tulisi toimia. Puhelinsovellusten oletetaan antavan parhaiten tietoa kuluttajalle, joten halukkuus ja valmius käyttää puhelinsovelluksia taksin tilaamiseen ovat olennaista ennakkotietoa liikennepalvelulain vaikutusten arviointia varten. Toisaalta tieto kansalaisten valmiudesta käyttää puhelinsovelluksia tilaamiseen ohjaa alan toimijoita nykyisessä toiminnassaan ja valmistautumisessaan muutokseen.

Taksimarkkinoiden vapautumisen tunteminen ja siihen suhtautuminen

Kansalaisia pyydettiin arvioimaan kolmiportaisella Likert-asteikolla, kuinka hyvin he tuntevat taksiliikenteen markkinoiden vapautumisen. Tämän jälkeen heille kuvailtiin muutos seuraavasti: ”Taksimarkkinoiden vapautuessa taksien lukumääriä tai niiden sijaintia ei enää määrätä. Taksit voivat itse hinnoitella tarjoamansa matkat, kunhan tieto ilmoitetaan asiakkaalle selkeästi. Asiakkaalle tulee lisää vastuuta selvittää hinta itse. Matkojen hinnoille asetetaan tarvittaessa enimmäisraja.” Tämän jälkeen kansalaisilta kysyttiin, onko markkinoiden vapautuminen heidän mielestään hyvä vai huono asia.

Tieto siitä, kuinka hyvin markkinoiden vapautuminen tunnetaan, auttaa kansalaistiedottamisen suunnittelussa. Markkinoiden vapautumisen tunteminen on myös kiinnostava selittävä tekijä muiden esitettyjen kysymysten, kuten esimerkiksi palvelutasotekijöiden muutoksen arvioinnin, tulosten analysoinnin kannalta. Markkinoiden vapautumiseen suhtautuminen on niin ikään mielenkiintoinen selittävä tekijä tulosten analysoinnin kannalta.

Palvelutasotekijöiden kokeminen

Kansalaisia pyydettiin arvioimaan viisiportaisella Likert-asteikolla taksin nykyistä hintaa ja saatavuutta, jotta saadaan vertailudataa ajalta ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Saatavuuden osalta tiedusteltiin myös kansalaisten taksin saatavuudessa kokemia ongelmia ja niiden ajoittumista. Taksin hinnan ja saatavuuden koettu muutos on yksi mielenkiintoisimmista asioista, joihin liikennepalvelulaki mahdollisesti vaikuttaa. Taksiliikenteen turvallisuuden nykytilaa ei pyydetty arvioimaan. Turvallisuuden oletettiin olevan yleisesti ottaen korkealla tasolla koko maassa. Tätä oletusta tukevat Taksiliiton taksien palvelututkimusten tulokset.

Kansalaisia pyydettiin arvioimaan myös sitä, miten taksiliikenteen hinta, saatavuus ja turvallisuus tulevat muuttumaan liikennepalvelulain voimaantulon myötä. Kansalaisten odotukset ovat kiinnostavia, sillä niiden avulla saadaan tietoa siitä, mitä asioita kansalaistiedottamisessa kannattaa painottaa ennen lain voimaantuloa. Lisäksi jos jatkossa halutaan selvittää kansalaisten tyytyväisyyttä taksiliikenteen tilaan, tieto kansalaisten asettamista odotuksista voi antaa lisää ymmärrystä tulosten tulkintaan.

Uudet kuljetuspalvelut

Kansalaisia pyydettiin arvioimaan, ryhtyvätkö lähiseudun yrittäjät (esimerkiksi auto-koulu tai kauppa), jakeluliikkeet tai yksittäiset henkilöt tarjoamaan taksipalveluja markkinoiden vapautumisen myötä. Lisäksi heiltä kysyttiin omaa kiinnostusta taksin ajamiseen. Kansalaisten odotukset uusien kuljetuspalvelujen muodostumisesta ovat mielenkiintoista taustatietoa jatkossa, kun liikennepalvelulain vaikutuksia arvioidaan. Kansalaisilta kysyttiin myös omaa kiinnostusta taksikuljetusten tarjoamiseen.

3.1.3 *Taksi- ja linja-autoyrittäjille sekä taksinkuljettajille osoitetun kyselytutkimuksen sisältö*

Taksiyrittäjille ja taksinkuljettajille osoitetut kyselyt olivat rakenteeltaan samantyyppisiä kuin kuluttajille suunnattu kysely eli niissä tiedusteltiin näkemystä nykytilanteesta ja odotuksia tulevaisuudelle. Kysymykset muodostivat neljä teemaa: taksimarkkinoiden vapautumisen tunteminen ja siihen suhtautuminen, hinnan, saatavuuden, turvallisuuden ja taksiliikenteen määrän muutos, toimialarakenteen muutos sekä muutoksen vaikutukset yrittäjään ja yritykseen tai kuljettajaan.

Linja-autoyrittäjille suunnattu kysely oli rakenteeltaan vastaava. Se koostui neljästä teemasta: taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisestä ja siihen suhtautumisesta, toimialarakenteen muutoksesta, linja-autoliikenteen kilpailukyvyn muutoksesta sekä yrityksen aikeista laajentaa omaa liiketoimintaa taksiliikenteeseen.

Taksimarkkinoiden vapautumisen tunteminen ja siihen suhtautuminen

Taksi- ja linja-autoyrittäjiä sekä taksinkuljettajia pyydettiin arvioimaan neliportaisella Likert-asteikolla, kuinka hyvin he tuntevat markkinoiden vapautumisen ja kertomaan viisiportaisella Likert-asteikolla, onko markkinoiden vapautuminen heidän mielestään hyvä vai huono asia. Tieto siitä, kuinka hyvin markkinoiden vapautuminen tunnetaan, auttaa ymmärtämään, kuinka hyvin muutokseen on valmistauduttu. Markkinoiden vapautumisen tunteminen on myös kiinnostava selittävä tekijä muiden esitettyjen kysymysten tulosten analysoinnin kannalta. Markkinoiden vapautumiseen suhtautuminen on niin ikään mielenkiintoinen selittävä tekijä tulosten analysoinnin kannalta.

Hinnan, saatavuuden, turvallisuuden ja taksiliikenteen määrän muutos

Taksiyrittäjiä ja taksinkuljettajia pyydettiin arvioimaan viisiportaisella Likert-asteikolla, miten taksiliikenteen hinta, saatavuus, turvallisuus ja taksiliikenteen määrä tulevat muuttumaan liikennepalvelulain voimaantulon myötä. Yrittäjien ja kuljettajien odotukset ovat kiinnostavia, sillä niiden avulla saadaan tietoa siitä, mitä muutoksia voi olla odotettavissa. Lisäksi jos jatkossa halutaan selvittää yrittäjien ja kuljettajien näkemyksiä taksiliikenteen tilasta, tieto asetetuista odotuksista voi antaa lisää ymmärrystä tulosten tulkintaan.

Toimialarakenteen muutos

Taksi- ja linja-autoyrittäjiä sekä taksinkuljettajia pyydettiin arvioimaan neliportaisella Likert-asteikolla, hyödyttääkö markkinoiden vapautuminen suuria ja pieniä taksiyrityksiä, tukeeko muutos yhdistymistä ja yhteistoimintaa ja tuoko se alalle linja-auto-, tavaraliikenne- ja muita kuljetuspalveluja sivutoimena tarjoavia yrityksiä. Yrittäjien ja kuljettajien odotukset ovat kiinnostavia, sillä niiden avulla saadaan tietoa siitä, mitä muutoksia voi olla odotettavissa.

Muutoksen vaikutukset yrittäjään ja yritykseen tai taksinkuljettajaan

Taksiyrittäjiltä kysyttiin, millaisia vaikutuksia muutoksella on liiketoiminnan laajuuteen, kalustoon ja yrityksen hinnoitteluun sekä mahdollisia lopettamisen syitä, jos aikoo lopettaa yritystoiminnan markkinoiden vapautumisen myötä tai ei näe itseään yrittäjänä 5 vuoden kuluttua. Taksinkuljettajilta kysyttiin aikomusta jatkaa taksinkuljettajana ja halukkuutta perustaa oma taksiyritys markkinoiden vapautumisen myötä. Linja-autoyrittäjiltä kysyttiin, aikovatko he laajentaa liiketoimintaa taksiliikenteen

puolelle tai jos he toimivat jo taksiliikenteessä, aikovatko he laajentaa toimintaa. Kysymysten avulla pyrittiin saamaan tietoa siitä, millaisia aikomuksia yrittäjillä ja kuljettajilla on muutokseen liittyen.

Linja-autoyrittysten kilpailukyvyyn muutos

Linja-autoyrittäjiltä kysyttiin viisiportaisella Likert-asteikolla, miten linja-autoliikenteen kilpailukyky muuttuu heidän mielestään lyhyillä tai lähiliikenteen matkoilla ja pitkillä tai kaukoliikenteen matkoilla. Tieto linja-autoyrittäjien odotuksista linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn muutoksen osalta auttaa ymmärtämään, mitä muutoksia voi olla odotettavissa.

3.2 Haastattelututkimuksen toteutus

Taksiliikenteen sidosryhmien haastattelut toteutettiin 13.6.–11.10.2017 välisenä aikana sidosryhmästä toiveen mukaan joko sähköpostitse, puhelimitse tai henkilökohtaisesti haastattelemalla. Puhelimitse ja henkilökohtaisesti tehdyt haastattelut äänitettiin ja kirjoitettiin myöhemmin puhtaaksi. Lähetetyt haastattelukutsut ja saadut haastattelut on esitetty taulukossa. Lisäksi haastateltiin yksittäisinä tahojensa edustajina Suomen Taksiliitto, Suomen kuntaliitto, Kansaneläkelaitos (Kela) ja Hansel Oy.

Taulukko 1. Haastattelututkimuksen lähetetyt haastattelukutsut ja saadut haastattelut vastaajaryhmittäin.

Ryhmä	Lähetetyt kutsut	Saadut vastaukset
taksipalveluja paljon käyttävät yritykset	10	2
yhteiskunnan kuljetuksia järjestävät suuren kaupungin organisaatiot tai yhteistyökumppanit	3	2
joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset	5	4
vammaisjärjestölle tai erityisasia-akkaiden edustajalle	6	5
uusia liikkumispalveluja kehittäville yritykselle	3	3

Sidosryhmät pyrittiin valitsemaan niin, että haastatteluissa käsiteltäisiin taksiliikennettä ja siihen kohdistuvia odotuksia ja aikomuksia mahdollisimman monipuolisesti ja useasta eri näkökulmasta. Haastattelujen tavoitteena oli kartoittaa taksiliikenteen sidosryhmien tämänhetkistä suhdetta taksiliikenteeseen, näkemyksiä taksiliikenteen nykytilan hyvistä ja huonoista puolista, odotuksia taksiliikennemarkkinoiden vapautumisen ja liikennepalvelulain vaikutuksista sekä valmistautumistapoja ja aikomuksia liittyen tulevaan muutokseen.

4 Kyselytutkimuksen tulokset ja analyysi

4.1 Tutkimusaineiston käsittely

Tuloksia tarkasteltaessa tulee ottaa huomioon, että ne kuvaavat aina populaatiota, joka on ottanut kysytyyn asiaan kantaa. Ryhmäkohtaisten erojen tilastollista merkitsevyyttä testaavat testit edellyttävät, että tarkasteltavat muuttujat ovat perimmiltään jatkuvaluonteisia. Ehto ei täyty, jos vastausvaihtoehto ”en osaa sanoa” on mukana. Tämän vuoksi se on jätetty pois tarkasteluista. Se, että vastaajilla ei ole mielipidettä tai halua arvioida jotain ilmiötä, on kuitenkin mielenkiintoinen tieto. Jos ”en osaa sanoa” -vastausten suhteellinen osuus on jonkin kysymyksen kohdalla suuri, se on mainittu erikseen.

Taustamuuttujat on pyritty jakamaan ryhmiin niin, että jokaisen ryhmän populaatio olisi riittävän suuri ja suunnilleen samankokoinen. Esimerkiksi taksiyrittäjien ja taksinkuljettajien ikäryhmät on jaettu näin. Terminologian kannalta erityistä huomiota tulee kiinnittää asuinkunta- ja asemapaikkaryhmiin: vaikka kaikki kaupungit ovatkin kuntia, tulosten esittelyssä käytetty termi ”kunta” tarkoittaa aina niitä kuntia, jotka eivät ole kaupunkeja.

Ryhmäkohtaisten erojen tilastollisen merkitsevyyden testaamiseen on käytetty khiin neliö -testiä, kun molemmat muuttujat ovat olleet laatuasteikollisia. Kun toinen muuttujista on ollut järjestysasteikollinen ja toinen kahta eri arvoa saava laatuasteikollinen muuttuja, tilastollisen merkitsevyyden testaamiseen on käytetty Mann-Whitneyn U-testiä. Kruskal-Wallis-testiä on käytetty, kun toinen muuttujista on ollut järjestysasteikollinen ja toinen laatuasteikollinen muuttuja, joka voi saada enemmän kuin kaksi eri arvoa. Kaikissa tapauksissa on käytetty 0,05:n merkitsevyystasoa.

4.2 Kansalaiset

4.2.1 Taksin käyttäminen, tilaaminen ja taksisovellukset

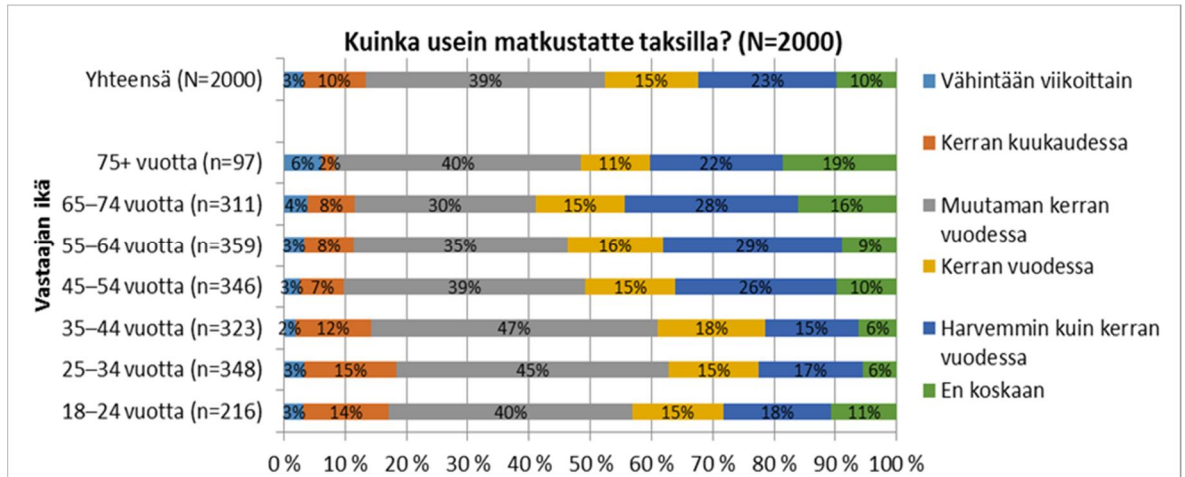
Taksin käyttömäärät nykytilanteessa

Kansalaiskyselyn vastaajista 39 % käyttää taksia muutaman kerran vuodessa ja 38 % kerran vuodessa tai harvemmin. Vähintään kuukausittain taksilla matkustaa 13 %. Vastaajista 10 % ei matkusta taksilla koskaan.

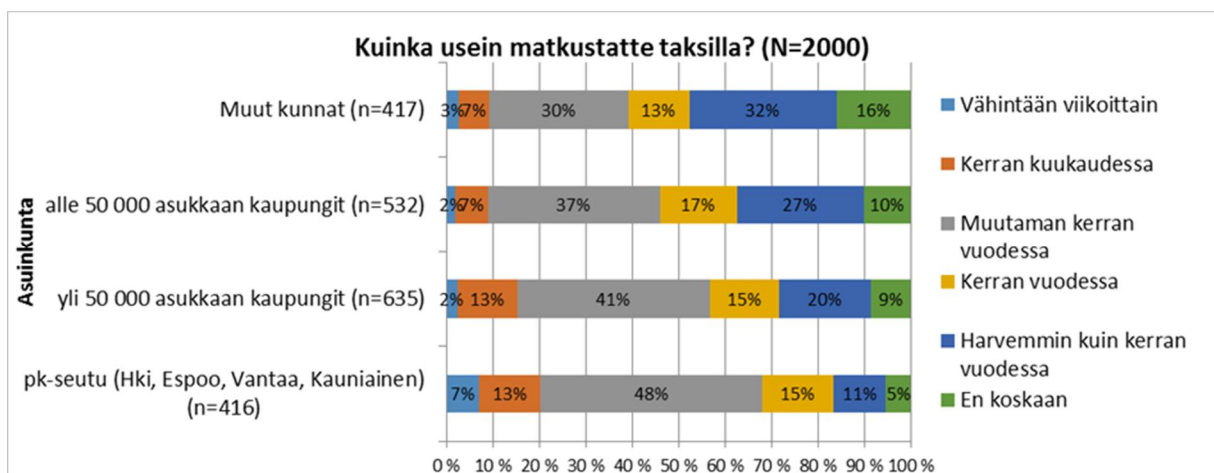
Nuoret matkustavat taksilla useammin kuin vanhat. Taksilla usein matkustaminen (vähintään kerran kuukaudessa) painottuu nuorilla, 18–34-vuotiailla vastaajilla. Satunnainen kerran tai muutaman kerran vuodessa taksilla matkustaminen painottuu 25–44-vuotiaisiin. Vanhemmilla ikäryhmillä (45+ vuotta) on tyypillisempää, että taksilla matkustetaan harvemmin kuin kerran vuodessa. Taksin käyttömäärät ikäryhmittäin on esitetty kuvassa 1.

Asuinkuntatyypeittäin taksin käyttömäärissä on selvä ero (kuva 2): suurissa kaupungeissa taksilla matkustetaan enemmän kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 68 % vastaajista käyttää taksia vähintään muutaman kerran vuodessa, kun vastaava osuus kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa on 40 %.

Vastaajan iän ja asuinkuntatyyppin lisäksi taksin käyttömäärissä on tilastollisesti merkitseviä eroja autottomien ja autollisten, miesten ja naisten sekä eri bruttovuositulo-ryhmien välillä. Autottomat, miehet ja korkeatuloiset käyttävät taksia enemmän kuin autolliset, naiset ja matalatuloiset.



Kuva 1. Taksin käyttömäärät ikäryhmittäin.



Kuva 2. Taksin käyttömäärät asuinkuntatyypeittäin.

Arviot taksin käyttömäärän muutoksesta

Kansalaiskyselyn vastaajia pyydettiin arvioimaan oman taksin käyttömäärän muutosta sen jälkeen, kun heille oli kuvattu taksiliikenteen markkinoiden vapautumisesta aiheutuvat muutokset. Suurin osa (86 %) vastaajista uskoo, ettei heidän taksin käyttömääränsä muutu taksimarkkinoiden vapautumisen myötä. Vastaajista 12 % uskoo, että heidän taksin käyttönsä lisääntyy. Vain 3 % vastaajista uskoo, että markkinoiden vapautuminen vaikuttaa heidän taksin käyttöönsä vähentävästi. Vastaajan nykyisellä taksin käyttömäärällä ei ole tilastollisesti merkitsevää vaikutusta siihen, miten taksin käyttömäärän muutosta arvioidaan.

Miehet uskovat lievästi enemmän lisäävänsä taksin käyttöönsä. Miehistä 14 % ja naisista 10 % uskoo lisäävänsä taksin käyttöönsä. Taksin käyttömäärän vähenemisen arviointi on yhtä yleistä miesten ja naisten keskuudessa.

Ikäryhmän 18–24-vuotiaat vastaajista 22 % arvelee lisäävänsä taksin käyttöönsä, kun taas 65–74-vuotiaiden vastaajien keskuudessa vastaava osuus on 5 %. Muissa ikäryhmissä taksin käytön lisääntymistä arvioidaan lähes samalla tavalla – ikäryhmästä riippuen 10–14 % uskoo lisäävänsä taksin käyttöönsä. Arvio taksin käytön vähentymisen on lähes yhtä yleistä kaikissa ikäryhmissä.

Taksin käyttömäärän lisääntymiseen uskotaan eniten isoissa kaupungeissa ja vähiten kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 17 % kansalaisista uskoo lisäävänsä taksin käyttöä, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa 13 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 10 % ja kunnissa 6 %. Taksin käyttömäärän vähentymistä arvioidaan kuntatyypeittäin lähes samalla tavalla: kuntatyyppistä riippuen 2–4 % uskoo vähentävänsä taksin käyttöönsä.

Taksin tilaustapa nyt

Soittaminen on kaikissa vastaajaryhmissä yleisin tapa tilata taksi: vastaajista 80 % tilaa taksin soittamalla. Vastaajista 14 % tilaa taksin yleensä kävelemällä taksitolpalle ja 6 % tilaa taksin puhelinsovelluksen avulla. Nettitilaaminen on hyvin harvinaista, sillä vain vajaa 1 % vastaajista tilaa taksin netistä. Nettitilaaminen ei painotu missään tietyssä vastaajaryhmässä, joten se on jätetty ryhmävertailuista pois.

Sukupuolten välillä eroja on lähinnä puhelinsovelluksella tilaamisessa. Miehet tilaavat taksin hieman useammin (7 %) puhelinsovelluksen avulla kuin naiset (4 %). Ikäryhmistä 18–24-vuotiaat suosivat muita enemmän taksitolpalle kävelyä (23 %) ja muita vähemmän soittamista (74 %). Kääntäen yli 74-vuotiaat suosivat vähiten taksitolpalle kävelyä (5 %) ja muita enemmän soittamista (91 %). Muuten ikäryhmien välillä ei ole juurikaan eroja tilaustavoissa.

Soittaminen on suositumpi tilaamistapa kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa (89 %) kuin kaupungeissa (77–81 %). Puhelinsovelluksen käyttö ensisijaisena tilaustapana on yleisempää pääkaupunkiseudulla (11 %) kuin muualla Suomessa (2–5 %).

Usein taksilla matkustavat suosivat puhelinsovelluksella tilaamista muita ryhmiä selvästi enemmän. Vähintään viikoittain taksilla matkustavista 20 % ja kuukausittain matkustavista 11 % tilaa taksin puhelinsovelluksella, kun vähemmän taksilla matkustavien keskuudessa vastaava osuus on 4 %.

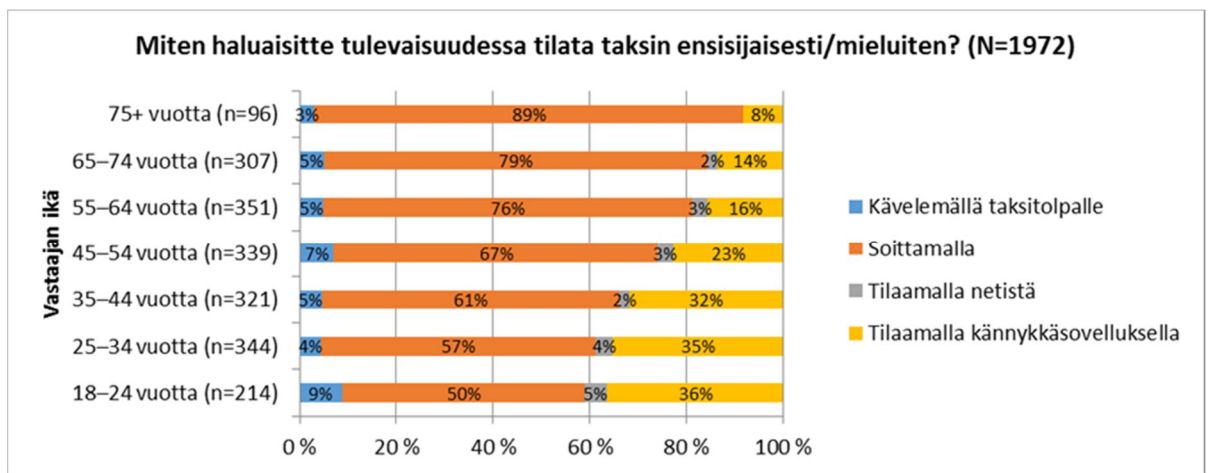
Haluttu taksin tilaustapa tulevaisuudessa

Kaksi kolmasosaa vastaajista haluaisi tilata taksin jatkossakin soittamalla. Puhelinsovellusta haluaisi käyttää neljännes vastaajista. Taksitolpalle kävelyä haluaisi jatkossa käyttää 6 % ja nettitilausta 3 % vastaajista. Miesten ja naisten välillä ei ole eroa siinä, miten taksi haluttaisiin tulevaisuudessa tilata.

Soittaminen on joka ikäryhmässä halutuin tilaamistapa myös tulevaisuudessa. Puhelinsovelluksen suosio tilaustapana painottuu selvästi nuorempiin vastaajaryhmiin (kuva 3). 18–44-vuotiaista vastaajista noin kolmannes haluaisi jatkossa tilata taksin sovelluksen avulla, mutta tätä vanhempien vastaajien keskuudessa sovelluksen suosio on sitä pienempi, mitä vanhempi vastaaja on kyseessä.

Vastaajan asuinkunnan tyyppi vaikuttaa lähinnä puhelinsovelluksen suosioon: isoissa kaupungeissa ja etenkin pääkaupunkiseudulla halukkuus puhelinsovelluksen käyttöön on suurempi kuin kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 38 % haluaisi tilata taksin jatkossa puhelinsovelluksella, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa 25 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 22 % ja kunnissa 13 %. Nettitilaamisen suosio (2–4 % vastaajista) ja taksitolpalle kävelyn suosio (4–6 % vastaajista) ovat lähes samanlaisia joka asuinkuntatyypissä.

Vastaajan iän ja asuinkuntatyyppin lisäksi tulevaisuuden halutussa tilaustavassa on tilastollisesti merkitseviä eroja nykyisten tilaustaparyhmien välillä sekä taksin käyttömäärien välillä. Kaikissa nykyisissä tilaustaparyhmissä suosituin tilaustapa tulevaisuudessa on sama tilaustapa, jolla taksi tilataan nytkin – eniten samaa tilaustapaa haluaa jatkaa puhelinsovelluksella tilaajat ja vähiten taksitolpalle kävelijät. Usein taksia käyttävät haluaisivat käyttää jatkossa puhelinsovellusta enemmän kuin muut.



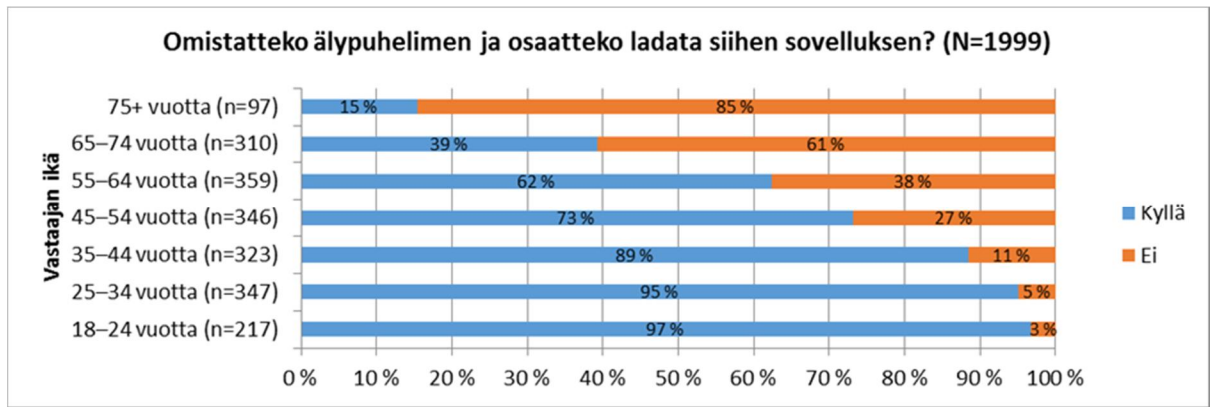
Kuva 3. Haluttu taksin tilaustapa tulevaisuudessa ikäryhmittäin.

Älypuhelimien käyttö

Kansalaiskyselyn vastaajista 81 % omistaa älypuhelimien, ja näistä 90 % osaa ladata älypuhelimensa sovelluksen. Sukupuolten välillä ei ole eroa älypuhelimien omistamisessa, mutta miehistä lievästi suurempi osa osaa ladata älypuhelimensa sovelluksen.

Ikäryhmien välisistä eroista voidaan todeta, että lähes kaikki 18–34-vuotiaat omistavat älypuhelimien. Vanhemmissa ikäryhmissä älypuhelimien omistaminen on sitä harvinaisempaa, mitä vanhempi vastaaja on. Älypuhelimien omistajista lähes kaikki 18–34-vuotiaat osaavat ladata puhelimeen sovelluksen. Vanhemmissa ikäryhmissä sovelluksen lataustaidot heikkenevät sitä mukaa, mitä iäkkäämpi vastaaja on kyseessä. Kuvassa 4 on esitetty ikäryhmittäin niiden henkilöiden osuudet, jotka omistavat älypuhelimien ja jotka osaavat ladata siihen sovelluksen.

Älypuhelimien omistaminen ja sovelluksen lataustaito on yleisempää isoissa kaupungeissa kuin kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 81 % vastaajista omistaa älypuhelimien ja osaa ladata siihen sovelluksen. Vastaava osuus keskisuurissa kaupungeissa on 76 %, pienissä kaupungeissa 70 % ja muissa kunnissa 59 %.



Kuva 4. Älypuhelimien omistaminen ja sovelluksen lataustaito ikäryhmän mukaan.

Taksisovelluksen lataaminen

Taksien tilaukseen käytettävän sovelluksen on ladannut puhelimeensa 13 % niistä vastaajista, jotka omistavat älypuhelimien ja osaavat ladata siihen sovelluksen. Taksisovelluksen lataaminen on hieman yleisempää miesten keskuudessa (16 %) kuin naisten keskuudessa (11 %).

Ikäryhmien väliset erot taksisovelluksen lataamisessa eivät ole tilastollisesti merkitseviä. Vastaajien työelämätilanteen mukaan opiskelijat ja koululaiset (13 %) sekä työelämässä täysipäiväisesti olevat (16 %) ovat ladanneet taksisovelluksen hieman useammin kuin muut vastaajat (9 %).

Isommissa kaupungeissa taksisovellus on ladattu useammin kuin kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 24 % vastaajista on ladannut jonkin taksisovelluksen, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa 14 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 9 % ja kunnissa 5 %. Usein taksia käyttävät ovat ladanneet puhelimeensa taksisovelluksen huomattavasti useammin kuin harvoin taksia käyttävät: vähintään viikoittain matkustavista 47 % ja kerran kuukaudessa matkustavista 32 % on ladannut puhelimeensa jonkin taksisovelluksen.

Tulevan hinnoittelumallin mieluisuus

Vastaajista 55 % haluaisi, että tulevaisuudessa taksilla olisi aina sama kilometrihintaa ja 45 % haluaisi, että hinnoittelu vaihtelisi kellonajan ja kysyntätilanteen mukaan. Huomattavaa on, etteivät ikäryhmien, asuinkuntatyyppien, taksin käyttömäärien tai minkään muunkaan tekijän erot hinnoittelumallin mieluisuudessa ole tilastollisesti merkitseviä. Staattisen ja dynaamisen hinnoittelumallin suosio on siis lähes samanlaista kaikissa vastaajaryhmissä.

Yhteenveto ja pohdinta taksin käyttämisestä, tilaamisesta ja taksisovelluksista

Suurin osa vastaajista käyttää taksia satunnaisesti muutamia kertoja vuodessa. Nuoret käyttävät taksia hieman enemmän kuin vanhat. Isoissa kaupungeissa matkustetaan taksilla useammin kuin pienillä paikkakunnilla. Tulokset ovat hyvin samansuuntaisia kuin Taksiliiton taksien palvelututkimuksissa. Nuorten elämäntilanne ja -tyyli selittää osan siitä, miksi taksia käytetään useammin kuin vanhojen keskuudessa: nuoret käyvät enemmän viikonloppuisin ravintoloissa ja osallistuvat enemmän juhliin ja tilaisuuksiin, joihin halutaan matkustaa taksilla. Isoissa kaupungeissa

on enemmän aktiviteetteja, jotka synnyttävät liikkumistarvetta erityisesti taksilla. Lisäksi isoissa kaupungeissa taksin saatavuus on parempi ja taksin käyttämisen kynnyks voi olla matalampi, kun matkat ovat keskimäärin lyhyempiä ja siten halvempia kuin kunnissa.

Valtaosa vastaajista arvioi, ettei heidän taksin käyttömääränsä muutu. 18–24-vuotiaat uskovat eniten siihen, että heidän taksin käyttönsä lisääntyy. Isoissa kaupungeissa uskotaan enemmän käytön lisääntymiseen kuin pienillä paikkakunnilla. Nuorten odotus taksin käytön lisääntymiseen perustuu ajatukseen siitä, että taksin hintataso tulee halpenemaan. Asuinkuntatyypin ero taksin käytön lisääntymisen arvioinnissa selittyy sillä, että isoissa kaupungeissa uskotaan enemmän taksin saatavuuden paranemiseen ja hintatason halpenemiseen.

Soittaminen on yleisin taksin tilaustapa (80 %). Taksitolpalle käveleminen on muita ikäryhmiä tavanomaisempaa 18–24-vuotialla, kun taas yli 74-vuotiaiden keskuudessa soittaminen on ylivoimaisesti suosituin taksin tilaustapa. Kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa taksi tilataan lähes aina soittamalla. Kaupungeissa suositetaan myös taksitolpalle kävelyä ja erityisesti pääkaupunkiseudulla puhelinsovelluksen käyttöä. Puhelinsovellus on selvästi suosituimpi taksin tilaustapa niiden keskuudessa, jotka matkustavat taksilla usein kuin niillä, jotka matkustavat taksilla satunnaisesti tai harvoin.

Taksin soittaminen on helppoa ja taksin saanti on varmempaa kuin taksitolpalle kävellessä. Taksitolpalle kävelyn suosio 18–24-vuotiaiden ryhmässä aiheutuu todennäköisesti siitä, että heidän taksin käyttönsä painottuu muita enemmän viikonloppuihin ja yöelämään. Yli 74-vuotiaat tilaavat taksin soittamalla todennäköisesti siksi, että puhelinsovellukset eivät ole heidän käytössään kovin yleisiä ja fyysinen kunto ei aina riitä taksitolpalla odottamiseen. Taksitolpalle kävely on yleisempää kaupungeissa kuin kunnissa, sillä taksitolppia on kaupunkirakenteessa enemmän ja niinpä ne ovat todennäköisesti keskimäärin lähempänä asiakasta kuin kunnissa. Isoissa kaupungeissa ja etenkin pääkaupunkiseudulla suositetaan puhelinsovellusta enemmän kuin kunnissa, koska kaupungeissa taksia käytetään enemmän ja osa puhelinsovelluksista on käytettävissä vain isoissa kaupungeissa. Uusien sovellusten käyttö myös yleensä lähtee liikkeelle suurissa kaupungeissa ja leviää ajan myötä muualle maahan. Puhelinsovelluksen suosio taksilla usein matkustavien keskuudessa johtuu siitä, että sovelluksen hyödyt koetaan suurempina, kun sovellukselle on enemmän käyttöä.

Soittaminen on tulevaisuudessakin halutuin tapa tilata taksi (67 %). Joka neljäs vastaaja haluaisi kuitenkin tilata taksin tulevaisuudessa puhelinsovelluksella, mikä on huomattavan suuri osuus verrattuna siihen, kuinka moni käyttää puhelinsovellusta tilaustapana tällä hetkellä (6 %). Puhelinsovelluksen suosio tulevaisuuden tilaustapana painottuu isoihin kaupunkeihin, taksilla usein matkustaviin ja nuoriin vastaajiin. Taksilla usein matkustavien näkemys perustuu samaan asiaan kuin tälläkin hetkellä: sovelluksen hyödyt koetaan suurempina, kun sille on enemmän käyttöä. Tästä johtuu todennäköisesti myös isojen kaupunkien ja nuorten puhelinsovelluksen suosio tulevana tilaustapana – isoissa kaupungeissa ja nuorten keskuudessa uskotaan taksin käytön lisääntymiseen enemmän kuin muissa ryhmissä. Lisäksi nuoret ja kaupunkilaiset ovat ehkä hieman tottuneempia käyttämään sovelluksia arkipäiväisissä asioissa.

4.2.2 Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen

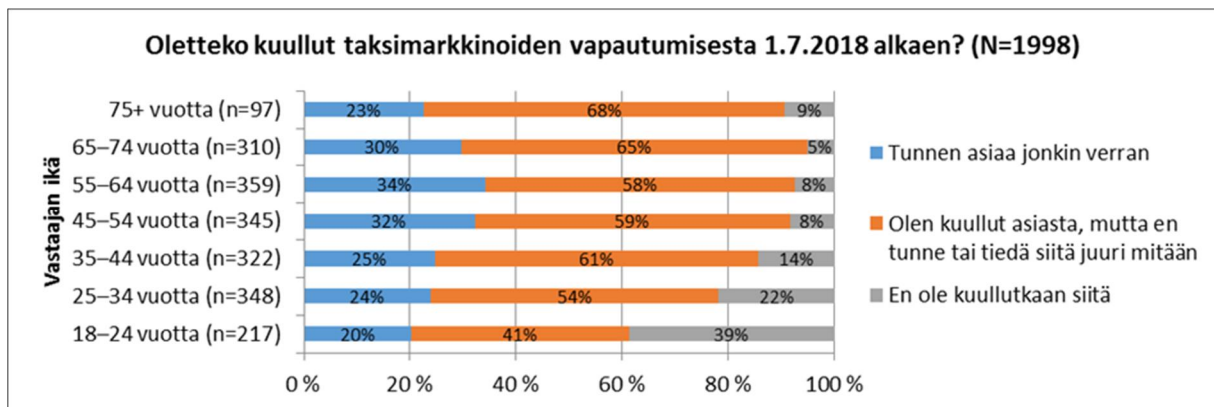
Markkinoiden vapautumisen tunnettuus

Kansalaiskyselyn vastaajista 28 % tuntee taksiliikenteen markkinoiden vapautumista ainakin jonkin verran, kun taas 58 % on kuullut siitä, muttei tunne asiaa. Vastaajista 14 % ei ole edes kuullut asiasta. Taksin käyttömäärillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa markkinoiden vapautumisesta kuulemisen tai asian tuntemisen suhteen.

Miehet tuntevat markkinoiden vapautumisen paremmin kuin naiset. Miehistä 34 % tuntee asiaa jonkin verran ja 55 % on kuullut asiasta. Naisista 21 % tuntee asiaa ja 61 % on kuullut asiasta.

Nuoret ovat kuulleet markkinoiden vapautumisesta huonommin ja tuntevat asiaa heikommin kuin vanhemmat ikäryhmät (kuva 5). Ikäryhmään 18–24-vuotiaat kuuluvista vain 20 % vastaajista tuntee asiaa jonkin verran ja peräti 39 % ei ole kuullutkaan asiasta. Parhaiten taksimarkkinoiden vapautuminen tunnetaan 45–64-vuotiaiden joukossa, jossa noin joka kolmas vastaaja tuntee asiaa jonkin verran.

Asuinkuntatyypeistä pääkaupunkiseudulla on niukasti eniten (17 %) niitä, jotka eivät olleet kuulleet taksimarkkinoiden vapautumisesta. Muissa kuntatyypeissä näitä oli 13–14 %.

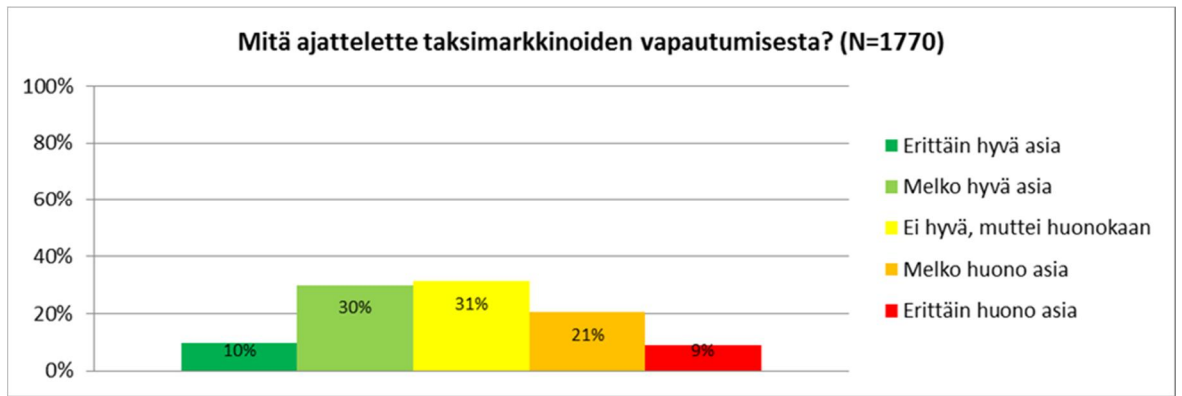


Kuva 5. Markkinoiden vapautumisen tunteminen kansalaisten keskuudessa ikäryhmittäin.

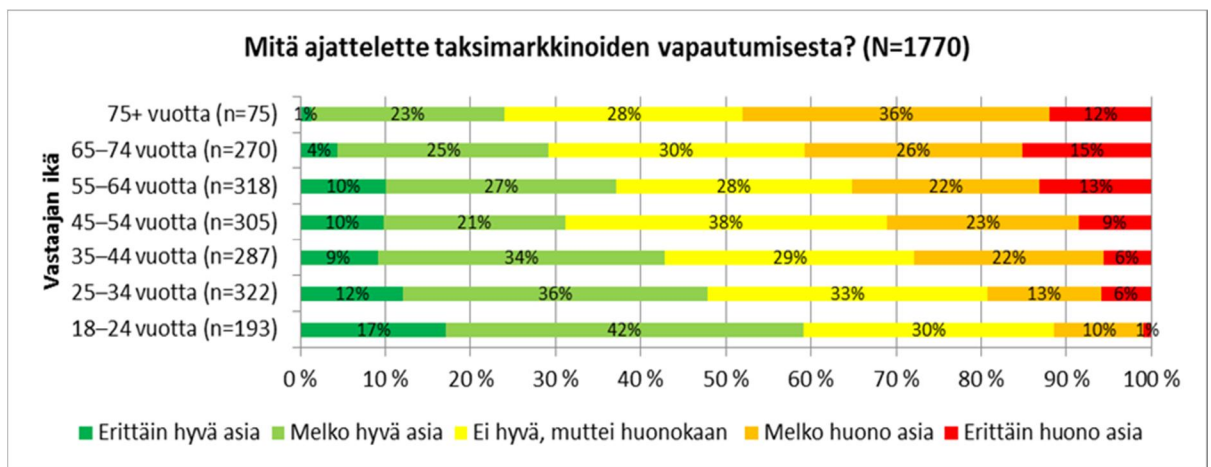
Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Vastaajille kuvattiin markkinoiden vapautuminen luvussa 3.1.2 esitetyllä tavalla. Tämä jälkeen heiltä kysyttiin suhtautumista muutokseen (kuva 6). Markkinoiden vapautuminen jakaa mielipiteitä. Kansalaiset suhtautuvat asiaan kuitenkin hieman useammin positiivisesti kuin negatiivisesti. Mielipiteen muodostaminen ei ole helppoa – 11,5 % vastaajista ei osannut sanoa ollenkaan kantaansa asiaan.

Vastaajan ikä on vahvasti sidoksissa suhtautumiseen markkinoiden vapautumisesta (kuva 7). Mitä nuorempia vastaajat ovat, sitä positiivisemmin he suhtautuvat asiaan. Vastaavasti vanhemmat vastaajat suhtautuvat asiaan negatiivisemmin. Neutraali suhtautuminen on yhtä yleistä melkein kaikissa ikäryhmissä, ainoastaan 45–54-vuotiaiden ikäryhmässä se hieman erottuu muista.



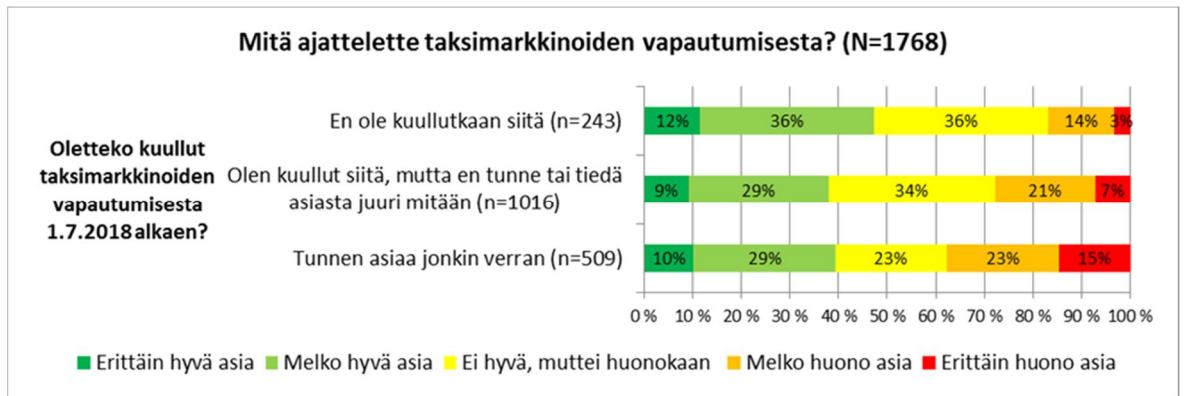
Kuva 6. Kansalaisten suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen.



Kuva 7. Kansalaisten suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen ikäryhmittäin.

Markkinoiden vapautumiseen suhtautuminen vaihtelee sen mukaan, kuinka hyvin asiaa tuntee (kuva 8). Ne, jotka eivät ole kuulleet asiasta, suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen positiivisimmin ja asiaa jonkin verran tuntevat suhtautuvat kaikkein negatiivisimmin. Kaikissa ryhmissä positiivinen suhtautuminen on kuitenkin yleisin kanta.

Ikäryhmien ja markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen lisäksi sukupuolten välillä on eroja suhtautumisessa markkinoiden vapautumiseen: miehet suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen hieman positiivisemmin kuin naiset. Asuinkuntatyyppien välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja suhtautumisessa markkinoiden vapautumiseen.



Kuva 8. Kansalaisten suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen asian tuntemistason mukaan.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen tunnettuudesta ja suhtautumisesta siihen

Suurin osa vastaajista on vähintäänkin kuullut markkinoiden vapautumisesta. Vastaajista 58 % on kuullut asiasta, 28 % tuntee sitä jonkin verran ja 14 % ei ole kuullutkaan siitä. Taksiliiton taksien palvelututkimuksissa on kysytty nykyisen lupajärjestelmän tuntemista. Vuoden 2016 palvelututkimuksen mukaan 28 % tuntee lupajärjestelmän erittäin hyvin tai melko hyvin. Palvelututkimusten ja tämän kyselyn tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia, mutta antavat kuvan siitä, kuinka hyvin kansalaiset ovat yleisesti perillä taksien lupa-asioista.

Nuoret ja erityisesti 18–24-vuotiaat vastaajat ovat kuulleet markkinoiden vapautumisesta vanhempia ikäryhmiä heikommin. Markkinoiden vapautumisesta on kuultu asuinkuntatyypeittäin yhtä hyvin, mutta kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa asiaa tunnetaan hieman heikommin (22 %) kuin kaupungeissa (29 %).

Ikäryhmien erot markkinoiden vapautumisen tuntemisessa voivat selittyä sillä, että vanhemmat ihmiset ovat nuoria kiinnostuneempia yhteiskunnallisista asioista. Kaupunkiseutujen ulkopuolisten kuntien hieman heikompi asian tunteminen voi johtua siitä, että kunnissa vastaajat käyttävät taksia vähemmän eivätkä odota muutoksen vaikuttavan taksiliikenteeseen niin paljoa kuin kaupungeissa.

Markkinoiden vapautuminen jakaa mielipiteitä. Vastaajista 40 % pitää markkinoiden vapautumista hyvänä asiana, 31 % neutraalina ja 30 % huonona. Mitä nuorempia vastaajat ovat, sitä positiivisemmin he suhtautuvat asiaan. Ikäryhmien välinen suhtautumisero on suuri. Asiasta kuulemattomat suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen kaikkein positiivisimmin ja asiaa jonkin verran tuntevat kaikkein negatiivisimmin. Positiivinen suhtautuminen on kuitenkin kaikkein yleisin kanta kaikissa tuntemistason mukaisissa vastaajaryhmissä.

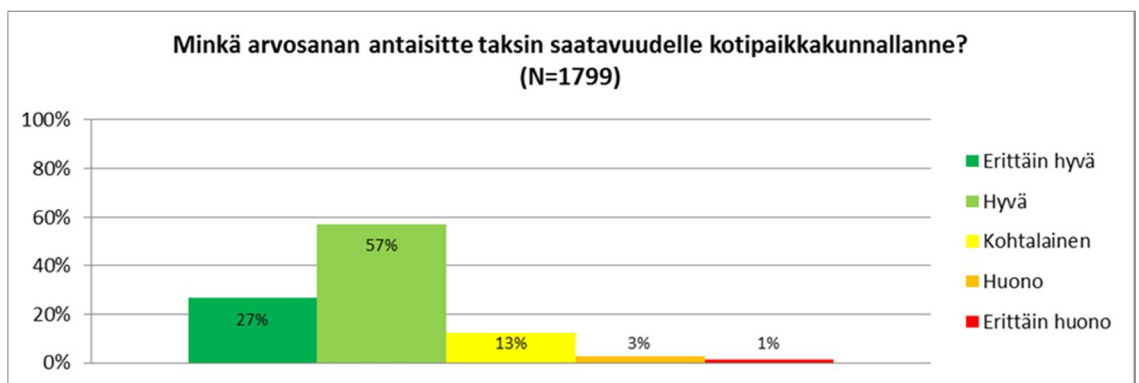
Nuorempien vastaajien positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen voisi selittyä uudistushalukkuudella. Vanhemmat ihmiset ovat tottuneet nykyiseen järjestelmään ja ovat muutosten kannalta konservatiivisia. Asiasta kuulemattomien positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen selittyy sillä, että vastaus on annettu haastattelutilanteessa lyhyen kuvauksen perusteella, jolloin mahdollisia haasteita ei osata tunnistaa. Asiaa tuntevat ovat muodostaneet selkeämmän kuvan muutoksesta ja tunnistavat markkinoiden vapautumisen mahdolliset haasteet ja uhat paremmin.

4.2.3 Taksiliikenteen hintataso, saatavuus ja turvallisuus

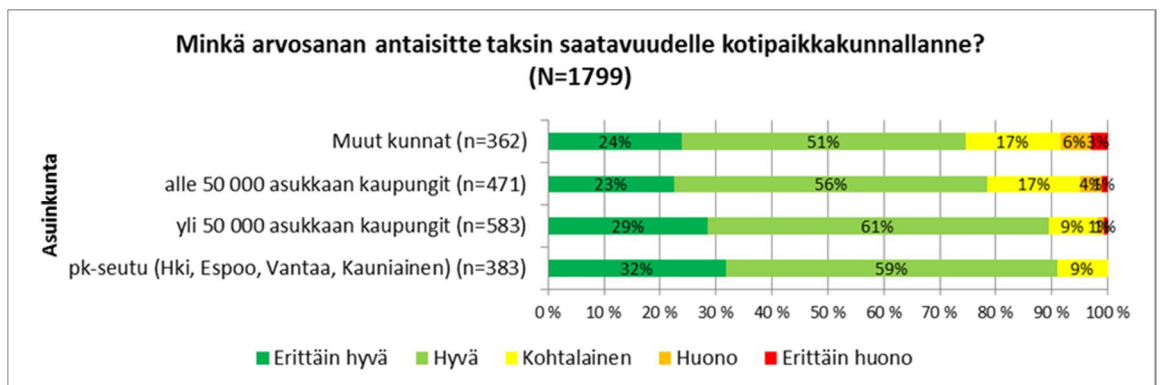
Taksin saatavuus nykytilanteessa

Kansalaiskyselyn vastaajista 84 % on sitä mieltä, että taksin saatavuus on kotipaikkakunnalla hyvä tai erittäin hyvä (kuva 9). Vain 4 % vastaajista pitää taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan huonona tai erittäin huonona.

Taksin saatavuus arvioidaan eri asuinkuntatyypeissä sitä paremmaksi, mitä suuremmasta asuinkunnasta on kyse (kuva 10). Kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa 75 % vastaajista pitää taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan erittäin hyvänä tai hyvänä, kun taas yli 50 000 asukkaan kaupungeissa vastaava osuus on 90 % ja pääkaupunkiseudulla 91 %. Taksin saatavuuden kokemisessa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa sukupuolten, ikäryhmien tai taksin käyttömäärien välillä.



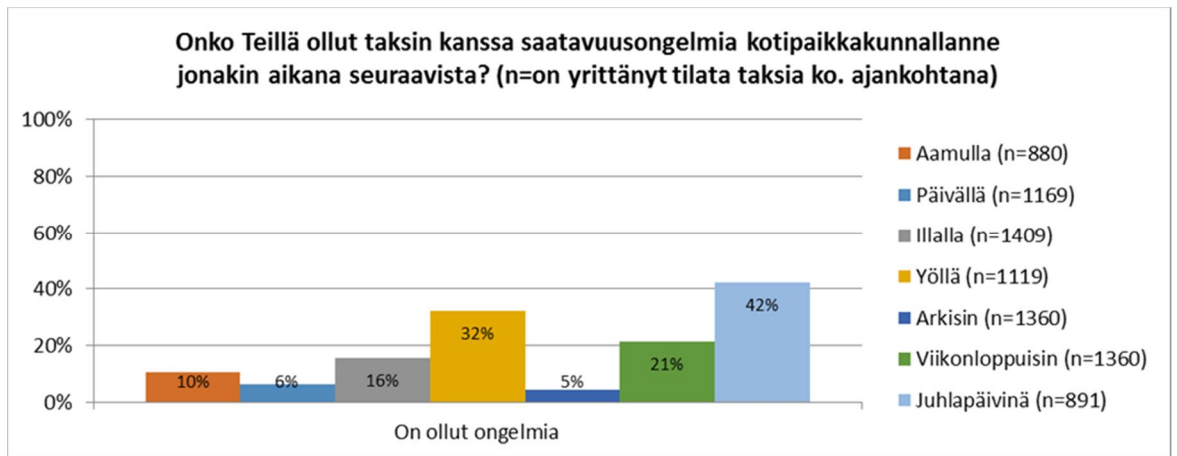
Kuva 9. Taksin saatavuus kotipaikkakunnalla tällä hetkellä.



Kuva 10. Taksin saatavuus kotipaikkakunnalla asuinkuntatyypeittäin.

Taksin saatavuusongelmia on koettu useimmin öisin ja juhlapäivinä (kuva 11). Vähiten taksin saatavuusongelmia on koettu arkisin ja päivällä. Naiset kokevat taksin saatavuusongelmia päivällä hieman useammin kuin miehet, kun taas miehet kokevat saatavuusongelmia lievästi useammin öisin ja viikonloppuisin. Sukupuolten väliset erot ovat kuitenkin vain muutamia prosenttiyksiköitä. Ikäryhmistä 35–54-vuotiaat kokevat saatavuusongelmia eniten ja yli 64-vuotiaat vähiten eri ajankohtina. Käyttömääräryhmissä saatavuusongelmia koetaan ajankohdasta riippumatta sitä useammin, mitä useammin taksilla matkustetaan. Asuinkuntatyypeittäin saatavuusongelmien

kokemisessa on eroja vain juhlapäivinä. Taksin saatavuusongelmia koetaan juhlapäivinä useammin pääkaupunkiseudulla (57 %) ja yli 50 000 asukkaan kaupungeissa (42 %) kuin alle 50 000 asukkaan kaupungeissa (33 %) ja kunnissa (35 %).

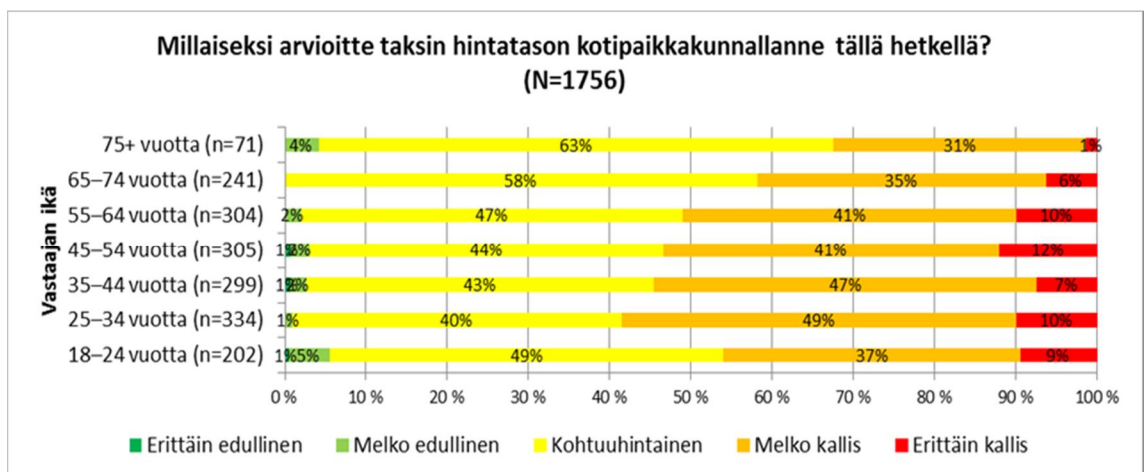


Kuva 11. Taksin saatavuus kotipaikkakunnalla asuinkuntatyypeittäin.

Taksin hintataso nykytilanteessa

Kansalaiskyselyn vastaajista suurin osa pitää taksin hintatasoa kotipaikkakunnallaan joko kohtuuhintaisena (47 %) tai melko kalliina (42 %). Erittäin kalliina hintatasoa pitää 9 % vastaajista. Melko edullisena hintaa pitää 2 % ja erittäin edullisena vain 0,4 % vastaajista. Taksin hintatasoa kotipaikkakunnalla pidetään sitä useammin kohtuuhintaisena, mitä vanhempi vastaaja on (kuva 12). Poikkeuksen tekevät 18–24-vuotiaat vastaajat, jotka nuoruudestaan huolimatta pitävät taksia useammin kohtuuhintaisena kuin 25–64-vuotiaat.

Arvio taksin hintatasosta on yhtäläinen asuinkuntatyypistä riippumatta. Pääkaupunkiseudulla taksin hintataso mielletään selvästi useammin erittäin kalliiksi tai melko kalliiksi (65 %) kuin muissa asuinkuntatyypeissä (45–48 %). Vastaajan sukupuolella tai taksin käyttömäärällä ei ole tilastollista merkitsevyyttä taksin hintatason kokemuksen kannalta.

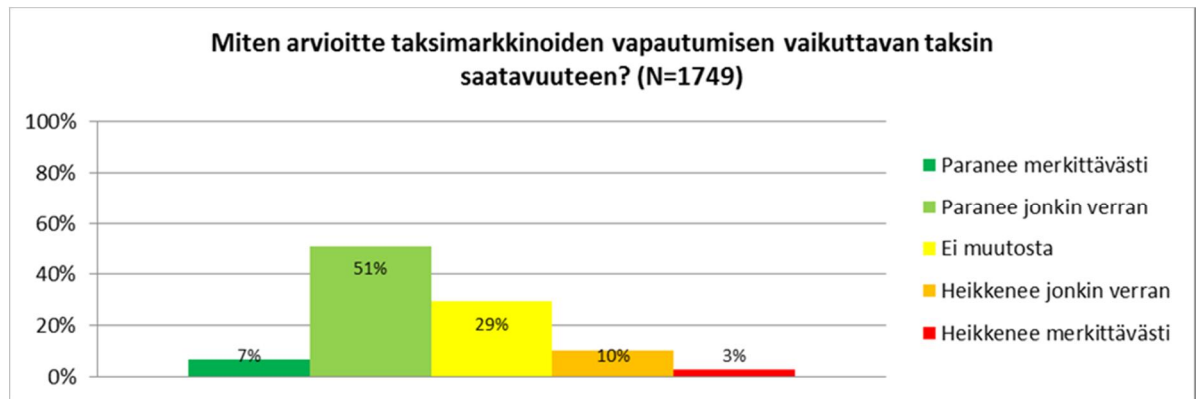


Kuva 12. Taksin hintatason arviointi ikäryhmittäin.

Taksin saatavuuden muutoksen arviointi

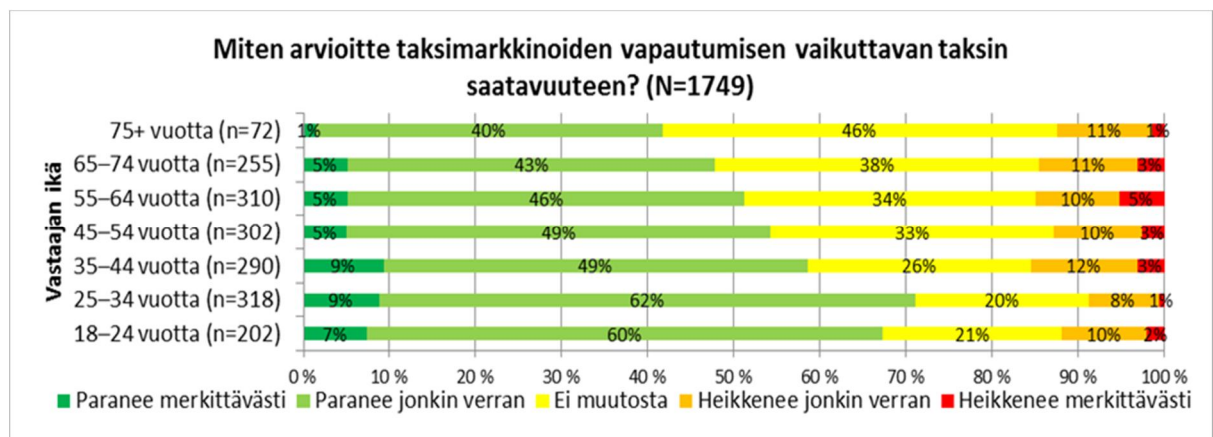
Kansalaiskyselyn vastaajista 58 % uskoo, että taksimarkkinoiden vapautuminen vaikuttaa taksin saatavuuteen positiivisesti (kuva 13). Vain 13 % vastaajista uskoo, että taksin saatavuus tulee heikkenemään. Nuoret odottavat taksin saatavuuden paranevan useammin kuin vanhat (kuva 14). Kaksi kolmasosaa 18–34-vuotiaista odottaa taksin saatavuuden parantuvan vähintään jonkin verran, kun vastaava osuus yli 64-vuotiaiden keskuudessa on alle puolet vastaajista.

Taksin saatavuuden muutosta arvioidaan eri tavalla kaupungeissa ja kunnissa. Kaupungeissa taksin saatavuuden paranemiseen uskoo 58–62 % asuinkuntatyyppistä riippuen, kun kunnissa vastaava osuus on vain 47 %. Kunnissa uskotaan taksin saatavuuden heikkenemiseen enemmän (19 %) kuin kaupungeissa (10–13 %). Vastaajan sukupuolella, taksin käyttömäärillä tai taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisella ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa taksin saatavuuden arvioinnissa.



Kuva 13.

Kansalaisten arviot taksin saatavuuden muutoksesta.



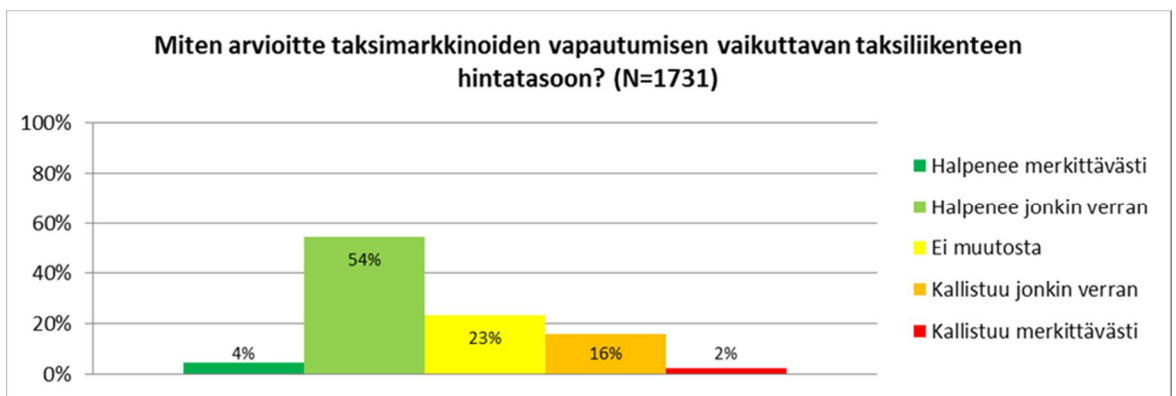
Kuva 14.

Kansalaisten arviot taksin saatavuuden muutoksesta ikäryhmittäin.

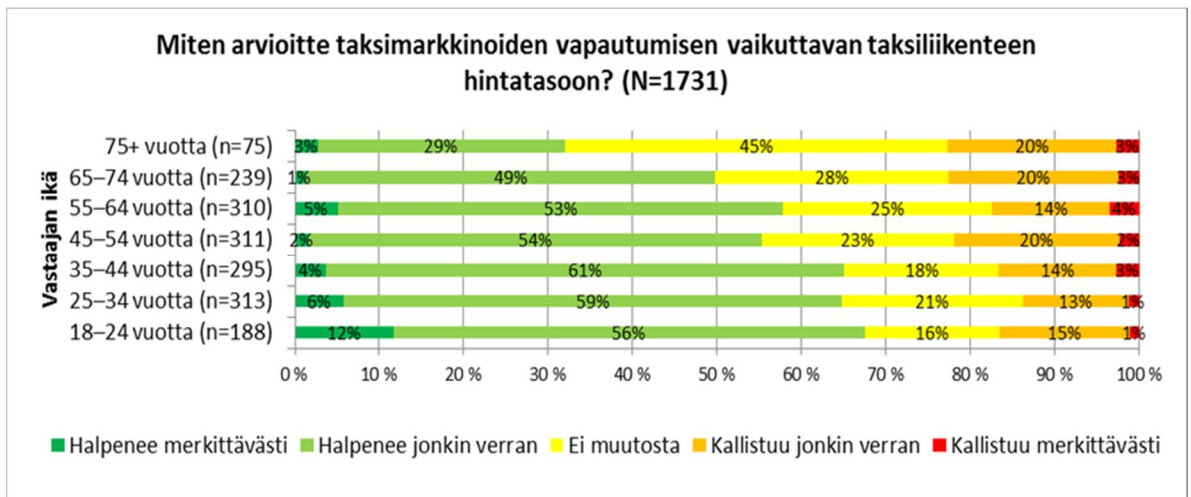
Taksin hintatason muutoksen arviointi

Yli puolet vastaajista odottaa, että taksin hintataso halpenee (kuva 15). Vajaa 20 % vastaajista odottaa, että taksin hintataso kallistuu. Nuoret vastaajat uskovat taksin hintatason halpenemiseen enemmän kuin vanhat vastaajat (kuva 16). Yli 74-vuotiaista vastaajista lähes puolet uskoo, ettei taksin hintatasossa tapahdu muutosta.

Taksin hintatason halpenemiseen uskotaan enemmän isoissa kaupungeissa kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Pääkaupunkiseudulla ja suurissa kaupungeissa kaksi kolmesta uskoo taksin hintatason halpenemiseen, kun osuus pienissä kaupungeissa ja kunnissa on noin puolet. Miehet ja naiset arvioivat hintatason muutosta samalla tavalla. Taksin käyttömäärällä eikä taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisellä ole vaikutusta siihen, kuinka taksin hintatason muutosta arvioidaan.



Kuva 15. Kansalaisten arviot taksin hintatason muutoksesta.

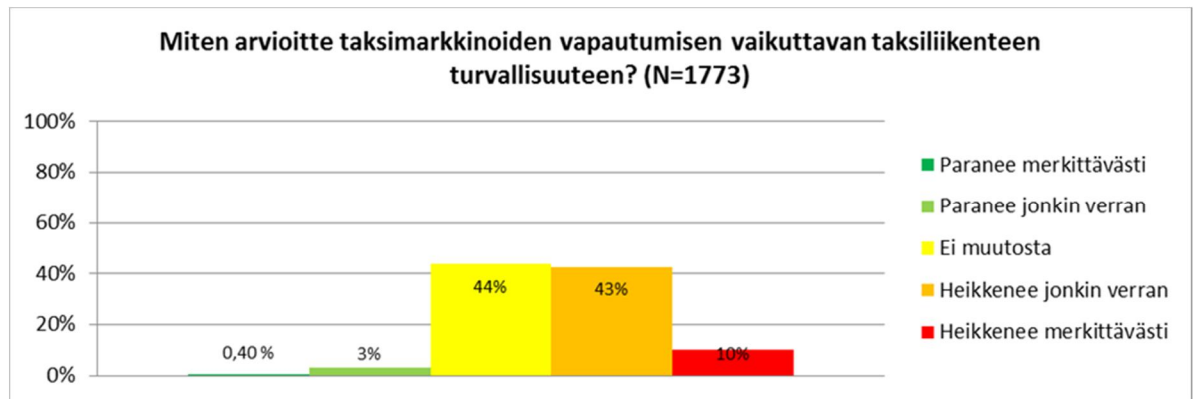


Kuva 16. Kansalaisten arviot taksin hintatason muutoksesta ikäryhmittäin.

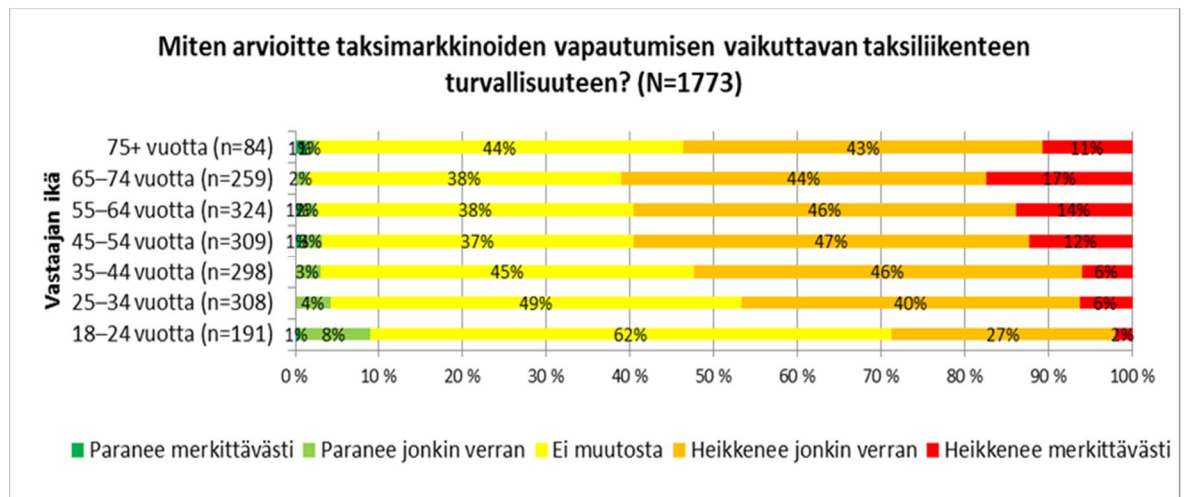
Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointi

Kansalaisista yli puolet arvioi, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikentymään (kuva 17). Vain hieman yli 3 % arvioi, että turvallisuus paranee edes jonkin verran. Ikäryhmistä 18–24-vuotiaat arvioivat taksiliikenteen turvallisuuden pysyvän ennallaan selvästi muita ikäryhmiä useammin (kuva 18). 18–24-vuotiaat arvioivat myös lievästi muita useammin, että taksiliikenteen turvallisuus paranee markkinoiden vapautumisen myötä. Yleisesti mitä vanhempi vastaaja on kyseessä, sitä todennäköisemmin hän arvioi taksiliikenteen turvallisuuden heikkenevän.

Markkinoiden vapautumisen tunteminen vaikuttaa siihen, miten turvallisuusvaikutuksia arvioidaan. Mitä paremmin markkinoiden vapautuminen tunnetaan, sitä useammin sen arvioidaan heikentävän taksiliikenteen turvallisuutta. Miehet ja naiset arvioivat taksiliikenteen turvallisuuden muutosta samalla tavalla. Eroja ei ole myöskään asuinkuntatyypeittäin tai erilaisten taksin käyttömääräryhmien sisällä.



Kuva 17. Kansalaisten arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta.



Kuva 18. Kansalaisten arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta ikäryhmittäin.

Yhteenveto ja pohdinta taksiliikenteen hinnasta, saatavuudesta ja turvallisuudesta

Taksin saatavuuteen ollaan tällä hetkellä pääosin tyytyväisiä: 84 % vastaajista pitää taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan hyvänä tai erittäin hyvänä ja vain 4 % pitää taksin saatavuutta huonona tai erittäin huonona. Tulokset ovat samansuuntaisia kuin Taksiliiton taksien palvelututkimusten tulokset, joiden mukaan 90 % vastaajista on antanut vähintään hyvän arvosanan taksin saamisen ja tilaamisen helppoudelle ja 89 % vastaajista on antanut vähintään hyvän arvosanan taksin odotus-/ saapumisajalle vuosina 2010–2016.

Taksin saatavuus koetaan sitä paremmaksi, mitä isommasta asuinkunnasta on kyse. Tämä johtunee siitä, että kaupungeissa tarjontaa on enemmän ja tavalliseen kysyntään pystytään vastaamaan paremmin ja nopeammin.

Eniten taksin saatavuusongelmia on koettu öisin ja juhlapäivinä, vähiten arkisin ja päivällä. Öisin ja juhlapäivinä kysyntä ylittää tarjonnan, jolloin syntyy saatavuusongelmia. Arkisin ja päivällä tarjontaa on riittävästi kysyntään nähden, jolloin ongelmia ei koeta niin usein. Suurissa kaupungeissa koetaan saatavuusongelmia juhlapäivinä useammin kuin pienissä kunnissa. Tämä johtunee siitä, että juhlapäivinä taksin kysyntä kasvaa varsinkin suurissa kaupungeissa todella paljon, koska juhlinta keskittyy kaupunkien keskustoihin.

Suurin osa vastaajista pitää taksin hintatasoa kotipaikkakunnallaan kohtuuhintaisena (47 %) tai melko kalliina (42 %). Vain 2,4 % vastaajista pitää taksin hintatasoa kotipaikkakunnallaan melko edullisena tai erittäin edullisena. Tulos on jossain määrin samansuuntainen kuin Taksiliiton taksien palvelututkimusten tulokset, mutta vertailtavuutta vaikeuttaa erilainen asteikko ja eri tavalla aseteltu kysymys.

Taksin hintatasoa pidetään yleisesti sitä kalliimpana, mitä nuorempi vastaaja on. Nuorin ikäluokka (18–24-vuotiaat) pitävät taksia useammin kohtuuhintaisena kuin 25–64-vuotiaat. Taksin hintatasoa arvioidaan pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta eri kuntatyypeissä samalla tavalla. Pääkaupunkiseudulla taksin hintatasoa pidetään selvästi useammin kalliina kuin muissa kuntatyypeissä.

Syyt siihen, miksi taksin hintatasoa arvioidaan ikäryhmissä eri tavalla, eivät ole yksiselitteisiä. Taksin hintatason arviointiin voi vaikuttaa kehittynyt ymmärrys siitä, mitä tavarat ja palvelut maksavat sekä laadun arvostuksen lisääntyminen vanhetessa. Pääkaupunkiseudun näkemys kalliista taksin hintatasosta voi johtua siitä, että takseista on hyvin tarjontaa ja liikkumismahdollisuudet pääkaupunkiseudulla ovat muutenkin monipuoliset. Taksin hintatason ei koeta täysin vastaavan sen tärkeyttä ja asemaa, sillä yksittäinen taksi ei ole välttämätön osa liikennejärjestelmää.

Markkinoiden vapautumisen odotetaan parantavan taksin saatavuutta. Vastaajista 58 % uskoo saatavuuden paranevan, 29 % uskoo, ettei saatavuudessa tapahdu muutosta ja 13 % uskoo saatavuuden heikkenevän. Mitä nuorempi vastaaja on, sitä enemmän hän uskoo saatavuuden paranemiseen. Kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa uskotaan kaupungeja enemmän saatavuuden heikkenemiseen ja siihen, ettei saatavuudessa tapahdu muutosta.

Nuorten positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen heijastuu saatavuuden muutoksen arviointiin. Kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa saatavuuden heikkenemiseen uskotaan enemmän kuin kaupungeissa todennäköisesti siksi, että kunnan henkilöliikennemarkkinat nähdään pieninä ja uusien taksiyrittäjien

tuloon ei uskota. Arvioihin voi vaikuttaa myös se, että mediassa on käsitelty paljon haja-asutusalueiden taksitarjonnan muutosta.

Markkinoiden vapautumisen odotetaan laskevan taksin hintatasoa. Vastaajista 58 % uskoo, että taksien hintataso tulee halpenemaan, 23 % uskoo, ettei hintatasossa tapahdu muutosta ja 18 % uskoo, että taksien hintataso tulee kallistumaan. Mitä nuorempi vastaaja on, sitä enemmän hän uskoo hintatason halpenemiseen. Kaikissa asuinkuntatyypeissä taksin hintatason halpenemiseen uskoo yli puolet vastaajista, mutta isoissa kaupungeissa hintatason halpenemiseen uskotaan eniten. Kunnissa lähes joka kolmas vastaaja uskoo, ettei hintatasossa tapahdu muutosta.

Nuorten positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen heijastuu myös taksin hintatason muutoksen arviointiin. Kuntien arviot hintatason muuttumattomuudesta voivat perustua ajatukseen, että nykyiset toimijat ajavat edelleen samoja kuljetuksia kuin ennenkin, mutta markkinoille ei tule juurikaan uusia toimijoita. Isoissa kaupungeissa arviot hintatason laskemisesta perustunevat odotukseen kilpailun lisääntymisestä.

Taksiliikenteen turvallisuustason arvioidaan heikkenevän markkinoiden vapautumisen myötä. Vastaajista 53 % arvioi, että turvallisuus heikkenee, 44 % arvioi turvallisuuden pysyvän samalla tasolla ja vain hieman yli 3 % arvioi turvallisuuden paranevan edes jonkin verran. Taksiliikenteen turvallisuuden muutosta arvioidaan asuinkuntatyypeittäin samalla tavalla. Vanhemmat vastaajat uskovat enemmän taksiliikenteen turvallisuuden heikentymiseen kuin nuoret. Taksiliikenteen turvallisuuden heikkenemiseen uskotaan merkittävästi enemmän niiden joukossa, jotka tuntevat markkinoiden vapautumista jonkin verran (60 %) tai ovat kuulleet siitä (54 %) kuin täysin kuulemattomien joukossa (33 %).

Nuorten positiivinen suhtautuminen heijastuu taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointiin. Merkittävän suuri ero taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arvioinnissa markkinoiden vapautumista tuntevien, asiasta kuulleiden ja kuulemattomien välillä johtunee siitä, että julkinen keskustelu aiheesta on keskittynyt taksilupien määrä sääntelystä ja hintasääntelystä luopumiseen ja siitä, että asiasta kuulemattomille markkinoiden vapautuminen on kuvattu haastattelutilanteessa hyvin yleisellä tasolla korostaen muutosta määrä- ja hintasääntelyssä.

4.2.4 Uusien kuljetuspalvelujen syntyminen

Kansalaiskyselyn vastaajille uusien kuljetuspalvelujen syntymisen arvioiminen oli hankalaa. Kysymyksestä riippuen 17–39 % vastaajista ei osannut sanoa kantaansa. Kantaa ottaneista vastaajista 70 % uskoo, että uusia kuljetuspalveluja syntyy. Heistä 76 % uskoo, että yksityishenkilöt alkavat tarjota maksullisia kuljetuspalveluita omien matkojensa ohessa. Edelleen 60 % uskoo, että lähiseudun yrittäjät, kuten kauppa tai autokoulu, alkavat tarjota henkilökuljetuspalveluja. Vastaajista 57 % uskoo, että jakeluliikkeet, kuten Posti, tarjoavat jatkossa henkilökuljetuspalveluja. Vastaajien kiinnostus ryhtyä itse taksinkuljettajaksi on melko vähäistä, sillä vain 6 % on kiinnostunut työskentelemään osa-aikaisesti taksinkuljettajana ja 1 % täysipäiväisesti.

Yksityishenkilöiden satunnaiseen taksikyytien tarjoamiseen uskotaan enemmän nuorten keskuudessa. Ikäryhmistä 18–44-vuotiaista 82 % uskoo yksityishenkilöiden aktivoitumiseen, kun 45–64-vuotiaista samaan uskoo 73 % ja yli 64-vuotiaista 68 %. Yksityishenkilöiden aktivoitumiseen uskotaan kaupunkiseutuuihin kuulumattomissa kunnissa vähemmän (70 % vastaajista) kuin kaupungeissa (76–80 %).

Arviot lähiseudun yrittäjien aktivoitumisesta vaihtelevat lähinnä asuinkuntatyyppin mukaan. Pääkaupunkiseudulla lähiseudun yrittäjien aktivoitumiseen uskotaan hieman vähemmän (53 % vastaajista) kuin muualla Suomessa (58–65 %). Jakeluliikkeiden, kuten Postin, aktivoitumiseen uskotaan 18–24-vuotiaiden keskuudessa selvästi vähemmän (39 % vastaajista) kuin muiden vastaajien keskuudessa (54–64 %). Jakeluliikkeiden aktivoitumiseen uskotaan selvästi enemmän muutokseen perehtyneiden (61 % vastaajista) ja muutoksesta kuulleiden (58 %) keskuudessa kuin niiden keskuudessa, jotka eivät ole kuulleetkaan asiasta (42 %).

Arviot uusien kuljetuspalveluiden syntymisestä ylipäänsä vaihtelevat taksimarkkinoiden vapautumiseen perehtymisen mukaan. Uusien kuljetuspalveluiden syntymiseen ei usko 40 % niistä, jotka eivät ole kuulleet muutoksesta. Asiasta kuulleiden keskuudessa vastaava osuus on 30 % ja asiaa tuntevien keskuudessa 25 %. Muutokseen asennoituminen vaikuttaa myös arvioon: muutosta hyvänä tai erittäin hyvänä asiana pitävien keskuudessa vain 22 % ei usko uusien kuljetuspalveluiden syntymiseen. Neutraalisti asennoituvien keskuudessa vastaava osuus on 32 % ja muutosta huonona tai erittäin huonona asiana pitävien keskuudessa 36 %.

Miehet ovat hieman kiinnostuneempia ajamaan taksia (11 %) kuin naiset (4 %). Ikäryhmistä 18–24-vuotiaat ovat kiinnostuneimpia ajamaan taksia (12 %). Ikäryhmistä haluttomimpia taksin ajamiseen ovat 65–74-vuotiaat (vain 2 %) ja yli 74-vuotiaat (0 %). Muutosta erittäin hyvänä asiana pitävät ovat kiinnostuneempia taksinkuljettajana työskentelystä (19 % kiinnostunut) kuin muut (4–9 %).

Yhteenveto ja pohdinta uusien kuljetuspalvelujen syntymisestä

Kansalaiskyselyn vastaajista 76 % uskoo siihen, että yksityishenkilöt alkavat tarjota maksullisia kuljetuspalveluita omien matkojensa ohessa. Vastaajista 60 % uskoo, että lähiseudun yrittäjät, kuten kauppa tai autokoulu, tulevat jatkossa tarjoamaan sivutoimenaan myös henkilökuljetuspalveluja. Vastaajista 57 % uskoo, että jakeluliikkeet, kuten Posti, tarjoavat jatkossa henkilökuljetuspalveluja. Yksityishenkilöiden aktivoitumiseen uskomisen perustuneen siihen, että tälläkin hetkellä on saatavissa erilaisia kimpapakyytipalveluita, ja tämä nähdään luonnollisena jatkumona niille.

Vastaajista 30 % uskoo, ettei uusia kuljetuspalveluita lopulta synny. Näkemykseen vaikuttaa paljon markkinoiden vapautumisen tunteminen ja siihen asennoituminen. Asiasta kokonaan kuulemattomista selvästi muita suurempi osa (40 %) uskoo, ettei uusia kuljetuspalveluja synny. Markkinoiden vapautumista hyvänä asiana pitävät vastaajat uskovat uusien kuljetuspalvelujen syntymiseen enemmän kuin asiaan neutraalisti suhtautuvat ja asiaa huonona pitävät vastaajat.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet ovat muodostaneet paremman kuvan kokonaisuudesta ja he tietävät millaisia asioita muutos mahdollistaa, niinpä he arvioivat muita useammin, että uusia kuljetuspalveluita syntyy. Yleinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen heijastuu arvioihin uusien palveluiden syntymisestä: kun muutos nähdään negatiivisena, sen ei uskota vaikuttavan oikeastaan mihinkään positiivisella tavalla.

Vastaajien kiinnostus ryhtyä itse taksinkuljettajaksi on melko vähäistä, sillä vain 6 % on kiinnostunut työskentelemään osa-aikaisesti taksinkuljettajana ja 1 % täysipäiväisesti. Tulokset johtunevat siitä, ettei lakimuutoksen koeta muuttavan työn sisältöä tai siitä saatavia tuloja siinä määrin, että kannattaisi ryhtyä taksinkuljettajaksi.

4.3 Taksiryrittäjät

4.3.1 Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen

Markkinoiden vapautumisen tunnettuus

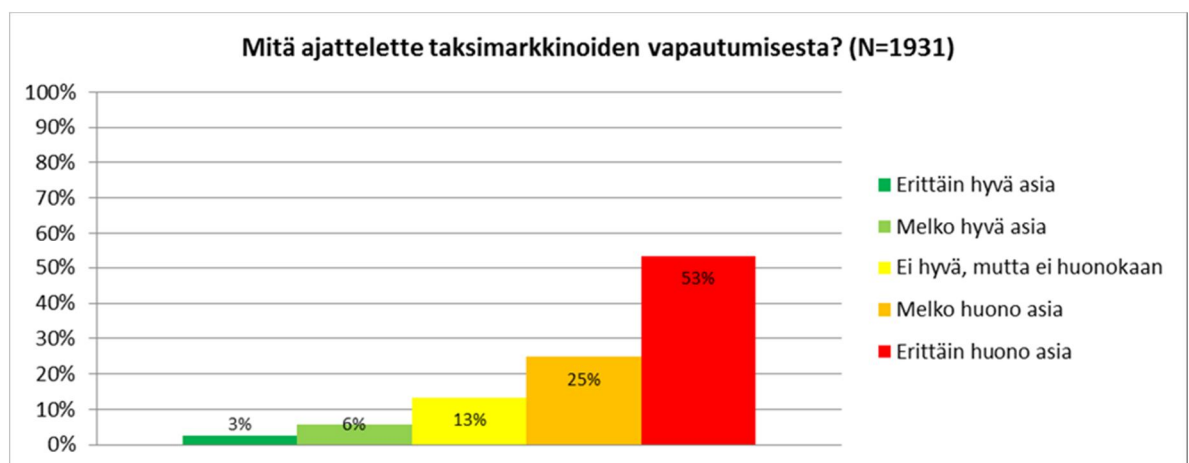
Taksiryrittäjistä 56 % on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen hyvin, 38 % tuntee asiaa jonkin verran ja 7 % on kuullut siitä, muttei tunne asiaa tai tiedä siitä juuri mitään. Muutokseen on perehtynyt paremmin pääkaupunkiseudulla (63 %) ja yli 50 000 asukkaan kaupungeissa (58 %) kuin alle 50 000 asukkaan kaupungeissa (53 %) ja muissa kunnissa (52 %).

Vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneistä yrittäjistä 64 % on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen hyvin, kun osuus vanhemmilla yrittäjillä on 53 %. Perehtyneisyudessa on eroja myös yrityskoon mukaan: suurissa yrityksissä hyvin perehtyneitä on 63 % ja pienissä yrityksissä 49 %.

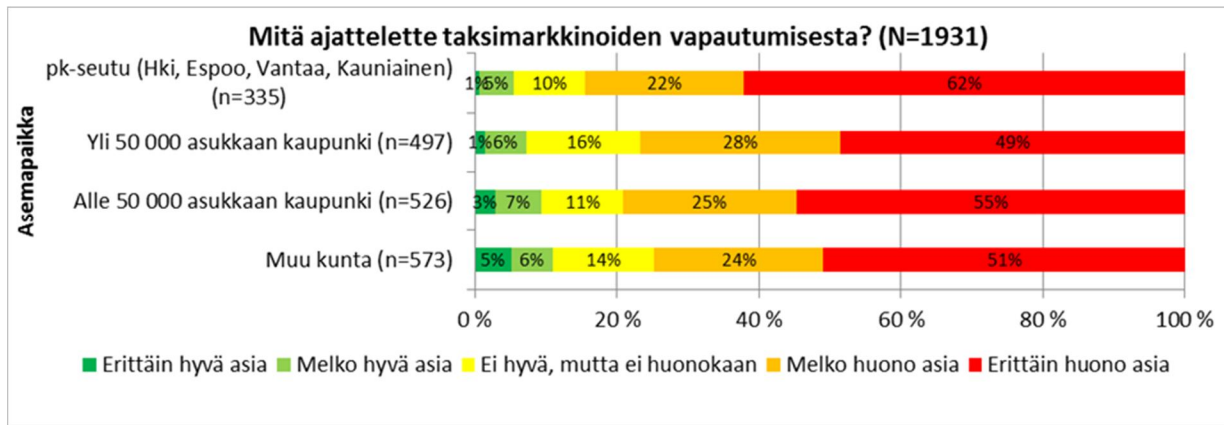
Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Taksiryrittäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on pääosin negatiivinen (kuva 19). Yrittäjistä 53 % pitää vapautumista erittäin huonona ja 25 % melko huonona asiana. Vain 9 % on sitä mieltä, että markkinoiden vapautuminen on melko hyvä tai erittäin hyvä asia. Suhtautumisessa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa yrityksen koon tai markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen mukaan.

Pääkaupunkiseudun taksiryrittäjät suhtautuvat kielteisimmin muutokseen (kuva 20): heistä peräti 62 % pitää vapautumista erittäin huonona ja 22 % melko huonona asiana. Kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa vapautumiseen suhtaudutaan positiivisimmin. Nuoret taksiryrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen hieman positiivisemmin kuin vanhat yrittäjät. Vuonna 1970 tai sitä myöhemmin syntyneistä yrittäjistä 11 % pitää markkinoiden vapautumista hyvänä asiana ja 73 % huonona asiana, kun vanhempien yrittäjien keskuudessa vastaavat osuudet ovat 8 % ja 80 %.



Kuva 19. Taksiryrittäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen.



Kuva 20. Taksiryttäjien suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen asemapaikkatyyteittäin.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen tunnettuudesta ja siihen suhtautumisesta

Yli puolet taksiryttäjistä on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen ja lähes kaikki tuntevat asiaa ainakin jonkin verran. Markkinoiden vapautumiseen on perehtynyt sitä paremmin, mitä isommasta kaupungista on kyse ja mitä nuorempi yrittäjä on.

Parempi perehtyminen isoissa kaupungeissa liittyy siihen, että kaupungeissa odotetaan kovempaa kilpailua kuin kunnissa, minkä vuoksi asiaan on haluttu perehtyä hyvin. Nuorten yrittäjien parempi perehtyminen taas liittyy siihen, että he aikovat olla alalla pitkään, joten he näkevät asiaan perehtymisen hyödyllisempänä kuin vanhemmat yrittäjät, joista selkeästi suurempi osa aikoo lopettaa taksiliiketoiminnan.

Suurin osa yrittäjistä (78 %) pitää markkinoiden vapautumista huonona tai erittäin huonona asiana. Markkinoiden vapautumiseen suhtaudutaan negatiivisimmin pääkaupunkiseudulla ja positiivisimmin kunnissa. Nuoret yrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen hieman positiivisemmin kuin vanhat yrittäjät.

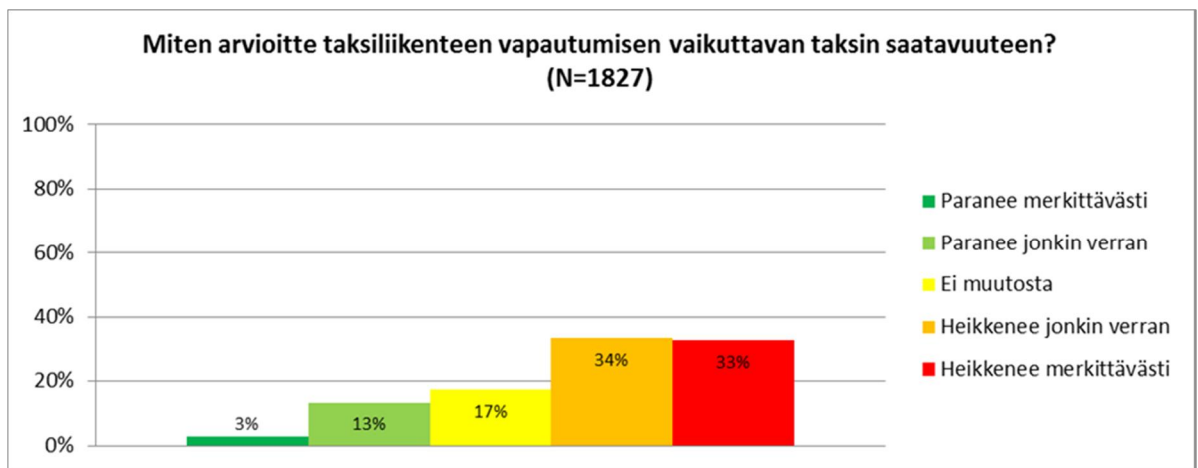
Yrittäjien negatiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen johtunee pääosin siitä, että se koetaan uhkana omalle liiketoiminnalle: määrä sääntelystä luopumisen odotetaan tuovan lisää toimijoita alalle, mikä johtaa kilpailun lisääntymiseen. Yrittäjien kielteistä suhtautumista selittää myös se, että muutos koetaan huonoksi koko yhteiskunnan kannalta: yrittäjät uskovat markkinoiden vapautumisen heikentävän taksin saatavuutta ja taksiliikenteen turvallisuutta sekä nostavan taksin hintatasoa. Suurten kaupunkien yrittäjien negatiivisempi suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen perustuu siihen, että kilpailun uskotaan lisääntyvän nimenomaan kaupungeissa ja yhteiskunnallisten vaikutusten huonojen puolien uskotaan korostuvan isoissa kaupungeissa saatavuuden muutosta lukuun ottamatta. Nuorten yrittäjien positiivisempi suhtautuminen voi johtua siitä, että muutos nähdään mahdollisuutena laajentaa ja kehittää omaa toimintaa, kun taas vanhemmat yrittäjät hakevat turvallisuutta ja sopeutuminen uuteen toimintaympäristöön pelottaa.

4.3.2 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin saatavuuteen, hintatasoon, taksiliikenteen turvallisuuteen ja määrään

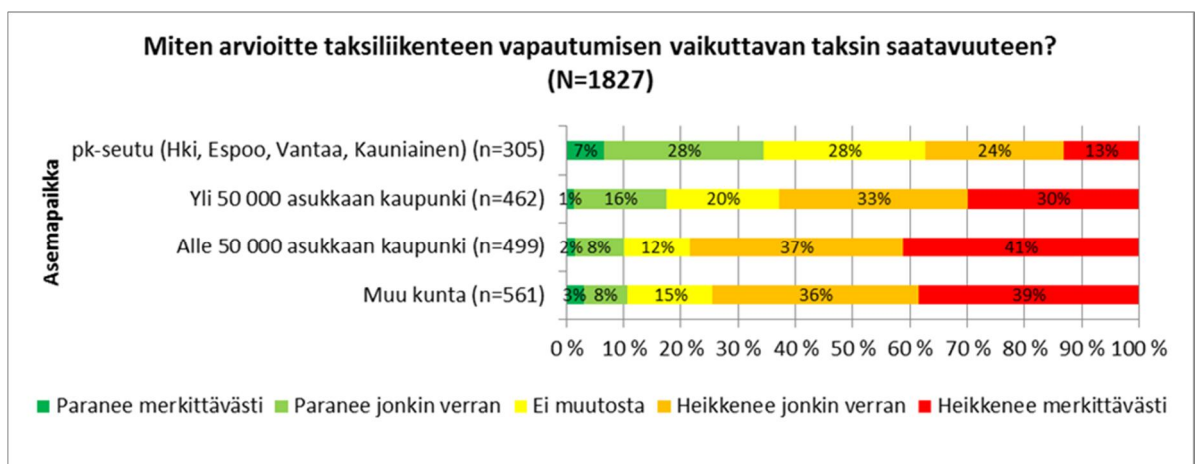
Taksin saatavuuden muutoksen arviointi

Kaksi kolmasosaa taksiyrittäjistä uskoo, että taksin saatavuus tulee muutoksen myötä heikkenemään (kuva 21). Yrittäjistä 16 % uskoo saatavuuden paranevan ja 17 % uskoo, ettei saatavuudessa tule tapahtumaan muutosta. Pääkaupunkiseudulla ja yli 50 000 asukkaan kaupungeissa uskotaan muita asemapaikkatyyppisiä enemmän taksin saatavuuden paranemiseen, mutta niissäkin taksin saatavuuden heikkeneminen on yleisin arvio (kuva 22).

Pienet yritykset arvioivat suuria yrityksiä useammin, että taksin saatavuus tulee heikkenemään. Yrittäjistä, joilla on itsensä lisäksi 0–1 kuljettajaa, 70 % uskoo taksin saatavuuden heikentyvän, kun isommissa yrityksissä vastaava osuus on 62 %. Ikäryhmien tai muutoksen tuntemisen mukaan jaettujen ryhmien välillä ole tilastollisesti merkitsevää eroa saatavuuden muutoksen arvioinnissa.



Kuva 21. Taksiyrittäjien arviot taksin saatavuuden muutoksesta.

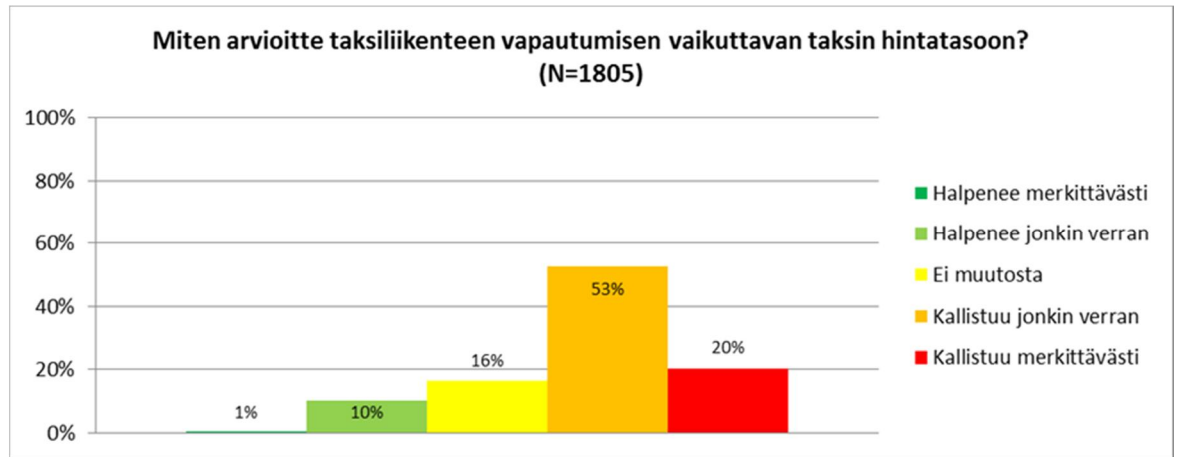


Kuva 22. Arviot taksin saatavuuden muutoksesta asemapaikkatyypeittäin.

Taksin hintatason muutoksen arviointi

Taksiyrittäjistä 73 % uskoo, että taksin hintataso tulee kallistumaan vähintään jonkin verran (kuva 23). Yrittäjistä 11 % uskoo taksin hintatason halpenemiseen ja 16 % siihen, ettei hintatasossa tapahdu muutosta. Taksiyrittäjät uskovat hintatason kallistumiseen enemmän suurissa kaupungeissa kuin pienissä kaupungeissa ja muissa kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 80 % taksiyrittäjistä uskoo, että taksin hintataso kallistuu vähintään jonkin verran, kun kunnissa vastaava osuus on 66 %.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet taksiyrittäjät arvioivat muita useammin, että taksin hintataso tulee kallistumaan. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 78 % uskoo hintatason kallistuvan, asiaa jonkin verran tuntevista tähän uskoo 67 % ja asiasta kuulleista 69 %. Ikäryhmien eikä yrityksen koon mukaan jaettujen ryhmien välillä ole tilastollisesti merkitsevää eroa hintatason muutoksen arvioinnissa.



Kuva 23. Taksiyrittäjien arviot taksiliikenteen hintatason muutoksesta.

Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointi

Valtaosa taksiyrittäjistä uskoo, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikkenemään: 54 % uskoo, että taksin turvallisuus heikkenee merkittävästi, ja 38 % uskoo turvallisuuden heikkenevän jonkin verran. Yrittäjistä 8 % uskoo, ettei turvallisuudessa tapahdu muutosta ja vain hieman yli 1 % yrittäjistä uskoo turvallisuuden paranevan. Taksiyrittäjien arvioissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja yrittäjän iän mukaan.

Taksiliikenteen turvallisuuden arvioidaan heikkenevän lähes yhtä usein asemapaikkatyyppittäin (89–94 % yrittäjistä). Kaupungeissa uskotaan hieman enemmän merkittävään turvallisuuden heikkenemiseen kuin kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 60 % yrittäjistä uskoo turvallisuuden merkittävään heikkenemiseen ja kunnissa 48 %.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet yrittäjät uskovat muita yrittäjiä enemmän siihen, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikkenemään merkittävästi. Asiaan perehtyneistä yrittäjistä 58 % uskoo turvallisuuden merkittävään heikkenemiseen, kun asiaa jonkin verran tuntevien joukossa vastaava osuus on 49 % ja asiasta kuulleiden joukossa 45 %. Yrityksen koko vaikuttaa myös arvioihin: yhden henkilön yrityksissä turvallisuuden merkittävään heikkenemiseen uskoo 49 %, kun muiden yrittäjien keskuudessa vastaava osuus on koosta riippuen 53–58 %.

Taksiliikenteen määrän muutoksen arviointi

Taksiyrittäjistä 12 % uskoo taksiliikenteen määrän lisääntyvän merkittävästi, 33 % uskoo liikenteen lisääntyvän jonkin verran, 36 % uskoo, ettei liikennemäärässä tapahdu muutosta, 15 % uskoo taksiliikenteen vähenevän jonkin verran ja 4 % uskoo liikenteen vähenevän merkittävästi. Taksiliikenteen määrän muutoksen arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa ikäryhmien ja yrityskokojen välillä.

Yrittäjät uskovat taksiliikenteen määrän kasvuun hieman enemmän suurissa kaupungeissa kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Asemapaikkatyypin välinen ero syntyy siinä, kuinka usein taksiliikenteen määrän uskotaan lisääntyvän merkittävästi: pääkaupunkiseudun yrittäjistä 22 % uskoo liikenteen lisääntyvän merkittävästi, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa tähän uskoo 13 % yrittäjistä, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 8 % ja kunnissa 9 %.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet yrittäjät uskovat taksiliikenteen määrän lisääntymiseen hieman useammin kuin muut yrittäjät. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 46 % uskoo taksiliikenteen määrän lisääntyvän, asiaa jonkin verran tuntevista tähän uskoo 43 % ja asiasta kuulleista 41 %.

Yhteenveto ja pohdinta taksin saatavuuden, hintatason, turvallisuuden ja taksiliikenteen määrän muutosten arvioinnista

Kaksi kolmasosaa yrittäjistä uskoo, että taksin saatavuus tulee heikkenemään. Yli 50 000 asukkaan kaupungeissa ja etenkin pääkaupunkiseudulla saatavuuden heikkenemiseen uskotaan selvästi vähemmän kuin muissa kaupungeissa ja kunnissa. Saatavuuden heikkeneminen on kuitenkin yleisin näkemys myös isoissa kaupungeissa.

Arviot saatavuuden heikkenemisestä perustuvat todennäköisesti siihen, ettei takseilla ole jatkossa päivystysvelvoitetta. Taksiyrittäjät voivat jatkossa valita palveluaikansa vapaasti, minkä uskotaan johtavan siihen, ettei takseja ole saatavilla kaikkina vuorokaudenaikoina samalla tavalla kuin tällä hetkellä. Asemapaikkatyypin väliset erot arvioissa johtuvat todennäköisesti siitä, että markkinoiden vapautumisen uskotaan tuovan lisää yrityksiä nimenomaan isoihin kaupunkeihin, koska siellä on isommat markkinat. Yritysten lisääntymisen uskotaan parantavan taksin saatavuutta.

Suurin osa (73 %) taksiyrittäjistä uskoo taksin hintatason kallistumiseen. Taksin hintatason kallistuminen on yleisin arvio kaikissa vastaajaryhmissä. Hintojen kallistumiseen uskotaan enemmän pääkaupunkiseudulla (80 %) ja yli 50 000 asukkaan kaupungeissa (77 %) kuin pienemmissä kaupungeissa ja kunnissa. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet yrittäjät arvioivat useammin taksin hintatason kallistuvan (78 %) kuin asiaa jonkin verran tuntevat (67 %) ja asiasta kuulleet (69 %).

Arviot taksin hintatason kallistumisesta perustuvat todennäköisesti ajatukseen siitä, että tarjonnan ja taksin käyttömäärien ei uskota lisääntyvän samassa suhteessa, jolloin yritysten on nostettava hintojaan, jotta tulot pysyvät nykyisellä tasolla. Suurten kaupunkien yrittäjien vahvempi usko hintojen kallistumiseen selittyy sillä, että suurissa kaupungeissa uskotaan enemmän tarjonnan lisääntymiseen, mikä vaikuttaa hintojen nousuun.

Taksin turvallisuuden heikkenemiseen uskoo 92 % taksiyrittäjistä. 8 % yrittäjistä uskoo, ettei turvallisuudessa tapahdu muutosta ja vain hieman yli 1 % yrittäjistä uskoo

turvallisuuden paranevan. Taksin turvallisuuden merkittävään heikkenemiseen uskotaan enemmän isoissa kaupungeissa ja markkinoiden vapautumiseen perehtyneiden joukossa kuin pienissä kunnissa ja perehtymättömien joukossa.

Yrittäjien vahva usko taksiliikenteen turvallisuuden heikkenemiseen perustunee yrittäjäkoulutuksesta ja -kokeesta sekä taksinkuljettajan koulutuksesta luopumiseen sekä halvemmalla kalustolla ajamiseen. Osalla yrittäjistä vastaukset saattavat perustua lakiesityksen aiempaan versioon, joka ei sisältänyt pakollista kuljettajakoetta. Alalle uskotaan tulevan myös paljon uusia yrityksiä, jotka eivät välttämättä sitoudu laatu-järjestelmiin. Yrittäjät saattavat uskoa, että koulutuksista luopuminen laskee liikenteestä vastaavien henkilöiden osaamista ja taksinkuljettajien osaamista sekä yleistä vaatimustasoa. Halvemman kaluston arvioidaan olevan turvattomampaa kuin nykyisen kaluston.

Suurten kaupunkien yrittäjien yleisemmät arviot turvallisuuden merkittävästä heikkenemisestä perustunevat siihen, että suurissa kaupungeissa uskotaan enemmän uusien yritysten tuloon, joiden ei uskota hallitsevan turvallisuusasioita yhtä hyvin kuin nykyisten toimijoiden. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet yrittäjät uskovat turvallisuuden merkittävään heikkenemiseen muita enemmän ehkä siksi, että he ovat muodostaneet selkeän kuvan muutoksesta ja he tuntevat yrittäjiä ja kuljettajia koskevat vaatimukset parhaiten. Näiden tietojen pohjalta turvallisuuden merkittävän heikkenemisen arviot korostuvat.

Taksiyrittäjistä 45 % uskoo taksiliikenteen määrän lisääntyvän, 36 % uskoo liikennemäärän pysyvän ennallaan ja 19 % uskoo taksiliikenteen vähenevän. Taksiliikenteen määrän lisääntymiseen uskotaan isoissa kaupungeissa lievästi enemmän kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet uskovat taksiliikenteen määrän lisääntymiseen lievästi enemmän kuin asiaa jonkin verran tuntevat ja asiasta kuulleet yrittäjät.

Kysymys taksiliikenteen määrän muutoksesta on todennäköisesti käsitetty eri tavalla kuin on ollut tarkoitus. Alun perin kysymyksellä on tarkoitettu, tuleeko asiakkaiden kokonaismatkamäärä lisääntymään. Taksiyrittäjät ovat arvioineet, että taksin saatavuus ja turvallisuus tulevat heikkenemään ja hinnat kallistumaan, joten on epätodennäköistä, että yrittäjät olisivat arvioineet, että asiakkaiden kokonaismatkamäärä tulee silti kasvamaan. Todennäköisesti yrittäjät ovat ymmärtäneet kysymyksen niin, että siinä kysytään taksien määrän muutosta.

4.3.3 *Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen*

Markkinoiden vapautumisen hyöty pienille taksiyrittäjille

Taksiyrittäjistä 79 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan. Yrittäjistä 9 % uskoo vapautumisen hyödyttävän pieniä yrittäjiä vain vähän, 9 % jonkin verran ja 3 % erittäin paljon.

Asemapaikkatyypeittäin pienten yrittäjien hyötymistä arvioidaan hieman eri tavalla. Pääkaupunkiseudulla 86 % yrittäjistä uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa näin uskoo 77 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 81 % ja muissa kunnissa 75 %. Ikäryhmien, yrityskokojen eikä markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja pienten taksiyrittäjien hyötymisen arvioinnissa.

Markkinoiden vapautumisen hyöty suurille taksiyrittäjille

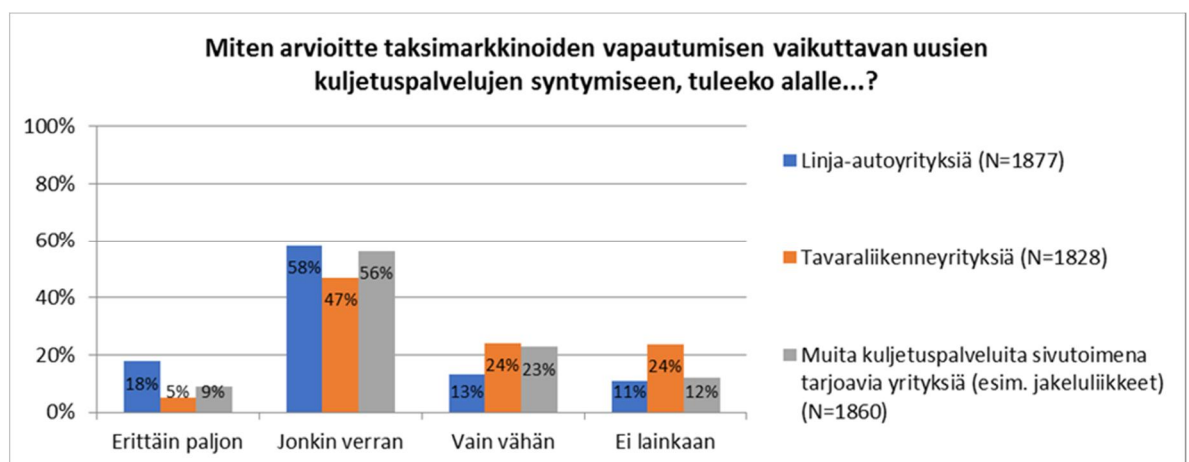
Taksiyrittäjistä 31 % uskoo, että markkinoiden vapautumisesta on erittäin paljon hyötyä suurille taksiyrittäjille, 47 % uskoo suurten taksiyrittäjien hyötävän jonkin verran markkinoiden vapautumisesta, 8 % vain vähän ja 13 % ei lainkaan. Asemapaikkatyypeittäin markkinoiden vapautumisen hyötyä suurille taksiyrittäjille arvioidaan lähes samalla tavalla. Pääkaupunkiseudulla hyötyjä nähdään hiukan harvemmin kuin muilla asemapaikkatyypeillä: pääkaupunkiseudulla 71 % uskoo suurten yrittäjien hyötävän vähintään jonkin verran, kun muualla vastaava osuus on asemapaikkatyyppistä riippuen 77–83 %. Vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneet sekä markkinoiden vapautumiseen perehtyneet yrittäjät uskovat suurten yrittäjien hyötymiseen hieman enemmän kuin vanhemmat ja muutokseen perehtymättömät yrittäjät. Yrityskokojen välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa suurten yritysten hyötymisen arvioinnissa.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yhdistymiseen ja yhteistoimintaan

Markkinoiden vapautumisen vaikutuksia yhdistymiseen ja yhteistoimintaan, kuten taksikeskuksiin, oli vaikeaa arvioida – 12 % taksiyrittäjistä ei osannut sanoa näkemystään asiasta. Kantaa ottaneista taksiyrittäjistä 15 % uskoo markkinoiden vapautumisen tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa erittäin paljon, 36 % uskoo muutoksen tukevan jonkin verran, 16 % vain vähän ja 33 % ei lainkaan. Minkään vastajaryhmien (ikäryhmät, markkinoiden vapautumisen tunteminen, yrityksen koko, asemapaikkatyyppi) välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa arvioissa.

Linja-auto-, tavaraliikenne- ja muita kuljetuspalveluita tarjoavien yritysten tulo alalle

Yli puolet taksiyrittäjistä uskoo, että taksimarkkinoiden vapautuminen tuo alalle ainakin jonkin verran niin linja-auto-, tavaraliikenne- kuin muita kuljetuspalveluita tarjoavia yrittäjiä (kuva 24). Eniten taksiyrittäjät uskovat linja-autoyrittäjien alalle tuloon ja vähiten tavaraliikenneyrittäjien tuloon.



Kuva 24.

Taksiyrittäjien arviot linja-auto-, tavaraliikenne- ja muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tulosta taksimarkkinoiden vapautumisen myötä.

Linja-auto- ja tavaraliikenneyritysten alalle tuloon uskotaan vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneiden keskuudessa muita yrittäjiä lievästi enemmän. Muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tuloa arvioidaan asemapaikkatyypeittäin lähes samalla tavalla, mutta pääkaupunkiseudulla niiden tuloon uskotaan hieman enemmän: pääkaupunkiseudulla 71 % yrittäjistä uskoo, että kyseisiä yrityksiä tulee alalle vähintään jonkin verran, kun muualla vastaava osuus on 64 %. Yritysten koossa eikä taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemistasoissa ole tilastollisesti merkitsevää eroa uusien kuljetuspalvelujen syntymisen arvioinnissa.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen vaikutuksista toimialarakenteseen

Taksiyrittäjistä 79 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan. Yrittäjistä 9 % uskoo vapautumisen hyödyttävän pieniä yrittäjiä vain vähän, 9 % jonkin verran ja 3 % erittäin paljon. Pienten yrittäjien hyötymiseen jonkin verran tai erittäin paljon uskotaan lievästi enemmän kunnissa ja pienissä kaupungeissa kuin isoissa kaupungeissa. Pääkaupunkiseudulla peräti 86 % yrittäjistä uskoo, ettei markkinoiden vapautumisesta ole hyötyä pienille taksiyrittäjille.

Päivystys- ja asemapaikkavelvoitteen poistuminen nähdään todennäköisesti kaikkien yrittäjien hyötynä, joten sen vaikutusta ei nähdä tuloksissa. Hyötyminen, joka liittyy nimenomaan yrityksen kokoon, keskittyy toiminnan laajentamismahdollisuuksiin. Yrittäjät saattavat uskoa, etteivät pienet yritykset aio laajentaa toimintaansa, koska joko sille ei ole tarvetta pienten markkinoiden vuoksi ja/tai laajentumiseen ei ole resursseja. Suurten kaupunkien yrittäjien vielä keskimääräistäkin vähäisempi usko pienten yrittäjien hyötymiseen perustuu siihen, että kaupungeissa uskotaan kilpailun kiristyvän ja suurten yritysten laajentavan toimintaansa – taksiala koetaan kaupungeissa suurten yritysten pelikenttänä, jossa pieni yritys jää jalkoihin.

Taksiyrittäjistä 31 % uskoo, että markkinoiden vapautumisesta on erittäin paljon hyötyä suurille taksiyrittäjille. Yrittäjistä 47 % uskoo suurten taksiyrittäjien hyötymisen jonkin verran, 8 % vain vähän ja 13 % ei lainkaan. Asemapaikkatyypeittäin suurten yritysten hyötyjä arvioidaan lähes samalla tavalla – pääkaupunkiseudulla suurten yritysten hyötymiseen uskotaan hieman vähemmän kuin muualla.

Tulokset perustuvat varmaankin siihen, että suurilla yrityksillä on ollut haluja laajentaa toimintaansa ja tulevaisuudessa se on aidosti mahdollista, kun määrä sääntelystä luovutaan. Pääkaupunkiseudun yrittäjien lievästi vähäisempi usko suurten yritysten hyötymiseen perustuu pääkaupunkiseudun tiukimpaan kilpailutilanteeseen ja uusien toimijoiden alalle tuloon, joiden vuoksi suurten yritysten toiminnan laajentaminen ei toisi niille pääkaupunkiseudulla yhtä suurta markkinaosuutta ja hyötyä kuin mitä ne saisivat laajentumisella muualla Suomessa.

Markkinoiden vapautumisen vaikutuksia yhdistymiseen ja yhteistoimintaan, kuten taksikeskuksiin, oli vaikeaa arvioida – 12 % taksiyrittäjistä ei osannut sanoa näkemystään asiasta. Kantaa ottaneista taksiyrittäjistä 15 % uskoo markkinoiden vapautumisen tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa erittäin paljon, 36 % uskoo muutoksen tukevan jonkin verran, 16 % vain vähän ja 33 % ei lainkaan. Minkään vastaa-jaryhmien (ikäryhmät, markkinoiden vapautumisen tunteminen, yrityskoot, asemapaikkatyypit) välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa arvioissa. Tulosten syitä on vaikeaa arvioida, sillä vastauksissa on paljon hajontaa.

Yli puolet taksiyrittäjistä uskoo, että taksimarkkinoiden vapautuminen tuo alalle ainakin jonkin verran niin linja-auto-, tavaraliikenne- kuin muita kuljetuspalveluita

tarjoavia yrittäjiä. Eniten taksiyrittäjät uskovat linja-autoyrittäjien alalle tuloon ja vähiten tavaraliikenneyrittäjien tuloon.

Usko muiden yritysten alalle tuloon perustunee siihen, että taksiliikennemarkkinoille tulon kynnyks koetaan matalana eikä henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluvan haltijoilta vaadita erillistä taksiliikennelupaa. Yritystoiminnassa pyritään yleisesti laajentamaan liiketoimintaa ja tekemään uusia avauksia, joten on luonnollista, että muut liikennealan toimijat laajentavat taksiliikenteeseen nyt, kun siihen on mahdollisuus.

Tavaraliikenneyritysten alalle tuloon uskotaan vähiten todennäköisesti siksi, että niiden ydintoiminta on kaukana taksiliikenteestä ja niiden kalusto ei sovellu taksiliikenteeseen. Linja-autoyritysten alalle tuloon uskotaan eniten todennäköisesti siksi, että ne ovat jo henkilöliikennemarkkinoilla ja niiden keskeinen osaaminen on lähimpänä taksiliikenteessä vaadittavaa osaamista.

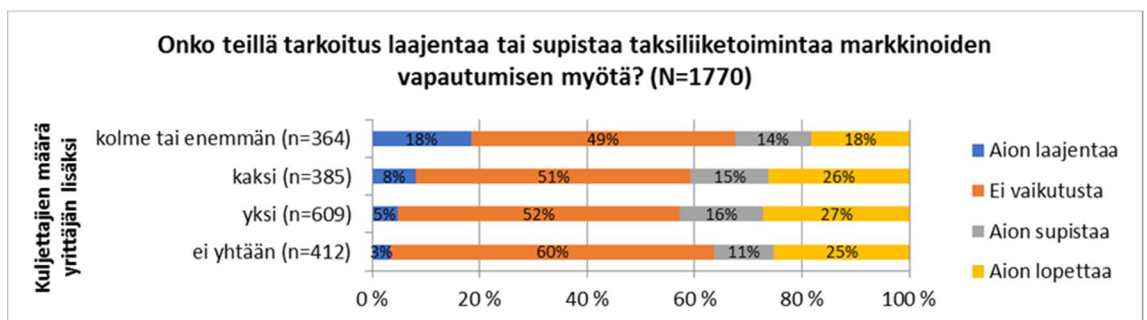
4.3.4 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yrittäjän toimiin

Taksiliiketoiminnan supistaminen tai laajentaminen markkinoiden vapautumisen myötä

Taksiyrittäjistä 53 % sanoo, ettei markkinoiden vapautuminen vaikuta heidän taksiliiketoimintansa laajuuteen. Taksiyrittäjistä 25 % aikoo lopettaa, 14 % aikoo supistaa ja 8 % aikoo laajentaa toimintaa. Supistamis- ja laajentamisaikaisissa on merkittäviä eroja ikäryhmien välillä. Myös yrityksen koko vaikuttaa aikeisiin. Sen sijaan markkinoiden vapautumisen tuntemistasoilla tai asemapaikkatyypin välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa.

Taksiliiketoiminnan laajentamisaikaiset painottuvat nuoriin, vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneisiin yrittäjiin, sillä heistä 15 % aikoo laajentaa toimintaansa, kun vanhempien yrittäjien keskuudessa laajentamisaikaisia on 6 %:lla. Lopettamisaikaiset painottuvat selvästi vanhoihin, ennen vuotta 1956 syntyneisiin yrittäjiin – heistä peräti 47 % aikoo lopettaa. Vuosina 1956–1969 syntyneistä yrittäjistä 18 % ja vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneistä 13 % aikoo lopettaa.

Isoissa yrityksissä taksiliiketoimintaa aiotaan laajentaa pieniä yrityksiä enemmän ja isoissa yrityksissä on muita yrityksiä vähemmän lopettamisaikaisia (kuva 25). Yhden henkilön yritykset uskovat muita yrityksiä useammin, ettei markkinoiden vapautumisella ole vaikutusta heidän taksiliiketoimintansa laajuuteen.



Kuva 25. Taksiliiketoiminnan laajuuden muutosaikomukset yrityksen kuljettajamäärän mukaan.

Taksiyrittäjyys 5 vuoden kuluttua ja lopettamisen syyt

Omaa tulevaisuutta taksiyrittäjänä on ollut vaikeaa arvioida. Yrittäjistä 23 % ei ole osannut sanoa, näkeekö olevansa taksiyrittäjä vielä 5 vuoden kuluttua. Niistä yrittäjistä, jotka ottivat kantaa ja jotka eivät olleet aiemmin vastanneet lopettavansa taksi-liiketoiminnan harjoittamista markkinoiden vapautumisen myötä, 52 % näkee itsensä yrittäjänä vielä 5 vuoden kuluttua ja 48 % ei näe. Markkinoiden vapautumisen tuntemistasoilla eikä asemapaikkatyyppien välillä ole tilastollisesti merkitsevää eroa.

Ennen vuotta 1956 syntyneistä yrittäjistä peräti 79 % ei näe itseään taksiyrittäjänä 5 vuoden kuluttua. Vuosina 1956–1969 syntyneiden yrittäjien keskuudessa vastaava osuus on 56 % ja vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneiden keskuudessa 21 %. Yrityksissä, joissa on yrittäjän lisäksi 3 kuljettajaa tai enemmän, 64 % yrittäjistä näkee itsensä yrittäjänä vielä 5 vuoden kuluttua, kun pienemmissä yrityksissä vastaava osuus on 47–50 %.

Markkinoiden vapautumiseen asennoituminen vaikuttaa paljon yrittäjien näkemyksiin omasta tulevaisuudesta taksiyrittäjänä. Markkinoiden vapautumista hyvänä asiana pitävistä 72 % näkee itsensä taksiyrittäjänä 5 vuoden kuluttua, kun neutraalisti suhtautuvien keskuudessa vastaava osuus on 62 % ja markkinoiden vapautumista huonona asiana pitävien keskuudessa 47 %.

Lopettamissyitä kysyttiin niiltä, jotka olivat aiemmin vastanneet lopettavansa taksi-liiketoiminnan harjoittamisen markkinoiden vapautumisen myötä sekä niiltä, jotka eivät nähneet itseään taksiyrittäjänä 5 vuoden kuluttua. Lopettamissyitä saattoi olla yksittäisellä yrittäjällä monia. Yleisin lopettamissyö oli eläkkeelle jääminen (43 %). Toiminnan kannattamattomuus oli syynä 37 %:lla ja toimialan muutos ja epävarmuus 33 %:lla. Muu syy lopettamiseen oli 6 %:lla ja 1 % ei osannut sanoa syytä lopettamiselle.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset kalustoon

Taksiyrittäjistä 74 % uskoo, ettei markkinoiden vapautumisella ole vaikutusta yrityksensä kaluston määrään. Yrittäjistä 10 % aikoo lisätä ja 16 % vähentää henkilöautojen määrää. Asemapaikkatyyppien välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa. Kaluston vähentämisaikheet ovat yhtä yleisiä yrityksen koosta riippumatta, mutta kaluston lisäämisaikheet korostuvat isoissa yrityksissä. Yrityksistä, joissa on yrittäjän itsensä lisäksi enemmän kuin kaksi kuljettajaa, 19 % aikoo lisätä henkilöautojen määrää, kun pienempien yritysten keskuudessa vastaava osuus on vain 7 %. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet yrittäjät ja nuoret, ennen vuotta 1970 syntyneet yrittäjät aikovat lisätä kalustoa lievästi muita yrittäjiä enemmän. Vastaavasti kaluston vähentämisaikheet ovat harvinaisempia muutokseen perehtyneiden ja nuorten yrittäjien keskuudessa.

Vain 4 % taksiyrittäjistä aikoo ottaa käyttöön neli- tai kolmipyöriä. Neli- tai kolmipyörien hankinnassa ei ole eroja asemapaikkakunnittain, yrityksen koon mukaan tai ikäryhmittäin. Markkinoiden vapautumisesta kuulleet aikovat hankkia neli- tai kolmipyöriä lievästi useammin kuin asiaa jonkin verran tuntevat tai siihen perehtyneet. Kalustoa lisäävistä 11 % aikoo hankkia neli- tai kolmipyöriä, kaluston määrää vähentävien ja samana pitävien keskuudessa vain 3 % aikoo hankkia niitä.

Suurin osa yrittäjistä aikoo joko pitää kaluston hintatason samana (51 %) tai hankkia aiempaa edullisempia autoja (46 %). Vain 2 % yrittäjistä aikoo hankkia aiempaa kal-

liimpia autoja. Asemapaikkatyyppejen eikä markkinoiden vapautumisen tuntemistas-
teiden välillä ole tilastollisesti merkitsevää eroa kaluston hintatason muutoksessa.
Nuoret, vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneet yrittäjät sekä useamman kuin yhden
henkilön yritykset aikovat hankkia aiempaa edullisempia autoja lievästi enemmän
kuin vanhemmat yrittäjät ja yhden henkilön yritykset. Myös aikomukset kaluston li-
säämisestä, vähentämisestä tai pitämisestä ennallaan vaikuttavat kaluston hintatason
muutokseen: kalustoa lisäävät aikovat hankkia hieman muita enemmän aiempaa kal-
liimpia autoja ja kalustoa vähentävät aikovat hankkia muita enemmän aiempaa edul-
lisempia autoja.

Tällä hetkellä 65 % taksiyrittäjistä ei omista esteetöntä taksia tai invataksia. Näistä
yrittäjistä 4 % aikoo hankkia niitä parin vuoden sisällä. Jakaumassa ei ole tilastolli-
sesti merkitseviä eroja eri vastaajaryhmien välillä.

Esteettömän taksin tai invataksien omistavista yrittäjistä 69 % aikoo pitää niiden mää-
rän samana, 11 % aikoo hankkia niitä lisää, 11 % aikoo vähentää niiden määrää ja
8 % aikoo luopua niistä kokonaan. Isot yritykset aikovat lisätä esteettömien taksien
ja invataksien määrää selvästi enemmän kuin pienet yritykset. Lisäksi vuonna 1970
tai myöhemmin syntyneet yrittäjät aikovat hankkia esteetöntä kalustoa useammin
(18 %) kuin vanhemmat yrittäjät (8–9 %).

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset hinnoitteluun

Tulevan hinnoittelumallin arviointi ei ole helppoa: taksiyrittäjistä 24 % ei osaa sa-
noa, mikä heidän pääasiallinen hinnoittelumallinsa on vuonna 2019. Kantaa otta-
neista yrittäjistä 63 % arvioi, että yrityksen pääasiallinen hinnoittelumalli vuonna
2019 on kilometripohjainen (euroa per kilometri), 25 % uskoo mallin olevan sopi-
mukseen perustuva, 8 % uskoo hinnoittelun perustuvan kiinteään hintaan (esimer-
kiksi rautatieasemalta lentoasemalle X euroa) ja 4 % uskoo hinnoittelevansa aikape-
rusteisesti (euroa per minuutti). Pääasiallisen hinnoittelumallin valinnassa ei ole ti-
lastollisesti merkitseviä eroja asemapaikkatyyppejen, ikäryhmien tai yrityskokojen
välillä.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 67 % arvioi pääasialliseksi hinnoittelu-
malliksi kilometripohjaisen hinnoittelun ja 21 % sopimushinnan. Muutosta jonkin
verran tuntevista 60 % uskoo hinnoittelevansa kilometripohjaisesti ja 28 % sopimuk-
seen perustuen. Asiasta juuri mitään tietämättömistä 54 % uskoo hinnoittelevansa
kilometripohjaisesti ja 34 % sopimukseen perustuen.

Taksiyrittäjistä 69 % aikoo ottaa käyttöön dynaamisen hinnoittelun, jossa hinta vaih-
telee esimerkiksi kellonajan ja viikonpäivän mukaan. Dynaamisen hinnoittelun suo-
siossa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja asemapaikkatyypeittäin. Dynaamisen
hinnoittelun suosio on pienempi yhden henkilön yrityksissä (61 %) kuin muissa yri-
tyksissä (68–75 %), joista suuret yritykset suosivat dynaamista hinnoittelua eniten.
Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet suosivat dynaamista hinnoittelua enem-
män (74 %) kuin asiaa jonkin verran tuntevat (63 %) ja asiasta kuulleet (64 %). Dy-
naamista hinnoittelua suositaan sitä enemmän, mitä nuorempi yrittäjä on.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yrittäjän toimiin

Taksiyrittäjistä 53 % sanoo, ettei markkinoiden vapautuminen vaikuta heidän taksi-
liiketoiminnan laajuuteen. Taksiyrittäjistä 25 % aikoo lopettaa, 14 % aikoo supistaa
ja 8 % aikoo laajentaa toimintaa. Taksiliiketoiminnan laajentamisaikkeitä painottuvat
vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneisiin yrittäjiin ja lopettamisaikkeitä ennen vuotta

1956 syntyneisiin yrittäjiin. Isoissa yrityksissä on pieniä enemmän toiminnan laajentamisaikkeitä ja vähemmän lopettamisaikkeitä.

Yrittäjistä 23 % ei osannut sanoa, näkeekö olevansa taksiyrittäjä vielä 5 vuoden kuluttua. Niistä yrittäjistä, jotka ottivat kantaa ja jotka eivät olleet aiemmin vastanneet lopettavansa taksiliiketoiminnan harjoittamista markkinoiden vapautumisen myötä, noin puolet näkee itsensä yrittäjänä vielä 5 vuoden kuluttua. Valtaosa (79 %) ennen vuotta 1956 syntyneistä yrittäjistä ei näe itseään taksiyrittäjänä 5 vuoden kuluttua. Ero nuorempiin yrittäjiin on suuri. Suurten yritysten taksiyrittäjät ja markkinoiden vapautumista hyvänä asiana pitävät taksiyrittäjät näkevät itsensä useammin taksiyrittäjänä 5 vuoden kuluttua kuin pienten yritysten taksiyrittäjät ja muutosta huonona asiana pitävät yrittäjät. Yleisin lopettamissyynä on eläkkeelle jääminen. Toiminnan kannattamattomuus sekä toimialan muutos ja epävarmuus ovat myös hyvin yleisiä syitä lopettamiseen.

Liiketoiminnan laajentamisaikkeiden painottuminen nuoriin yrittäjiin johtunee siitä, että nuoret ovat vasta tulleet alalle ja haluavat jatkaa alalla. Muutos nähdään nuorten yrittäjien keskuudessa mahdollisuutena ja sitä halutaan hyödyntää. Laajentamisaikkeiden painottuminen suuriin yrityksiin johtunee siitä, että suurissa yrityksissä on laajentamishaluja ja siihen on resursseja, toisin kuin pienillä yrityksillä.

Taksiyrittäjistä 74 % uskoo, ettei markkinoiden vapautumisella ole vaikutusta yrityksensä kaluston määrään. Yrittäjistä 10 % aikoo lisätä ja 16 % aikoo vähentää kalustoa. Yritykset, joissa on yrittäjän lisäksi kuljettajia 3 tai enemmän, aikovat lisätä kalustoa muita yrityksiä enemmän. Liiketoiminnan laajentamisaikkeitä painottuvat suuriin yrityksiin, joten on luonnollista, että kaluston lisääminenkin korostuu niillä.

Suurin osa yrittäjistä aikoo joko pitää kaluston hintatason samana (51 %) tai hankkia aiempaa edullisempia autoja (46 %). Vain 2 % yrittäjistä aikoo hankkia aiempaa kalliimpia autoja. Kalustoa lisäävät yrittäjät aikovat hankkia aiempaa kalliimpia autoja hieman muita yrittäjiä useammin, ja kalustoa vähentävät aikovat hankkia muita useammin aiempaa halvempia autoja.

Halvempia autoja hankkivat yritykset pyrkivät todennäköisesti karsimaan operointikustannuksiaan, jotta ne pärjäisivät kovemmassa kilpailutilanteessa. Kalustoa lisäävät yritykset hankkivat muita useammin aiempaa kalliimpia autoja, koska ne tähtäävät palvelemaan myös erityisiä kohderyhmiä.

Tällä hetkellä 65 % taksiyrittäjistä ei omista esteetöntä taksia tai invataksia. Näistä yrittäjistä 4 % aikoo hankkia niitä parin vuoden sisällä. Jakaumassa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja eri vastaajaryhmien välillä. Esteettömän taksin tai invataksin omistavista yrittäjistä 69 % aikoo pitää niiden määrän samana, 11 % aikoo hankkia niitä lisää, 11 % aikoo vähentää ja 8 % aikoo luopua niistä kokonaan. Isot yritykset aikovat hankkia lisää esteetöntä kalustoa useammin kuin pienet yritykset.

Niiden yritysten, joilla ei vielä ole esteetöntä kalustoa, vähäinen halukkuus hankkia esteetöntä kalustoa jatkossa liittyy siihen, etteivät ne ole olleet aiemmin esteettömien kyytien markkinoilla, ja kyseiset markkinat koetaan kapeina. Toisaalta nykyään esteetöntä kalustoa omistavien yritysten halukkuus pitää esteettömän kaluston määrä samana tai lisätä sitä liittyy siihen, että esteettömät kuljetukset ovat monelle yritykselle iso osa liiketoimintaa, josta ei haluta luopua.

Taksiryttäjistä 24 % ei osaa sanoa, mikä heidän pääasiallinen hinnoittelumallinsa on vuonna 2019. Kantaa ottaneista taksiryttäjistä 63 % arvioi, että yrityksen pääasiallinen hinnoittelumalli vuonna 2019 on kilometripohjainen (euroa per kilometri), 25 % uskoo hinnoittelumallin olevan sopimukseen perustuva, 8 % uskoo hinnoittelun perustuvan kiinteään hintaan (esimerkiksi rautatieasemalta lentoasemalle X euroa) ja 4 % uskoo hinnoittelevansa aikaperusteisesti (euroa per minuutti). Kilometripohjaisen hinnoittelun suosio on sitä suurempi ja sopimukseen perustuvan hinnoittelun suosio sitä pienempi, mitä paremmin markkinoiden vapautumiseen on perehdytty.

Tulevan hinnoittelumallin arviointi voi olla hankalaa, koska tulevaisuus koetaan epävarmana ja uudesta tilanteesta ei ole vielä kokemuksia. Kilometripohjaisen hinnoittelumallin suosio kantaa ottaneiden ryttäjien keskuudessa perustuu todennäköisesti siihen, että se on toiminut tähänkin asti, liiketoiminta on helpompaa sovittaa uuteen tilanteeseen, kun kaikki asiat eivät muutu kerralla ja asiakkaat ovat tottuneet hinnoittelumalliin.

Dynaamisen hinnoittelun aikoo ottaa käyttöön 69 % taksiryttäjistä. Dynaaminen hinnoittelu on suositumpaa isojen yritysten keskuudessa. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet suosivat dynaamista hinnoittelua enemmän kuin asiaa jonkin verran tuntevat ja asiasta kuulleet.

Dynaamisen hinnoittelun suosio perustunee tarpeeseen sovittaa liiketoiminta vallitsevaan kysyntään ja tarjontaan. Dynaamisen hinnoittelun suurempi suosio suurten yritysten keskuudessa liittyy siihen, että suurilla yrityksillä on enemmän resursseja muuttaa toimintatapojaan ja niiden toiminnassa on enemmän optimoitavaa kuin pienillä yrityksillä. Dynaamisen hinnoittelun suurempi suosio markkinoiden vapautumiseen perehtyneiden ryttäjien keskuudessa liittyy siihen, että he ovat muodostaneet selkeämmän kuvan tulevaisuudesta ja he tietävät, mitä muutos mahdollistaa hinnoittelun saralla.

4.4 Taksin kuljettajat

4.4.1 *Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen*

Markkinoiden vapautumisen tunnettuus

Taksinkuljettajista 30 % on perehtynyt hyvin markkinoiden vapautumiseen, 55 % tuntee asiaa jonkin verran, 15 % on kuullut siitä ja vajaa 1 % ei ole kuullutkaan asiasta. Asiasta kokonaan kuulemattomat on jätetty harvinaisuutensa vuoksi ryhmävertailuista kokonaan pois. Markkinoiden vapautumisen tuntemisessa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja ikäryhmien välillä. Taksia täysipäiväisesti ajavat kuljettajat tuntevat muutoksen parhaiten ja satunnaisesti ajavat huonoiten.

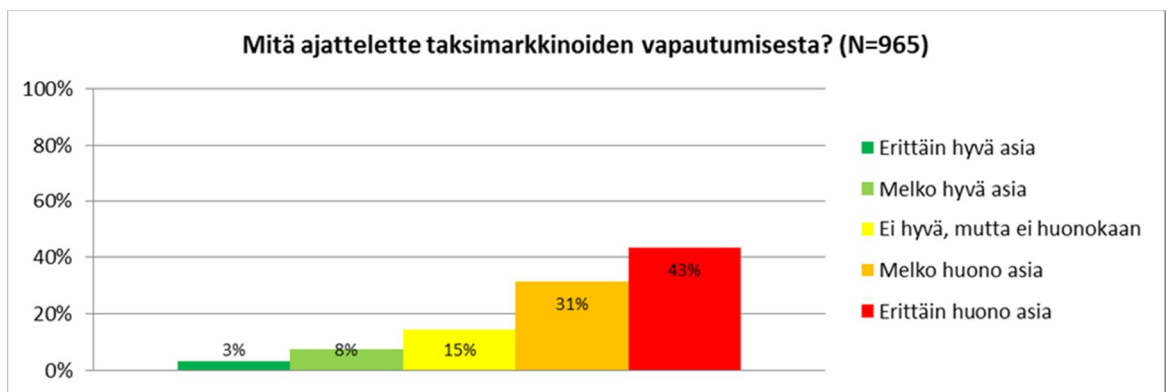
Isoissa kaupungeissa markkinoiden vapautuminen tunnetaan hieman paremmin kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Pääkaupunkiseudulla asiaan on perehtynyt 43 %, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa 33 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 24 % ja muissa kunnissa 26 %.

Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Suurin osa (74 %) taksinkuljettajista pitää markkinoiden vapautumista melko huonona tai erittäin huonona asiana (kuva 26). Vain 11 % taksinkuljettajista pitää vapautumista hyvänä asiana. Kuntatyyppien tai kuljettajien ajomäärien välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja suhtautumisessa markkinoiden vapautumiseen. Alle 36-

vuotiaat taksinkuljettajat suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen positiivisemmin kuin vanhemmat kuljettajat. Nuoristakin suurin osa pitää vapautumista kuitenkin huonona asiana.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet taksinkuljettajat pitävät markkinoiden vapautumista erittäin huonona asiana selvästi muita kuljettajia useammin. Asiaan perehtyneistä kuljettajista 56 % pitää vapautumista erittäin huonona asiana, kun muista kuljettajista vain 38 % on tätä mieltä. Toisaalta myös positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on lievästi yleisempää markkinoiden vapautumiseen perehtyneiden keskuudessa (13 %) kuin asiaa vain jonkin verran tuntevien (11 %) tai asiasta kuulleiden (6 %) keskuudessa.



Kuva 26. Taksinkuljettajien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen tunnettuudesta ja suhtautumisesta siihen

Taksinkuljettajista 30 % on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen, 55 % tuntee asiaa jonkin verran, 15 % on kuullut siitä ja vajaa 1 % ei ole kuullutkaan asiasta. Suurissa kaupungeissa markkinoiden vapautumiseen on perehdytty paremmin kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa.

Taksinkuljettajista 74 % pitää markkinoiden vapautumista huonona asiana, 15 % suhtautuu siihen neutraalisti ja 11 % pitää sitä hyvänä asiana. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet taksinkuljettajat pitävät markkinoiden vapautumista erittäin huonona asiana selvästi muita kuljettajia useammin. Toisaalta myös positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on sitä yleisempää, mitä paremmin markkinoiden vapautumiseen on perehdytty.

Tulokset taksinkuljettajien perehtymisestä ja asennoitumisesta markkinoiden vapautumiseen ovat samansuuntaisia kuin taksiyrittäjillä. Syyt tuloksiin ovat todennäköisesti samoja kuin edellä on pohdittu taksiyrittäjien osalta.

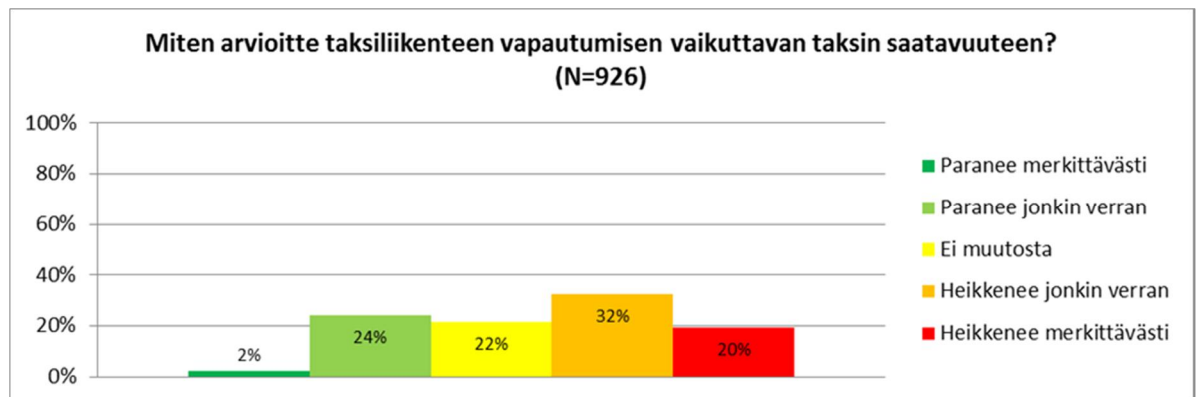
Taksinkuljettajien lievästi heikompi perehtyminen markkinoiden vapautumiseen taksiyrittäjiin verrattuna liittyy siihen, ettei taksinkuljettajilla ole samanlaista tarvetta perehtyä aiheeseen. Yrittäjille oma yritys on kaikki kaikessa, mutta taksinkuljettajalle kyseessä on ”vain” työ. On myös huomioitavaa, että valtaosa (67 %) haastatelluista taksinkuljettajista ei työskentele ammatissa täysipäiväisesti. Taksinkuljettajien hieman positiivisempi asennoituminen markkinoiden vapautumiseen selittyy osin

sillä, että jotkut kuljettajat haluavat perustaa itse yrityksen, jolloin muutos nähdään hyvänä asiana.

4.4.2 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin saatavuuteen, hintatasoon, taksiliikenteen turvallisuuteen ja määrään

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin saatavuuteen

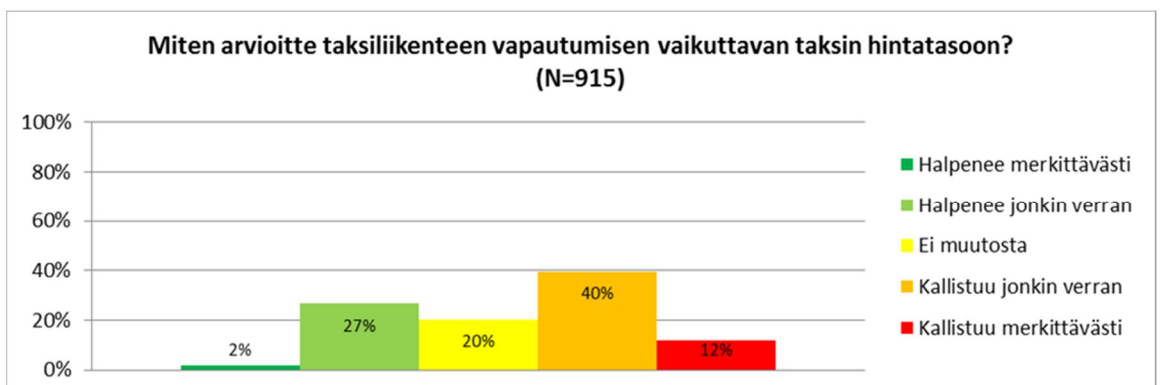
Taksinkuljettajien arviot markkinoiden vaikutuksesta taksin saatavuuteen vaihtelevat jonkin verran, mutta tyypillisin näkemys on, että taksin saatavuus heikkenee ainakin jonkin verran markkinoiden vapautumisen myötä (kuva 27). Taksin saatavuuden muutoksen arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja kuljettajien ajomäärien tai markkinoiden vapautumisen tuntemisen mukaan. Taksin saatavuuden paranemiseen uskotaan enemmän pääkaupunkiseudulla (41 %) kuin muualla Suomessa (20–26 %). Alle 36-vuotiaat kuljettajat uskovat muita kuljettajia enemmän taksin saatavuuden paranemiseen ja vähemmän sen heikkenemiseen.



Kuva 27. Taksinkuljettajien arviot taksin saatavuuden muutoksesta.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin hintatasoon

Taksinkuljettajien arviot taksin hintatason muutoksesta vaihtelevat jonkin verran, mutta yli puolet kuljettajista uskoo, että taksin hintataso tulee kallistumaan markkinoiden vapautumisen myötä (kuva 28).



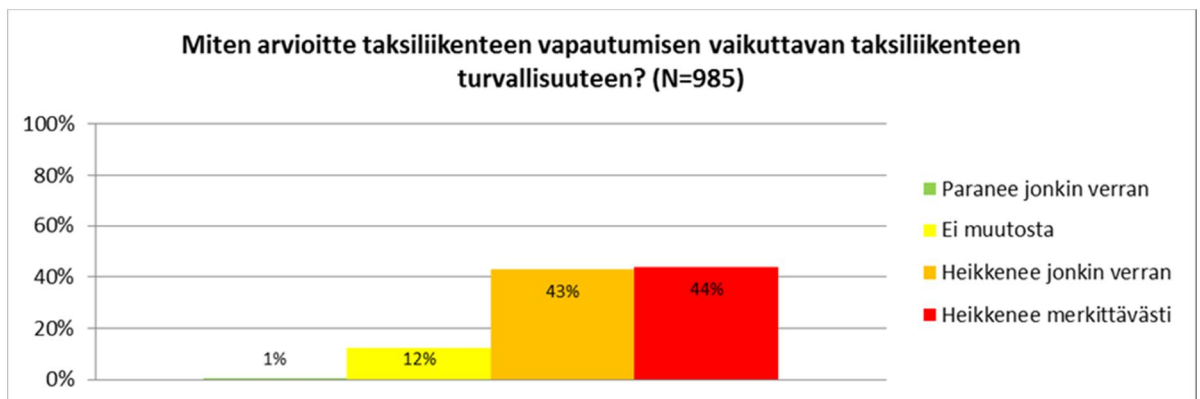
Kuva 28. Taksinkuljettajien arviot taksin hintatason muutoksesta.

Taksin hintatason kallistumiseen uskotaan enemmän pääkaupunkiseudulla (65 %) kuin muualla Suomessa (47–51 %). Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet uskovat taksin hintatason kallistumiseen enemmän (58 %) kuin muut taksinkuljettajat (48–50 %). Alle 36-vuotiaat kuljettajat uskovat eniten hintatason alentumiseen, kun taas yli 55-vuotiaat uskovat siihen vähiten. 36–55-vuotiaat kuljettajat uskovat eniten hintatason kallistumiseen. Taksin hintatason kallistumiseen uskotaan sitä enemmän, mitä useammin taksia ajetaan.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksiliikenteen turvallisuuteen

Valtaosa (87 %) taksinkuljettajista uskoo, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikkenemään markkinoiden vapautumisen myötä (kuva 29). Vain 1 % kuljettajista uskoo, että turvallisuus tulee paranemaan jonkin verran. Yksikään taksinkuljettaja ei usko siihen, että taksiliikenteen turvallisuus tulisi paranemaan merkittävästi.

Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja kuntatyyppien eikä markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen välillä. Yli 35-vuotiaat taksinkuljettajat uskovat taksiliikenteen turvallisuuden heikkenemiseen enemmän (89 %) kuin nuoret, alle 36-vuotiaat kuljettajat (78 %). Turvallisuuden muutoksen arviointi eroaa hieman myös kuljettajan ajomäärän mukaan: täysipäiväisesti taksia ajavista 91 % uskoo taksiliikenteen turvallisuuden heikkenevän, osa-aikaisesti ajavista tähän uskoo 82 % ja satunnaisesti ajavista 86 %.



Kuva 29. Taksinkuljettajien arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksiliikenteen määrään

Taksinkuljettajista 48 % uskoo, että taksiliikenteen määrä tulee lisääntymään, 36 % uskoo, ettei määrässä tapahdu muutosta ja 17 % uskoo määrän vähenevän. Taksiliikenteen määrän muutoksen arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja ikäryhmien eikä kuljettajien ajomäärien välillä. Taksiliikenteen määrän lisääntymiseen uskotaan pääkaupunkiseudulla enemmän (60 %) kuin muualla Suomessa (43–48 %) ja markkinoiden vapautumiseen perehtyneiden ja asiaa jonkin verran tuntevien keskuudessa enemmän (49–50 %) kuin asiasta kuulleiden keskuudessa (40 %).

Yhteenvedo ja pohdinta taksin saatavuuden, hintatason, turvallisuuden ja taksiliikenteen määrän muutosten arvioinnista

Taksinkuljettajien arviot markkinoiden vaikutuksesta taksin saatavuuteen vaihtelevat jonkin verran: saatavuuden paranemiseen uskoo 26 %, saatavuuden heikkenemiseen 52 % ja 22 % siihen, ettei saatavuudessa tapahdu muutosta. Taksin saatavuuden paranemiseen uskotaan isoissa kaupungeissa enemmän kuin muissa kunnissa. Pääkaupunkiseutu on ainoa kuntatyyppi, jossa saatavuuden paranemiseen uskotaan enemmän kuin sen heikkenemiseen.

Taksinkuljettajien arviot taksin hintatason muutoksesta vaihtelevat, mutta yleisin näkemys on, että taksin hintataso tulee kallistumaan markkinoiden vapautumisen myötä. Hintatason kallistumiseen uskoo 52 % kuljettajista, 29 % uskoo hintatason halpenevan ja 20 % uskoo siihen, ettei hintatasossa tule tapahtumaan muutosta. Pääkaupunkiseudulla uskotaan muita kuntatyppejä enemmän taksin hintatason kallistumiseen. Hintatason halpenemiseen uskotaan eniten alle 50 000 asukkaan kaupungeissa ja kunnissa. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet uskovat taksin hintatason kallistumiseen muita taksinkuljettajia enemmän. Vastaavasti muutokseen perehtyneet uskovat taksin hintatason halpenemiseen muita kuljettajia harvemmin.

Taksiliikenteen turvallisuuden heikkenemiseen uskoo 87 % taksinkuljettajista. 12 % kuljettajista uskoo, ettei turvallisuudessa tapahdu muutosta ja vain 1 % uskoo, että turvallisuus paranee jonkin verran. Yksikään kuljettaja ei usko siihen, että turvallisuus paranisi merkittävästi.

Taksinkuljettajista 48 % uskoo, että taksiliikenteen määrä tulee lisääntymään, 36 % uskoo, ettei määrässä tapahdu muutosta ja 17 % uskoo määrän vähentyvän. Taksiliikenteen määrän lisääntymiseen uskotaan sitä enemmän, mitä suuremmassa kunnassa taksia ajetaan. Taksiliikenteen määrän lisääntymiseen uskotaan markkinoiden vapautumiseen perehtyneiden ja asiaa jonkin verran tuntevien parissa hieman enemmän kuin asiasta kuulleiden parissa.

Taksinkuljettajien arviot hinnan, saatavuuden, turvallisuuden ja taksiliikenteen määrän muutoksista ovat samansuuntaisia ja syyt tuloksiin ovat todennäköisesti samoja kuin edellä on pohdittu taksiyrittäjien osalta. Tulokset ovat kuitenkin hieman maltillisempia kuin taksiyrittäjillä, mikä voi johtua kuljettajien suppeammasta liiketoimintatietämyksestä, heikommasta perehtymisestä ja positiivisemmasta asennoitumisesta muutokseen.

4.4.3 *Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen*

Markkinoiden vapautumisen hyöty pienille taksiyrittäjille

Taksinkuljettajista 65 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan. Pääkaupunkiseudun yrittäjistä jopa 74 % uskoo, etteivät pienet taksiyrittäjät hyödy markkinoiden vapautumisesta lainkaan, kun muualla vastaava osuus on 61–65 %. Eniten pienten yrittäjien jonkin asteiseen hyötymiseen uskotaan kaupunkiseutuihin kuulumattomissa kunnissa. Yli 35-vuotiaat ja taksia täysipäiväisesti ajavat kuljettajat uskovat nuorempia ja satunnaisesti ajavia yleisemmin siihen, että pienet taksiyrittäjät eivät hyödy muutoksesta. Kuljettajat uskovat pienten taksiyrittäjien hyötymiseen sitä vähemmän, mitä paremmin he ovat perehtyneet markkinoiden vapautumiseen. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 72 %,

asiaa jonkin verran tuntevista 64 % ja asiasta kuulleista 59 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiryttäjiä ollenkaan.

Markkinoiden vapautumisen hyöty suurille taksiryttäjiä

Suurin osa (69 %) taksinkuljettajista uskoo, että suuret taksiryttäjä hyötyvät markkinoiden vapautumisesta jonkin verran tai erittäin paljon. Arvioissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja ikäryhmien eikä kuntatyyppien välillä. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä kuljettajista 74 % uskoo suurten taksiryttäjiä hyötyvän vapautumisesta jonkin verran tai erittäin paljon, kun asiaa jonkin verran tuntevista 68 % ja asiasta vain kuulleista 63 % uskoo tähän. Lisäksi suurten taksiryttäjiä hyötymiseen uskotaan taksinkuljettajien keskuudessa sitä enemmän, mitä enemmän taksia ajetaan.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yhdistymiseen ja yhteistoimintaan

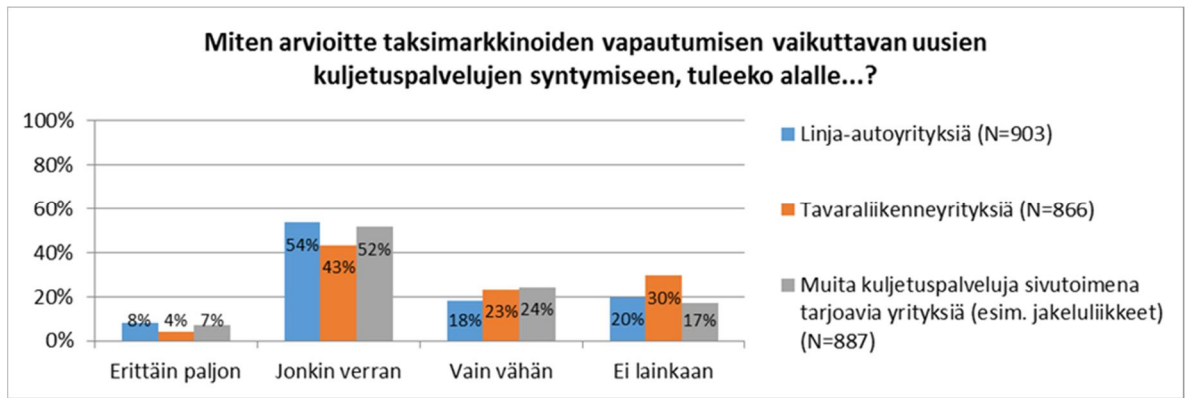
Taksinkuljettajien näkemykset markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yhdistymiseen ja yhteistoimintaan jakautuvat. Kuljettajista 41 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa lainkaan, 40 % uskoo, että vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon. Kuljettajista 19 % uskoo, että vapautumisen vaikutus on vähäinen. Arvioissa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa ikäryhmien välillä.

Pääkaupunkiseudun taksinkuljettajat uskovat eniten siihen, että markkinoiden vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon (53 %), yli 50 000 asukkaan kaupungeissa tähän uskotaan vähiten (33 %). Alle 50 000 asukkaan kaupungeissa ja kunnissa vastaava osuus on 39 %.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä kuljettajista 47 % uskoo siihen, että muutos tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon, kun taas asiaa jonkin verran tuntevista tähän uskoo 37 % ja asiasta kuulleista 34 %. Arvioissa on eroja myös kuljettajan ajomäärän mukaan: satunnaisesti taksia ajavat uskovat muita vähemmän siihen, että markkinoiden vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa.

Linja-auto-, tavaraliikenne- ja muita kuljetuspalveluita tarjoavien yritysten tulo alalle

Yli puolet taksinkuljettajista uskoo, että markkinoiden vapautuminen tuo alalle ainakin jonkin verran linja-autoyrityksiä ja muita kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavia yrityksiä (kuva 30). Lähes puolet uskoo myös tavaraliikenneyritysten tuloon samassa mittakaavassa.



Kuva 30. Taksinkuljettajien arviot uusien yrittäjien alalle tulosta.

Linja-autoyritysten alalle tulon arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja kuntatyyppien välillä. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 73 % uskoo, että linja-autoyrityksiä tulee alalle vähintään jonkin verran, kun asiaa jonkin verran tuntevien keskuudessa vastaava osuus on 59 % ja asiasta kuulleiden keskuudessa 52 %. Myös ikäryhmien välillä ja ajomääräryhmien välillä on tilastollisesti merkitseviä eroja linja-autoyritysten alalle tulon arvioinnissa.

Tavaraliikenneyritysten alalle tulon arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja ikäryhmien välillä. Isoissa kaupungeissa ja varsinkin pääkaupunkiseudulla tavaraliikenneyritysten alalle tuloon uskotaan enemmän kuin muualla. Pääkaupunkiseudulla kuljettajista 60 % uskoo, että tavaraliikenneyrityksiä tulee alalle vähintään jonkin verran, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa tähän uskoo 50 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 41 % ja kunnissa 44 %.

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä taksinkuljettajista 55 % uskoo, että tavaraliikenneyrityksiä tulee alalle jonkin verran tai erittäin paljon, kun asiaa jonkin verran tuntevista 47 % ja asiasta kuulleista vain 34 % uskoo samaan. Täysipäiväisesti taksia ajavat uskovat tavaraliikenneyritysten alalle tuloon enemmän kuin osa-aikaisesti tai satunnaisesti taksia ajavat.

Muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tulon arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa ikäryhmien eikä kuljettajien ajomäärien välillä. Kuntatyyppittäinkin arviot ovat melko samanlaisia. Pääkaupunkiseudulla muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tuloon uskotaan hieman enemmän (68 % sanoo, että vähintään jonkin verran) kuin muualla Suomessa osuus on kuntatyyppistä riippuen 54–59 %.

Muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tuloon uskotaan taksinkuljettajien keskuudessa sitä enemmän, mitä paremmin markkinoiden vapautuminen tunnetaan. Asiaan perehtyneistä 66 % uskoo, että muita yrityksiä tulee jonkin verran tai erittäin paljon, kun asiaa jonkin verran tuntevista samaan uskoo 57 % ja asiasta kuulleista 48 %.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen arvioiduista vaikutuksista toimialarakenteeseen

Taksinkuljettajista 65 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiryttäjiä lainkaan. Kuljettajista 17 % uskoo, että vapautumisen hyödyttää pieniä yrittäjiä vain vähän, 13 % uskoo vapautumisen hyödyttävän jonkin verran ja 4 %

erittäin paljon. Pääkaupunkiseudulla uskotaan vielä muitakin kuntia vähemmän pienten taksiryttäjien hyötymiseen. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet kuljettajat uskovat muita kuljettajia vähemmän pienten ryttäjien hyötymiseen.

Taksinkuljettajista 27 % uskoo, että isot taksiryttäjät hyötyvät markkinoiden vapautumisesta erittäin paljon. Kuljettajista 42 % uskoo isojen ryttäjien hyötävän jonkin verran, 12 % vain vähän ja 19 % ei lainkaan. Taksinkuljettajat uskovat suurten yritysten hyötymiseen sitä enemmän, mitä paremmin he ovat perehtyneet markkinoiden vapautumiseen.

Kuljettajista 41 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa lainkaan, 40 % uskoo, että vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon. Kuljettajista 19 % uskoo, että vapautumisen vaikutus on vähäinen. Pääkaupunkiseudun kuljettajat uskovat eniten markkinoiden vapautumisen tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa tähän uskotaan vähiten. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet uskovat tukemiseen enemmän kuin muut kuljettajat.

Yli puolet taksinkuljettajista uskoo, että markkinoiden vapautuminen tuo alalle ainakin jonkin verran linja-autoryttäjiä ja muita kuljetuspalveluita tarjoavia ryttäjiä ja lähes puolet uskoo myös tavaraliikenneyritysten tuloon. Tavaraliikenneyritysten ja muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tuloon uskotaan pääkaupunki-seudulla enemmän kuin muualla. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet kuljettajat uskovat erilaisten yritysten alalle tuloon enemmän kuin muut kuljettajat.

Taksinkuljettajien arviot toimialarakenteen muutoksesta ovat hyvin samansuuntaisia kuin taksiryttäjillä. Syyt tuloksiin ovat todennäköisesti samoja kuin edellä on pohdittu taksiryttäjien osalta.

4.4.4 *Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksinkuljettajaan*

Taksinkuljettajana työskentely 2 vuoden kuluttua

Taksinkuljettajista 22 % ei osaa sanoa, aikooko ajaa taksia kahden vuoden kuluttua. Kantaa ottaneista kuljettajista 59 % aikoo jatkaa taksinkuljettajana ja 41 % aikoo lopettaa. Lopettamisaikaisissa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen välillä. Ikäryhmistä 36–55-vuotiaista 66 % aikoo jatkaa taksinkuljettajana, 18–35-vuotiaiden keskuudessa vastaava osuus on 56 % ja yli 55-vuotiaiden keskuudessa 55 %.

Pääkaupunkiseudulla vain 44 % aikoo jatkaa taksinkuljettajana, kun muualla Suomessa vastaava osuus on 58–67 %. Täysipäiväisesti taksia ajavista 69 % aikoo jatkaa ammatissaan, osa-aikaisesti ja satunnaisesti taksia ajavista 55 % aikoo olla taksinkuljettajana vielä 2 vuoden kuluttua. Markkinoiden vapautumista hyvänä asiana pitävät aikovat jatkaa taksinkuljettajana muita useammin: heistä 73 % aikoo jatkaa, kun neutraalisti asennoituvien keskuudessa jatkajia on 63 % ja markkinoiden vapautumista huonona asiana pitävien keskuudessa 55 %.

Yksittäinen taksinkuljettaja saattoi ilmoittaa useita syitä siihen, miksei aio olla taksinkuljettajana enää 2 vuoden kuluttua. Yleisimmät syyt taksinkuljettajana työskentelyn lopettamiseen olivat toimeentulon epävarmuus tai taksiautoilusta saatava riittämätön toimeentulo (38 %) ja eläkkeelle jääminen (31 %). Kuljettajista 25 % aikoi vaihtaa toiseen ammattiin.

Kiinnostus oman taksiyrityksen perustamiseen

Taksinkuljettajista 8 % ei osaa sanoa, onko kiinnostunut perustamaan omaa yritystä markkinoiden vapautumisen myötä. Kantaa ottaneista kuljettajista 12 % on kiinnostunut ja 88 % ei ole kiinnostuneita oman yrityksen perustamisesta. Yli 55-vuotiaat kuljettajat ovat vähiten kiinnostuneita oman taksiyrityksen perustamisesta (8 %), kun taas 36–55-vuotiaiden kuljettajien keskuudessa kiinnostus on suurinta (17 %). Alle 36-vuotiaista kuljettajista 14 % on kiinnostunut oman taksiyrityksen perustamisesta. Taksinkuljettajien kiinnostus yrityksen perustamiseen ei eroa tilastollisesti merkitsevästi eri asemapaikkakuntatyyppien välillä.

Täysipäiväisesti taksia ajavat ovat muita kuljettajia kiinnostuneempia perustamaan oman taksiyrityksen. Täysipäiväisesti ajavista 19 % on kiinnostunut yrityksen perustamisesta, osa-aikaisesti ajavista 8 % ja satunnaisesti ajavista 9 % on kiinnostuneita. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 16 % on kiinnostunut oman yrityksen perustamisesta.

Markkinoiden vapautumiseen positiivisesti asennoituvat kuljettajat ovat muita kuljettajia kiinnostuneempia perustamaan oman taksiyrityksen. Markkinoiden vapautumista melko tai erittäin hyvänä asiana pitävistä kuljettajista 43 % on kiinnostunut perustamaan oman taksiyrityksen, kun taas markkinoiden vapautumista melko tai erittäin huonona asiana pitävistä kiinnostuneita on vain 7 %.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen vaikutuksista taksinkuljettajaan

Kantaa ottaneista kuljettajista 59 % aikoo jatkaa taksinkuljettajana ja 41 % aikoo lopettaa. Yli 55-vuotiaat kuljettajat aikovat lopettaa nuorempia kuljettajia useammin. Pääkaupunkiseudun kuljettajista merkittävästi suurempi osa aikoo lopettaa kuin muualla Suomessa. Markkinoiden vapautumista hyvänä asiana pitävät aikovat jatkaa taksinkuljettajana muita useammin. Yleisimmät syyt taksinkuljettajana työskentelyn lopettamiseen olivat toimeentulon epävarmuus tai taksiautoilusta saatava riittämätön toimeentulo ja eläkkeelle jääminen.

Kantaa ottaneista kuljettajista 12 % on kiinnostunut perustamaan oman taksiyrityksen markkinoiden vapautumisen myötä. Ikäryhmissä kiinnostus on suurinta 36–55-vuotiaiden kuljettajien keskuudessa. Yrittäjyys kiinnostaa useammin markkinoiden vapautumiseen hyvin perehtyneiden ja markkinoiden vapautumiseen positiivisesti suhtautuvien keskuudessa kuin muiden kuljettajien keskuudessa.

Lopettamisaikoiden yleisyys pääkaupunkiseudulla liittyy siihen, että pääkaupunkiseudulla kuljettajat odottavat kilpailun kiristyvän eniten, jolloin toimeentulon epävarmuus tai taksiautoilusta saatava riittämätön toimeentulo korostuu. Ikäryhmistä 36–55-vuotiaiden suurin kiinnostus yrittäjyyttä kohtaan selittyy sillä, että he ovat olleet alalla jo jonkin aikaa, he haluavat jatkaa alalla ja aika on kypsä yrityksen perustamiselle. Yrittäjyysinnostuksen sekä markkinoiden vapautumiseen perehtyneisyyden ja siihen asennoitumisen välillä lienee yhteys molempiin suuntiin: markkinoiden vapautumiseen on perehdytty ja huomattu, että yrittäjyys on mahdollista, mutta toisaalta yrittäjyysinnostuksen vuoksi tulevaan muutokseen on haluttu perehtyä ja siihen asennoidutaan positiivisesti.

4.5 Linja-autoliikenteen yrittäjät

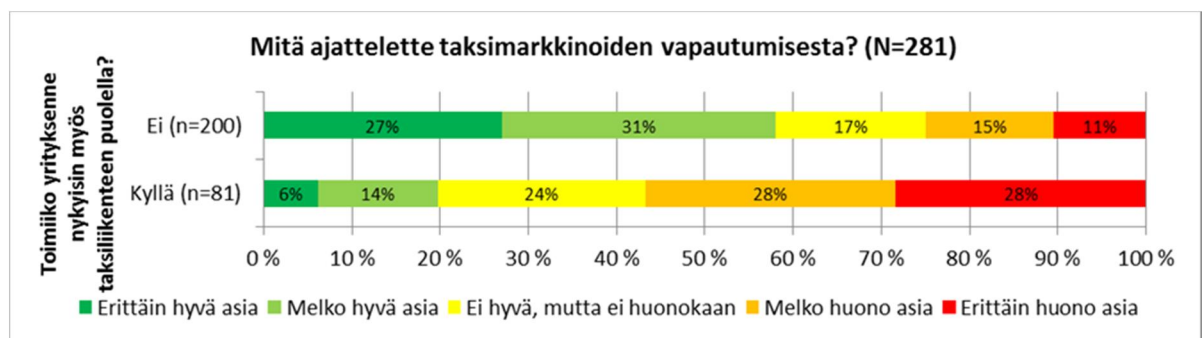
4.5.1 Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen

Markkinoiden vapautumisen tunnettuus

Linja-autoyrittäjistä 32 % on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen hyvin, 54 % tuntee asiaa jonkin verran ja 13 % on kuullut siitä, muttei tunne asiaa tai tiedä siitä juuri mitään. Linja-autoyrittäjät, joiden yritys toimii nykyisin myös taksiliikenteessä, ovat perehtyneet markkinoiden vapautumiseen paremmin kuin muut yrittäjät. Taksiliikenteessä toimivista yrittäjistä 47 % on perehtynyt asiaan, 46 % tuntee asiaa jonkin verran ja 7 % on kuullut siitä, kun muiden yrittäjien keskuudessa vastaavat osuudet ovat 27 %, 58 % ja 16 %. Markkinoiden vapautumiseen perehtymisessä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja yrityskokojen eikä yrittäjien ikäryhmien välillä.

Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Linja-autoyrittäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen jakautuu melko tasan. Yrittäjistä 21 % pitää vapautumista erittäin hyvänä asiana, 26 % melko hyvänä asiana, 19 % suhtautuu markkinoiden vapautumiseen neutraalisti, 19 % pitää sitä melko huonona asiana ja 16 % erittäin huonona asiana. Taksiliikenteen puolella toimivat yrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen selvästi negatiivisemmin kuin muut yrittäjät (kuva 31). Markkinoiden vapautumiseen suhtautumisessa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja yrityskokojen, yrittäjien ikäryhmien eikä muutoksen tuntemistasojen välillä.



Kuva 31. Taksinkuljettajien arviot uusien yrittäjien alalle tulosta.

Yhteenveto markkinoiden vapautumisen tunnettuudesta ja siihen suhtautumisesta

Linja-autoyrittäjistä 32 % on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen hyvin, 54 % tuntee asiaa jonkin verran ja 13 % on kuullut siitä, muttei tunne asiaa tai tiedä siitä juuri mitään. Linja-autoyrittäjät, joiden yritys toimii nykyisin myös taksiliikenteen puolella, ovat perehtyneet markkinoiden vapautumiseen muita yrittäjiä paremmin.

Linja-autoyrittäjien melko hyvä perehtyminen markkinoiden vapautumiseen liittyy siihen, että he haluavat olla perillä henkilöliikennemarkkinoiden toimintaympäristön muutoksista. Taksimarkkinoiden vapautuminen voi vaikuttaa heidänkin yritykseensä. Taksiliikenteessä toimivien yrittäjien parempi perehtyminen aiheeseen on luonnollista, sillä heitä taksimarkkinoiden vapautuminen koskee varmasti.

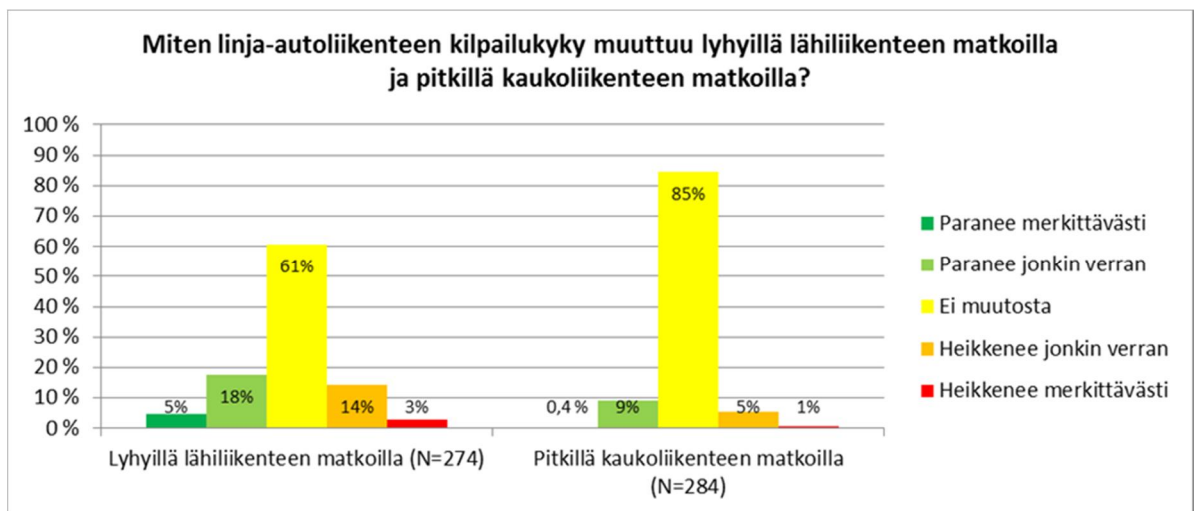
Linja-autoyrittäjistä 47 % pitää markkinoiden vapautumista erittäin tai melko hyvänä asiana, 19 % suhtautuu siihen neutraalisti ja 35 % pitää sitä melko tai erittäin huonona asiana. Taksiliikenteessä toimivat yrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen selvästi negatiivisemmin kuin muut yrittäjät.

Osa yrittäjistä saattaa nähdä markkinoiden vapautumisessa mahdollisuuden laajentaa taksiliikenteen puolelle ja pitää muutosta näin ollen hyvänä asiana. Taksiliikenteen puolella toimivat yrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen negatiivisesti todennäköisesti siksi, että se koetaan uhkana omalle taksiliiketoiminnalle. Toisaalta muutos koetaan huonoksi myös yhteiskunnan kannalta: aiemmin tuloksissa esitettiin, että taksiyrittäjät uskovat markkinoiden vapautumisen heikentävän taksin saatuutta ja taksiliikenteen turvallisuutta sekä nostavan taksin hintatasoa.

4.5.2 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset linja-autoliikenteen kilpailukykyyn ja toimialarakenteeseen

Linja-autoliikenteen kilpailukyvyen muutos

Suurin osa linja-autoyrittäjistä uskoo, että linja-autoliikenteen kilpailukyky ei muutu lyhyillä tai pitkillä matkoilla markkinoiden vapautumisen myötä (kuva 32). Lyhyiden matkojen linja-autoliikenteen kilpailukyvyen heikkenemiseen uskoo 17 % ja pitkien matkojen 6 % yrittäjistä. Markkinoiden vapautumista huonona asiana pitävät yrittäjät uskovat linja-autoliikenteen kilpailukyvyen heikkenemiseen selvästi muita yrittäjiä useammin. Nuoret yrittäjät uskovat vanhoja yrittäjiä useammin kilpailukyvyen paranemiseen. Yrityskokojen, taksiliikenteessä toimimisen ja toimimattomuuden tai muutoksen tuntemistasojen välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja linja-autoliikenteen kilpailukyvyen arvioinnissa.



Kuva 32. Linja-autoyrittäjien arviot linja-autoliikenteen kilpailukyvyen muutoksesta lyhyillä ja pitkillä matkoilla.

Markkinoiden vapautumisen hyöty pienille taksiyrittäjille

Linja-autoyrittäjien arviot pienten taksiyrittäjien hyötymisestä vaihtelevat, mutta yleisin näkemys (41 %) on, ettei muutos hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan. Taksiliikenteessä toimivat linja-autoyrittäjät uskovat pienten taksiyrittäjien hyötymiseen

vähemmän kuin muut linja-autoyrittäjät. Taksiliikenteessä toimivista yrittäjistä vain 31 % uskoo, että pienet taksiyrittäjät hyötyvät muutoksesta vähintään jonkin verran, kun osuus muiden yrittäjien keskuudessa on 50 %.

Markkinoiden vapautumiseen positiivisesti suhtautuvat linja-autoyrittäjät uskovat selvästi muita yrittäjiä useammin, että pienet taksiyrittäjät hyötyvät muutoksesta. Vastaavasti negatiivisesti muutokseen suhtautuvista yrittäjistä suurin osa uskoo, etteivät pienet taksiyrittäjät hyödy muutoksesta ollenkaan. Vanhemmat linja-autoyrittäjät uskovat pienten taksiyrittäjien hyötymiseen hieman harvemmin kuin nuoremmat yrittäjät. Yrityskokojen ja markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja arvioissa.

Markkinoiden vapautumisen hyöty suurille taksiyrittäjille

Suurin osa (66 %) linja-autoyrittäjistä arvioi, että suuret taksiyrittäjät hyötyvät muutoksesta vähintään jonkin verran. Taksiliikenteessä toimivista yrittäjistä 78 % uskoo, että suuret taksiyrittäjät hyötyvät muutoksesta vähintään jonkin verran, kun muiden yrittäjien keskuudessa vastaava osuus on 59 %.

Linja-autoyrittäjät uskovat suurten taksiyrittäjien hyötymiseen sitä enemmän, mitä paremmin he ovat perehtyneet muutokseen. Muutokseen hyvin perehtyneistä 72 %, asiaa jonkin verran tuntevista 64 % ja asiasta kuulleista 43 % uskoo suurten taksiyrittäjien hyötymisen muutoksesta vähintään jonkin verran. Suurten taksiyrittäjien hyötymisen arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja yrityskokojen, yrittäjien ikäryhmien eikä markkinoiden vapautumiseen eri tavalla suhtautuvien välillä.

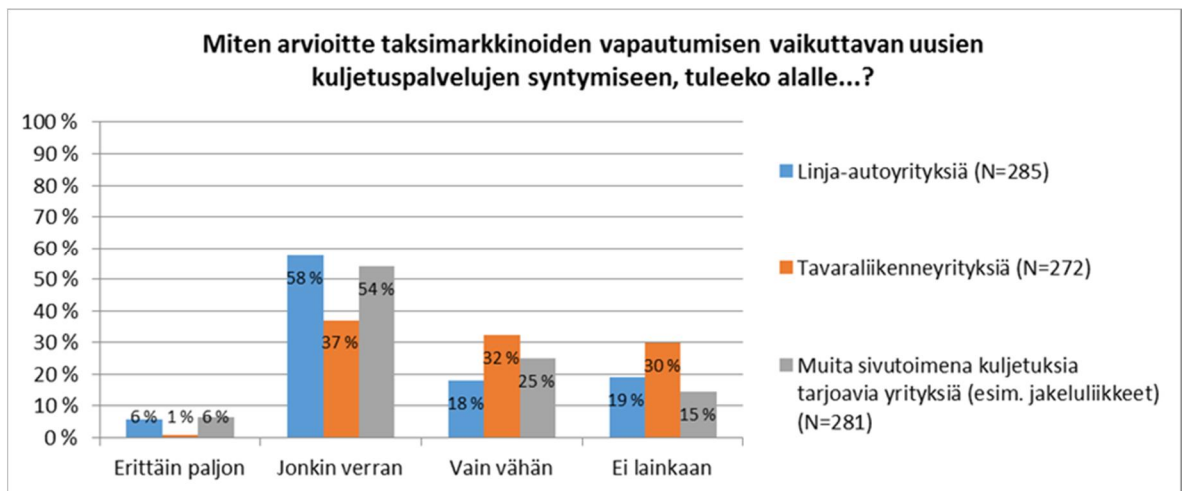
Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yhdistymiseen ja yhteistoimintaan

Markkinoiden vapautumisen vaikutuksia yhdistymiseen ja yhteistoimintaan, kuten taksikeskuksiin, oli vaikeaa arvioida – 20 % linja-autoyrittäjistä ei osannut sanoa näkemystään asiasta. Kantaa ottaneiden linja-autoyrittäjien näkemykset markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yhdistymiseen ja yhteistoimintaan jakautuvat. Yrittäjistä 44 % arvioi, että vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon. Yrittäjistä 38 % arvioi kuitenkin, että markkinoiden vapautuminen ei tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa lainkaan. Vapautumisen vaikutusta pitää vähäisenä 17 %.

Taksiliikenteen puolella toimivista linja-autoyrittäjistä 57 % uskoo, että markkinoiden vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa vähintään jonkin verran, kun muiden yrittäjien keskuudessa vastaava osuus on 40 %. Arvioissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja yrityskokojen, yrittäjien ikäryhmien, markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen tai markkinoiden vapautumiseen eri tavalla suhtautuvien välillä.

Linja-auto-, tavaraliikenne- ja muita kuljetuspalveluita tarjoavien yritysten tulo alalle

Yli puolet linja-autoyrittäjistä uskoo, että markkinoiden vapautuminen tuo alalle vähintään jonkin verran linja-autoyrityksiä ja muita kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavia yrityksiä (kuva 55). Usko tavaraliikenneyritysten alalle tuloon on vähäisempää. Arvioissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja missään vastaajaryhmissä.



Kuva 33. Linja-autoyrittäjien arviot muiden kuljetuspalveluyritysten alalle tulosta.

Taksiliiketoiminnan aloittaminen tai laajentaminen

Nykyisin taksiliikenteen puolella toimivista linja-autoyrittäjistä 27 % aikoo laajentaa taksiliiketoimintaansa markkinoiden vapautumisen myötä. Laajentamisaikkeitä painottavat alle 60-vuotiaisiin yrittäjiin: heistä 40 % aikoo laajentaa taksiliiketoimintaansa, kun 60-vuotiaiden tai sitä vanhempien keskuudessa vastaava osuus on vain 10 %. Positiivisella suhtautumisella markkinoiden vapautumiseen näyttäisi olevan yhteys taksiliiketoiminnan laajentamisaikkeisiin, mutta tilastollista merkitsevyyttä ei pystytä osoittamaan liian pienen otoksen vuoksi. Yrityskokojen ja muutoksen tuntemistasojen välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa taksiliiketoiminnan laajentamisaikkeissa.

Niistä linja-autoyrittäjistä, jotka eivät tällä hetkellä toimi taksiliikenteessä, 36 % aikoo ryhtyä toimimaan taksiliikenteessä markkinoiden vapautumisen myötä. Pienissä 0–2 linja-auton yrityksissä taksiliiketoiminnan aloittamisaikkeitä on vähemmän (27 %) kuin isommissa yrityksissä (44 %). Lisäksi alle 60-vuotiaat yrittäjät ovat halukkaampia aloittamaan taksiliikenteen puolella (44 %) kuin 60-vuotiaat tai sitä vanhemmat yrittäjät (25 %). Markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen ja erilaisten suhtautumisten välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa.

Yhteenveto markkinoiden vapautumisen vaikutuksista linja-autoliikenteen kilpailukykyyn, toimialarakenteeseen sekä taksiliikenteen aloittamis- ja laajentamisaikkeisiin

Suurin osa linja-autoyrittäjistä uskoo, ettei linja-autoliikenteen kilpailukyky muutu lyhyillä eikä varsinkaan pitkällä matkoilla markkinoiden vapautumisen myötä. Linja-autoliikenteen kilpailukykyyn ei oleteta muuttuvan todennäköisesti siksi, että se tarkoittaisi joko taksin käyttäjien siirtymistä linja-auton käyttäjiksi tai toisin päin. Taksi ja linja-auto eivät kuitenkaan kilpaile samoista asiakkaista. Pitkillä matkoilla taksi ei ole käytännössä koskaan kuluttajan vaihtoehto korkean hinnan vuoksi. Lyhyillä matkoilla taksia käytetään silloin tällöin, kun pitää päästä nopeasti ja vaivattomasti paikasta toiseen. Linja-autoa käytetään pääasiassa toistuvaan matkustamiseen, jolloin hinnalla on suuri merkitys. Linja-autoyrittäjät eivät todennäköisesti usko taksin hin-

tatason laskevan ainakaan niin paljon, että taksi muodostaisi kilpailukykyisen vaihtoehdon nykyisille linja-auton käyttäjille. Toisaalta taksin hintatason nousuun tai saatavuuden heikkenemiseen ei uskota todennäköisesti ainakaan niin paljon, että taksin käyttäjät siirtyisivät linja-auton käyttäjiksi niissä tilanteissa, kun halutaan matkustaa taksilla.

Linja-autoyrittäjien arviot pienten taksiyrittäjien hyötymisestä vaihtelevat, mutta yleisin näkemys on, ettei muutos hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan. Taksiliikenteessä toimivat linja-autoyrittäjät uskovat pienten taksiyrittäjien hyötymiseen vähemmän kuin muut linja-autoyrittäjät. Suurin osa (66 %) linja-autoyrittäjistä arvioi, että suuret taksiyrittäjät hyötyvät muutoksesta vähintään jonkin verran. Taksiliikenteessä toimivat linja-autoyrittäjät uskovat suurten taksiyrittäjien hyötymiseen useammin kuin muut linja-autoyrittäjät.

Markkinoiden vapautumisen vaikutuksia yhdistymiseen ja yhteistoimintaan, kuten taksikeskuksiin, oli vaikeaa arvioida – 20 % linja-autoyrittäjistä ei osannut sanoa näkemystään asiasta. Kantaa ottaneiden linja-autoyrittäjien näkemykset markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yhdistymiseen ja yhteistoimintaan jakautuvat. Yrittäjistä 44 % arvioi, että vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon. Yrittäjistä 38 % arvioi kuitenkin, että markkinoiden vapautuminen ei tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa lainkaan. Taksiliikenteen puolella toimivat linja-autoyrittäjät uskovat muita useammin siihen, että markkinoiden vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa vähintään jonkin verran. Tulosten syitä on vaikeaa arvioida, sillä vastauksissa on paljon hajontaa.

Yli puolet linja-autoyrittäjistä uskoo, että markkinoiden vapautuminen tuo alalle vähintään jonkin verran linja-autoyrittäjiä ja muita kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavia yrityksiä. Usko tavaraliikenneyritysten alalle tuloon on vähäisempää. Linja-autoyrittäjien arviot toimialarakenteen muutoksesta ovat hyvin samansuuntaisia kuin taksiyrittäjillä ja taksinkuljettajilla. Syyt tuloksiin ovat todennäköisesti samoja kuin edellä on pohdittu taksiyrittäjien osalta. Taksiliikenteen puolella toimivat linja-autoyrittäjät tuntevat toimialan paremmin ja he tuntevat edellä mainitut syyt paremmin, jolloin heillä korostuu näkemykset pienten taksiyrittäjien hyötymättömyydestä ja suurten yrittäjien hyötymisestä.

Nykyisin taksiliikenteen puolella toimivista linja-autoyrittäjistä noin joka neljäs aikoo laajentaa taksiliiketoimintaansa markkinoiden vapautumisen myötä. Laajentamisaikeet painottuvat alle 60-vuotiaisiin yrittäjiin. Niistä linja-autoyrittäjistä, jotka eivät tällä hetkellä toimi taksiliikenteessä, noin joka kolmas aikoo ryhtyä toimimaan taksiliikenteessä markkinoiden vapautumisen myötä. Taksiliiketoiminnan aloittamisaikeita on isoissa yrityksissä enemmän kuin pienissä yrityksissä. Alle 60-vuotiaat yrittäjät ovat halukkaampia aloittamaan taksiliikenteen puolella kuin 60-vuotiaat tai sitä vanhemmat yrittäjät.

Taksiliikenteen aloittamis- ja laajentamisaikeet painottuvat nuoriin linja-autoyrittäjiin todennäköisesti siksi, että nuoret ovat vasta tulleet henkilöliikenteen alalle ja haluavat jatkaa alalla. Muutos nähdään nuorten yrittäjien keskuudessa mahdollisuutena ja sitä halutaan hyödyntää. Taksiliikenteen aloittamisaikeiden painottuminen suuriin linja-autoyrittäjiin johtunee siitä, että suurissa yrityksissä on resursseja laajentaa toimintaa, toisin kuin pienissä yrityksissä.

5 Haastattelujen analyysi

5.1 Taksiliikenteen ja liikkumispalveluiden nykytila

Sidosryhmät painottavat taksiliikenteen ominaisuuksia omasta näkökulmastaan ja omiin tarpeisiinsa peilaten. Yhteinen näkemys on, että Suomen taksiliikenteen nykyisiä vahvuuksia ovat turvallisuus, laatu ja yleinen luotettavuus, aivan kuten Taksiliiton taksien palvelututkimuksissakin on tullut esille. Monet sidosryhmät nostivat esiin myös taksien saatavuuden ja helposti ennakoitavissa ja ymmärrettävissä olevan hinnan, joka on kaikkialla sama. Nykyinen taksijärjestelmä on kaikille osapuolille tuttu, selkeä ja helposti ennustettavissa.

Näkemykset taksiliikenteen nykytilan huonoista puolista ovat kirjavammat ja painottuvat selvästi sidosryhmien omiin näkökulmiin. Yhteiskunnan kuljetuksia järjestävät ja joukkoliikennettä hankkivat organisaatiot, kuten kunnat ja joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, kokevat usein huonoksi puoleksi taksiyritysten itsenäisen liiketoiminnan ja palvelukonseptien kehityksen vähyiden tai puutteen sekä kilpailun puutteen. Lisäksi taksiyrittäjät eivät aina noudata sopimuksia tai saattavat yrittää huijata. Tällaiset tapaukset ovat kuitenkin melko vähäisiä ja niistä jää kiinni. Helsingin sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus on kilpailun osalta ainoa haastateltu toimija, jonka kokemuksen mukaan kilpailua on riittävästi ja markkinamekanismi toimii. Sen sijaan Helsingissä on ajoittain havaittu puutteita taksinkuljettajien kielitaidossa ja kyvyssä ottaa erityistä huomiota tarvitsevia asiakkaita vastaan. Myös vammaisryhmät nostivat huonoina puolina esiin vaihtelevan asiakaspalveluosaamisen, suomen kielen taidottomuuden sekä heikon paikallistuntemuksen, jotka korostuvat vammaisryhmien mukaan erityisesti pääkaupunkiseudulla.

Uusia liikkumispalveluja kehittävätkin yritykset suhtautuvat liikkumispalvelujen kehittämisen nykytilanteeseen pääosin positiivisesti. Osa liikennealan toimijoista on lähtenyt hyvin mukaan yhteistyöhön, kuten taksiyritykset ja tilausvälityskeskukset, mutta osalla halukkuus yhteistyöhön on vähäisempää. Liikkumispalvelujen kehittäjät uskovat tämän johtuvan siitä, että jotkin toimijat haluavat odottaa muutosta ja valmistautua siihen rauhassa, osa ei näe yhteistyössä lisäarvoa ja osa näkee liikkumisen murroksen uhkana. Halukkuutta yhteistyöhön on kuitenkin tällä hetkellä riittävästi, tämänhetkisenä haasteena nähdään tekninen toteutus eli tietojärjestelmien yhteensovittaminen, ja erityisesti resursointi siihen.

5.2 Sidosryhmien odotukset, aiomukset ja valmistautuminen

Odotukset

Taksiliikenteen sidosryhmien odotukset liittyen taksimarkkinoiden vapautumiseen ja lakiin liikenteen palveluista ovat osin positiivisen toiveikkaita, mutta sidosryhmät näkevät muutoksessa myös paljon uhkakuvia ja huolenaiheita. Epävarmuus tulevaisuudesta leimaa sidosryhmien ajatuksia hyvin vahvasti.

Monet sidosryhmät odottavat, kyselytutkimuksessa tavoitettujen kansalaisten tavoin, kilpailun koventuvan ja tarjonnan lisääntyvän kaupungeissa määrä- ja hintasääntelystä luopumisen myötä. Kovempi kilpailu yritysten välillä antaa osaltaan entistä enemmän mahdollisuuksia henkilökuljetusten kilpailutukseen ja voi tuoda säästöjä. Toisaalta sidosryhmät esittivät huolensa taksien saatavuuden heikkenemisestä ja hintojen noususta maaseudulla ja erityisryhmien osalta. Osa sidosryhmistä ei ottanut

suoraan kantaa hintojen halpenemiseen tai kallistumiseen, vaan korosti hintavariaation syntymistä ja sen merkitystä kysynnän ja tarjonnan tasapainottamisessa.

Markkinoiden vapautumisen uskotaan kannustavan yrittäjiä kehittämään palvelukonseptejaan, toimintatapojaan ja -mallejaan. Taksiliiton näkemyksen mukaan on mahdollista, että yritykset erikoistuvat tietyn tyyppisiin kuljetuksiin, kuten esimerkiksi yhteiskunnan järjestämiin kuljetuksiin tai öiseen taksiliikenteeseen. Palvelujen monipuolistuminen ja erilaistuminen yhdistettynä hintavariaatioon on uusia liikkumispalveluja kehittävien yritysten näkökulmasta yksi keskeinen tekijä liikkumisen murroksen mahdollistamiseksi.

Kuten kyselytutkimuksissa, haastatteluissakin sidosryhmät uskoivat taksimarkkinoiden vapautumisen tuovan alalle uusia toimijoita: paikallisia, osa-aikaisesti digitaalisen välityspalvelun kautta taksia ajavia ”kevytyrittäjiä” kuin myös isoja kansainvälisiä yrityksiä. Osa sidosryhmistä tunnistaa mahdollisuuden yritysten kasvuun ja taksiliiketoiminnan keskittymiseen tietyille toimijoille. Suurten, markkinoita hallitsevien yritysten muodostuminen nähdään osittain mahdollisuutena ja osittain uhkana: isoilla yrityksillä voi olla intressejä ylläpitää hyvää palvelutasoa ja korkeaa laatua, mutta toisaalta liiallinen markkinoiden hallinta voi tukahduttaa kilpailun ja antaa liikaa valtaa yksittäisille toimijoille.

Tieto- ja myyntirajapintojen avaaminen koetaan useissa sidosryhmissä hyvänä asiana, joka tuo paljon uusia mahdollisuuksia. Vammaisryhmät näkevät, että uusi tilanne voi kannustaa kehittämään sovelluksia juuri tietynlaiseen tarpeeseen, ja että vammaisten ihmisten tiedonsaanti palveluista voi parantua. Digitalisaatiolla uskotaan olevan merkittävä rooli kysynnän ja tarjonnan kohtauttamisessa sekä kuljetusten tehostamisessa etenkin maaseudulla. Samaan hengenvetoon sidosryhmät haluavat kuitenkin korostaa, että kaiken tiedon tulee olla helposti saatavilla ja ajantasaista, ja tätä kokonaisuutta tulee valvoa tiukasti. Lisäksi jotkin sidosryhmät nostivat esiin sen, että vaikka digitalisaatiossa on liikkumisen kannalta valtavasti potentiaalia, se ei saa sokaista ja määrätä kaikkea tekemistä, sillä digitaaliset palvelut eivät ole läheskään kaikkien kansalaisten ulottuvilla. Varsinkin yhteiskunnan järjestämissä henkilökuljetuksissa on paljon sellaisia asiakkaita, jotka eivät osaa tai pysty käyttämään digitaalisia palveluita hyväkseen.

Uusien liikkumispalvelujen kehittäjät näkevät, että tieto- ja myyntirajapintojen avaaminen on taksien määrä- ja hintasäätelystä luopumisen ohella keskeinen liikenteen ja liikkumisen murroksen mahdollistava tekijä. Lakimuutos antaa entistä paremmat mahdollisuudet muodostaa matkaketjuja ja tarjota palveluita yhden luukun periaatteella. Uusia liikkumispalveluja kehittävät yritykset uskovat, että vuoden 2018 lopulla saadaan ensimmäiset kunnon merkit siitä, miten uudet liikkumispalvelut toimivat ja miten ne otetaan vastaan. Täysin uusien uudenlaisia liikkumispalveluita tarjoavien yritysten markkinoille tuloon ei uskota kovin paljon, haastatellut yritykset odottavat jonkinlaisia avauksia lähinnä perinteisemmiltä toimijoilta, kuten VR:ltä, Förlit ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL). Vahvempi markkinakehitys nähdään todennäköisesti vasta vuoden 2018 jälkeen. Lopputulos riippuu pitkälti siitä, kuinka paljon ja millaista yhteistyötä liikennealan toimijat haluavat tehdä ja kuinka houkuttelevia liikkumispalveluita saadaan. Suomessa markkinat ovat pienet, joten kaikkia tarvitaan mukaan, jotta kokonaisuus voisi toimia – nyt siihen on mahdollisuus.

Useat sidosryhmät esittivät huolensa siitä, miten taksiliikenteen turvallisuus, laadukkuus ja luotettavuus tulevat muuttumaan. Monet uskovat näiden tekijöiden heikkenemiseen. Taksiliiton näkemyksen mukaan laadussa tulee tapahtumaan variaatiota: suuriin tilaus-välitysyhtiöihin kuuluvissa takseissa laatu tulee todennäköisesti parantamaan entisestään, mutta itsenäisesti toimivilla yrityksillä laatu voi olla heikompaa muun muassa vähäisen sisäisen valvonnan vuoksi. Vastuu siirtyy enemmän kuluttajalle, joka valitsee palveluntuottajan. Julkisen puolen kuljetuksissa ei uskota laadun heikkenemiseen, sillä laatua pystytään ohjaamaan sopimuksilla. Muutos vaatii kuitenkin hyvää hankintaosaamista sekä lisää valvonnan ja seurannan tarvetta, mikä koetaan hieman haasteellisena. Kaikkea ei pysty valvomaan ja laatuksiteereitäkään ei voi asettaa liian tiukaksi.

Erityistä huolta kannetaan taksinkuljettajien osaamisen mahdollisesta heikentymisestä. Kuljettajien kielitaidossa, paikallistuntemuksessa ja asiakaspalveluosaamisessa on jo nyt välillä puutteita, ja tilanteen pelätään kärjistyvän pakollisesta kuljetajakoulutuksesta luopumisen myötä. Sidosryhmät asettavat paljon odotuksia Liikenteen turvallisuusviraston järjestämälle taksinkuljettajan kokeelle ja toivovat, että koe pystyisi aidosti mittaamaan kuljettajan kykyä huolehtia asiakkaan turvallisuudesta ja ottaa huomioon asiakkaan tarpeet.

Sidosryhmien asennoituminen lakiin liikenteen palveluista vaihtelee, osa näkee muutoksessa paljon mahdollisuuksia ja osa uhkakuvia. Yksikään sidosryhmä ei halua sanoa, että muutos olisi yksiselitteisesti hyvä tai huono asia. Sidosryhmät peräänkuuluttavat lain vahvaa valvontaa ja seurantaa, jotta lain tavoitteet on mahdollista saavuttaa, sekä ketterää reagointia viranomaisilta, jos uhkakuvat käyvät toteen.

Aikomukset ja valmistautuminen

Taksipalveluja paljon käyttävät yritykset ja Hansel eivät ole varsinaisesti valmistautuneet muutokseen, vaan ne seuraavat tilannetta ja uudistuksen vaikutuksia. Yrityksillä on hyvät valmiudet toteuttaa omaa hankintapolitiikkaansa uudessa tilanteessa.

Kuntaliitto on lähettänyt kaikille kunnille yleiskirjeen liikennepalvelulain tuomista muutoksista kuntien kuljetushankintoihin. Tulevia hankintoja valmistellaan niin, että liikennepalvelulain tuomat uudistukset pyritään huomioimaan mahdollistamalla uusia toimintamalleja ja kiinnittämällä entistä tarkempaa huomiota laatuksiteereihin. Uudistukseen valmistautuminen on koettu hieman haastavana, koska lopullinen lakikokonaisuus ei ole ollut kovin kauaa tiedossa ja tietyt tärkeänä pidetyt yksityiskohdat, esimerkiksi liittyen kuljettajakokeeseen, eivät ole vielä kukaan varmoja. Lisäksi sote- ja maakuntauudistuksen valmistelu ja siten myös eri liikenteiden järjestämiset ovat tarkemmalla tasolla kesken.

Kansaneläkelaitoksella (Kela) valmistellaan uuden hankintamallin muodostamista. Sopimukset tullaan todennäköisesti tekemään jatkossakin tilausvälityskeskusten kanssa, sillä sopimusten määrä on pidettävä kohtuullisena ja hallittavana. Tulevaisuudessa mietitään myös sitä, miten Kelan ja kuntien tai maakuntien yhteiset asiakasryhmät saataisiin saman tilausvälityksen piiriin ja yhdistettyä samoihin kuljetuksiin. Lisäksi Kelan osalta valmistautumiseen vaikuttaa se, että luonnoksessa hallituksen esitykseksi laiksi sairausvakuutuslain väliaikaisesta muuttamisesta esitetään, että Kela-kyytien korotetusta omavastuusta luovuttaisiin. Tämä tarkoittaisi sitä, että jos henkilö tilaa taksimatkan jostain muualta kuin Kelan kanssa sopimuksen suorakausmenettelystä tehneestä tilausvälityskeskuksesta, hänen tulee maksaa aiheutuneet matkakustannukset kokonaan itse.

Taksiliitto on omalta osaltaan aktiivisesti mukana jatkamassa keskustelua yksityiskohdista ja tukemassa lainsäädännön kehitystä. Taksiliikenteen osalta Taksiliitto näkee, että nykyiset taksiyritykset ja varsinkin tilausvälitysyhtiöt ovat hyvää vauhtia valmistautumassa muutokseen luomalla brändiä ja tekemällä päätöksiä itsenäisesti suljettujen ovien takana. Taksiliitto korostaa, ettei liitto ole ohjeistanut tällaiseen tai edes halua tietää sen tarkemmin, miten valmistautuminen konkreettisesti tapahtuu.

Uusia liikkumispalveluita kehittävät yritykset eivät lähtökohtaisesti aio itse tarjota kuljetuspalveluja, sillä yritykset näkevät itsensä teknologisen alustan tarjoajina. Yrityksistä yhdellä kehitys lähtee julkisen sektorin kuljetusten tehostamisesta ja kahdella kehitys keskittyy aluksi keskuksiin, joissa on kysyntäpotentiaalia markkinaehtoiselle toiminnalle. Kaikki yritykset uskovat kuitenkin siihen, että heidän palvelunsa kohdistuvat lopulta kaikille kaikkialla. Myös haja-asutusalueet kaipaavat uusia liikkumiskäytäntöjä ja yksi yrityksistä näkee, että uudet liikkumispalvelut ovat ennen pitkää ainoa keino ylläpitää joukkoliikennettä syrjäseuduilla. Palvelun kustantaja ja palvelukokonaisuus voivat erota kaupunkien ja maaseudun välillä, mutta kaiken takana oleva perusajatus matkojen yhdisteltävyydestä ja tiedonkulusta on sama. Uusia liikkumispalveluita kehittävät yritykset totesivat, että esteettömyys ja tiedon saavutettavuus on pyritty ottamaan kehittämisessä huomioon, ja yritysten näkökulmasta esteettömyys saadaan varmistettua, kunhan tieto välittyy saumattomasti.

6 Yhteenveto

6.1 Yhteenveto tutkimuksesta

6.1.1 *Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso*

Tutkimuksen yhtenä tavoitteena oli muodostaa kuva Suomen taksiliikenteen koetusta palvelutasosta. Kansalaisten kokemaa taksiliikenteen palvelutasoa tarkasteltiin Taksiliiton vuosittain teettämien taksien palvelututkimusten tulosten avulla sekä teettämällä kyselytutkimus kansalaisille, jonka yhtenä osana kansalaisia pyydettiin arvioimaan taksiliikenteen nykyistä hintaa ja saatavuutta. Lisäksi palvelutasotekijät tulivat esiin asiantuntijasidosryhmien haastatteluissa.

Taksien palvelututkimusten perusteella suomalaiset kokevat taksiliikenteen palvelutason korkeaksi. Vastaajat ovat olleet erityisen tyytyväisiä kuljettajaan liittyviin ominaisuuksiin (ystävällisyys, palveluhalu, ajotapa ja liikenneturvallisuus) sekä autoon ja sen varusteisiin (turvallisuus, mukavuus, siisteys). Taksin saatavuuteen liittyvät ominaisuudet (tilaamisen/saamisen helppous, odotus-/saapumisaika) eivät yllä palvelututkimusten perusteella aivan samalle tasolle kuin kuljettajaan ja autoon liittyvät ominaisuudet, mutta niihinkin ollaan pääosin tyytyväisiä. Palvelutasotekijöiden lisäksi palvelututkimusten tuloksissa huomionarvoista on se, että taksia ja taksinkuljettajaa pidetään luotettavana ja kansalaisten mielikuva tai kokemukset taksipalveluista ja taksin käytöstä ovat olleet melko hyviä. Kansalaiset eivät kuitenkaan ole erityisen tyytyväisiä taksimatkan hintaan suhteessa saatuun palveluun.

Diplomityön yhteydessä tehdyn kyselytutkimuksen tulokset ovat samansuuntaisia kuin taksien palvelututkimusten tulokset. Kyselytutkimuksen perusteella kansalaiset pitävät taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan pääosin hyvänä, tosin saatavuudessa on eroja alueellisesti ja ajankohdasta riippuen: taksin saatavuus on hieman heikompaa pienillä paikkakunnilla sekä öisin ja juhlapäivinä. Mielipiteet taksin hintatasosta jakautuvat käytännössä kahtia – puolet kansalaisista pitää taksin hintatasoa kohtuullisena ja puolet melko kalliina.

Asiantuntijasidosryhmien haastatteluissa ei varsinaisesti pyydetty arvioimaan palvelutasotekijöiden nykyistä tasoa, mutta lähes kaikki sidosryhmät nostivat taksiliikenteen nykytilan hyvinä puolina esiin turvallisuuden, laadun ja luotettavuuden. Monet sidosryhmät olivat tyytyväisiä myös taksin saatavuuteen ja taksiliikenteen helposti ennakoitavissa ja ymmärrettävissä olevaan hintaan.

Palvelututkimusten ja diplomityön yhteydessä tehdyn kyselytutkimuksen ja haastattelujen pohjalta voidaan todeta, että Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso on nykyisin korkea. Palvelutasotekijöistä korkeimmalla tasolla ovat kuljettajaan ja ajoneuvoon liittyvät tekijät, kuten asiakaspalvelu ja liikenneturvallisuus sekä ajoneuvon turvallisuus ja siisteys. Myös taksin saatavuuteen ollaan pääosin tyytyväisiä. Taksimatkan hintaan ei olla erityisen tyytyväisiä lukuun ottamatta sen ennakoitavuutta. Taksin hintaa pidetäänkin parhaimmillaan vain kohtuullisena, usein jopa kalliina.

6.1.2 *Sidosryhmien odotukset ja aiomukset*

Tutkimuksen toisena tavoitteena oli selvittää taksiliikenteen sidosryhmien odotuksia ja aiomuksia liittyen lakiin liikenteen palveluista. Taksiliikenteen sidosryhmien odotuksia ja aiomuksia selvitettiin kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille osoitetuilla kyselytutkimuksilla sekä muille sidosryhmille tehdyillä haastatteluilla.

Kyselytutkimusten perusteella kansalaisten odotukset liikennepalvelulakia kohtaan ovat osittain pahastikin ristiriidassa taksiyrittäjien ja taksinkuljettajien odotusten kanssa. Kansalaiset pitävät markkinoiden vapautumista hyvänä asiana ja arvioivat, että muutoksen myötä taksiliikenteen hinta tulee halpenemaan ja taksien saatavuus paranemaan. Taksiyrittäjien ja taksinkuljettajien arviot hinnan ja saatavuuden muutoksesta ovat täysin päinvastaiset kuin kansalaisilla eli he uskovat, että taksiliikenteen hinta tulee kallistumaan ja taksin saatavuus heikkenemään etenkin haja-asutusalueilla. Kansalaiset, taksiyrittäjät ja taksinkuljettajat ovat kyselytutkimusten perusteella yhtä mieltä siitä, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikkenemään. Haastatellut sidosryhmät eivät halunneet esittää yksiselitteistä arviota hinnan, taksin saatavuuden tai turvallisuuden muuttumisesta. Moni sidosryhmä esitti kuitenkin ajatuksen hinnan ja saatavuuden mahdollisesta vaihtelusta ajan ja paikan mukaan sekä huolensa turvallisuuden, laadun ja luotettavuuden heikkenemisestä. Erityisesti taksinkuljettajien osaamisen heikentyminen huolestutti sidosryhmiä.

Suurin osa kansalaisista uskoo uusien kuljetuspalvelujen syntymiseen. Varsinkin usko siihen, että yksityishenkilöt alkavat tarjota maksullisia kyytejä omien matkojensa ohessa, on kova. Kansalaisten oma innokkuus ryhtyä ajamaan taksia edes osaaikaisesti on kuitenkin vähäistä. Yli puolet taksiyrittäjistä, taksinkuljettajista ja linja-autoyrittäjistä uskoo siihen, että alalle tulee vähintään jonkin verran linja-autoyrittäjiä ja muita kuljetuspalveluja tarjoavia yrityksiä. Kolmasosa linja-autoyrittäjistä, jotka eivät vielä toimi taksiliikenteen puolella, aikookin laajentaa taksiliikenteeseen. Usko tavaraliikenneyritysten alalle tuloon on vähäisempää. Asiantuntijasidosryhmät uskovat, että alalle tulee uusia ”kevytyrittäjiä” ja kansainvälisiä toimijoita. Vielä uusia toimijoitakin enemmän asiantuntijasidosryhmät uskovat taksiliikenteen palvelukonseptien sekä toimintatapojen ja -mallien kehittymiseen ja monipuolistumiseen. Ainakin usean taksiyrittäjän aikomus ottaa dynaaminen hinnoittelu käyttöön antaa olettaa, että jotain muutosta tällä saralla tulee tapahtumaan.

Taksiyrittäjien ja taksinkuljettajien mielestä markkinoiden vapautuminen on erittäin huono asia. Näkemys perustuu varmasti osaltaan siihen, että se nähdään uhkana omalle liiketoiminnalle ja ammatille. Toisaalta taksiyrittäjät ja taksinkuljettajat ovat huolissaan myös palvelutasotekijöiden heikkenemisestä eli muutosta pidetään huonona myös koko yhteiskunnan kannalta. Linja-autoyrittäjien mielipiteissä on enemmän hajontaa, ja osa varmaan näkeekin muutoksen mahdollisuutena laajentaa omaa liiketoimintaa henkilöliikenteessä. Osalla linja-autoyrittäjistä mielipide muutoksesta heijastelee odotuksia linja-autoliikenteen kilpailukyvyn heikkenemisestä tai parane- misesta.

Taksiyrittäjät, taksinkuljettajat ja linja-autoyrittäjät arvioivat, että pienet taksiyritykset eivät hyödy muutoksesta lainkaan ja suuret yritykset hyötyvät siitä ainakin jonkin verran. Muutoksen hyödyt, jotka liittyvät nimenomaan yrityksen kokoon, keskittyvät toiminnan laajentamismahdollisuuksiin. Pienillä taksiyrityksillä ei ole joko tarvetta tai resursseja laajentumiseen, kun taas isoilla yrityksillä on ollut pitkään haluja kasvaa.

Melko moni taksiyrittäjä ja taksinkuljettaja aikoo lopettaa eläkkeelle jäämisen ja/tai epävarman tulevaisuuden takia. Toisaalta osa taksinkuljettajista on kiinnostunut perustamaan oman yrityksen markkinoiden vapautumisen myötä. Suurin osa yrittäjistä aikoo pitää kaluston hintatason samana tai hankkia aiempaa halvempia autoja. Halvempien autojen hankkiminen ja operointikustannusten pienentäminen lienee vasta-odotettuun kiristyvään kilpailuun. Esteettömän kaluston hankkijoita ja siitä luopujia on suunnilleen yhtä paljon. Esteettömän kaluston määrän muutos riippuu siis

siitä, kuinka paljon yrittäjät aikovat hankkia esteetöntä kalustoa lisää tai kuinka monesta autosta he aikovat luopua.

Asiantuntijasidosryhmien asennoituminen muutokseen vaihtelee, osa näkee muutoksessa paljon mahdollisuuksia ja osa uhkakuvia. Yksikään sidosryhmä ei halua sanoa, että muutos olisi yksiselitteisesti hyvä tai huono asia. Sidosryhmät toivovat lain vahvaa valvontaa ja seurantaa, jotta lain tavoitteet on mahdollista saavuttaa, sekä ketterää reagointia viranomaisilta, jos uhkakuvat käyvät toteen. Sidosryhmät asettavat erityisen paljon odotuksia Liikenteen turvallisuusviraston järjestämälle taksinkuljettajan kokeelle ja toivovat, että koe pystyisi aidosti mittaamaan kuljettajan kykyä huolehtia asiakkaan turvallisuudesta ja ottaa huomioon asiakkaan tarpeet.

6.2 Tutkimuksen arviointi

Tässä diplomityössä on selvitetty Suomen taksiliikenteen koettua palvelutasoa sekä taksiliikenteen sidosryhmien odotuksia ja aikomuksia liittyen lakiin liikenteen palveluista. Taksiliikenteen koettua palvelutasoa on selvitetty Taksiliiton teettämien taksien palvelututkimusten tulosten avulla sekä teettämällä kyselytutkimus kansalaisille. Sidosryhmien odotuksia ja aikomuksia on selvitetty teettämällä kyselytutkimus kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille sekä haastatteleamalla asiantuntijasidosryhmiä.

Kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille tehtyjen kyselytutkimusten osalta mahdollisia virhelähteitä ovat otantavirhe, vastauskato, kehikkovirhe (aliedustavuus) sekä vastausharha.

Otantavirhettä syntyy, kun otos on valittu perusjoukosta sattumanvaraisesti. Perusjoukosta sattumanvaraisesti valitun otoksen tulokset ovat erilaisia kuin mitä koko perusjoukosta saadut tulokset olisivat. Otantavirhe on sitä pienempi, mitä suurempi otoskoko on.⁴⁹ Tämän tutkimuksen otantavirhettä on pyritty minimoimaan ottamalla mahdollisimman suuret otokset resurssien rajoissa.

Kyselytutkimusten otokset poimittiin kiintiöpoimintana. Kiintiöpoiminnassa haastelluiksi saattaa valikoitua vain sellaisia yksiköitä, joita tutkimuksen aihepiiri kiinnostaa⁵⁰. Näin syntyy vastauskatoa niiden osalta, jotka eivät halua osallistua tutkimukseen. Kyselytutkimukset toteutettiin puhelimitse, joten tutkimusten kehikkopetusjoukko ei ole sama kuin perusjoukko. Tutkimuksen ulkopuolelle ovat jääneet ne henkilöt, joilla ei ole puhelinta tai joiden puhelinnumeroa ei ole ollut saatavilla.

Kyselytutkimuksissa esiintyi todennäköisesti jonkin verran vastausharhaa. Vastausharhaa syntyy, jos vastaajat ymmärtävät kysymykset tai käsitteet väärin, eivät muista tai tiedä vastausta tai jos vastaajat muuntavat vastauksiaan tietoisesti⁵¹. Ainakin taksiyrittäjien ja taksinkuljettajien vastauksissa liittyen taksiliikenteen määrän muutokseen esiintyy hyvin suurella todennäköisyydellä vastausharhaa, sillä kysymys on mahdollisesti ymmärretty väärin. Lisäksi markkinoiden vapautuminen on hieman arka aihe, jolloin osa kansalaisista, yrittäjistä ja kuljettajista on saattanut vastata kysymyksiin tahallaan väärin.

Samat virhelähteet ovat mahdollisia myös Suomen Taksiliiton teettämässä taksien palvelututkimuksissa. Palvelututkimuksissakin otos on poimittu kiintiöpoimintana,

⁴⁹ Vilpas (2013, 10).

⁵⁰ Laiho (2007, 59).

⁵¹ Vehkalahti (2008, 90).

haastattelut on tehty puhelimitse ja kaikissa kysymyksissä on pyydetty miettimään viimeisintä taksimatkaa, jota vastaajat eivät välttämättä muista kunnolla.

Haastattelurungot suunniteltiin huolella, haastateltavat valittiin hyvin perustellen ja haastatteli kävi tutkimusta varten erillisen haastattelukoulutuksen. Näin varmistettiin haastattelujen käsite- ja sisältövalidius sekä minimoitiin haastattelijasta johtuvat virheet. Haastatteluissakin on voinut esiintyä vastausharhaa.

Tutkimuksen virhelähteet ovat pieniä, joten tuloksia voidaan pitää luotettavina. Työssä on onnistuttu vastaamaan asetettuihin tutkimuskysymyksiin taksiliikenteen koetusta palvelutasosta ja sidosryhmien odotuksista ja aikomuksista liikennepalvelulakiin liittyen. Työ on siis saavuttanut tavoitteensa ja tutkimusta voidaan pitää onnistuneena.

6.3 Suositukset jatkotoimenpiteiksi

Tämä tutkimus on osa Liikenteen turvallisuusviraston taksiliikenteen ennen-jälkeen-tutkimusta. Taksiliikenteen ennen-jälkeen-tutkimuksen tavoitteena on tuottaa tietoa, jonka pohjalta liikennepalvelulain vaikutuksia voidaan arvioida. Niinpä jälkeen-osassa tulee kysyä paljolti samoja asioita kuin tässä ennen-osassa on kysytty.

Jälkeen-osa tehdään vuoden 2018 syksyn aikana, sillä ensimmäinen selvitys lain vaikutuksista tulee antaa viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Jotta lain vaikutuksia voitaisiin arvioida, osa jälkeen-osan kysymyksistä tulisi osoittaa ainoastaan niille kansalaisille, jotka ovat matkustaneet taksilla 1.7.2018 jälkeen. Tämä tulee ottaa huomioon otoksen poiminnassa ja kysymysten asettelussa, esimerkiksi kysymällä nimenomaan viimeisimmästä taksimatkasta, jotta tuloksiin ei päätyisi kansalaisten näkemyksiä taksiliikenteestä ajalta ennen lain voimaantuloa.

Kansalaisten osalta ainakin kysymysteemat taksiliikenteen hinnasta, saatavuudesta, saatavuusongelmien ajankohdasta, taksin tilaustavasta, taksisovelluksen lataamisesta sekä muutokseen suhtautumisesta kannattaa säilyttää. Taksiliikenne on nykyisellään melko stabiilia: palvelun sisältö on kaikkialla sama, palvelun laatu on jotakuinkin samaa tasoa ympäri Suomen, taksiliikenteessä käytettävä kalusto on samanlaista ja hinnoitteluperusteet ovat kaikkialla samat. Stabiiliuden takia kuluttaja ei juuri tarvitse informaatiota palveluihin liittyen. Nyt näihin tekijöihin on todennäköisesti tulossa muutos. Niinpä jälkeen-osassa tulisi kysyä myös seuraavia asioita:

- Kuinka tyytyväinen olette taksiliikenteen turvallisuuteen?
- Kuinka tyytyväinen olette asiakaspalveluun?
- Kuinka tyytyväinen olette taksiliikenteessä käytettyyn kalustoon?
- Kuinka helposti saatte tarvitsemanne informaation taksin hinnasta, saatavuudesta ja muista teitä kiinnostavista ominaisuuksista?

Liikennepalvelulain yhtenä keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa uusien liikkumispalvelujen syntyminen ja kehittäminen. Niinpä jälkeen-osassa kannattaa antaa lyhyt kuvaus, mitä uusilla liikkumispalveluilla tarkoitetaan ja sen jälkeen kysyä seuraavia asioita:

- Oletteko huomanneet uusien liikkumispalvelujen tarjontaa?
- Käytättekö tai oletteko harkinneet jonkin uuden liikkumispalvelun käyttämistä?

Taksiryttäjien ja taksinkuljettajien osalta kysymysteemat kannattaa pitää suurimaksi osaksi samoina. Ainakin kysymysteemat markkinoiden vapautumiseen suhtautumisesta, vaikutuksista pienten ja suurten yrittäjien hyötymiseen ja yhteistoimintaan, vaikutuksista yrityksen laajenemiseen tai supistumiseen, kalustosta sekä yrityksen hinnoittelusta kannattaa säilyttää. Lisäksi taksiryttäjiltä kannattaa kysyä, onko muutos vaikuttanut taksin käyttöasteeseen. Jälkeen-osan haastatteluissa sidosryhmiltä tulisi kysyä, miten muutos on vaikuttanut niiden mielestä tarjontaan tai saatavuuteen, hintatasoon, turvallisuuteen ja laatuun sekä miten muutos on vaikuttanut niiden toimintaan. Tarkemmat teemat tulee valita sidosryhmäkohtaisesti.

Lain vaikutuksia voitaisiin seurata myös esimerkiksi kattavalla mystery shopping -tutkimuksella. Tutkimus tulisi luonnollisesti tehdä jo ennen lain voimaantuloa, jotta nykytilanteesta saataisiin tietoa, jota verrata lain voimaantulon jälkeisiin tutkimustuloksiin. Mystery shopping -tutkimus vaatii paljon resursseja, mutta sillä saataisiin palvelutasotekijöistä paljon sellaista yksityiskohtaista tietoa, jota ei välttämättä muutoin saada (esimerkiksi toteutunut taksin saamiseen kuluva aika). Sääntelyn keventämisen vaikutuksia käsittelevissä kansainvälisissä tutkimuksissa on aina jotain puutteita palvelutasotekijöiden toteutuneiden muutosten osalta. Nyt Suomella olisi ainutlaatuinen tilaisuus tehdä kattavaa ja kansainvälisesti merkittävää tutkimusta aiheesta.

Yleisesti jatkotutkimuksen kannalta mielenkiintoinen aihe olisi taksiliikenteen koettuun palvelutasoon vaikuttavien tekijöiden painoarvo. Suomessa ei ole tehty tieteellistä tutkimusta siitä, kuinka paljon taksiliikenteen palvelutason tai laadun eri osatekijät vaikuttavat koettuun kokonaispalvelutasoon tai -laatuun. Tämän tiedon avulla taksiala pystyisi kohdistamaan kehittämistoimenpiteet tärkeimpiin osatekijöihin ja parantamaan koettua kokonaispalvelutasoa tai -laatua.

Lähdeluettelo

- Balaker, T., Moore, A. (2006): Do Economists reach a conclusion on taxi deregulation? *Econ Journal Watch*, Vol. 3, No. 1, January 2006, pp. 109–132.
- Bekken, J. T., Longva, F. (2003): Impact of Taxi Market Regulation. An International Comparison. Transportøkonomisk institutt, report 658/2003, Oslo. [pdf](#)
- Berglund, M., Teal, R. (1987): The impacts of taxicab deregulation in the USA. *Journal of transport economics and policy*, Vol. 21, No. 1, 1987, pp. 37–56.
- Boccia, L., Donnelly, R., Gelb, P. (1980): Taxi Regulatory Revision in Seattle, Washington: Background and Implementation. U. S. Department of Transportation, 1980.
- Dempsey, P. (1996): Taxi industry regulation, deregulation & reregulation: the paradox of market failure. *Transportation Law Journal*, Vol. 24, No. 1, 1996, pp. 73–120.
- Felleson, M., Friman, M. (2008): Perceived satisfaction with public transport service in nine European cities. *Transportation Research Forum, Journal of the Transportation Research Forum*, Vol. 47, No. 3, pp. 93–103. [pdf](#)
- Frankena, M., Pautler, P. (1984): An economic analysis of taxicab regulation. Federal Trade Commission.
- Gaunt, C. (1996a): Taxicab deregulation in New Zealand. *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 30, No. 1, January 1996, pp. 103–106.
- Gaunt, C. (1996b): The impact of taxi deregulation on small urban areas: some New Zealand evidence. *Transport Policy*, Vol. 2, No. 4, 1996, pp. 257–262.
- Gelb, P. (1983): Effects of taxi regulatory revision in Seattle, Washington. U. S. Department of Transportation, 1983.
- Grönroos, C. (2001): Palveluiden johtaminen ja markkinointi. WSOY.
- Kiiskilä, K., Kivari, M., Launonen, P., Metsäranta, H. (2013): Matkojen ja kuljetusten palvelutaso ja tunnusluvut: palvelutasohankkeen tuloksia vuonna 2012. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 4/2013, Helsinki. [pdf](#)
- Korhonen, E. (2015): Joukkoliikenteen laatuun vaikuttavat tekijät. Tampereen teknillinen yliopisto, diplomityö. [pdf](#)
- Koskinen, T. (2017): sähköposti 31.5.2017. Suomen Taksiliitto, toimitusjohtaja.
- Ladhari, R. (2009): A review of twenty years of SERVQUAL research. *International Journal of Quality and Service Sciences*, Vol. 1, No. 2, pp. 172–198.
- Laiho, J. (2007): Laatu tilastoissa. Tilastokeskus, Helsinki.
- Land Transport Authority (2016): Satisfaction with taxi services remains high in 2015. Internet-artikkeli. Singapore. Saatavissa (viitattu 10.10.2017): <https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=d070bbf6-ed00-4586-ab48-080572fc64cb>
- Leisy, C. (2001): Taxicab deregulation and reregulation in Seattle: lessons learned. International Association of Transportation Regulators (IATR) Conference, September 11, 2001.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2005): Taksialan laatu järjestelmän kehittäminen. Suositus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 25/2005, Helsinki. [pdf](#)
- Liikennevirasto (2013): Julkisen liikenteen sanasto. Liikenneviraston oppaia 4/2013, Helsinki. [pdf](#)

- Marell, A., Westin, K. (2002): The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden. *Journal of Transport Geography* 10, 2002, pp. 135–144.
- Morrison, P. (1997): Restructuring effects of deregulation: the case of the New Zealand taxi industry. *Environment and Planning A*, Vol. 29, 1997, pp. 913–928.
- Nevala, R., Niittymäki, J., Penttinen, M., Rautio, J., Rämä, P. (2003): Liikenteen palvelutason määritelmiä, tekijöitä ja mittareita. Esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 42/2003, Helsinki. [pdf](#)
- OECD (2007): Taxi Services: Competition and Regulation. Policy roundtables. [pdf](#)
- Pajunen, J., Ruonakoski, A., Somerpalo, S., TurjaT. (2009): Taksien laadunvalvonta. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 33/2009, Helsinki. [pdf](#)
- Roulston, E. (2014): Satisfaction with taxi services, report of telephone survey. Taxi and Limousine Advisory Committee, The City of Calgary, June 2014. [pdf](#)
- Suomen säädöskokoelma (2007): Taksiliikennelaki 217/2007. Saatavissa (viitattu 22.5.2017): <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070217>
- Suomen taksiliitto (2012): Taksien palvelututkimus 2012.
- Suomen taksiliitto (2016): Taksien palvelututkimus 2016.
- Suomen taksiliitto (2017): Taksitarkastajat. Internet-artikkeli. Saatavissa (viitattu 22.5.2017): <http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/taksitarkastajat/>
- Svenska Taxiförbundet (2016): 2016 Branschläget, en rapport från Svenska Taxiförbundet.
- Transportstyrelsen (2014): Prissättning och pris- information vid taxiresor, uppföljande undersökning. September 2014. [pdf](#)
- Transportstyrelsen (2017): Prisinformation för taxikunder. Internet-artikkeli. Saatavissa (viitattu 25.8.2017): <http://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/prisinformation-taxi/>
- Vehkalahti, K. (2008): Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Victoria Transport Policy Institute (2017): Taxi Service Improvements. Internet-artikkeli, TDM Encyclopedia. Saatavissa (viitattu 8.9.2017): <https://www.vtpi.org/tdm/tdm78.htm>
- Vilpas, P. (2013): Kvantitatiivinen tutkimus. Internet-artikkeli, Metropolia. Saatavissa (viitattu 8.11.2017): <https://users.metropolia.fi/~pervil/kvantsu/Moniste.pdf>