



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

JUKKA UUSITALO
SUOMEN TAKSILIIKENTEEN KOETTU PALVELUTASO SEKÄ
TAKSILIIKENTEEN SIDOSRYHMIEN ODOTUKSET JA AIKOMUK-
SET LIITTYEN LAKIIN LIIKENTEEN PALVELUISTA

Diplomityö

Tarkastaja: assistant professor
Heikki Liimatainen
Tarkastaja ja aihe hyväksytty
25.9.2017

TIIVISTELMÄ

JUKKA UUSITALO: Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso sekä taksiliikenteen sidosryhmien odotukset ja aiomukset liittyen lakiin liikenteen palveluista
Tampereen teknillinen yliopisto
Diplomityö, 110 sivua, 59 liitesivua
Joulukuu 2017
Rakennustekniikan diplomi-insinöörin tutkinto-ohjelma
Pääaine: Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät
Tarkastaja: assistant professor Heikki Liimatainen

Avainsanat: taksiliikenne, liikennepalvelulaki, laki liikenteen palveluista, koettu palvelutaso, sääntely, sääntelyn keventäminen

Laki liikenteen palveluista (320/2017) vaikuttaa taksijärjestelmään olennaisesti. Taksien määräsääntelystä luovutaan ja jatkossa toimijat saavat hinnoitella taksipalvelunsa vapaasti. Laissa liikenteen palveluista on säädetty, että Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on arvioida lain vaikutuksia. Lain vaikutuksia arvioidaan muun muassa kysely- ja haastattelututkimuksen avulla. Tutkimuksessa kartoitetaan taksiliikenteen sidosryhmien näkemyksiä ja kokemuksia ennen muutosta ja sen jälkeen. Tässä diplomityössä on toteutettu kyseisen kysely- ja haastattelututkimuksen muutosta edeltävän vaiheen tarkastelu.

Diplomityön tavoitteina on muodostaa kuva Suomen taksiliikenteen koetusta palvelutalosta sekä selvittää taksiliikenteen sidosryhmien liikennepalvelulakiin kohdistamia odotuksia ja aiomuksia etenkin taksiliikenteen osalta. Tutkimus on toteutettu kirjallisuusselvityksenä, kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille osoitetuilla kyselytutkimuksilla sekä haastatteluilla, jotka on tehty laajalle joukolle eri sidosryhmiä.

Kirjallisuusselvityksen, kansalaisille osoitetun kyselytutkimuksen ja sidosryhmien haastattelujen perusteella Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso on tällä hetkellä korkea. Erityisesti taksinkuljettajaan ja käytettävään kalustoon ollaan tyytyväisiä. Myös taksin saatavuutta pidetään pääosin hyvänä, joskin saatavuudessa on eroja alueellisesti ja ajan- kohdan mukaan. Taksimatkan hintaan ei olla erityisen tyytyväisiä lukuun ottamatta sen ennakoitavuutta. Taksin hintaa pidetäänkin usein melko kalliina.

Kansalaiset pitävät markkinoiden vapautumista hyvänä asiana ja 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. Sidoryhmät pelkäävät kuitenkin taksinkuljettajien ammattitaidon sekä haja-asutusalueen taksin saatavuuden heikkenemistä ja hintojen nousua. Sidoryhmät toivovat taksinkuljettajan kokeen mittaavan aidosti kuljettajan kykyä huolehtia asiakkaan tarpeista ja turvallisuudesta. Lisäksi sidoryhmät odottavat viranomaisilta nopeaa reagointia, jos markkinoiden vapautumisesta syntyy merkittäviä ongelmia.

ABSTRACT

JUKKA UUSITALO: Experienced level of service of Finnish taxi industry and taxi industry's stakeholders' expectations and intentions towards Act on Transport Services

Tampere University of Technology

Master of Science Thesis, 110 pages, 59 Appendix pages

December 2017

Master's Degree Programme in Civil Engineering

Major: Transport systems

Examiner: assistant professor Heikki Liimatainen

Keywords: taxi market, taxi industry, Act on Transport Services, quality of service, experienced level of service, regulation, deregulation

Act on Transport Services (320/2017) has a substantial effect on taxi market. Quantity regulation of taxis will be abolished, and operators are free to set their fares. Act on Transport Services provides that Finnish Transport Safety Agency must evaluate the effects of the Act. To fulfill this mission Finnish Transport Safety Agency conducts a survey and interviews for taxi market's stakeholders about their opinions and experiences before and after the regulatory change. This Master's thesis covers the before part of the survey and the interviews.

The aim of this Master's thesis is to analyze the experienced level of service of Finnish taxi industry and to analyze taxi industry's stakeholders' expectations and intentions towards Act on Transport Services especially regarding taxis. This thesis consists of a literature review, a survey for citizens, taxi operators, taxi drivers and bus operators and interviews conducted to a wide range of stakeholders.

Based on the literature review, the survey for citizens and the interviews of stakeholders, the experienced level of service of Finnish taxi industry is high. Attributes of taxi drivers and vehicles are considered excellent. Stakeholders are also mostly satisfied with the availability of taxis, although there are differences in availability depending on time and area. Fares are considered high and not really a satisfactory apart from their predictability.

Citizens' attitude towards deregulation is positive. Citizens expect that fares will decrease, and the availability of taxis will increase. Taxi operators' and taxi drivers' attitude towards deregulation is negative. Operators and drivers expect that fares will be higher, and the availability of taxis will decrease especially in rural areas. Citizens, taxi operators and taxi drivers have a unanimous view that safety of taxi transportation will reduce. Other stakeholders see the change as a chance: free market may create savings for the public sector and the change is expected to encourage operators to develop their service concepts and operations. On the other hand, stakeholders fear that taxi drivers' skills will decline and that, in the rural areas, the availability of taxis will decrease, and the fares will increase. Stakeholders hope that the taxi driver's test will effectively measure the candidate's ability to take care of customer's safety and needs. Furthermore, stakeholders expect agile reaction from the authorities, if there seems to be any major problems.

ALKUSANAT

Kun minulle tarjoutui mahdollisuus tehdä diplomityö taksimarkkinoiden vapautumiseen ja liikennepalvelulakiin liittyen, olin yhtä hymyä. Näin puhuttelevaa ja mielenkiintoista aihetta ei osu kaikkien kohdalle. Suuri kiitos Trafín kehityspäällikkö Pipsa Eklundille, joka luotti osaamiseeni ja antoi tämän mahdollisuuden. Toisen Pasilan suuntaan lähtevän kiitoksen haluan osoittaa erityisasiantuntija Hanna Strömmerille, joka ohjasi työtäni Trafín puolella. Hanna oli aina valmis keskustelemaan niin työn suurista linjoista kuin pienistä yksityiskohdistakin, asiallisesti ja asiantuntevasti. Kiitos myös Trafín visaporukalle, kahvitauot menivät mukavasti. Trafín väen lisäksi haluan kiittää Tampereen teknillisen yliopiston assistant professor Heikki Liimataista hyvistä kommentteista työn edetessä ja työn tarkastamisesta.

Opintie esikoulun paint by number -tuokioista tähän pisteeseen on ollut pitkä. Ilman läheisten tukea en olisi varmastikaan selviytynyt siitä, siispä kiitos sukulaisille, isosiskolleni Emmalle ja kaveriporukka Housuille. Erityisen kiitoksen haluan lausua yliopistossa kohtaamilleni uusille tuttavuuksille ja yhteisöille: kiitos Tampereen Rakentajakilta, kiitos Tupsulan Klaani ja kiitos urrheilujoukkue Nuoret Miehet KivesSyöpää Vastan. Teistä oli suuri apu ihan jo pelkästään koulunkäynnissä, mutta ennen kaikkea toitte TTY:lla viettämiini vuosiin rutkasti sisältöä, sellaista sisältöä, jota en varmasti muualla olisi kokenut.

Lopuksi haluan kiittää kihlattuani Annia. Ilman häntä näistä opiskeluvuosista ei olisi tullut kerta kaikkiaan mitään. Anni valoi minuun uskoa, motivoi, toimi henkisenä tukena ja sparraajana, lähti harjoitustyökaveriksi, lohdutti vaikeina hetkinä, kannusti ja nautti(i) teekkarielämästä rinnallani. Hän teki ja tekee opiskeluvuosistani ja elämästäni ylipäätään merkityksellisempää. Kiitos Anni.

Tupsulan asunnon B20 pienessä solussa, 15.11.2017

Jukka Uusitalo

SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen tausta	1
1.2	Tutkimuksen tavoite ja rajaukset.....	2
1.3	Tutkimusmenetelmät.....	3
1.4	Tutkimusraportin rakenne	3
2.	TAKSILIIKENTEEN KOETTU PALVELUTASO.....	5
2.1	Palvelutaso käsitteenä	5
2.2	Taksiliikenteen määrälliset ja laadulliset palvelutasotekijät	5
2.3	Koetun palvelutason mittaaminen.....	7
2.3.1	Taksiliikenteen koetun palvelutason mittaaminen Suomessa.....	8
2.4	Taksien palvelututkimus	8
2.4.1	Taksien palvelututkimuksen kuvaus	8
2.4.2	Taksien palvelututkimusten tulokset vuosina 2010–2016	9
2.4.3	Palvelututkimusten tulosten yhteenveto.....	21
3.	TAKSILIIKENTEEN SÄÄNTELY	24
3.1	Säätelyn järjestäminen.....	24
3.2	Säätelyn kohteet	25
3.3	Säätelyn keventämisen oletetut vaikutukset.....	26
3.4	Säätelyn keventäminen ja sen vaikutukset ulkomailla.....	28
3.4.1	Taksiliikenteen säätelyn keventäminen Ruotsissa	28
3.4.2	Taksiliikenteen säätelyn keventäminen Uudessa-Seelannissa	30
3.4.3	Taksiliikenteen säätelyn keventäminen Seattlessa Yhdysvalloissa 32	
3.4.4	Yhteenveto Ruotsin, Uuden-Seelannin ja Seattlen säätelyn keventämisestä sekä muiden maiden kokemuksista	33
4.	KYSELY- JA HAASTATTELUTUTKIMUSTEN TOTEUTUS	36
4.1	Kyselytutkimusten toteutus	36
4.1.1	Kansalaisille osoitetun kyselytutkimuksen sisältö	36
4.1.2	Taksi- ja linja-autoyrittäjille sekä taksinkuljettajille osoitettujen kyselytutkimusten sisältö	38
4.2	Haastattelujen toteutus	39
5.	KYSELYTUTKIMUSTEN TULOKSET JA NIIDEN ANALYSOINTI	41
5.1	Tutkimusaineiston käsittely.....	41
5.2	Kansalaiset	41
5.2.1	Taksin käyttäminen, tilaaminen ja taksisovellukset.....	41
5.2.2	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen ..	48
5.2.3	Taksiliikenteen hintataso, saatavuus ja turvallisuus	51
5.2.4	Uusien kuljetuspalvelujen syntyminen	59
5.3	Taksiyrittäjät.....	61

5.3.1	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen	61
5.3.2	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin saatavuuteen, hintatasoon, taksiliikenteen turvallisuuteen ja määrään	63
5.3.3	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen	68
5.3.4	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yrittäjän toimiin	71
5.4	Taksinkuljettajat	77
5.4.1	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen	77
5.4.2	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin saatavuuteen, hintatasoon, taksiliikenteen turvallisuuteen ja määrään	79
5.4.3	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen	82
5.4.4	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksinkuljettajaan	87
5.5	Linja-autoyrittäjät	88
5.5.1	Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen	88
5.5.2	Markkinoiden vapautumisen vaikutukset linja-autoliikenteen kilpailukykyyn, toimialarakenteeseen sekä taksiliikenteen aloittamis- ja laajentamisaikaisiin	90
6.	HAASTATTELUIJEN ANALYSOINTI	97
6.1	Taksiliikenteen ja liikkumispalvelujen nykytila	97
6.2	Sidosryhmien odotukset, aiomukset ja valmistautuminen liikennepalvelulakiin liittyen	98
7.	YHTEENVETO	102
7.1	Yhteenveto tutkimuksesta	102
7.1.1	Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso	102
7.1.2	Sidosryhmien odotukset ja aiomukset liittyen lakiin liikenteen palveluista	103
7.2	Tutkimuksen arviointi	104
7.3	Suosituksat jatkotoimenpiteiksi	106
	LÄHTEET	108

LIITE A: HAASTATTELUKUTSU, HAASTATELLUT
SIDOSRYHMÄT JA HAASTATTELURUNGOT

LIITE B: KYSELYTUTKIMUSTEN TILASTOLLISESTI
MERKITSEVÄT RISTIINTAULUKOINNIT

LYHENTEET JA MERKINNÄT

ELY-keskus	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
HSL	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
Kela	Kansaneläkelaitos

1. JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen tausta

Vuonna 2015 aloittaneen Juha Sipilän hallituksen kärkihankkeita ovat muun muassa digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön rakentaminen ja säädöksen 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.

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 yrittäjäkoulutuksesta ja -kokeesta. Myös taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset kevenevät, kun pakollisesta koulutuksesta luovutaan. Kuljettajalla tulee kuitenkin olla riittävät taidot ja osaaminen, mistä vastaa ensisijaisesti taksiluvan haltija. Taksinkuljettajien tulee suorittaa myös Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä koe. Taksiliikennettä saa jatkossa harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija. Liikennepalvelulaki velvoittaa kaikkia henkilöliikennettä tarjoavia luvan haltijoita, siis myös taksiliikenneluvan haltijoita, huolehtimaan siitä, että palveluun liittyvät olennaiset tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa. Olennaisia tietoja ovat esimerkiksi palveluajat ja -alueet, hinnat tai niiden määräytymisperusteet sekä esteettömyystiedot. Lisäksi laki velvoittaa henkilökuljetuspalvelun tarjoajan avaamaan liikkumispalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajille pääsyn lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan.

Liikennepalvelulaissa on säädetty, että 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. Liikenteen turvallisuusvirasto on määrittänyt numeeriset mittarit, joiden avulla liikennemarkkinoiden kokonaisuuden muutoksia voidaan seurata ja arvioida. Kehitystä halutaan seurata myös kysely- ja haastattelututkimuksen avulla. Tutkimuksessa kartoitetaan taksiliikenteen sidosryhmien näkemyksiä ja kokemuksia ennen lakimuutosta ja sen jälkeen. Tässä diplomityössä on toteutettu kyseisen kysely- ja haastattelututkimuksen lakimuutosta edeltävän vaiheen tarkastelu. Diplomityö on tehty Liikenteen turvallisuusvirastolle.

1.2 Tutkimuksen tavoite ja rajaukset

Tutkimuksen tavoitteena on muodostaa kuva Suomen taksiliikenteen koetusta palvelutasosta sekä selvittää taksiliikenteen sidosryhmien liikennepalvelulakiin kohdistamia odotuksia ja aikomuksia etenkin taksiliikenteen osalta. Tavoitteiden pohjalta asetetaan tutkimuksen pääkysymys: *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 syntymiseen?
- 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?

Diplomityössä sivutaan sitä, että palvelutasoa voidaan tarkastella eri näkökulmista. Palvelutason tarkempi käsittely on kuitenkin rajattu koettuun palvelutasoon, sillä toteutuneen palvelutason määrittämiseen tarvittavat tiedot ovat usein liikesalaisuuksia, eikä Suomessa ole käytännössä ollenkaan taksiliikenteen toteutuneen palvelutason seuranta julkisen vallan toimesta.

Diplomityön yhteydessä laaditaan ennen-osan haastattelukysymykset taksipalveluja paljon käyttäville yrityksille, Taksiliitolle, Kansaneläkelaitokselle (Kela), vammaisjärjestöille, joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille, Kuntaliitolle, isoille kaupungeille, Suomen valtion omistamalle yhteishankintayhtiö Hanselille sekä uusia liikkumispalveluita tarjoaville yrityksille. Työssä haastatellaan nämä taksiliikenteen sidosryhmät ja analysoidaan haastattelujen tulokset.

Diplomityössä käsitellään kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille suunnattujen kyselytutkimusten tuloksia ja pohditaan syitä tuloksiin. Kysymysten laatiminen tai kyselytutkimusten toteuttaminen eivät kuitenkaan sisälly diplomityöhön, sillä kyselytutkimusten valmistelut olivat alkaneet virastossa jo ennen diplomityön aloittamista. Työssä annetaan suosituksia jälkeen-osan kyselytutkimusten ja

haastattelujen toteuttamiseen, mutta aikataulullisista syistä jälke-
osan toteutus ei kuulu diplomityöhön.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Diplomityön tutkimusstrategia on monimenetelmäisyys. Aineiston hankintaan on käytetty kirjallisuusselvitystä, kyselytutkimuksia sekä haastatteluja. Kirjallisuusselvityksessä perehdytään taksiliikenteen koetun palvelutason teoriaan ja Suomen Taksiliiton vuosittain teettämän taksien palvelututkimuksen tuloksiin, jotka ovat keskeistä aineistoa taksiliikenteen koetun palvelutason määrittämisessä. Lisäksi kirjallisuusselvityksessä perehdytään taksiliikenteen sääntelyyn ja sen keventämiseen erilaisten raporttien ja tieteellisten artikkelien avulla.

Kysely- ja haastattelututkimusten avulla taksiliikenteestä saadaan sellaista tietoa, jota ei ole mahdollista saada numeeristen mittareiden avulla. Kyselytutkimuksilla kartoitetaan muun muassa kansalaisten kokemaa palvelutasoa ja odotuksia liikennepalvelulakia kohtaan sekä taksiyrittäjien, taksinkuljettajien ja linja-autoyrittäjien ennakko-odotuksia ja aikomuksia ennen lain voimaan astumista ja kokemuksia lain voimaan astumisen jälkeen. Kyselytutkimusten tuloksia analysoidaan tilastollisen analyysin avulla. Haastattelujen avulla kartoitetaan yksittäisten isojen sidosryhmien, kuten Kelan ja Taksiliiton odotuksia ennen lain voimaantuloa ja kokemuksia uudistuksen vaikutuksista lain voimaantulon jälkeen. Haastatteluja analysoidaan sisällönanalyysin avulla. Kysely- ja haastattelututkimusten toteutus on kuvattu Luvussa 4.

1.4 Tutkimusraportin rakenne

Tutkimusraportin rakenne on kolmiosainen. Alussa käsitellään taksiliikenteen koettuun palvelutason ja sääntelyn keventämiseen liittyvää teoriaa ja aiempia tuloksia. Tämän jälkeen esitellään työssä tehdyt kyselytutkimukset ja haastattelut sekä näiden tulokset ja pohditaan syitä tuloksiin. Lopussa on yhteenveto, jossa kerrataan tärkeimmät tulokset, arvioidaan tutkimuksen onnistumista ja esitetään suosituksia jatkotoimenpiteiksi.

Toisessa luvussa käsitellään taksiliikenteen koettua palvelutasoa. Luvussa kerrotaan, mitä koetulla palvelutasolla tarkoitetaan, mitkä tekijät taksiliikenteen koettuun palvelutason vaikuttavat, miten koettua palvelutasoa voidaan mitata, miten sitä on mitattu Suomessa ja millainen taksiliikenteen koettu palvelutaso Suomessa on tulosten perusteella.

Kolmannessa luvussa tarkastellaan taksiliikenteen sääntelyä ja sen keventämistä. Luvussa tuodaan aluksi esille, mitä taksiliikenteessä säännellään, sekä miten ja miksi taksi-liikennettä säännellään. Tämän jälkeen luvussa esitellään sääntelyn keventämisen puolustajien ja vastustajien argumentteja sääntelyn keventämisen vaikutuksista sekä sääntelyn keventämisen toteutuneita vaikutuksia tapauksissa, joissa sääntelyä on kevennetty

pääosin samalla tavalla kuin Suomessa ollaan keventämässä. Sääntelyn keventämisen teoreettiset ja toteutuneet vaikutukset ovat olennaista taustatietoa diplomityössä toteutettujen kysely- ja haastattelututkimusten tulosten ymmärtämiseksi.

Neljännessä luvussa esitellään diplomityössä tehdyt kysely- ja haastattelututkimukset. Luvussa kerrotaan kyselyjen ja haastattelujen toteutuksesta sekä kuvataan kyselytutkimusten sisältö teemoittain.

Viidennessä luvussa esitellään kansalaisille, taksiyrittäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille osoitettujen kyselytutkimusten tulokset ja pohditaan syitä tuloksiin. Kuu- dennessa luvussa kootaan yhteen haastateltujen sidosryhmien näkemykset taksiliikenteen nykytilasta sekä odotukset ja aiomukset liittyen lakiin liikenteen palveluista erityisesti taksiliikenteen osalta.

Seitsemännessä luvussa on yhteenveto. Yhteenvedossa kerrataan työn tärkeimmät tulokset ja vastataan tutkimuskysymyksiin eli siihen, millainen Suomen taksiliikenteen koettu palvelutaso on tällä hetkellä sekä millaisia odotuksia ja aiomuksia taksiliikenteen sidosryhmillä on liittyen lakiin liikenteen palveluista. Yhteenvedossa arvioidaan myös tutkimuksen luotettavuutta ja onnistumista, annetaan suosituksia ennen-jälkeen- kyselytutkimuksen jälkeen-osan toteuttamiseen sekä tuodaan esille kiinnostavia jatko- tutkimusaiheita.

2. TAKSILIIKENTEEEN KOETTU PALVELUTASO

2.1 Palvelutaso käsitteenä

Palvelutasolla tarkoitetaan yleisesti jonkin palvelun määrää ja laatua. Julkisen liikenteen sanastossa on määritelty niin, että ”*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. [1–3]

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 kokemukseen vaikuttamalla näihin ominaisuuksiin. Yhteiskunnan näkökulmasta palvelutaso kuvaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumista. [2]

Liikkujan (matkustaja, kuljettaja, tienkäyttäjä) tapauksessa puhutaan koetusta palvelutasosta eli laatuutasosta. Koettu palvelutaso on liikkujan subjektiivinen arvio siitä, miten liikenneympäristön ja -tilanteen muodostama kokonaisuus toimii. Koettuun palvelutasoon vaikuttavat monet taustatekijät, kuten liikkujan demografinen ja sosioekonominen tausta, odotukset ja aiemmat kokemukset sekä lainsäädäntö ja yleisesti hyväksytyt normit. Huomattavaa on, että liikkujan kokema palvelutaso ei välttämättä vastaa palvelun tarjoajan näkemystä palvelutasosta. [2]

Kokonaispalvelutaso muodostuu palvelutasotekijöiden yhteisvaikutuksesta. Palvelutasotekijät voidaan jakaa esimerkiksi määrällisiin ja laadullisiin palvelutasotekijöihin. [3, s. 29]

2.2 Taksiliikenteen määrälliset ja laadulliset palvelutasotekijät

Määrällisillä palvelutasotekijöillä tarkoitetaan niitä tekijöitä, jotka vaikuttavat palvelutasoon ja joita voidaan mitata. Joukkoliikenteessä määrällisiä palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi liikennöinti-aika ja vaihtojen määrä. [3, s. 23] Taksiliikenteessä palvelutasoa mitataan palvelun saamiseen kuluvan ajan perusteella [2, s. 29].

Laadullisilla palvelutasotekijöillä tarkoitetaan niitä tekijöitä, joiden täsmällinen mittaaminen ei onnistu. Matkustamisessa laadulliset palvelutasotekijät ovat matkaan liittyviä

ominaispiirteitä, jotka vaikuttavat matkan palvelutasoon. Laadullisia palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi matkustusmukavuus ja turvallisuus. [3, s. 27] Taksiliikenteen laadullisten palvelutasotekijöiden tarkka määrittäminen ei ole niin selkeää kuin määrällisten tekijöiden, sillä ainakin joukkoliikenteen puolella on havaittu, että laadun muodostuminen vaihtelee eri maissa ja vastaajien mukaan [4][5].

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Suomen Taksiliiton vuonna 2005 teettämässä selvityksessä tunnistettiin 7 taksialan palvelun laadun peruskriteeriä, jotka ovat turvallisuus, luotettavuus, fyysinen laatu, saatavuus, ympäristöystävällisyys, vuorovaikutus ja asiakaspalvelu sekä kalusto ja tekniikka [6, s. 17–18]. Vuonna 2007 voimaan tulleessa taksiliikennelaissa on säädetty taksipalvelujen laatuvaatimuksista seuraavasti [7]:

17 § Taksipalvelujen laatuvaatimukset

Taksiliikennettä harjoitettaessa on noudatettava seuraavia laatuvaatimuksia:

- 1) vahvistetut ajovuorot ajetaan;*
- 2) liikenteeseen käytettävä auto on ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen;*
- 3) kuljettajan pukeutuminen on asianmukaista;*
- 4) kuljettaja käyttäytyy asiakasta kohtaan asiallisesti ja kohteliaasti ja ottaa huomioon asiakkaan erityiset tarpeet;*
- 5) kuljettaja valitsee asiakkaan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos asiakas jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa asiakkaan ehdottamaa reittiä;*
- 6) kuljettaja noudattaa liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi;*
- 7) kuljettaja noudattaa vaitiolovelvollisuutta asiakkaan yksityisyyden turvaamiseksi;*
- 8) asiakkaalla on oikeus maksaa käteisellä tai yleisimmillä luotto- ja maksukorteilla;*
- 9) noudatetaan vahvistettua taksaa tai niitä hintoja, joista on sovittu;*
- 10) varmistetaan asiakkaan turvallinen autoon tulo ja siitä poistuminen ja tarjotaan hänelle hänen tarvitsemaansa apua;*
- 11) tarjotaan ja annetaan apua matkatavaroita lastattaessa ja purettaessa.*

Taksiliikenteen asiakastytyväisyyteen vaikuttavina tekijöinä tai laatuindikaattoreina on kansainvälisesti esitetty tai käytetty ainakin taksin saatavuutta, kaluston siisteyttä, kaluston turvallisuutta, matkustusmukavuutta, kuljettajan ajotapaa ja liikenneturvallisuutta,

kuljettajan ystävällisyyttä, asiakaspalvelua ja paikallistuntemusta, luotettavuutta, informaation määrää ja saatavuutta sekä tilaamisen helppoutta. [8–10]

2.3 Koetun palvelutason mittaaminen

Koetun palvelutason mittaamisessa keskeisiä menetelmiä ovat erilaiset kyselyt ja haastattelut. Haastattelussa vastaajalle esitetään kysymyksiä puhelimitse tai henkilökohtaisesti. Haastattelussa haastattelija voi valita kysymysten esittämisjärjestyksen ja tehdä täsmentäviä kysymyksiä. Kyselyssä vastaaja vastaa tarkkaan muotoiltuihin, ennalta määritettyihin kysymyksiin. Kyselyissä voidaan vastata esimerkiksi käyttämällä valmista vastausasteikkoa, asettamalla asioita järjestykseen tai vastaamalla avoimesti omin sanoin johonkin kysymykseen. [2, s. 21]

Palvelun laadun tutkiminen perustuu usein laatuattributteihin liittyvien odotusten ja kokemusten väliseen eroon. Yksi tunnetuimmista ja vaikuttavimmista koetun palvelun laadun mittausmenetelmistä 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. reagointialttius (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 huomioida asiakkaan tarpeet)

Osa-alueet on jaettu edelleen 22 attributtiin. Asiakkaille esitetään kysymykset odotuksista ja kokemuksista jokaiseen attributtiin liittyen, joihin he vastaavat seitsemänportaisella asteikolla (täysin samaa mieltä – täysin eri mieltä). Attribuutteja koskevien odotusten ja kokemusten välisten erotusten summa kuvaa koettua kokonaislaatua. [11, s. 115–118]

SERVQUAL-mallia on kritisoitu monesta syystä. Osa-alueiden ja attributtien soveltaminen joihinkin palveluihin on vaikeaa, ja odotusten mittaamista ei nähdä mielekkäänä tai järkevänä muun muassa siksi, että kokemukset ovat todellisuutta koskevia käsityksiä ja näin ollen sisältävät jo aikaisemmat odotukset. [11, s. 120] Puutteistaan huolimatta SERVQUAL koetaan hyödyllisenä ja sitä käytetään paljon eri aloilla [12].

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 tutkimuksissa yleensä perustella, miksi tietyt tekijät on valittu arvioitaviksi.

2.3.1 Taksiliikenteen koetun palvelutason mittaaminen Suomessa

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset) ovat taksiliikennelain nojalla velvoitettuja seuraamaan alueellaan kuluttajien antamaa palautetta taksien saatavuudesta ja laadusta. Palautteiden määrä on ollut kuitenkin vähäinen, sillä ELY-keskusten asema taksipalveluja valvovana viranomaisena ei ole kuluttajilla kovin hyvin tiedossa. [7][13, s. 16] Suomessa taksipalvelujen laadusta huolehtiikin 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 taksiyhdistykset ottavat asiakaspalautetta vastaan. [13, s. 18][14]

Osana alan omaa laadunvalvontaa Taksiliitto teettää joka vuosi kyselytutkimuksen, jossa selvitetään asiakkaiden kokemuksia ja mielipiteitä taksiliikenteen palvelutasosta [13, s. 18][15]. Kyseinen tutkimus on käytännössä ainoa taksiliikenteen koettuun palvelutason liittyvä tutkimus Suomessa. Tutkimus ja sen tulokset vuosilta 2010–2016 esitellään tarkemmin Luvussa 2.4.

2.4 Taksien palvelututkimus

2.4.1 Taksien palvelututkimuksen kuvaus

Suomen Taksiliitto teettää joka vuosi taksien palvelututkimuksen, joka on palvelutason seurantaväline osana Taksiliiton laatujärjestelmää. Tutkimuksen avulla selvitetään asiakkaiden kokemuksia ja mielipiteitä taksiliikenteen palvelutasosta. Tutkimuksen kohdeyrymänä ovat kaikki Suomen 15–79-vuotiaat kansalaiset Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Otos muodostetaan kiintiöpoiminnalla, jossa kiintiöinä ovat ikä-, sukupuoli- ja kuntatyyppijakauma. Vuosina 2010–2016 otoskoko on vaihdellut 1006 ja 1038 henkilön välillä. [15][16]

Tutkimuksessa haastateltavilta kysytään aluksi, milloin he ovat viimeksi matkustaneet taksilla. Jos haastateltava on matkustanut taksilla viimeisen 6 kuukauden aikana, häneltä kysytään, onko viimeisimmässä taksimatkassa ollut jotain sellaista, joka on erityisesti miellyttänyt tai joka on ollut erityisen epämiellyttävää. Lisäksi viimeisen 6 kuukauden aikana taksilla matkustaneilta kysytään tarkentavia kysymyksiä taksiliikenteen palvelutasotekijöihin liittyen. Haastateltavia on pyydetty arvioimaan viimeisintä taksimatkaa kymmenportaisella asteikolla (10 = erittäin hyvä, 1 = erittäin huono) yhdeksän ominaisuuden suhteen, jotka ovat:

- matka kokonaisuutena
- taksin saatavuus

- saamisen/tilaamisen helppous
- odotus-/saapumisaika
- kuljettajan ominaisuudet
 - ystävällisyys
 - palveluhalu
 - ajotapa ja liikenneturvallisuus
- auto ja varusteet
 - auton ja sen varusteiden turvallisuus
 - auton mukavuus ja siisteys
- matkan hinta suhteessa saatuun palveluun

Kaikilta haastateltavilta kysytään neliportaisella asteikolla (erittäin vahva – erittäin heikko) luottamusta takseihin ja taksinkuljettajiin Suomessa sekä viisiportaisella asteikolla (erittäin myönteinen – erittäin kielteinen) yleistä kokemusta tai mielikuvaa taksipalveluista ja taksin käytöstä. Aiemmin kaikilta haastateltavilta on kysytty viisiportaisella asteikolla (erittäin hyvin – erittäin huonosti) miten taksit ja taksiliikenne huomioivat ympäristöasiat, mutta uusimmissa tutkimuksissa tätä ei enää kysytä. Vuosina 2015 ja 2016 kaikilta haastateltavilta on kysytty neliportaisella asteikolla (tuntee erittäin hyvin – ei tunne lainkaan) kuinka hyvin he tuntevat suomalaisen taksialan lupajärjestelmän. Tämän jälkeen haastateltaville on kuvattu lupajärjestelmää seuraavasti:

”Suomessa käytössä oleva taksitoiminnan lupajärjestelmä säätelee muun muassa taksimatkan hinnoittelua ja taksien määrää. Järjestelmä myös takaa, että takseja on saatavilla aina vuorokauden ajasta riippumatta ja koko maan alueella.

Suomessa on esitetty taksiliikenteen vapauttamista kilpailulle, jonka seurauksena taksimatkojen hinnat kuluttajille saattavat nousta tai laskea tilanteesta riippuen. Taksien ympärivuorokautista saatavuutta maanlaajuisesti ei enää taattaisi.”

Kuvauksen jälkeen haastateltavilta on kysytty, olisivatko he halukkaita luopumaan lupajärjestelmästä vai pitämään lupajärjestelmän ennallaan. [15][16]

2.4.2 Taksien palvelututkimusten tulokset vuosina 2010–2016

Seuraavassa on esitelty palvelututkimusten tulokset vuosilta 2010–2016. Tulokset on yhdistelty suoraan vuosittaisista tutkimusraporteista [15][16].

Tuloksissa tulee huomioida, että asuinkuntien vertailussa ”muut yli 100 000 asukkaan kaupungit” on sisältänyt eri vuosina eri kaupungit. Vuonna 2010 ”muut yli 100 000 asukkaan kaupungit” on tarkoittanut Tamperetta, Turkuja ja Oulua, vuosina 2011 ja 2012 määritelmään on lisätty Jyväskylä ja Lahti. Vuodesta 2013 eteenpäin alkuperäisissä tutkimusraporteissa ei ole eritelty, mitä ”muut yli 100 000 asukkaan kaupungit” sisältää.

Viimeisimmän taksimatkan ajankohta

Vuosina 2010–2016 suomalaisten taksin käyttö on pysynyt melko samanlaisena: viimeisen 6 kuukauden aikana taksia on käyttänyt haastatteluvuodesta riippuen 47–55 % vastanneista. Keskimäärin viimeisen 6 kuukauden sisään taksia on käyttänyt 52 % vastaajista, ja vuonna 2016 tuo osuus oli juuri 52 %.

Miesten viimeisimmästä taksimatkasta on tyypillisesti hieman useammin alle 6 kuukautta kuin naisilla. Miesten keskuudessa alle 6 kuukautta sitten taksilla matkustaneiden suhteellinen osuus on ollut 2010-luvulla keskimäärin 53 %. Naisten keskuudessa vastaava osuus on ollut keskimäärin 50 %.

50–79-vuotiaat erottuvat selkeästi muista ikäryhmistä: heillä viimeisen 6 kuukauden aikana taksilla matkustaneiden suhteellinen osuus koko ikäryhmästä on pienempi (2010-luvulla keskimäärin 44 %) kuin muilla ikäryhmillä (54–61 %). Yleisintä taksilla matkustaminen on 25–34-vuotiaiden ikäryhmässä.

Taksilla matkustaminen on ollut tyypillisesti sitä yleisempää, mitä suuremmasta kaupungista on kyse. 2010-luvulla viimeisen 6 kuukauden aikana taksilla on matkustanut Suur-Helsingin alueella keskimäärin 67 %, muissa yli 100 000 asukkaan kaupungeissa 58 %, 50 000–100 000 asukkaan kaupungeissa 44 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 46 % ja muissa kunnissa 44 % vastaajista.

Viimeisimmän taksimatkan miellyttävät ja epämiellyttävät kokemukset

2010-luvulla keskimäärin 39 % vastaajista on ollut vuosittain sitä mieltä, että viimeisimmästä taksimatkasta oli jotain erityisen miellyttävää. Viimeisimmästä taksimatkastaan epämiellyttäviä asioita kokeneita on keskimäärin 13 % vastaajista.

Naiset ovat kokeneet useammin (43 %) jotain miellyttävää viimeisimmästä taksimatkastaan kuin miehet (37 %). Myös epämiellyttäviä kokemuksia on naisilla hyvin lievästi useammin (14 %) kuin miehillä (13 %).

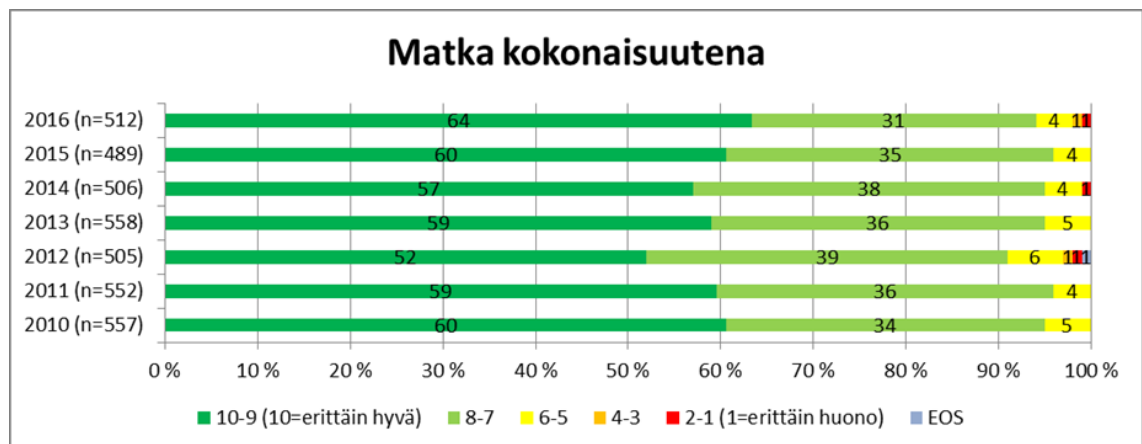
Miellyttäviä kokemuksia on eniten nuorilla ja vanhoilla vastaajilla. 50–79-vuotiaista keskimäärin 43 % ja 15–24-vuotiaista 40 % koki viimeisimmästä taksimatkastaan jotain miellyttävää. 25–34-vuotiaiden ja 35–49-vuotiaiden keskuudessa vastaava osuus oli keskimäärin 38 %. Viimeisimmästä taksimatkastaan epämiellyttäviä asioita kokeneiden suhteellinen osuus on pienempi 50–79-vuotiaiden ikäryhmässä (keskimäärin 10 %) kuin muissa ikäryhmissä (14–16 %).

Viimeisimmästä taksimatkastaan jotain miellyttävää kokeneiden suhteellisissa osuuksissa ei ole kuntatyypeittäin merkittäviä eroja. Epämiellyttäviä asioita kokeneiden suhteellinen osuus on Suur-Helsingissä suurempi (keskimäärin 18 %) kuin muissa kuntatyypeissä (10–12 %).

Suurin osa miellyttävistä kokemuksista liittyy kuljettajaan. Kuljettaja on koettu ystävälliseksi (keskimäärin 33 % vastaajista vuosittain), huomaavaiseksi tai palvelualttiiksi (19 %) tai lahjakkaaksi keskustelijaksi (12 %). Muut miellyttävät kokemukset ovat liittyneet yleensä taksin saatavuuteen (7 %), hienoon autoon (7 %) tai tasaiseen ja luotettavaan kyytiin (7 %). Suurin osa epämiellyttävistä kokemuksista liittyy kalliiksi koettuun hintaan (keskimäärin 39 % vastaajista vuosittain). Muut epämiellyttävät kokemukset liittyvät yleensä taksin huonoon saatavuuteen (10 %), kuskin töykeään käytökseen (8 %), kuljettajan huonoon paikallistuntemukseen (6 %) tai kuljettajan keskustelutaitoihin (6 %).

Viimeisin taksimatka kokonaisuutena

Vuosien 2010–2016 aikana viimeisin taksimatka on saanut kokonaisuutena kiitettävän arvosanan (9–10) keskimäärin 59 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 36 % vastaajista. Taksimatkan kokonaisarvosanajakauma on pysynyt melko samanlaisena koko 2010-luvun ajan vuotta 2012 lukuun ottamatta, jolloin taksimatka sai kokonaisuutena kiitettävän arvosanan 52 % vastaajista ja hyvän arvosanan 39 % vastaajista. Vuoden 2012 heikompi kokonaisarvosana näkyy myös palvelutason osatekijöiden arvosteluissa, sillä niistäkin lähes kaikissa vuoden 2012 arvostelut ovat huonommat kuin muina vuosina. Viimeisimmän taksimatkan saamat arvosanat vuosina 2010–2016 on esitetty Kuvassa 1.

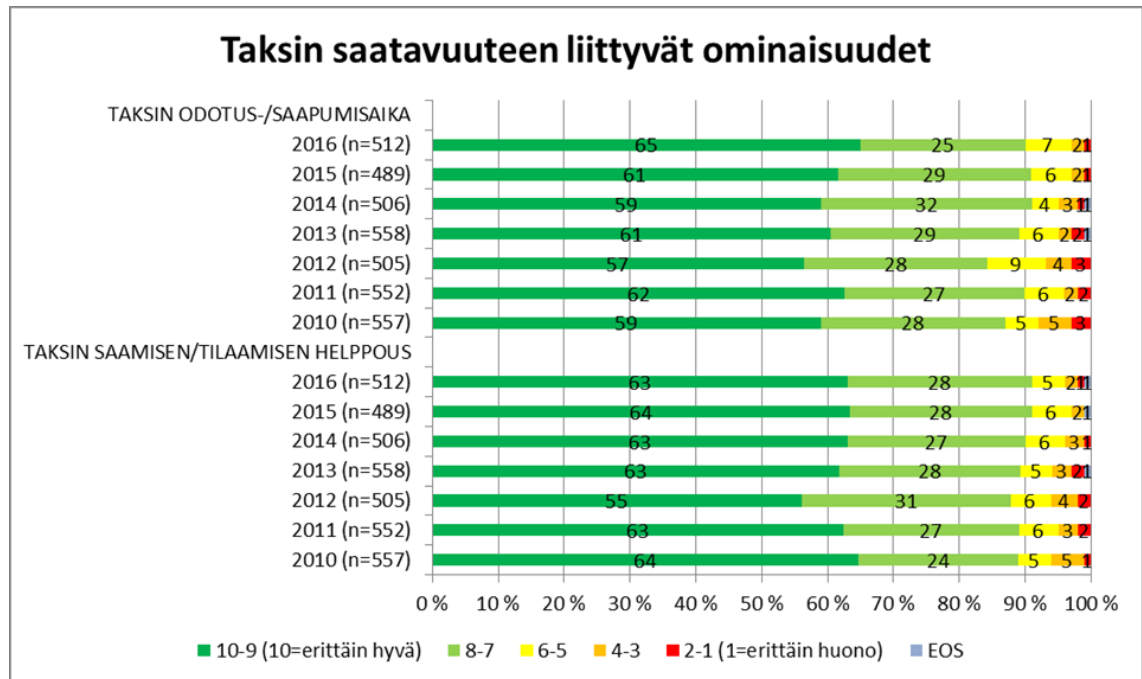


Kuva 1. Matkan saamat kokonaisarvosanat vuosina 2010–2016

Taksin saatavuus

Vuosien 2010–2016 aikana taksin saamisen ja tilaamisen helppous on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitettävän arvosanan (9–10) keskimäärin 62 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 28 % vastaajista. Vuonna 2016 taksin saamisen ja tilaamisen helppoudelle kiitettävän arvosanan antoi 63 % ja hyvän arvosanan 28 % vastaajista.

Taksin odotus- ja saapumisaika on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitetävän arvosanan (9–10) keskimäärin 61 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 28 % vastaajista. Vuonna 2016 taksin odotus- ja saapumisaika sai kiitetävän arvosanan 65 % ja hyvän arvosanan 25 % vastaajista. Taksin saamisen ja tilaamisen helppouden sekä taksin odotus- ja saapumisaikojen saamat arvosanat vuosina 2010–2016 on esitetty Kuvassa 2.



Kuva 2. Taksin saamisen ja tilaamisen helppouden sekä taksin odotus- ja saapumisaikojen saamat arvosanat vuosina 2010–2016

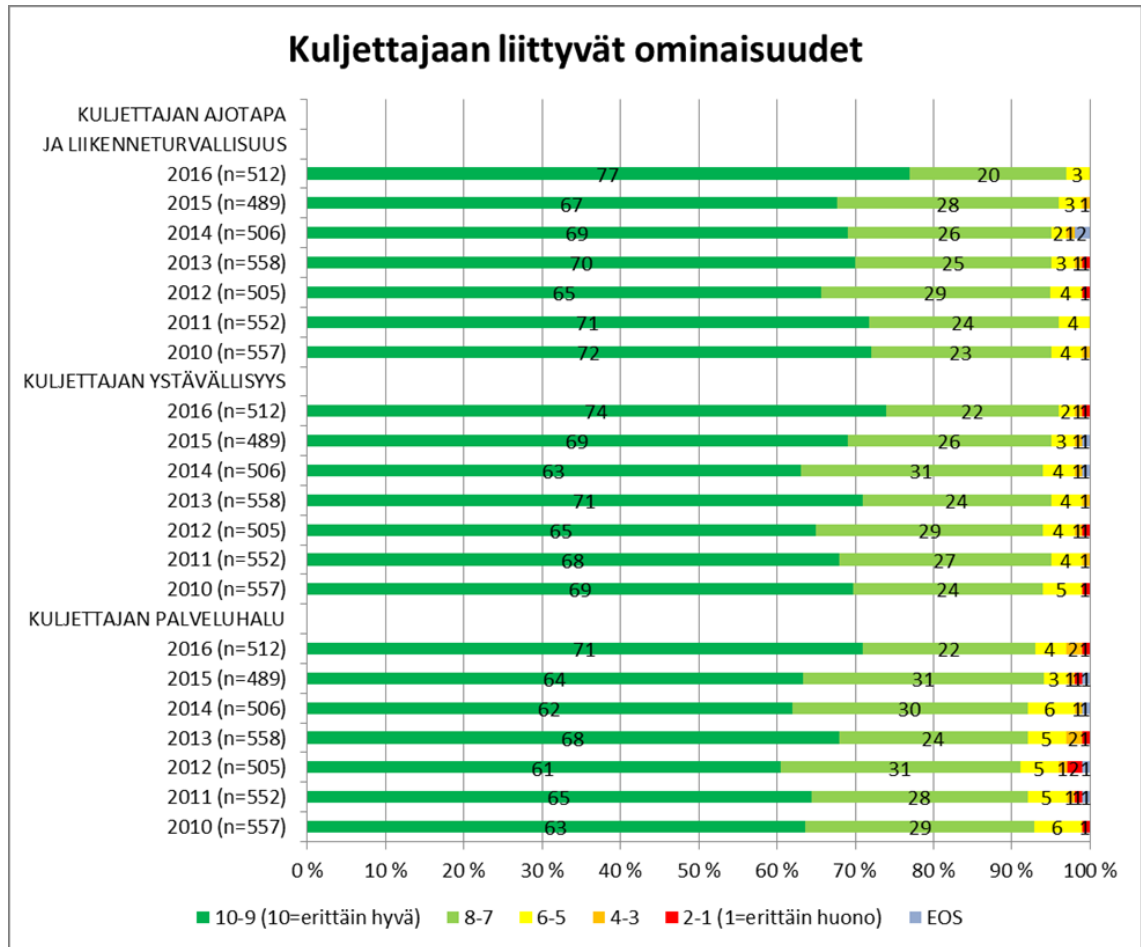
Kuljettajan ominaisuudet

Vuosien 2010–2016 aikana kuljettajan ajotapa ja liikenneturvallisuus on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitetävän arvosanan (9–10) keskimäärin 70 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 25 % vastaajista. Vuonna 2016 kuljettajan ajotapa ja liikenneturvallisuus sai kiitetävän arvosanan 77 % ja hyvän arvosanan 20 % vastaajista.

Vuosien 2010–2016 aikana kuljettajan ystävällisyys on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitetävän arvosanan (9–10) keskimäärin 68 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 26 % vastaajista. Vuonna 2016 kuljettajan ystävällisyys sai kiitetävän arvosanan 74 % ja hyvän arvosanan 22 % vastaajista.

Vuosien 2010–2016 aikana kuljettajan palveluhalu on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitetävän arvosanan (9–10) keskimäärin 65 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 28 % vastaajista. Vuonna 2016 kuljettajan palveluhalu sai kiitetävän arvosanan 71 % ja hyvän arvosanan 22 % vastaajista. Kuljettajan ajotavan ja lii-

kenneturvallisuuden, kuljettajan ystävällisyyden sekä kuljettajan palveluhalun saamat arvosanat vuosina 2010–2016 on esitetty Kuvassa 3.

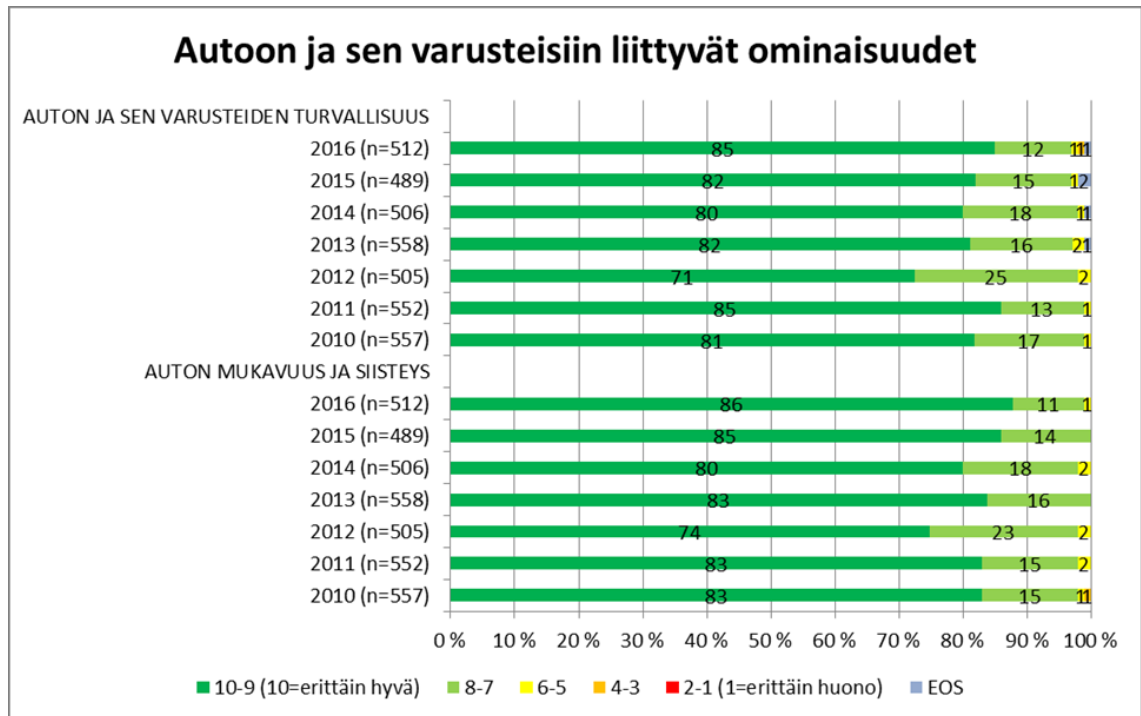


Kuva 3. Kuljettajan ajotavan ja liikenneturvallisuuden, kuljettajan ystävällisyyden sekä kuljettajan palveluhalun saamat arvosanat vuosina 2010–2016

Auto ja varusteet

Vuosien 2010–2016 aikana auton ja sen varusteiden turvallisuus on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitettävän arvosanan (9–10) keskimäärin 81 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 17 % vastaajista. Vuonna 2016 auton ja sen varusteiden turvallisuus sai kiitettävän arvosanan 85 % ja hyvän arvosanan 12 % vastaajista.

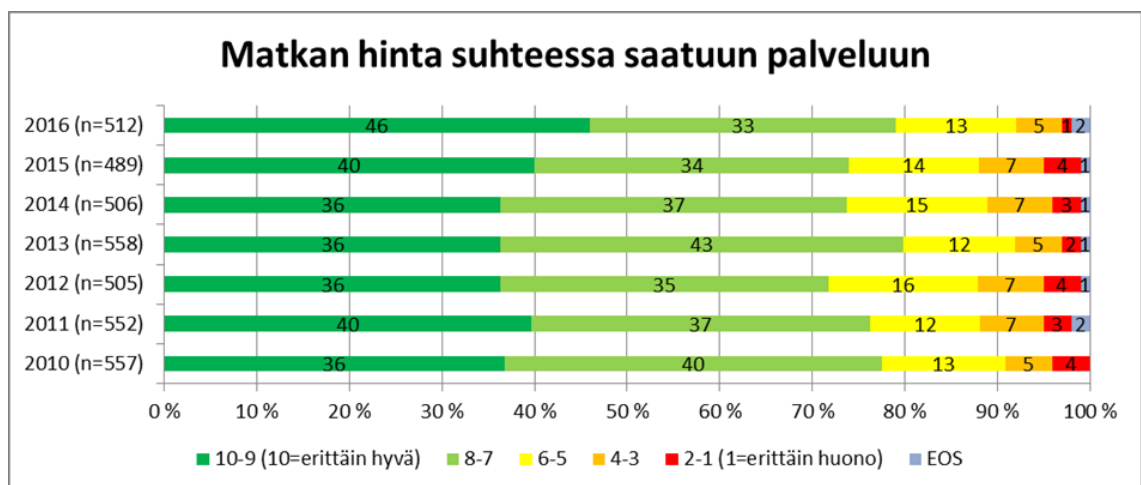
Auton mukavuus ja siisteys on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitettävän arvosanan (9–10) keskimäärin 82 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 16 % vastaajista. Vuonna 2016 auton mukavuus ja siisteys sai kiitettävän arvosanan 86 % ja hyvän arvosanan 11 % vastaajista. Auton ja sen varusteiden turvallisuuden sekä auton mukavuuden ja siisteyden saamat arvosanat vuosina 2010–2016 on esitetty Kuvassa 4.



Kuva 4. Auton ja sen varusteiden turvallisuuden sekä auton mukavuuden ja siisteyden saamat arvosanat vuosina 2010–2016

Matkan hinta suhteessa saatuun palveluun

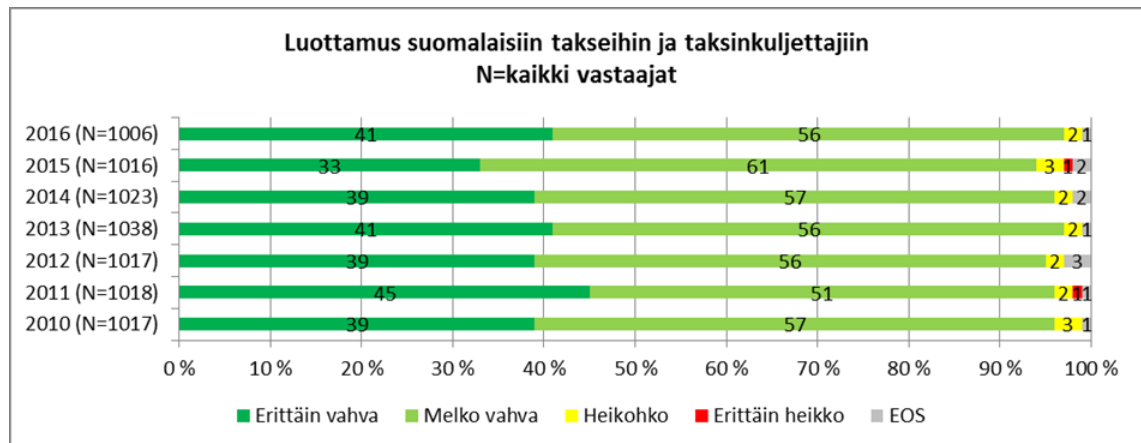
Vuosien 2010–2016 aikana matkan hinta suhteessa saatuun palveluun on saanut viimeisimmän taksimatkan perusteella kiitettävän arvosanan (9–10) keskimäärin 39 % vastaajista vuosittain ja hyvän arvosanan (7–8) 37 % vastaajista. Vuonna 2016 matkan hinta suhteessa saatuun palveluun sai kiitettävän arvosanan 46 % ja hyvän arvosanan 33 % vastaajista. Saatuun palveluun suhteutetun matkan hinnan saamat arvosanat vuosina 2010–2016 on esitetty Kuvassa 5.



Kuva 5. Saatuun palveluun suhteutetun matkan hinnan saamat arvosanat vuosina 2010–2016

Luottamus suomalaisiin takseihin ja taksinkuljettajiin

Vuosien 2010–2016 aikana keskimäärin 40 % vastaajista on vuosittain vastannut luottavansa erittäin paljon suomalaisiin takseihin ja taksinkuljettajiin. Keskimäärin 56 % vastaajista on vastannut luottavansa takseihin melko paljon. Vuonna 2015 aloittaneen hallituksen suunnitelmat sääntelyn keventämisestä ja voimakas keskustelu taksialan sääntelystä on voinut vaikuttaa vuoden 2015 heikompaan luottamukseen [17]. Vuosien 2010–2016 tulokset vastaajien luottamuksesta suomalaisiin takseihin ja taksinkuljettajiin on esitetty Kuvassa 6.



Kuva 6. Vastaajien luottamus suomalaisiin takseihin ja taksinkuljettajiin vuosina 2010–2016

Luottamuksessa ei ole suurta eroa naisten ja miesten välillä, sillä sukupuolten väliset erot erittäin vahvassa ja melko vahvassa luottamuksessa ovat molemmissa yhden prosenttiyksikön. Vähintään melko vahvan luottamuksen suhteellinen osuus on aina ollut lähes yhtä suuri miesten ja miesten keskuudessa.

Vähintään melko vahvan luottamuksen suhteellinen osuus on ollut ikäryhmittäin vuosien saatossa lähes yhtä suuri, mutta erittäin vahvan luottamuksen suhteellinen osuus on ollut tyypillisesti sitä pienempi, mitä nuorempi vastaaja on kyseessä. Vuosina 2010–2016 15–24-vuotiaista vastaajista 34 % on vastannut luottavansa suomalaisiin takseihin ja taksinkuljettajiin erittäin vahvasti. 25–34-vuotiaiden ikäryhmässä vastaava osuus on 38 %, 35–49-vuotiaiden ikäryhmässä 42 % ja 50–79-vuotiaiden ikäryhmässä 41 %.

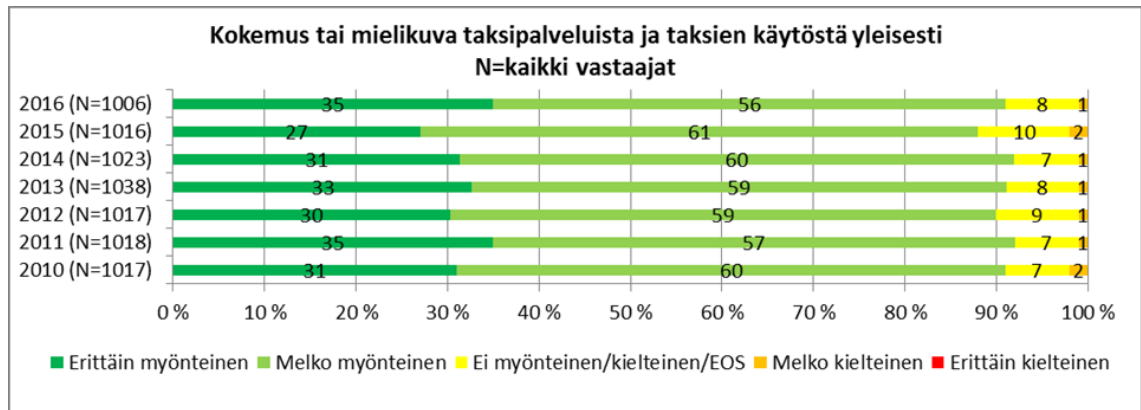
Suur-Helsingin alueella erittäin vahvan ja vähintään melko vahvan luottamuksen suhteellinen osuus on pienempi kuin muissa kuntatyypeissä. Erityisesti erittäin vahvan luottamuksen suhteellinen osuus 2010-luvulla on huomattavasti pienempi Suur-Helsingissä (7 prosenttiyksikköä seuraavaksi pienimpään) kuin muissa kuntatyypeissä. Erittäin vahvan ja vähintään melko vahvan luottamuksen suhteellinen osuus kuntatyypeittäin keskimäärin vuosina 2010–2016 ja vuonna 2016 on esitetty Taulukossa 1.

Taulukko 1. *Erittäin vahvan ja vähintään melko vahvan luottamuksen suhteellinen osuus kuntatyypeittäin keskimäärin vuosina 2010–2016 ja vuonna 2016*

	Erittäin vahva luottamus		Vähintään melko vahva luottamus	
	2010–2016	2016	2010–2016	2016
Suur-Helsinki	33 %	37 %	94 %	98 %
Muut yli 100 000 asukkaan kaupungit	41 %	37 %	95 %	96 %
50 000-100 000 asukkaan kaupungit	41 %	40 %	97 %	96 %
alle 50 000 asukkaan kaupungit	40 %	48 %	98 %	98 %
Muut kunnat	41 %	41 %	95 %	96 %

Kokemus tai mielikuva taksipalveluista yleensä

Vuosien 2010–2016 aikana keskimäärin 32 % vastaajista on vuosittain vastannut, että heidän kokemuksensa tai mielikuvansa taksipalveluista ja taksin käytöstä yleensä on erittäin myönteinen. Keskimäärin 59 % vastaajista on vastannut kokemuksen tai mielikuvan olevan melko myönteinen. Erittäin myönteisten ja melko myönteisen näkemysten suhteellinen osuus on pysynyt vuosien saatossa lähes samana vuotta 2015 lukuun ottamatta. Myös kokemuksen tai mielikuvan arvosteluun vuonna 2015 on voinut vaikuttaa voimakas keskustelu taksialan sääntelystä. Vuosien 2010–2016 tulokset vastaajien kokemuksista ja mielikuvista taksipalveluista ja taksin käytöstä yleensä on esitetty Kuvassa 7.



Kuva 7. Vastaajien kokemus tai mielikuva taksipalveluista ja taksin käytöstä yleensä vuosina 2000–2016

Naisten kokemus tai mielikuva taksipalveluista ja taksin käytöstä yleisesti on myönteisempi kuin miehillä. 2010-luvulla erittäin myönteisen kokemuksen tai mielikuvan suhteellinen osuus naisvastaajien joukossa on ollut vuosittain keskimäärin 34 %, kun vastaava osuus miehillä on 29 %. Vähintään melko myönteisen mielikuvan tai kokemuksen suhteellinen osuus on ollut keskimäärin lähes sama miesten (90 %) ja naisten (91 %) keskuudessa vuosien 2010–2016 aikana.

Eri ikäryhmissä erittäin myönteinen kokemus tai mielikuva taksipalveluista ja taksin käytöstä yleisesti on sitä yleisempää, mitä vanhempia vastaajat ovat. Erityisesti 15–24-vuotiaat vastaajat erottuvat muista ikäryhmistä, sillä heidän erittäin myönteisen tai vähintään melko myönteisen mielikuvan omaavien suhteellinen osuus vuosina 2010–2016 on ollut selvästi pienempi (25 % ja 85 %) kuin muissa ikäryhmissä (31–34 % ja 91–93 %). Huomattavaa on, että ero muihin ikäryhmiin ei johdu niinkään kielteisistä mielikuvista, vaan 15–24-vuotiailla on suurin suhteellinen osuus (13 %) neutraaleissa vastauksissa.

Suur-Helsingin alueella erittäin myönteisen ja vähintään melko myönteisen kokemuksen tai mielikuvan suhteellinen osuus on pienempi kuin muissa kuntatyypeissä. Erityisesti erittäin myönteisen mielikuvan suhteellinen osuus 2010-luvulla on huomattavasti pienempi Suur-Helsingissä (yli 8 prosenttiyksikköä seuraavaksi pienimpään) kuin muissa kuntatyypeissä. Erittäin vahvan ja vähintään melko vahvan luottamuksen suhteellinen osuus kuntatyypeittäin keskimäärin vuosina 2010–2016 ja vuonna 2016 on esitetty Taulukossa 2.

Taulukko 2. *Erittäin myönteisen ja vähintään melko myönteisen kokemuksen tai mielikuvan suhteellinen osuus kuntatyypeittäin keskimäärin vuosina 2010–2016 ja vuonna 2016*

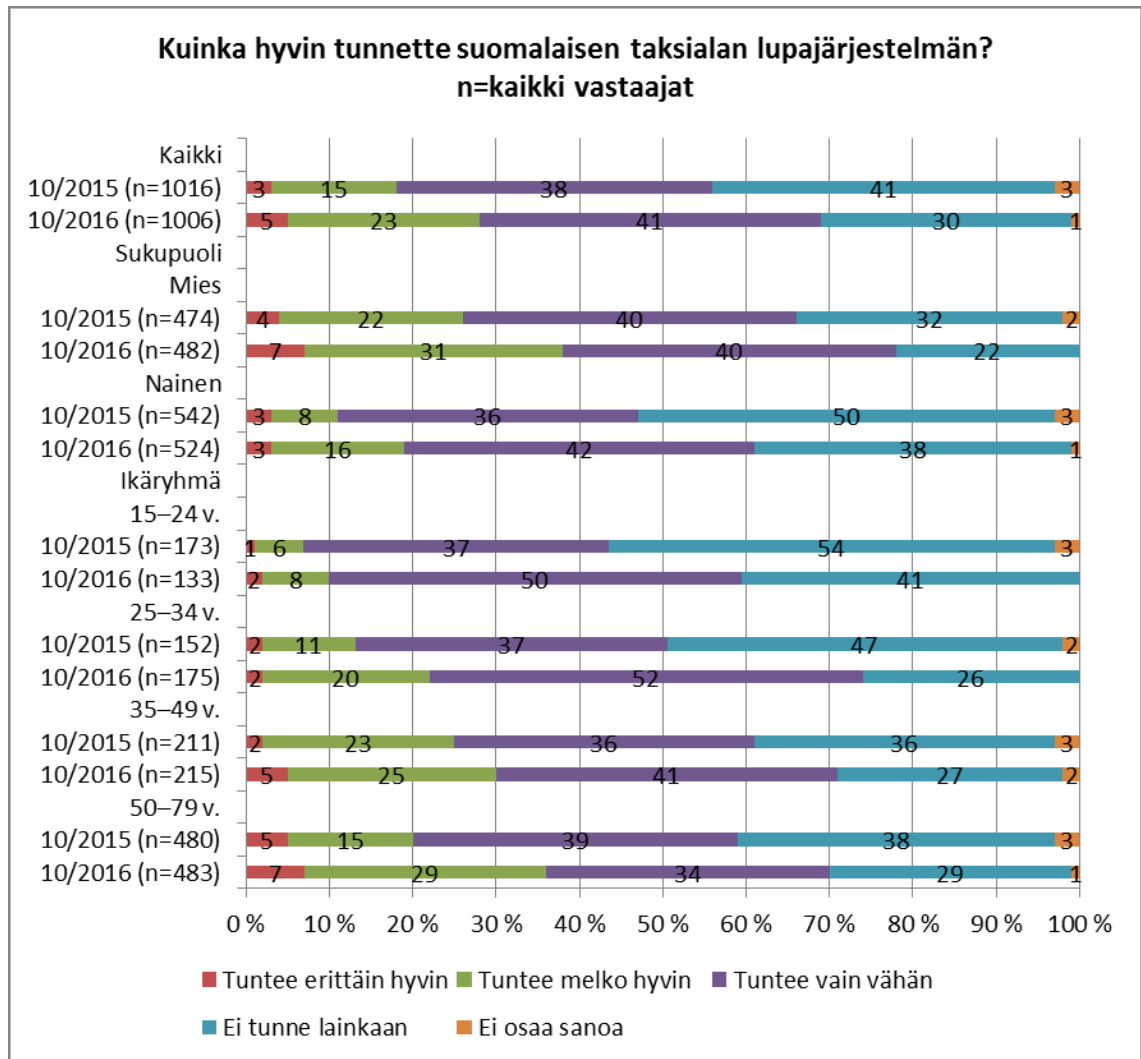
	Erittäin myönteinen		Vähintään melko myönteinen	
	2010–2016	2016	2010–2016	2016
Suur-Helsinki	24 %	29 %	88 %	91 %
Muut yli 100 000 asukkaan kaupungit	33 %	30 %	90 %	88 %
50 000-100 000 asukkaan kaupungit	36 %	34 %	92 %	93 %
alle 50 000 asukkaan kaupungit	32 %	38 %	92 %	92 %
Muut kunnat	35 %	44 %	91 %	89 %

Suomen taksialan lupajärjestelmän tunnettuus

Taksien palvelututkimusten perusteella Suomen taksialan lupajärjestelmää ei tunneta kovin hyvin. Vuonna 2016 vain 28 prosenttia vastanneista sanoi tuntevansa lupajärjestelmän erittäin hyvin tai melko hyvin ja 71 prosenttia sanoi tuntevansa lupajärjestelmää vähän tai ei lainkaan. Vuosien 2015 ja 2016 välillä on kuitenkin tapahtunut positiivista kehitystä lupajärjestelmän tunnettuudessa kaikissa vastaajaryhmissä.

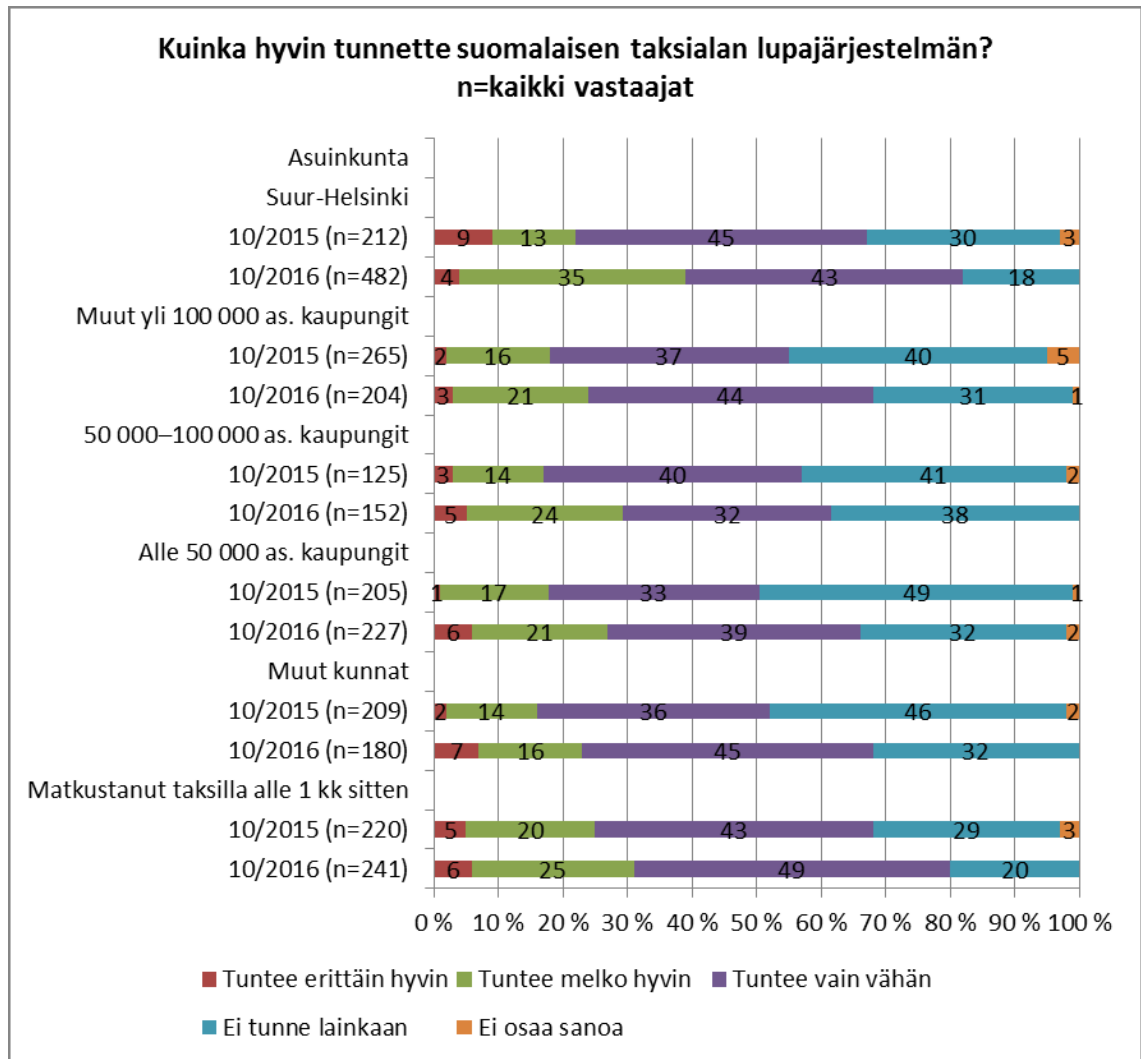
Miehet tuntevat lupajärjestelmän paremmin kuin naiset: lupajärjestelmän vähintään melko hyvin tuntevia miehiä oli vuonna 2016 38 % vastaajista, kun naisista lupajärjestelmän tuntee vähintään melko hyvin vain 19 % vastaajista.

Ikäryhmittäin ero taksialan lupajärjestelmän tunnettuudessa on selvä: mitä vanhempi vastaaja on, sitä paremmin hän tuntee lupajärjestelmän. Vuonna 2016 18–24-vuotiaista vain 10 % tuntee lupajärjestelmän vähintään melko hyvin, kun 50–79-vuotiaiden vastaajien keskuudessa vastaava osuus on 36 %. Vuosien 2015 ja 2016 tulokset lupajärjestelmän tunnettuudesta sukupuolittain ja ikäryhmittäin on esitetty Kuvassa 8.



Kuva 8. Suomen taksialan lupajärjestelmän tunnettuus vastaajan sukupuolen ja iän mukaan

Suur-Helsingin alueella lupajärjestelmä tunnetaan hieman paremmin kuin muissa kuntatyypeissä, mutta muuten lupajärjestelmän tunnettuudessa ei ole merkittäviä eroja kuntatyypeittäin. Suur-Helsingissä on tapahtunut eniten kehitystä lupajärjestelmän tunnettuudessa vuosien 2015 ja 2016 välillä. Vuosien 2015 ja 2016 tulokset lupajärjestelmän tunnettuudesta kuntatyyppien ja viimeisen kuukauden aikana taksilla matkustaneiden osalta on esitetty Kuvassa 9.



Kuva 9. Suomen taksialan lupajärjestelmän tunnettuus vastaajan asuinkunnan tyypin ja viimeaikaisen taksimatkustamisen mukaan

Lupajärjestelmästä luopumisen kannattaminen

Vuonna 2016 lupajärjestelmän halusi säilyttää ennallaan 68 % vastaajista. Lupajärjestelmästä luopumista kannatti 23 % ja 8 % ei osannut sanoa kantaansa. Lupajärjestelmästä luopumisen kannattaminen on yleistynyt vuosien 2015 ja 2016 välissä, sillä vuonna 2015 lupajärjestelmän halusi säilyttää ennallaan 73 % vastaajista, luopumista kannatti 15 % ja 11 % ei osannut sanoa kantaansa. Lupajärjestelmän luopumisen kannattaminen on yleistynyt vuoden aikana kaikissa vastaajaryhmissä, paitsi alle kuukausi sitten matkustaneiden ryhmässä, jossa suhteellinen osuus on laskenut yhdellä prosenttiyksiköllä.

Vuoden 2016 tulosten perusteella kantaa ottaneet miehet kannattavat lupajärjestelmästä luopumista selvästi enemmän (32 %) kuin kantaa ottaneet naiset (19 %). Kantaa ottaneista 15–24-vuotiaista 24 % kannattaa lupajärjestelmästä luopumista, 25–34-vuotiaista 27 %, 35–49-vuotiaista 34 % ja 50–79-vuotiaista 20 %. Suur-Helsingin alueella 30 % kantaa ottaneista kannattaa lupajärjestelmästä luopumista, muissa yli 100 000 asukkaan

kaupungeissa sitä kannattaa 20 %, 50 000–100 000 asukkaan kaupungeissa 23 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 28 % ja muissa kunnissa 23 %. Hyvin tai melko hyvin lupajärjestelmän tuntevat ovat hieman halukkaampia luopumaan lupajärjestelmästä (30 %) kuin ne, jotka tuntevat lupajärjestelmää vain vähän tai ei lainkaan (23 %). Alle kuukausi sitten taksilla matkustaneista lupajärjestelmästä luopumista kannattaa 25 %.

2.4.3 Palvelututkimusten tulosten yhteenveto

Suomalaisten taksin käyttö on pysynyt melko samanlaisena koko 2010-luvun ajan. Viimeisen 6 kuukauden aikana taksia on käyttänyt keskimäärin 52 % vastaajista ja vuonna 2016 kyseinen osuus oli juuri 52 %. Miehet käyttävät taksia hieman useammin kuin naiset. 50–79-vuotiaat käyttävät taksia selvästi vähemmän kuin muut ikäryhmät. Taksilla matkustetaan huomattavasti enemmän Suur-Helsingissä ja muissa yli 100 000 asukkaan kaupungeissa kuin muualla Suomessa.

2010-luvulla keskimäärin 39 % vastaajista on ollut vuosittain sitä mieltä, että viimeisimmässä taksimatkassa oli jotain erityisen miellyttävää. Viimeisimmässä taksimatkassaan epämiellyttäviä asioita kokeneita on keskimäärin 13 % vastaajista. Noin kaksi kolmasosaa miellyttävistä kokemuksista liittyy kuljettajan ystävällisyyteen, palveluالتiuteen tai keskustelutaitoihin. Muut miellyttävät kokemukset ovat liittyneet yleensä taksin saatavuuteen, hienoon autoon tai tasaiseen ja luotettavaan kyytiin. Suurin osa epämiellyttävistä kokemuksista liittyy kalliiksi koettuun hintaan (keskimäärin 39 % vastaajista vuosittain). Muut epämiellyttävät kokemukset liittyvät yleensä taksin huonoon saatavuuteen, kuskin töykeään käytökseen, kuljettajan huonoon paikallistuntemukseen tai kuljettajan keskustelutaitoihin.

Suomalaiset ovat olleet pääosin tyytyväisiä taksiliikenteeseen koko 2000-luvun ajan. Viimeisin taksimatka on saanut 2010-luvulla vähintään hyvän arvosanan keskimäärin 94 % vastaajista. 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 eivät yllä aivan samalle tasolle kuin kuljettajaan ja autoon liittyvät ominaisuudet, mutta saatavuuteenkin ollaan hyvin tyytyväisiä. Ainoastaan matkan hinta suhteessa saatuun palveluun eroaa selvästi muista ominaisuuksista saamalla vähemmän kiitettäviä ja hyviä arvosanoja. Taulukossa 3 on esitetty taksiliikenteen ominaisuuksien saamien kiitettävien ja vähintään hyvien arvosanojen osuudet vuonna 2016 ja 2010-luvulla.

Taulukko 3. Taksiliikenteen ominaisuuksien saamien kiitettävien ja vähintään hyvien arvosanojen osuudet keskimäärin vuosina 2010–2016 ja vuonna 2016

Taksiliikenteen ominaisuudet	Vuonna 2016		Vuosina 2010–2016	
	Kiitettävät arvosanat (9-10)	Vähintään hyvät arvostukset (7-10)	Kiitettävät arvosanat (9-10)	Vähintään hyvät arvostukset (7-10)
Taksimatkakokonaisuutena	64 %	95 %	59 %	94 %
Matkan hinta suhteessa saatuun palveluun	46 %	79 %	39 %	76 %
Taksin saatavuus				
Saamisen ja tilaamisen helppous	63 %	91 %	62 %	90 %
Odotus-/saapumisaika	65 %	90 %	61 %	89 %
Kuljettajan ominaisuudet				
Ystävällisyys	74 %	96 %	68 %	95 %
Palveluhalu	71 %	93 %	65 %	93 %
Ajotapa ja liikenneturvallisuus	77 %	97 %	70 %	95 %
Auto ja varusteet				
Auton ja sen varusteiden turvallisuus	85 %	97 %	81 %	97 %
Auton mukavuus ja siisteys	86 %	97 %	82 %	98 %

Suomessa taksia ja taksinkuljettajaa pidetään luotettavana. Vuosien 2010–2016 aikana keskimäärin 41 % vastaajista on vuosittain vastannut luottavansa erittäin paljon suomalaisiin takseihin ja taksinkuljettajiin. Vähintään melko paljon luottavia on ollut keskimäärin 96 %. Vuonna 2016 takseihin ja taksinkuljettajiin luotti erittäin paljon 41 % ja vähintään melko paljon 97 % vastaajista. Erittäin vahvan luottamuksen suhteellinen osuus on hieman pienempi 15–24-vuotiaiden keskuudessa (2010-luvulla 34 %) kuin muissa ikäryhmissä (38–42 %) ja Suur-Helsingissä (33 %) kuin muissa kaupungeissa ja kunnissa (40–41 %).

Kokemukset tai mielikuvat taksipalveluista ja taksin käytöstä ovat olleet koko 2010-luvun melko hyviä. Vuosien 2010–2016 aikana keskimäärin 32 % vastaajista on vuosittain vastannut, että heidän kokemuksensa tai mielikuvansa taksipalveluista ja taksin käytöstä yleensä on erittäin myönteinen. Vähintään melko myönteisen mielikuvan tai kokemuksen omaavia on ollut keskimäärin 91 % vastaajista. Erittäin myönteisiä mielikuvia tai kokemuksia on hieman vähemmän nuorten keskuudessa ja Suur-Helsingin alueella kuin muissa ikä- ja kuntaryhmissä.

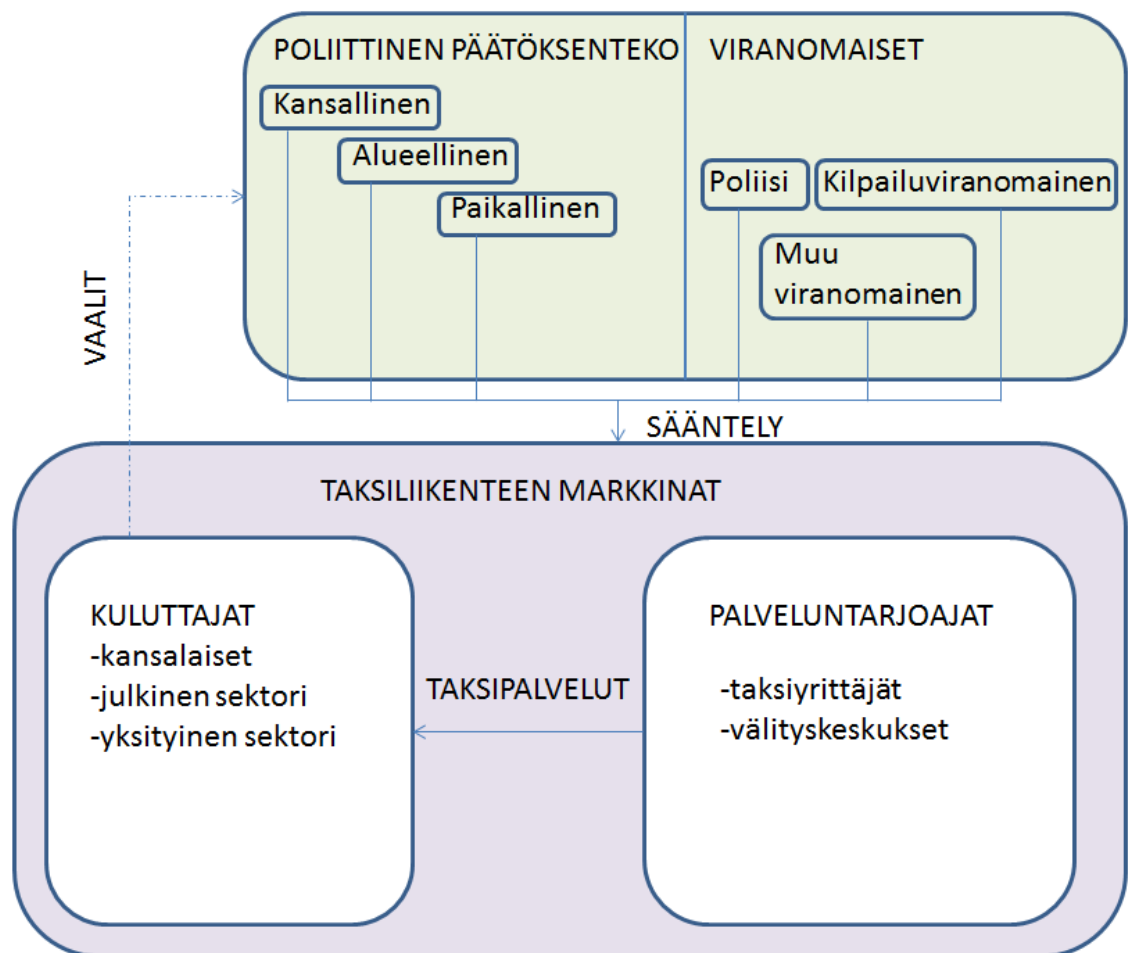
Suomen taksialan lupajärjestelmää ei tunneta kovin hyvin. Vuonna 2016 vain 28 prosenttia vastanneista sanoi tuntevansa lupajärjestelmän erittäin hyvin tai melko hyvin ja 71 prosenttia sanoi tuntevansa lupajärjestelmää vähän tai ei lainkaan. Vuosien 2015 ja 2016 välillä on kuitenkin tapahtunut positiivista kehitystä lupajärjestelmän tunnettuudessa kaikissa vastaajaryhmissä.

Vuonna 2016 lupajärjestelmän halusi säilyttää ennallaan 68 % vastaajista. Lupajärjestelmästä luopumista kannatti 23 % ja 8 % ei osannut sanoa kantaansa. Lupajärjestelmästä luopumisen kannattaminen on yleistynyt vuosien 2015 ja 2016 välissä, sillä vuonna 2015 lupajärjestelmän halusi säilyttää ennallaan 73 % vastaajista, luopumista kannatti 15 % ja 11 % ei osannut sanoa kantaansa. Lupajärjestelmän luopumisen kannattaminen on yleistynyt vuoden aikana kaikissa vastaajaryhmissä, paitsi alle kuukausi sitten matkustaneiden ryhmässä, jossa suhteellinen osuus on laskenut yhdellä prosenttiyksiköllä.

3. TAKSILIIKENTEEN SÄÄNTELY

3.1 Sääntelyn järjestäminen

Taksiliikenteen sääntelyn järjestämistapa vaihtelee maittäin. Sääntelyn osapuolina ovat sääntelystä vastaava julkisen vallan taho ja taksiala. Taksiala tarjoaa taksiliikennepalveluja kansalaisille, yrityksille ja julkiselle sektorille, ja sääntelystä vastaava viranomainen asettaa palvelujen tarjoamiselle eli taksiliikenteen markkinoilla toimimiselle tietyt palveluntarjoajiin kohdistuvat ehdot. [18][19] Taksiliikenteen markkinoiden ja sääntelyn suhde on esitetty Kuvassa 10.



Kuva 10. Taksiliikenteen markkinoiden ja sääntelyn suhde (Muokattu lähteestä [18, s. 5])

3.2 Sääntelyn kohteet

Taksiliikenne on perinteisesti ollut vahvasti säänneltyä länsimaissa. Sääntelyn yksityiskohdat vaihtelevat paljon, mutta sääntely voidaan jakaa kolmeen osakokonaisuuteen: määräsääntelyyn, laatusääntelyyn ja hintasääntelyyn. [19, s. 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. [18][19, s. 21–25][20, s. 16]

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. [18] Määräsääntelyn tarvetta perustellaan usein taksialan tuottavuuden säilyttämisellä, saatavuuden varmistamisella, palvelutason ylläpitämisellä ja taksiliikenteen ympäristöhaittojen ja ruuhkien rajoittamisella [19, s. 21–25].

Laatusääntely

Taksiliikenteen laatusääntelyllä tarkoitetaan sellaista sääntelyä, joka kohdistuu johonkin taksiliikenteen laatutekijään ja jonka tarkoituksena on varmistaa tietty minimipalvelutaso. Taksiryttäjää koskevat laatuvaatimukset liittyvät ammatilliseen kyvykkyyteen, taloudellisiin resursseihin ja taksiryttäjän nuhteetomaan taustaan. Ammatillista kyvykkyyttä voidaan mitata kirjallisella kokeella tai se voidaan todeta työkokemuksen perusteella. Taloudelliset vaatimukset liittyvät pääasiassa taksiryttäjän pääoman riittävyteen. Taksiryttäjän nuhteeton tausta tarkoittaa käytännössä puhdasta rikosrekisteriä. Joissakin maissa myös lievemmat liikenne rikkomukset vaikuttavat laatuvaatimusten täyttymisen arviointiin. [18][20, s. 27–28]

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 vaa-

timuksia ovat esimerkiksi taksinkuljettajan pukeutumiseen ja käyttäytymiseen liittyvät vaatimukset. Myös taksinkuljettajaa koskee usein vaatimus nuhteettomasta taustasta. [18, s. 7–8][19, s. 20]

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, ajoneuvon huoltoon ja kunnossapitoon, taksamittariin, hinnaston esittämiseen ja maksutapoihin, taksien ulkoisten tunnusten esittämiseen sekä palautejärjestelmiin. [18][19, s. 20]

Laatusääntelyn päätavoite on varmistaa matkustajien turvallisuus. Lisäksi tavoitteena on, että taksipalvelujen laatu saavuttaa halutun palvelutason. [18, s. 8][19, s. 20]

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 taksioperaattorin käyttämien hintojen ilmoitusvelvollisuus viranomaiselle. [18, s. 8][19, s. 20]

Hintasääntely on usein seurasta määrä sääntelystä. Kun markkinoille tulo on rajoitettua, hintasääntelyä tarvitaan varmistamaan, etteivät vakiintuneet toimijat hinnoitele taksipalvelujaan kohtuuttoman korkealle. Hintasääntelyä esiintyy kuitenkin myös maissa, joissa taksiliikenteen markkinat ovat avoimet. Hinnan muodostuksen sääntelyn tavoitteena on taata asiakkaille mahdollisuus vertailla eri taksipalveluja. [19, s. 20]

3.3 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 haitallisena. Taksien sääntelyn keventämisen puolesta puhuvissa artikkeleissa aihetta 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 tukevat vahvoihin oletuksiin tiedonkulusta ja transaktiokustannuksista. [21]

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 li-

sääntymiseen 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. Säännellyssä järjestelmässä taksien määrä ei todennäköisesti pysty vastaamaan kysyntäpiikkeihin, toisaalta hintasääntelyn poistaminen mahdollistaa monipuolisemman 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. [20]

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. [20][22, s. 91–94][23, s. 49–50]

Hintasääntelyn poistamisen koetaan ennemminkin kannustavan hintojen nostamiseen. Tilanteessa, jossa 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. [20][22, s. 96–97][23, s. 50]

3.4 Sääntelyn keventäminen ja sen vaikutukset ulkomailta

Seuraavaksi esitellään taksiliikenteen sääntelyn keventämistä ja sen vaikutuksia Ruotsissa, Uudessa-Seelannissa ja Seattlessa. Valtiot ja kaupunki on valittu tarkastelun kohteiksi, sillä niissä taksiliikenteen sääntelyä on kevennetty pääosin samalla tavalla kuin Suomessa ollaan keventämässä eli määrä- ja hintasääntelystä on luovuttu kokonaan ja yhdellä kertaa. Sääntelyä on kevennetty monella muullakin tapaa ja sen tulokset ovat olleet erilaisia – tätä aihetta sivutaan alaluvun lopussa olevassa yhteenvedossa.

3.4.1 Taksiliikenteen sääntelyn keventäminen Ruotsissa

Ennen vuotta 1990 Ruotsissa säänneltiin taksiliikennettä paljon: sekä hinnoittelu että alalle tuleminen olivat säänneltyä. Viranomaiset asettivat taksipalveluiden hinnat sen mukaan, kuinka taksien operointikustannukset muuttuivat. Ruotsi oli jaettu lupa-alueisiin, ja taksilupa oikeutti ajamaan taksia vain sillä alueella, jolle se oli myönnetty. Taksien määrää säänneltiin alueilla sen mukaan, millaiseksi taksiliikenteen tarve arvioitiin. Taksirytyksen oli pakko kuulua tilausvälityskeskukseen, joita oli alueittain vain yksi ja jotka olivat usein julkisen sektorin omistuksessa ja sen operoimia. Takseilla oli päivystysvelvollisuus paikallisen tilausvälityskeskukseen asettaman aikataulun mukaisesti. [18, s. 51][19, s. 173]

Tiukkaa sääntelyä perusteltiin taksin saatavuuden ja kohtuullisten hintojen varmistamisella sekä taksiliikenteen olemassaolon turvaamisella. Taksin saatavuus haluttiin varmistaa riippumatta paikasta ja ajasta, sillä taksien koettiin olevan tärkeä osa koko Ruotsin liikennejärjestelmää. Enimmäistaksojen asettaminen koettiin tarpeelliseksi, jotta taksien hinnat olisivat kaikille kohtuulliset. Lisäksi sääntelyllä suojeltiin taksirytyksiä kilpailulta ja pyrittiin varmistamaan alan olemassaolo liikennejärjestelmässä. [18, s. 51–52][24, s. 136]

Vuonna 1990 Ruotsissa kevennettiin taksialan sääntelyä, koska ala koettiin tehottomana. Kysynnän ja tarjonnan ei koettu kohtaavan, sillä asiakkaiden odotusajat olivat pitkät. Hintakilpailua ei ollut ja hinnat koettiin korkeina, sillä ne olivat usein enimmäistaksan mukaiset. [18, s. 52][24, s. 136–137] Sääntelyn keventäminen toteutettiin yhdellä kertaa. Määrä- ja hintasääntelystä luovuttiin kokonaan. Kuka tahansa pystyi ryhtymään taksiryttäjäksi, mutta yrittäjyydelle asetettiin tarkemmat vaatimukset muun muassa henkilön luonteen ja taloudellisen soveltuvuuden osalta. Yrittäjät saivat veloittaa taksipalveluistaan haluamansa summan, mutta niiden piti ilmoittaa hinta asiakkaalle ennen matkaa ja taksit tuli varustaa taksimittarilla, josta saa kuitin. Sääntelyn keventämiseen kuului myös luopuminen lupa-alueista, toiminta-ajoista ja pakosta kuulua tilausvälityskeskukseen. Samassa yhteydessä taksipalvelut otettiin arvonlisäveron piiriin. Sääntelyn

keventämisen odotettiin lisäävän tarjontaa ja tehokkuutta, laskevan hintoja, kehittävän alaa suurten yritysten muodostumisen suuntaan ja tuovan uusia, monimuotoisempia palveluja. [18, s. 52][19, s. 174][24, s. 137]

Vuosien saatossa taksiliikennettä on säännelty Ruotsissa uudelleen. Taksinkuljettajiin ja taksiyrittäjiin kohdennettuja vaatimuksia on tiukennettu, hinnoittelun on oltava yrityksen sisällä samanlaista ja taksit ja tilausvälityskeskukset voivat laillisesti tehdä yhteistyösopimuksia keskenään, tosin tällaisten sopimusten sisältämä taksien määrä ja tilausvälityskeskusten markkinaosuus ovat rajoitettuja. Taksitoimintaa on rajoitettu erityiskohteissa, kuten rautatieasemilla ja lentokentillä. 2010-luvulla Ruotsissa on lisätty hintainformaatioon liittyvää sääntelyä. Kaikissa takseissa tulee olla hintatarrat ajoneuvon sisä- ja ulkopuolella. Hinnat on ilmoitettava niin, että asiakas voi laskea matkan hinnan etukäteen ja jos hinta ylittää 500 kruunun rajan, kuljettajan on vahvistettava matkan hinta etukäteen. [18, s. 52][19, s. 174][25]

Taksiliikenteen hinta on noussut sääntelyn keventämisen jälkeen nopeammin kuin kulluttajahintaindeksi. Alussa hinnan nousuun vaikutti paljon se, että taksiala tuotiin sääntelyn keventämisen yhteydessä arvonnalisäveron piiriin, joka oli aluksi 25 %. Lisäksi taksien hinnat oli painettu hintasääntelyllä markkinahintaa alemmaksi, joten hintojen korottamiseen oli paineita jo ennen sääntelyn keventämistä. Hintojen nousu on ollut kovinta pienissä kaupungeissa ja harvaan asutuilla alueilla, minkä on arvioitu johtuvan kilpailun ja vaihtoehtojen puutteesta. Huomattavaa kuitenkin on, että julkisen sektorin kustantamien kuljetuspalvelujen hinta laski isoissa ja keskikokoisissa kaupungeissa. [18, s. 54–57][19, s. 175][24, s. 140][26, s. 15] Vuoden 2014 tutkimuksen mukaan suurin osa (74 %) kansalaisista piti taksimatkan hintaa kohtuullisena, 17 % piti hintaa korkeana, muttei kokenut tulleen huijatuksi, 2 % piti hintaa korkeana ja koki tulleen huijatuksi ja 7 % ei osannut sanoa kantaansa [27]. Tutkimuksessa on kuitenkin huomionarvoista, että se oli osoitettu vain suurten kaupunkien (Tukholma, Malmö ja Göteborg) asukkaille.

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, sillä joissain lääneissä taksien määrä on vähentynyt ja joissain kasvanut. Esimerkiksi Örebron läänissä taksien määrä suhteessa asukkaiden määrään on kasvanut 47 %:lla vuosien 1990 ja 2015 välillä, kun taas Kronobergin läänissä taksitiheys on pienentynyt samassa ajassa 46 %. [18, s. 52–57][19, s. 175][24, s. 138–140][26, s. 19–20]

Taksin hinnan ja saatavuuden lisäksi sääntelyn keventämisellä oli vaikutuksia kalustoon ja tilausvälityskeskuksiin. Sääntelyn keventämisen myötä alalla käytettävään taksikalustoon tuli lisää vaihtelua, kun osa yrittäjistä alkoi ajaa pienemmillä autoilla. Tilausvälityskeskusten välille on syntynyt kilpailua lähinnä suurissa kaupungeissa. [19, s. 175–

176] Asiakashaastattelujen perusteella muut palvelutasotekijät, kuten ajoneuvon ominaisuudet, liikenneturvallisuus ja erityisesti kuljettajan suoriutuminen tehtävistään ovat parantuneet sääntelyn keventämisen myötä, tosin kuljettajien suoriutuminen tehtävistään oli hyvällä tasolla jo ennen sääntelyn keventämistä [24, s. 143].

Ruotsin kilpailuviraston mukaan taksiliikenteen sääntelyn keventäminen on ollut kokonaisuutena positiivinen kokemus [19, s. 177]. Asiakkaiden tyytyväisyyttä ja laadun kehittämistä mittaavan ruotsalaisen laatuindeksin mukaan Ruotsin taksiala on tällä hetkellä laadukas ja asiakkaiden tyytyväisyys hintaan suhteessa saatuun palveluun on hyvällä tasolla [26, s. 15].

3.4.2 Taksiliikenteen sääntelyn keventäminen Uudessa-Seelannissa

Ennen vuotta 1989 Uuden-Seelannin taksiliikenteessä säänneltiin niin taksien määrää, taksiliikenteen hintaa kuin taksiliikenteen laatutekijöitäkin. Alueelliset liikennelupaviranomaiset määräisivät taksilupien määrästä ja lupaa hakevien tuli osallistua liikennelupaviranomaisten järjestämään julkiseen tilaisuuteen, jossa arvioitiin lupaa hakevien tarjoamien taksipalvelujen hyvyttä ja tarvetta. Yli 20 000 asukkaan kaupungeissa tarvetta tarkasteltiin säännöllisin väliajoin. Uusia taksilupia myönnettiin kuitenkin harvoin. Viranomaisen määritteli taksien hinnoittelun. Hinnoittelu oli kiinteää, ja se perustui opeointikustannuksiin ja 10 prosentin voittoon. Aluksi yritykset pystyivät pyytämään uutta hinnoitteluarviointia hakemuksella, mutta järjestelmä kannusti hakemusten tekemiseen niin paljon, että koko maassa alettiin päivittää taksien hinnoittelua automaattisesti kuuden kuukauden välein. Taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tuli olla katsastettuja, alle 10 vuotta vanhoja ja niissä sai kuljettaa enintään kuutta matkustajaa. Taksinkuljettajan ajolupaa varten henkilön tuli olla vähintään 20-vuotias, hänellä tuli olla vähintään kaksi vuotta ajokokemusta, hänen tuli olla terve ja läpäistä kirjallinen, suullinen sekä käytännön koe, johon sisältyi myös koe aluetietämyksestä. Taksinkuljettajia koskivat lepoaikasäännökset, joita valvottiin kuljettajien pitämien lokikirjojen avulla. Yrittäjän tuli olla jäsen hyväksytyssä taksiorganisaatioissa. Mainostaminen takseissa ja useiden kyytien ottaminen samalla kertaa oli rajattua. [28, s. 103–104]

Uudessa-Seelannissa päätettiin keventää sääntelyä useilla eri aloilla 1980-luvulla, eikä liikenneala ollut poikkeus. Maaliikenteen sääntelystä laadittiin selvitys 1980-luvun alussa ja sen myötä muun muassa raideliikenteen sääntelyä kevennettiin huomattavasti. Myös taksiliikenteeseen ehdotettiin muutoksia samassa yhteydessä, mutta taksiala lobasi onnistuneesti muutoksia vastaan. Uusi liikenneministeri halusi kuitenkin ottaa asian uudelleen tarkasteluun ja lopulta taksiliikenteen sääntelyä päädyttiin keventämään vuoden 1989 lopussa. [28, s. 104][29, s. 913]

Uudessa-Seelannissa kevennettiin hinta- ja määräsääntelyä ja lisättiin laatusääntelyä. Viranomaisen määrittelemä hinta poistui, ja taksiorganisaatiot saivat itse määrittää pal-

veluidensa hinnan. Saman taksiorganisaation sisällä operaattoreilla 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. Aiemmat luvanhaltijat saivat automaattisesti uudenlaisen taksiluvan, mutta uusien toimijoiden tuli ilmoittaa luvanhakuaikastaan hyväksytyssä sanomalehdessä. Ennen luvan myöntämistä jokaisen hakijan soveltuvuutta arvioitiin eli hakijan rikosrekisteri, liikenne-rikkomukset ja yleinen olemus tarkistettiin. Luvanhakijoiden tuli suorittaa koe, jossa testattiin hakijan tietämystä ja ymmärrystä yrittämisen oikeudellisista ja turvallisuusseikoista. Luvanhaltijoiden tuli kuulua hyväksytyyn taksiorganisaatioon, joka tarjoaa 24/7-palvelua, ja jonka palveluita voi hankkia puhelimitse. Luvanhaltijoiden tuli myös ylläpitää rekisteriä valituksista. Taksinkuljettajilla tuli edelleen olla lupa. Taksinkuljettajanlupaa hakevan rikosrekisteri ja liikenne-rikkomukset tarkistettiin, heidän tuli läpäistä kartanlukutesti ja heillä tuli olla todistus ensiapuosaamisesta. Lisäksi kuljettajien tuli käydä vuosittain terveystarkastuksessa. Sekä taksiluvan että taksinkuljettajanluvan haltijoihin alettiin soveltaa pisteytysjärjestelmää, jossa rikkeistä (esimerkiksi taksamittarin peukalointi) sai virhepisteitä, ja jos kyseisiä virhepisteitä tuli liikaa kahden vuoden sisällä, luvan menetti viideksi vuodeksi. Ajoneuvoissa tuli enimmäishinnoittelutietojen lisäksi olla esillä yksilöivä tunniste, luvanhaltijan nimi ja osoite, taksikyltti, merkki ajoneuvon vapaana olemisesta ja kuvaus valitusprosessista. Taksamittarit tuli testata, sinetöidä ja sertifioida puolen vuoden välein. [28, s. 104–105]

Määräsääntelyn poistaminen lisäsi toimijoiden määrää ja taksin saatavuutta isoissa kaupungeissa huomattavasti. Keskikokoisissa kaupungeissa toimijoita tuli hieman lisää ja pienissä kunnissa toimijoiden määrä väheni lievästi. [29][30]

Sääntelyn keventäminen laski taksin keskimääräistä enimmäishintaa isoissa kaupungeissa 15–25 prosentilla. Keskikokoisissa kaupungeissa hinnat laskivat vain hieman ja pienimmissä kunnissa enimmäishinnat jopa nousivat hieman. Hintamuutosten arviointiin vaikuttaa se, että arvioinneissa käytetyt sääntelyn keventämisen jälkeiset hinnat ovat viranomaisille ilmoitettuja enimmäishintoja, mutta todellisuudessa taksit voivat sopia ajosta halvemman hinnan: esimerkiksi kanta-asiakkaille on tarjottu 10–20 prosentin alennuksiin oikeuttavia kortteja. Lisäksi sääntelyn keventämisen jälkeen hinnoitteluun tuli merkittävää vaihtelua, kun yritykset pystyivät hinnoittelemaan taksipalveluiden komponentit, kuten odotusajan ja tilaustavan, haluamallaan tavalla. Tämä tuki taksipalveluiden yksilöimistä ja laajensi valikoimaa. [29, s. 921–924][30]

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 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, mutta tämä korjattiin pian laatusääntelyn lisäämisellä. Sääntelyn keventäminen vaikutti myös markkinoihin niin, että kaksi suurinta yritystä yhdistyivät saadakseen mittakaavaetua. [29][30]

3.4.3 Taksiliikenteen sääntelyn keventäminen Seattlessa Yhdysvalloissa

Ennen vuotta 1979 Seattlessa säänneltiin alalle tuloa ja taksimatkojen hinnoittelua. Taksilupien määrälle oli ennalta määrätty kattoraja ja kaupunginvaltuusto asetti standarditaksat, joita kaikkien taksiliikenteenharjoittajien tuli käyttää. Takseissa tuli olla taksamittarit, ja ajoneuvo sekä taksamittari tuli tarkastuttaa. Taksiluvanhaltijan tuli liikennöidä vähintään 10 mailia päivässä ja 230 vuorokautta vuodessa. Lisäksi kuljettajien oli pidettävä ajopäiväkirjaa. [31]

Seattlessa kevennettiin taksiliikenteen sääntelyä vuonna 1979. Sääntelyn keventämisen 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, vaan lupa voitiin myöntää kenelle tahansa, jonka katsottiin sopivan luvanhaltijaksi. Taksirytykset saivat määritellä hinnoittelun itse, mutta hinnan muodostumisen tuli 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. [31][32]

Sääntelyn keventämisen jälkeen taksirytysten keskimäärin veloittama hinta nousi kolmessa vuodessa 72 %. Uusien ja vanhojen yritysten hinnoittelussa oli kuitenkin paljon eroja: vanhat, isot yritykset korottivat hintojaan maltillisesti, mutta uudet ja pienet yritykset nostivat hintojaan usein. Ajoneuvojen määrällä painotettu keskimääräinen hinta nousikin vain 54 % kolmessa vuodessa. Samassa ajassa kuluttajahintaindeksi nousi 47 % eli taksien hinnan nousu oli vain hieman nopeampaa kuin yleinen palvelujen ja tuotteiden hintojen nousu. Suurin yksittäinen hintojen nousu tapahtui välittömästi hintasääntelyn keventämisen jälkeen, joten on perusteltua olettaa, että aiempi hintasääntely piti hintoja keinotekoisesti alhaalla. [32, s. 49–54]

Taksin saatavuus parani sääntelyn keventämisen myötä. Vuosien 1979 ja 1981 välillä ajotuntien viikoittainen kokonaismäärä kasvoi 14 %. Taksivuorojen määrä lisääntyi arkipäivinä 18 % ja väheni viikonloppuina 11 %. Yö- ja päivätarjonnassa ei tapahtunut merkittävää muutosta. Taksien saatavuus parani kuitenkin lähinnä lentokentällä, hotelleilla ja ydinkeskustassa, joten paikallisten asukkaiden näkökulmasta saatavuudessa ei tapahtunut suurta muutosta. Taksien odotus- ja saapumisajoista ei ole dataa sääntelyn keventämistä edeltävältä ajalta, joten objektiivista arviointia sääntelyn keventämisen

vaikutuksesta taksien odotus- ja saapumisaikoihin ei voi tehdä. Matkustajille osoitetussa kyselyssä kaupungin asukkaista 12 % arvioi taksin saatavuuden parantuneen, 52 % arvioi sen pysyneen samana, 6 % arvioi saatavuuden heikentyneen ja 29 % ei osannut sanoa. [32]

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. Ajoneuvojen kunnosta kysyttäessä 10 % asukkaista arvioi, että ajoneuvojen kunto oli parantunut, 50 % arvioi sen pysyneen samana, 16 % arvioi sen heikentyneen ja 24 % ei osannut sanoa. Kuljettajan ominaisuuksia arvioidessa 15 % sanoi tilanteen parantuneen, 47 % arvioi tilanteen pysyneen samana, 9 % arvioi tilanteen heikentyneen ja 29 % ei osannut sanoa. [32]

Sääntelyn keventämisen vaikutuksiin ei kuitenkaan oltu tyytyväisiä. Taksimatkojen määrä väheni, 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 jäädytti taksilupien mahdollisen kokonaismäärän sen hetkiseen tilanteeseen. [33]

3.4.4 Yhteenveto Ruotsin, Uuden-Seelannin ja Seattlen sääntelyn keventämisestä sekä muiden maiden kokemuksia

Taulukossa 4 on esitetty yhteenveto sääntelyn keventämisen vaikutuksista taksien saatavuuteen, hintaan, laatuun ja muihin tekijöihin Ruotsissa, Uudessa-Seelannissa ja Seattlessa.

Taulukko 4. Sääntelyn keventämisen vaikutukset Ruotsissa, Uudessa-Seelannissa ja Seattlessa

	Saatavuus	Hinta	Laatu ja muut
Ruotsi	Taksien määrä lisääntyi ja asiakkaiden odotusajat lyhenivät Alueellisia eroja, jossain saatavuus parantunut ja jossain heikentynyt	Yleisellä tasolla hinnat nousivat Kovinta hintojen nousu on ollut pienissä kaupungeissa ja harvaan asutuilla alueilla Julkisen sektorin kustantamien kuljetuspalvelujen hinta laski isoissa ja keskikokoisissa kaupungeissa	Asiakashaastattelujen perusteella turvallisuus, ajoneuvon ominaisuudet ja kuljettajan suoriutuminen tehtävästään parani, tosin kuljettajan suoriutuminen oli hyvällä tasolla jo aiemmin Ruotsalaisen laatuindeksin mukaan taksiala on Ruotsissa laadukas Tilausvälityskeskusten välillä kilpailua suurissa kaupungeissa
Uusi-Seelanti	Isoissa kaupungeissa huomattava parannus Keskikokoisissa kaupungeissa jonkin verran parannusta, pienissä kunnissa saatavuus heikkeni lievästi	Isoissa kaupungeissa hinnat laskivat 15–25 % Keskikokoisissa kaupungeissa hinnat laskivat hieman. Pienissä kaupungeissa ja kunnissa hinnat nousivat hieman.	Turvallisuus pysyi samalla tasolla Kuljettajien taso heikkeni, joten laatusääntelyä lisättiin melko pian Uusia palveluinnovaatioita Yritysten yhdistyminen mitta-kaavaedun saavuttamiseksi
Seattle	Yleisellä tasolla saatavuus parani, mutta se keskittyi lähinnä turistien käyttämiin ympäristöihin Saatavuuden paraminen oli yleisempi arvio kaupunkilaisten kes-	Hinnat nousivat Hintakehitys hieman kuluttajahintaindeksiä nopeampaa	Taksien mediaani-ikä ja katsastukset läpäisemättömien autojen määrä kasvoivat, mutta taksiliikenneonnettomuuksien ja turvallisuutta koskevien asiakaspalautteiden määrä ei muuttunut Noin 90 % matkustajista arvioi, että taksipalveluiden kokonaislaatu oli erinomainen tai

<p>kuudessa kuin sen heikkeneminen</p>	<p>hyvä sääntelyn keventämisen jälkeen</p> <p>Matkustajat arvioivat ajoneuvojen kunnan heikentyneen ja kuljettajien ominaisuuksien parantuneen</p>
--	--

Taksiliikenteen sääntelyä on kevennetty useilla muillakin tavoilla kuin edellä esitetyissä tapauksissa ja niinpä sääntelyn keventämisen vaikutukset vaihtelevat suuresti. Bekkenin ja Longvan tutkimuksessa [18] todetaan, että yleisellä tasolla:

- Määräsääntelyn poistaminen lisää taksien määrää. Asiakkaiden odotusajat pienenevät 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.

Markkinoiden ominaispiirteillä on suuri merkitys siinä, millainen lähestymistapa taksiliikenteen sääntelyyn tulisi ottaa. Ei ole olemassa yhtä tiettyä sääntelyjärjestelmää, joka sopisi täydellisesti kaikkialle. [18]

4. KYSELY- JA HAASTATTELUTUTKIMUSTEN TOTEUTUS

4.1 Kyselytutkimusten toteutus

Kyselytutkimukset kansalaisille, taksiryttäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille toteutettiin puhelimitse 15.5.–3.7.2017 välisenä aikana IROResearch Oy:n toimesta. Kyselyihin osallistui yhteensä 2001 kansalaista, 2001 taksiryttäjää, 1000 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 ja ELY-keskusten rekistereistä yksinkertaisena satunnaisotantana. Otannassa on otettu huomioon se, että osa taksiryttäjistä toimii myös taksinkuljettajina eli yksittäinen haastateltu henkilö on aina mukana vain yhdessä otannassa.

4.1.1 Kansalaisille osoitetun kyselytutkimuksen sisältö

Kansalaisille osoitettu kyselytutkimus koostui neljästä teemasta: taksin tilaamisesta ja käytöstä nyt sekä tulevaisuudessa, hinnan ja saatavuuden kokemisesta nyt sekä näiden oletetusta muutoksesta, taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisesta ja siihen suhtautumisesta sekä uusien kuljetuspalvelujen syntyisestä.

Taksin tilaaminen ja käyttö nyt sekä tulevaisuudessa

Kansalaisilta kysyttiin aluksi, kuinka usein he käyttävät taksia. Taksin nykyinen käyttömäärä on tärkeä tieto, koska tutkimuksen yhtenä tarkoituksena on kerätä tietoa taksiliikenteestä ennen liikennepalvelulain voimaantuloa, jota voidaan käyttää liikennepalvelulain vaikutusten arvioinnissa. Toisaalta taksin käyttömäärä on mielenkiintoinen tieto 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, voiko muutos vaikuttaa ihmisten liikkumistottumuksiin.

Nykyistä tilaustapaa on kysytty, jotta liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen voidaan arvioida, onko tilaustapojen suosiossa 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. Kuluttajan vertailumahdollisuuksilla on taas 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 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.

Hinnan ja saatavuuden kokeminen nyt sekä näiden ja turvallisuuden oletettu muutos

Kansalaisia pyydettiin arvioimaan viisiportaisella Likert-asteikolla taksin nykyistä hintaa ja saatavuutta, jotta saadaan vertailudataa ajalta ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Taksin hinnan ja saatavuuden koettu muutos on yksi mielenkiintoisimmista asioista, joihin liikennepalvelulaki mahdollisesti vaikuttaa. Taksiliikenteen turvallisuuden nykytilaa ei ole pyydetty arvioimaan, koska sen oletetaan olevan kaikkien mielestä korkealla tasolla ympäri Suomen. Tätä oletusta tukee luvussa 2 esitetyt Taksiliiton taksien palvelututkimusten tulokset.

Kansalaisia on pyydetty 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 vielä 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.

4.1.2 Taksi- ja linja-autoyrittäjille sekä taksinkuljettajille osoitettujen kyselytutkimusten sisältö

Taksiyrittäjille ja taksinkuljettajille osoitetut kyselytutkimukset koostuivat neljästä teemasta: taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisesta ja siihen suhtautumisesta, hinnan, saatavuuden, turvallisuuden ja taksiliikenteen määrän muutoksesta, toimialarakenteen muutoksesta sekä muutoksen vaikutuksista yrittäjään ja yritykseen tai kuljettajaan.

Myös linja-autoyrittäjille osoitettu kyselytutkimus koostui neljästä teemasta: taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisesta 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 odotuk-

set 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 sitä toimintaa. Kysymysten avulla pyrittiin saamaan tietoa siitä, millaisia aikomuksia yrittäjillä ja kuljettajilla on muutokseen liittyen.

Linja-autoyritysten kilpailukyvyn 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 kilpailukyvyn muutoksen osalta auttaa ymmärtämään, mitä muutoksia voi olla odotettavissa.

4.2 Haastattelujen toteutus

Taksiliikenteen sidosryhmien haastattelut toteutettiin 13.6.–11.10.2017 välisenä aikana sidosryhmästä riippuen joko sähköpostitse, puhelimitse tai henkilökohtaisesti haastatellen. Puhelimitse ja henkilökohtaisesti tehdyt haastattelut äänitettiin ja kirjoitettiin myöhemmin puhtaaksi. Haastattelukutsu lähetettiin 10 taksipalveluja paljon käyttävälle yritykselle, 3 yhteiskunnan kuljetuksia järjestävälle suuren kaupungin organisaatiolle tai yhteistyökumppanille, 5 joukkoliikenteen toimivaltaiselle viranomaiselle, 6 vammaisjärjestölle tai erityisasiakkaiden edustajalle, 3 uusia liikkumispalveluja kehittäväälle yritykselle, Taksiliitolle, Kuntaliitolle, Kelalle sekä Hansel Oy:lle. Haastatteluihin osallis-

tui 2 taksipalveluja paljon käyttävää yritystä, 2 yhteiskunnan kuljetuksia järjestävää kaupungin organisaatiota tai yhteistyökumppania, 4 joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaista, 5 vammaisjärjestöä, 3 uusia liikkumispalveluja kehittävää yritystä, Taksiliitto, Kuntaliitto, Kela sekä Hansel Oy.

Sidosryhmät pyrittiin valitsemaan niin, että haastatteluissa käsiteltäisiin taksiliikennettä ja siihen kohdistuvia odotuksia ja aikoja 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 aikoja liittyen tulevaan muutokseen. Haastattelukutsu, haastatellut sidosryhmät ja haastatteluissa käytetyt haastattelurungot on esitetty Liitteessä A.

5. KYSELYTUTKIMUSTEN TULOKSET JA NIIDEN ANALYSOINTI

5.1 Tutkimusaineiston käsittely

Tuloksissa tulee ottaa huomioon, että ne kuvaavat aina populaatiota, joka on ottanut kysytyyn asiaan kantaa. Vastausvaihtoehto ”en osaa sanoa” on jätetty pois, koska ryhmäkohtaisten erojen tilastollista merkitsevyyttä testaavat testit edellyttävät, että tarkasteltavat muuttujat ovat perimmiltään jatkuvaluonteisia, ja tuo ehto ei täyty, jos ”en osaa sanoa” on mukana. 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 kaupungeja.

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.

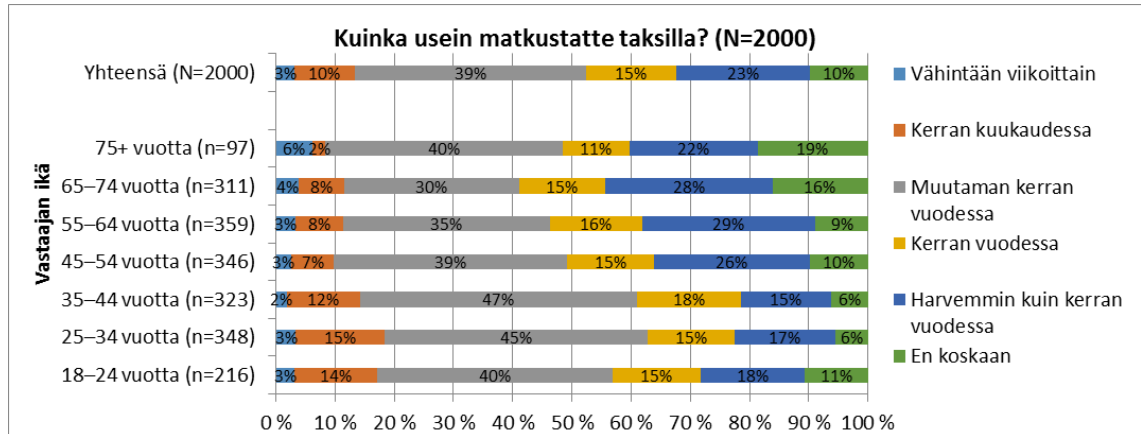
5.2 Kansalaiset

5.2.1 Taksin käyttäminen, tilaaminen ja taksisovellukset

Taksin käyttömäärät nykytilanteessa

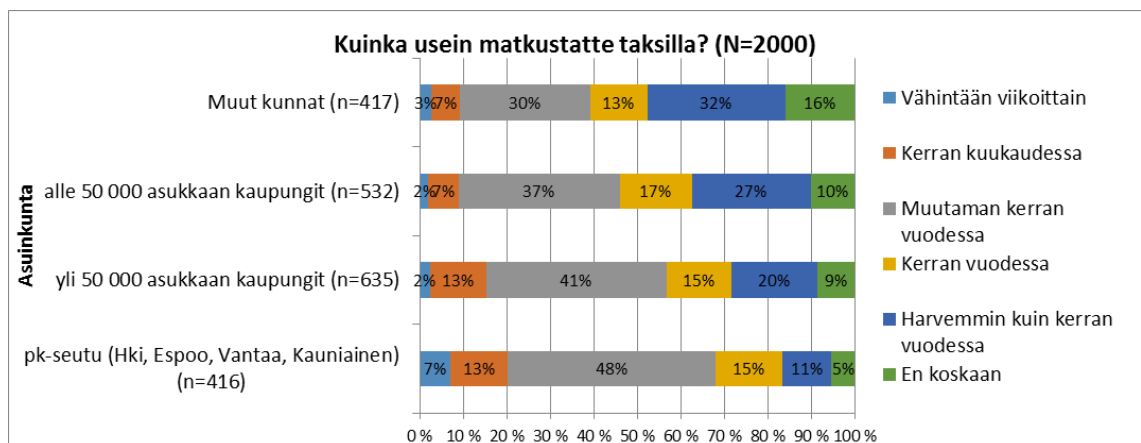
Vastaajista 39 % käyttää taksia muutaman kerran vuodessa. Vähintään kuukausittain taksilla matkustaa 13 % ja kerran vuodessa tai harvemmin 38 % vastaajista. 10 % vastaajista ei matkusta taksilla koskaan.

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 11.



Kuva 11. Taksin käyttömäärät ikäryhmittäin

Asuinkuntatyypeittäin taksin käyttömäärissä on selvä ero: suurissa kaupungeissa taksilla matkustetaan enemmän kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 68 % vastaajista käyttää taksia vähintään muutaman kerran vuodessa, kun vastaava osuus kunnissa on 40 %. Taksin käyttömäärät asuinkuntatyypeittäin on esitetty Kuvassa 12.



Kuva 12. Taksin käyttömäärät asuinkuntatyypeittäin

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

set erot taksin käyttömäärissä on esitelty Liitteessä B.

Taksin käyttömäärän muutoksen arviointi

Vastaajia pyydettiin arvioimaan omaa taksin käyttömäärän muutosta sen jälkeen, kun heitä oli pyydetty arvioimaan palvelutasotekijöiden ja hinnan muutosta. 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. Taksin käytön vähentymisen arviointi on lähes yhtä yleistä kaikissa ikäryhmissä.

Taksin käyttömäärän lisääntymiseen uskotaan eniten isoissa kaupungeissa ja vähiten kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 17 % kansalaisista uskoo lisäävänsä taksin käyttöönsä, 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 yleisin taksin tilaamistapa kaikissa vastaajaryhmissä. Kaikista vastaajista 80 % tilaa taksin soittamalla. Vastaajista 14 % tilaa taksin kävelemällä taksitolpalle ja 6 % tilaa taksin puhelinsovelluksen avulla. Nettitilaaminen on hyvin harvinaista, sillä vain vajaa 1 % vastaajista tilaa taksin netistä. Nettitilaaminen ei painotu missään tietysässä 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.

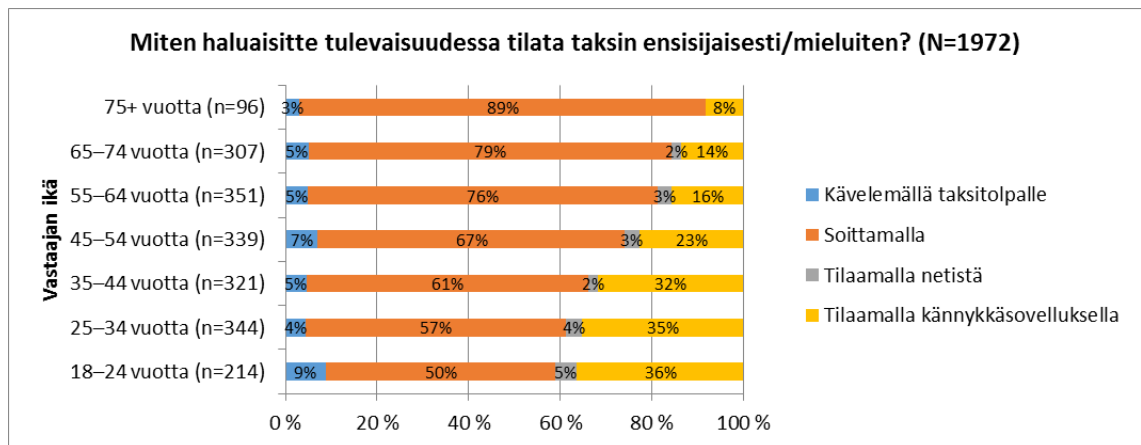
Soittaminen on suosituimpi tilaamistapa kunnissa (89 %) kuin kaupungeissa (77–81 %). Puhelinsovelluksen käyttö ensisijaisena tilaustapana on yleisempää pääkaupunkiseudulla (11 %) kuin muualla Suomessa (2–5 %).

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 neljännnes vastaajista. Taksitolpalle kävelyä haluaisi jatkossa käyttää 6 % vastaajista ja nettitilausta 3 % vastaajista. Miesten ja naisten välillä ei ole eroa siinä, miten taksi haluttaisiin tulevaisuudessa tilata.

Soittaminen on joka ikäryhmässä halutuimpi tilaamistapa myös tulevaisuudessa. Puhelinsovelluksen suosio tilaustapana painottuu selvästi nuorempiin vastaajaryhmiin. 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. Haluttu taksin tilaustapa ikäryhmittäin on esitetty Kuvassa 13.



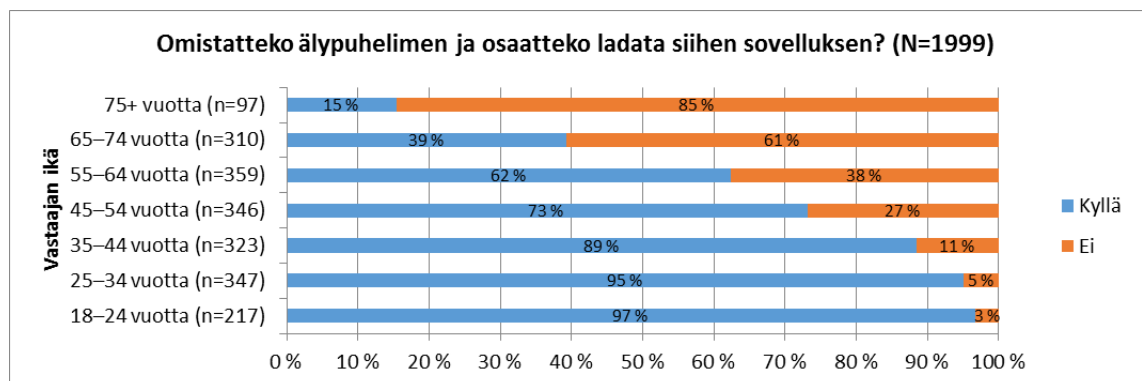
Kuva 13. Haluttu taksin tilaustapa tulevaisuudessa ikäryhmittäin

Soittaminen on tulevaisuudessakin halutuimpi taksin tilaustapa joka asuinkuntatyypissä, mutta puhelinsovelluksen suosio on isoissa kaupungeissa ja etenkin pääkaupunkiseudulla suurempi kuin 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. Nykyisten tilaustaparyhmien ja taksin käyttömääräryhmien väliset erot tulevaisuuden halutussa tilaustavassa on esitetty Liitteessä B.

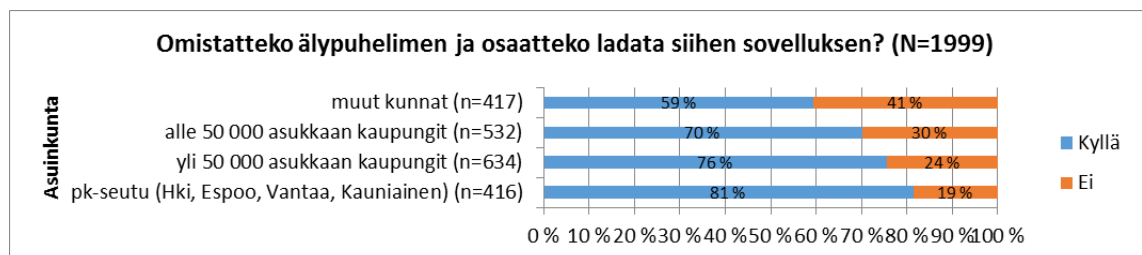
Älypuhelimien käyttö

Vastaajista 81 % omistaa älypuhelimien, ja näistä 90 % osaa ladata älypuhelimeensa sovelluksen. Sukupuolten välillä ei ole eroa älypuhelimien omistamisessa, mutta miehistä lievästi suurempi osa osaa ladata älypuhelimeensa sovelluksen. Lähes kaikki 18–34-vuotiaat omistavat älypuhelimien, mutta sitä vanhemmissa ikäryhmissä älypuhelimien omistajuus on sitä harvinaisempaa, mitä vanhempi vastaaja on. 18–34-vuotiaista älypuhelimien omistajista lähes kaikki osaavat ladata siihen sovelluksen, mutta tätä vanhemmissa ikäryhmissä sovelluksen lataustaidot heikkenevät sitä mukaa, mitä vanhempi vastaaja on kyseessä. Kuvassa 14 on esitetty ikäryhmittäin niiden henkilöiden osuus, jotka omistavat älypuhelimien ja jotka osaavat ladata siihen sovelluksen.



Kuva 14. Älypuhelimien omistajuus ja sovelluksen lataustaito ikäryhmittäin

Älypuhelimien omistaminen ja sovelluksen lataustaito on yleisempää isoissa kaupungeissa kuin kunnissa. Kuvassa 15 on esitetty asuinkunnittain niiden henkilöiden osuus, jotka omistavat älypuhelimien ja jotka osaavat ladata siihen sovelluksen.



Kuva 15. Älypuhelimien omistajuus ja sovelluksen lataustaito asuinkuntatyypeittäin

Taksisovelluksen lataaminen

Niistä vastaajista, jotka omistavat älypuhelimien ja osaavat ladata siihen sovelluksen, 13 % on ladannut älypuhelimensa jonkin taksisovelluksen. 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 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 jonkin taksisovelluksen huomattavasti useammin kuin harvoin taksia käyttävät. Kerran vuodessa tai harvemmin taksilla matkustavista 4 % on ladannut jonkin taksisovelluksen, muutaman kerran vuodessa matkustavista 15 % on ladannut sovelluksen, kerran kuukaudessa matkustavista 32 % ja vähintään viikoittain matkustavista 47 %.

Tulevan hinnoittelumallin mieluisuus

Vastaajista 55 % haluaisi, että tulevaisuudessa taksilla olisi aina sama kilometrihinta ja 45 % haluaisi, että hinnoittelu vaihtelisi kellonajan ja kysyntätilanteen mukaan. Huomattavaa on, etteivät ikäryhmien, asuinkuntatyyppien, taksin käyttömäärien tai minkään muunkaan tekijän erot hinnoittelumallin mielisuudessa 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 selittänee 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 usko taksin käytön lisääntymiseen perustuu vahvaan uskoon siitä, että taksin hintataso tulee halpenemaan. Asuinkuntatyypin ero taksin käytön lisääntymisen arvioinnissa selittynee sillä, että isoissa kaupungeissa uskotaan enemmän taksin saatavuuden paranemiseen ja hintatason halpenemiseen.

Soittaminen on yleisin taksin tilaustapa (80 %). 18–24-vuotiaat suosivat hieman muita enemmän taksitolpalle kävelyä, yli 74-vuotiaiden keskuudessa soittaminen on ylivoimaisesti suosituin taksin tilaustapa. Kunnissa taksi tilataan lähes aina soittamalla, kaupungeissa suositaan myös taksitolpalle kävelyä ja erityisesti pääkaupunkiseudulla puhelinsovelluksen käyttöä. Puhelinsovellus on selvästi suosituin taksin tilaustapa niiden keskuudessa, jotka matkustavat taksilla usein kuin niillä, jotka matkustavat taksilla satunnaisesti tai harvoin.

Soittaminen on helppoa ja taksin saanti on varmempaa kuin taksitolpalle kävellessä, niinpä soittaminen on hyvin suosittu tilaustapa. 18–24-vuotiaat suosivat taksitolpalle kävelyä muita enemmän todennäköisesti siksi, että heidän taksin käyttönsä painottuu muita enemmän viikonloppuihin ja yöelämään, jolloin tolppalle kävely mielletään helpoimpana tapana tilata taksi. Lisäksi nuoret voivat karttaa soittamista, sillä he ovat totuneempia kommunikoimaan pikaviestisovelluksilla ja sosiaalisen median avulla. Yli 74-vuotiaat tilaavat taksin soittamalla varmastikin siksi, että puhelinsovellukset eivät ole heidän käytössään kovin yleisiä ja fyysinen kunto ei aina riitä taksitolpalla odottamiseen. Taksitolpalle kävely on suosituimpaa kaupungeissa kuin kunnissa, sillä taksitolppia on kaupunkirakenteessa enemmän ja niinpä ne ovat todennäköisesti keskimäärin lähempänä asiakasta kuin kunnissa. Isoissa kaupungeissa ja etenkin pääkaupunkiseudulla suositaan puhelinsovellusta enemmän kuin kunnissa, koska kaupungeissa taksia käytetään enemmän ja osa puhelinsovelluksista on käytettävissä vain isoissa kaupungeissa. Lisäksi vaikka puhelinsovellus olisikin saatavissa laajemmin Suomessa, kuten esimerkiksi Valopilkku-sovellus, on tyypillistä, että uusien sovellusten käyttö lähtee liikkeelle suurista kaupungeista ja leviää ajan myötä muualle. 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 todennäköises-

ti 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, taksisovelluksia ei vain ole vielä koettu riittävän tarpeellisiksi.

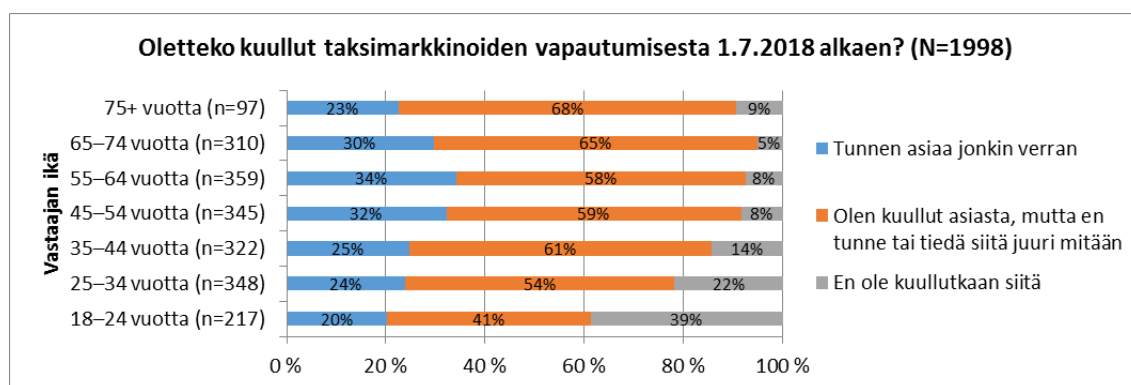
5.2.2 Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen

Markkinoiden vapautumisen tunnettuus

Vastaajista 58 % sanoo kuulleensa markkinoiden vapautumisesta, muttei tunne asiaa. 28 % vastaajista tuntee asiaa jonkin verran, kun taas 14 % vastaajista ei ole kuullutkaan asiasta. Taksin käyttömäärissä 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, 55 % on kuullut asiasta ja 11 % ei ole kuullut. Naisista 21 % tuntee asiaa jonkin verran, 61 % on kuullut asiasta ja 18 % ei ole kuullut.

Nuoret ovat kuulleet markkinoiden vapautumisesta huonommin ja tuntevat asiaa heikommin kuin vanhemmat ikäryhmät. 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä vain 20 % vastaajista tuntee asiaa jonkin verran ja peräti 39 % ei ole kuullutkaan asiasta. Parhaiten asiaa tunnetaan 45–64-vuotiaiden joukossa, jossa noin joka kolmas vastaaja tuntee asiaa jonkin verran. Markkinoiden vapautumisen tunteminen ikäryhmittäin on esitetty Kuvassa 16.



Kuva 16. Markkinoiden vapautumisen tunteminen kansalaisten keskuudessa ikäryhmittäin

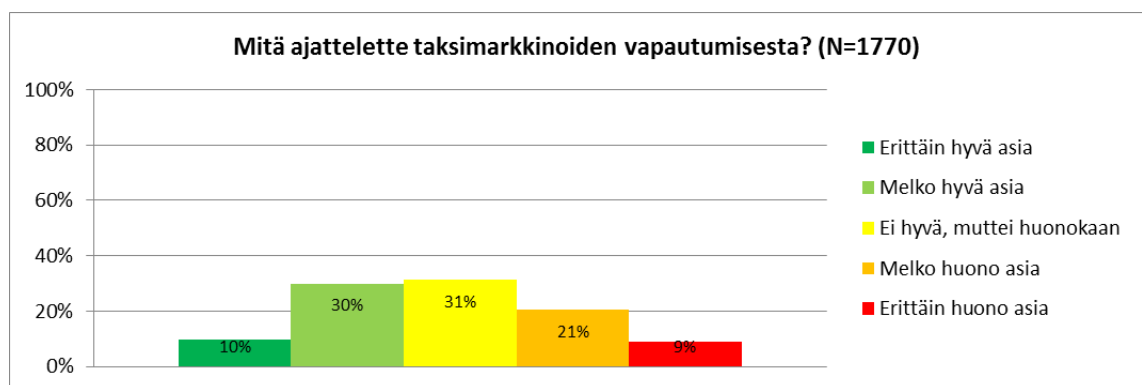
Markkinoiden vapautuminen tunnetaan asuinkuntatyypeittäin lähes yhtä hyvin. Asiasta kokonaan kuulemattomia on pääkaupunkiseudulla niukasti useammin (17 %) kuin muissa kuntatyypeissä (13–14 %). Markkinoiden vapautumiseen on perehdytty hiukan

huonommin kunnissa (22 %) ja pääkaupunkiseudulla (27 %) kuin yli 50 000 asukkaan kaupungeissa (31 %) ja alle 50 000 asukkaan kaupungeissa (30 %).

Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

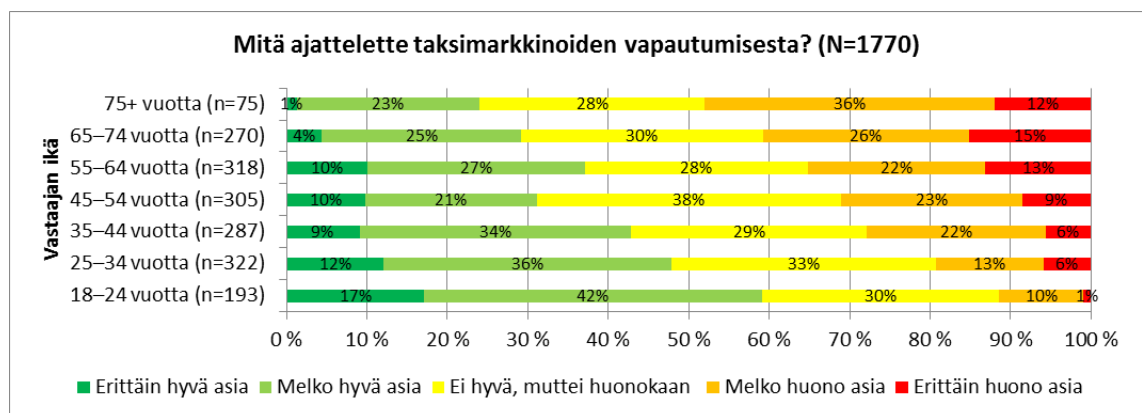
Vastaajille kuvattiin markkinoiden vapautuminen luvussa 4 esitetyllä tavalla. Tämä jälkeen heiltä kysyttiin suhtautumista muutokseen.

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. Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on esitetty Kuvassa 17.



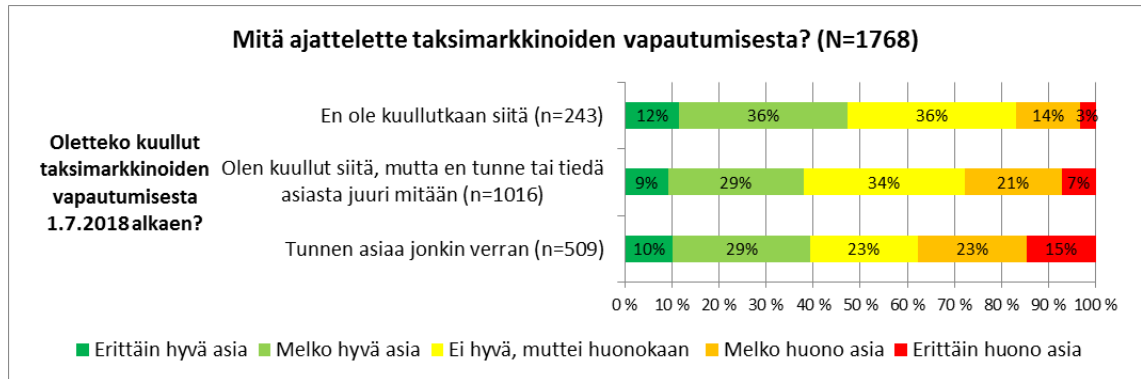
Kuva 17. Kansalaisten suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Vastaajan ikä on vahvasti sidoksissa suhtautumiseen markkinoiden vapautumisesta. 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. Eri ikäryhmien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on esitetty Kuvassa 18.



Kuva 18. Kansalaisten suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen ikäryhmittäin

Markkinoiden vapautumiseen suhtautuminen vaihtelee sen mukaan, kuinka hyvin asiaa tuntee. Ne, jotka eivät ole kuulleet asiasta suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen positiivisimmin ja asiaa jonkin verran tuntevat suhtautuvat kaikkein negatiivisimmin. Kaikissa ryhmissä positiivinen suhtautuminen on kuitenkin kaikkein yleisin kanta. Markkinoiden vapautumiseen suhtautuminen asian tuntemisen mukaan on esitetty Kuvassa 19.



Kuva 19. Kansalaisten suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen asian tuntemistasoon mukaan

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

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 kunnissa asiaa tunnetaan hieman heikommin (22 %) kuin kaupungeissa (29 %).

Ikäryhmien erot markkinoiden vapautumisen tuntemisessa voivat selittyä sillä, että vanhemmat ihmiset ovat kiinnostuneempia yhteiskunnallisista asioista kuin nuoret vastaajat. Kuntien hieman heikompi asian tunteminen voi johtua siitä, että kunnissa vastaajat

käyttävät taksia vähemmän, eivätkä he odota muutoksen vaikuttavan taksiliikenteeseen niin paljon kuin kaupungeissa, jolloin kiinnostus asiaa kohtaan on vähäisempää.

Markkinoiden vapautuminen jakaa mielipiteitä. Vastaajista 40 % pitää markkinoiden vapautumista hyvänä asiana, 31 % pitää asiaa neutraalina ja 30 % pitää sitä huonona asiana. 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.

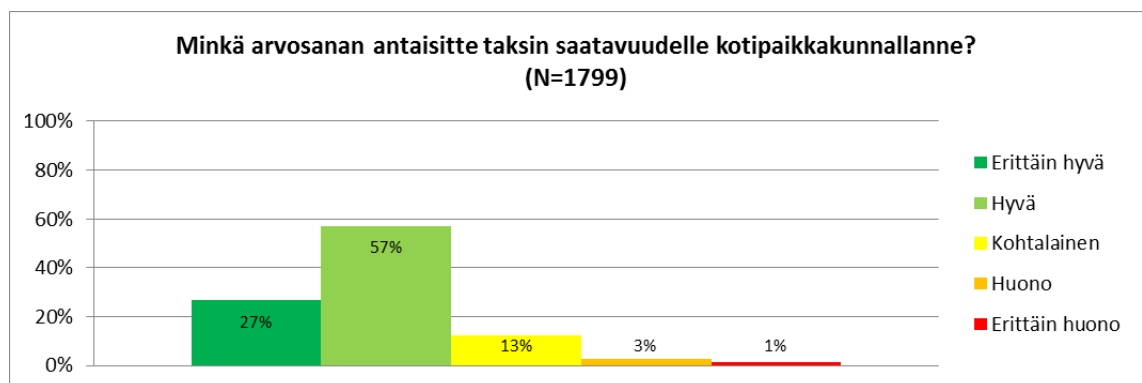
Nuorempien vastaajien positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen voisi selittyä uudistushalukkuudella. Vanhemmat ihmiset ovat jo tottuneet nykyiseen järjestelmään ja ovat muutosten kannalta konservatiivisempia. Toisaalta nuoret ovat kuulleet muutoksesta heikommin, jolloin suhtautuminen on keskimääräistä positiivisempaa.

Asiasta kuulemattomien positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen selitynee sillä, että vastaus on annettu haastattelutilanteessa lyhyen kuvauksen perusteella, jolloin mahdollisia haasteita ei osata tunnistaa, ja positiiviset ja neutraalit näkemykset korostuvat. Asiaa tuntevat ovat muodostaneet selkeämmän kuvan muutoksesta ja tunnistavat markkinoiden vapautumisen mahdolliset haasteet ja uhat paremmin kuin ne, jotka eivät tunne asiaa, jolloin negatiivisen suhtautumisen osuus on suurempi.

5.2.3 Taksiliikenteen hintataso, saatavuus ja turvallisuus

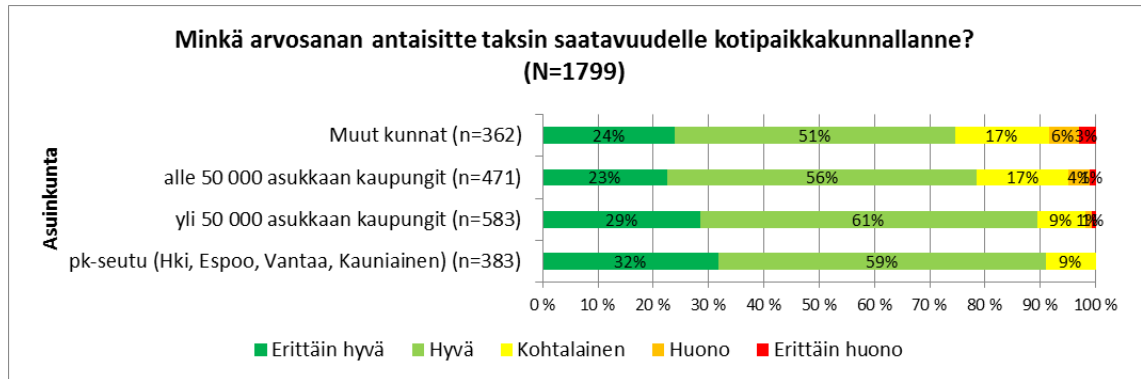
Taksin saatavuus tällä hetkellä

Vastaajista 84 % on sitä mieltä, että taksin saatavuus on kotipaikkakunnalla hyvä tai erittäin hyvä. Vain 4 % vastaajista pitää taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan huonona tai erittäin huonona. Taksin saatavuuden arvosanat on esitetty Kuvassa 20.



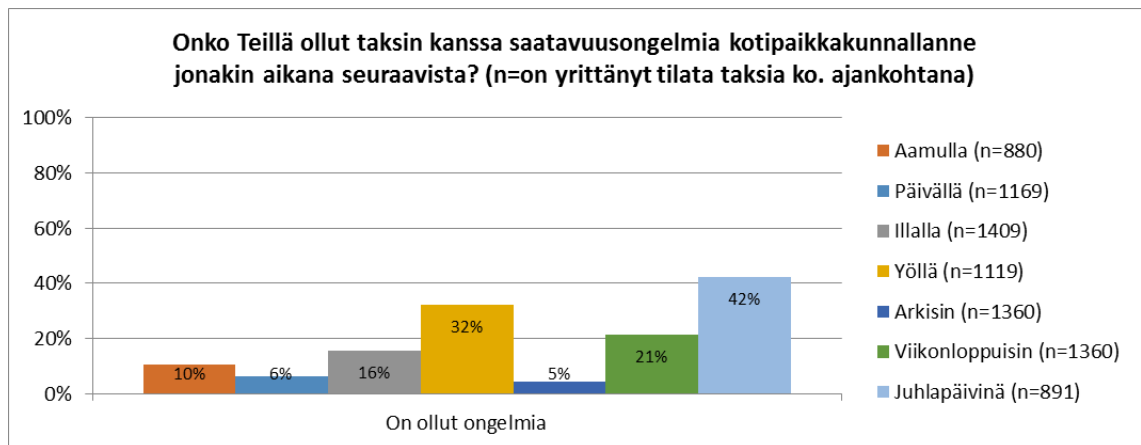
Kuva 20. Taksin saatavuus kotipaikkakunnalla tällä hetkellä

Taksin saatavuus arvostellaan eri asuinkuntatyypeissä sitä paremmaksi, mitä suuremmasta asuinkunnasta on kyse. Kunnissa vain 75 % vastaajista pitää taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan erittäin hyvänä tai hyvänä, kun yli 50 000 asukkaan kaupungeissa vastaava osuus on 90 % ja pääkaupunkiseudulla 91 %. Taksin saatavuus kotipaikkakunnalla asuinkuntatyypeittäin on esitetty Kuvassa 21.



Kuva 21. Taksin saatavuus kotipaikkakunnalla asuinkuntatyypeittäin

Taksin saatavuuden kokemisessa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa sukupuolten, ikäryhmien tai taksin käyttömäärien välillä. Eniten taksin saatavuusongelmia on koettu öisin ja juhlapäivinä. Vähiten taksin saatavuusongelmia on koettu arkisin ja päivällä. Taksin saatavuusongelmien yleisyys eri ajankohtina on esitetty Kuvassa 22.



Kuva 22. Taksin saatavuusongelmat eri ajankohtina

Saatavuusongelmien kokemisessa on eroja sukupuolten, ikäryhmien, käyttömääräryhmien ja asuinkuntatyyppien välillä. Tarkemmat tulokset on esitetty Liitteessä B.

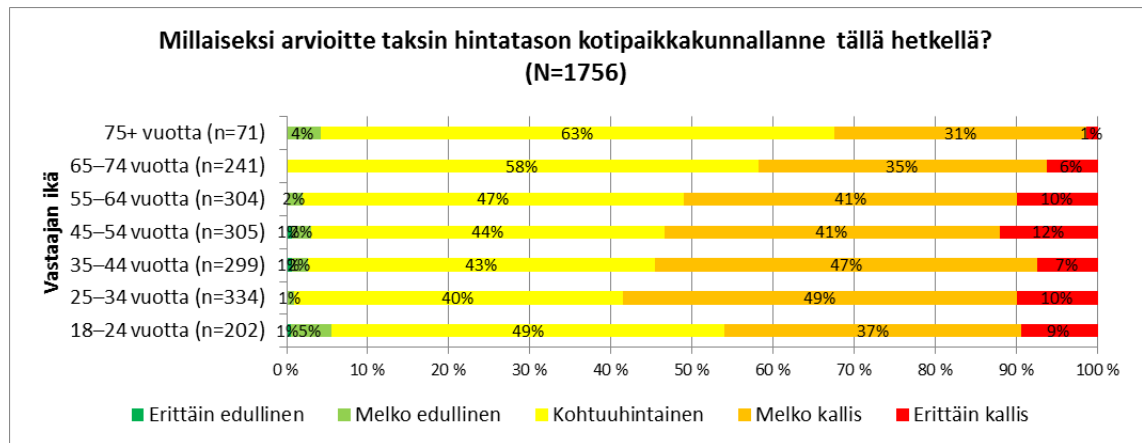
Naiset kokevat taksin saatavuusongelmia päivällä hieman useammin kuin miehet, kun taas miehet kokevat saatavuusongelmia lievästi useammin öisin ja viikonloppuisin. Sukupuolten väliset erot ovat kuitenkin vain muutamia prosenttiyksiköitä. Ikäryhmistä 35–54-vuotiaat kokevat saatavuusongelmia eniten ja yli 64-vuotiaat vähiten eri ajankohtina. Käyttömääräryhmissä saatavuusongelmia koetaan yleisesti sitä useammin, mitä useam-

min taksilla matkustetaan, riippumatta ajankohdasta. 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 %).

Taksin hintataso tällä hetkellä

Suurin osa suomalaisista pitää taksin hintatasoa kotipaikkakunnallaan joko kohtuuhintaisena (47 % vastaajista) 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. Poikkeuksen tekevät 18–24-vuotiaat vastaajat, jotka nuoruudessaan huolimatta pitävät taksia useammin kohtuuhintaisena kuin 25–64-vuotiaat. Taksin hintatason arviointi kotipaikkakunnalla ikäryhmittäin on esitetty Kuvassa 23.

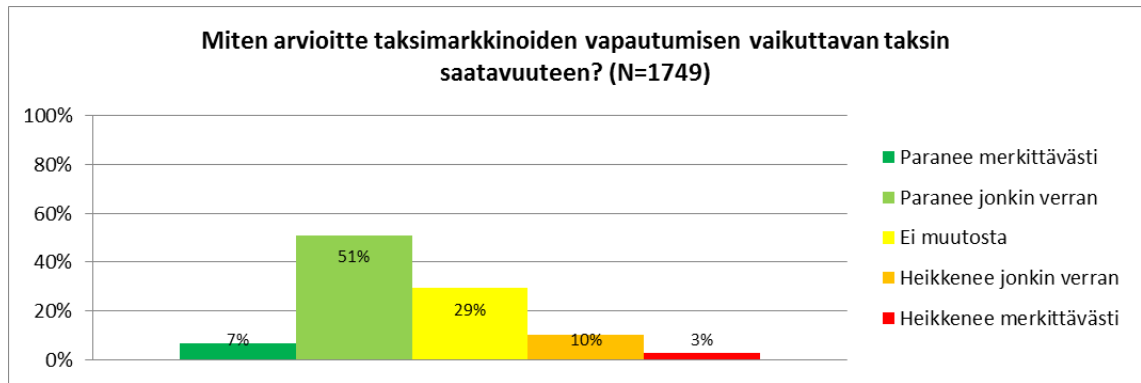


Kuva 23. Taksin hintatason arviointi ikäryhmittäin

Taksin hintatasoa arvioidaan asuinkuntatyypeittäin muuten samalla tavalla, mutta 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 merkittävyyttä taksin hintatason kokemisen kannalta.

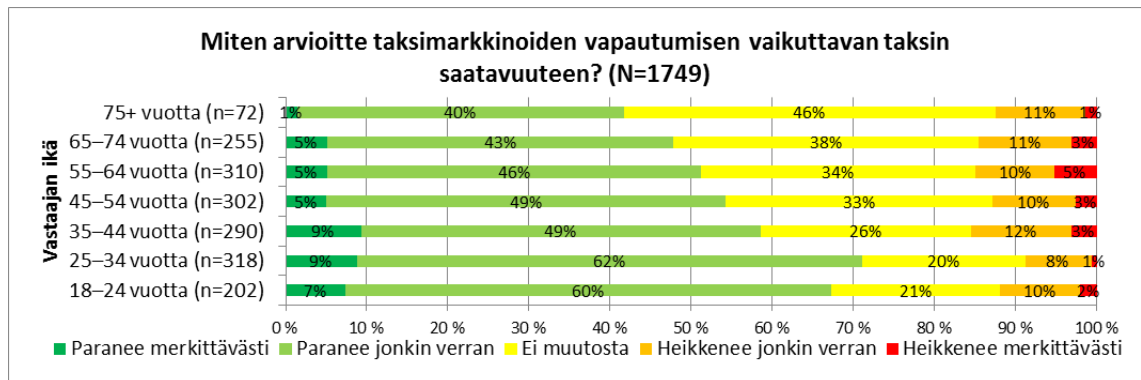
Taksin saatavuuden muutoksen arviointi

Vastaajista 58 % uskoo, että taksimarkkinoiden vapautuminen vaikuttaa taksin saatavuuteen positiivisesti. Vain 13 % vastaajista uskoo, että taksin saatavuus tulee heikkenemään. Taksin saatavuuden muutoksen arviointi on esitetty Kuvassa 24.



Kuva 24. Kansalaisten arviot taksin saatavuuden muutoksesta

Nuoret odottavat taksin saatavuuden paranevan useammin kuin vanhat. 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 muutoksen arviointi ikäryhmittäin on esitetty Kuvassa 25.

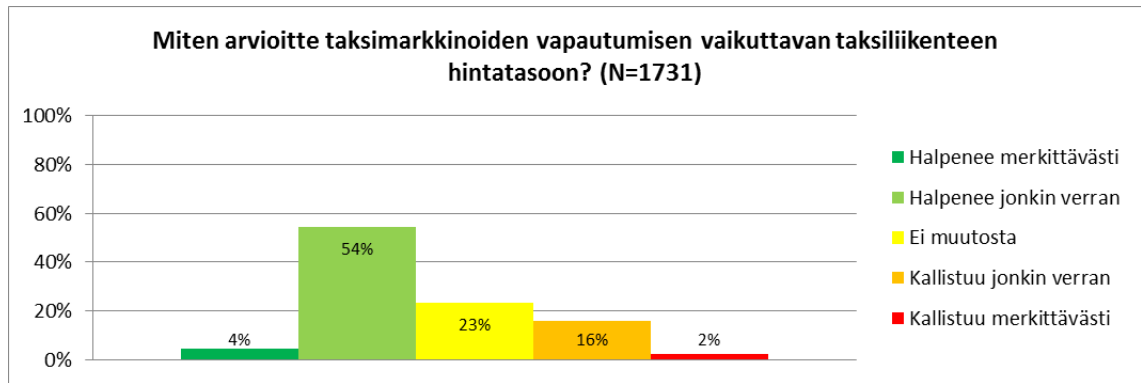


Kuva 25. Kansalaisten arviot taksin saatavuuden muutoksesta ikäryhmittäin

Taksin saatavuuden muutosta arvioidaan eri tavalla kaupungeissa ja kunnissa. Kaupungeissa taksin saatavuuden paranemiseen uskoo 58–62 % asuinkuntatyypistä 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 tuntemisellä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa taksin saatavuuden arvioinnissa.

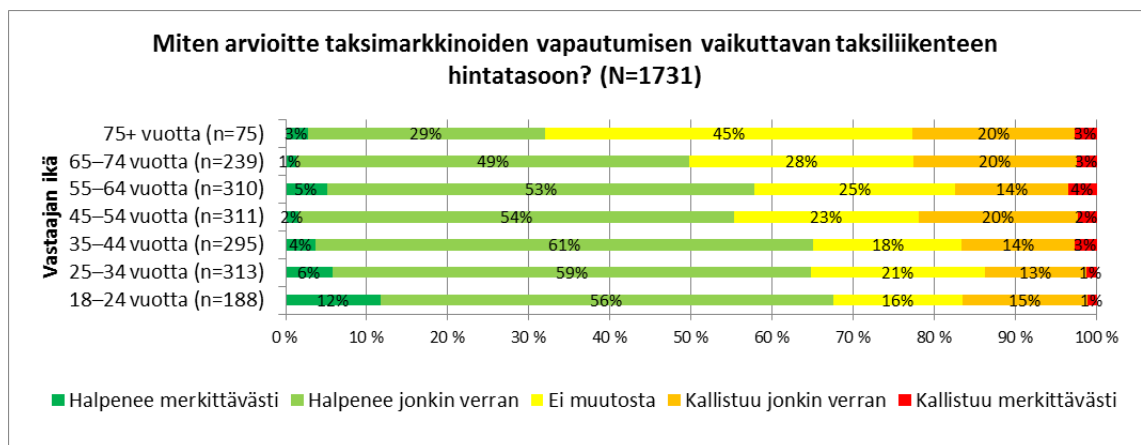
Taksin hintatason muutoksen arviointi

Yli puolet vastaajista odottaa, että taksin hintataso halpenee. Vajaa 20 % vastaajista odottaa, että taksin hintataso kallistuu. Taksin hintatason muutoksen arviointi on esitetty Kuvassa 26.



Kuva 26. Kansalaisten arviot taksin hintatason muutoksesta

Nuoret vastaajat uskovat taksin hintatason halpenemiseen enemmän kuin vanhat vastaajat. Yli 74-vuotiaista vastaajista lähes puolet uskoo, ettei taksin hintatasossa tapahdu muutosta. Taksin hintatason muutoksen arviointi ikäryhmittäin on esitetty Kuvassa 27.

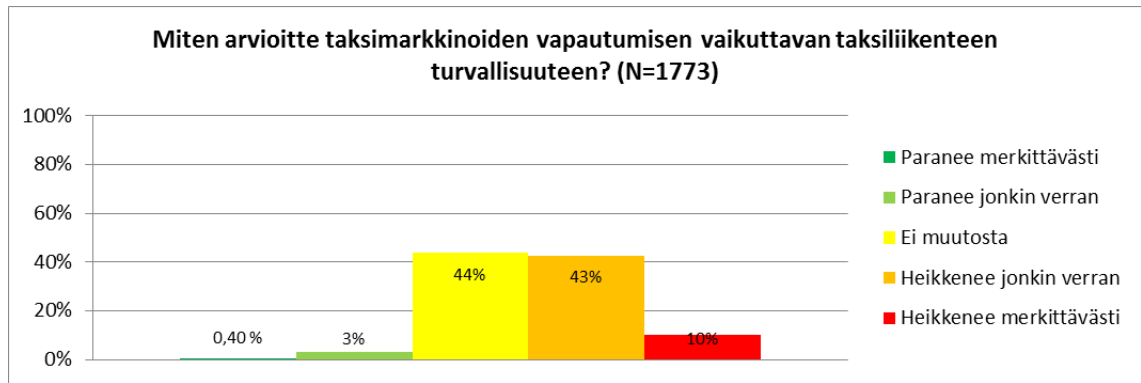


Kuva 27. Kansalaisten arviot taksin hintatason muutoksesta ikäryhmittäin

Taksin hintatason halpenemiseen uskotaan enemmän isoissa kaupungeissa kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 65 % uskoo taksin hintatason halpenemiseen, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa 64 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 54 % ja kunnissa 51 %. Kunnissa 31 % uskoo, ettei taksien hintatasossa tule tapahtumaan muutosta, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa vastaava osuus on 24 %, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa 22 % ja pääkaupunkiseudulla 16 %. Taksin hintatason arvioidaan kallistuvan hieman harvemmin yli 50 000 asukkaan kaupungeissa (15 %) kuin muissa asuinkuntatyypeissä (19–22 %). Hintatason muutosta arvioidaan miesten ja naisten keskuudessa samalla tavalla. Taksin käyttömäärällä eikä taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisellä ole vaikutusta siihen, kuinka taksin hintatason muutosta arvioidaan.

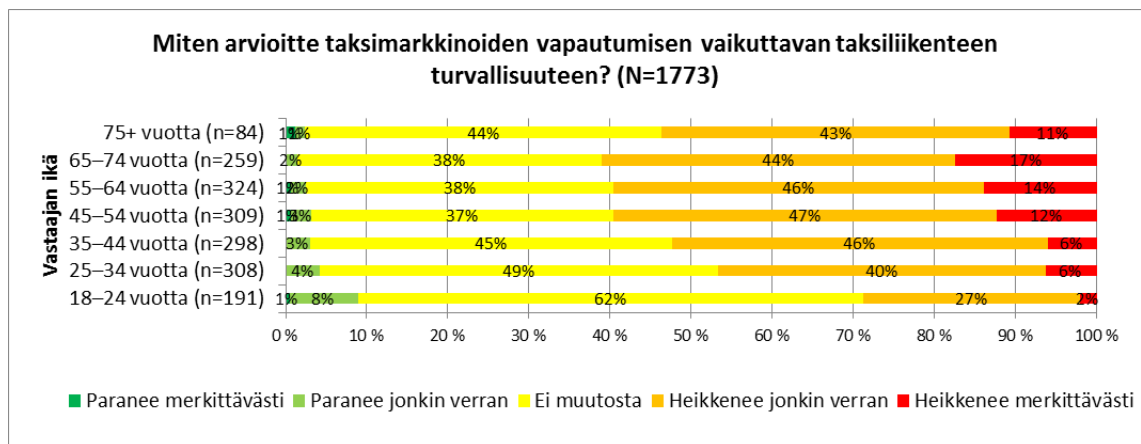
Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointi

Yli puolet vastaajista arvioi, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikentymään. Vain hieman yli 3 % arvioi, että turvallisuus paranee edes jonkin verran. Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointi on esitetty Kuvassa 28.



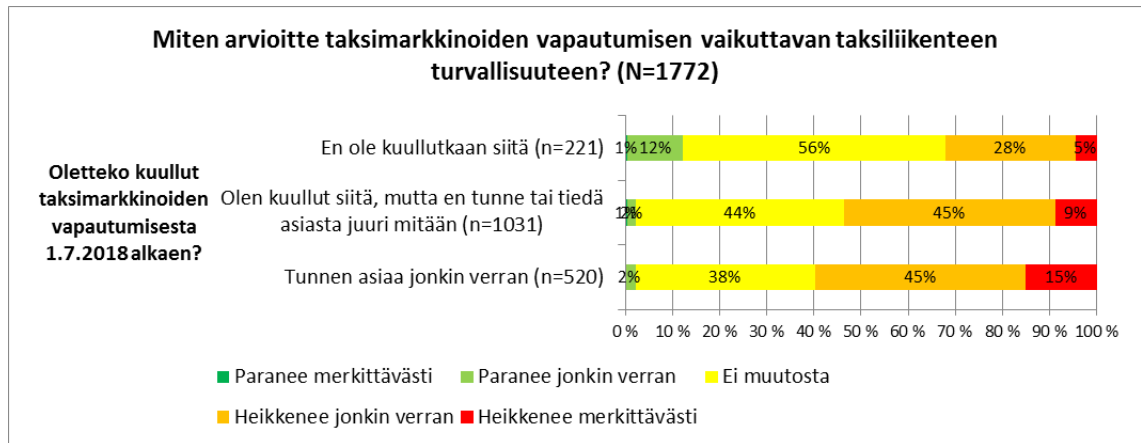
Kuva 28. Kansalaisten arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta

Ikäryhmistä 18–24-vuotiaat arvioivat taksiliikenteen turvallisuuden pysyvän ennallaan selvästi muita ikäryhmiä useammin. 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. Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointi ikäryhmittäin on esitetty Kuvassa 29.



Kuva 29. Kansalaisten arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta ikäryhmittäin

Markkinoiden vapautumisen tunteminen vaikuttaa siihen, miten turvallisuusvaikutuksia arvioidaan. Mitä paremmin markkinoiden vapautuminen tunnetaan, sitä useammin sen arvioidaan heikentävän taksiliikenteen turvallisuutta. Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointi markkinoiden vapautumisen tuntemisen mukaan on esitetty Kuvassa 30.



Kuva 30. Kansalaisten arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta markkinoiden vapautumisen tuntemistason mukaan

Taksiliikenteen turvallisuuden muutosta arvioidaan samalla tavalla miesten ja naisten keskuudessa, asuinkuntatyypeittäin ja erilaisten taksin käyttömääräryhmien sisällä.

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 pysytään 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. Poikkeuksen tekevät 18–24-vuotiaat vastaajat, jotka nuoruudestaan huolimatta 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 tarvat 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. Kunnissa uskotaan kaupunkeja enemmän saatavuuden heikkenemiseen ja siihen, ettei saatavuudessa tapahdu muutosta.

Nuorten positiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen heijastuu saatavuuden muutoksen arviointiin. 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 vielä enemmän kuin kunnissa. 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 kuulneiden ja kuulemattomien välillä johdetaan siitä, että julkinen keskustelu aiheesta on keskittynyt taksilupien määräsääntelystä ja hintasääntelystä luopumiseen ja siitä, että asiasta kuulemattomille markkinoiden vapautuminen on kuvattu haastattelutilanteessa hyvin yleisellä tasolla korostaen muutosta määrä- ja hintasääntelyssä.

5.2.4 Uusien kuljetuspalvelujen syntyminen

Uusien kuljetuspalvelujen syntymisen arvioiminen oli hankalaa, kysymyksestä riippuen 17–39 % vastaajista ei osannut sanoa kantaansa. Kantaa ottaneista vastaajista 70 % uskoo, että uusia kuljetuspalveluja syntyy. Kantaa ottaneista vastaajista 76 % uskoo siihen, että yksityishenkilöt alkavat tarjota maksullisia kuljetuspalveluita omien matkojensa ohessa. Kantaa ottaneista vastaajista 60 % uskoo, että lähiseudun yrittäjät, kuten kauppa tai autokoulu, tulevat jatkossa tarjoamaan sivutoimenaan myös henkilökuljetuspalveluja. Kantaa ottaneista 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.

Arviot uusien kuljetuspalvelujen syntymisestä ovat erilaisia eri sukupuolten, ikäryhmien ja asuinkuntatyyppien välillä. Myös markkinoiden vapautumiseen perehtyminen ja siihen asennoituminen vaikuttavat arvioihin.

Vastaajien arviot lähiseudun yrittäjien aktivoitumisesta vaihtelevat asuinkuntatyyppien 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 kuulneiden (58 %) keskuudessa kuin niiden keskuudessa, jotka eivät ole kuulleetkaan asiasta (42 %).

Yksityishenkilöiden satunnaiseen taksikyytien tarjoamiseen uskotaan enemmän nuorten keskuudessa. Ikäryhmistä 18–44-vuotiaista 82 % uskoo yksityishenkilöiden tarjoavan

jatkossa maksullisia kuljetuspalveluita omien matkojensa ohessa, kun 45–64-vuotiaista samaan uskoo 73 % ja yli 64-vuotiaista 68 %. Yksityishenkilöiden aktivoitumiseen uskotaan kunnissa vähemmän (70 % vastaajista) kuin kaupungeissa (76–80 %).

Arviot siitä, syntykö uusia kuljetuspalveluja ylipäättään, vaihtelevat muutokseen perehtymisen mukaan. Muutoksesta täysin kuulemattomista jopa 40 % uskoo, ettei uusia kuljetuspalveluja synny, kun asiasta kuulleiden keskuudessa vastaava osuus on 30 % ja asiaa tuntevien keskuudessa 25 %. Myös muutokseen asennoitumisella on merkitystä arvioissa: taksimarkkinoiden vapautumista hyvänä tai erittäin hyvänä asiana pitävien keskuudessa vain 22 % uskoo, ettei uusia kuljetuspalveluja synny, kun neutraalisti asennoituvien keskuudessa vastaava osuus on 32 % ja markkinoiden vapautumista huonona tai erittäin huonona asiana pitävien keskuudessa 36 %. Uusien kuljetuspalvelujen syntymiseen uskotaan hieman vähemmän naisten ja vanhempien ikäryhmien keskuudessa kuin miesten ja nuorten keskuudessa. Kunnissa uskotaan uusien kuljetuspalvelujen syntymiseen hieman vähemmän kuin kaupungeissa (Liite B).

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 %). Kiinnostus taksin ajamiseen on lievästi vähäisempää asiasta kuulemattomien ja kuulleiden keskuudessa (6 %) kuin asiaa jonkin verran tuntevien keskuudessa (10 %). Muutosta erittäin hyvänä asiana pitävät ovat kiinnostuneempia taksinkuljettajana työskentelystä (19 % kiinnostunut) kuin muut (4–9 %).

Yhteenveto ja pohdinta uusien kuljetuspalvelujen syntymisestä

Uusien kuljetuspalvelujen syntymisen arvioiminen oli hankalaa, kysymyksestä riippuen 17–39 % vastaajista ei osannut sanoa kantaansa. 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 perustuneeseen siihen, että tälläkin hetkellä on saatavissa erilaisia kimpakyytipalveluita, 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 niin merkittävästi, että kannattaisi ryhtyä taksinkuljettajaksi.

5.3 Taksiryttäjät

5.3.1 Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen

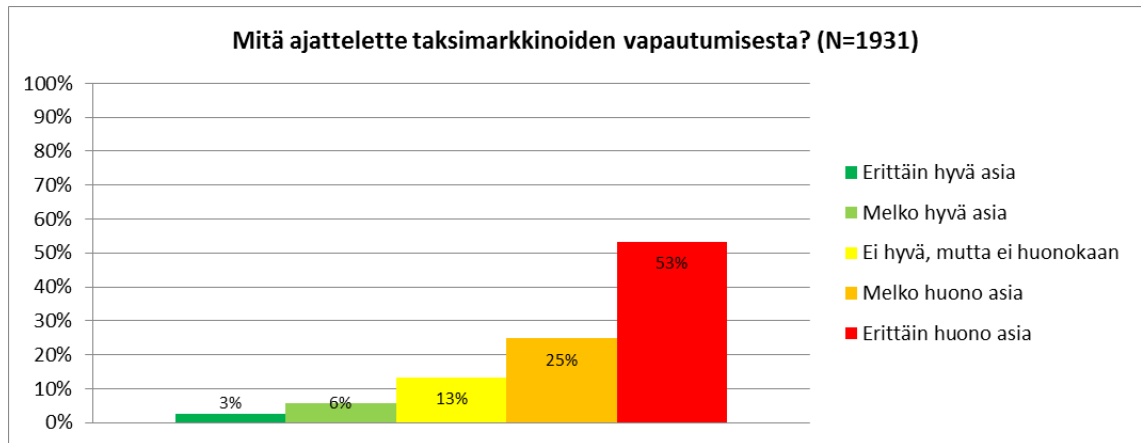
Markkinoiden vapautumisen tunnettuus

Taksiryttäjistä 56 % on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen hyvin, 38 % tuntee asiaa jonkin verran ja 7 % on kuullut siitä, muttei tunne asiaa tai tiedä siitä juuri mitään. Asiasta kuulleiden osuus on asemapaikkatyypeittäin lähes yhtä suuri (6–8 %), mutta asiaan on perehdytty hieman paremmin pääkaupunkiseudulla (63 %) ja yli 50 000 asukkaan kaupungeissa (58 %) kuin alle 50 000 asukkaan kaupungeissa (53 %) ja kunnissa (52 %).

Vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneet ryttäjät ovat perehtyneet markkinoiden vapautumiseen paremmin (64 % perehtynyt) kuin vanhemmat ryttäjät (53 %). Myös yrityskoon mukaan perehtyneisyydessä on eroja: suurissa yrityksissä markkinoiden vapautumiseen on perehdytty paremmin (63 % perehtynyt) kuin pienissä yrityksissä (49 %).

Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

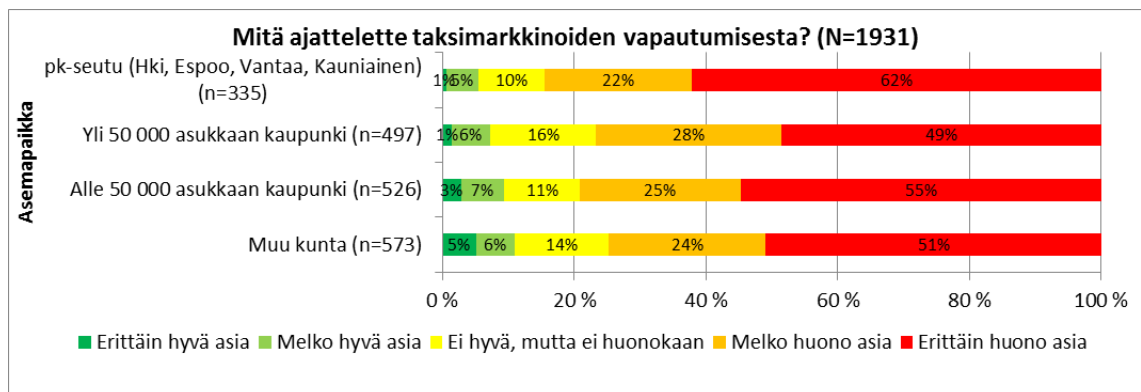
Taksiryttäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on pääosin negatiivinen. 53 % pitää vapautumista erittäin huonona asiana ja 25 % melko huonona asiana. Vain 9 % taksiryttäjistä on sitä mieltä, että markkinoiden vapautuminen on melko hyvä tai erittäin hyvä asia. Taksiryttäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on esitetty Kuvassa 31.



Kuva 31. Taksiryrittäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Suhtautumisessa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa yrityksen koon tai markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen mukaan. Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen eroaa kuitenkin asemapaikkatyypeittäin ja yrittäjän iän mukaan.

Pääkaupunkiseudun taksiryrittäjillä on negatiivisin suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen – heistä peräti 62 % pitää vapautumista erittäin huonona asiana ja 22 % melko huonona asiana. Kunnissa vapautumiseen suhtaudutaan positiivisimmin. Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen asemapaikkatyypeittäin on esitetty Kuvassa 32.



Kuva 32. Taksiryrittäjien suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen asemapaikkatyypeittäin

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 8 % pitää vapautumista hyvänä asiana ja 80 % huonona asiana.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen tunnettuudesta ja siihen suhtautumisesta

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

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

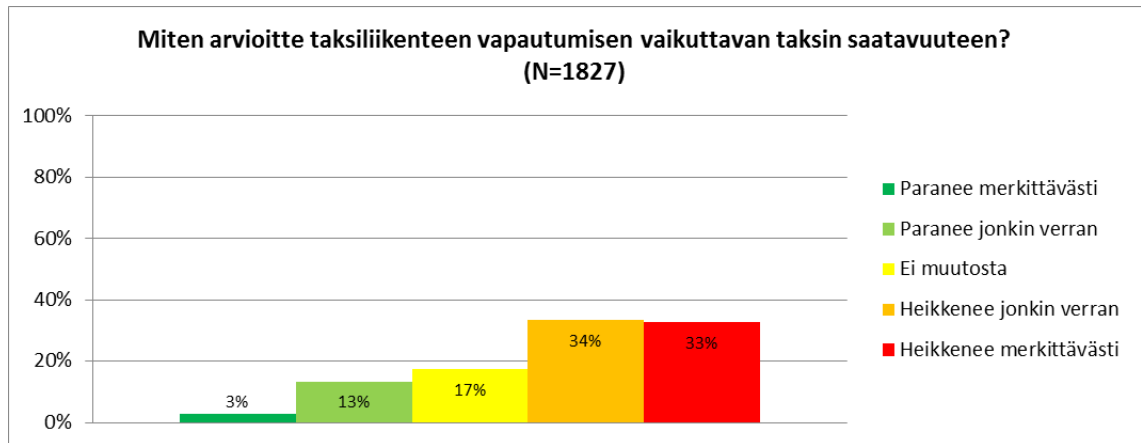
Suurin osa yrittäjistä (78 %) pitää markkinoiden vapautumista huonona tai erittäin huonona asiana. Markkinoiden vapautumiseen suhtaudutaan negatiivisimmin pääkaupunkiseudulla ja positiivisimmin kunnissa. Nuoret yrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen hieman positiivisemmin kuin vanhat yrittäjät.

Yrittäjien negatiivinen suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen johtuneen pääosin siitä, että se koetaan uhkana omalle liiketoiminnalle: määrä sääntelystä luopumisen odotetaan tuovan lisää toimijoita alalle, mikä johtaa kilpailun lisääntymiseen. Yrittäjien negatiivinen suhtautuminen selittyy myös sillä, että muutos koetaan huonoksi koko yhteiskunnan kannalta – yrittäjät uskovat markkinoiden vapautumisen heikentävän taksin saatavuutta ja taksiliikenteen turvallisuutta sekä kallistavan 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.

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

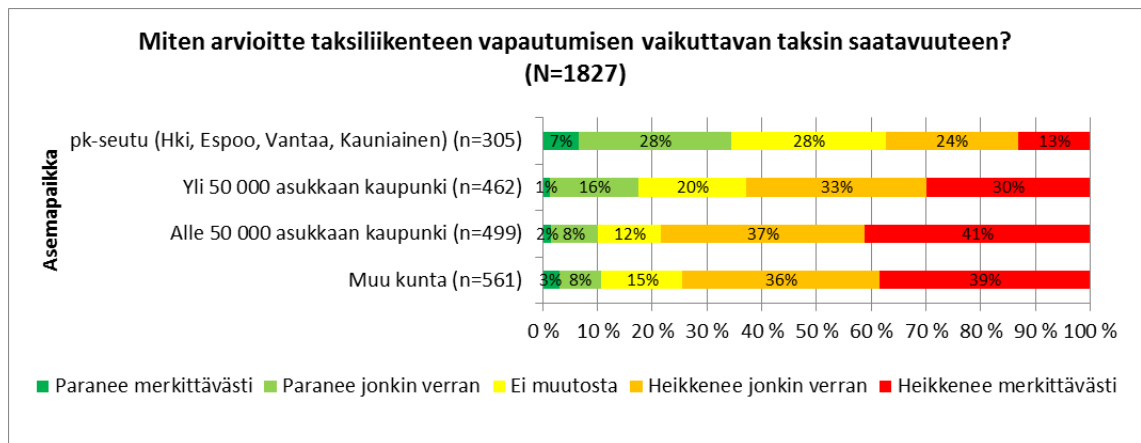
Taksin saatavuuden muutoksen arviointi

Kaksi kolmasosaa taksiyrittäjistä uskoo, että taksin saatavuus tulee heikkenemään. Yrittäjistä 16 % uskoo saatavuuden paranevan ja 17 % uskoo, ettei saatavuudessa tule tapahtumaan muutosta. Taksiyrittäjien arviot taksin saatavuuden muutoksesta on esitetty Kuvassa 33.



Kuva 33. Taksiryittäjien arviot taksin saatavuuden muutoksesta

Pääkaupunkiseudulla ja yli 50 000 asukkaan kaupungeissa uskotaan muita asemapaikkatyyppjä enemmän taksin saatavuuden paranemiseen, mutta niissäkin taksin saatavuuden heikkeneminen on yleisin arvio. Saatavuuden heikkenemiseen uskotaan eniten alle 50 000 asukkaan kaupungeissa. Taksin saatavuuden muutoksen arviointi asemapaikkatyypeittäin on esitetty Kuvassa 34.

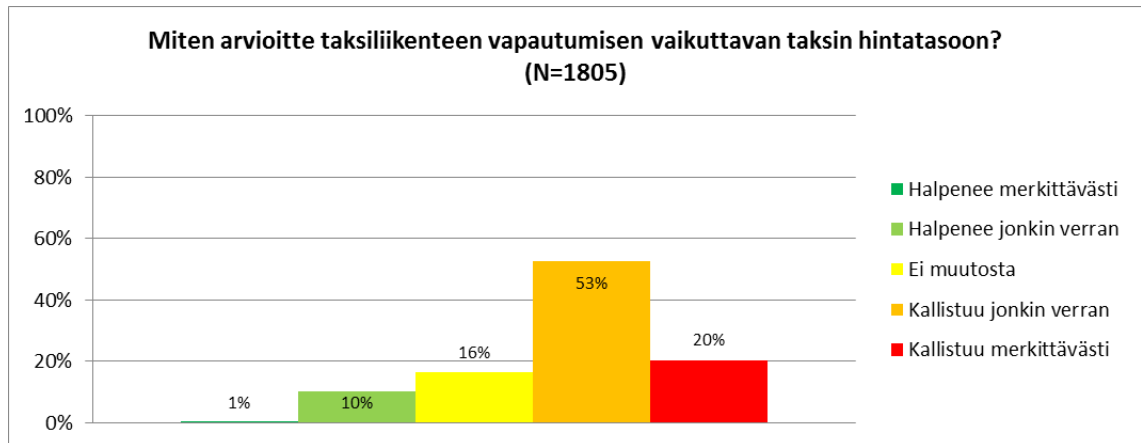


Kuva 34. Taksin saatavuuden muutoksen arviointi asemapaikkatyypeittäin

Pienet yritykset arvioivat suuria yrityksiä useammin, että taksin saatavuus tulee heikkenemään. Yrityksistä, joissa on yrittäjän lisäksi 0–1 kuljettajaa, 70 % uskoo taksin saatavuuden heikentyvän, kun isommissa yrityksissä vastaava osuus on 62 %. Ikäryhmien eikä taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemistasojen mukaan jaettujen ryhmien välillä ole tilastollisesti merkitsevää eroa saatavuuden muutoksen arvioinnissa.

Taksin hintatason muutoksen arviointi

Taksiryittäjistä 73 % uskoo, että taksin hintataso tulee kallistumaan. Taksiryittäjistä 11 % uskoo taksin hintatason halpenemiseen ja 16 % siihen, ettei hintatasossa tapahdu muutosta. Taksiryittäjien arviot taksin hintatason muutoksesta on esitetty Kuvassa 35.



Kuva 35. Taksiryttäjien arviot taksiliikenteen hintatason muutoksesta

Taksiryttäjät uskovat hintatason kallistumiseen enemmän suurissa kaupungeissa kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 80 % taksiryttäjistä uskoo, että taksin hintataso kallistuu vähintään jonkin verran, kun kunnissa vastaava osuus on 66 %. Yli 50 000 asukkaan kaupungeissa taksin hintatason kallistumiseen uskoo 77 % yrittäjistä ja alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 73 % yrittäjistä. Pääkaupunkiseudun yrittäjät uskovat hintatason halpenemiseen hieman vähemmän (6 %) kuin muiden asemapaikkatyyppien yrittäjät (10–13 %).

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet taksiryttäjät 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.

Taksiliikenteen turvallisuuden muutoksen arviointi

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

Taksiliikenteen turvallisuuden arvioidaan heikkenevän lähes yhtä usein asemapaikkatyypeittäin (89–94 % yrittäjistä). Kaupungeissa uskotaan kuitenkin hieman enemmän merkittävään turvallisuuden heikkenemiseen kuin kunnissa. Pääkaupunkiseudulla 60 % yrittäjistä uskoo turvallisuuden merkittävään heikkenemiseen, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa tähän uskoo 54 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 56 % 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 %.

Myös yrityksen koko vaikuttaa turvallisuuden muutoksen arviointiin. Yhden henkilön yrityksistä turvallisuuden merkittävään heikkenemiseen uskoo 49 %, kun muiden yritysten 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. Asemapaikkatyyppien 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. Asemapaikkatyyppien väliset arviointierot 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 alle 50 000 asukkaan kaupungeissa (73 %) ja kunnissa (66 %). Taksin hintatason kallistumiseen uskotaan markkinoiden vapautumiseen perehtyneiden yrittäjien keskuudessa (78 %) enemmän kuin asiaa jonkin verran tuntevien (67 %) ja asiasta kuulleiden (69 %) joukossa.

Arviot taksin hintatason kallistumisesta pohjautuvat todennäköisesti ajatukseen siitä, että tarjonnan ja taksin käyttömäärien ei uskota lisääntyvän samassa suhteessa, jolloin yritysten on nostettava hintojaan, jotta tulot pysyvät samana kuin nyt. 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 perustuu yrittäjäkoulutuksesta ja -kokeesta sekä taksinkuljettajan koulutuksesta luopumiseen sekä halvemmalla kalustolla ajamiseen. Osalla yrittäjistä vastaukset saattavat perustua vanhaan lakiesitykseen, joka ei sisältänyt pakollista kuljettajakoea. Lisäksi alalle uskotaan tulevan paljon uusia yrityksiä, jotka eivät välttämättä sitoudu laatujärjestelmiin. Yrittäjät saattavat uskoa, että koulutuksista luopuminen laskee liikenteestä vastaavien henkilöiden osaamista ja taksinkuljettajien osaamista sekä yleistä vaatimustasoa. Halvemman kaluston uskotaan olevan turvattomampaa kuin nykyisen kaluston.

Suurten kaupunkien yrittäjien yleisemmät arviot turvallisuuden merkittävästä heikkenemisestä perustunevat siihen, että suurissa kaupungeissa uskotaan enemmän uusien yritysten tulon, 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. Taksiryrittäjät ovat arvioineet, että taksin saatavuus ja turvallisuus tulevat heikkenemään ja hinnat kallistumaan, joten on epätodennäköistä, että yrittäjät olisivat arvioineet, että asiakkaiden kokonaismatkamäärä tulee silti kasvaamaan. Todennäköisesti yrittäjät ovat hahmottaneet kysymyksen niin, että siinä kysytään taksien määrän muutosta.

5.3.3 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen

Markkinoiden vapautumisen hyöty pienille taksiryrittäjille

Taksiryrittäjistä 79 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiryrittäjiä 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 taksiryrittäjiä lainkaan, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa tähän uskoo 77 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa 81 % ja kunnissa 75 %. Ikäryhmien, yrityskokojen eikä markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja pienten taksiryrittäjien hyötymisen arvioinnissa.

Markkinoiden vapautumisen hyöty suurille taksiryrittäjille

Taksiryrittäjistä 31 % uskoo, että markkinoiden vapautumisesta on erittäin paljon hyötyä suurille taksiryrittäjille, 47 % uskoo suurten taksiryrittäjien hyötyvän jonkin verran markkinoiden vapautumisesta, 8 % vain vähän ja 13 % ei lainkaan.

Asemapaikkatyypeittäin markkinoiden vapautumisen hyötyjä suurille taksiryrittäjille arvioidaan lähes samalla tavalla. Pääkaupunkiseudulla hyötyjä nähdään hiukan harvemmin kuin muilla asemapaikkatyypeillä – pääkaupunkiseudulla 71 % uskoo suurten yrittäjien hyötyvän vähintään jonkin verran, kun muualla vastaava osuus on asemapaikkatyyppistä riippuen 77–83 %. Asemapaikkatyyppien lisäksi markkinoiden vapautumisen hyötyjä suurille yrittäjille arvioidaan eri tavalla ikäryhmittäin ja markkinoiden vapautumisen tuntemisen mukaan: vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneet sekä markkinoiden vapautumiseen perehtyneet yrittäjät uskovat suurten yrittäjien hyötymiseen hieman

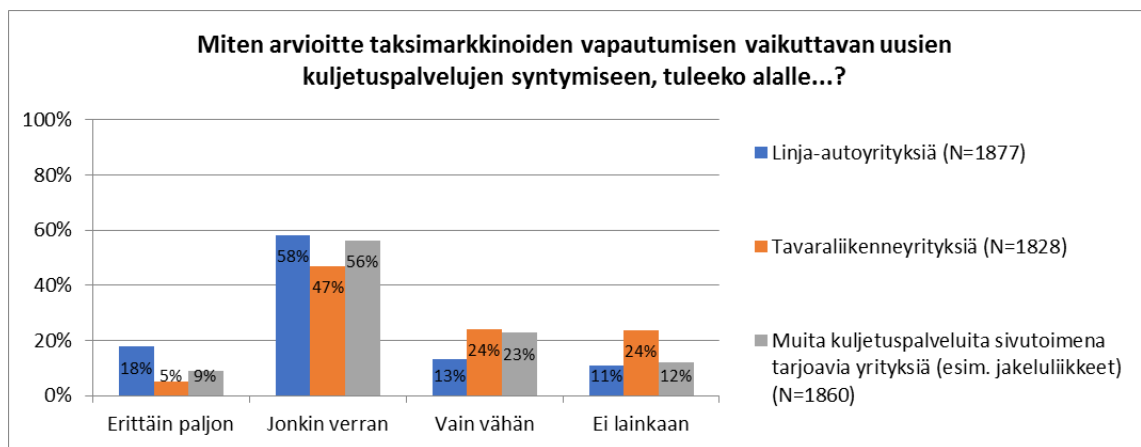
enemmän kuin vanhemmat ja muutokseen perehtymättömät yrittäjät. Yrityskokojen välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa suurten yritysten hyötymisen arvioinnissa.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yhdistymiseen ja yhteistoimintaan

Markkinoiden vapautumisen vaikutuksia yhdistymiseen ja yhteistoimintaan, kuten taksi-keskuksiin, oli vaikeaa arvioida – 12,4 % 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 vastaajaryhmien (ikäryhmät, markkinoiden vapautumisen tunteminen, yrityksen koko, asemapaikkatyyppejä) 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. Eniten taksiyrittäjät uskovat linja-autoyrittäjien alalle tuloon ja vähiten tavaraliikenneyrittäjien tuloon. Taksiyrittäjien arviot muiden kuljetuspalveluyritysten alalle tulosta on esitetty Kuvassa 36.



Kuva 36. 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 toimialarakenteeseen

Taksiyrittäjistä 79 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan. 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 ollenkaan 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 perustunee siihen, että kaupungeissa uskotaan kilpailun kiristyvän ja suurten yritysten laajentavan toimintaansa – taksiala koetaan kaupungeissa suurten yritysten pelikenttänä, jossa pieni yritys jää jalkoihin.

31 % taksiyrittäjistä 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 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 perustunee pääkaupunkiseudun tiukimpaan kilpailutilanteeseen ja uusien toimijoiden alalle tulon, joiden vuoksi suurten yritysten toiminnan laajentaminen ei tuo niille pääkaupunkiseudulla yhtä suurta markkinaosuutta ja hyötyä kuin mitä ne saisivat laajentumisellaan muualla Suomessa.

Markkinoiden vapautumisen vaikutuksia yhdistymiseen ja yhteistoimintaan, kuten taksikeskuksiin, oli vaikeaa arvioida – 12,4 % 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 vastaajaryhmien (ikäryhmät, markkinoiden vapautumisen tunteminen, yrityskoot, asemapaikkatyytit) 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 tulo kynnys koetaan yleisesti matalana ja henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluvan haltijoilta ei vaadita erillistä taksiliikennelupaa. Lisäksi 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.

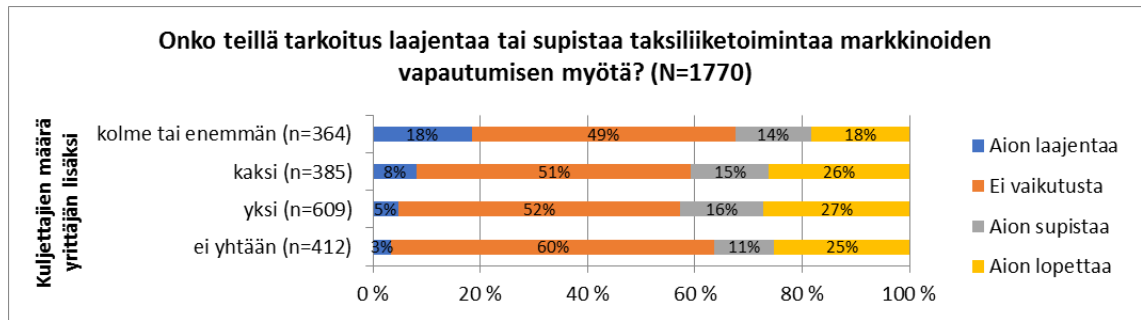
5.3.4 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yrittäjän toimiin

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 laajentamisaikeissa on merkittäviä eroja ikäryhmien välillä. Myös yrityksen koko vaikuttaa aikeisiin. Sen sijaan markkinoiden vapautumisen tuntemistasoilla tai asemapaikkatyypin välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa.

Taksiliiketoiminnan laajentamisaikeet painottuvat nuoriin, vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneisiin yrittäjiin, sillä heistä 15 % aikoo laajentaa toimintaansa, kun vanhempien yrittäjien keskuudessa laajentamisaikeita on 6 %:lla. Lopettamisaikeet 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 lopettamisaikeita. Yhden henkilön yritykset uskovat muita yrityksiä useammin, ettei markkinoiden vapautumisella ole vaikutusta heidän taksiliiketoimintansa laajuuteen. Taksiliiketoiminnan laajuuden muutosaikomukset yrityksen kuljettajamäärän mukaan on esitetty Kuvassa 37.



Kuva 37. Taksiliiketoiminnan laajuuden muutosaikomukset yrityksen kuljettajamäärän mukaan

Taksiryrittäjäyys 5 vuoden kuluttua ja lopettamisen syyt

Omaa tulevaisuutta taksiryrittäjänä on ollut vaikeaa arvioida. Yrittäjistä 23 % ei ole osannut sanoa, näkeekö olevansa taksiryrittäjä vielä 5 vuoden kuluttua. Niistä yrittäjistä, jotka ottivat kantaa ja jotka eivät olleet aiemmin vastanneet lopettavansa taksiliiketoiminnan 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 taksiryrittäjänä 5 vuoden kuluttua. Vuosina 1956–1969 syntyneiden yrittäjien keskuudessa vastaava osuus on 56 % ja vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneiden keskuudessa 21 %.

Suurten yritysten taksiryrittäjät näkevät itsensä yrittäjänä vielä 5 vuoden kuluttua useammin kuin pienten yritysten yrittäjät. 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 taksiryrittäjänä. Markkinoiden vapautumista hyvänä asiana pitävistä 72 % näkee itsensä taksiryrittäjänä 5 vuoden kuluttua, kun neutraalisti suhtautuvien keskuudessa vastaava osuus on 62 % ja markkinoiden vapautumista huonona asiana pitävien keskuudessa 47 %.

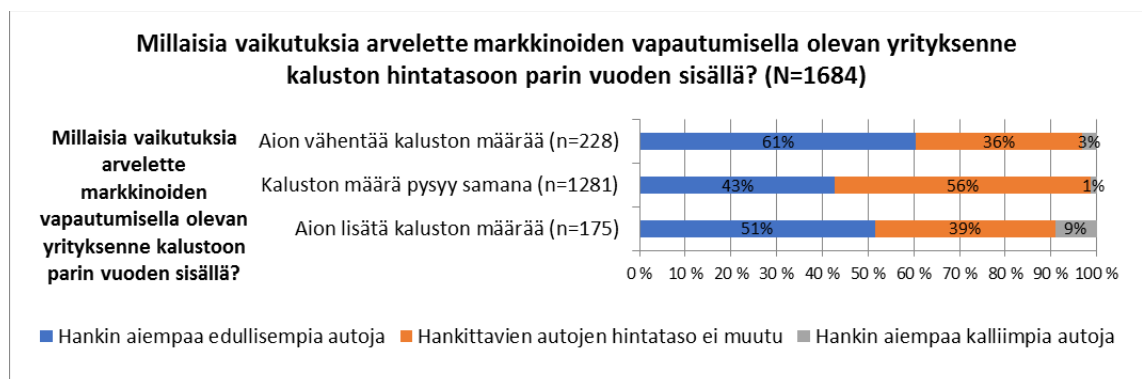
Lopettamissyitä kysyttiin niiltä, jotka olivat aiemmin vastanneet lopettavansa taksiliiketoiminnan harjoittamisen markkinoiden vapautumisen myötä sekä niiltä, jotka eivät nähneet itseään taksiryrittäjänä 5 vuoden kuluttua. Lopettamissyitä saattoi olla yksittäisellä yrittäjällä monia. Yleisin lopettamissyö oli eläkkeelle jääminen (43 %). Toiminnan kannattamattomuus oli synä 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 yrityksen 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.

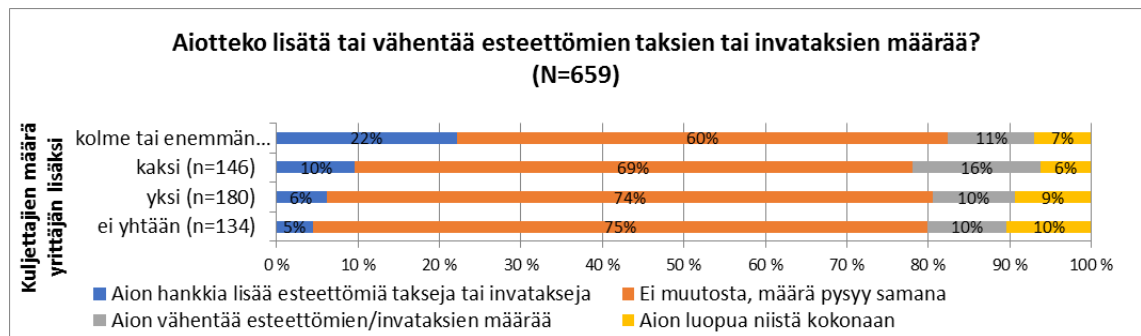
Suurin osa yrittäjistä aikoo joko pitää kaluston hintatason samana (51 %) tai hankkia aiempaa edullisempia autoja (46 %). Vain 2 % yrittäjistä aikoo hankkia aiempaa kalliimpia autoja. Asemapaikkatyyppien eikä markkinoiden vapautumisen tuntemisasteiden välillä ole tilastollisesti merkitsevää eroa kaluston 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 lisäämisestä, vähentämisestä tai pitämisestä ennallaan vaikuttavat kaluston hintatason muutokseen: kalustoa lisäävät aikovat hankkia hieman muita enemmän aiempaa kalliimpia autoja ja kalustoa vähentävät aikovat hankkia muita enemmän aiempaa edullisempia autoja. Kaluston hintatason muutos kaluston määrän muutoksen mukaan on esitetty Kuvassa 38.



Kuva 38. Taksiyrittäjien arviot kaluston hintatason muutoksesta kaluston määrän muutoksen mukaan

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 invataksien omistavista yrittäjistä 69 % aikoo pitää niiden määrän 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 %). Esteettömien taksien ja invataksien määrän muutos yrityksen kuljettajamäärän mukaan on esitetty Kuvassa 39.



Kuva 39. Esteettömien taksien ja invataksien määrän muutos yrityksen kuljettajamäärän mukaan

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset hinnoitteluun

Tulevan hinnoittelumallin arviointi ei ole helppoa: taksiyrittäjistä 24 % ei osaa sanoa, mikä heidän pääasiallinen hinnoittelumallinsa on vuonna 2019. Kantaa ottaneista taksiyrittäjistä 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).

Pääasiallisen hinnoittelumallin valinnassa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja asemapaikkatyypin, ikäryhmien tai yrityskokojen välillä. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 67 % arvioi pääasialliseksi hinnoittelumalliksi kilometripohjaisen hinnoittelun ja 21 % sopimushinnan, asiaa jonkin verran tuntevista 60 % uskoo hinnoittelevansa kilometripohjaisesti ja 28 % sopimukseen perustuen ja asiasta juuri mitään tietämättömistä 54 % uskoo hinnoittelevansa kilometripohjaisesti ja 34 % sopimukseen perustuen.

Taksiyrittäjistä 69 % aikoo ottaa käyttöön dynaamisen hinnoittelun, jossa hinta vaihtelee esimerkiksi kellonajan ja viikonpäivän mukaan. Dynaamisen hinnoittelun suosiossa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja asemapaikkatyypeittäin. Dynaamisen hinnoittelun suosio on pienempi yhden henkilön yrityksissä (61 %) kuin muissa yrityksissä (68–75

%), joista suuret yritykset suosivat dynaamista hinnoittelua eniten. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet suosivat dynaamista hinnoittelua enemmän (74 %) kuin asiaa jonkin verran tuntevat (63 %) ja asiasta kuulleet (64 %). Dynaamista hinnoittelua suositetaan sitä enemmän, mitä nuorempi yrittäjä on.

Yhteenveto ja pohdinta markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yrittäjän toimiin

Taksiyrittäjistä 53 % sanoo, ettei markkinoiden vapautuminen vaikuta heidän taksiliiketoiminnan laajuuteen. Taksiyrittäjistä 25 % aikoo lopettaa, 14 % aikoo supistaa ja 8 % aikoo laajentaa toimintaa. Taksiliiketoiminnan laajentamisaikeet painottuvat vuonna 1970 tai myöhemmin syntyneisiin yrittäjiin ja lopettamisaikeet ennen vuotta 1956 syntyneisiin yrittäjiin. Isoissa yrityksissä taksiliiketoimintaa aiotaan laajentaa pieniä yrityksiä useammin ja isoissa yrityksissä on muita yrityksiä vähemmän lopettamisaikeita.

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 laajentamisaikeiden 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. Laajentamisaikeiden painottuminen suuriin yrityksiin johtunee siitä, että suurissa yrityksissä on ollut jo aiemmin laajentamishaluja ja siihen on resursseja, toisin kuin pienillä yrityksillä.

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

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 niiden määrää 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.

Taksiyrittäjistä 24 % ei osaa sanoa, mikä heidän pääasiallinen hinnoittelumallinsa on vuonna 2019. Kantaa ottaneista taksiyrittäjistä 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 yrittäjien 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 % taksiyrittäjistä. 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 perustuu 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 perehty-

neiden yrittäjien keskuudessa liittyyneeseen siihen, että he ovat muodostaneet selkeämmän kuvan tulevaisuudesta ja he tietävät, mitä muutos mahdollistaa hinnoittelun saralla.

5.4 Taksinkuljettajat

5.4.1 Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen

Markkinoiden vapautumisen tunnettuus

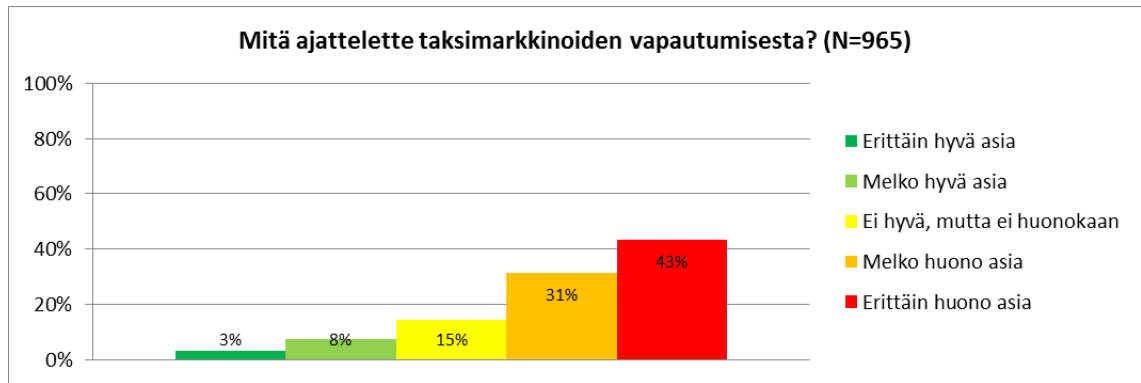
Taksinkuljettajista 30 % on perehtynyt markkinoiden vapautumiseen, 55 % tuntee asiaa jonkin verran, 15 % on kuullut siitä ja vajaa 1 % ei ole kuullutkaan asiasta. Asiasta kokonaan kuulemattomat on jätetty harvinaisuutensa vuoksi ryhmävertailuista kokonaan pois. Markkinoiden vapautumisen tuntemisessa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

Isoissa kaupungeissa markkinoiden vapautuminen tunnetaan hieman paremmin kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa. Pääkaupunkiseudulla asiaan on perehtynyt 43 % kuljettajista ja asiasta on vain kuullut 9 %, yli 50 000 asukkaan kaupungeissa perehtyneitä on 33 % ja vain kuulleita 12 %, alle 50 000 asukkaan kaupungeissa perehtyneitä on 24 % ja vain kuulleita 17 %, kunnissa perehtyneitä on 26 % ja vain kuulleita 19 %.

Markkinoiden vapautumisen tuntemisessa on tilastollisesti merkitsevä ero myös kuljettajan ajomääräryhmien välillä. Taksia täysipäiväisesti ajavat kuljettajat tuntevat muutoksen parhaiten ja satunnaisesti ajavat huonoiten (Liite B).

Suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Suurin osa (74 %) taksinkuljettajista pitää markkinoiden vapautumista melko huonona tai erittäin huonona asiana. Vain 11 % taksinkuljettajista pitää vapautumista hyvänä asiana. Taksinkuljettajien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen on esitetty Kuvassa 40.



Kuva 40. Taksinkuljettajien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen

Kuntatyyppien tai kuljettajien ajomäärien välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja suhtautumisessa markkinoiden vapautumiseen. 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 jonkin verran tuntevien (11 %) tai asiasta kuulleiden (6 %) keskuudessa.

Markkinoiden vapautumiseen suhtautumisessa on tilastollisesti merkitsevä ero myös ikäryhmien välillä. Alle 36-vuotiaat taksinkuljettajat suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen positiivisemmin kuin vanhemmat kuljettajat. Myös nuorista suurin osa pitää vapautumista kuitenkin huonona asiana.

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.

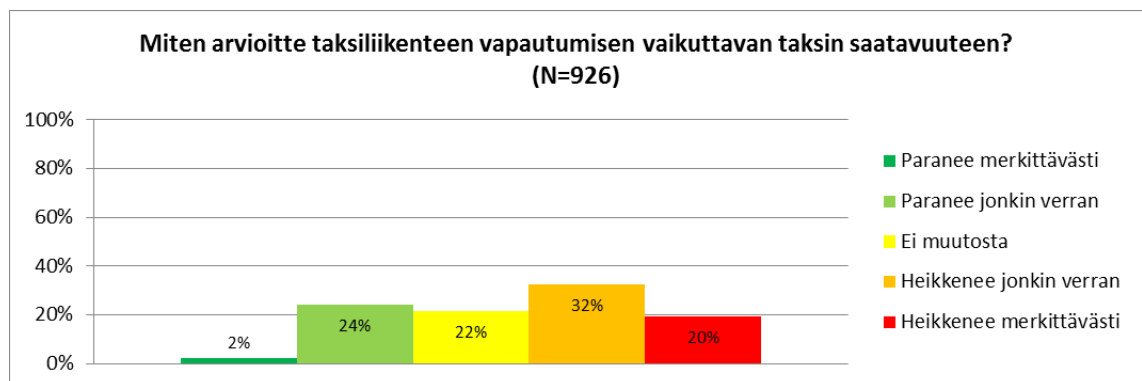
Tulokset taksinkuljettajien perehtymisestä ja asennoitumisesta markkinoiden vapautumiseen ovat samansuuntaisia kuin taksiyrittäjillä. Syyt tuloksiin ovat todennäköisesti samoja kuin edellä on pohdittu taksiyrittäjien osalta.

Taksinkuljettajien lievästi heikompi perehtyminen markkinoiden vapautumiseen taksiryttäjiin 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.

5.4.2 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 markkinoiden vapautumisen myötä. Taksinkuljettajien arviot taksin saatavuuden muutoksesta on esitetty Kuvassa 41.



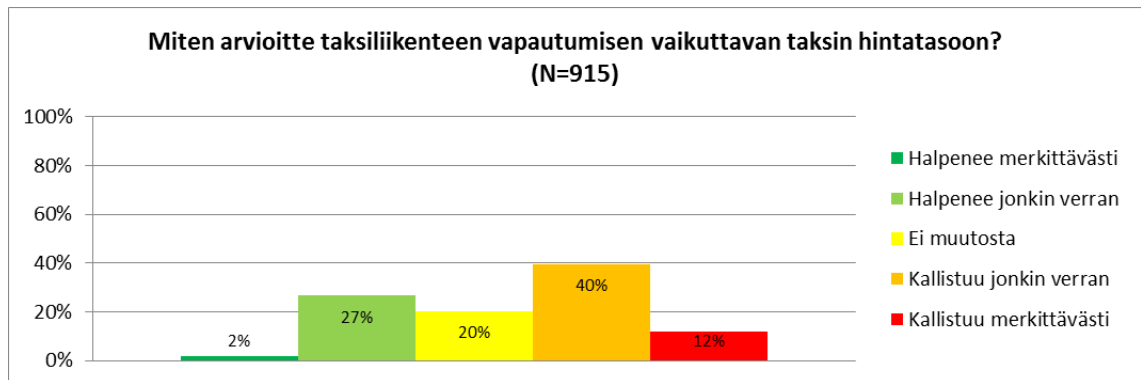
Kuva 41. Taksinkuljettajien arviot taksin saatavuuden muutoksesta

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 %). Vastaavasti saatavuuden heikkenemiseen uskotaan pääkaupunkiseudulla selvästi vähemmän (32 %) kuin muualla (53–59 %). Myös ikäryhmien välillä on tilastollisesti merkitseviä eroja: alle 36-vuotiaat kuljettajat uskovat muita kuljettajia enemmän taksin saatavuuden paranemiseen ja vähemmän sen heikkenemiseen (Liite B).

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksin hintatasoon

Taksinkuljettajien arviot taksin hintatason muutoksesta vaihtelevat jonkin verran, mutta yli puolet kuljettajista uskoo, että taksin hintataso tulee kallistumaan markkinoiden va-

pautumisen myötä. Taksinkuljettajien arviot taksin hintatason muutoksesta on esitetty Kuvassa 42.



Kuva 42. Taksinkuljettajien arviot taksin hintatason muutoksesta

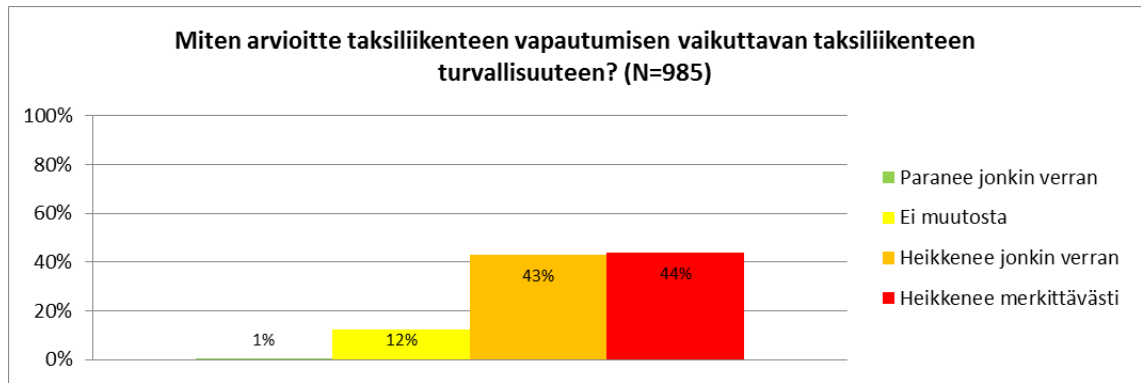
Taksin hintatason kallistumiseen uskotaan enemmän pääkaupunkiseudulla (65 %) kuin muualla Suomessa (47–51 %). Vastaavasti hintatason halpenemiseen uskotaan pääkaupunkiseudulla vähemmän (18 %) kuin muualla (27–34 %).

Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet uskovat taksin hintatason kallistumiseen enemmän (58 %) kuin muut taksinkuljettajat (48–50 %). Vastaavasti muutokseen perehtyneet uskovat hintatason halpenemiseen harvemmin (23 %) kuin muut kuljettajat (31–32 %).

Myös ikäryhmien välillä ja ajomääräryhmien välillä on tilastollisesti merkitseviä eroja. Taksin hintatason halpenemiseen uskotaan eniten alle 36-vuotiaiden kuljettajien joukossa ja vähiten yli 55-vuotiaiden joukossa. 36–55-vuotiaat kuljettajat uskovat eniten hintatason kallistumiseen. Taksin hintatason kallistumiseen uskotaan sitä enemmän, mitä useammin taksia ajetaan (Liite B).

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksiliikenteen turvallisuuteen

Valtaosa (87 %) taksinkuljettajista uskoo, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikkenemään markkinoiden vapautumisen myötä. Vain 1 % kuljettajista uskoo, että turvallisuus tulee paranemaan jonkin verran. Yksikään taksinkuljettaja ei usko siihen, että taksiliikenteen turvallisuus tulisi paranemaan merkittävästi. Taksinkuljettajien arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta on esitetty Kuvassa 43.

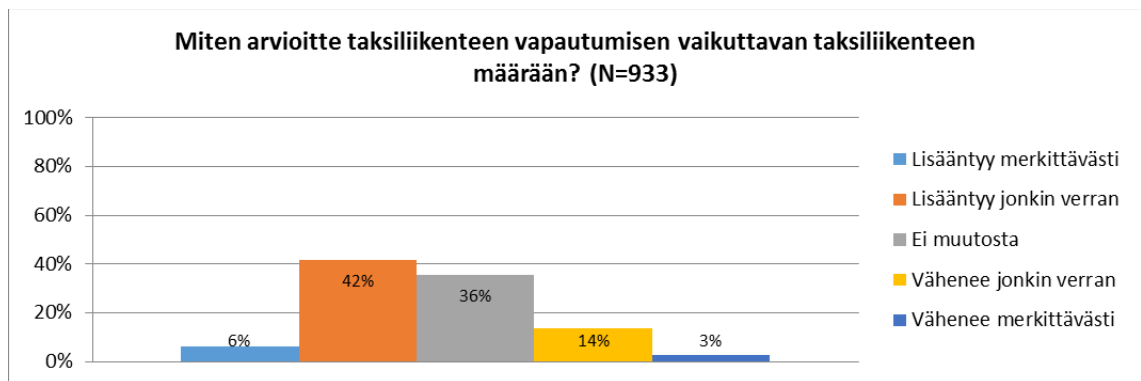


Kuva 43. Taksinkuljettajien arviot taksiliikenteen turvallisuuden muutoksesta

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 %.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksiliikenteen määrään

Taksinkuljettajista 48 % uskoo, että taksiliikenteen määrä tulee lisääntymään, 36 % uskoo, ettei määrässä tapahdu muutosta ja 17 % uskoo määrän vähenevän. Taksinkuljettajien arviot taksiliikenteen määrän muutoksesta on esitetty Kuvassa 44.



Kuva 44. Taksinkuljettajien arviot taksiliikenteen määrän muutoksesta

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 kulleiden keskuudessa (40 %).

Yhteenveto 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 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 kuntatyyppettä enemmän taksin hintatason kallistumiseen. Hintatason halpeneamiseen 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 halpeneamiseen 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 paransi merkittävästi.

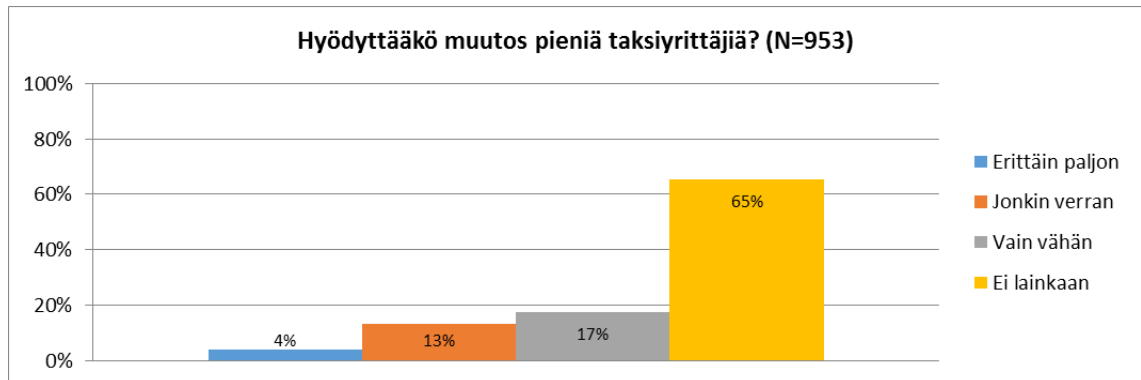
Taksinkuljettajista 48 % uskoo, että taksiliikenteen määrä tulee lisääntymään, 36 % uskoo, ettei määrässä tapahdu muutosta ja 17 % uskoo määrän vähentyvän. Taksiliikenteen määrän lisääntymiseen uskotaan sitä enemmän, mitä suuremmassa kunnassa taksia ajetaan. Taksiliikenteen määrän lisääntymiseen uskotaan 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.

5.4.3 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset toimialarakenteeseen

Markkinoiden vapautumisen hyöty pienille taksiyrittäjille

Taksinkuljettajista 65 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiyrittäjiä lainkaan. Taksinkuljettajien arviot pienten taksiyrittäjien hyötymisestä on esitetty Kuvassa 45.



Kuva 45. Taksinkuljettajien arviot markkinoiden vapautumisen hyödystä pienille taksiyrittäjille

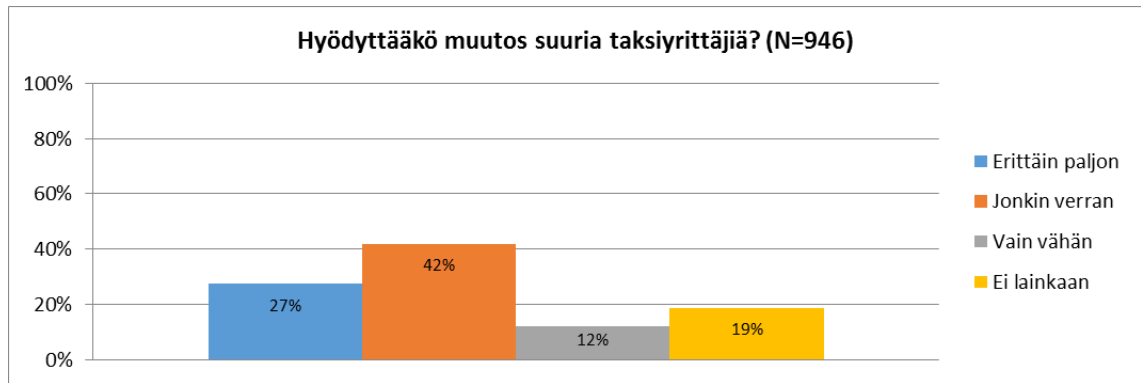
Pienten taksiyrittäjien hyötymiseen uskotaan pääkaupunkiseudulla vielä vähemmän kuin muualla. Pääkaupunkiseudun yrittäjistä 74 % uskoo, etteivät pienet taksiyrittäjät hyödy markkinoiden vapautumisesta lainkaan, kun muualla vastaava osuus on 61–65 %. Eniten pienten yrittäjien jonkin asteiseen hyötymiseen uskotaan kunnissa.

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 taksiyrittäjiä ollenkaan.

Pienten taksiyrittäjien hyötymisen arvioinnissa on tilastollisesti merkitseviä eroja myös ikäryhmien välillä ja kuljettajan ajomääräryhmien välillä. Yli 35-vuotiaat ja taksia täysipäiväisesti ajavat kuljettajat uskovat pienten taksiyrittäjien hyötymättömyyteen enemmän kuin alle 36-vuotiaat ja osa-aikaisesti tai satunnaisesti taksia ajavat kuljettajat (Liite B).

Markkinoiden vapautumisen hyöty suurille taksiyrittäjille

Suurin osa (69 %) taksinkuljettajista uskoo, että suuret taksiyrittäjät hyötävät markkinoiden vapautumisesta jonkin verran tai erittäin paljon. Taksinkuljettajien arviot suurten yrittäjien hyötymisestä on esitetty Kuvassa 46.



Kuva 46. Taksinkuljettajien arviot markkinoiden vapautumisen hyödyistä suurille taksiyrittäjille

Arvioissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja ikäryhmien eikä kuntatyyppien välillä. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet taksinkuljettajat uskovat muita kuljettajia enemmän suurten taksiyrittäjien hyötyn muutoksesta. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä kuljettajista 74 % uskoo suurten taksiyrittäjien hyötyn vapautumisesta jonkin verran tai erittäin paljon, kun asiaa jonkin verran tuntevista 68 % ja asiasta kuulleista 63 % uskoo tähän. Lisäksi suurten taksiyrittäjien hyötymiseen uskotaan taksinkuljettajien keskuudessa sitä enemmän, mitä enemmän taksia ajetaan.

Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yhdistymiseen ja yhteistoimintaan

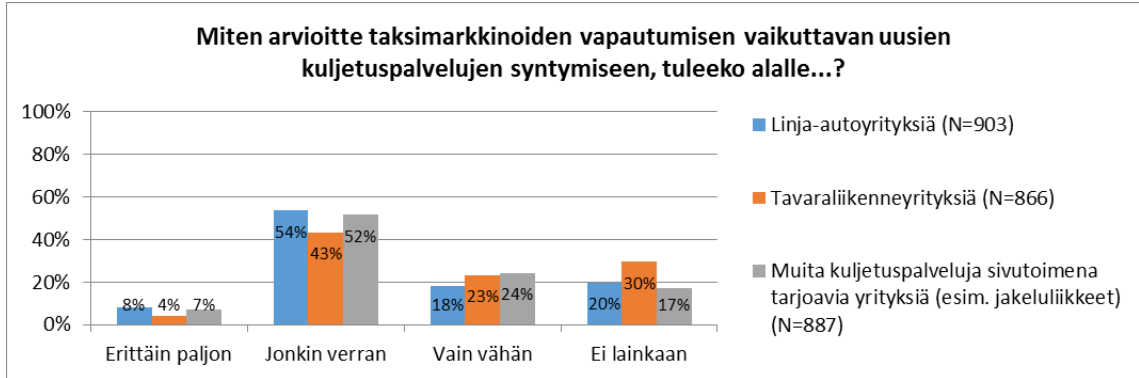
Taksinkuljettajien näkemykset markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yhdistymiseen ja yhteistoimintaan jakautuvat. Kuljettajista 41 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa lainkaan, 40 % uskoo, että vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran 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 perehtyneet kuljettajat uskovat muita enemmän siihen, että muutos tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa. Perehtyneistä kuljettajista 47 % uskoo vapautumisen tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon, 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 tuloalalle

Yli puolet taksinkuljettajista usko, että markkinoiden vapautuminen tuo alalle ainakin jonkin verran linja-autoyrityksiä ja muita kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavia yrityksiä. Lähes puolet usko myös tavaraliikenneyritysten tulon samassa mittakaavassa. Taksinkuljettajien arviot muiden kuljetuspalveluyritysten alalle tulosta on esitetty Kuvas-
sassa 47.



Kuva 47. Taksinkuljettajien arviot uusien yrittäjien alalle tulosta

Linja-autoyritysten alalle tulon arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja kuntatyyppien välillä. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneistä 73 % usko, 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 (Liite B).

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

Taksinkuljettajat uskovat tavaraliikenneyritysten alalle tulon sitä enemmän, mitä paremmin he ovat perehtyneet markkinoiden vapautumiseen. Asiaan perehtyneistä 55 % usko, että tavaraliikenneyrityksiä tulee alalle jonkin verran tai erittäin paljon, kun asiaa jonkin verran tuntevista 47 % ja asiasta kuulleista vain 34 % usko samaan. Lisäksi täysipäiväisesti taksia ajavat uskovat tavaraliikenneyritysten alalle tulon enemmän kuin osa-aikaisesti tai satunnaisesti taksia ajavat (Liite B).

Muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tulon arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitsevää eroa ikäryhmien eikä kuljettajien ajomäärien välillä. Kuntatyyppittäinkin arviot ovat melko samanlaisia, tosin pääkaupunkiseudulla muiden kul-

jetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tuloon uskotaan hieman enemmän (68 % sanoo, että vähintään jonkin verran) kuin muualla Suomessa (kuntatyypistä 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 arvioituista vaikutuksista toimialarakenteeseen

Taksinkuljettajista 65 % uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksiyrittäjiä 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 taksiyrittäjien hyötymiseen. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet kuljettajat uskovat muita kuljettajia vähemmän pienten yrittäjien hyötymiseen.

Taksinkuljettajista 27 % uskoo, että isot taksiyrittäjät hyötyvät markkinoiden vapautumisesta erittäin paljon. Kuljettajista 42 % uskoo isojen yrittäjien 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-autoyrittäjiä ja muita kuljetuspalveluita tarjoavia yrittäjiä ja lähes puolet uskoo myös tavaraliikenneyritysten tuloon. Tavaraliikenneyritysten ja muiden kuljetuspalveluita sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tuloon uskotaan pääkaupunkiseudulla enemmän kuin muualla. Markkinoiden vapautumiseen perehtyneet kuljettajat uskovat erilaisten yritysten alalle tuloon enemmän kuin muut kuljettajat.

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

5.4.4 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset taksinkuljettajaan

Taksinkuljettajana työskentely 2 vuoden kuluttua

Taksinkuljettajista 22 % ei osaa sanoa, aikovatko he ajaa taksia myös kahden vuoden kuluttua. Kantaa ottaneista kuljettajista 59 % aikoo jatkaa taksinkuljettajana ja 41 % aikoo lopettaa. Lopettamisaikeissa 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 % aikoo jatkaa ammatissaan.

Yksittäinen taksinkuljettaja saattoi ilmoittaa useita syitä siihen, miksei aio olla taksinkuljettaja enää 2 vuoden kuluttua. Yleisimmät syyt taksinkuljettajana työskentelyn lopettamiseen olivat toimeentulon epävarmuus tai taksiautoilusta saatava riittämätön toimeentulo (38 %) ja eläkkeelle jääminen (31 %). 25 % aikoi vaihtaa muuhun ammattiin, 13 %:lla oli muu syy ja 1 % ei osannut sanoa syytä lopettamiseen.

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. Taksinkuljettajien kiinnostus yrityksen perustamiseen ei eroa tilastollisesti merkitsevästi eri kuntatyyppien välillä.

Yli 55-vuotiaat kuljettajat ovat vähiten kiinnostuneita oman taksiyrityksen perustamisesta (8 %), 36–55-vuotiaiden kuljettajien keskuudessa kiinnostus on suurinta (17 %). Alle 36-vuotiaista kuljettajista 14 % on kiinnostunut oman taksiyrityksen perustamisesta.

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 perehtyneet ovat muita kuljettajia kiinnostuneempia oman yrityksen perustamisesta. Asiasta kuulleista 5 % on kiinnostunut perustamaan yrityksen,

asiaa jonkin verran tuntevista 12 % ja markkinoiden vapautumiseen hyvin perehtyneistä 16 %.

Markkinoiden vapautumiseen positiivisesti asennoituvat kuljettajat ovat muita kuljettajia kiinnostuneempia perustamaan oman taksirytyksen. Markkinoiden vapautumista melko tai erittäin hyvänä asiana pitävistä kuljettajista 43 % on kiinnostunut perustamaan oman taksirytyksen, 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 taksirytyksen 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.

Lopettamisaikeiden 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. Yrittäjyysinnokkuuden sekä markkinoiden vapautumiseen perehtyneisyyden ja siihen asennoitumisen välillä lienee yhteys molempiin suuntiin: markkinoiden vapautumiseen on perehdytty ja huomattu, että yrittäjyys on mahdollista, mutta toisaalta yrittäjyysinnokkuuden vuoksi tulevaan muutokseen on haluttu perehtyä ja siihen asennoitutaan positiivisesti.

5.5 Linja-autoyrittäjät

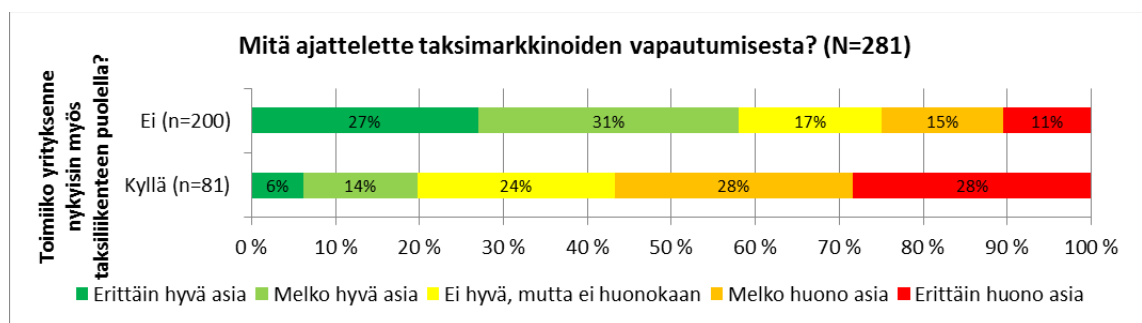
5.5.1 Markkinoiden vapautumisen tunnettuus ja siihen suhtautuminen

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 taksiliikenteen puolella, ovat perehtyneet markkinoiden vapautumiseen paremmin kuin muut yrittäjät. Taksiliikenteen puolella 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 tasaisesti. 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. Linja-autoyrittäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen taksiliikenteessä toimimisen mukaan on esitetty Kuvassa 48.



Kuva 48. Linja-autoyrittäjien suhtautuminen markkinoiden vapautumiseen taksiliikenteessä toimimisen mukaan

Markkinoiden vapautumiseen suhtautumisessa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja yrityskokojen, yrittäjien ikäryhmien eikä muutoksen tuntemistasojen välillä.

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 paremmin kuin muut yrittäjät.

Linja-autoyrittäjien melko hyvä perehtyminen markkinoiden vapautumiseen liittyy siihen, että he haluavat olla perillä henkilöliikennemarkkinoiden toimintaympäristön muutoksista ja taksimarkkinoiden vapautuminen voi vaikuttaa myös heidän yritykseen-

sä. Taksiliikenteen puolella toimivien yrittäjien parempi perehtyminen aiheeseen on luonnollista, sillä heitä taksimarkkinoiden vapautuminen koskee varmasti.

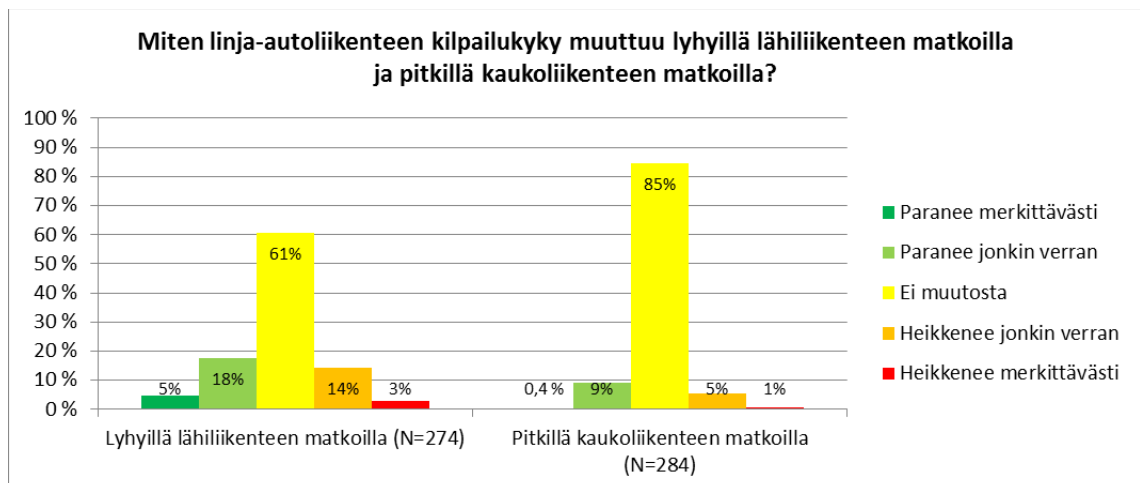
Linja-autoyrittäjistä 47 % pitää markkinoiden vapautumista erittäin tai melko hyvänä asiana, 19 % suhtautuu siihen neutraalisti ja 35 % pitää sitä melko tai erittäin huonona asiana. Taksiliikenteen puolella toimivat yrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen selvästi negatiivisemmin kuin muut yrittäjät.

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 saatavuutta ja taksiliikenteen turvallisuutta sekä kallistavan taksin hintatasoa.

5.5.2 Markkinoiden vapautumisen vaikutukset linja-autoliikenteen kilpailukykyyn, toimialarakenteeseen sekä taksiliikenteen aloittamis- ja laajentamisaikaisiin

Linja-autoliikenteen kilpailukykyyn muutos

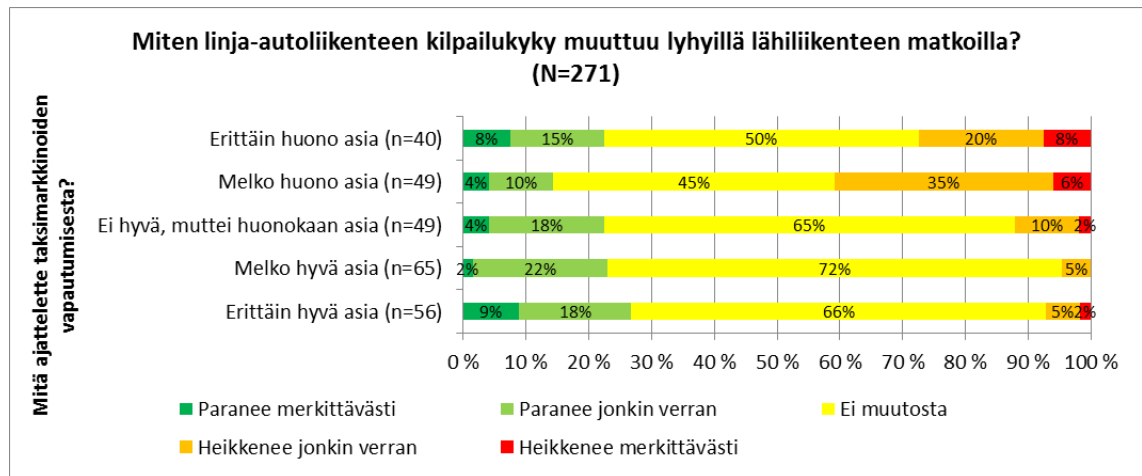
Suurin osa linja-autoyrittäjistä uskoo, ettei linja-autoliikenteen kilpailukyky muutu lyhyillä tai pitkillä matkoilla markkinoiden vapautumisen myötä. Linja-autoyrittäjien arviot linja-autoliikenteen kilpailukykyyn muutoksesta lyhyillä ja pitkillä matkoilla on esitetty Kuvassa 49.



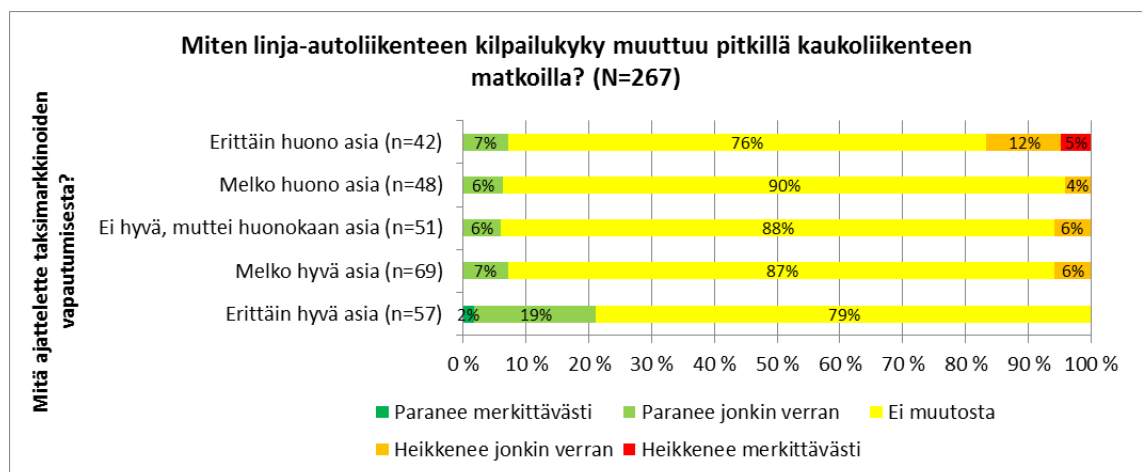
Kuva 49. Linja-autoyrittäjien arviot linja-autoliikenteen kilpailukykyyn muutoksesta lyhyillä ja pitkillä matkoilla

Markkinoiden vapautumista huonona asiana pitävät yrittäjät uskovat linja-autoliikenteen kilpailukykyyn heikkenemiseen selvästi muita yrittäjiä useammin. Linja-autoyrittäjien

näkemykset linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn paranemisesta markkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan on esitetty Kuvassa 50 ja Kuvassa 51.



Kuva 50. Linja-autoyrittäjien arviot linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn muutoksesta lyhyillä matkoilla markkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan

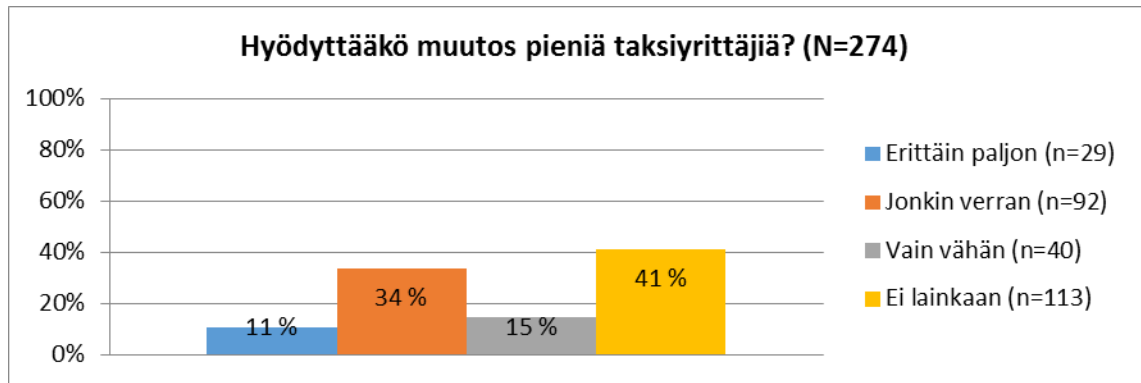


Kuva 51. Linja-autoyrittäjien arviot linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn muutoksesta pitkillä matkoilla markkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan

Myös linja-autoyrittäjien ikäryhmien välillä on eroja linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn muutoksen arvioinnissa lyhyillä matkoilla: nuoret yrittäjät uskovat vanhoja yrittäjiä useammin kilpailukyvyyn paranemiseen (Liite B). Yrityskokojen, taksiliikenteessä toimimisen ja toimimattomuuden tai muutoksen tuntemistasojen välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn arvioinnissa.

Markkinoiden vapautumisen hyöty pienille taksiryttäjille

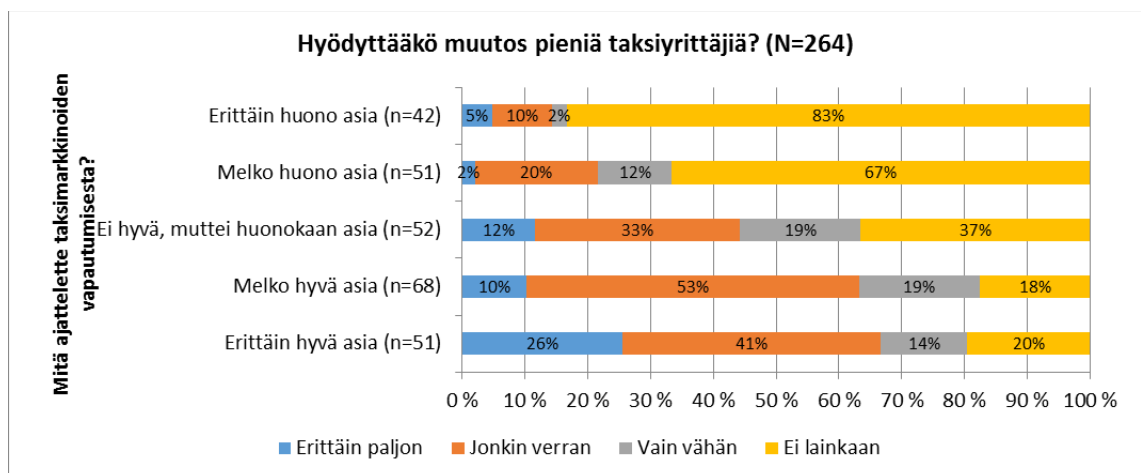
Linja-autoyrittäjien arviot pienten taksiryttäjien hyötymisestä vaihtelevat, mutta yleisin näkemys on, ettei muutos hyödytä pieniä taksiryttäjiä lainkaan. Linja-autoyrittäjien arviot pienten taksiryttäjien hyötymisestä on esitetty Kuvassa 52.



Kuva 52. Linja-autoyrittäjien arviot pienten taksiryrittäjien hyötymisestä

Taksiliikenteessä toimivat linja-autoyrittäjät uskovat pienten taksiryrittäjien hyötymiseen vähemmän kuin muut linja-autoyrittäjät. Taksiliikenteessä toimivista yrittäjistä vain 31 % uskoo, että pienet taksiryrittäjät hyötymisestä vähintään jonkin verran, kun muiden yrittäjien keskuudessa vastaava osuus on 50 %.

Markkinoiden vapautumiseen positiivisesti suhtautuvat linja-autoyrittäjät uskovat selvästi muita yrittäjiä useammin, että pienet taksiryrittäjät hyötymisestä. Vastavasti negatiivisesti muutokseen suhtautuvista yrittäjistä suurin osa uskoo, etteivät pienet taksiryrittäjät hyödy muutoksesta ollenkaan. Linja-autoyrittäjien arviot pienten taksiryrittäjien hyötymisestä yrittäjien markkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan on esitetty Kuvassa 53.

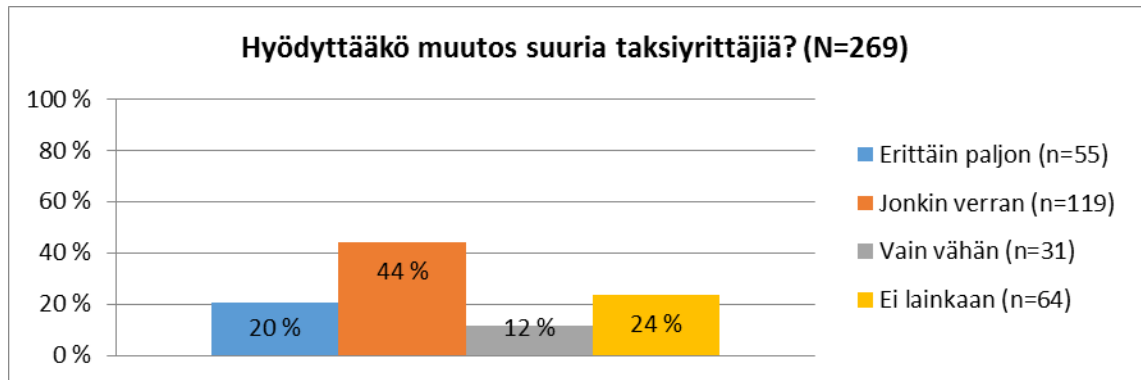


Kuva 53. Linja-autoyrittäjien arviot pienten taksiryrittäjien hyötymisestä linja-autoyrittäjien markkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan

Vanhemmat linja-autoyrittäjät uskovat pienten taksiryrittäjien hyötymiseen hieman harvemmin kuin nuoremmat yrittäjät (Liite B). Yrityskokojen ja markkinoiden vapautumisen tuntemistasojen välillä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja arvioissa.

Markkinoiden vapautumisen hyöty suurille taksiryrittäjille

Suurin osa (66 %) linja-autoyrittäjistä arvioi, että suuret taksiyrittäjät hyötyvät muutoksesta vähintään jonkin verran. Linja-autoyrittäjien arviot suurten taksiyrittäjien hyötymisestä on esitetty Kuvassa 54.



Kuva 54. Linja-autoyrittäjien arviot suurten taksiyrittäjien hyötymisestä

Taksiliikenteessä toimivat linja-autoyrittäjät uskovat suurten taksiyrittäjien hyötymiseen useammin kuin muut linja-autoyrittäjät. Taksiliikenteessä toimivista yrittäjistä jopa 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 % uskoo, että suuret taksiyrittäjät hyötyvät muutoksesta vähintään jonkin verran, asiaa jonkin verran tuntevista samaan uskoo 64 % ja asiasta kuulleista 43 %. Suurten taksiyrittäjien hyötymisen arvioinnissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja yrityskokojen, yrittäjien ikäryhmien eikä markkinoiden vapautumiseen eri tavalla suhtautuvien välillä.

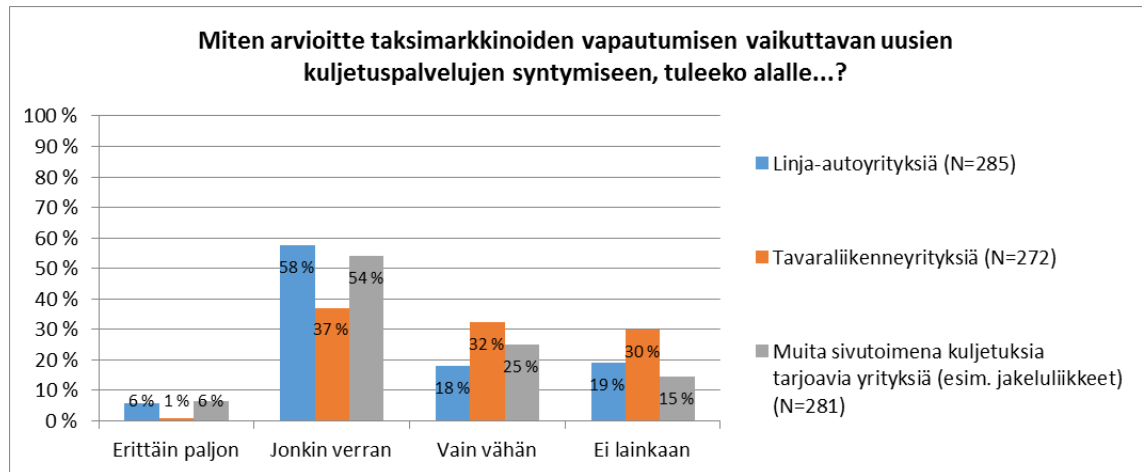
Markkinoiden vapautumisen vaikutukset yhdistymiseen ja yhteistoimintaan

Markkinoiden vapautumisen vaikutuksia yhdistymiseen ja yhteistoimintaan, kuten taksi-keskuksiin, oli vaikeaa arvioida – 20,3 % linja-autoyrittäjistä ei osannut sanoa näkemystään asiasta. Kantaa ottaneiden linja-autoyrittäjien näkemykset markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yhdistymiseen ja yhteistoimintaan jakautuvat. 38 % yrittäjistä uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa lainkaan, 44 % uskoo, että vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon. 17 % uskoo, että vapautumisen vaikutus on vähäinen.

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. Usko tavaraliikenneyritysten alalle tuloon on vähäisempää. Arvioissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja missään vastaajaryhmissä. Linja-autoyrittäjien arviot muiden kuljetuspalveluyritysten alalle tulosta on esitetty Kuvassa 55.



Kuva 55. Linja-autoyrittäjien arviot muiden kuljetuspalveluyritysten alalle tulosta

Taksiliiketoiminnan aloittaminen tai laajentaminen

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

Niistä linja-autoyrittäjistä, jotka eivät tällä hetkellä toimi taksiliikenteen puolella, 36 % aikoo ryhtyä toimimaan taksiliikenteessä markkinoiden vapautumisen myötä. Pienissä 0–2 linja-auton yrityksissä taksiliiketoiminnan aloittamisaikeita 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 laajentamiskeinisiin

Suurin osa linja-autoyrittäjistä uskoo, ettei linja-autoliikenteen kilpailukyky muutu lyhyillä eikä varsinkaan pitkillä matkoilla markkinoiden vapautumisen myötä. Linja-autoliikenteen kilpailukykyyn ei oleteta muuttuvan todennäköisesti siksi, että se tarkoittaisi joko taksin käyttäjien siirtymistä linja-auton käyttäjiksi tai toisinpäin. 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 A paikkaan B. Linja-autoa käytetään toistuvaan matkustamiseen, jolloin hinnalla on suuri merkitys. Linja-autoyrittäjät eivät todennäköisesti usko taksin hintatason laskevan ainakaan niin paljon, että se kilpailisi linja-auton kanssa niistä asiakkaista, jotka käyttävät nyt linja-autoa. 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 – 20,3 % linja-autoyrittäjistä ei osannut sanoa näkemystään asiasta. Kantaa ottaneiden linja-autoyrittäjien näkemykset markkinoiden vapautumisen vaikutuksista yhdistymiseen ja yhteistoimintaan jakautuvat. 38 % yrittäjistä uskoo, ettei markkinoiden vapautuminen tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa lainkaan, 44 % uskoo, että vapautuminen tukee yhdistymistä ja yhteistoimintaa jonkin verran tai erittäin paljon. 17 % uskoo, että vapautumisen vaikutus on vähäinen. 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 taksiliikenteen puolella, 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-autoyrityksiin johtunee siitä, että suurissa yrityksissä on resursseja laajentaa toimintaa, toisin kuin pienissä yrityksissä.

6. HAASTATTELUJEN ANALYSOINTI

6.1 Taksiliikenteen ja liikkumispalvelujen nykytila

Sidosryhmät painottavat taksiliikenteen ominaisuuksia omasta näkökulmastaan ja omiin tarpeisiinsa peilaten, mutta 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 vähyyden tai puutteen sekä kilpailun puutteen. Lisäksi taksiyrittäjät eivät aina noudata sopimuksia tai saattavat yrittää huijata, mutta tällaiset tapaukset ovat melko vähäisiä ja niistä jää kiinni. Helsingin sosiaali- ja terveysvirasto 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 kehittävät 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 resurssointi siihen.

6.2 Sidosryhmien odotukset, aikomukset ja valmistautuminen liikennepalvelulakiin liittyen

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 tyyppiin 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: niin paikallisia, osa-aikaisesti digitaalisen välityspalvelun kautta taksia ajavia ”kevytyrittäjiä” kuin isoja kansainvälisiä yrityksiäkin. 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 hintasääntelystä 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 kunnan merkit siitä, miten uudet liikkumispalvelut toimivat ja miten ne otetaan vastaan. Täysin uusien uudenaikaisten liikkumispalveluita tarjoavien yritysten markkinoille tulon ei uskota kovin paljon, haastatellut yritykset odottavat jonkinlaisia avauksia lähinnä perinteisemmiltä toimijoilta, kuten VR:ltä, Föililtä 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 liikkumispalveluista 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 tilausvälitysyhtiöihin kuuluvissa takseissa laatu tulee todennäköisesti paranemaan entisestään, mutta itsenäisesti toimivilla yrityksillä laatu voi olla heikompa 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 haasteelliseksi. Kaikkea ei pysty valvomaan ja laatukriteereitäkään ei voi asettaa liian tiukaksi.

Eriyistä huolta kannetaan taksinkuljettajien osaamisen mahdollisesta heikentymisestä. Kuljettajien kielitaidossa, paikallistuntemuksessa ja asiakaspalveluosaamisessa on jo nyt välillä puutteita, ja tilanteen pelätään kärjistyvän pakollisesta kuljettajakoulutuksesta 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 reagoitua 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 laatukriteereihin. Uudistukseen valmistautuminen on koettu hieman haastavana, koska lopullinen lakikokonaisuus ei ole ollut kovin kauaa tiedossa ja tietyt tärkeinä pidetyt yksityiskohdat, esimerkiksi liittyen kuljettajakokeeseen, eivät ole vielä kukaan varmoja. Lisäksi sote- ja maakuntauudistuksen valmistelu ja siten myös eri liikenteiden järjestämistavat ovat tarkemmalta tasolla kesken.

Kelassa 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 yhdistämään 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 suorakorvausmenettelystä 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 näkeekin, että uudet liikkumispalvelut ovat ennen pitkää ainoa keino ylläpi-

tää joukkoliikennettä myös syrjäseuduilla. Palvelun kustantaja ja palvelukokonaisuus voivat erota kaupunkien ja maaseudun välillä, mutta kaiken takana oleva perusajatus matkojen yhdisteltävyydestä ja tiedonkulusta on sama. Uusia liikkumispalveluja kehittävätkin yritykset totesivat, että esteettömyys ja tiedon saavutettavuus on pyritty ottamaan kehittämisessä huomioon, ja yritysten näkökulmasta esteettömyys saadaan varmistettua, kunhan tieto välittyy saumattomasti.

7. YHTEENVETO

7.1 Yhteenveto tutkimuksesta

7.1.1 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. Vastajat 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 tällä hetkellä korkea. Palvelutasotekijöistä korkeimmalla tasolla ovat kuljettajaan ja ajoneuvon 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.

7.1.2 Sidosryhmien odotukset ja aikomukset liittyen lakiin liikenteen palveluista

Tutkimuksen toisena tavoitteena oli selvittää taksiliikenteen sidosryhmien odotuksia ja aikomuksia liittyen lakiin liikenteen palveluista. Taksiliikenteen sidosryhmien odotuksia ja aikomuksia 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 osa-aikaisesti 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 paranemisesta.

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 vastaus 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.

7.2 Tutkimuksen arviointi

Tässä diplomityössä on selvitetty Suomen taksiliikenteen koettua palvelutasoa sekä taksiliikenteen sidosryhmien odotuksia ja aikoja liittyen lakiin liikenteen palveluista. Taksiliikenteen koettua palvelutasoa on selvitetty Taksiliiton teettämien taksien palvelu-

tutkimusten tulosten avulla sekä teettämällä kyselytutkimus kansalaisille. Sidosryhmien odotuksia ja aikomuksia on selvitetty teettämällä kyselytutkimus kansalaisille, taksiryttäjille, taksinkuljettajille ja linja-autoyrittäjille sekä haastatteleamalla asiantuntijasidosryhmiä.

Kansalaisille, taksiryttäjille, 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. [34, s. 10] Tämän tutkimuksen otantavirhettä on pyritty minimoimaan ottamalla mahdollisimman suuret otokset resurssien rajoissa.

Kyselytutkimusten otokset poimittiin kiintiöpoimintana. Kiintiöpoiminnassa haastatelluiksi saattaa valikoitua vain sellaisia yksiköitä, joita tutkimuksen aihepiiri kiinnostaa [35, s. 59]. Näin syntyy vastauskatoa niiden osalta, jotka eivät halua osallistua tutkimukseen.

Kyselytutkimukset toteutettiin puhelimitse, joten tutkimusten kehikkoperusjoukko 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 myös jonkin verran vastausharhaa. Vastausharhaa syntyy, jos vastaajat ymmärtävät kysymykset tai käsitteet väärin, eivät muista tai tiedä vastausta tai jos vastaajat muuntavat vastauksiaan tietoisesti [36, s. 90]. Ainakin taksiryttäjien ja taksinkuljettajien vastauksissa liittyen taksiliikenteen määrän muutokseen esiintyy hyvin suurella todennäköisyydellä vastausharhaa, sillä kysymys on mahdollisesti ymmärretty väärin. Lisäksi markkinoiden vapautuminen on ehkä 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, 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 haastattelija 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.

7.3 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 paljon 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 suurimmaksi 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, turvallisuuden 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.

LÄHTEET

- [1] K. Kiiskilä, M. Kivari, P. Launonen, H. Metsäranta, Matkojen ja kuljetusten palvelutaso ja tunnusluvut: Palvelutasohankkeen tuloksia vuonna 2012, Liikennevirasto, 2013, 60 s.
- [2] R. Nevala, J. Niittymäki, M. Penttinen, J. Rautio, P. Rämä, Liikenteen palvelutason määritelmiä, tekijöitä ja mittareita, Tiehallinto, 2003, 62 s.
- [3] Julkisen liikenteen sanasto, Liikennevirasto, 2013, 59 s.
- [4] E. Korhonen, Joukkoliikenteen laatuun vaikuttavat tekijät, Tampereen teknillinen yliopisto, 2015, 118 s.
- [5] M. Fellesson, M. Friman, 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.
- [6] Taksialan laatujärjestelmän kehittäminen, LVM, 2005. Saatavissa (viitattu 22.5.2017):
http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78634/Julkaisu_25_2005.pdf?sequence=1
- [7] Taksiliikennelaki 2.3.2007/217, Finlex, 2007. Saatavissa (viitattu 22.5.2017):
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070217>
- [8] Satisfaction with taxi services – report of telephone survey, Taxi and Limousine Advisory Committee, The City of Calgary, June 2014. Saatavissa (viitattu 10.10.2017): <http://www.calgary.ca/CSPS/ABS/Documents/Livery-Transport-Services/TLAC-2014/Attachment%201%20-%20TLAC2014-26%20ANNUAL%20CUSTOMER%20SATISFACTION%20SURVEY%20REPORT.pdf?noredirect=1>
- [9] Satisfaction with taxi services remains high in 2015, Land Transport Authority, December 2016. Saatavissa (viitattu 10.10.2017):
<https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=d070bbf6-ed00-4586-ab48-080572fc64cb>
- [10] Taxi Service Improvements, Victoria Transport Policy Institute, TDM Encyclopedia, 2017. Saatavissa (viitattu 8.9.2017): <https://www.vtpi.org/tdm/tdm78.htm>

- [11] C. Grönroos, *Palveluiden johtaminen ja markkinointi*, WSOY, 2001, 565 s.
- [12] R. Ladhari, A review of twenty years of SERVQUAL research, *International Journal of Quality and Service Sciences*, Vol. 1, No. 2, pp. 172–198.
- [13] J. Pajunen, A. Ruonakoski, S. Somerpalo, T. Turja, *Taksien laadunvalvonta, Liikenne- ja viestintäministeriö*, 2009, 30 s.
- [14] Taksitarkastajat, Suomen Taksiliitto. Saatavissa (viitattu 22.5.2017): <http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/taksitarkastajat/>.
- [15] *Taksien palvelututkimus 2012*, Suomen Taksiliitto, 2012, 58 s.
- [16] *Taksien palvelututkimus 2016*, Suomen Taksiliitto, 2016, 29 s.
- [17] T. Koskinen, toimitusjohtaja, Suomen Taksiliitto, sähköposti 31.5.2017.
- [18] J. Bekken, F. Longva, *Impact of taxi market regulation – an international comparison*, Transportøkonomisk institutt, 2003, 81 p.
- [19] *Taxi Services: Competition and Regulation*, OECD, 2015, 251 p.
- [20] M. Frankena, P. Pautler, *An economic analysis of taxicab regulation*, Federal Trade Commission, 1984, 156 p.
- [21] T. Balaker, A. Moore, Do Economists reach a conclusion on taxi deregulation?, *Econ Journal Watch*, Vol. 3, No. 1, January 2006, pp. 109–132.
- [22] P. Dempsey, *Taxi industry regulation, deregulation & reregulation: the paradox of market failure*, *Transportation Law Journal*, Vol. 24, No. 1, 1996, pp. 73–120.
- [23] M. Berglund, R. Teal, *The impacts of taxicab deregulation in the USA*, *Journal of transport economics and policy*, Vol. 21, No. 1, 1987, pp. 37–56.
- [24] A. Marell, K. Westin, *The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden*, *Journal of Transport Geography* 10, 2002, pp. 135–144.
- [25] *Prisinformation för taxikunder*, Transportstyrelsen. Saatavissa (viitattu 25.8.2017): <http://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/prisinformation-taxi/>
- [26] *2016 Branschläget - en rapport från Svenska Taxiförbundet*, Svenska Taxiförbundet, 2016, 39 p.
- [27] *Uppföljande mätning angående prissättning och prisinformation vid taxiresor*, Transportstyrelsen. Saatavissa (viitattu 25.8.2017):

<http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/marknadsundersokning-och-prisinformation-taxi-september-2014.docx.pdf>

- [28] C. Gaunt, Taxicab deregulation in New Zealand, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 30, No. 1, January 1996, pp. 103–106.
- [29] P. Morrison, Restructuring effects of deregulation: the case of the New Zealand taxi industry, *Environment and Planning A*, Vol. 29, 1997, pp. 913–928.
- [30] C. Gaunt, The impact of taxi deregulation on small urban areas: some New Zealand evidence, *Transport Policy*, Vol. 2, No. 4, 1996, pp. 257–262.
- [31] L. Boccia, R. Donnelly, P. Gelb, *Taxi Regulatory Revision in Seattle, Washington: Background and Implementation*, U. S. Department of Transportation, 1980, 108 p.
- [32] P. Gelb, *Effects of taxi regulatory revision in Seattle, Washington*, U. S. Department of Transportation, 1983, 160 p.
- [33] C. Leisy, Taxicab deregulation and reregulation in Seattle: lessons learned, *International Association of Transportation Regulators (IATR) Conference*, September 11, 2001, 8 p.
- [34] P. Vilpas, *Kvantitatiivinen tutkimus*, Metropolia, 2013, 30 s. Saatavissa (viitattu 8.11.2017): <https://users.metropolia.fi/~pervil/kvantsu/Moniste.pdf>
- [35] J. Laiho, *Laatua tilastoissa*, Tilastokeskus, 2007, 130 s.
- [36] K. Vehkalahti, *Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät*, Kustannusosakeyhtiö Tammi, 2008, 214 s.

LIITE A: HAASTATTELUKUTSU, HAASTATTELLUT SIDOSRYHMÄT JA HAASTATTELU- RUNGOT

Sidosryhmille lähetetty haastattelukutsu:

Hei Xxx,

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi tekee 2017 kesän ja syksyn aikana kysely- ja haastattelututkimuksen Suomen taksiliikenteen eri sidosryhmille liittyen 19.4.2017 eduskunnan hyväksymään lakiin liikenteen palveluista (ent. liikennekaari) ja sen tuomiin muutoksiin taksiliikenteessä. Olemme yhteydessä Teihin, sillä haluaisimme haastatella xxx:ää yyy:n roolissa.

*Taksijärjestelmä on muuttumassa niin, että lupakiintiöstä ja asemapaikka-, päivystysai-
ka- ja enimmäishintasäätelystä luovutaan. Ammattimainen taksiliikenne on edelleen
luvanvaraista, mutta autokohtainen taksilupa muutetaan toimijakohtaiseksi taksiliiken-
neluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennetään. Taksiliikennettä saa tulevaisuudessa
harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija. Laki astuu voimaan 1.7.2018.*

*Haastattelujen tavoitteena on kartoittaa sidosryhmien ajatuksia ja kokemuksia taksilii-
kenteen nykytilasta sekä odotuksia ja aikomuksia taksiliikenteen muutokseen liittyen.
Haastattelut on tarkoitus toteuttaa uudelleen lain voimaan astumisen jälkeen, jolloin
saadaan tietoa siitä, miten lain vaikutukset on koettu eri tahoilla.*

*Haastattelut toteutetaan sidosryhmästä riippuen sähköpostikyselynä, soittamalla tai
henkilökohtaisena haastatteluna. Olisiko Teillä kiinnostusta ja aikaa osallistua haastat-
teluihin kesän tai syksyn aikana? Mikä haastattelumenetelmä sopisi Teille parhaiten?*

Taksipalveluja paljon käyttävät yritykset (Yritys A, Yritys B):

Kuinka paljon yritys käyttää taksia? (rahassa/matkamäärissä mitattuna, suuruusluokka riittää)

Millainen käytäntö yrityksessänne on taksien käytön suhteen? Onko käytössänne Taksiliiton Taksikortti vai kilpailutettu/sovittu itse jonkun yrityksen kanssa? Joku muu käytäntö?

Mitä hyvää nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin hyviin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä hyviä asioita?

Mitä huonoa nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin huonoihin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä huonoja asioita?

Onko uudistuksella muita vaikutuksia yrityksenne näkökulmasta?

Onko uudistuksesta käyty keskustelua? Jos on, niin millaista keskustelua on käyty?

Onko uudistukseen valmistauduttu? Jos on, niin miten uudistukseen on valmistauduttu?

Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapauttaminen herättää? Voitte vastata vapaasti.

Taksiliitto:

Mitä hyvää/arvokasta nykytilanteessa on?

Mitä huonoa/kehitettävää nykytilanteessa on?

Mikä on päällimmäinen ajatus siitä, mitä nyt tulee tapahtumaan? Mitkä ovat keskeisimmät vaikutukset? Onko uudistuksessa mitään hyvää verrattuna nykytilanteeseen? Suurimmat ongelmakohdat?

Vaikutukset toimialarakenteeseen? (tuleeko lisää pieniä, poistuuko pieniä, isoista massiivisia, linja-autoyrittäjien ja tavarankuljettajien mukaan tulo?) Mitä vaikutuksia toimialan muutoksella on?

Vaikutukset saatavuuteen? Alueelliset ja ajalliset erot?

Vaikutukset hintatasoon ja hinnoitteluun? Alueelliset ja ajalliset erot? Hinnoittelusta villi länsi?

Vaikutukset taksiliikenteen laatuun (turvallisuus, kalusto)?

Vaikutukset taksiliikenteen kokonaismäärään?

Miten Taksiliitto on itse valmistautunut tilanteeseen?

Kuntaliitto:

Miten kuljetusten kilpailutus hoituu kunnissa nyt? Onko hallintokunnittain yhteistyötä, entä alueittain?

Mitä hyvää nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin hyviin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä hyviä asioita?

Mitä huonoa nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin huonoihin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä huonoja asioita?

Onko uudistuksella muita vaikutuksia kuntien näkökulmasta? Helpottaako vai vaikeuttaako tehtävien suorittamista?

Onko uudistuksesta käyty keskustelua kuntien kesken? Jos on, niin millaista keskustelua on käyty?

Onko uuteen tilanteeseen valmistauduttu jo jotenkin? Aikovatko kunnat kilpailuttaa itsenäisesti vai onko syntymässä alueellisia yhteistyöryhmiä?

Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapauttaminen herättää? Voitte vastata vapaasti.

Isot kaupungit (Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus, Tuomi Logistiikka Oy):

Miten kuljetusten kilpailutus hoituu nyt? Onko hallintokunnittain yhteistyötä, entä alueittain?

Mitä hyvää nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin hyviin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako muutos näitä hyviä asioita?

Mitä huonoa nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin huonoihin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako muutos näitä huonoja asioita?

Onko uudistuksella muita vaikutuksia kuntanne näkökulmasta? Helpottaako vai vaikeuttaako uudistus tehtävien suorittamista?

Onko uudistuksesta käyty keskustelua? Jos on, niin millaista keskustelua on käyty?

Onko uuteen tilanteeseen valmistauduttu jo jotenkin? Jos on, niin miten on valmistauduttu?

Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapauttaminen herättää?
Voitte vastata vapaasti.

Vammaisjärjestöt (Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta, Näkövammaisten liitto ry, Kuuloliitto ry, Kehitysvammaliitto ry, Invalidiliitto ry):

Miten merkittäviä taksikuljetukset ovat edustamanne vammaisryhmän kannalta?

Mitä hyvää nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin hyviin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä hyviä asioita?

Mitä huonoa nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin huonoihin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä huonoja asioita?

Onko uudistuksella muita vaikutuksia edustamanne vammaisryhmän näkökulmasta?

Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapauttaminen herättää?
Voitte vastata vapaasti.

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Seinäjoen kaupunki, Uudenmaan ELY-keskus):

Kuinka merkittäviä taksit ovat teidän joukkoliikennejärjestelmässä tällä hetkellä?

Mitä hyvää taksiliikenteen nykytilanteessa on joukkoliikenteen järjestämisen/hankkimisen kannalta?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin hyviin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä hyviä asioita?

Mitä huonoa taksiliikenteen nykytilanteessa on joukkoliikenteen järjestämisen/hankkimisen kannalta?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin huonoihin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä huonoja asioita?

Onko uudistuksella muita vaikutuksia joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen näkökulmasta? Helpottaako tai vaikeuttaako uudistus toimintaa?

Onko uudistukseen valmistauduttu jotenkin? Miten?

Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapautuminen herättää?
Voitte vastata vapaasti.

Uusia liikkumispalveluja kehittävät yritykset (Yritys A, Yritys B, Yritys C):

Miten valmistautuminen etenee? Miten yhteistyö eri osapuolten kanssa konkreettisesti onnistuu?

Oletteko harkinneet, että tarjoaisitte itse myös kuljetuspalveluja?

Kenelle ja mille alueelle yrityksen palvelut kohdistuvat?

Miten esteettömyys on huomioitu liikkumispalveluissa?

Millaisena näette liikkumispalvelujen markkinoiden tilanteen vuoden 2018 lopussa? Miksi?

Olisiko muutosta tapahtunut ilman lakimuutosta? Mitkä tekijät mahdollistavat muutoksen?

Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapauttaminen herättää? Voitte vastata vapaasti.

Hansel Oy:

Kuinka paljon Hansel on kilpailuttanut taksipalveluja? (rahassa mitattuna, suuruusluokka riittää)

Mitä hyvää nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin hyviin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä hyviä asioita?

Mitä huonoa nykytilanteessa on?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin huonoihin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa, parantaako vai huonontaako uudistus näitä huonoja asioita?

Onko uudistuksella muita vaikutuksia Hanselin näkökulmasta?

Onko uudistuksesta käyty keskustelua? Jos on, niin millaista keskustelua on käyty?

Onko uudistukseen valmistauduttu? Jos on, niin miten uudistukseen on valmistauduttu?

Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapauttaminen herättää? Voitte vastata vapaasti.

Kela:

Millainen Kelan korvaamien taksimatkojen järjestelmä on?

Mitä hyvää taksiliikenteen nykytilanteessa on, yleisesti ja erityisesti Kelan näkökulmasta?

Mitä huonoa taksiliikenteen nykytilanteessa on, yleisesti ja erityisesti Kelan näkökulmasta?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin hyviin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa?

Koetteko, että uudistus vaikuttaa näihin huonoihin asioihin? Miten uudistus vaikuttaa?

Onko uudistuksella muita vaikutuksia Kelan näkökulmasta? Helpottaako vai vaikeuttaako uudistus Kelan toimintaa?

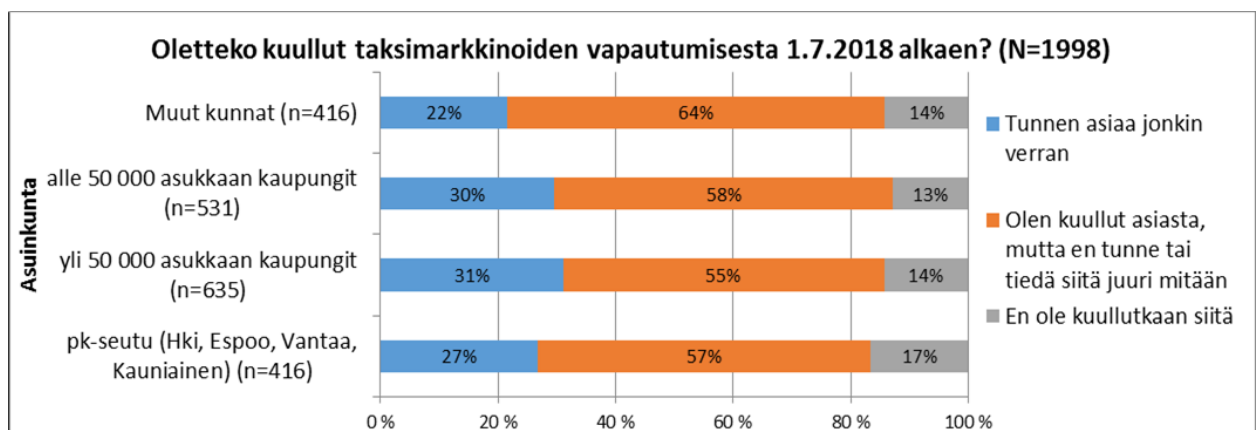
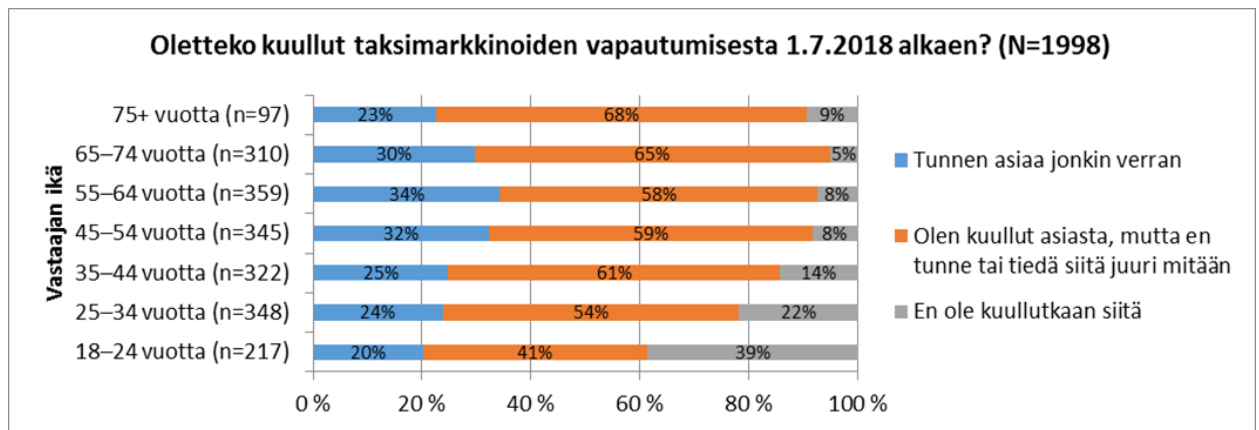
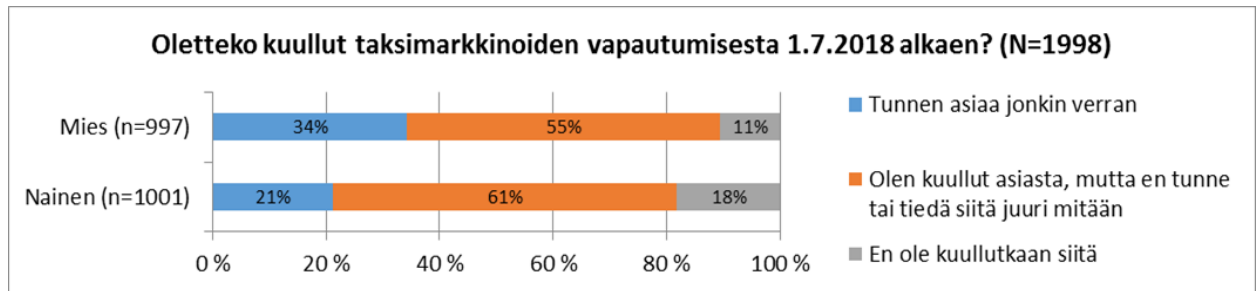
Onko uuteen tilanteeseen valmistauduttu jo jotenkin?

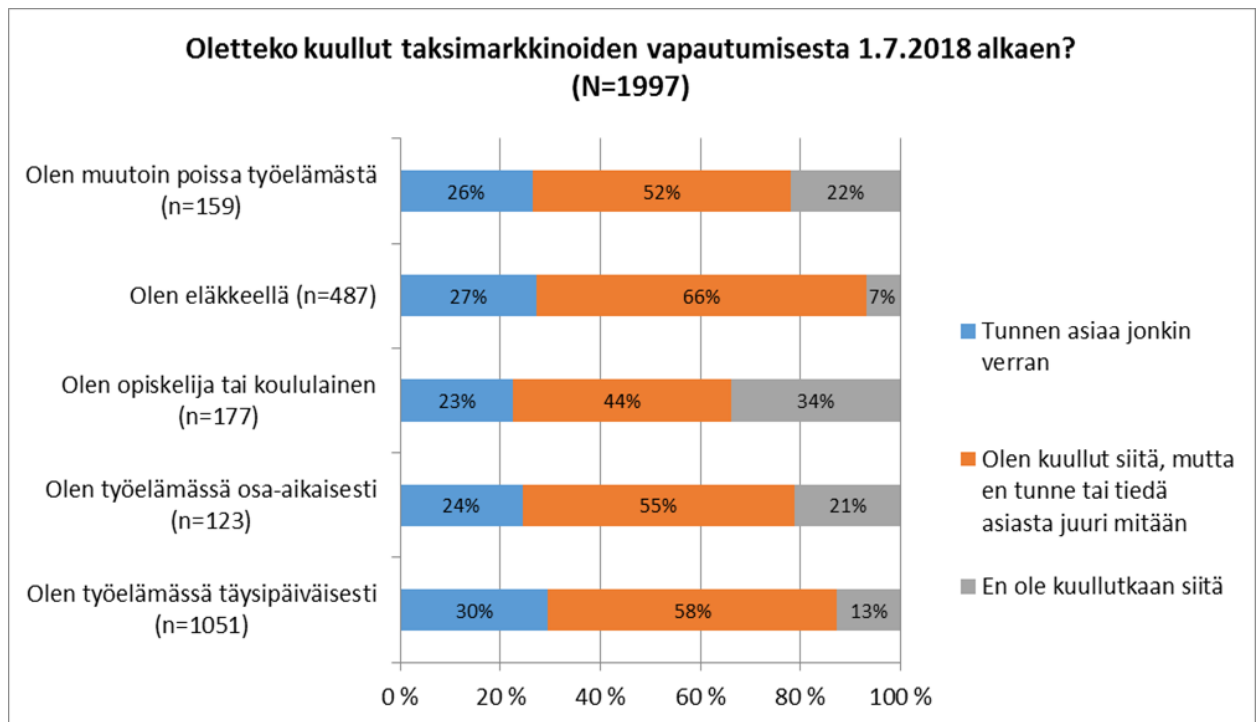
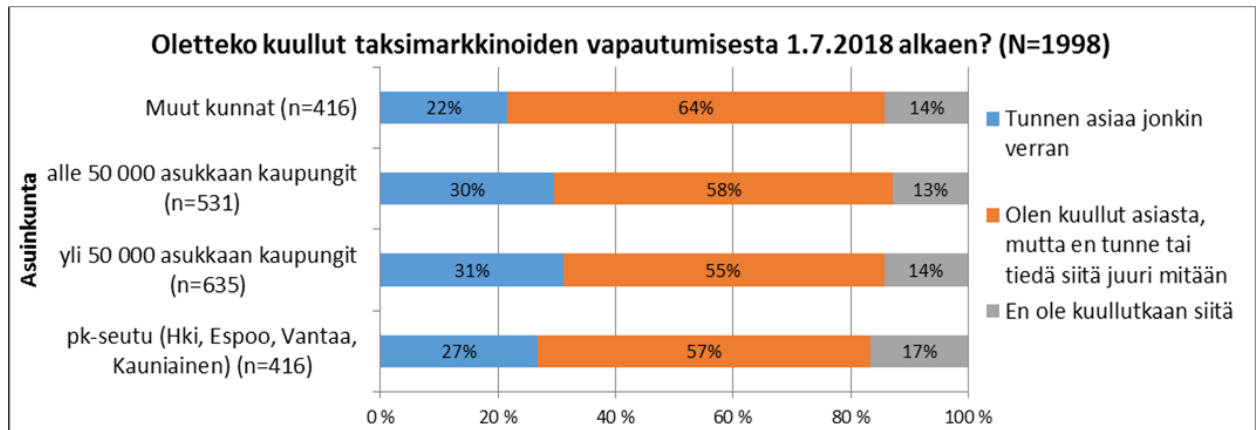
Onko liikkumispalveluiden yhteishankinta Hämeenlinnan seudun kanssa ainoa kokeilu vai onko yhteishankintaa valmisteilla muuallakin?

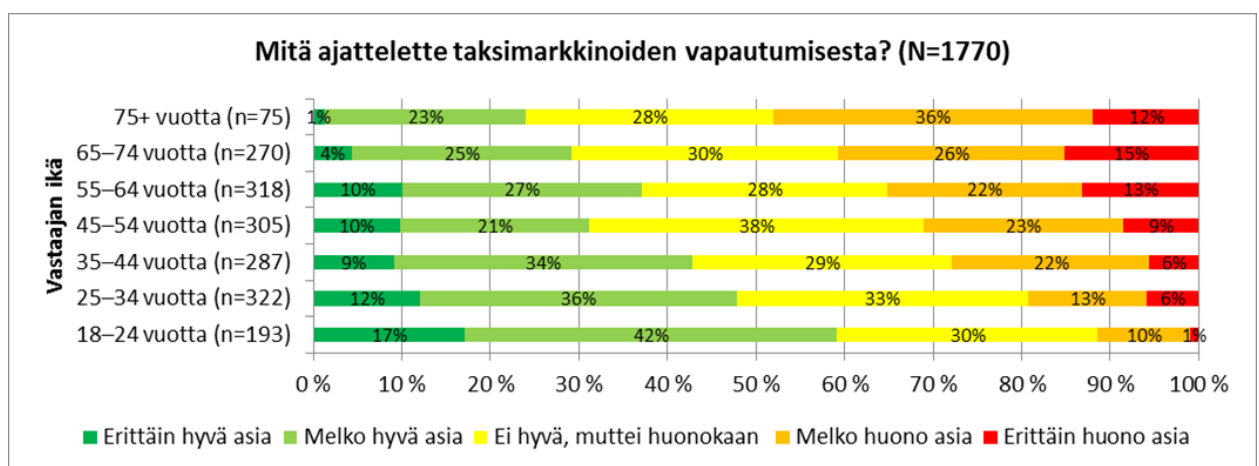
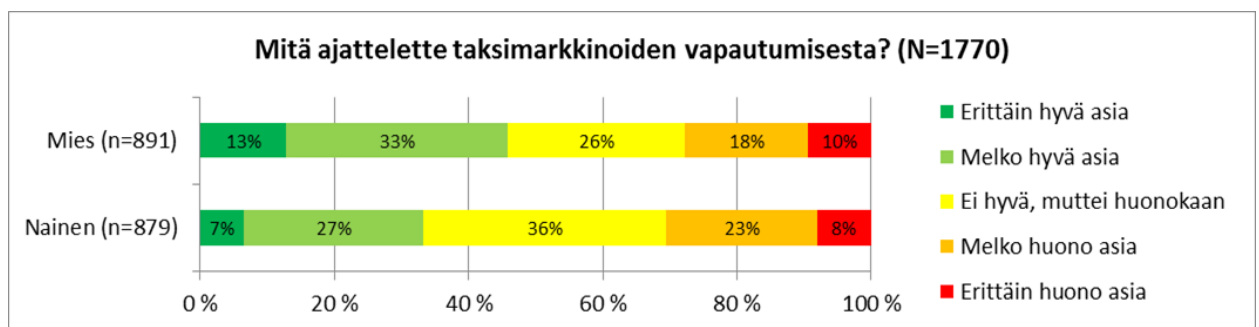
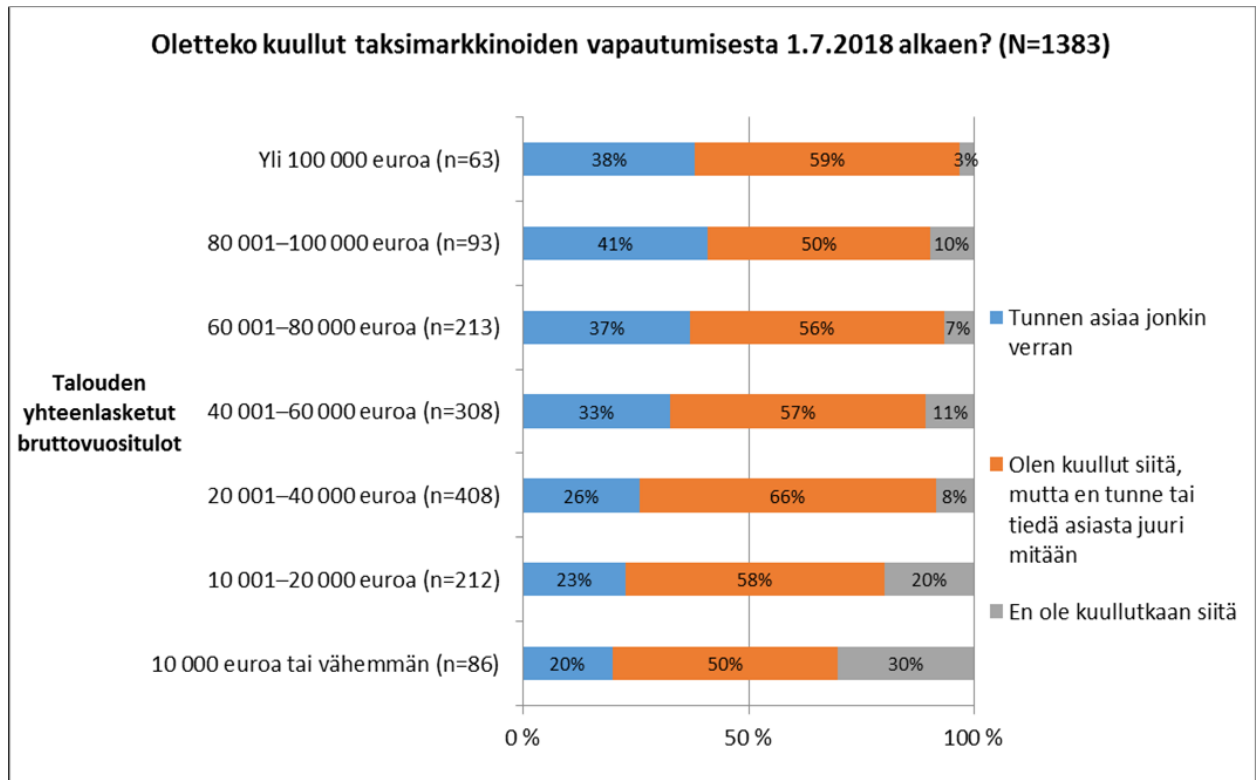
Mitä muita ajatuksia laki liikenteen palveluista / taksiliikenteen vapauttaminen herättää? Voitte vastata vapaasti.

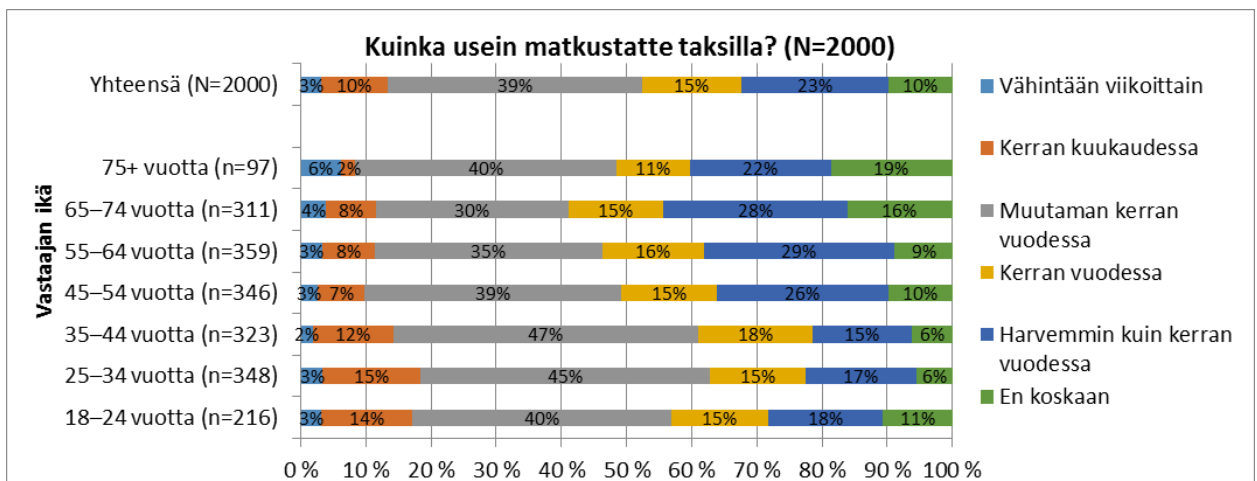
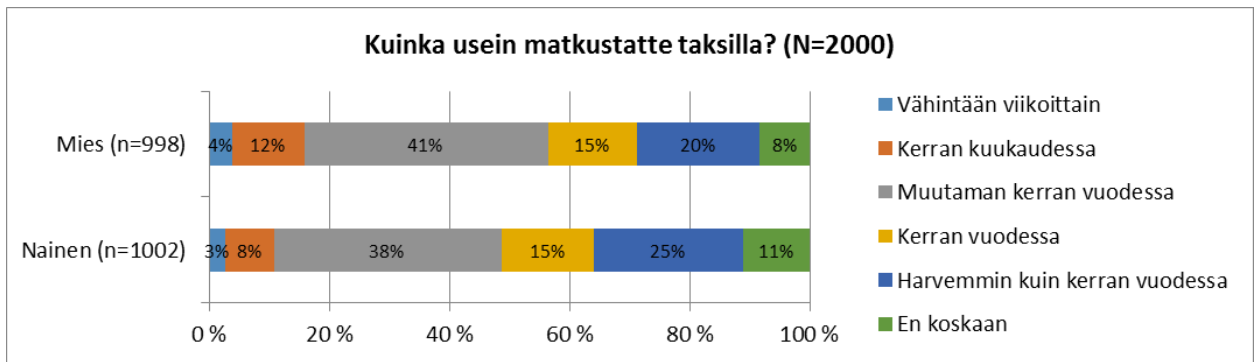
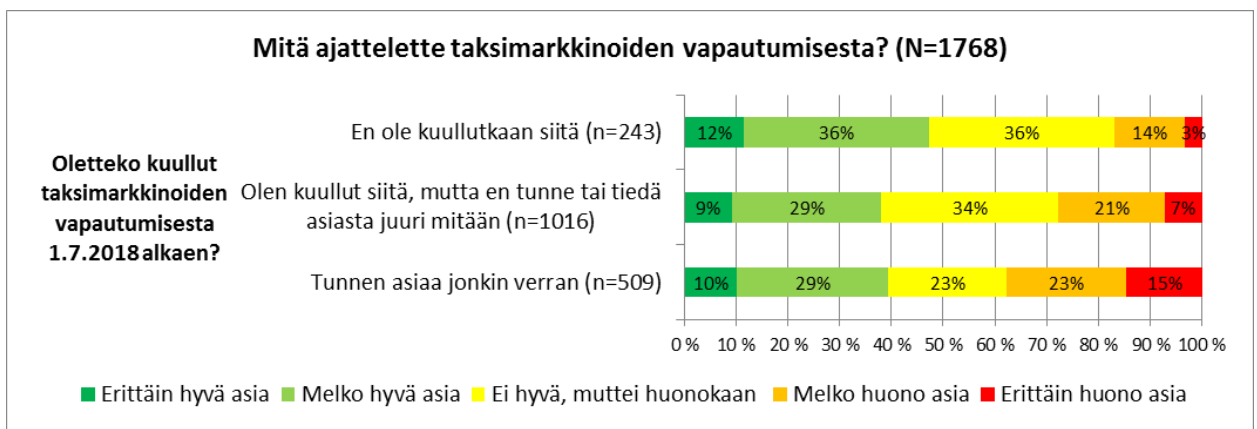
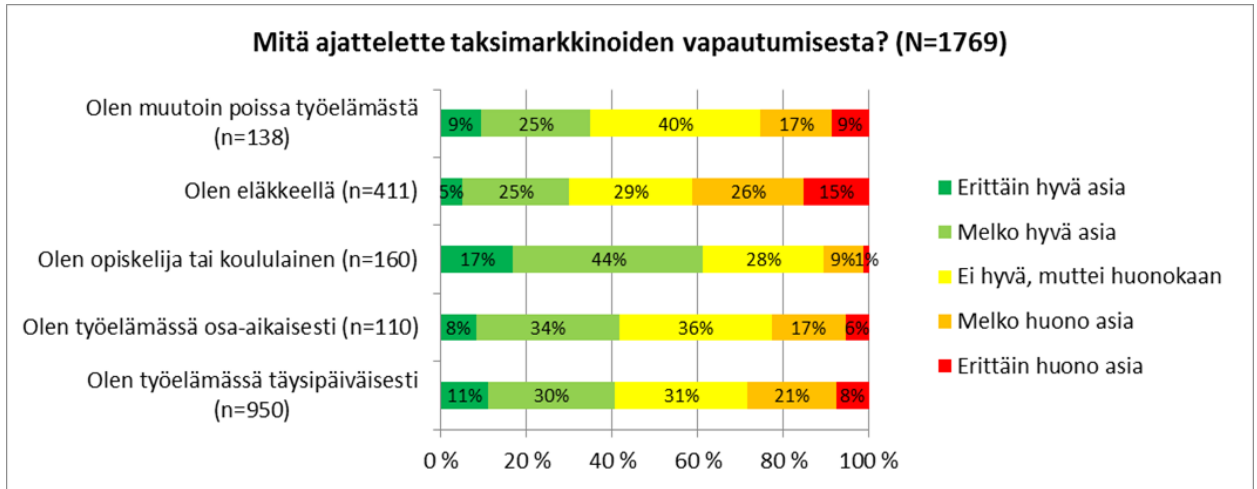
LIITE B: KYSELYTUTKIMUSTEN TILASTOLLI- SESTI MERKITSEVÄT RISTIINTAULUKOINNIT

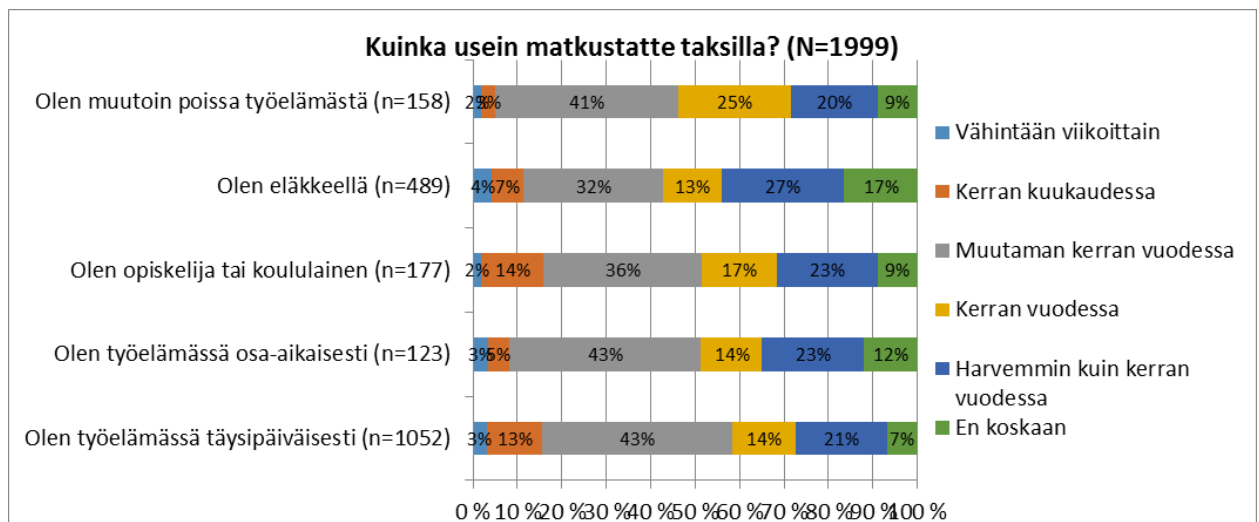
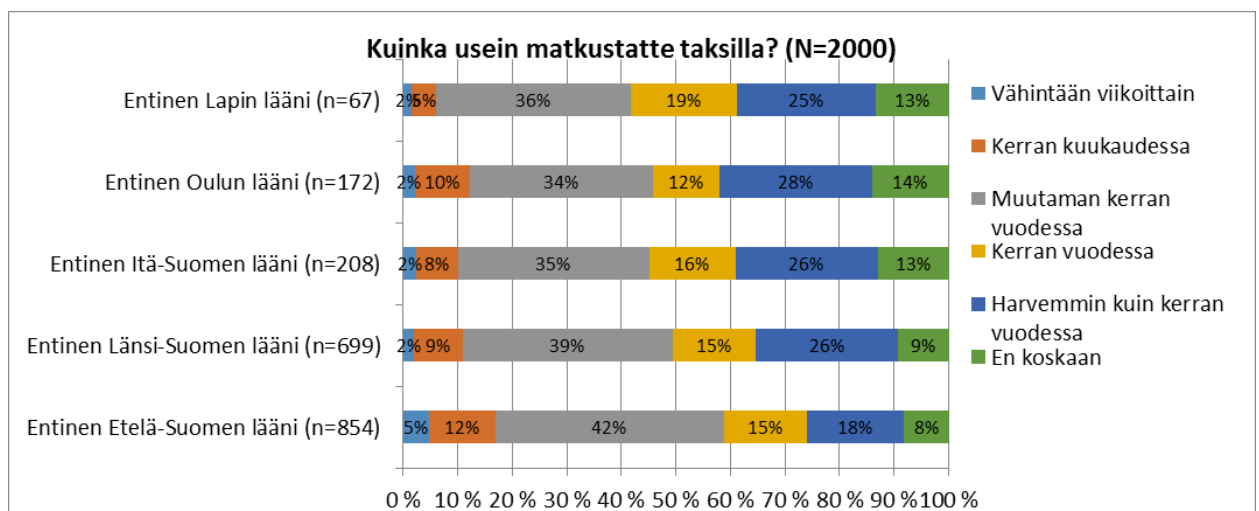
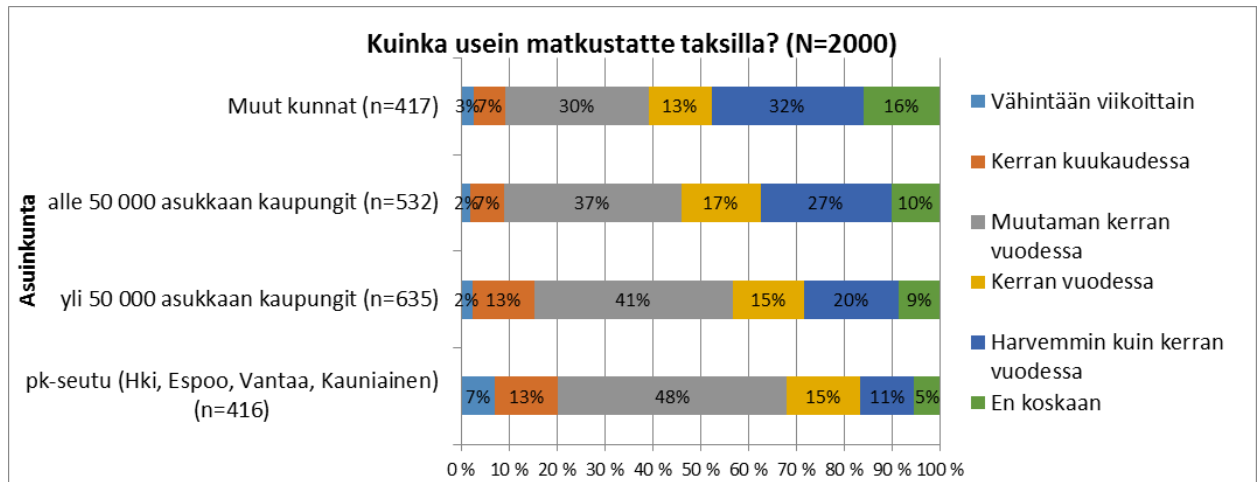
Kansalaiset:

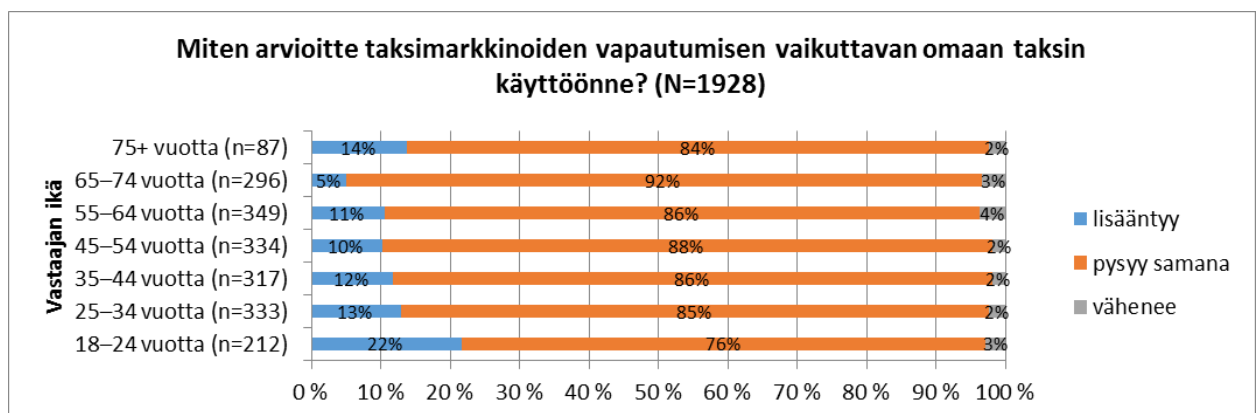
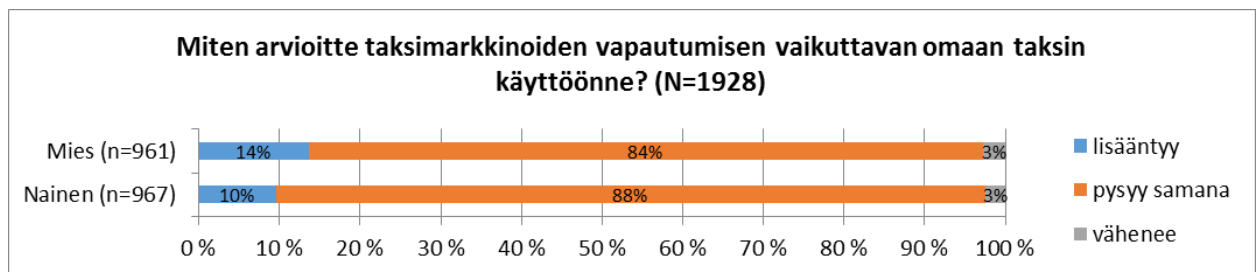
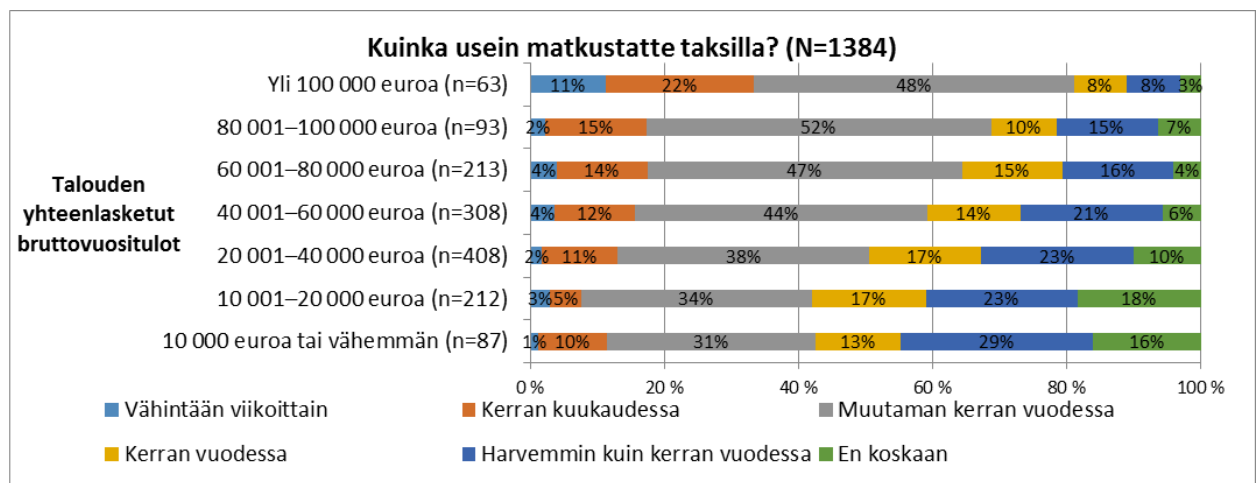
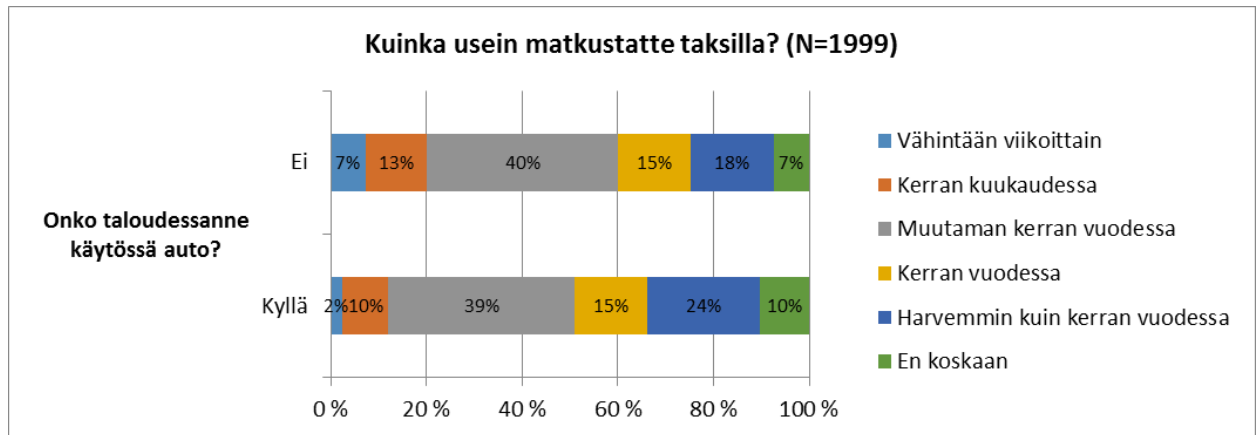




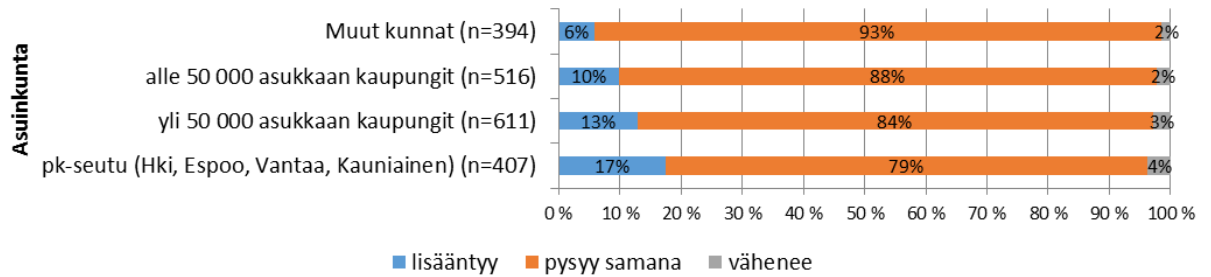




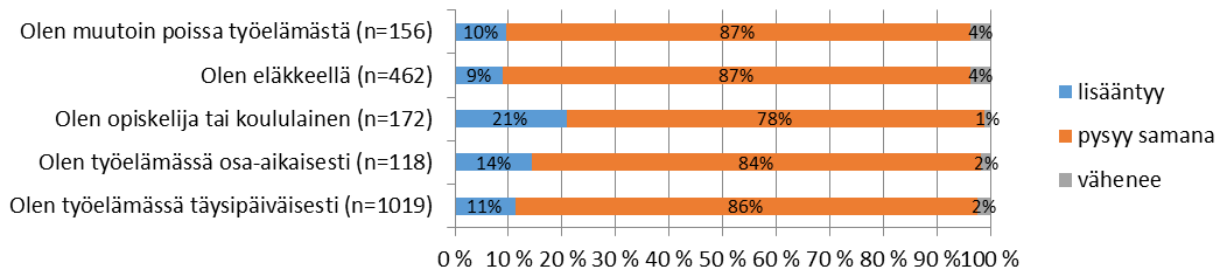




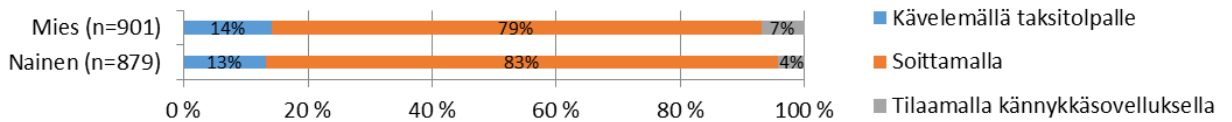
Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan omaan taksin käyttöönne? (N=1928)



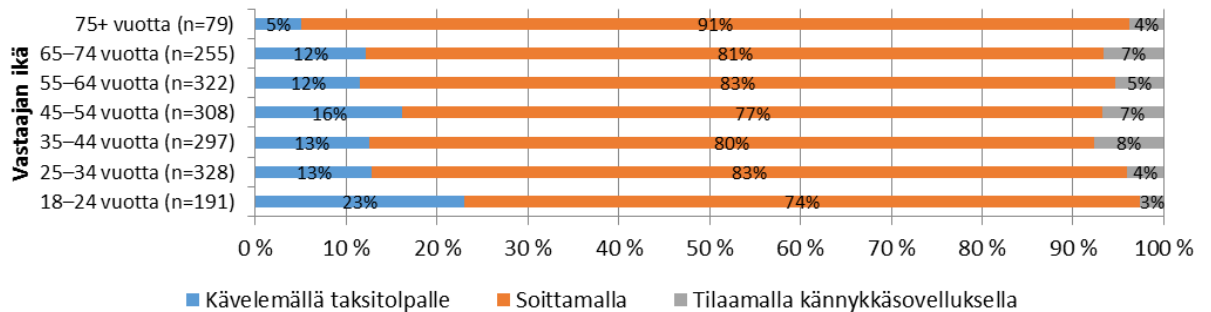
Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan omaan taksin käyttöönne? (N=1927)

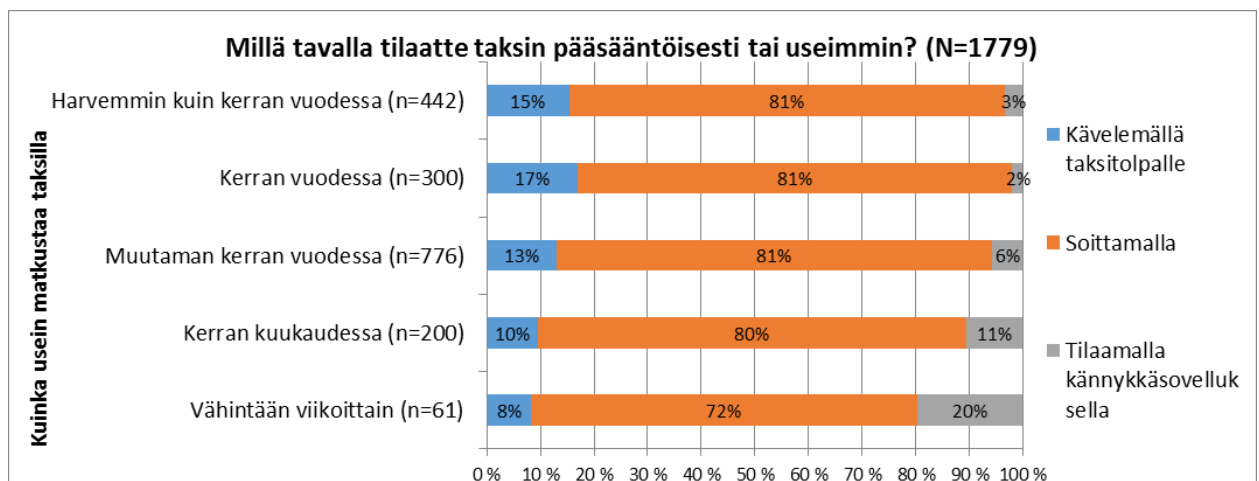
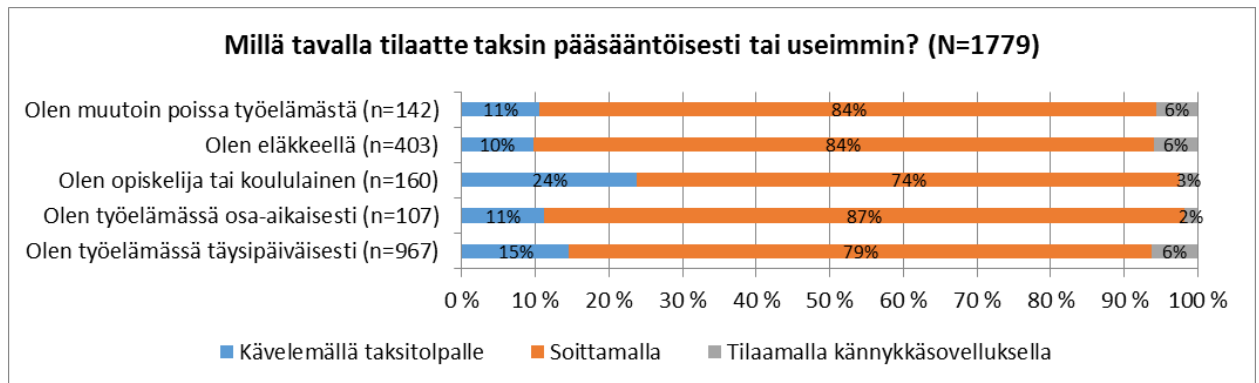
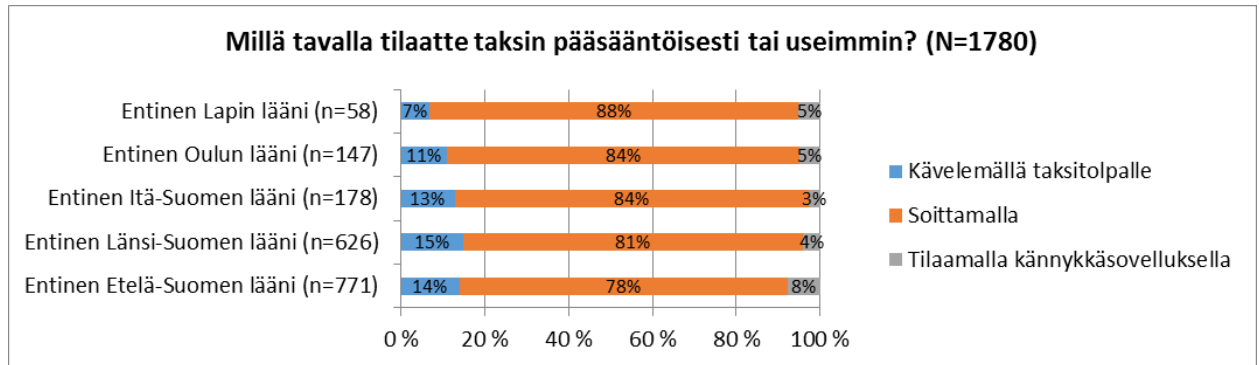
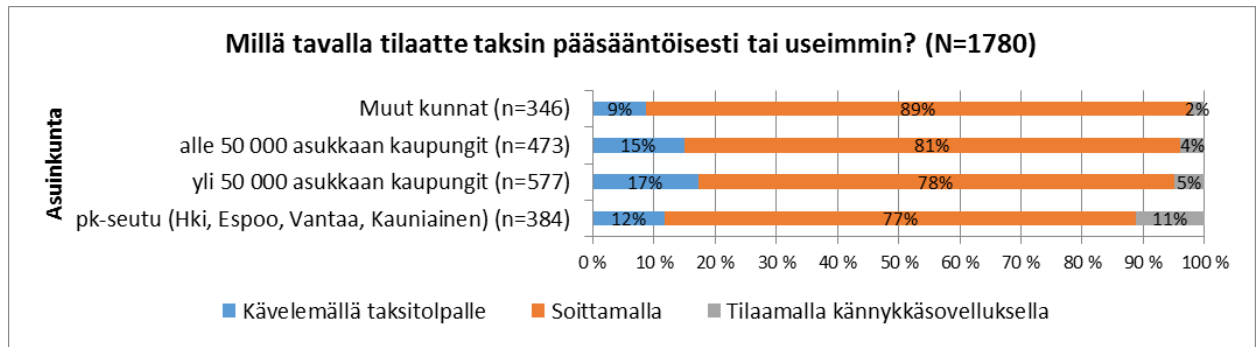


Millä tavalla tilaatte taksin pääsääntöisesti tai useimmin? (N=1780)

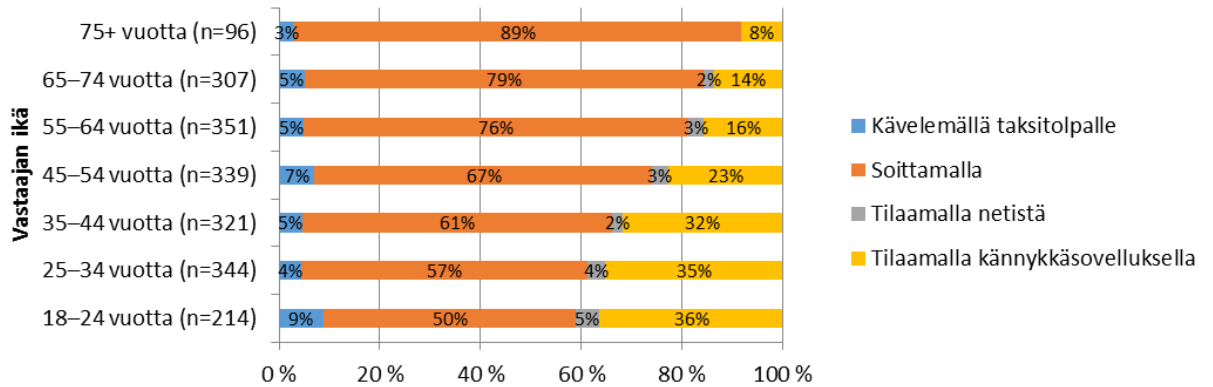


Millä tavalla tilaatte taksin pääsääntöisesti tai useimmin? (N=1780)

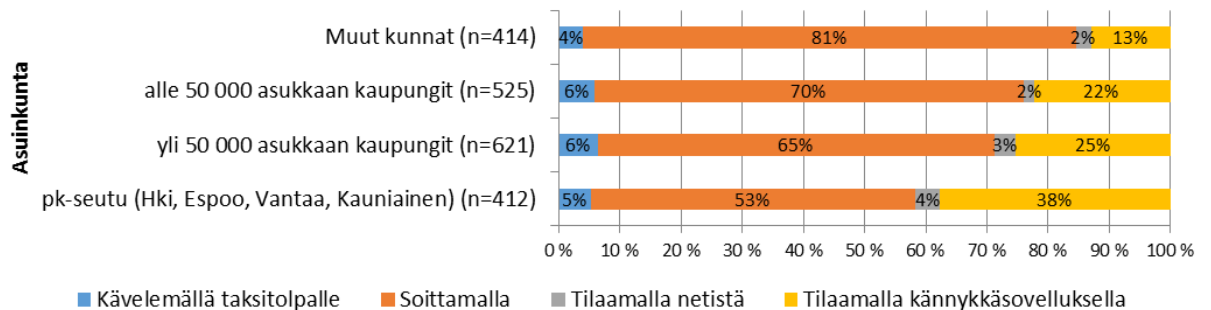




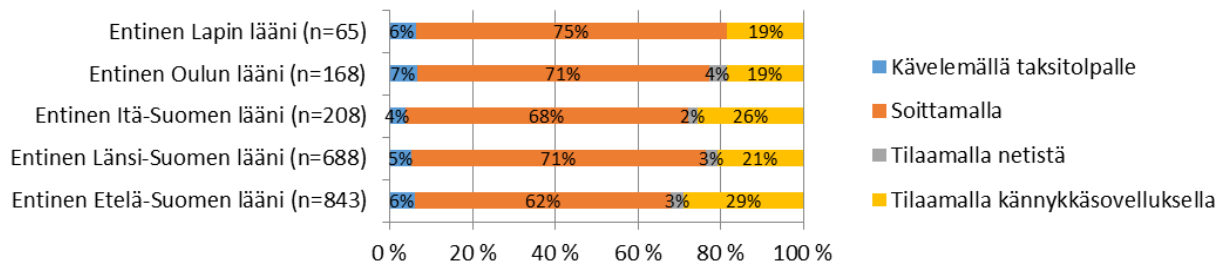
Miten haluaisitte tulevaisuudessa tilata taksin ensisijaisesti/mieluiten? (N=1972)



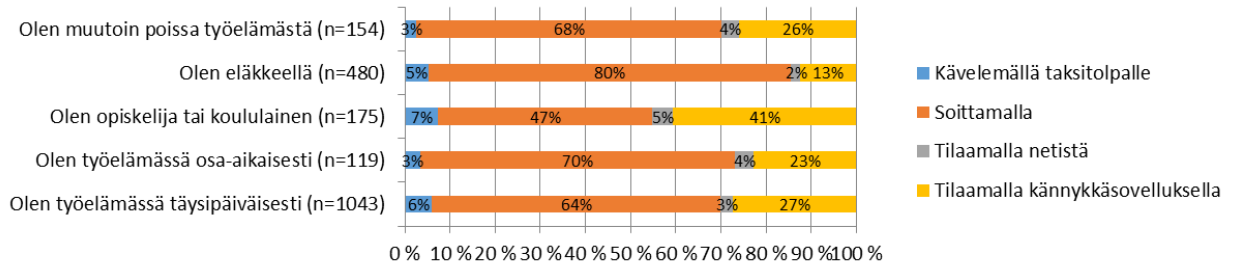
Miten haluaisitte tulevaisuudessa tilata taksin ensisijaisesti/mieluiten? (N=1972)

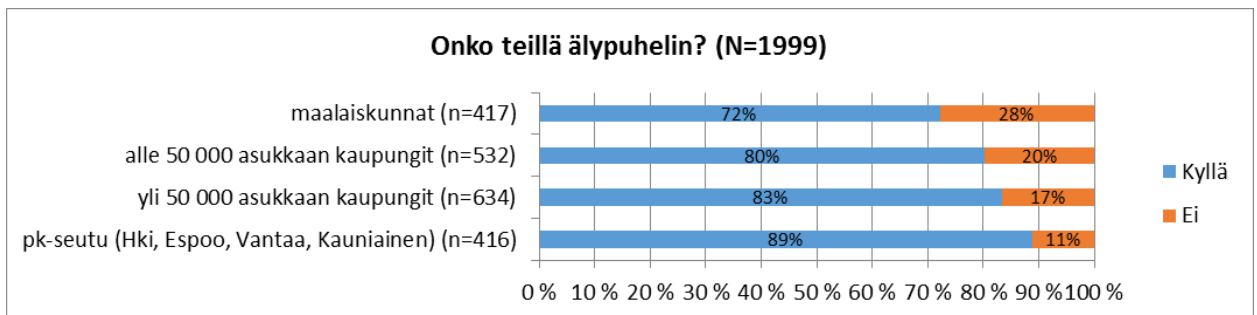
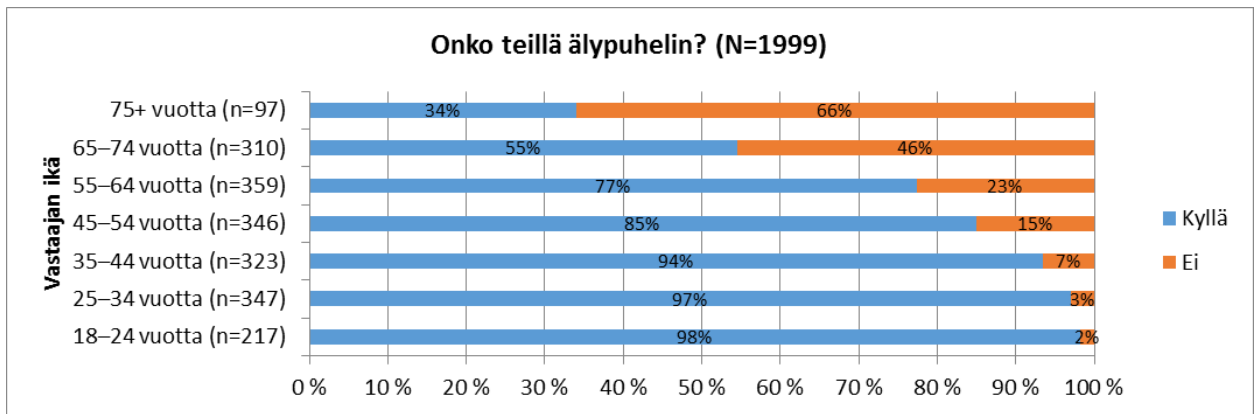
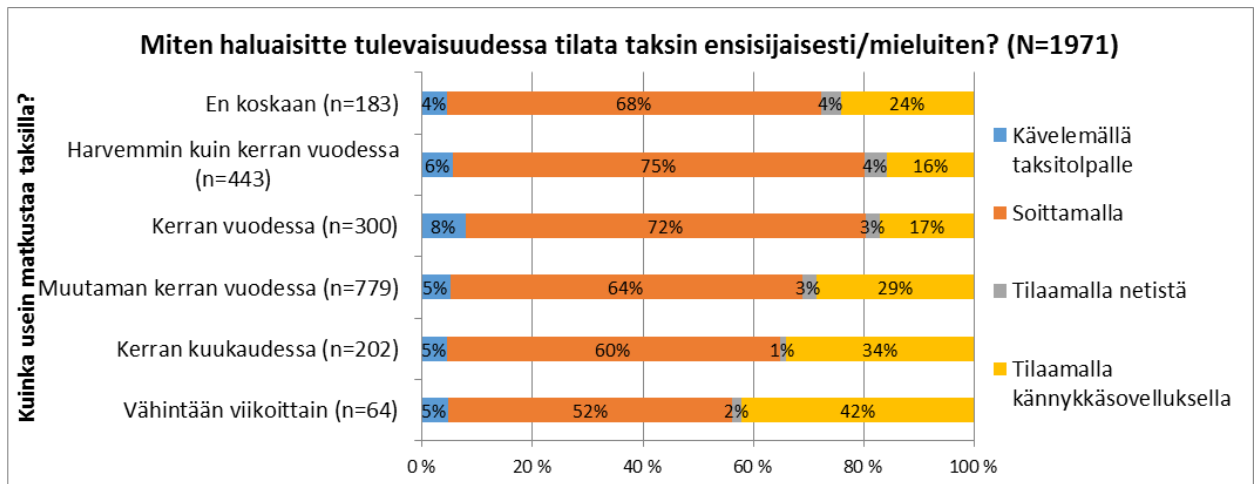
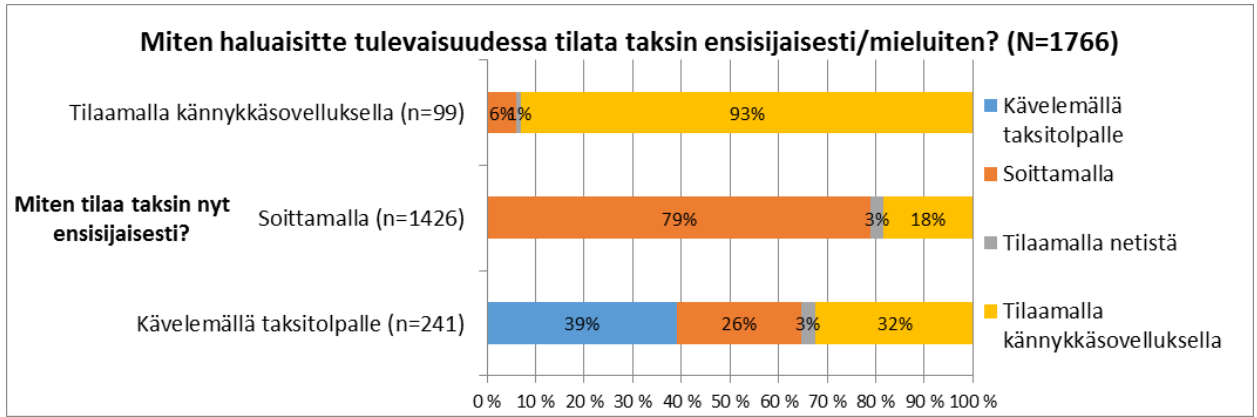


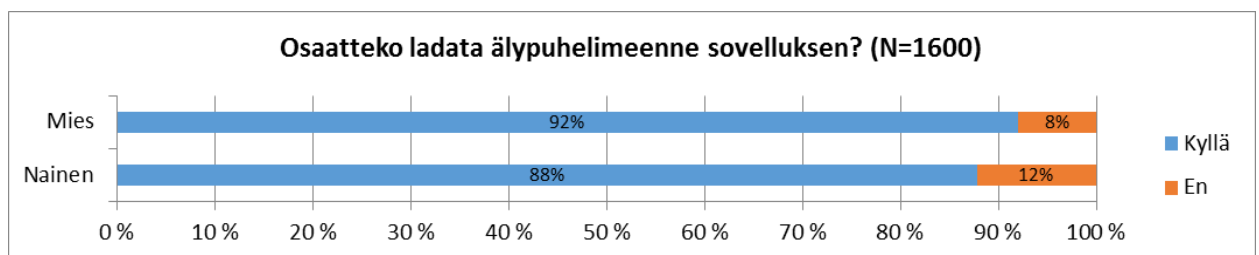
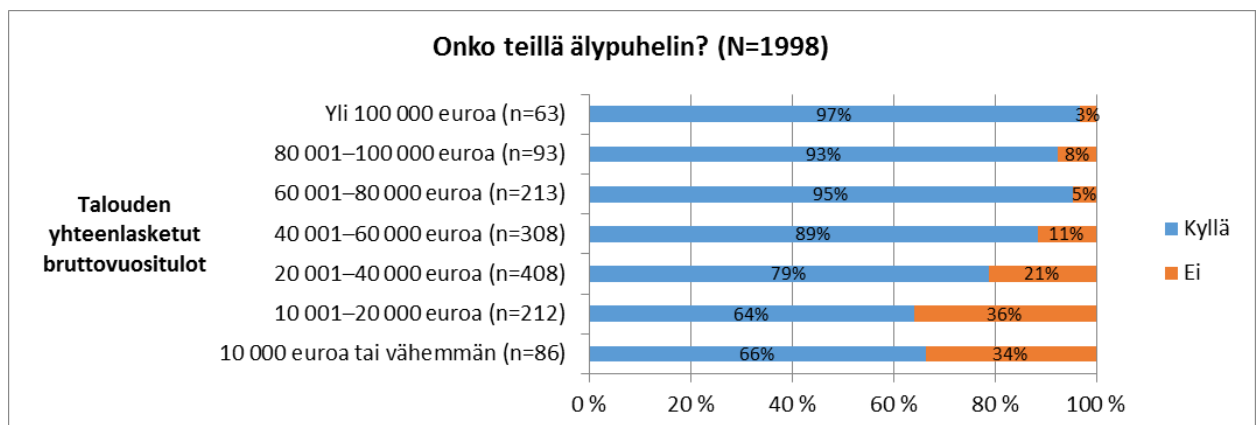
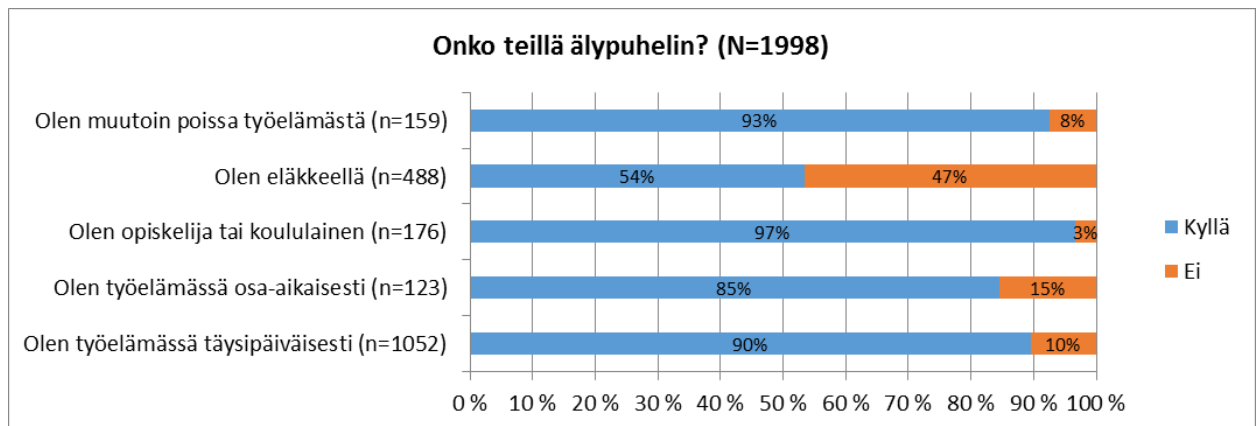
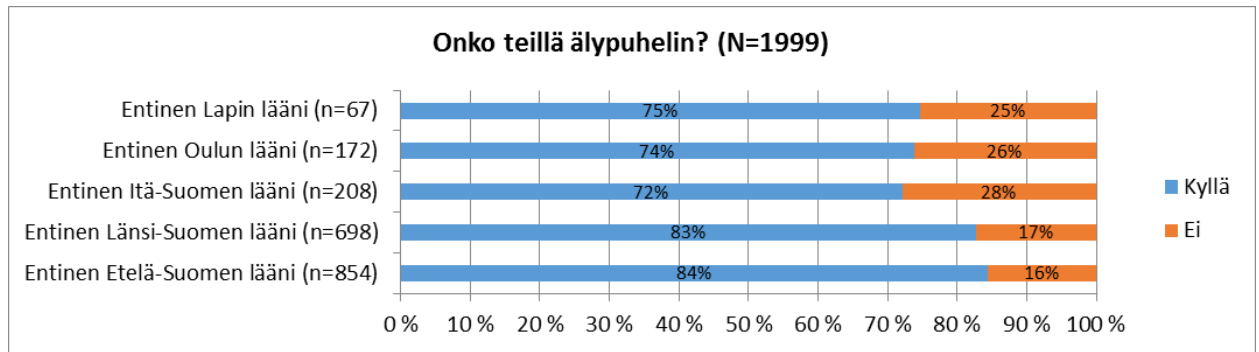
Miten haluaisitte tulevaisuudessa tilata taksin ensisijaisesti/mieluiten? (N=1972)

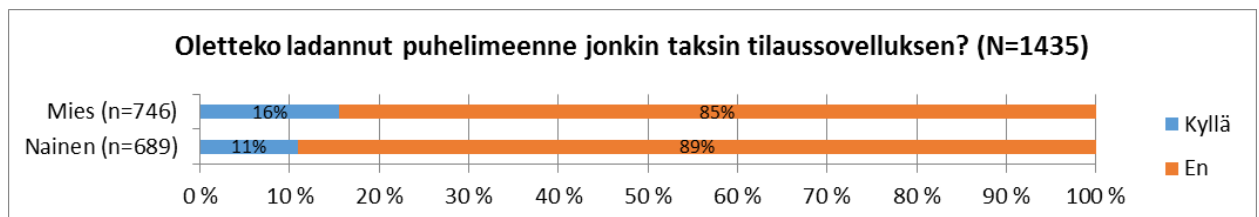
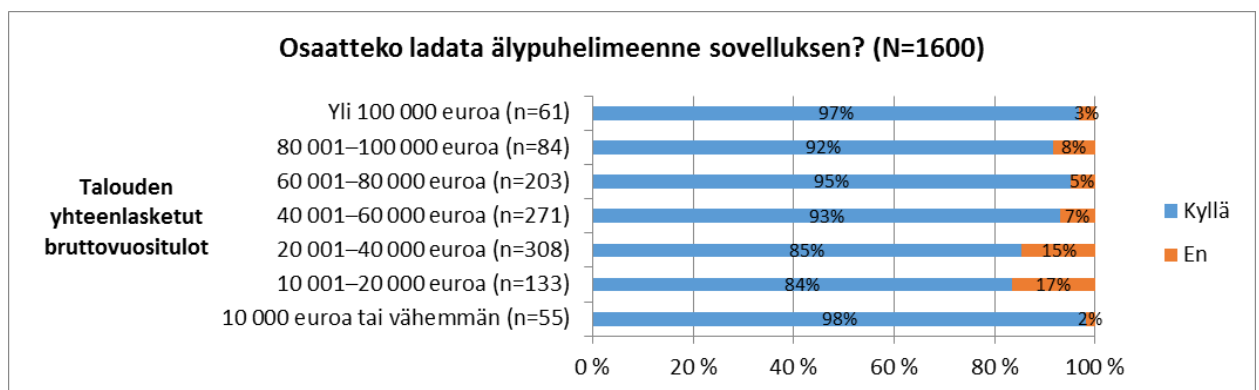
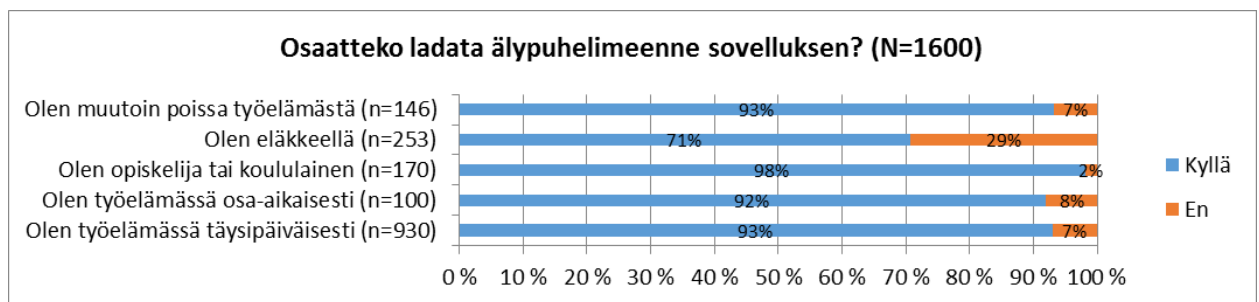
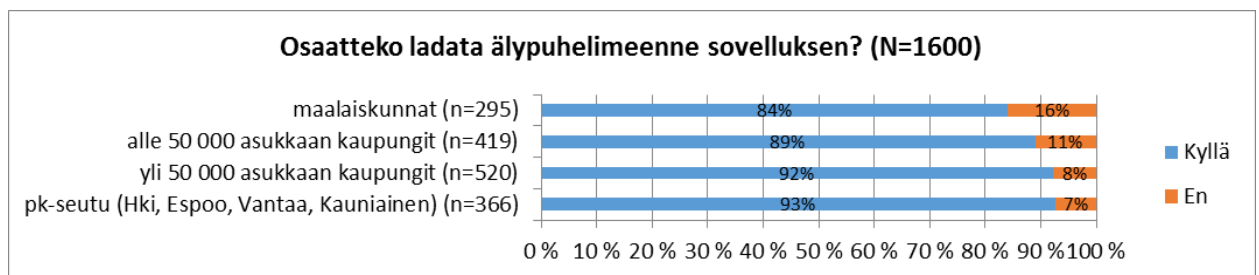
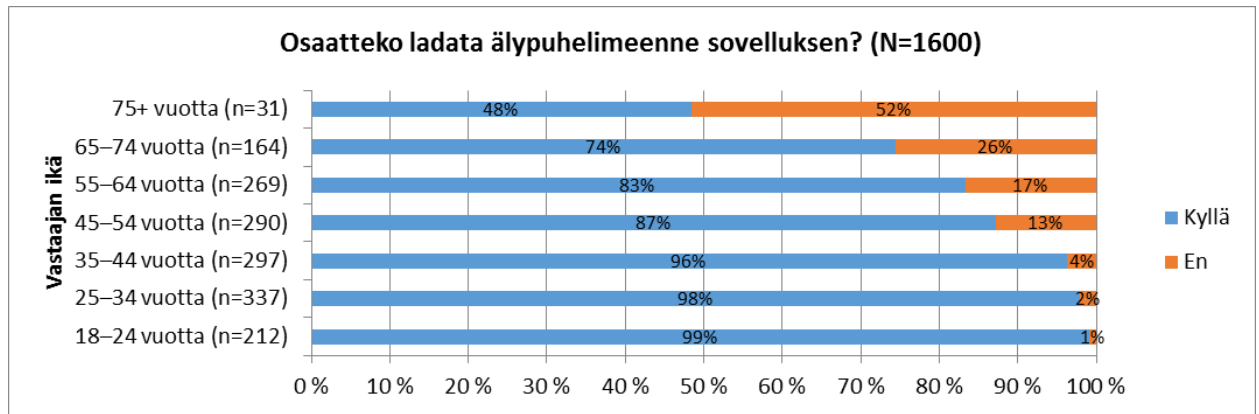


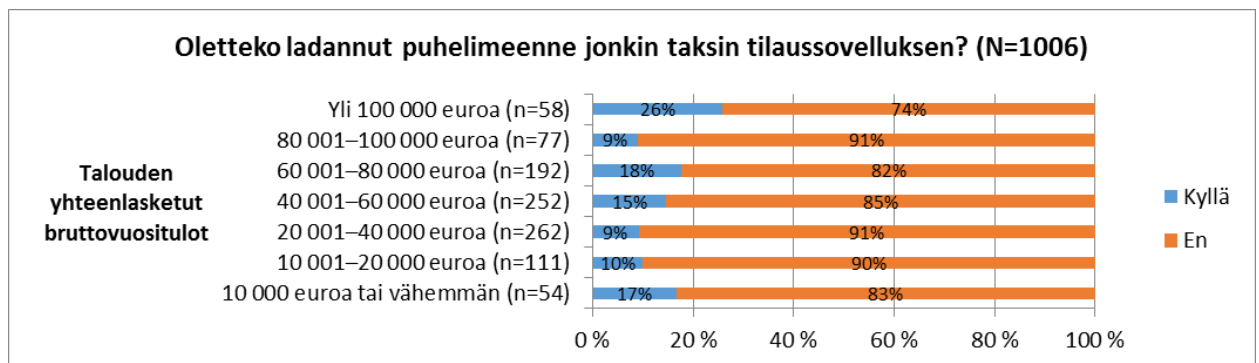
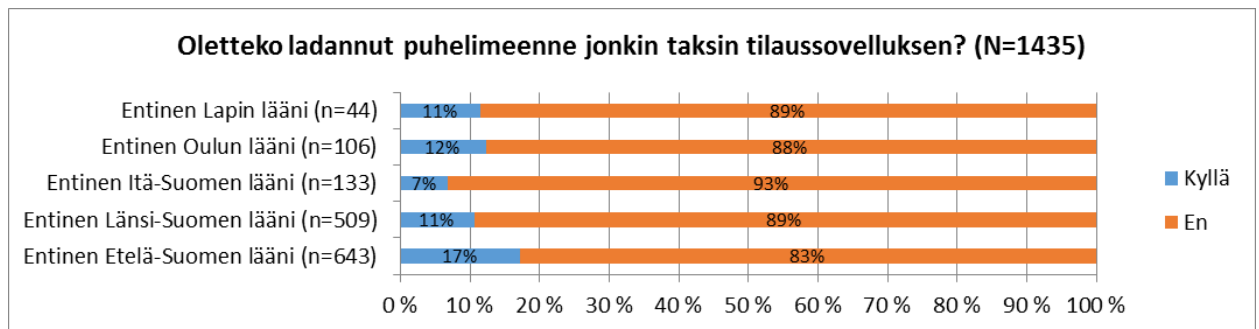
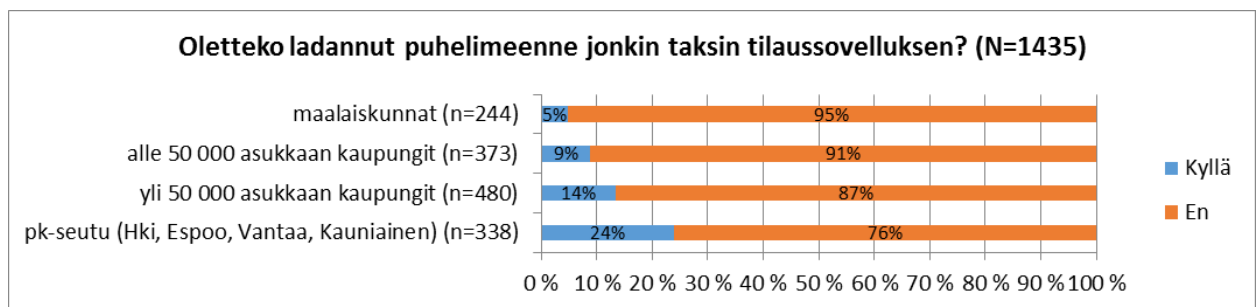
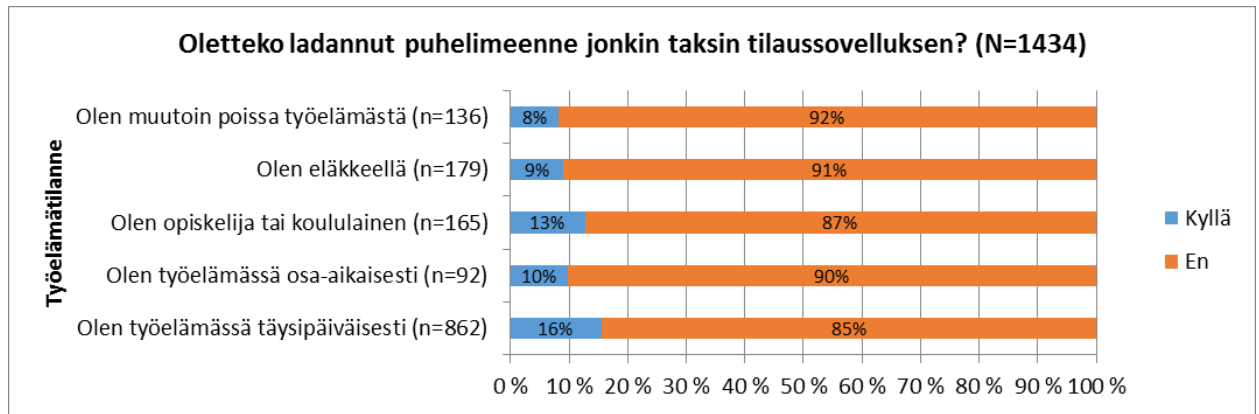
Miten haluaisitte tulevaisuudessa tilata taksin ensisijaisesti/mieluiten? (N=1971)

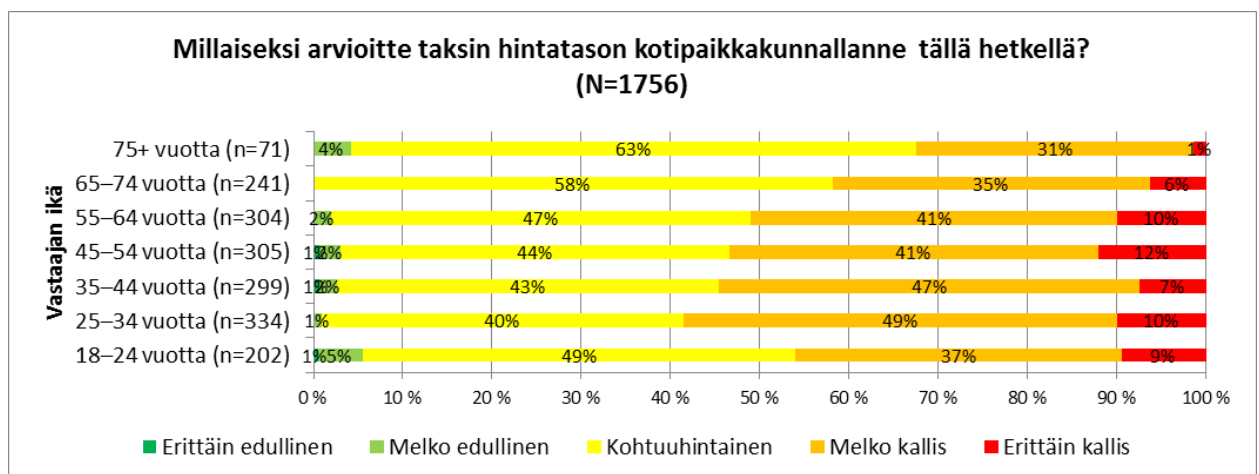
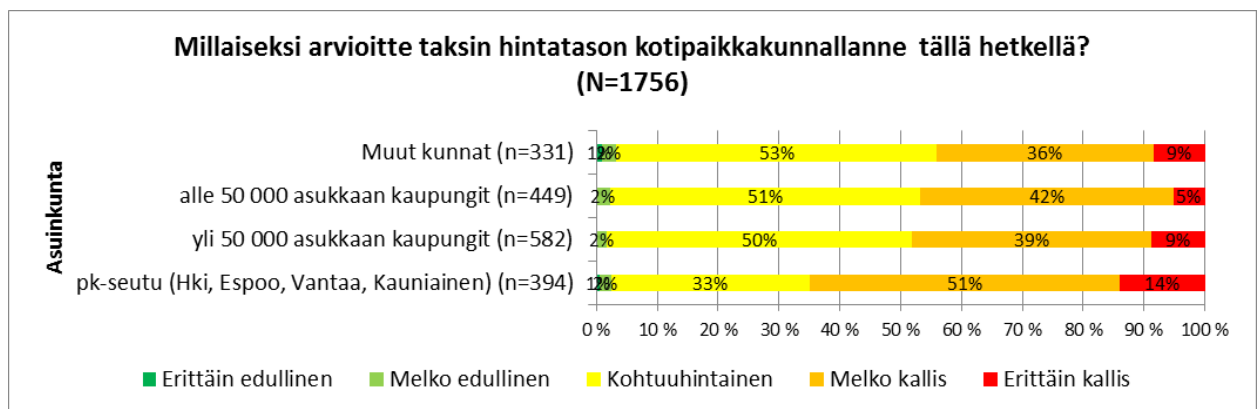
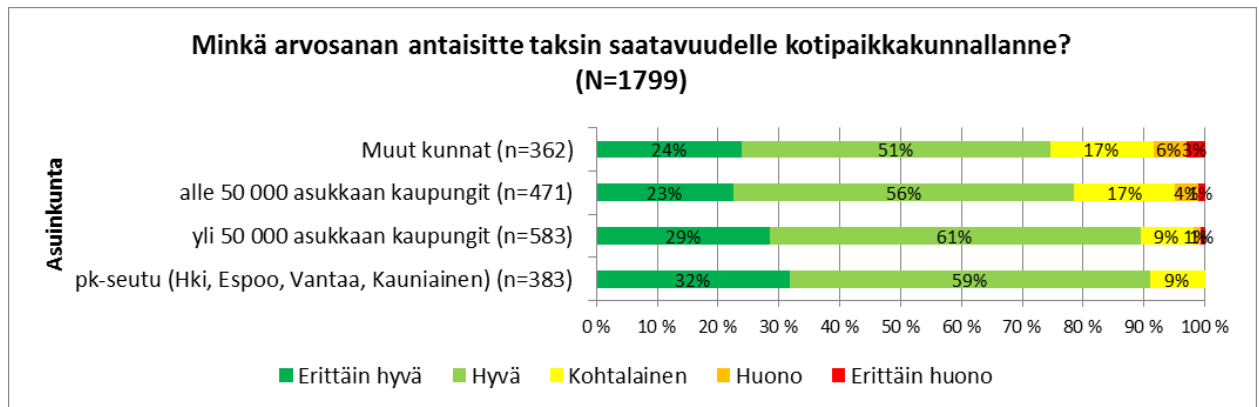
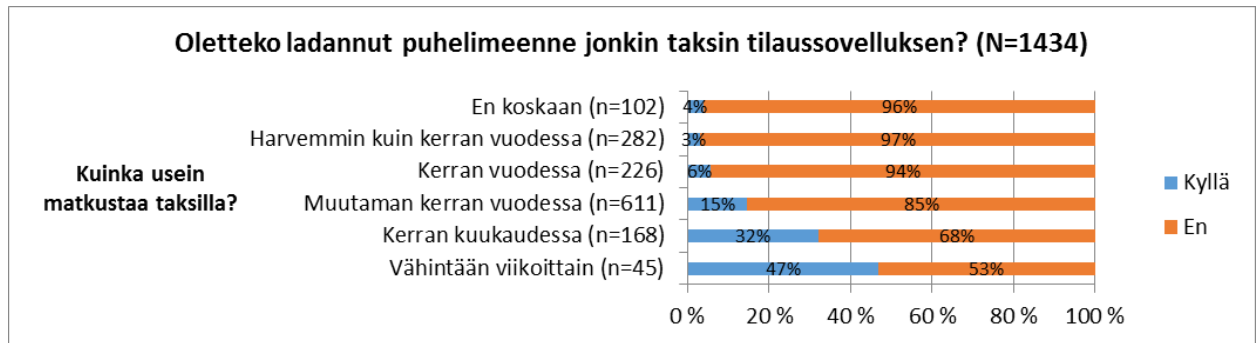




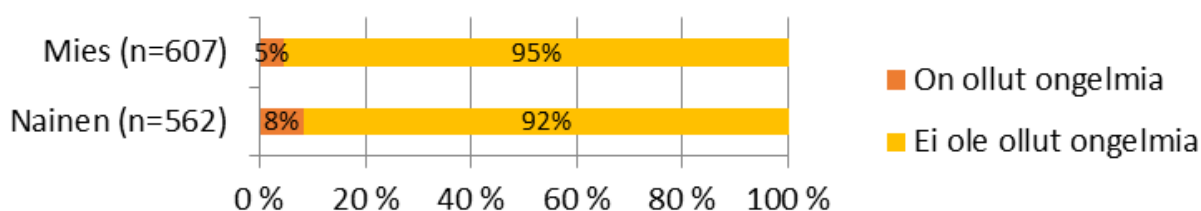




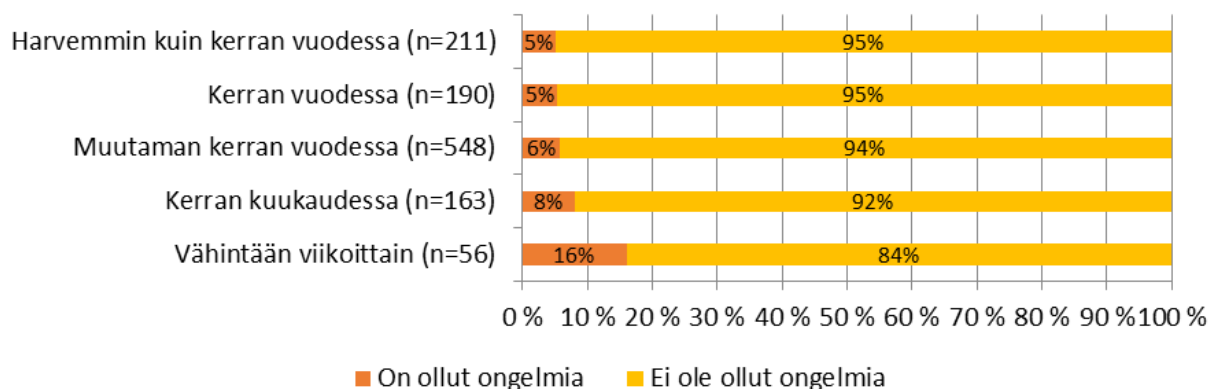




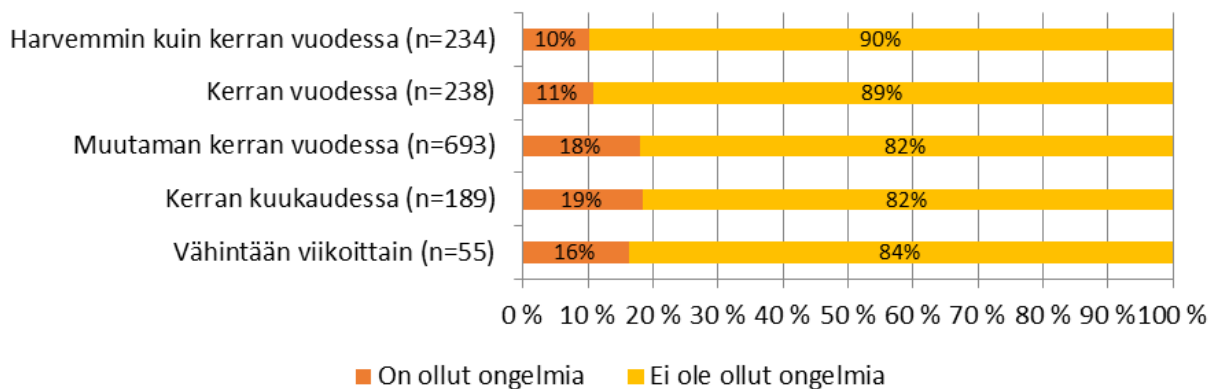
Onko ollut saatavuusongelmia päivällä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



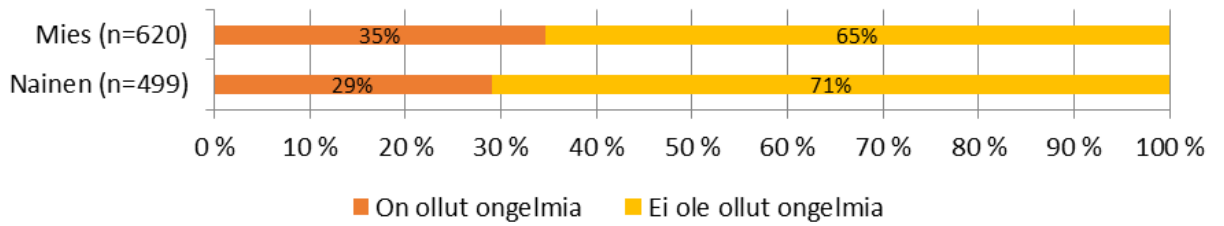
Onko ollut saatavuusongelmia päivällä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



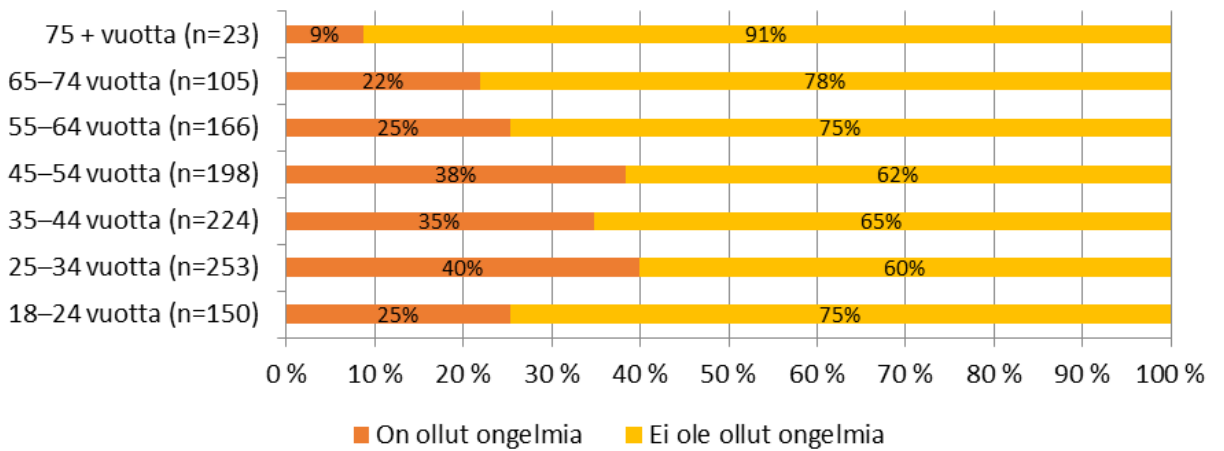
Onko ollut saatavuusongelmia illalla? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



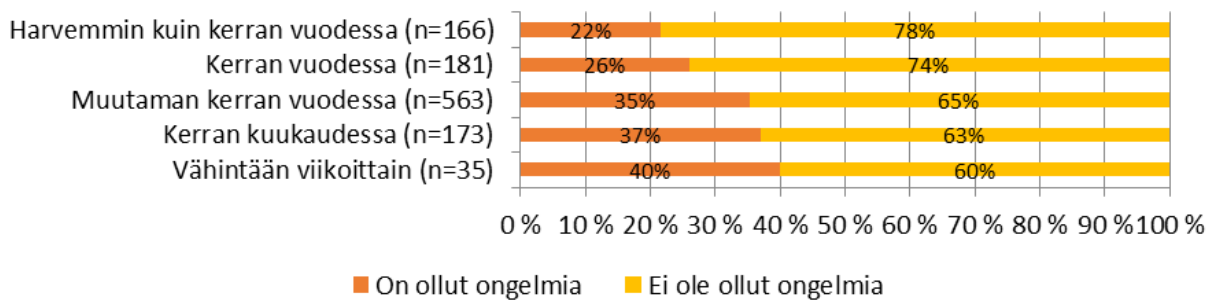
Onko ollut saatavuusongelmia yöllä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



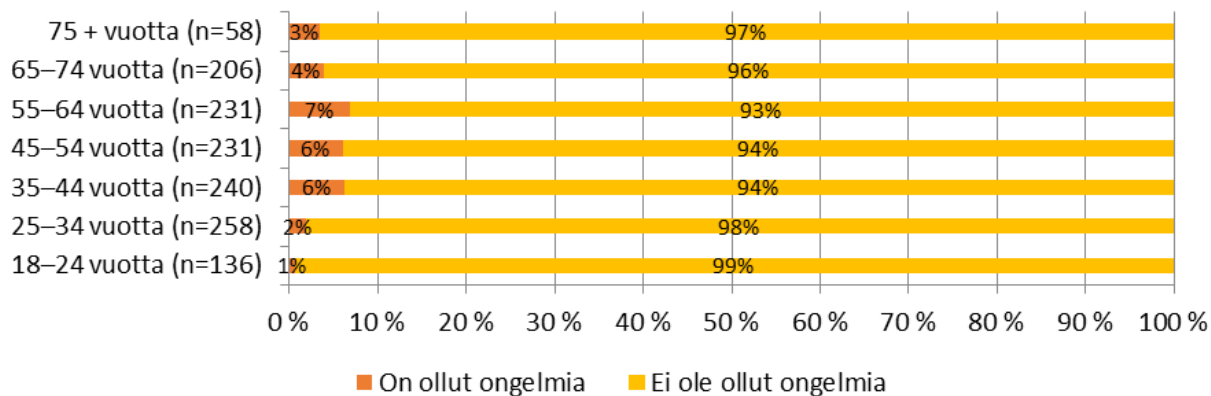
Onko ollut saatavuusongelmia yöllä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



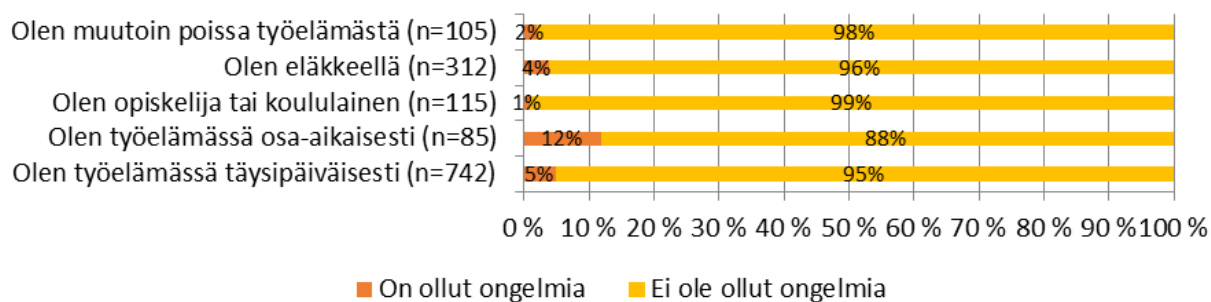
Onko ollut saatavuusongelmia yöllä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



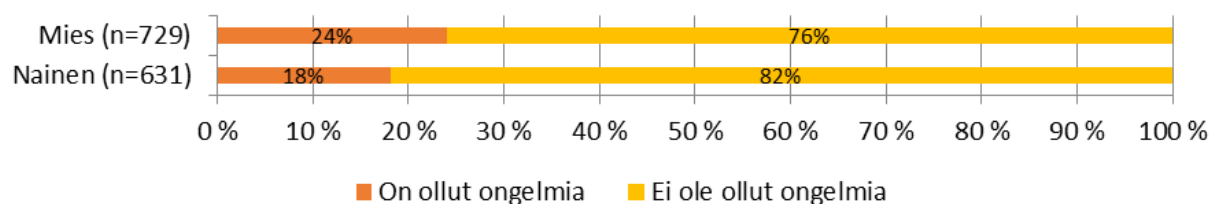
Onko ollut saatavuusongelmia arkisin? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



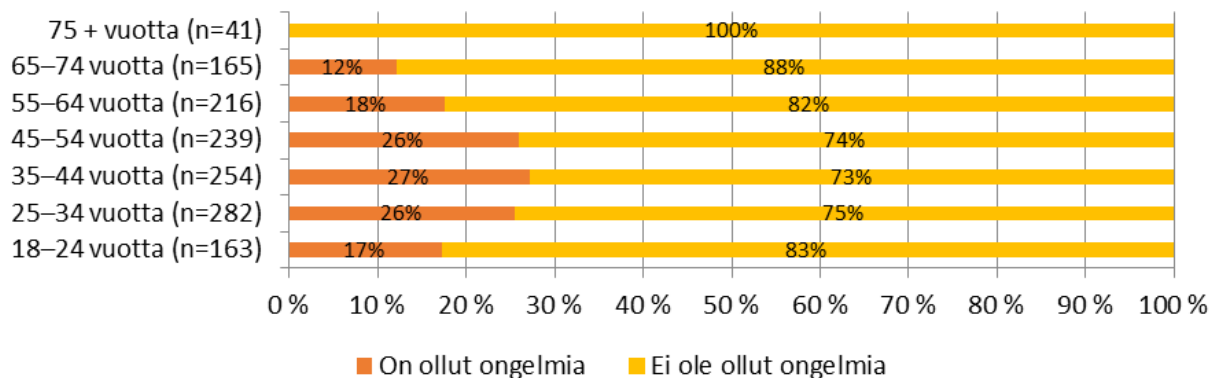
Onko ollut saatavuusongelmia arkisin? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



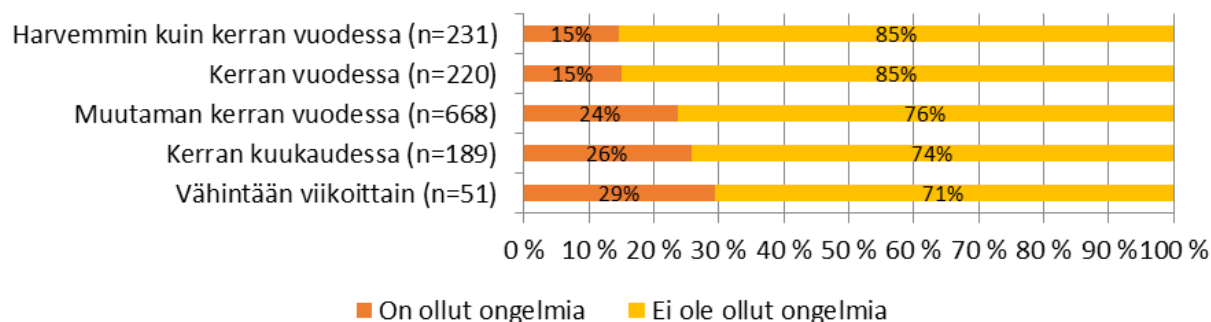
Onko ollut saatavuusongelmia viikonloppuisin? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



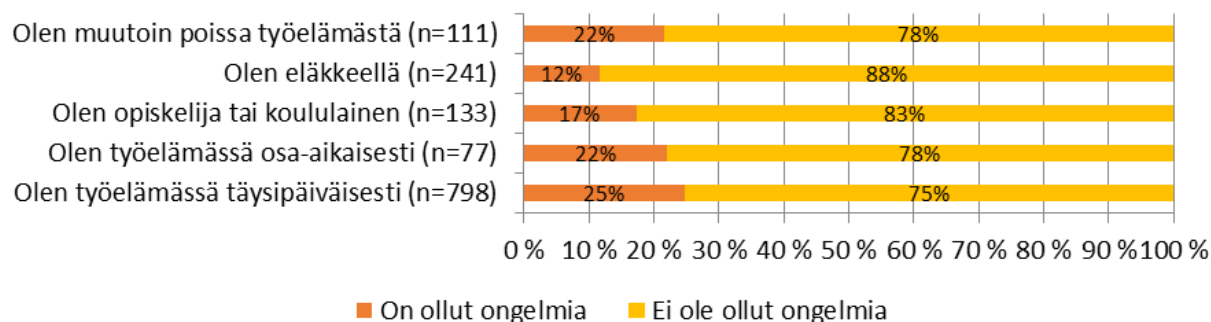
Onko ollut saatavuusongelmia viikonloppuisin? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



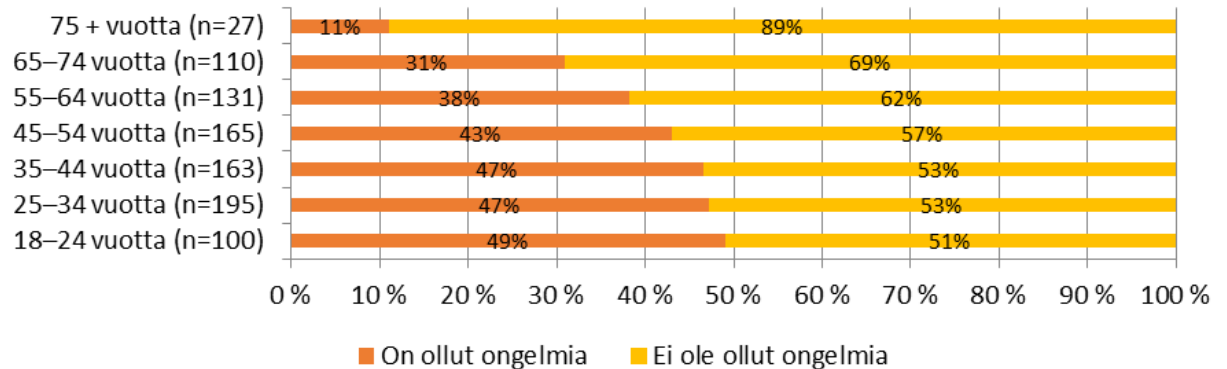
Onko ollut saatavuusongelmia viikonloppuisin? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



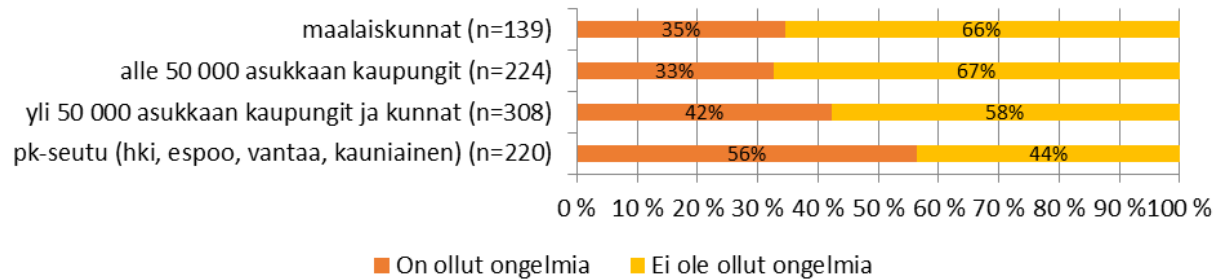
Onko ollut saatavuusongelmia viikonloppuisin? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



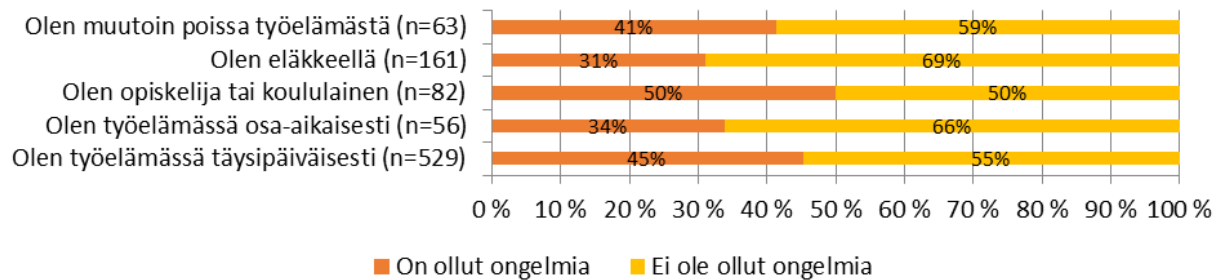
Onko ollut saatavuusongelmia juhlapäivinä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



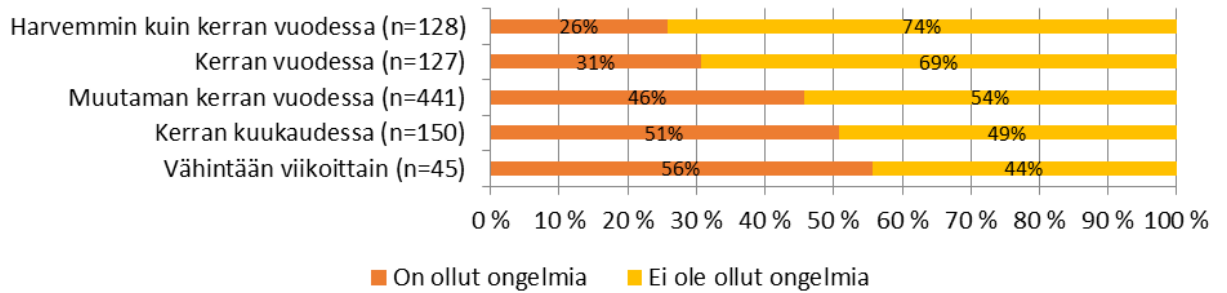
Onko ollut saatavuusongelmia juhlapäivinä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



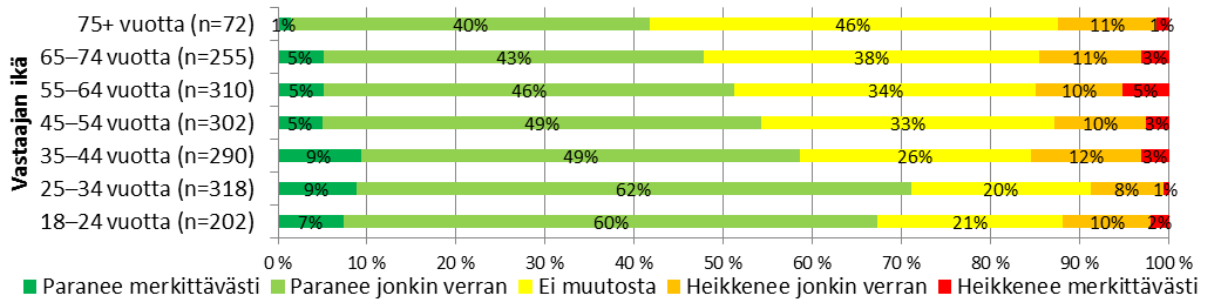
Onko ollut saatavuusongelmia juhlapäivinä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



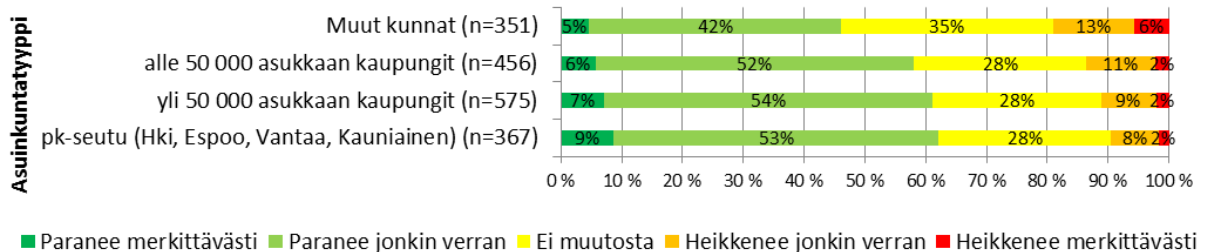
Onko ollut saatavuusongelmia juhlapäivinä? (n=on yrittänyt tilata taksia ko. ajankohtana)



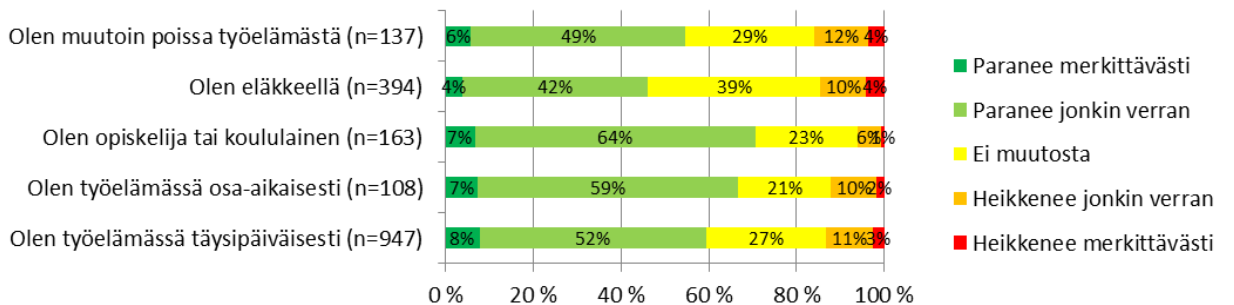
Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan taksin saatavuuteen? (N=1749)



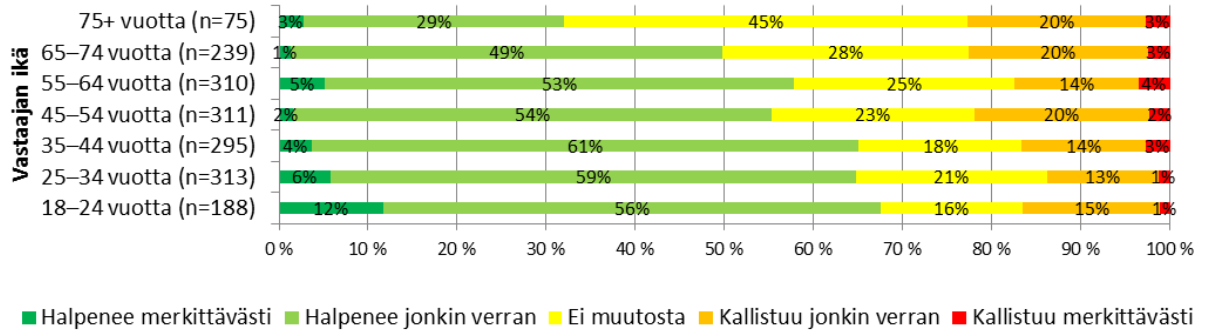
Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan taksin saatavuuteen? (N=1749)



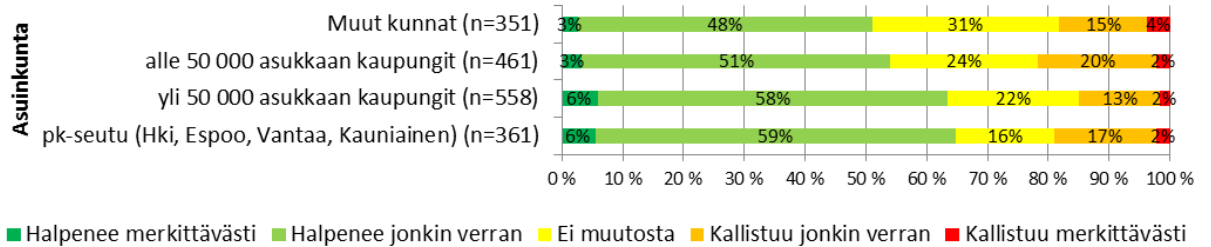
Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan taksin saatavuuteen? (N=1749)



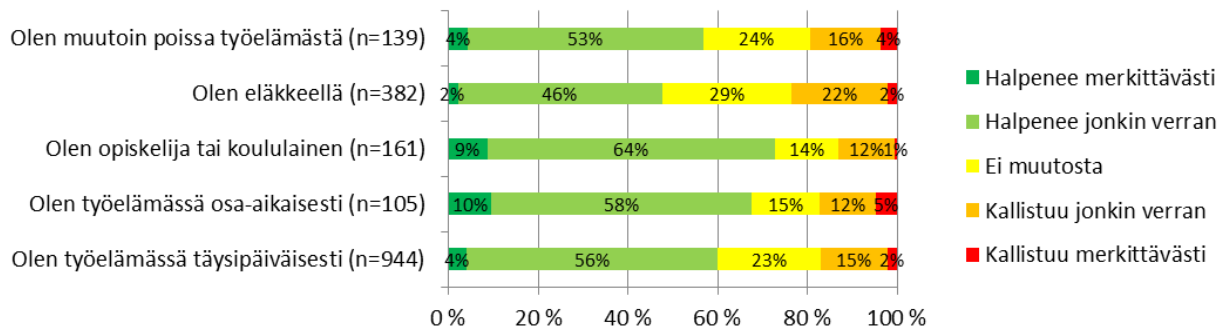
Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan taksiliikenteen hintatasoon? (N=1731)

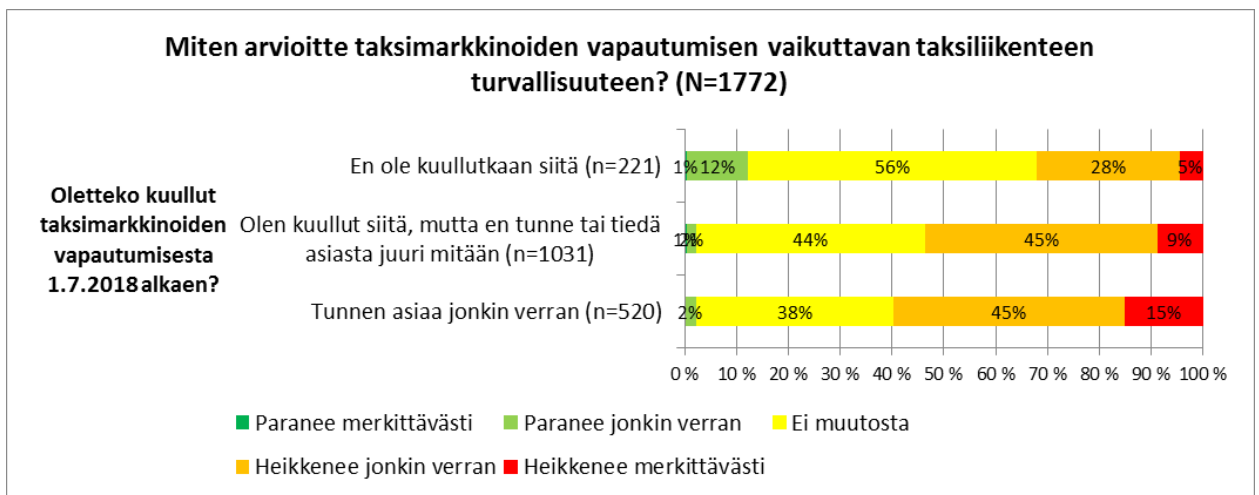
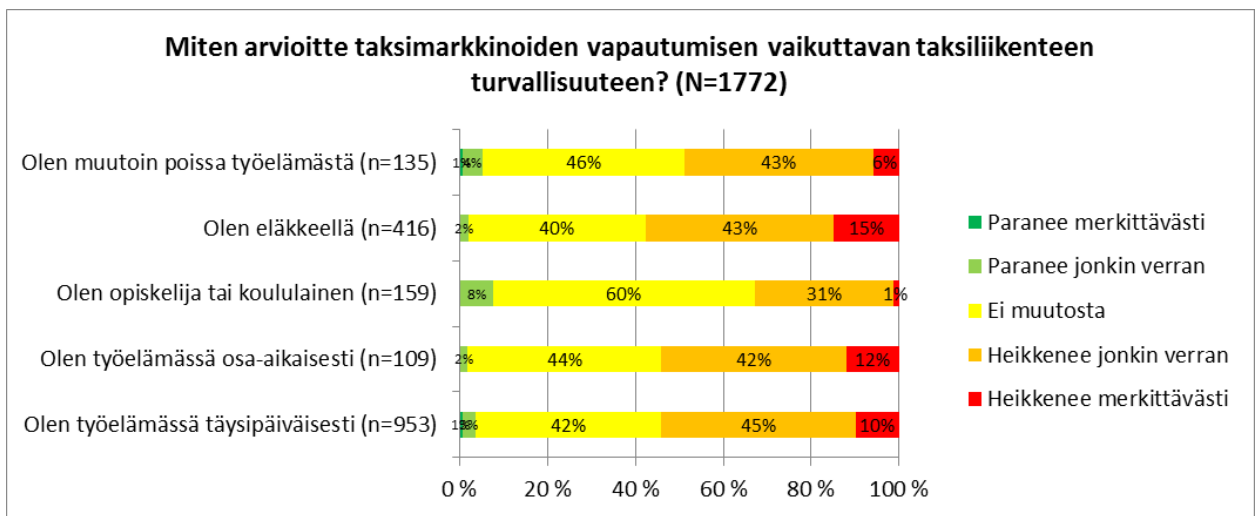
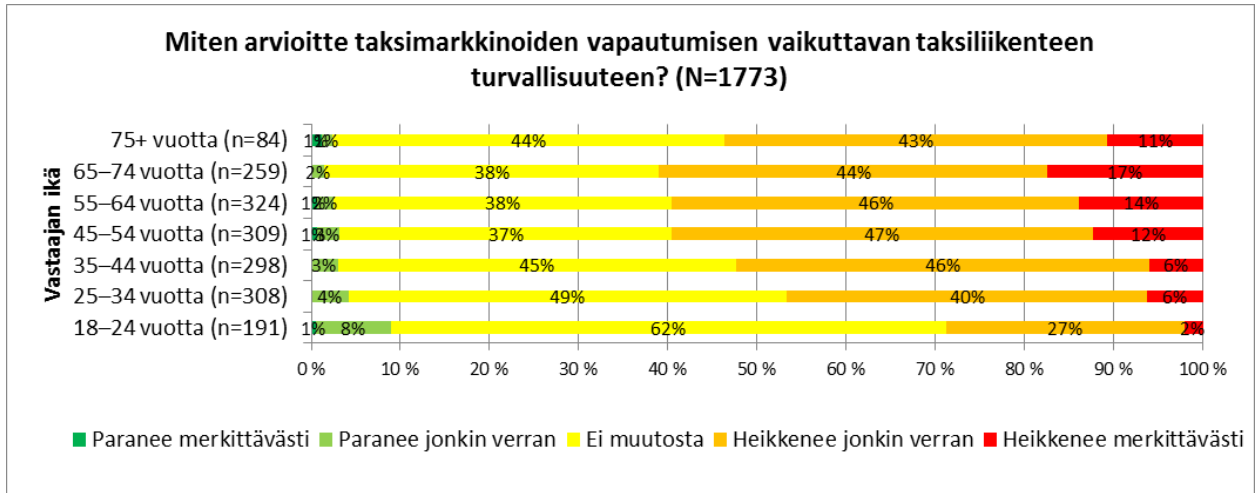


Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan taksiliikenteen hintatasoon? (N=1731)

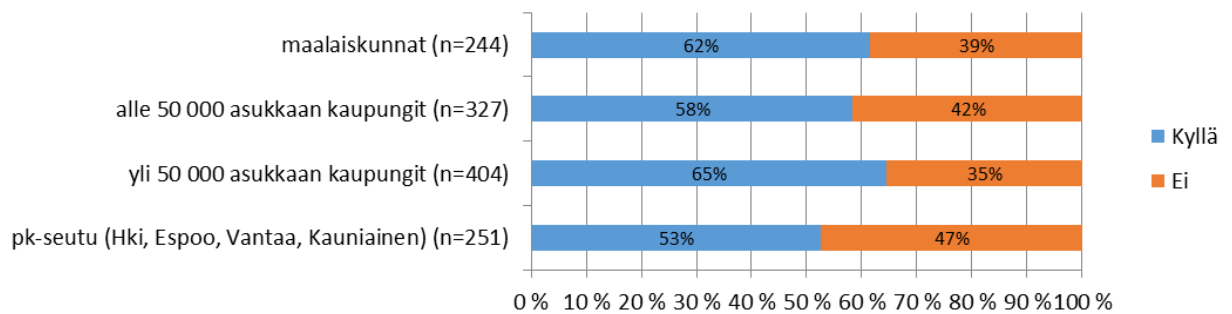


Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan taksiliikenteen hintatasoon? (N=1731)

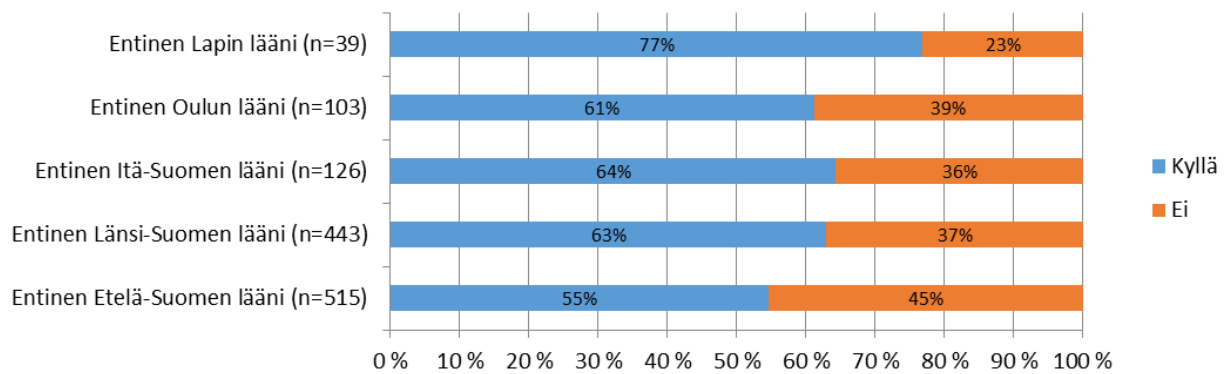




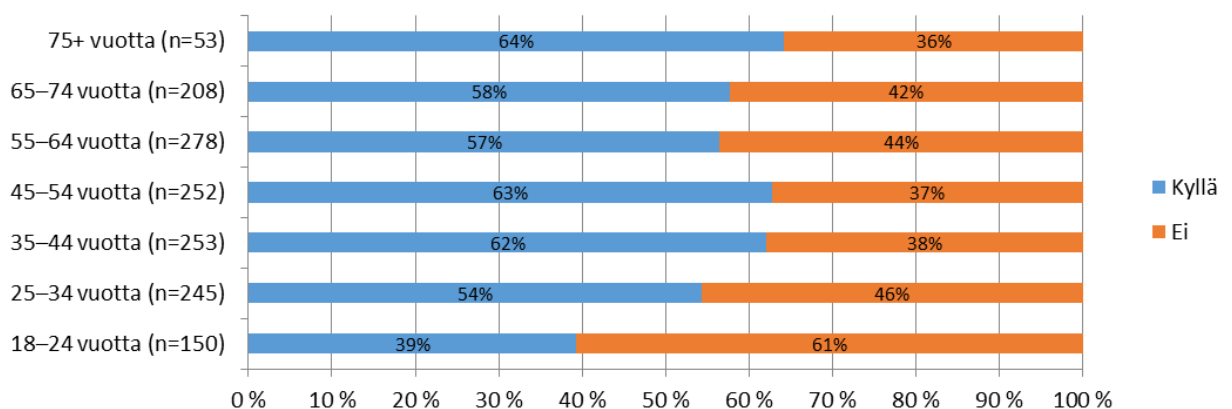
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että lähiseudun yrittäjät, esimerkiksi kauppa tai autokoulu, tarjoavat jatkossa sivutoimenaan myös henkilökuljetuspalvelua? (N=1226)



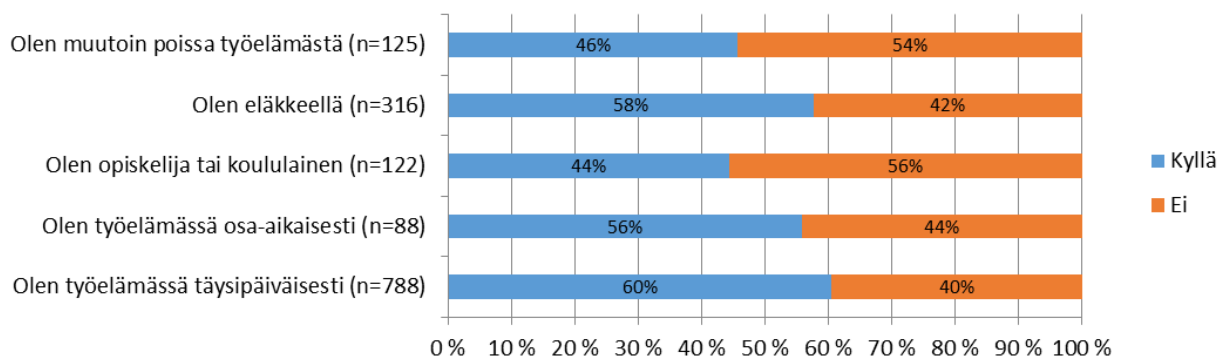
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että lähiseudun yrittäjät, esimerkiksi kauppa tai autokoulu, tarjoavat jatkossa sivutoimenaan myös henkilökuljetuspalvelua? (N=1226)



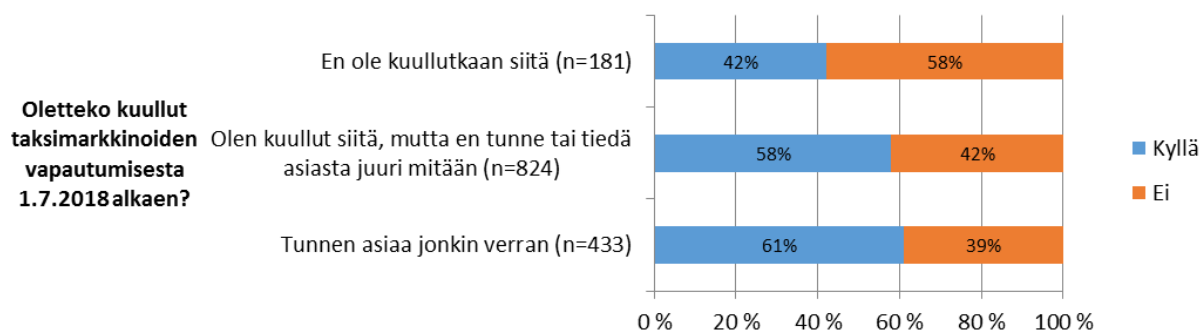
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että jakeluliikkeen, kuten posti, tarjoavat jatkossa yksittäisiä taksimatkoja? (N=1439)



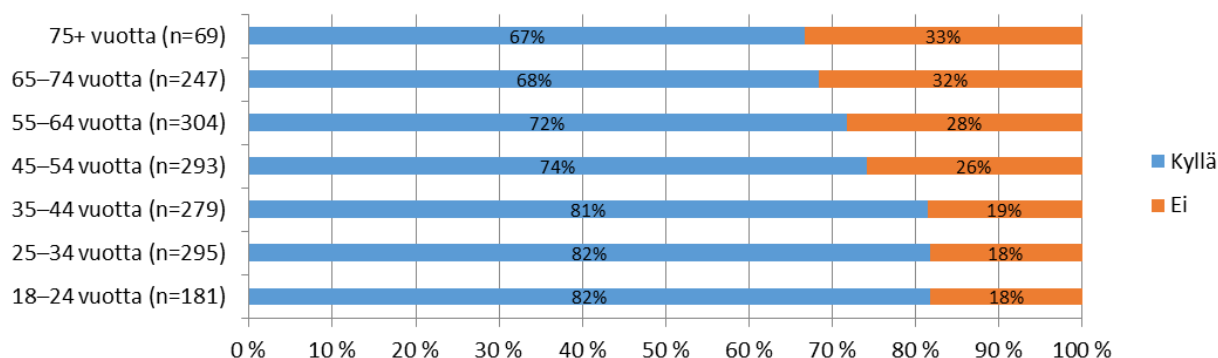
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että jakeluliikkeit, kuten posti, tarjoavat jatkossa yksittäisiä taksimatkoja? (N=1439)



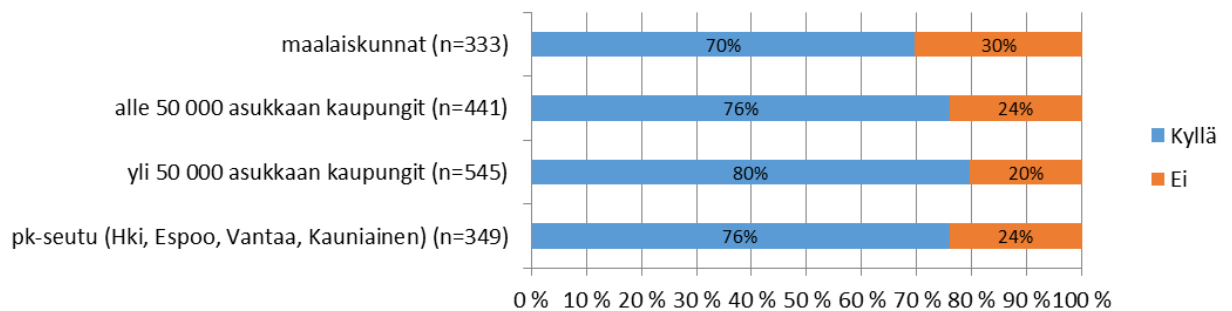
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että jakeluliikkeit, kuten posti, tarjoavat jatkossa yksittäisiä taksimatkoja? (N=1438)



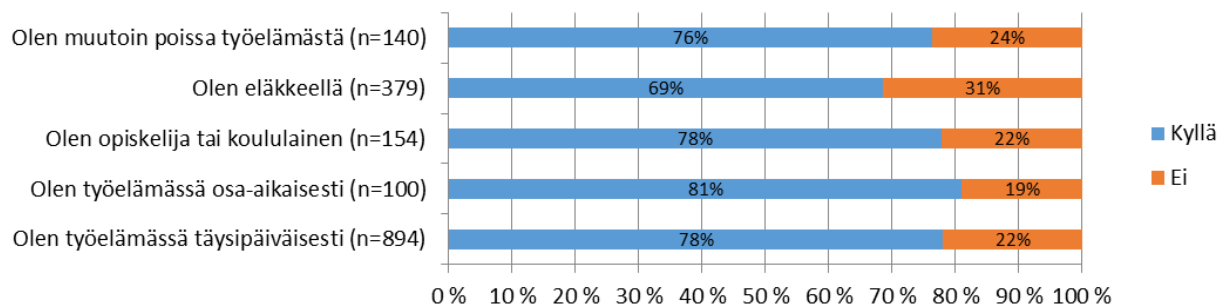
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että yksittäiset ihmiset alkavat tarjota maksullisia henkilökuljetuksia omien matkojensa ohessa (N=1668)



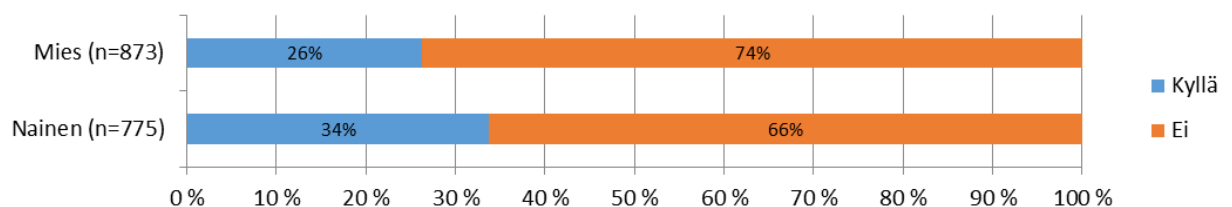
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että yksittäiset ihmiset alkavat tarjota maksullisia henkilökuljetuksia omien matkojensa ohessa (N=1668)



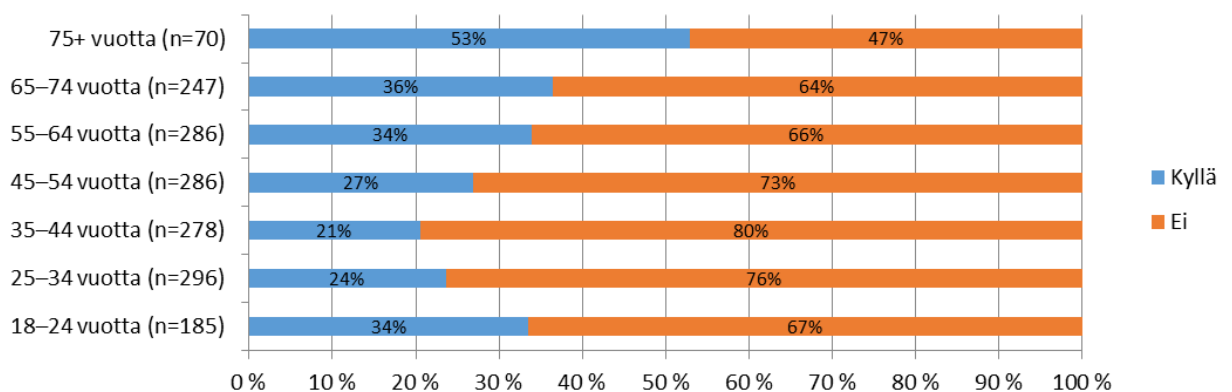
Vaikuttaako taksimarkkinoiden vapautuminen kuljetuspalveluihin niin, että yksittäiset ihmiset alkavat tarjota maksullisia henkilökuljetuksia omien matkojensa ohessa (N=1667)



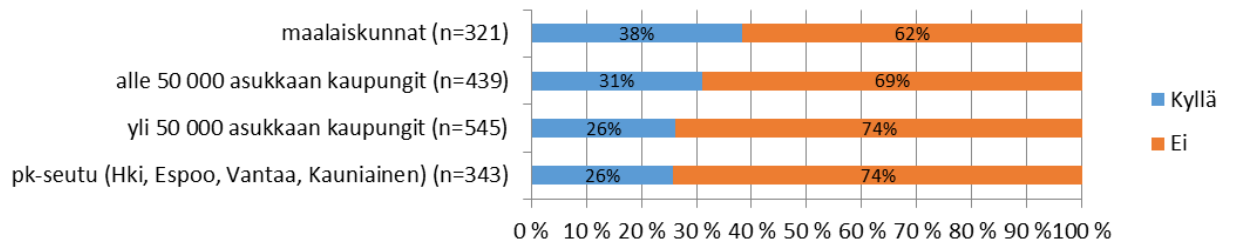
Loppujen lopuksi uusia kuljetuspalveluita ei synny (N=1648)



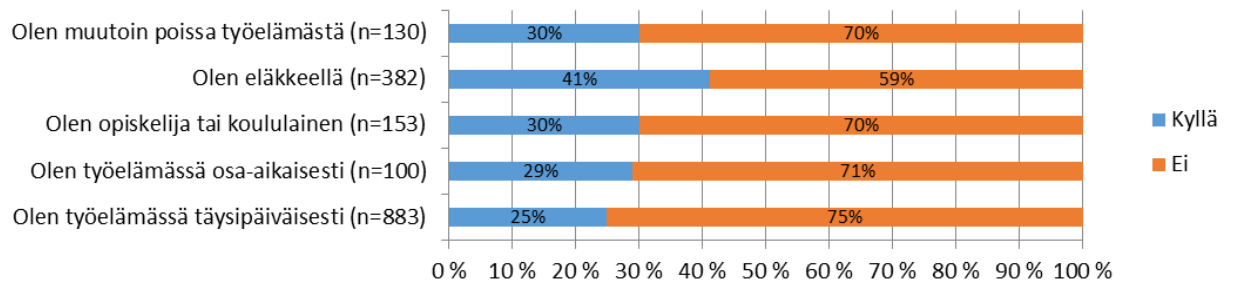
Loppujen lopuksi uusia kuljetuspalveluita ei synny (N=1648)



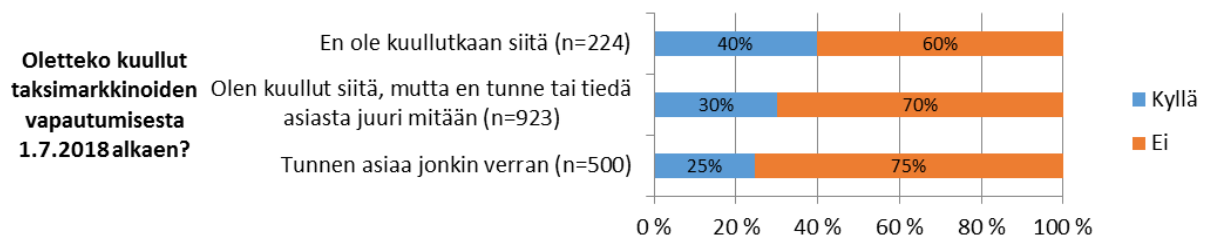
Loppujen lopuksi uusia kuljetuspalveluita ei synny (N=1648)



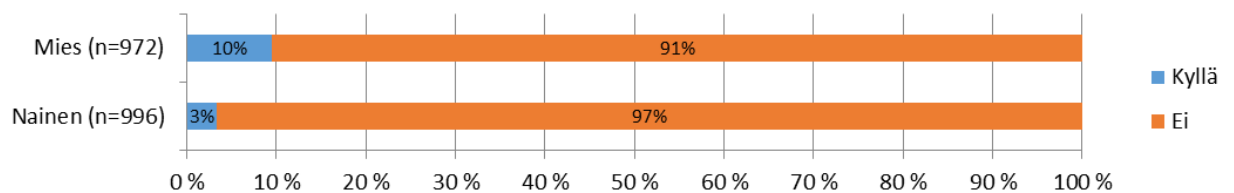
Loppujen lopuksi uusia kuljetuspalveluita ei synny (N=1648)

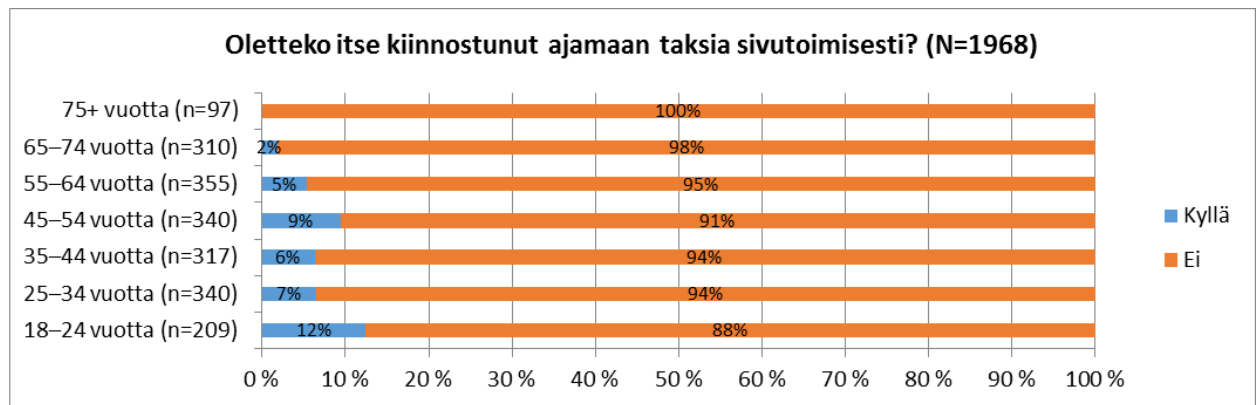


Loppujen lopuksi uusia kuljetuspalveluita ei synny (N=1647)

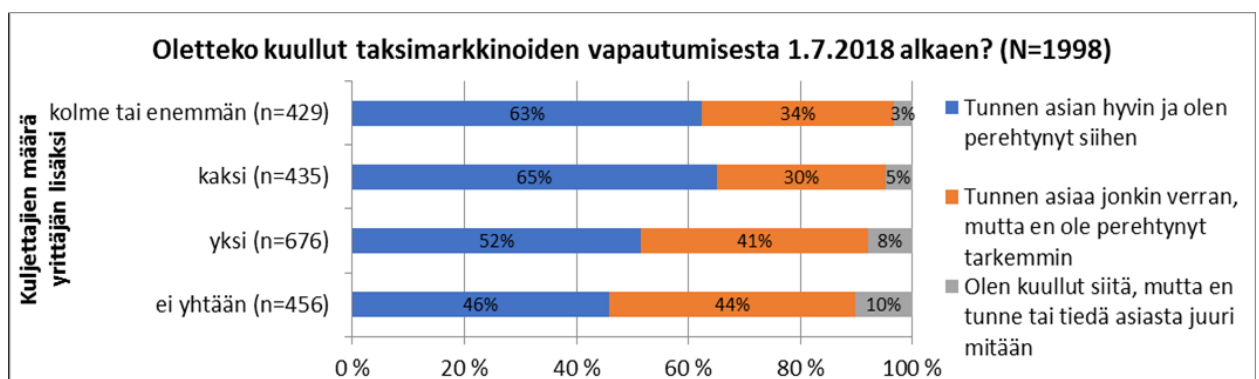
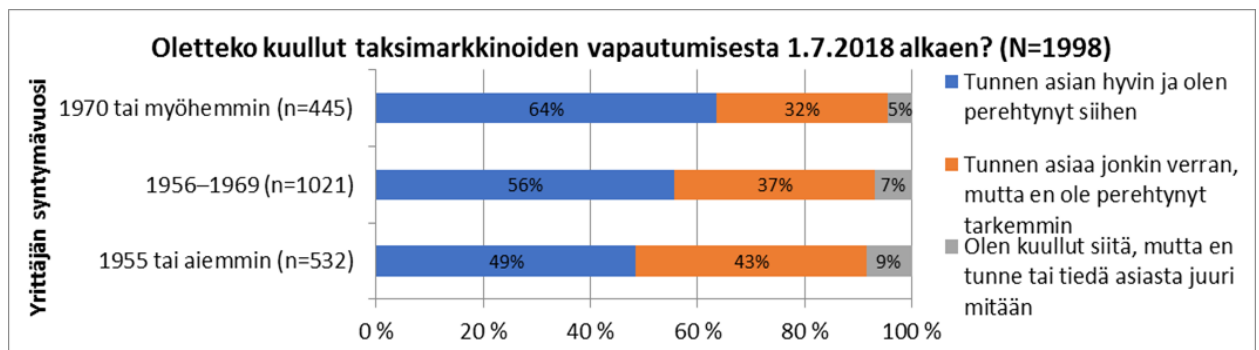
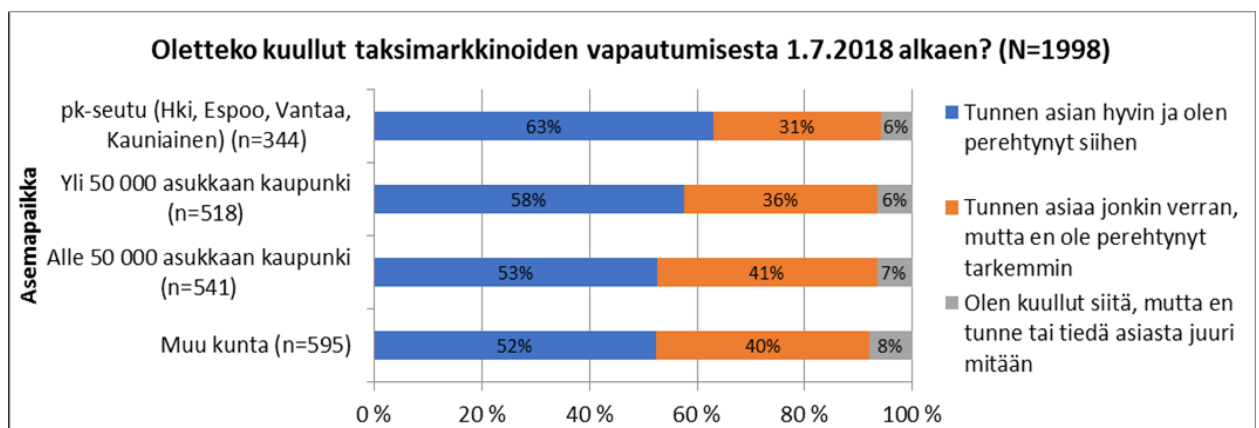


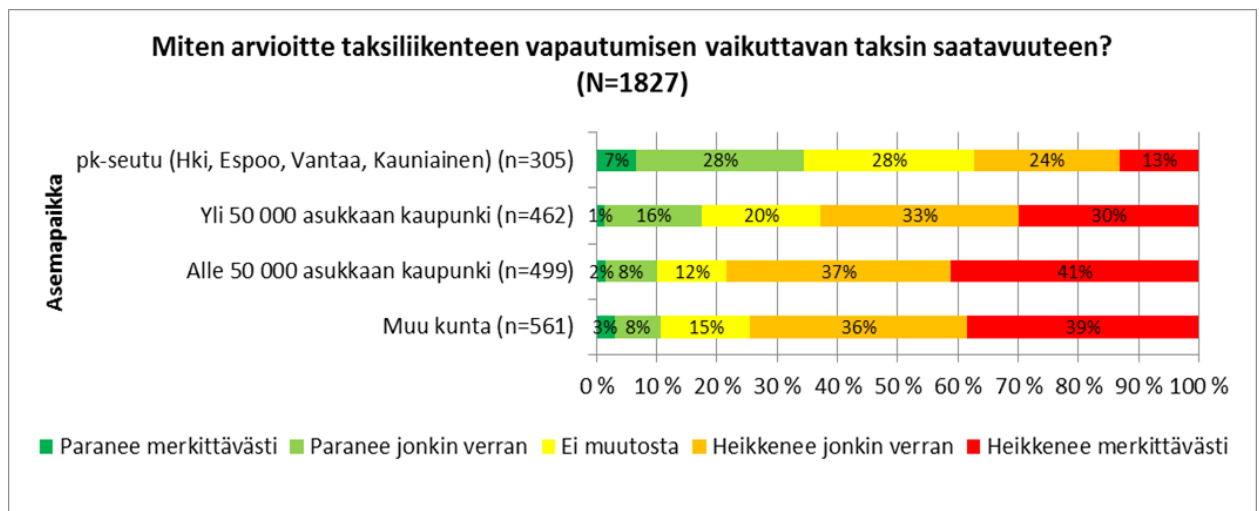
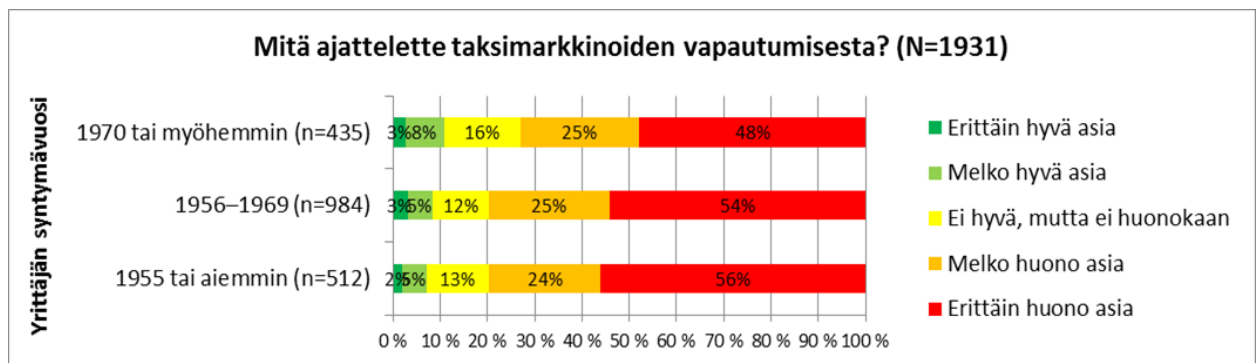
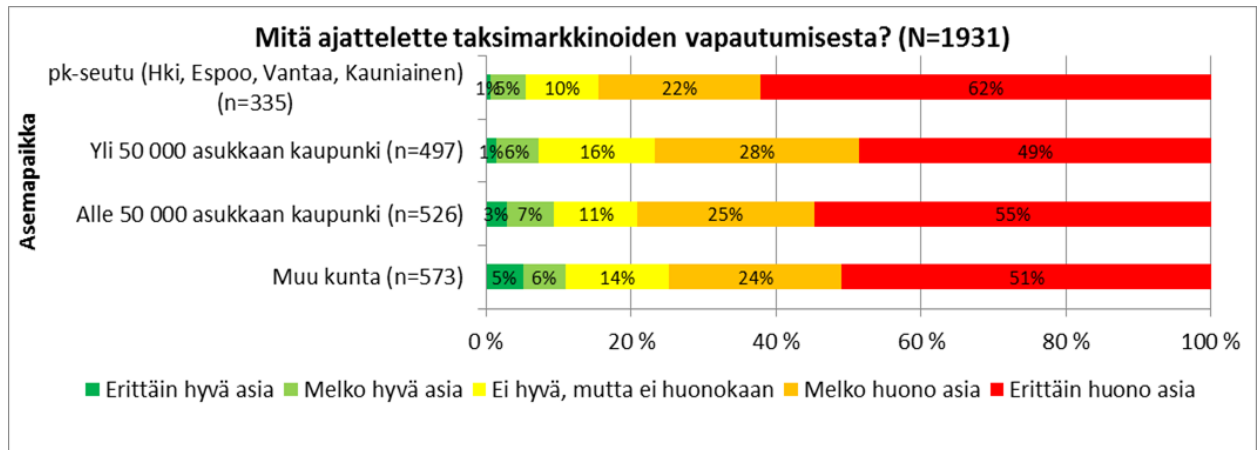
Oletteko itse kiinnostunut ajamaan taksia sivutoimisesti? (N=1968)

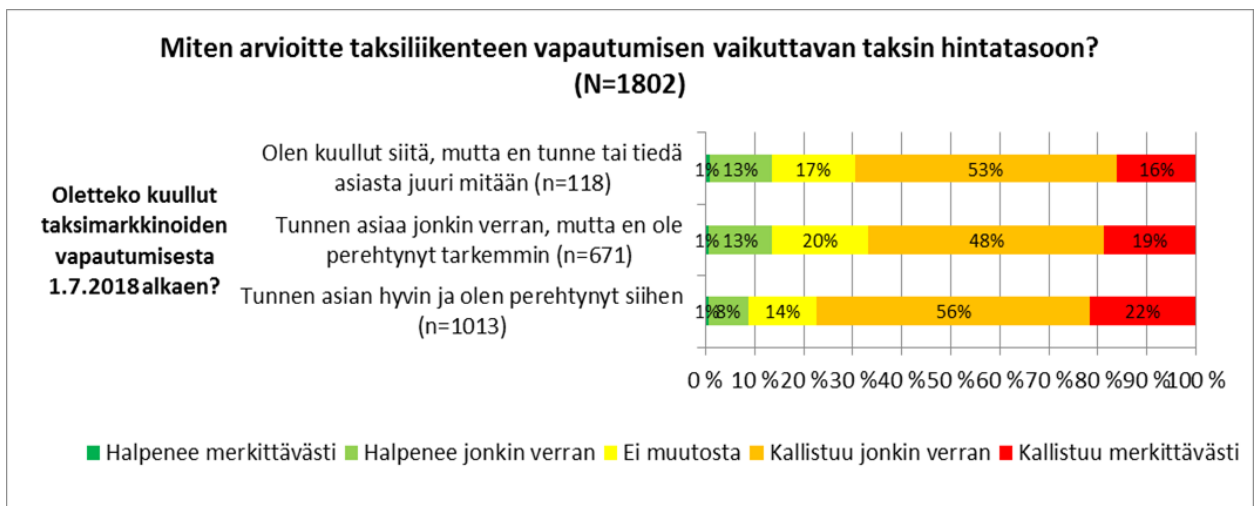
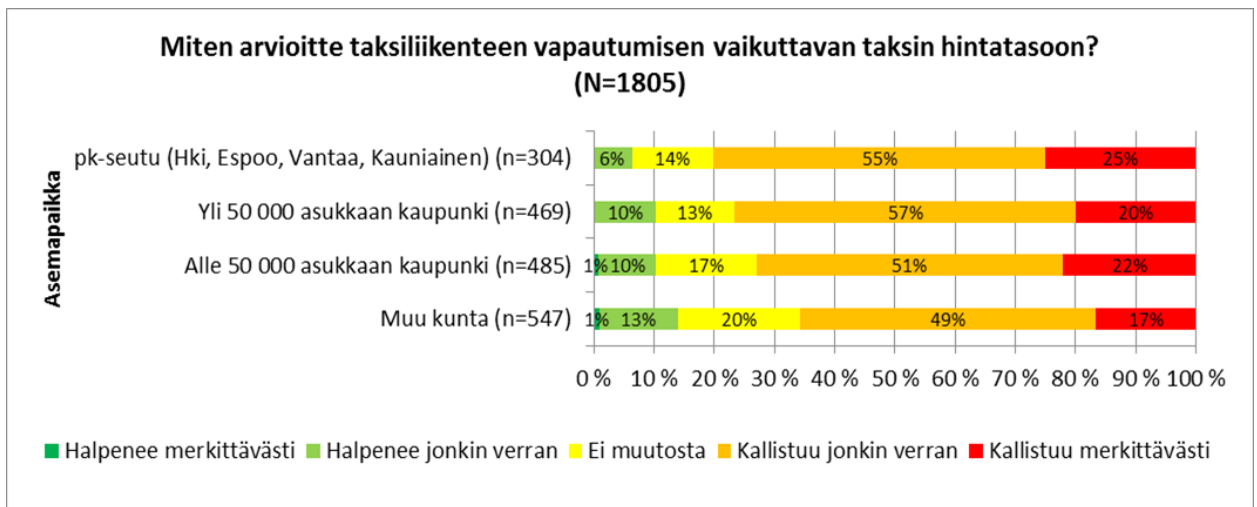
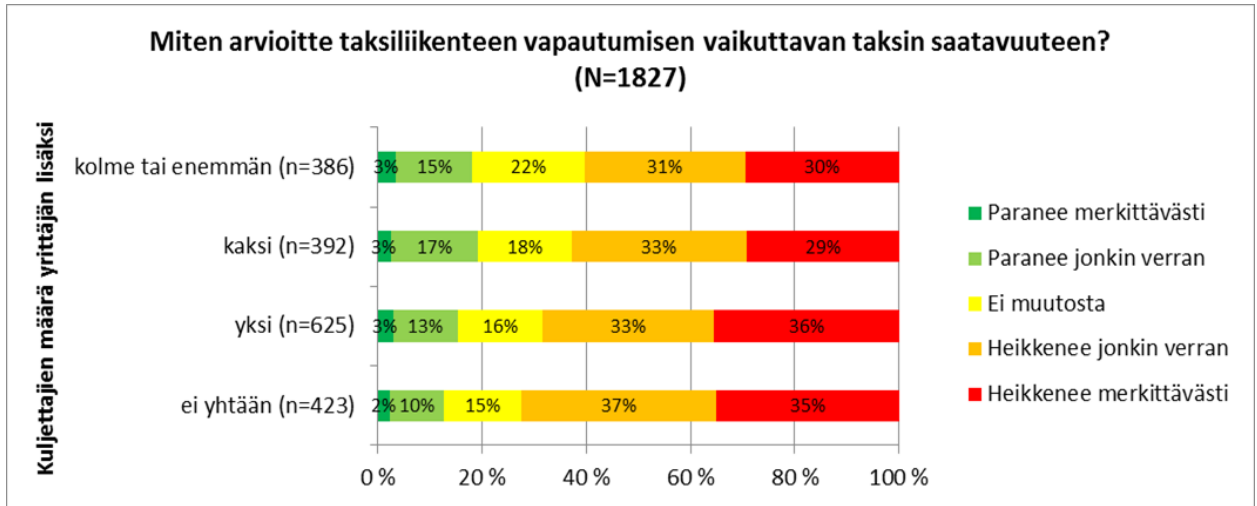


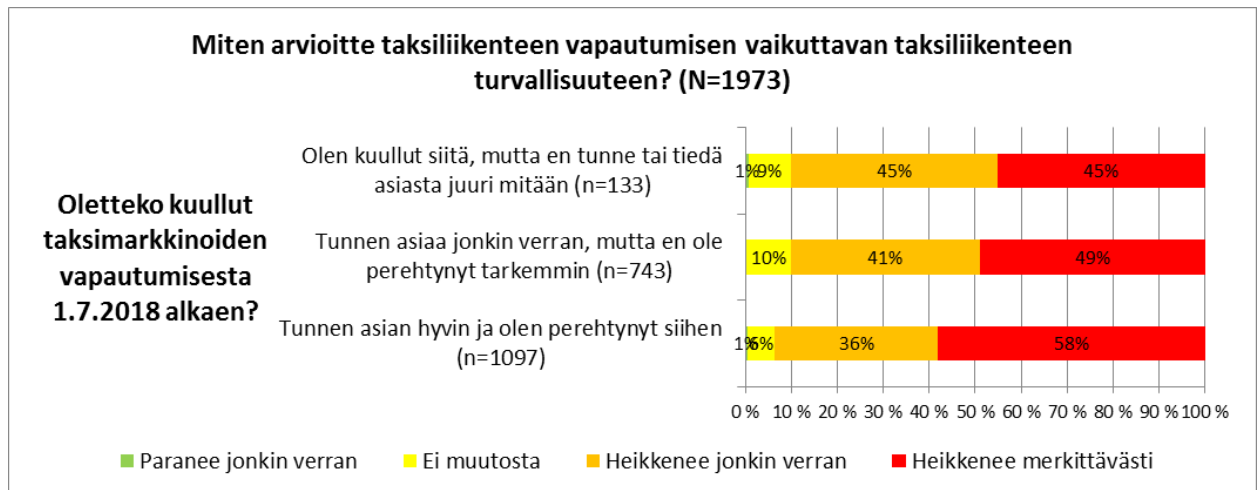
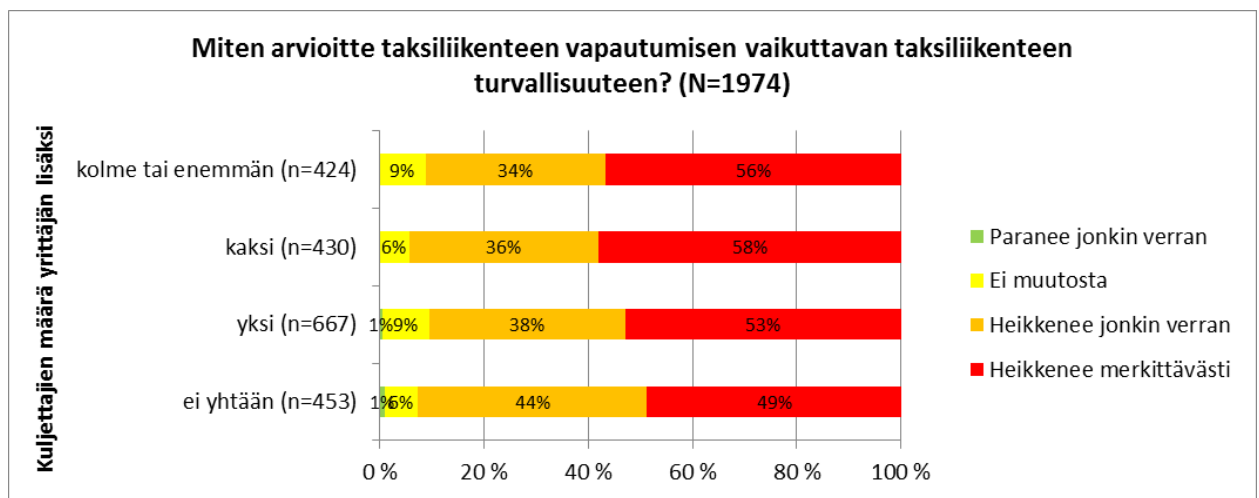
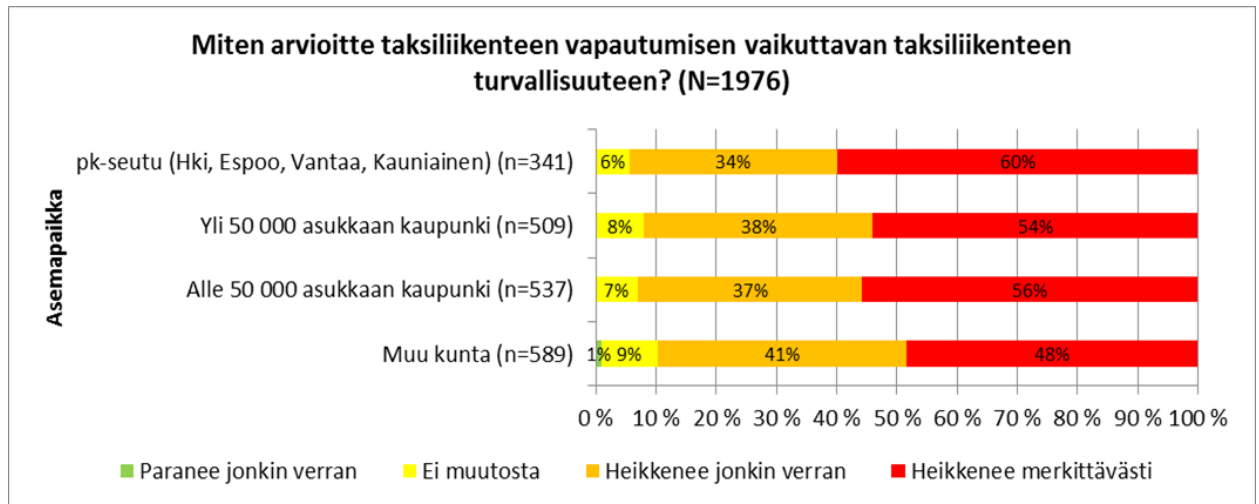


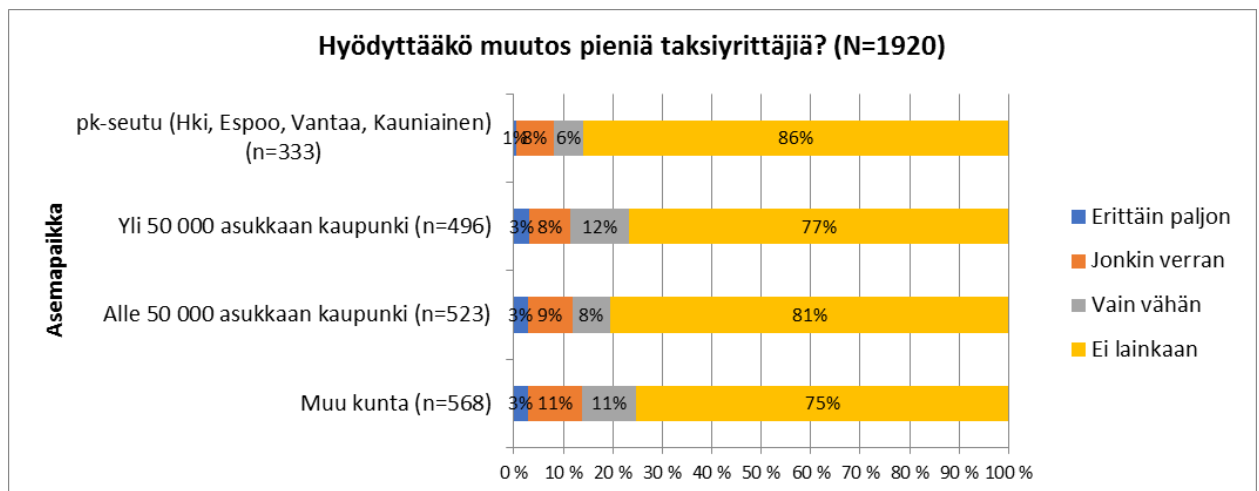
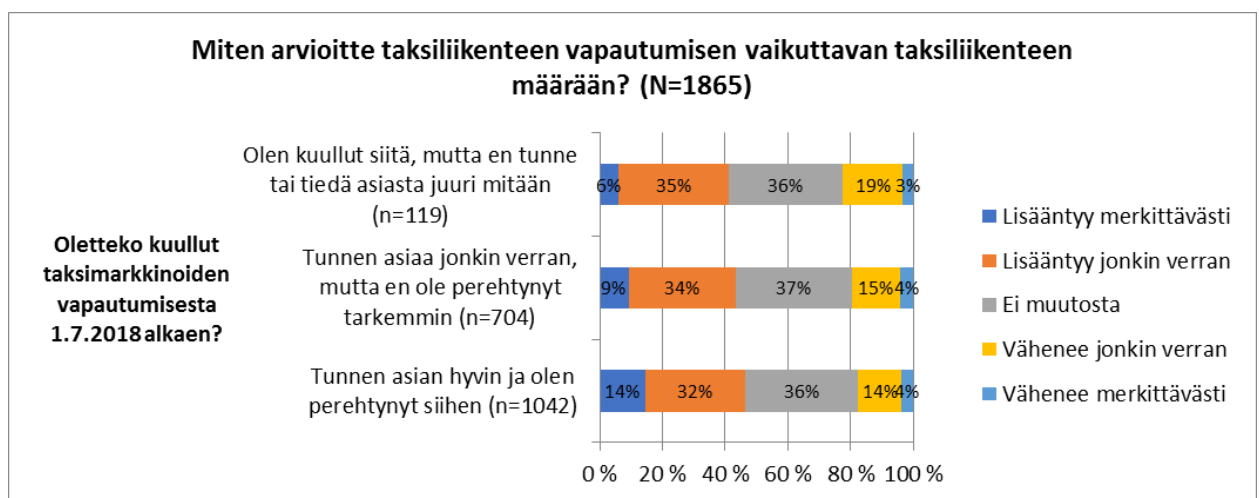
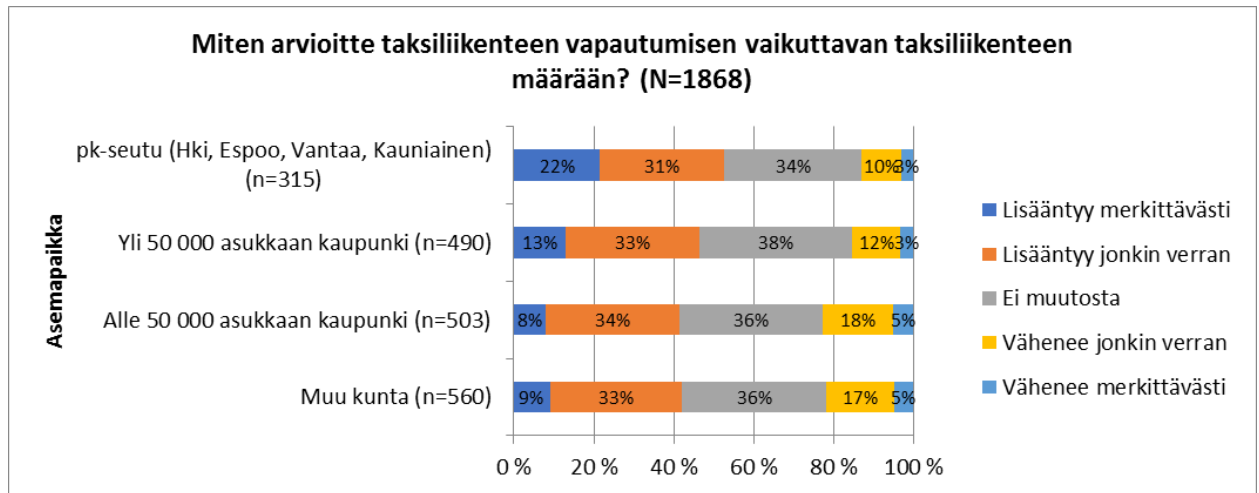
Taksiyrittäjät:

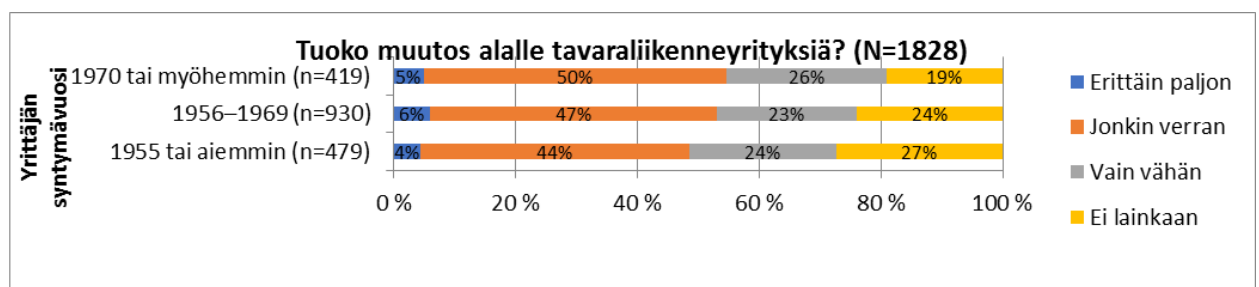
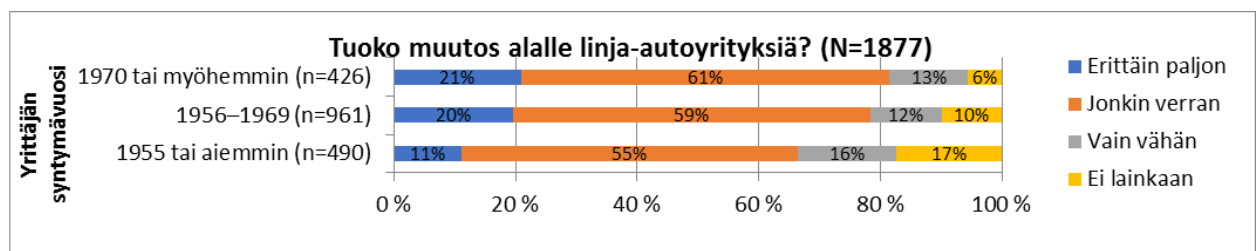
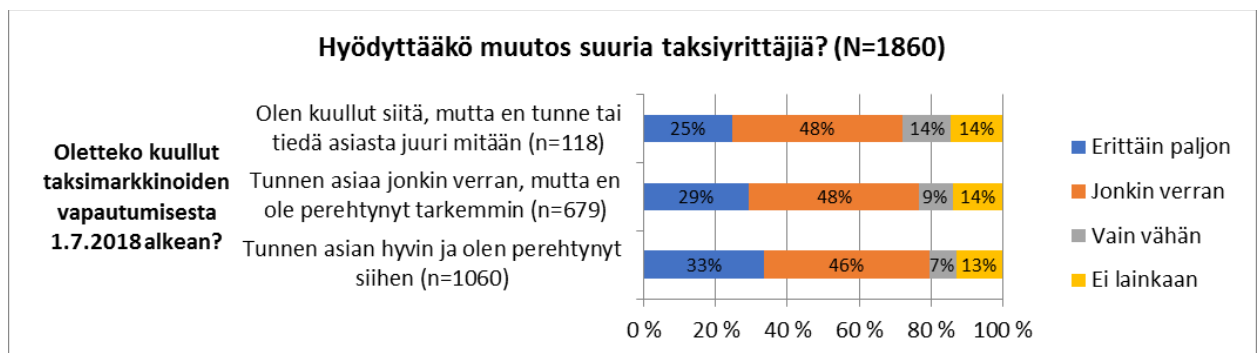
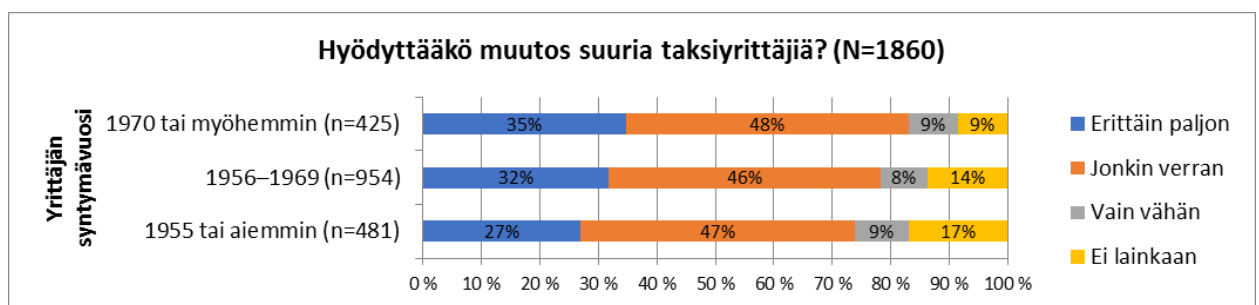
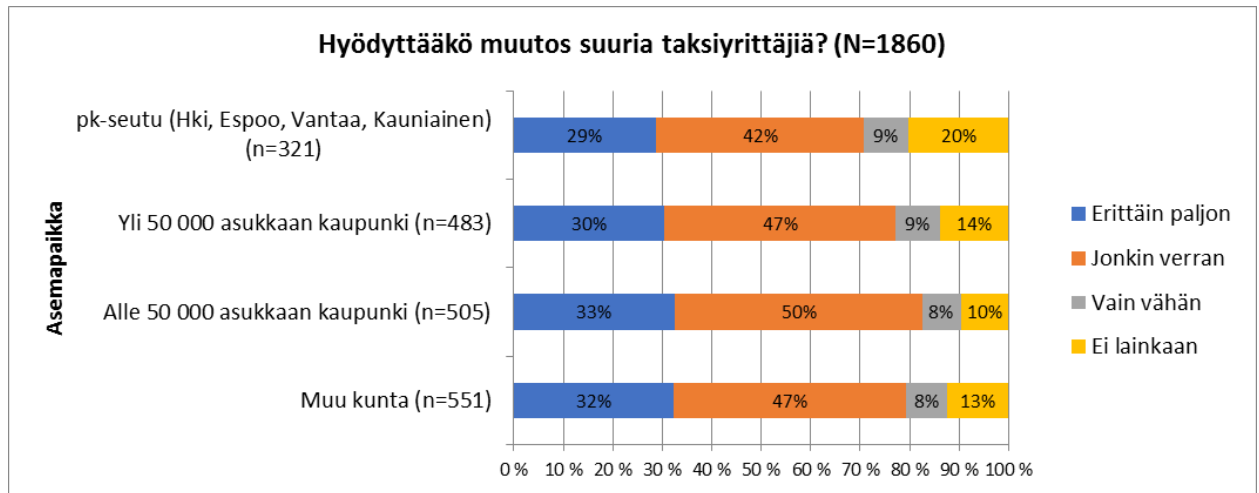




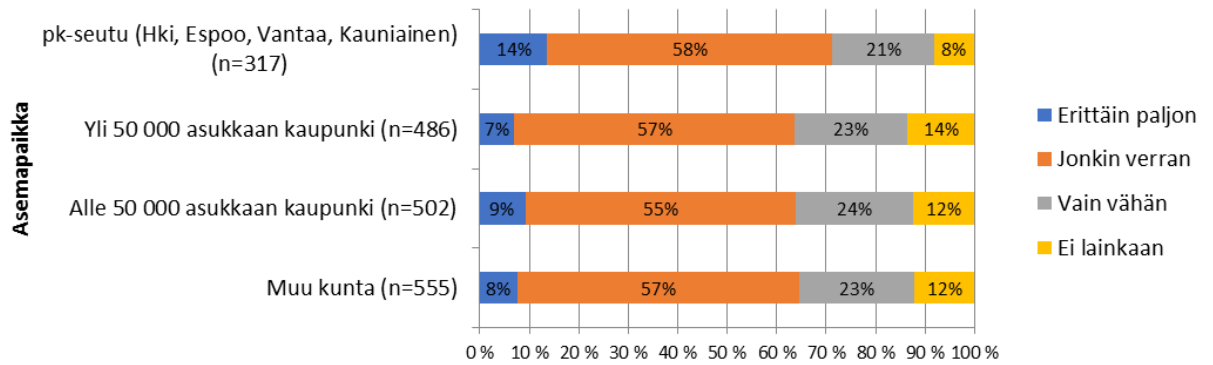




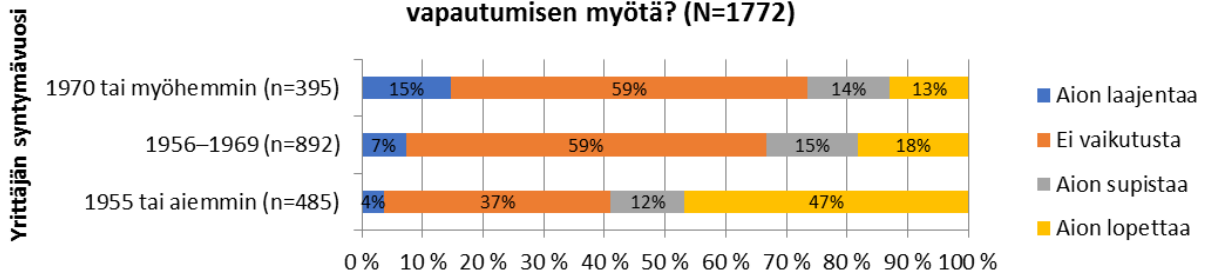




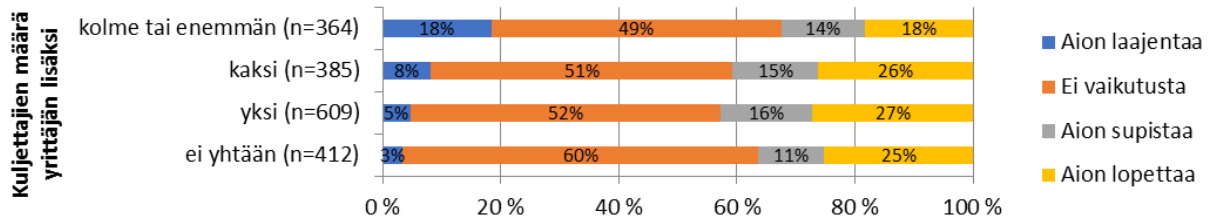
Tuoko muutos alalle muita kuljetuspalveluja sivutoimena tarjoavia, esimerkiksi jakeluliikkeitä? (N=1860)



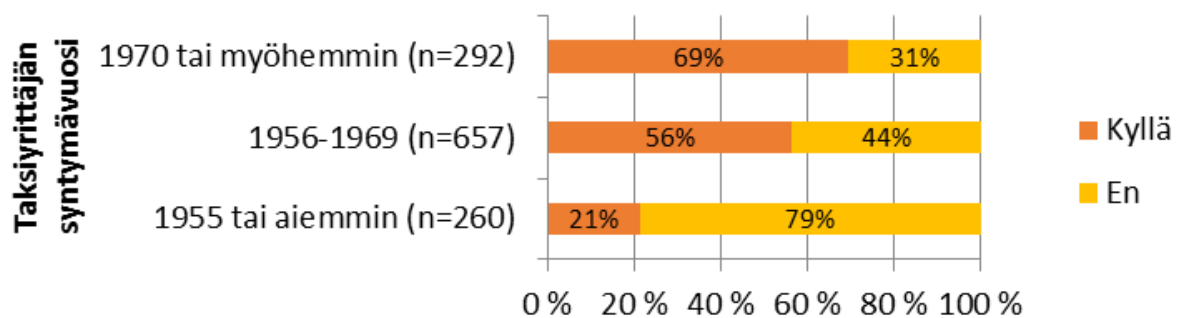
Onko teillä tarkoitus laajentaa tai supistaa taksiliiketoimintaa markkinoiden vapautumisen myötä? (N=1772)



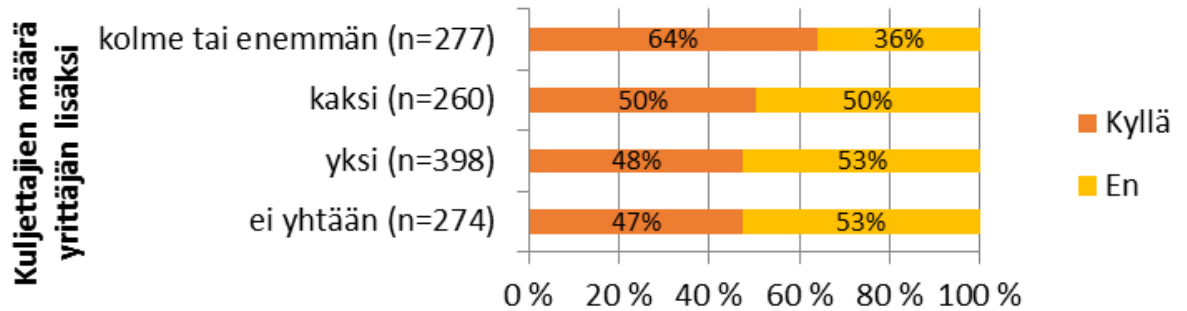
Onko teillä tarkoitus laajentaa tai supistaa taksiliiketoimintaa markkinoiden vapautumisen myötä? (N=1770)



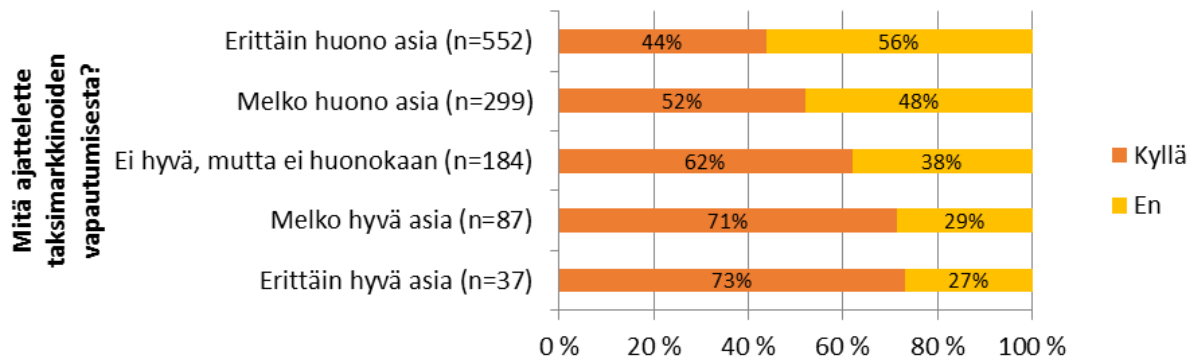
Näettekö olevanne taksiryrittäjänä vielä viiden vuoden kuluttua? (N=1209)



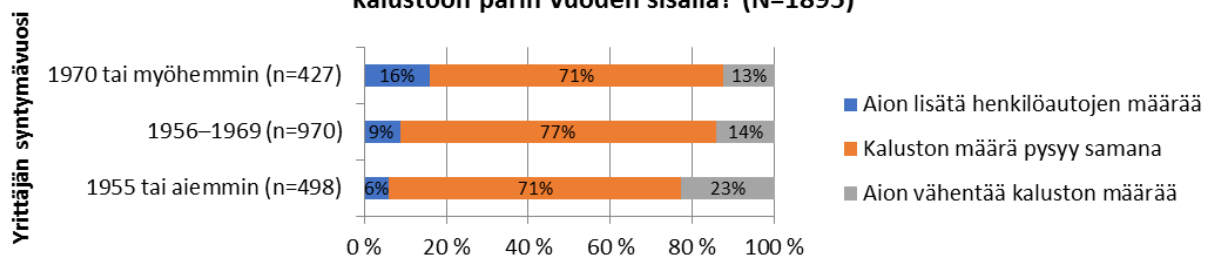
Näettekö olevanne taksiyrittäjänä vielä viiden vuoden kuluttua? (N=1209)



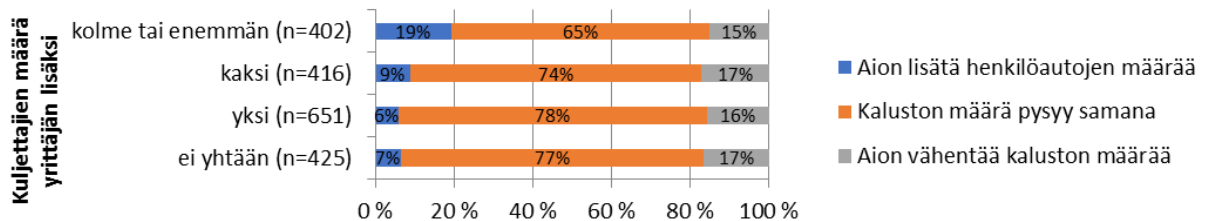
Näettekö olevanne taksiyrittäjänä vielä viiden vuoden kuluttua? (N=1209)



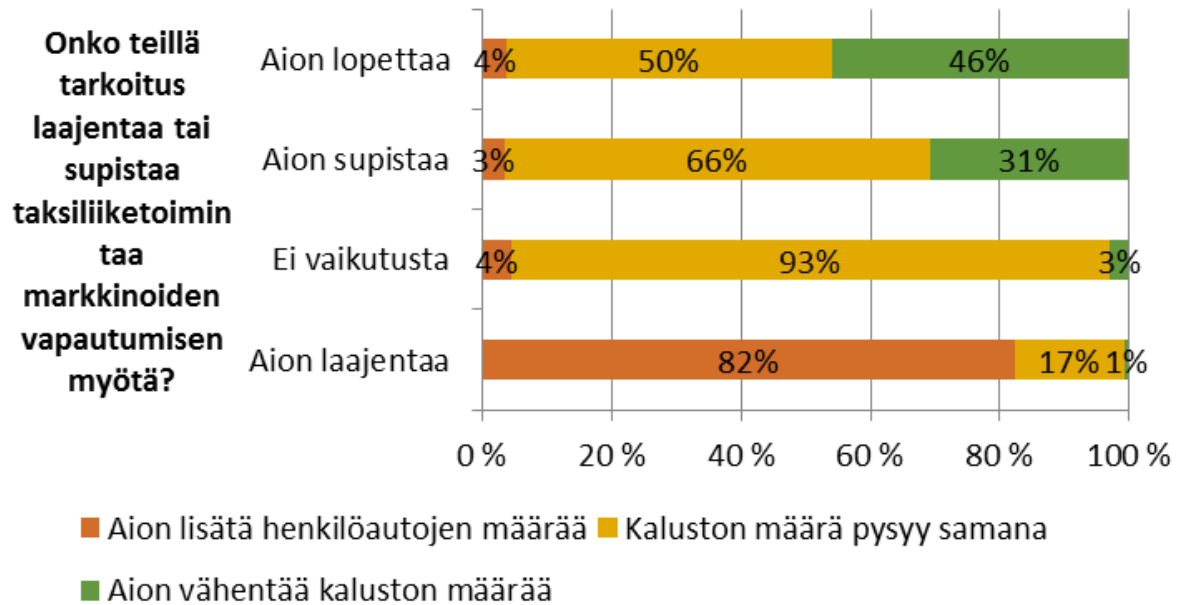
Millaisia vaikutuksia arvelette markkinoiden vapautumisella olevan yrityksenne kalustoon parin vuoden sisällä? (N=1895)



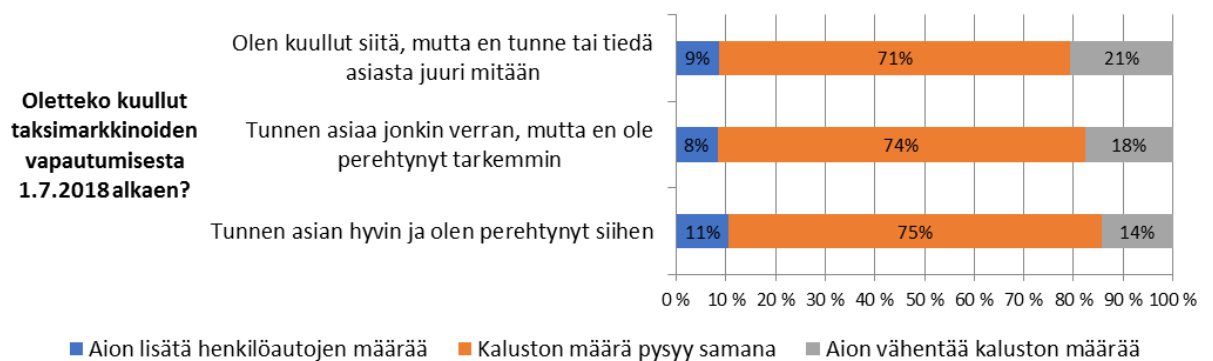
Millaisia vaikutuksia arvelette markkinoiden vapautumisella olevan yrityksenne kalustoon parin vuoden sisällä? (N=1894)



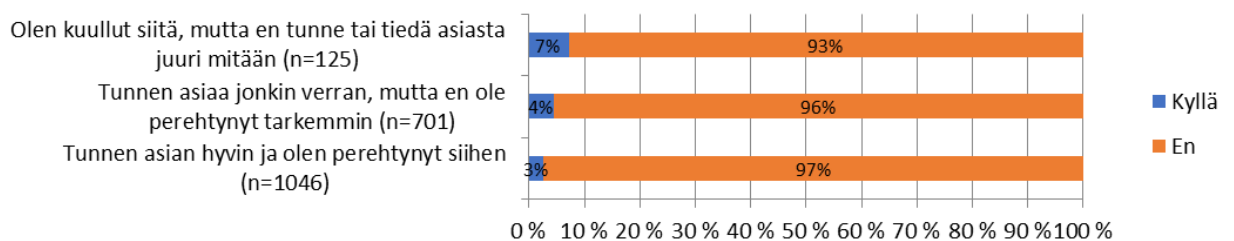
Kaluston määrä tulevien parin vuoden sisällä? (N=1702)



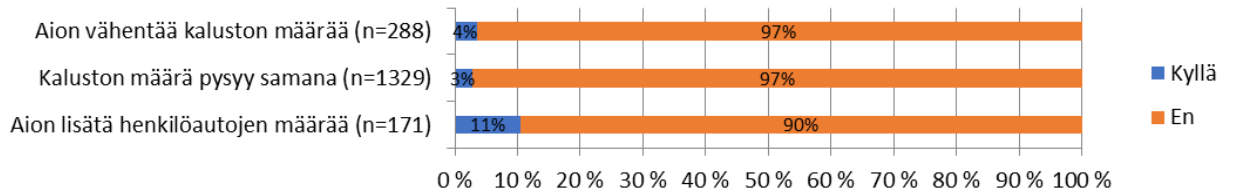
Millaisia vaikutuksia arvelette markkinoiden vapautumisella olevan yrityksenne kalustoon parin vuoden sisällä? (N=1894)



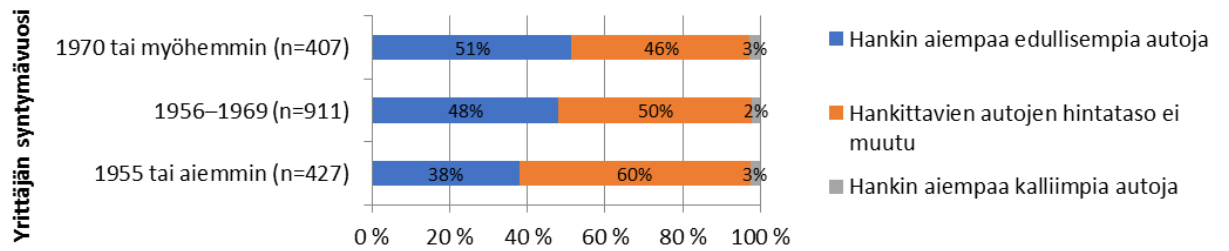
Otatteko käyttöön neli- tai kolmipyöriä? (N=1872)



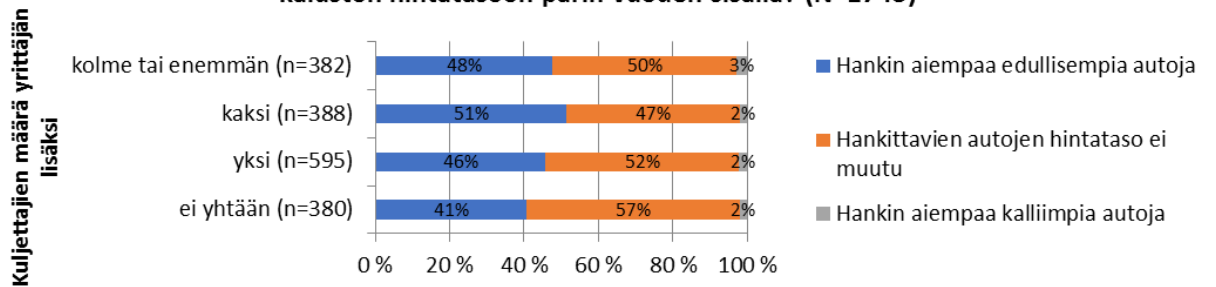
Otatteko käyttöön neli- tai kolmipyöriä? (N=1872)



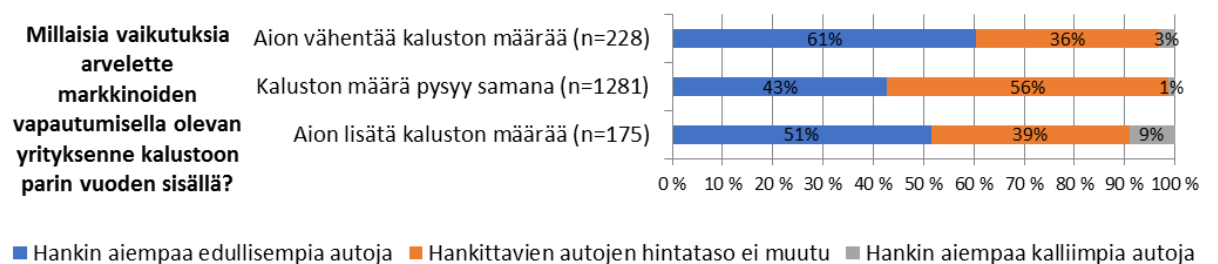
Millaisia vaikutuksia arvelette markkinoiden vapautumisella olevan yrityksenne kaluston hintatasoon parin vuoden sisällä? (N=1745)

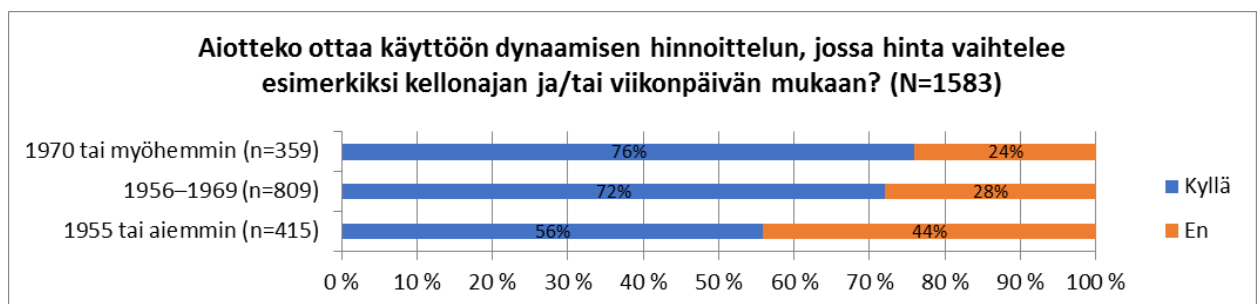
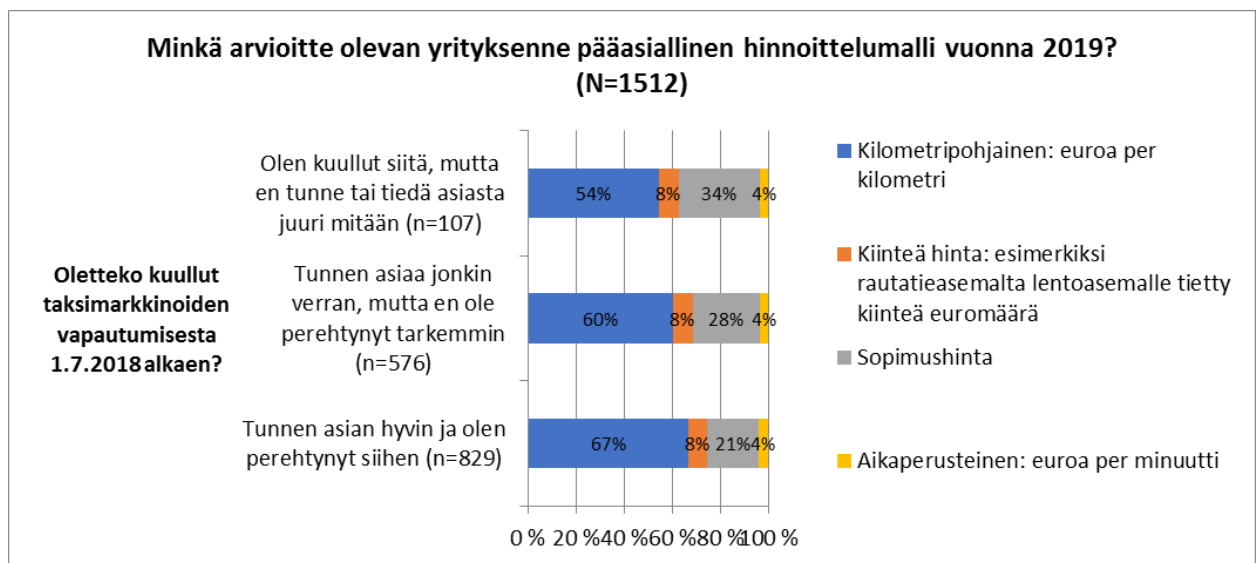
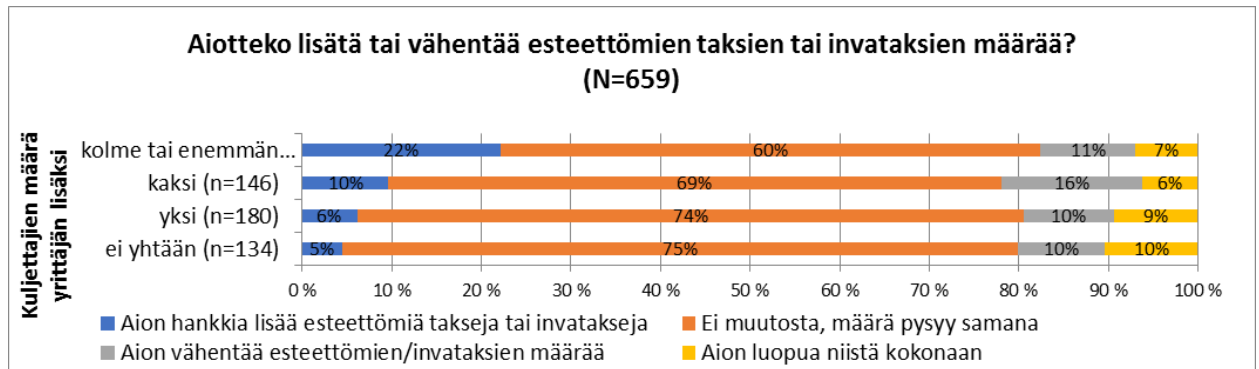
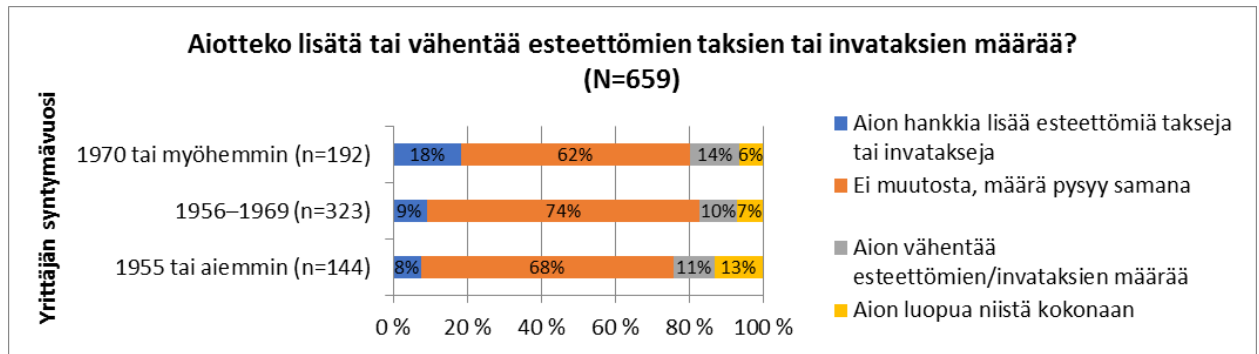


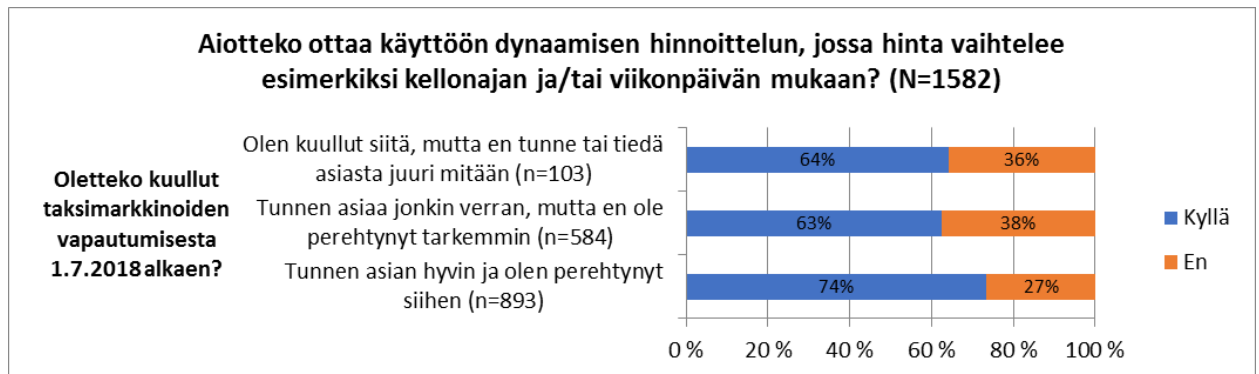
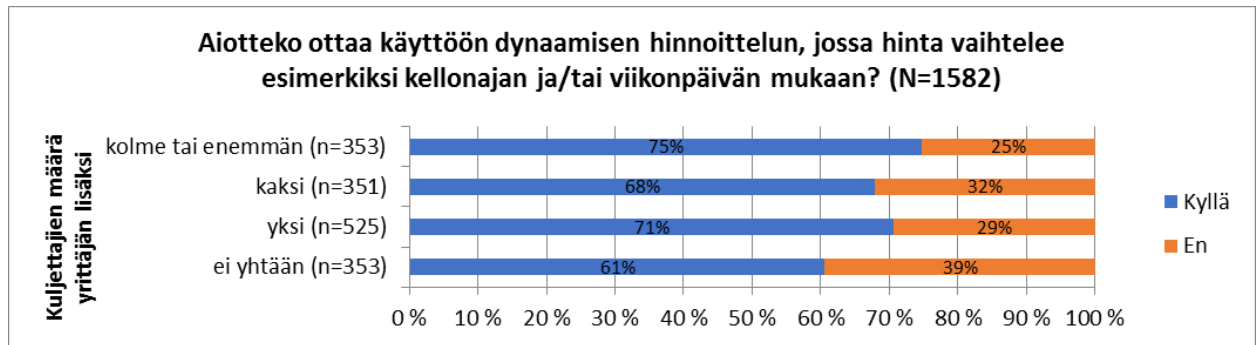
Millaisia vaikutuksia arvelette markkinoiden vapautumisella olevan yrityksenne kaluston hintatasoon parin vuoden sisällä? (N=1745)



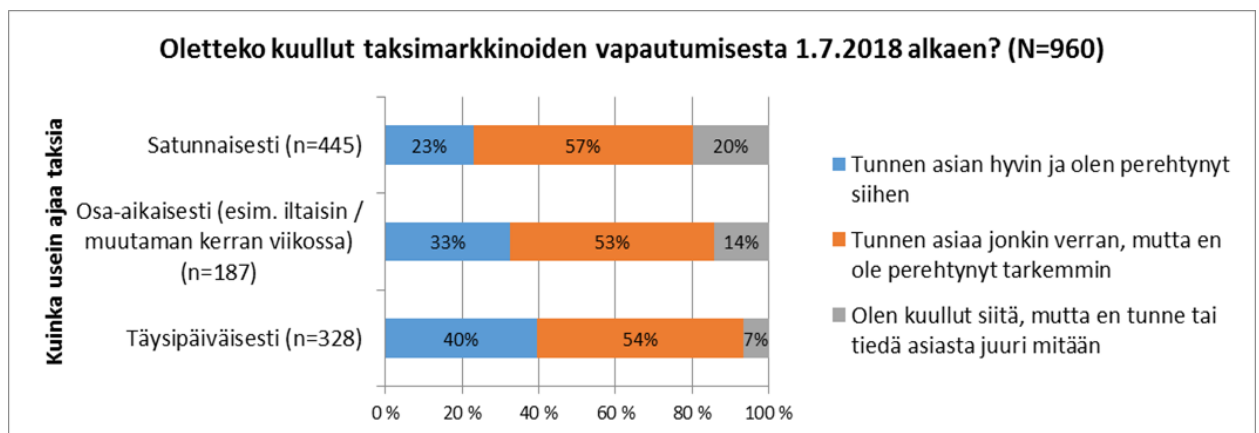
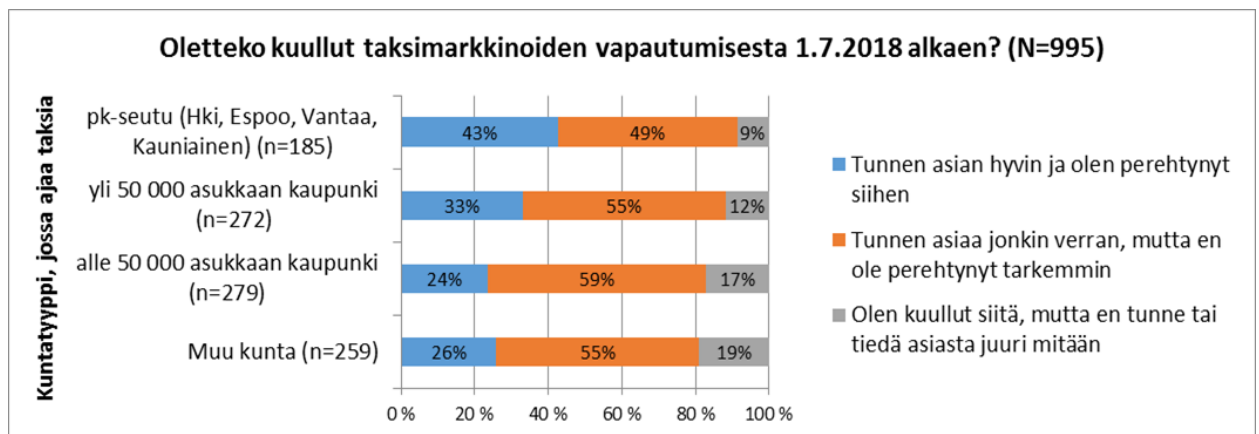
Millaisia vaikutuksia arvelette markkinoiden vapautumisella olevan yrityksenne kaluston hintatasoon parin vuoden sisällä? (N=1684)



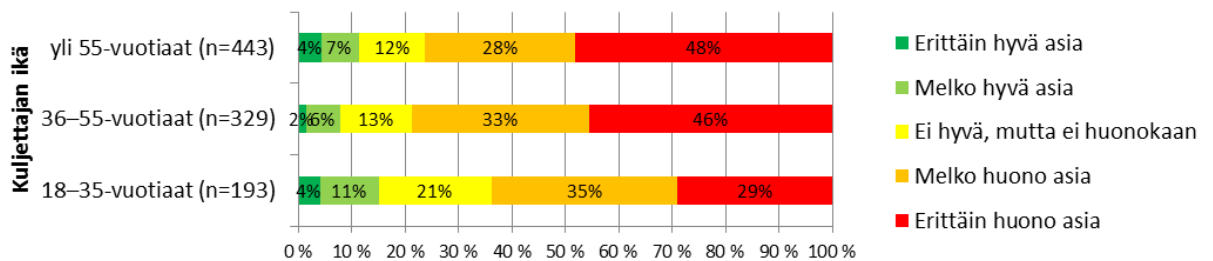




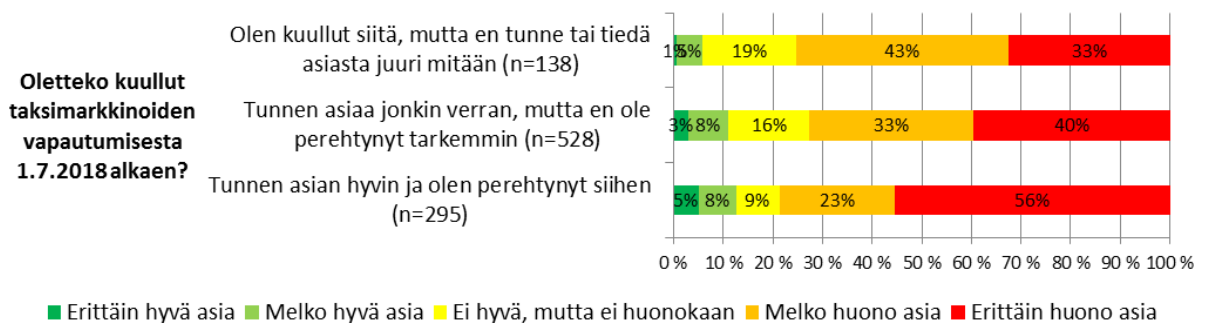
Taksinkuljettajat:



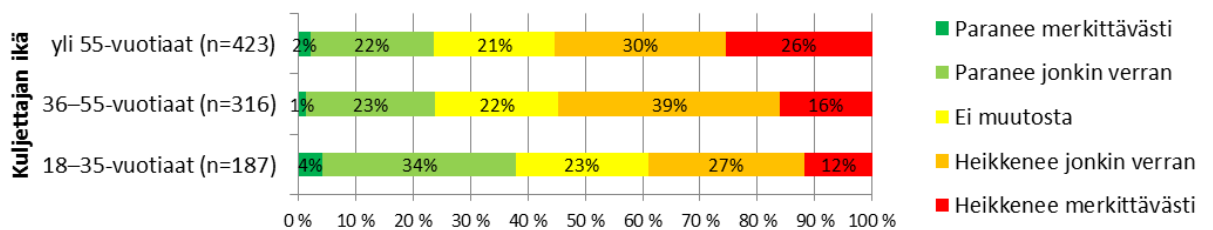
Mitä ajattelette taksimarkkinoiden vapautumisesta? (N=965)



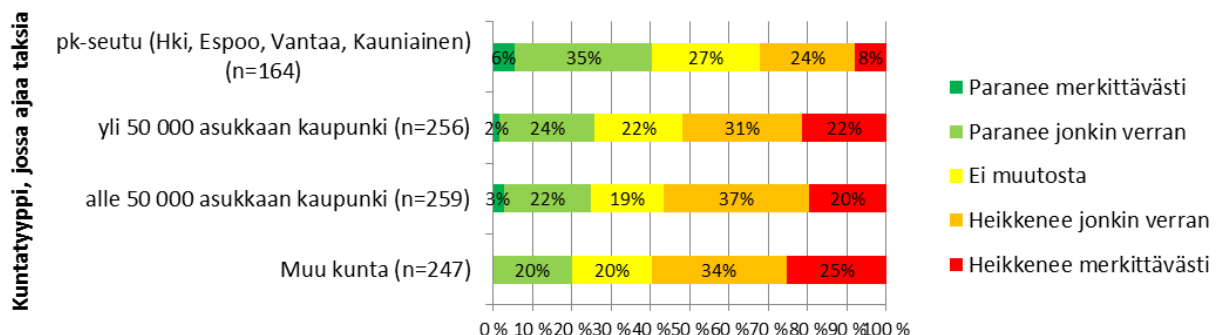
Mitä ajattelette taksimarkkinoiden vapautumisesta? (N=965)



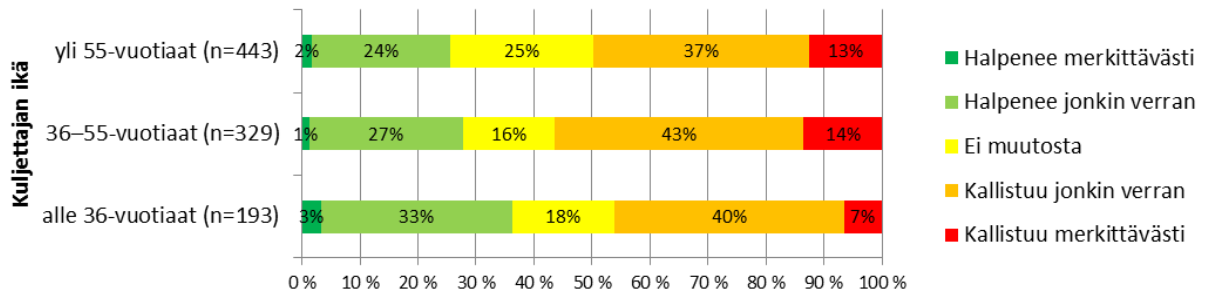
Miten arvioitte taksiliikenteen vapautumisen vaikuttavan taksin saatavuuteen? (N=926)



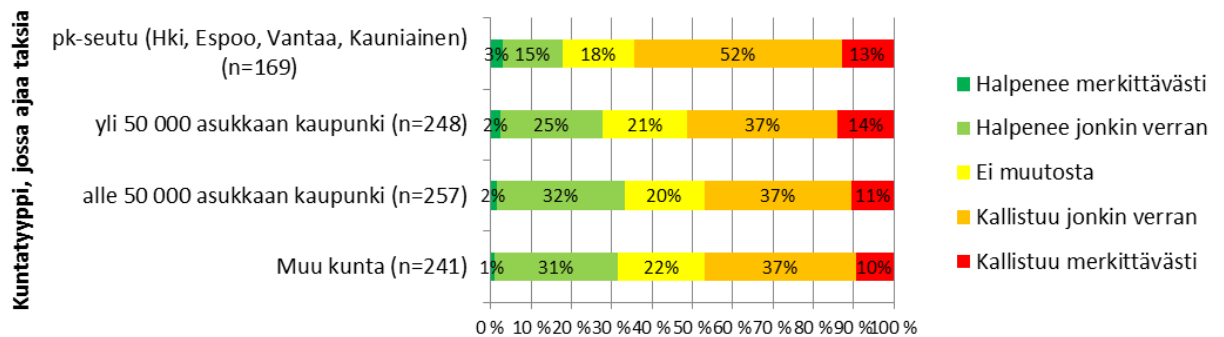
Miten arvioitte taksiliikenteen vapautumisen vaikuttavan taksin saatavuuteen? (N=926)



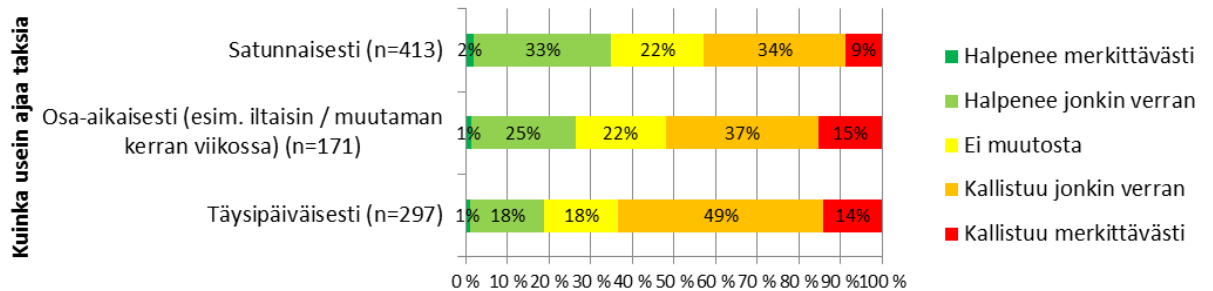
Miten arvioitte taksiliikenteen vapautumisen vaikuttavan taksin hintatasoon?
(N=915)

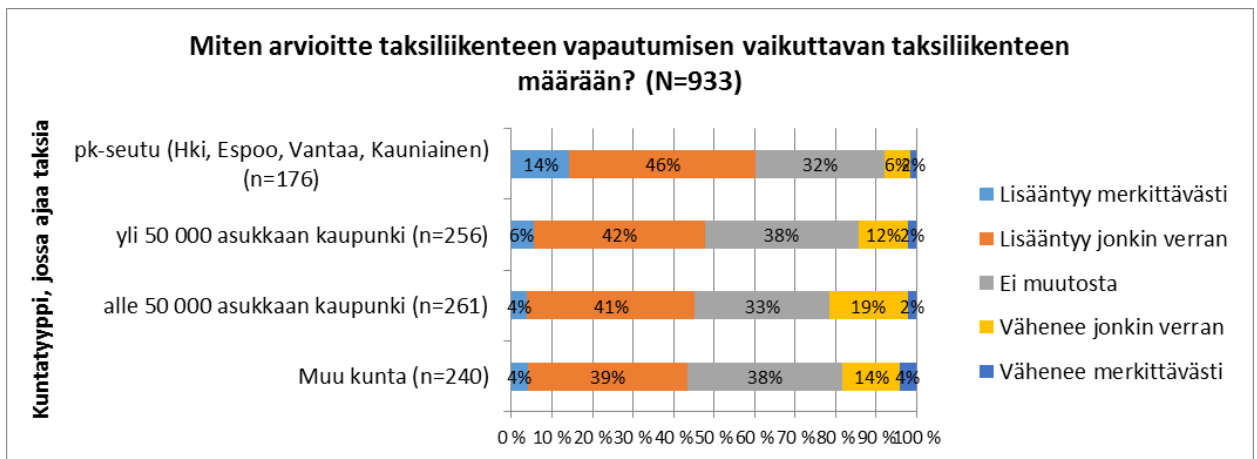
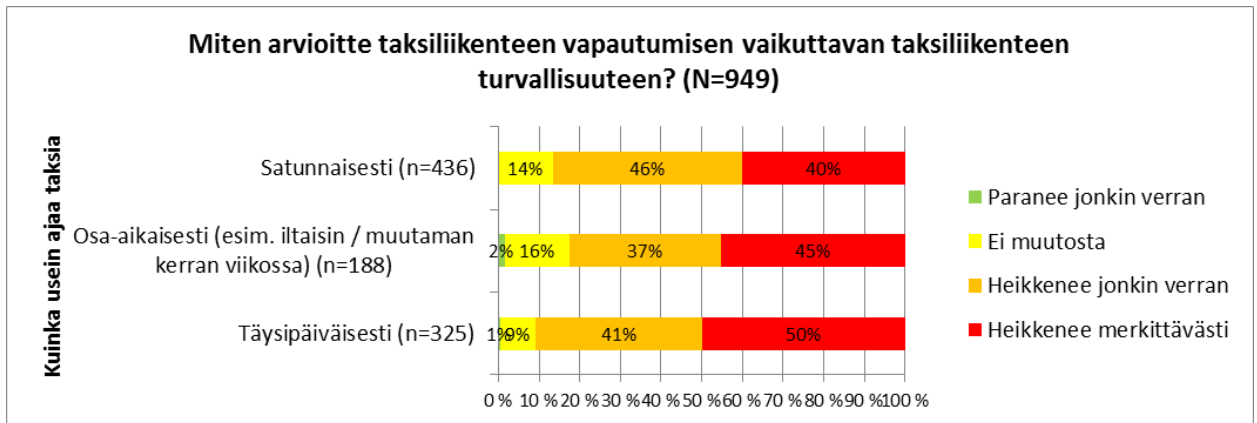
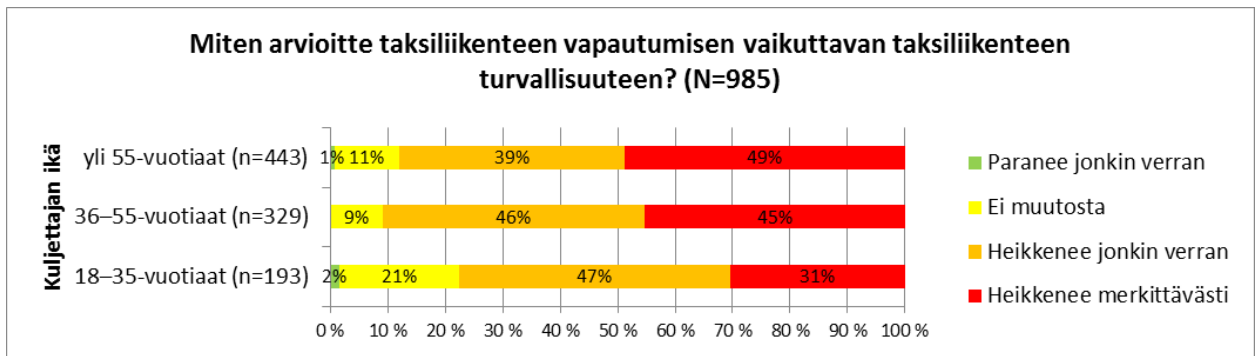
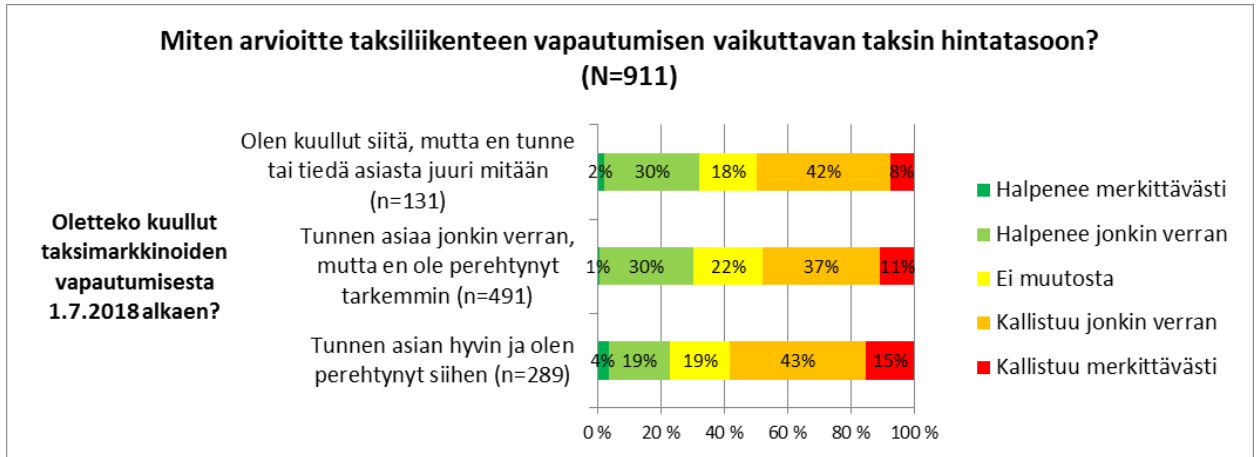


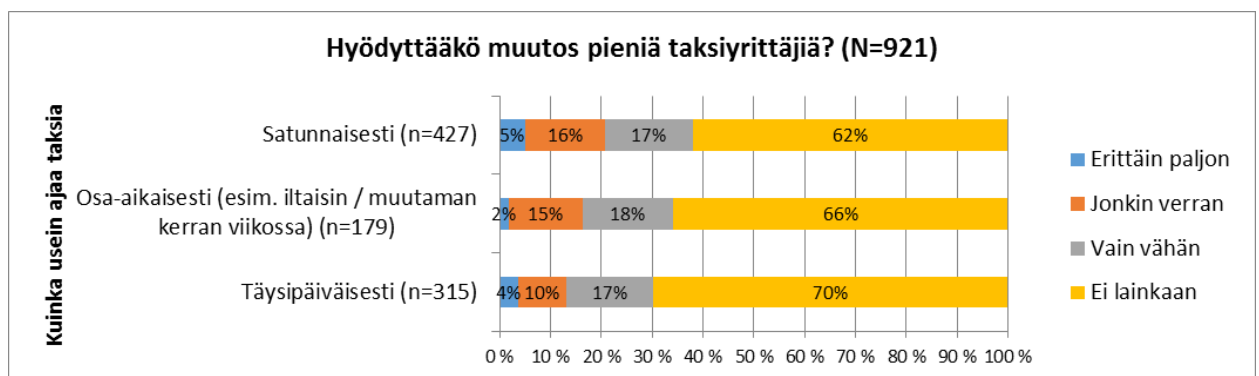
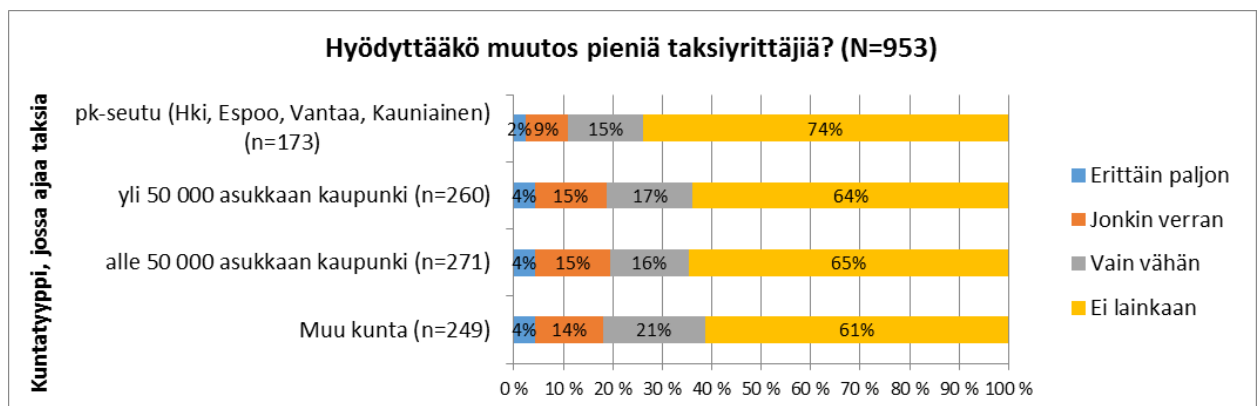
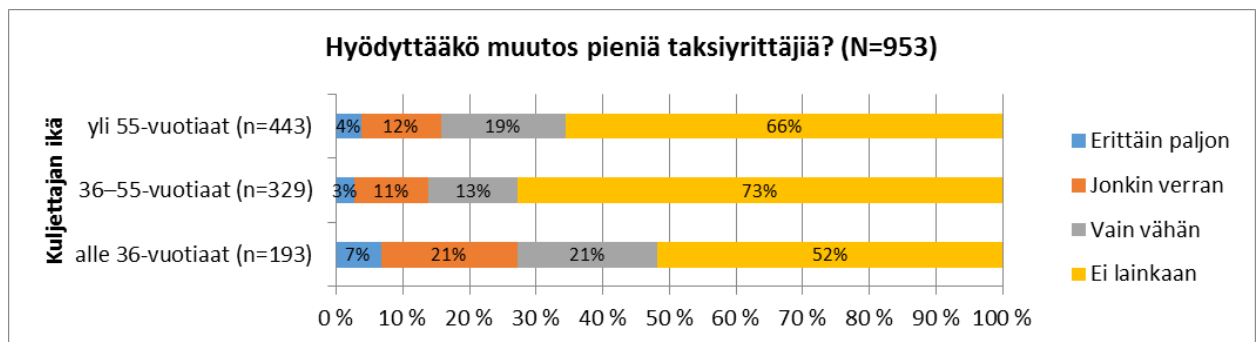
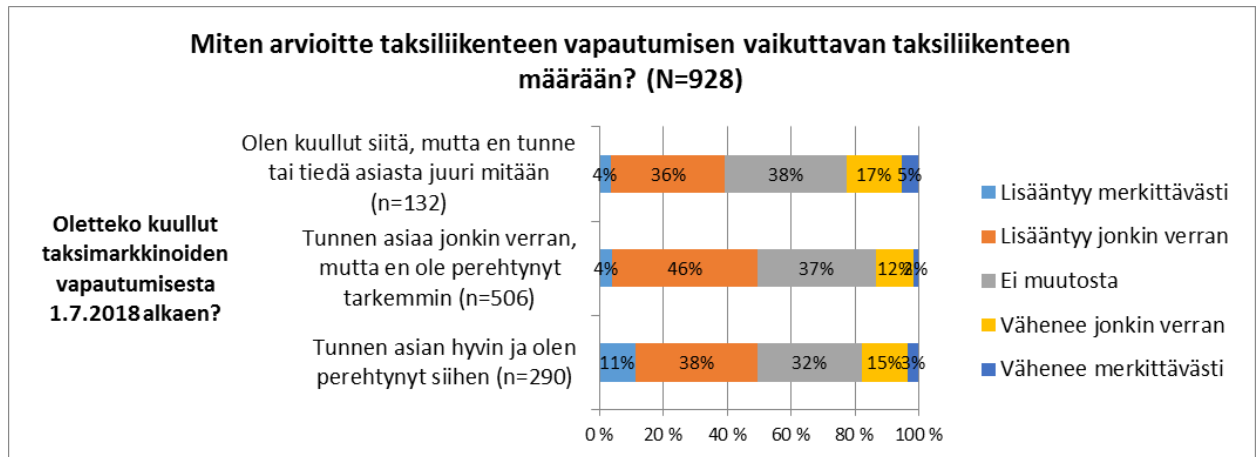
Miten arvioitte taksiliikenteen vapautumisen vaikuttavan taksin hintatasoon?
(N=915)



Miten arvioitte taksiliikenteen vapautumisen vaikuttavan taksin hintatasoon?
(N=881)



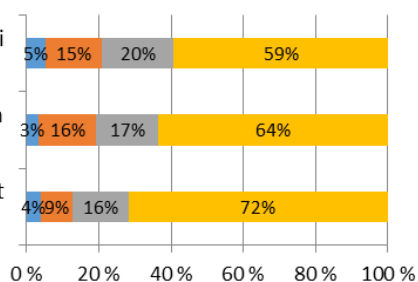




Hyödyttääkö muutos pieniä taksiryttäjiä? (N=921)

Oletteko kuullut taksimarkkinoiden vapautumisesta 1.7.2018 alkaen?

Olen kuullut siitä, mutta en tunne tai tiedä asiasta juuri mitään (n=130)
 Tunnen asiaa jonkin verran, mutta en ole perehtynyt tarkemmin (n=524)
 Tunnen asian hyvin ja olen perehtynyt siihen (n=294)

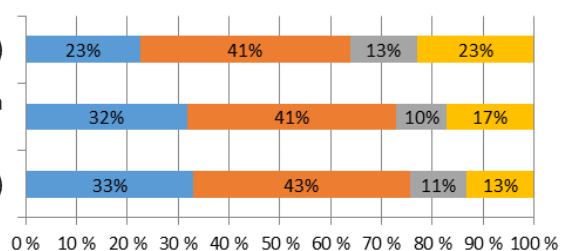


■ Erittäin paljon
 ■ Jonkin verran
 ■ Vain vähän
 ■ Ei lainkaan

Hyödyttääkö muutos suuria taksiryttäjiä? (N=912)

Kuinka usein ajaa taksia

Satunnaisesti (n=426)
 Osa-aikaisesti (esim. iltaisin / muutaman kerran viikossa) (n=170)
 Täysipäiväisesti (n=316)

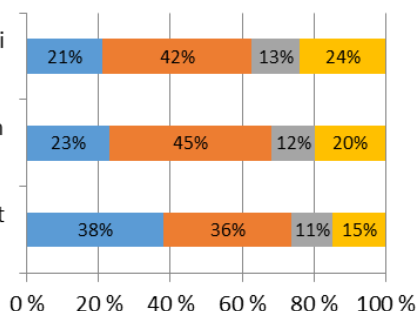


■ Erittäin paljon
 ■ Jonkin verran
 ■ Vain vähän
 ■ Ei lainkaan

Hyödyttääkö muutos suuria taksiryttäjiä? (N=942)

Oletteko kuullut taksimarkkinoiden vapautumisesta 1.7.2018 alkaen?

Olen kuullut siitä, mutta en tunne tai tiedä asiasta juuri mitään (n=134)
 Tunnen asiaa jonkin verran, mutta en ole perehtynyt tarkemmin (n=517)
 Tunnen asian hyvin ja olen perehtynyt siihen (n=291)

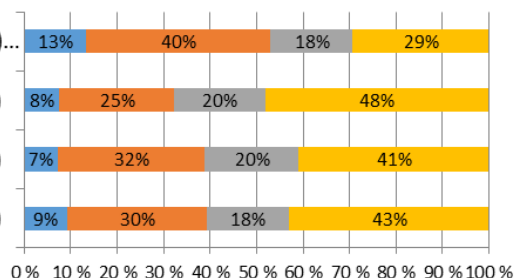


■ Erittäin paljon
 ■ Jonkin verran
 ■ Vain vähän
 ■ Ei lainkaan

Tukeeko muutos yhdistymistä ja yhteistoimintaa, kuten taksikeskuksia? (N=827)

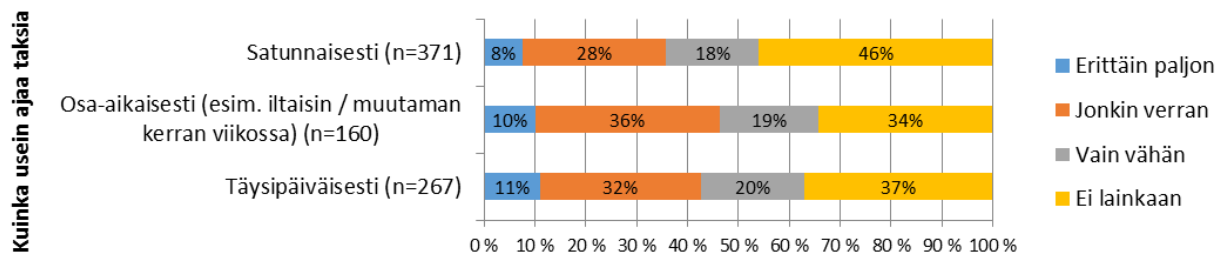
Kuntatyyppi, jossa ajaa taksia

pk-seutu (Hki, Espoo, Vantaa, Kauniainen)..
 yli 50 000 asukkaan kaupunki (n=224)
 alle 50 000 asukkaan kaupunki (n=232)
 Muu kunta (n=214)

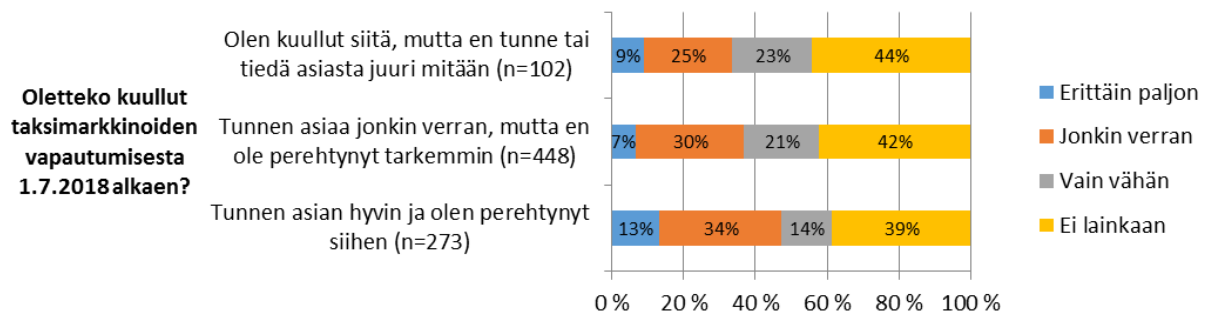


■ Erittäin paljon
 ■ Jonkin verran
 ■ Vain vähän
 ■ Ei lainkaan

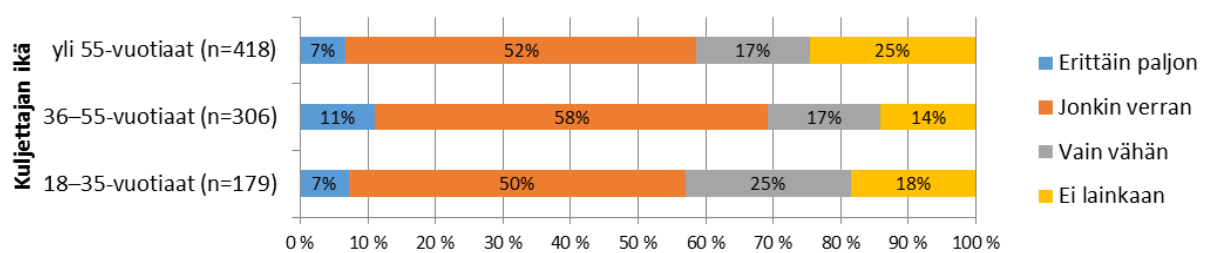
Tukeeko muutos yhdistymistä ja yhteistoimintaa, kuten taksikeskuksia? (N=827)



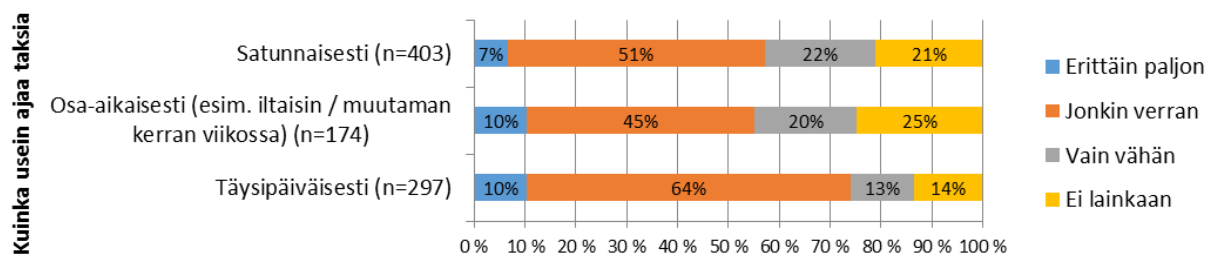
Tukeeko muutos yhdistymistä ja yhteistoimintaa, kuten taksikeskuksia? (N=823)



Tuoko muutos alalle linja-autoyrityksiä? (N=903)



Tuoko muutos alalle linja-autoyrityksiä? (N=874)



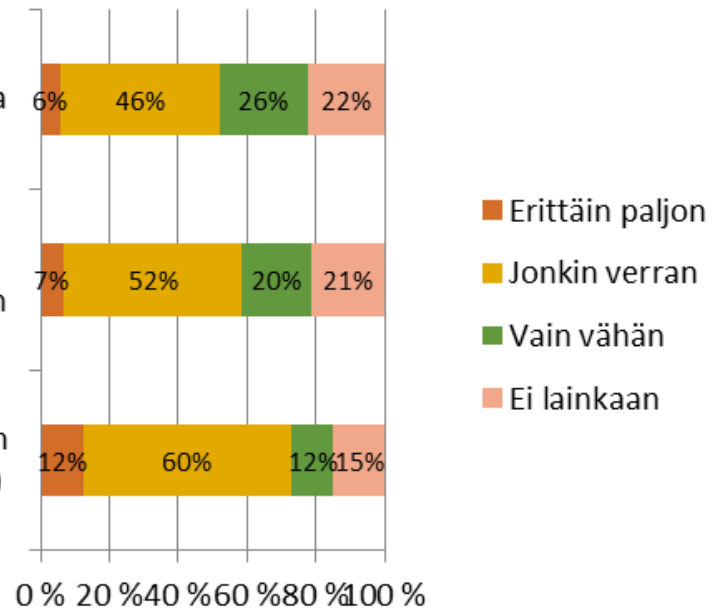
Tuoko muutos alalle linja-autoyrityksiä? (N=898)

Oletteko kuullut taksimarkkinoiden vapautumisesta 1.7.2018 alkaen?

Olen kuullut siitä, mutta en tunne tai tiedä asiasta juuri mitään (n=125)

Tunnen asiaa jonkin verran, mutta en ole perehtynyt tarkemmin (n=491)

Tunnen asian hyvin ja olen perehtynyt siihen (n=282)



Tuoko muutos alalle tavaraliikenneyrityksiä? (N=866)

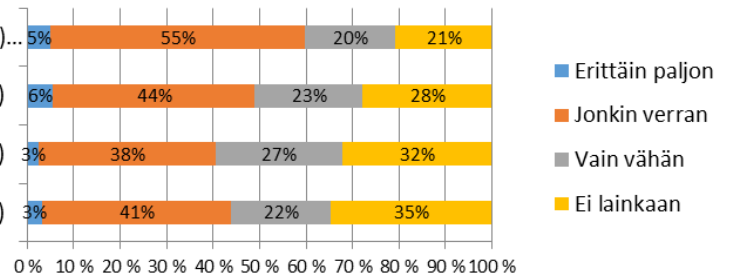
Kuntatyyppi, jossa ajaa taksia

pk-seutu (Hki, Espoo, Vantaa, Kauniainen)...

yli 50 000 asukkaan kaupunki (n=237)

alle 50 000 asukkaan kaupunki (n=242)

Muu kunta (n=228)



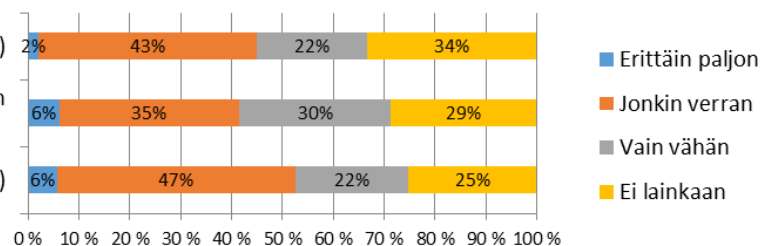
Tuoko muutos alalle tavaraliikenneyrityksiä? (N=837)

Kuinka usein ajaa taksia

Satunnaisesti (n=385)

Osa-aikaisesti (esim. iltaisin / muutaman kerran viikossa) (n=164)

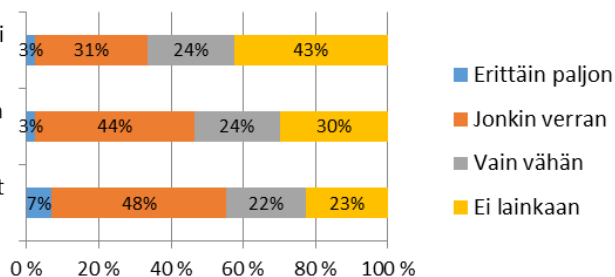
Täysipäiväisesti (n=288)



Tuoko muutos alalle tavaraliikenneyrityksiä? (N=837)

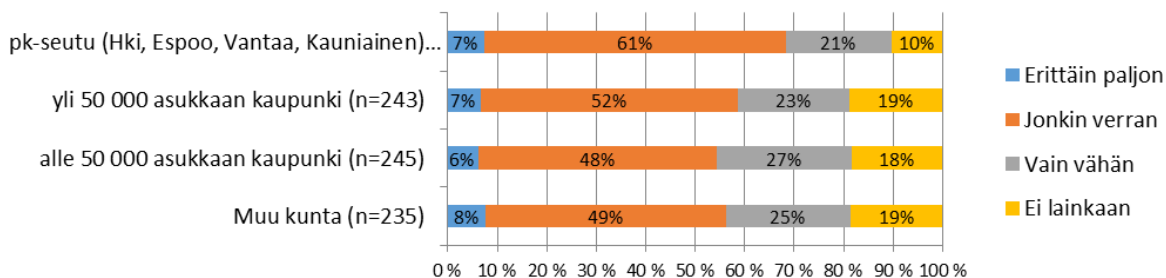
Oletteko kuullut taksimarkkinoiden vapautumisesta 1.7.2018 alkaen?

Olen kuullut siitä, mutta en tunne tai tiedä asiasta juuri mitään (n=122)
 Tunnen asiaa jonkin verran, mutta en ole perehtynyt tarkemmin (n=471)
 Tunnen asian hyvin ja olen perehtynyt siihen (n=270)



Tuoko muutos alalle muita kuljetuspalveluita sivutoimenaan tarjoavia, esimerkiksi jakeluliikkeitä? (N=887)

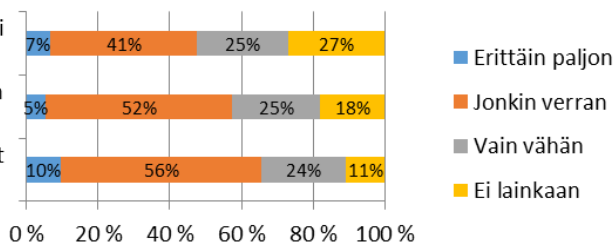
Kuntatyyppi, jossa ajaa taksia



Tuoko muutos alalle muita kuljetuspalveluita sivutoimenaan tarjoavia, esimerkiksi jakeluliikkeitä? (N=884)

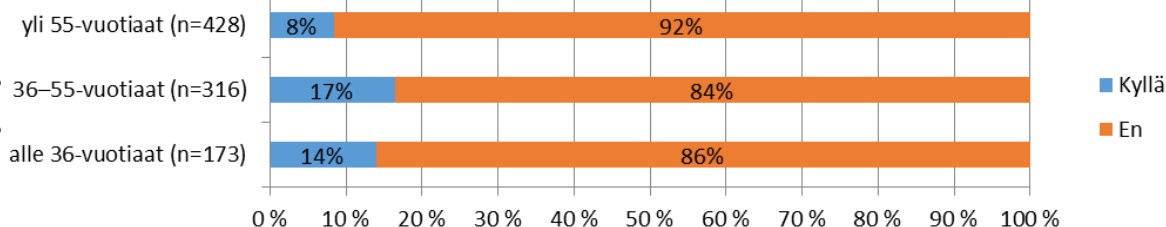
Oletteko kuullut taksimarkkinoiden vapautumisesta 1.7.2018 alkaen?

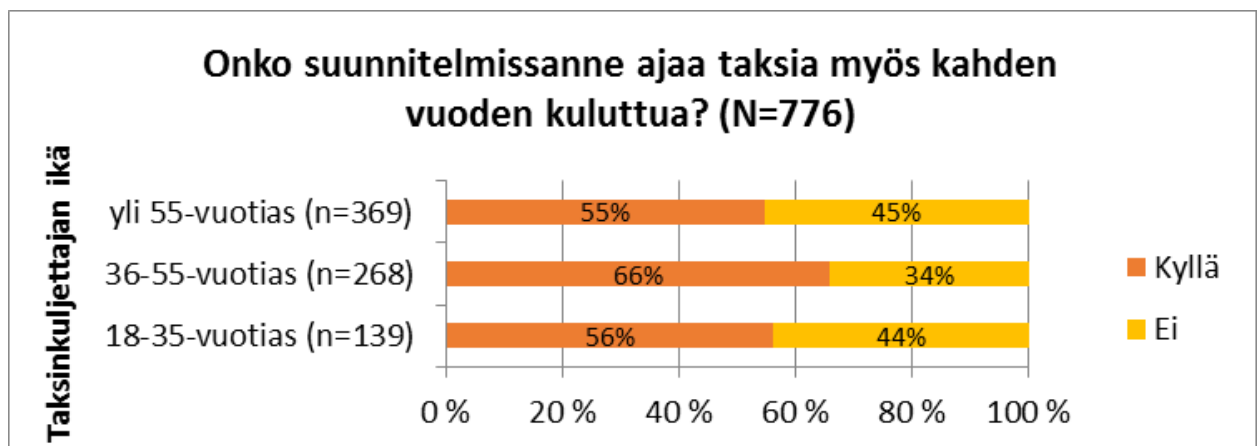
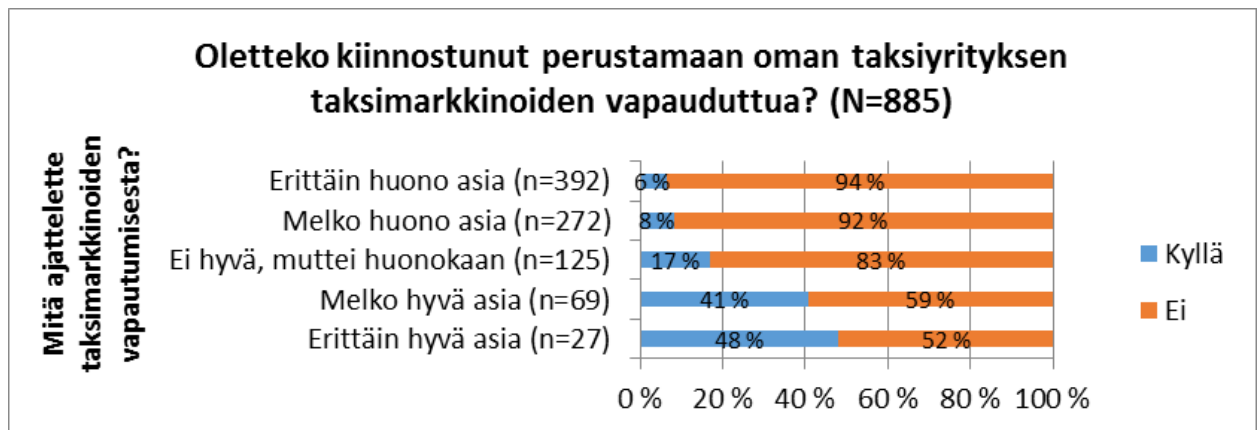
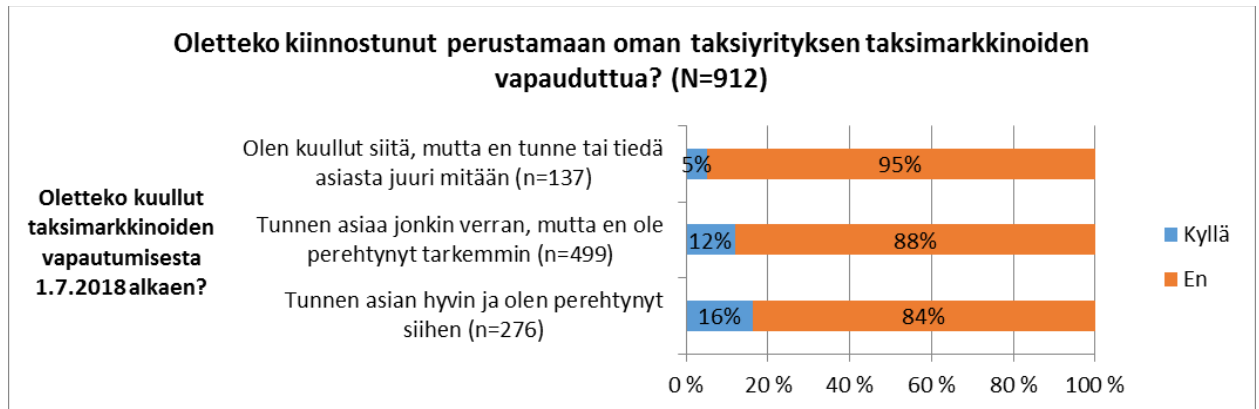
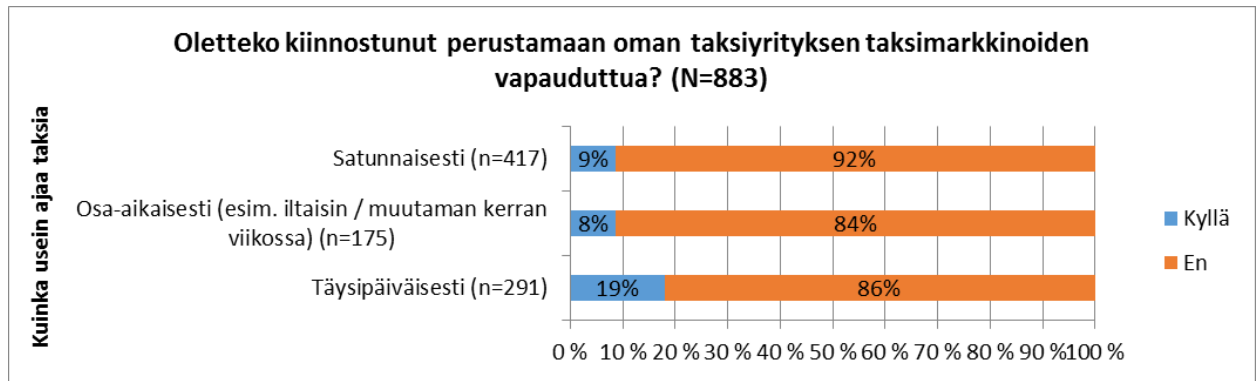
Olen kuullut siitä, mutta en tunne tai tiedä asiasta juuri mitään (n=122)
 Tunnen asiaa jonkin verran, mutta en ole perehtynyt tarkemmin (n=481)
 Tunnen asian hyvin ja olen perehtynyt siihen (n=281)

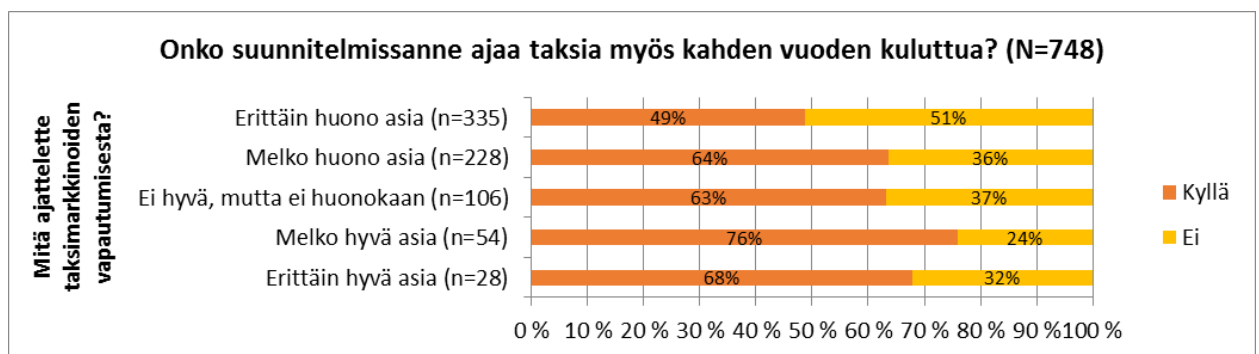
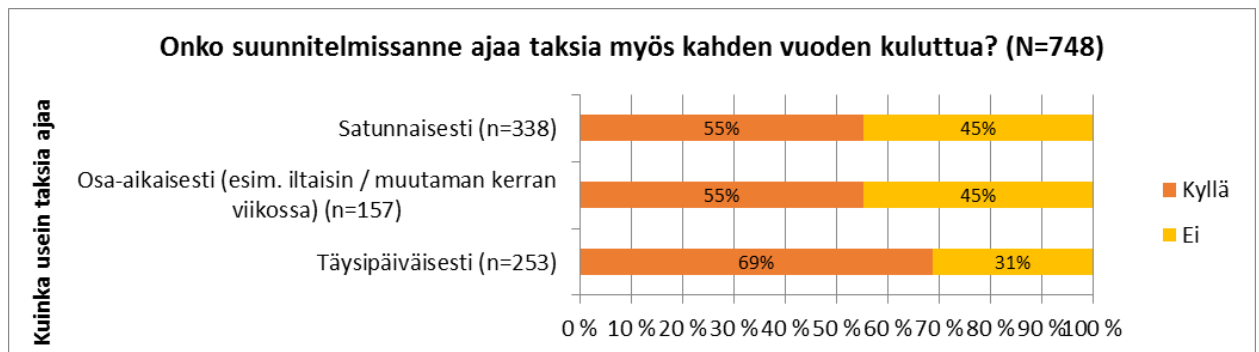
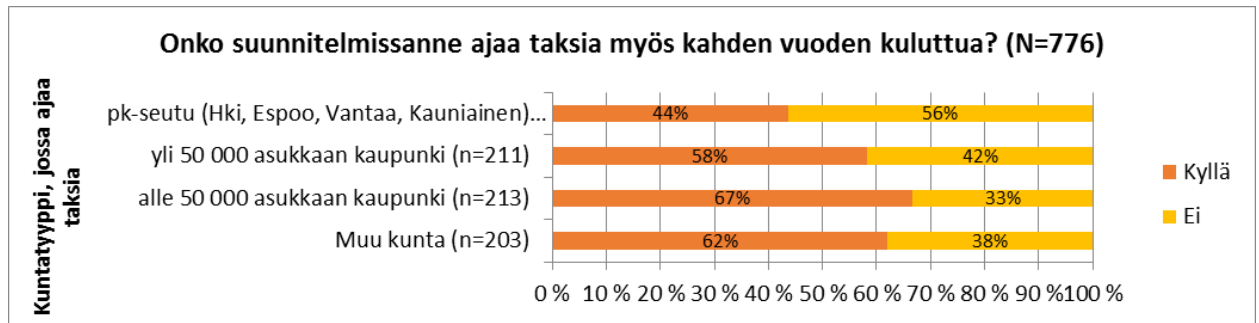


Oletteko kiinnostunut perustamaan oman taksirytyksen taksimarkkinoiden vapauduttua? (N=917)

Kuljettajan ikä







Linja-autoyrittäjät:

