

Ida Kankaanranta

# **TAKSIMARKKINOIDEN DEREGULAATIO**

## Sudenkuoppia ja onnistumisen edellytyksiä

Johtamisen ja talouden tiedekunta

Kandidaatin tutkielma

Maaliskuu 2020

# TIIVISTELMÄ

Ida Kankaanranta: Taksimarkkinoiden deregulaatio – Sudenkuoppia ja onnistumisen edellytyksiä

Kandidaatin tutkielma

Tampereen yliopisto

Kauppätieteiden kandidaatti

Maaliskuu 2020

---

Suomen taksimarkkinoiden sääntelyä purettiin vuonna 2018 uuden liikennepalvelulain myötä taksimarkkinoiden toiminnan parantamiseksi. Tavoitteena olivat muun muassa alhaisemmat hinnat ja laajempi palvelutarjonta. Taksimarkkinoiden sääntelyä on ennen Suomea purettu useissa maissa, ja tässä tutkimuksessa analysoidaan Yhdysvalloista, Kanadasta, Uudesta-Seelannista, Ruotsista, Irlannista, Alankomaista ja Italiasta saatuja empiirisiä tutkimustuloksia sekä esitellään tähän mennessä Suomessa havaittuja uudistuksen vaikutuksia.

Uudistusten seurauksena hinnat nousivat Yhdysvalloissa, Kanadassa, Ruotsissa ja Alankomaissa merkittävästi. Suomessa havainnot ovat samansuuntaisia. Vain Uudessa-Seelannissa ja Irlannissa hinnat pysyivät paikallaan tai laskivat reaalisesti, mutta näissä maissa kysyntä oli ennen uudistusta huomattavasti suurempaa kuin tarjonta. Taksien määrä lisääntyi kaikissa tutkituissa maissa merkittävästi, mutta palveluiden saatavuus tai laatu eivät välttämättä parantuneet, ja erityisesti harvaan asutuilla alueilla palveluiden saatavuus saattoi jopa heikentyä. Alankomaissa raportoitiin myös merkittävää palveluiden laadun rapautumista. Taustalla vaikuttivat muun muassa taksimarkkinoiden rakenne ennen uudistusta sekä se, millaiset taksipalvelut dominoivat markkinoita. Myös markkinoiden tehokkuuden raportoitiin heikentyneen ja kuljettajien tulojen pudonneen lähes kaikissa tutkituissa maissa. Poikkeuksina olivat jälleen Irlanti ja Uusi-Seelanti, joissa kysyntä riitti uudistuksen jälkeenkin kattamaan kasvaneen tarjonnan, eivätkä havaitut vaikutukset olleet siksi yhtä dramaattisia. Uudistukset vaikuttivat myös taksialan palkkauskäytäntöihin, ja esimerkiksi Ruotsissa ja Yhdysvalloissa palkkaus muuttui provisiopohjaiseksi, mikä siirsi uudistuksen aiheuttaman tulojen laskun kuljettajien kannettavaksi.

Avainsanat: taksimarkkinuudistus, taksimarkkinoiden deregulaatio, taksipalveluiden hinnoittelu, luottamushyödykkeet, epäsymmetrinen informaatio

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

# SISÄLLYS

<b>1. JOHDANTO</b>	<b>4</b>
<b>2. SUOMEN TAKSIMARKKINAUUDISTUS</b>	<b>5</b>
2.1 Taksialaa koskevat lakimuutokset Suomessa	5
2.2 Helmikuuhun 2020 mennessä havaitut vaikutukset	6
<b>3. TOOREETTINEN VIITEKEHYS</b>	<b>8</b>
3.1 Luottamushyödykkeet	8
3.2 Taksimarkkinoiden sääntelystä ja erityispiirteistä	10
3.3 Deregulaation vaikutuksista	11
<b>4. AINEISTO JA TUTKIMUSMENETELMÄ</b>	<b>14</b>
4.1 Menetelmä	14
4.2 Aineisto	14
<b>5. TULOKSET</b>	<b>16</b>
<b>5.1 Taksimarkkinauudistusten toteuttaminen eri maissa</b>	<b>16</b>
5.1.1 Yleistä	16
5.1.2 Yhdysvallat ja Kanada	17
5.1.3 Uusi Seelanti	18
5.1.4 Ruotsi	19
5.1.5 Irlanti	20
5.1.6 Alankomaat	21
5.1.7 Italia	22
<b>5.2 Taksimarkkinoiden sääntelyn purkamisen seuraukset</b>	<b>23</b>
5.2.1 Taksien määrä ja palveluiden saatavuus	23
5.2.2 Hintavaikutukset	26
5.2.3 Palveluiden laatu	30
5.2.4 Markkinoiden tehokkuus ja kuljettajien tulot	32
5.2.5 Markkinoiden rakenne	33
<b>6. POHDINTA</b>	<b>36</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>39</b>
<b>LIITTEET</b>	<b>41</b>

# 1. JOHDANTO

Tässä tutkielmassa tarkastellaan Suomessa vuonna 2018 toteutettua taksimarkkinoiden uudistusta sekä arvioidaan uudistuksen mahdollisia vaikutuksia kotimaisten ja kansainvälisten empiiristen tieteellisten tutkimusten pohjalta. Taksimarkkinoiden toimintaa analysoidaan taloustieteellisessä viitekehyksessä.

Suomessa taksialaa koskevan sääntelyn purkamisen tarkoituksena oli markkinoiden toiminnan parantaminen, parempi palvelutarjonta ja edullisemmat hinnat kuluttajille. Tieteellisissä malleissa, joissa analysoidaan taksimarkkinoiden toimintaa, on kuitenkin esitetty laajalti perusteita sekä sääntelyn puolesta että sitä vastaan, eikä sääntelyn purkamisen vaikutuksia ole välttämättä mahdollista tarkasti ennustaa tai mallintaa. Usein teoreettiset ja empiiriset tulokset ovat olleet ristiriidassa keskenään. Uudistus saikin osakseen sekä vahvaa poliittista kannatusta että vastustusta, ja useat asiantuntijatahot varoittelivat uudistuksen riskeistä.

Tämän johdantoluvun jälkeen tutkielman toisessa luvussa esitellään tarkemmin Suomen liikennepalvelulain takseja koskevat muutokset ja taksimarkkinoita sääntelevän lain sisältö. Kolmannessa luvussa käsitellään taksimarkkinoiden toiminnan teoreettista viitekehystä, luottamushyödykkeitä ja epäsymmetrisen informaation mahdollisesti aiheuttamia ongelmia. Lisäksi esitellään tutkimuskirjallisuudessa esitettyjä perusteita taksimarkkinoiden sääntelyn purkamisen puolesta ja sitä vastaan. Neljännessä luvussa kuvataan aineiston muodostaminen sekä tutkimusmenetelmä. Tutkielman tulososassa kootaan yhteen aihetta koskevien empiiristen tutkimusten tulokset koskien sääntelyn purkamisen vaikutuksia eri maissa. Kuudennessa luvussa esitetään pohdinta ja jatkotutkimusmahdollisuudet.

## 2. SUOMEN TAKSIMARKKINAUUDISTUS

### 2.1 TAKSIALAA KOSKEVAT LAKIMUUTOKSET SUOMESSA

Suomessa 1.7.2018 voimaan tulleessa liikennepalvelulaissa taksialaa koskevaa sääntelyä purettiin merkittävästi verrattuna aiempaan lainsäädäntöön. Liikenne- ja viestintäministeriön 24.5.2017 julkaiseman tiedotteen mukaan lain tavoitteena ovat asiakaslähtöiset liikennepalvelut. Lain tarkoitus oli myös "edistää kilpailun tasapuolisuutta henkilöliikennemarkkinoilla sekä henkilö- ja tavaraliikenteen palveluntarjoajien kilpailukykyä". Keskeisenä tavoitteena on ollut myös lisätä digitalisaation hyödyntämistä liikennepalveluissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017.)

Liikennepalvelulakia on uudistettu kolmessa vaiheessa, joista ensimmäinen keskittyi tieliikennettä koskevaan sääntelyyn. Toisessa vaiheessa mukaan tulivat kuljetushenkilöstön pätevyyskiä, sekä raide-, meri- ja lentoliikennettä koskevat säädökset. Kolmannessa vaiheessa kevennettiin tie- ja meriliikennettä koskevaa ammattipätevyysääntelyä (Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 27.9.2018). Pääosin 1.3.2019 voimaan tullut kolmas vaihe laajensi varautumisvelvoitteen myös tieliikenteen toimijoihin. Lisäksi taksinkuljettajilta ei enää vaadita paikallistuntemusosan suorittamista kuljettajakokeessa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019.)

Taksialaa koskevien uudistusten tavoitteena oli Liikenne- ja viestintäministeriön 10.4.2019 julkaiseman tiedotteen mukaan lisätä taksipalveluiden tarjontaa ja pysäyttää palveluntarjoajien määrän väheneminen. Tämän tavoitteen edistämiseksi taksilupien määrää koskevat rajoitukset poistuivat laista ja paikallistuntemusosion suorittamisvaatimus poistettiin kuljettajakokeesta. Myöskään kuljettajakurssin suorittamista ei uuden lain myötä enää vaadita. Kilpailun ja saatavuuden lisäämisellä tavoiteltiin myös edullisempia hintoja sekä monipuolisempien palveluiden saatavuutta (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019).

Hinnoitteluperusteiden tulee uuden lain mukaan olla selkeästi esillä tai niistä tulee informoida asiakasta etukäteen, mutta vaatimusta hintojen ilmoittamisesta kirjallisena ei laissa suoranaisesti ole. Uusi laki ei myöskään sisällä enimmäishintamääräyksiä, joskin "Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti." Liikenne- ja viestintävirastolla säilyy lain mukaan myös oikeus enimmäishinnan määrittämiseen yleisimmin käytetyille taksipalveluille, mutta suoranaista lakiin kirjattua enimmäishintaa ei ole. Taksamittarien käyttö ei enää ole pakollista. Ennen matkaa tulee liikennepalvelulain mukaan antaa tieto matkan kokonaishinnasta veroineen, tai hinnan määräytymisen perusteet veroineen, mikäli tarkkaa hintaa ei voida vielä ilmoittaa ennen matkan alkua. (Laki liikenteen palveluista 320/2017.)

Lakiin liikenteen palveluista on kirjattu myös taksiliikennettä koskevat velvollisuudet, joiden mukaan taksiluvan haltijan on huolehdittava kuljettajan riittävästä pätevyydestä, eli kuljettajan ajoluvasta sekä riittävästä kieli- ja vuorovaikutustaidoista ja paikallistuntemuksesta. Kuljettajan velvollisuuksiin kuuluu tarjota matkustajalle tarvittavaa apua, ottaa huomioon mahdollisista toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet ja huolehtia turvallisesta ajoneuvoon noususta ja ajoneuvosta poistumisesta. Matkustajan nähtävillä tulee olla luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi (kuljettaja ei välttämättä ole varsinainen luvanhaltija). Tämän lisäksi kuljettajan tulisi aina valita matkustajan kannalta edullisin ja tarkoituksenmukaisin reitti, tai mikäli reitistä on sovittu etukäteen, ajaa sovittua reittiä. Matka tulee voida maksaa käteisellä tai yleisimmillä maksukorteilla, mikäli maksutapaa ei ole erikseen sovittu ja hyväksytty molempien osapuolten toimesta jo varaus- tai tilausvaiheessa. (Laki liikenteen palveluista 320/2017.)

## **2.2 HELMIKUUHUN 2020 MENNESSÄ HAVAITUT VAIKUTUKSET**

Liikenteen palveluista annetun lain kehittäminen jatkuu Suomessa edelleen, ja lakia pyritään uudistamaan taksimarkkinaudistuksen vaikutuksista saatujen tutkimustulosten perusteella. Liikenne- ja Viestintäministeriön arviomuistion mukaan taksipalveluiden hinnoissa on Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin perusteella havaittu noin 13 % nousu uudistuksen jälkeen, ja hintojen nousu ylittää sekä yleisen kuluttajahintaindeksin että kustannustason nousun. Traficomien ilmoitettujen hintojen seurannan perusteella nousua on tapahtunut lakimuutoksen jälkeen 7,4 % verran. Hintojen nousu on vaihdellut alueittain, ja erityisesti hinnat ovat Traficomien mukaan nousseet kaupungeissa ja tiheään asutuissa kunnissa. Vaihtelua havaittiin myös palveluajan suhteen, ja eniten nousivat päiväsaikaan ajettavien kuljetusten hinnat, joissa esimerkiksi klo 14 tehtävissä kuljetuksissa nousua oli 6,6 prosenttia. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2020).

Taksipalveluiden saatavuutta ei nykyisten aineistojen perusteella kyetä arvioimaan, mutta suuntaantavia arvioita voidaan tehdä esimerkiksi rekisteröityjen ajoneuvomäärien perusteella. Tällöin ei kuitenkaan oteta huomioon esimerkiksi yritysten vapaavalintaisia toiminta-aikoja tai -alueita. Luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen ajoneuvojen määrä on kasvanut noin 4000 kappaleella uudistuksen jälkeen. Traficomien tutkimustulosten mukaan kansalaisten tyytyväisyys palveluiden saatavuuteen kuitenkin laski hieman. Erityisesti tyytymättömyys painottui pieniin ja maalaismaisiin kuntiin, kun taas suurissa kaupungeissa väestö oli pääosin tyytyväisiä palveluihin. Saatavuudesta ja tyytyväisyydestä saadut tulokset ovat kuitenkin osittain ristiriitaisia, riippuen muun muassa tutkitusta alueesta ja palveluiden käyttäjäryhmistä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2020.)

Tyytyväisyydessä taksipalveluiden laatuun ei ole havaittu suuria muutoksia uudistuksen jälkeen. Traficomien vuoden 2019 kyselytutkimuksen tulosten mukaan noin 90 prosenttia kansalaisista on

tyytyväisiä palveluiden laatuun, ja erityisen tyytyväisiä ovat taksia paljon käyttävät henkilöt. Kuitenkin ValueClinic Oy:n vuoden 2019 keväällä tekemän kyselytutkimuksen mukaan 38 prosenttia vastaajista koki palveluiden laadun heikentyneen uudistuksen jälkeen, ja vain 4 prosenttia arvioi laadun parantuneen. Erityisesti laadun koettiin heikentyneen pääkaupunkiseudulla. Toisaalta juuri eniten taksia käyttävät vastaajat kokivat laadun parantuneen, ja tyytymättömämpiä olivat harvemmin taksipalveluita käyttävät vastaajat. (Liikenne- ja Viestintäministeriö 2020.)

Liikenneturvallisuudessa ei vaikuttaisi tapahtuneen suuria muutoksia uudistuksen voimaan tulon jälkeen. Absoluuttinen liikennevahinkojen määrä on hieman kasvanut, mutta suhteutettuna taksien määrään liikennevahinkojen yleisyys ei ole noussut. Viranomaisten valvontaiskuissa sen sijaan havaittiin myös vakavia puutteita, joskaan suurin osa puutteista ei ollut suoraan kytköksissä turvallisuuteen. Pääasiassa puutteet liittyivät luvanhaltijan nimen ja yhteystietojen sekä kuljettajan nimen ilmoittamiseen. Jonkin verran puutteita havaittiin myös hintojen ilmoittamisessa sekä luvissa. Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla tutkituista 217 ajoneuvosta 22 kohdalla havaittiin myös turvallisuuteen liittyviä rikkeitä. Kyselytutkimusten perusteella pääosa kansalaisista on tyytyväisiä taksipalveluiden turvallisuuteen, ja suurinta tyytyväisyys on pienissä maaseutukunnissa. Heikointa tyytyväisyys oli Uudellamaalla. Traficomien selvityksen mukaan myöskaan taksimarkkinauudistuksen myötä turvallisuuden ei keskimäärin koeta heikentyneen. Uudellamaalla ja Helsingissä tilanne on kuitenkin hieman toinen, ja 38 ja 43 prosenttia vastaajista koki turvallisuuden heikentyneen uudistuksen jälkeen. (Liikenne- ja Viestintäministeriö 2020.)

### 3. TOOREETTINEN VIITEKEHYS

#### 3.1 LUOTTAMUSHYÖDYKKEET

Taksimarkkinoiden sääntelyä perustellaan yleensä taksipalveluihin liittyvillä epäsymmetrisen informaation aiheuttamilla ongelmilla. Dulleck ja Kerschbamer (2006, 6) mainitsevat taksikuljetukset yhtenä esimerkkinä niin kutsutuista luottamushyödykkeistä, jotka nimensä mukaisesti perustuvat kuluttajan ja palveluntarjoajan väliseen luottamukseen tarjotun hyödykkeen asianmukaisuudesta. Luottamushyödykkeiden tapauksessa palveluntarjoaja on yleensä asiantuntija, jolla on kuluttajaa enemmän tietoa kuluttajan tarvitsemasta palvelun tai hyödykkeen laadusta. Esimerkkejä luottamushyödykkeistä ovat muun muassa terveydenhuollon asiantuntijapalvelut sekä erilaiset korjauspalvelut. Taksipalveluiden tapauksessa kuljettajalla voi olla asiakasta enemmän tietoa siitä, mikä reitti tulisi asiakkaalle halvimmaksi. Jos asiakas ei itse tiedä, mikä reitti kohteeseen on lyhin, on mahdollista, että kuljettaja käyttää asiakkaan tietämättömyyttä hyväkseen ja ajaakin pidempää reittiä. (Dulleck ja Kerschbamer 2006, 5-6.)

Dulleck ja Kerschbamer (2006, 7) jaottelevat luottamushyödykkeisiin mahdollisesti liittyvät ongelmat kahteen luokkaan. Jos kuluttaja ei kykene havainnoimaan tai tarkastamaan vastaanottamansa palvelun todellista laatua, on mahdollista, että asiantuntija veloittaa asiakkaalta monimutkaisemman palvelun hinnan, vaikka asiakas on todellisuudessa vastaanottanut vain yksinkertaisen palvelun. Tällöin ylimääräinen veloitus jää kokonaan palveluntarjoajan hyödyksi. Asiakas ei myöskään välttämättä itse pysty arvioimaan tarvitsemansa palvelun tyyppiä. Jos asiakas on nimenomaisesti tarvinnut monimutkaisemman ja enemmän palveluntarjoajan resursseja vievän palvelun, mutta vastaanottaa vain yksinkertaisen palvelun, syntyy asiakkaalle hyvinvointitappio. Asiantuntija voi tarjota monimutkaisempaa ja kalliimpaa palvelua, vaikka yksinkertaisempikin palvelu olisi vastannut asiakkaan tarpeita. Tällöin asiakas kyllä saa tarvitsemansa hyödyn palvelusta, mutta kalliimman palvelun tuoma lisähyöty verrattuna yksinkertaiseen ja halvempaan palveluun jää vähäiseksi. Jatkuva kalliimpien palveluiden tarjonta voi toisaalta vääristää kysyntää: jos kuluttajat kokevat hintojen olevan korkeampia kuin heidän palvelusta saamansa hyöty, voi palveluiden kysyntä vähentyä. (Dulleck ja Kerschbamer 2006, 7.)

Epäsymmetrisen informaation ongelmien vaikutukset riippuvat siitä, onko asiakkaalla mahdollisuus hankkia useita arvioita palvelutarpeesta ja kilpailuttaa asiantuntijoita. Tällöin palvelutarpeen arvio tai diagnoosivaihe sekä varsinainen palvelu ovat erillisiä osia palveluketjussa. Wolinsky (1995) painottaa teoreettisessa tarkastelussaan etsintäteoreettista näkökulmaa, jossa asiakas voi ensin pyytää arvion palvelutarpeestaan ja sen jälkeen joko vastaanottaa palvelun tai jatkaa etsintää. Asiakkaan kokonaishyöty on tällöin lopulta vastaanotetusta palvelusta saatu hyöty, josta on vähennetty palvelun



hinta sekä eri asiantuntijoilta saatujen diagnoosien tai palvelutarpeen arvioiden hinta. Eri asiantuntijoiden tapaaminen ja sopivan palveluntarjoajan etsiminen siis aiheuttavat asiakkaalle etsintäkustannuksia. Kyseisessä mallissa asiakas toimii hinnanasettajana: asiantuntija voi joko tarjota palvelun asiakkaan ehdottamalla hinnalla, tai kieltäytyä tarjoamasta palvelua. (Wolinsky 1995, 4-5.)

Emons (1997, 108) ottaa luottamushyödykkeiden markkinoita käsittelevässä mallissaan huomioon asiantuntijoiden kapasiteettirajoitteen, mikä vaikuttaa asiantuntijoiden kannustimiin huijata asiakasta. Lisäksi huijausten todennäköisyyteen ja tyyppiin vaikuttavat asiakaskunnan koko ja toisistaan eritellyt hinnat diagnoosille ja varsinaiselle hoidolle. Jos asiantuntijalla ei ole riittävästi asiakkaita, on asiantuntijalle kannattavinta pyrkiä tarjoamaan mahdollisimman kalliita ja monimutkaisia palveluita, jos oletetaan hoidosta saatavan katteen olevan diagnoosista saatavaa katetta suurempi. Jos taas asiantuntijalla on liikaa asiakkaita ja diagnooseista saatava kate on hoidoista saatavaa katetta suurempi, on kannattavampaa tarjota halvempia ja yksinkertaisempia hoitoja. Emons (1997, 114-115) kuitenkin osoittaa tutkimuksessaan, että mikäli voittomarginaalit ovat yhtä suuret sekä diagnooseista että hoidosta, asiantuntijalla ei ole kannustimia huijata asiakastaan. Emonsin mallissa tasapainohinnat riippuvat palveluntarjoajien määrästä siten, että palveluiden kysyntä vastaa tarjontaa. (Emons 1997, 108; 114-115.)

Wolinskyn (1995, 10) etsintäteoreettisessa mallissa tasapaino, jossa kukin asiakas vierailee vain yhden asiantuntijan luona, on tehokas, eli kuluttajan ylijäämä maksimoituu. Tilanteessa, jossa asiakas vierailee useiden asiantuntijoiden luona ennen palvelun vastaanottamista, asiakkaan ylijäämä pienenee etsintäkustannusten määrän verran. Tällöin tasapaino ei maksimoi kuluttajan ylijäämää eikä siis ole myöskään tehokas. (Wolinsky 1995, 10.)

Taksimarkkinoiden tapauksessa asiakkaan ongelma on se, ettei asiakas välttämättä kykene määrittelemään tarvitsemansa palvelun laatua, eli siis optimaalista matkan pituutta (Dulleck ja Kerschbamer 2006, 6). Näin ollen kuljettaja voi ajaa pidempää reittiä ja veloittaa ylihintaa, vaikkakin kuljettaja veloittaisi ennalta sovitun kilometrihinnan. Toisaalta, mikäli hintaa ei sovita etukäteen, eikä käytössä ole esimerkiksi taksamittaria, tulee kyseeseen myös ylihinnan veloittaminen ilman minkäänlaista kilometreihin tai aikaan liittyvää perustetta.

Eroavaisuudet voittomarginaaleissa taas voivat liittyä matkojen pituuteen, eli siihen, ovatko lyhyet vai pidemmät matkat kannattavampia. Kannattavuuteen vaikuttavat esimerkiksi hinnoitteluperusteet, kuten se, onko käytössä pelkästään kilometriperusteinen taksa, vai sisältyykö hintoihin myös kiinteä lähtömaksu (Dulleck ja Kerschbamer 2006, 8). Frankena ja Pautler (1984, 4) toteavat hinnoitteluperusteiden sääntelyn voivan aiheuttaa kannattavuuseroja eripituisten matkojen välille, jolloin esimerkiksi lyhyiden kuljetusten tarjonta voi vähentyä merkittävästi. Toisaalta

etsintäkustannuksia puolestaan aiheutuu, mikäli aloitus- tai kilometritaksoja ei ole säädelty, vaan hinnoittelu on vapaata. Tällöin asiakkaan on usein vertailtava useiden taksipalveluiden tarjoajien hintoja saadakseen palvelu hinnalla, joka vastaa asiakkaan maksuhalukkuutta. (Frankena ja Pautler 1984, 3-4.)

### **3.2 TAKSIMARKKINOIDEN SÄÄNTELYSTÄ JA ERITYISPIIRTEISTÄ**

Epätäydellisen informaation aiheuttamaa tehottomuutta ja asiakkaan harhauttamisen todennäköisyyttä on monissa maissa yritetty vähentää sääntelemällä taksimarkkinoita. Sääntely voi koskea esimerkiksi taksilupien määrää tai hinnoittelua. Markkinoille tulon ja hinnoittelun lisäksi voidaan myös asettaa kelpoisuusvaatimuksia kalustolle tai kuljettajille. Taksipalvelut eivät kuitenkaan ole luonnollinen monopoli, eivätkä ainoa epätäydellisyyksistä kärsivä markkina. Siitä huolimatta niiden kontrollointi on nähty hyödylliseksi, vaikka yhtä kireää sääntelyä on pidetty tarpeellisenä vain harvoilla markkinoilla (Moore ja Balaker 2006, 109-110).

Cairns ja Liston-Heyes (1994, 1) toteavat hintasääntelyn olevan olennaisen tärkeää ja markkinoille tulon sääntelyn mahdollisesti hyödyllistä, sillä vapaiden taksien markkinoilla kilpailuehdot eivät täyty. He painottavat myös taksilupien määrän sääntelyn olevan merkittävä tekijä markkinoiden tehottomuuksien korjaamisessa, sillä pelkkä hintasääntely voisi aiheuttaa ylitarjontaa ja tällöin myös lupien määrän sääntelyllä voidaan lisätä hyvinvointia. (Cairns ja Liston-Heyes 1994, 1.)

Cairnsin ja Liston-Heyesin (1994, 5-7; 9) ei-etukäteen tilattavia takseja (cruising-taxi) analysoiva malli osoittaa, että tasapainohintaa ei ole näillä etsintään perustuvilla markkinoilla olemassa. Tutkijat argumentoivat, että tavanomaisilla kilpailullisilla markkinoilla suuri määrä palveluntarjoajia ja kuluttajia kohtaa samanaikaisesti, kun taas taksimarkkinoiden tapauksessa asiakas tyypillisesti kohtaa vain yhden palveluntarjoajan kerrallaan. Lisäksi seuraavan taksin kohtaamisen ajankohdasta tai hinnoittelusta ei yleensä ole tietoa etukäteen. (Cairns ja Liston-Heyes 1994, 5-7; 9.)

Flath (2002, 2) totesi tutkimuksessaan seuraavasti: mikäli kaikki taksit yhtä lukuun ottamatta asettavat saman hinnan, korkeamman hinnan asettanut taksi tekee suuremmat voitot, sillä etsintäkustannusten vuoksi kyseisen taksin kohdannut asiakas ei välttämättä ole halukas odottamaan seuraavaa taksia, ja joutuu siksi maksamaan korkeamman hinnan. Koska kaikki taksikuljetusten tarjoajat tietävät tämän, ei markkinoilla ole tasapainohintaa. (Flath 2002, 2.)

Etukäteen säännellyt hinnat voivat mahdollistaa tehokkaamman markkinaratkaisun esimerkiksi matalan kysynnän aikoina, sillä muutoin tehokasta markkinaratkaisua ei tarjoustilanteessa välttämättä löydy (Myerson ja Satterthwaite 1983; Cairns ja Liston-Heyes 1994, 6). Jos asiakas on riskinkaihtaja, hän voi olla valmis maksamaan korkeampaa hintaa välttääkseen etsintäkustannukset, mikä taas antaa

taksipalveluiden tarjoajalle hinnoitteluvoimaa ja toisaalta mahdollistaa eri palveluntarjoajien toisistaan poikkeavan hinnoittelun (Cairns ja Liston-Heyes 1994,6).

Myös etsinnän ajankohta voi vaikuttaa syntyvään ratkaisuun, eli asiakkaan päätökseen hyväksyä tai hylätä tarjous kuljetuksesta tietyllä hinnalla: esimerkiksi öiseen aikaan sekä kysyntä että tarjonta voivat olla ruuhka-aikoja vähäisempiä, ja siten etsinnän kustannukset molemmille osapuolille korkeampia. Sekä palveluntarjoajalla että ostajalla ei matalan kysynnän tilanteessa ole välttämättä yhtäkään vaihtoehtoista neuvottelukumppania, jolloin neuvotteluosapuolet eivät myöskään saa tietää, miten neuvottelukumppani kaupankäyntiä arvostaa (Flath 2002, 2).

Myös Frankena ja Pautler (1984) toteavat vapaasti kadulta otettavien taksien markkinoihin liittyvän ongelmia, mutta huomauttavat vapaiden taksien silti osittain kilpailevan taksiasemilta otettavien ja etukäteen tilattavien taksien kanssa, mikä voi vähentää taksipalveluiden tarjoajien hinnoitteluvoimaa. Toisaalta he toteavat myös kiinteiden taksiasemien taksien, kuten lentokenttätaksien, kilpailussa olevan epätäydellisyyksiä, sillä asiakas ei välttämättä kykene vertailemaan useita palveluntarjoajia. Useinkaan asiakas ei ole halukas kieltäytymään tarjouksesta tehdäkseen vertailuja, sillä kieltäytyminen voi johtaa tarjouksen menettämiseen, ja siksi ensimmäisenä kuljetusta tarjonnut voittaa. Sama pätee myös etukäteen tilattaviin takseihin. (Frankena ja Pautler 1984.)

### **3.3 DEREGULAATION VAIKUTUKSISTA**

Taksimarkkinoiden deregulaation vaikutuksista julkaistujen tieteellisten tutkimusten perusteella sääntelyn purkamisen hyödyllisyys tai haitallisuus ei ole yksiselitteistä. Moore ja Balaker (2006) analysoivat kirjallisuuskatsauksessaan 28 taksialan deregulaatiota käsittelevää artikkelia. Teoreettisista tutkimuksista 11 puolsi sääntelyn purkua, 6 vastusti ja yhdessä saatiin ristiriitaisia tuloksia. Mukaan otetuista empiirisistä tutkimuksista toinen puolsi ja toinen vastusti sääntelyn purkua. Tapaustutkimuksista 7 tutkimuksen mukaan deregulaatio oli hyvä asia, huonona sitä ei pidetty yhdessäkään tutkimuksessa. Ristiriitaisia tuloksia, eli sekä hyviä että huonoja havaittuja vaikutuksia raportoitiin yhdessä artikkelissa. (Moore ja Balaker 2006, 116-118.)

Tutkimuksissa saadut erilaiset tulokset voivat osittain johtua siitä, millaisista taksipalveluista on kyse, ja miten sääntely on toteutettu. Taksipalvelut eivät ole homogeenisiä, ja eri palveluiden markkinat voivat erota toisistaan. Esimerkiksi Cairns ja Liston-Heyes (1994) analysoivat teoreettisessa mallissaan nimenomaan vapaita, ei etukäteen tilattavia takseja. Frankena ja Pautler (1984) käsittelevät myös kiinteisiin taksiasemiin ja etukäteen tilattaviin takseihin sekä näiden markkinoiden yhtymäkohtiin liittyviä seikkoja.

Moore ja Balaker (2006, 113-115) nostavat deregulaation vaikutuksista saatujen ristiriitaisten teoreettisten tulkintojen ja empiiristen tulosten syiksi muun muassa eroavaisuudet sääntelyn purkamisen toteutuksessa ja laajuudessa. Joissain tapauksissa ainoastaan taksilupien määrää koskevia rajoituksia on purettu, mutta hintasääntely ja palveluiden luonnetta sekä vaatimuksia koskeva sääntely säilytetty. Tällöin sääntelyn purku ei välttämättä ole mahdollistanut hintakilpailua ja uusien palveluiden ja palveluntarjoajien tuloa markkinoille. (Moore ja Balaker 2006, 113-115.)

Flath (2002, 19) toteaa, että mikäli taksilupien määrää koskevat rajoitukset aiotaan purkaa, olisi hyödyllistä purkaa myös hintoja koskevaa sääntelyä. Muutoin markkinoilla toimivien taksien määrä voi nousta liian suureksi verrattuna optimaaliseen palveluntarjoajien määrään. Taksien määrän lisääntyessä keskimääräinen hinta laskee kilpailun kiristyessä, jos hinnoittelu on vapaata. Korkeimmalle tasolle hinnat taas jäävät, jos markkinoille tulo on vapaata, mutta hinnat ovat etukäteen määrätty. Tällöin yritykset koordinoivat viranomaisille suunnatut ehdotuksensa hintojen päivittämistä varten (collusive pricing). Yritykset pyrkivät maksimoimaan alan voitot, jolloin identtisten kuluttajien tapauksessa myös kuluttajien ylijäämä maksimoituu, sillä hintojen päivitysehdotuksissa otetaan huomioon hinnoista riippuva kysyntä ja etukäteen määrätty taksien määrä. Jos markkinoille tulo on vapaata, markkinoille tulee enemmän takseja, kuin annetuilla hinnoilla olisi yhteiskunnan kannalta tehokasta. (Flath 2002, 14-15; 19.)

Mooren ja Balakerin (2006, 116) mukaan myös jotkin sääntelyn purkamisen vaikutukset, kuten aiemmin laittomien taksien lailliseksi tulon seuraukset, ovat voineet jäädä kokonaan huomiotta. Ennen sääntelyn purkua laittomat taksit eivät myöskään ole näkyneet tilastoissa, joten niiden vaikutus esimerkiksi keskimääräisiin hintoihin ja kokonaistarjontaan on ollut epäselvä. Lisäksi laittomiin takseihin liittyvä asiakastytymättömyys ei ole aikaisemmin käynyt ilmi esimerkiksi valituksina. Näin ollen taksimarkkinoiden vapautuksen jälkeen tilastojen tulkinta esimerkiksi valitusten kasvun osalta voi vääristyä, jos aiemmin laittomien taksien laillistumista ei oteta huomioon. (Moore ja Balaker 2006, 116.)

Frankena ja Pautler (1984, 81) argumentoivat taksilupien ja alalle tulon säännöstelyn mahdollistavan markkinoiden monopolisoitumisen, jos suurin osa toimiluvista päätyy vain muutaman yrityksen hallintaan. Jos alalla olevien yritysten ja yksittäisten taksien määrää rajoitetaan, keskittyy palveluntarjonta helposti muutaman toimijan käsiin. Monopolivoiman lisääntyessä yrityksen voi joissakin tilanteissa olla jopa kannattavampaa jättää osa taksiluvistaan käyttämättä. Tämän lisäksi esimerkiksi autojen yhteiskäytön ja yhteiskuljetusten rajoittaminen ja velvoitteet tarjota useita erilaisia kuljetuspalveluja voivat johtaa matalampaan autojen käyttöasteeseen, mikä taas nostaa taksikuljetusten yksikköhintoja. (Frankena ja Pautler 1984, 81, 96-99.)

Näin ollen sääntelyn purkaminen johtaa Franken ja Pautlerin (1984) mukaan tehokkaammin toimiviin markkinoihin, palvelutarjonnan kasvuun ja alhaisempiin hintoihin. Lisäksi tutkijat kertovat, että tutkimusten perusteella sääntelyn purku on lyhentänyt odotusaikoja ja vähentänyt sääntelyn toteuttamiseen ja valvontaan kuluja resursseja, vaikka joissakin USA:n kaupungeissa sääntelyn kustannusten on havaittu myös kasvaneen. He myöntävät kuitenkin, että deregulaation on havaittu aiheuttaneen myös ongelmia, sillä esimerkiksi lentokentillä vapaa hinnoittelu on johtanut korkeisiin maksuihin, jotka houkuttelevat takseja kentälle jonoksi asti. Tuottoisien kuljetusten toivossa kuljettajat saattavat kieltäytyä lyhyistä matkoista, ja lisäksi paikka jonossa voi aiheuttaa riitoja. (Frankena ja Pautler 1984, 117; 119; 123.)

Mooren ja Balakerin (2006) kirjallisuuskatsauksen perusteella taksimarkkinoiden sääntelyä puoltavissa teoreettisissa tarkasteluissa painottuvat nimenomaan etsintäteoreettinen näkökulma ja etsinnän aiheuttamat kustannukset. Nämä artikkelit painottavat erityisesti sääntelemättömillä markkinoilla ilmeneviä ongelmia. Deregulaatiota puoltavissa artikkeleissa myönteinen suhtautuminen sääntelyn purkamiseen taas perustuu säännellyillä markkinoilla havaittuihin ongelmiin ja tehottomuuksiin, joita voitaisiin artikkelien mukaan lieventää sääntelyä purkamalla. Tarkasteluissa painottuvat erityisesti määrä sääntelyn myötä lisääntynyt monopolivoima, joka nostaa hintoja ja huonontaa palveluiden saatavuutta. Kirjallisuuskatsauksessa analysoiduista artikkeleista kaksi kolmesta päätyi deregulaation kannalle (Moore ja Balaker 2006), mutta tästä ei vielä voida vetää suoria johtopäätöksiä deregulaation kannatettavuudesta.

Teoreettisten tarkasteluiden perusteella ei vielä suoraan selviä, kumman vaihtoehdon, sääntelyn vai vapaiden markkinoiden, aiheuttamat tehottomuudet ovat suurempia ja vakavampia. Flath (2002, 19) kuitenkin toteaa sääntelyn tuovan markkinoiden toiminnan lähemmäs tehokasta ratkaisua sen aiheuttamista haittavaikutuksista huolimatta.

Etsintäkustannukset voivat lisätä taksipalveluiden tarjoajien hinnoitteluvoimaa, mikä taas voi osaltaan laskea kysyntää ja tehdä palveluista liian kalliita osalle kuluttajista. Toisaalta taas määrä sääntelyä aiheutuva niukkuus voi nostaa hintoja tarpeettoman korkealle ja tarjonta voi jäädä kysyntää vähäisemmäksi, jolloin syntyy tehokkuustappioita. Ilman empiiristä tutkimusta on kuitenkin vaikeaa ennustaa esimerkiksi hintavaikutusten suuruutta.

## 4. AINEISTO JA TUTKIMUSMENETELMÄ

### 4.1 MENETELMÄ

Tutkimus toteutettiin systemaattisena kirjallisuuskatsauksena. Systemaattisessa kirjallisuuskatsauksessa tavoitteena on esittää aiempien tutkimuskysymystä koskevien tutkimusten tulokset kootusti ja tiivistetysti. Systemaattisen kirjallisuuskatsauksen tarkoitus on tarjota lukijalle tietoa siitä, mitä aiheesta jo tiedetään, ja onko eri tutkimuksissa esimerkiksi saatu ristiriitaisia tuloksia. Katsaukseen pyritään löytämään kaikki aihetta koskevat ja valintakriteerit täyttävät tutkimukset, kun taas kuvailevassa kirjallisuuskatsauksessa tutkijalla on suurempi valta käyttämiensä lähteiden valinnassa. Systemaattinen metodi pyrkii minimoimaan mahdollisen harhan tuloksissa noudattamalla tarkkaan määriteltyjä kriteerejä aineiston valinnassa. (Cochrane 2019.)

Aineistoon otettavat tutkimukset valitaan ennalta määrättyjen ja kirjallisuuskatsauksessa raportoitavien hyväksymiskriteerien perusteella siten, että tutkimus olisi tarvittaessa myös toistettavissa. Mahdolliset hyväksymis- ja poissulkukriteerit määritellään tutkimuskysymyksen pohjalta, ja ne voivat liittyä esimerkiksi tutkimuskohteena olevaan populaatioon, interventioihin, vertailukohteisiin ja niihin interventioiden vaikutuksiin, joihin kirjallisuuskatsaus keskittyy. Lisäksi tuloksia voidaan rajata esimerkiksi tutkimusten toteuttamistavan, julkaisuajankohdan tai julkaisukielen perusteella. Tutkija voi myös päättää ottaa mukaan vain vertaisarvioituja julkaisuja. (Cochrane 2019.)

Systemaattisessa kirjallisuuskatsauksessa tutkija raportoi jokaisen tutkimuksensa vaiheen, ja arvioi lisäksi kirjallisuuskatsaukseen mukaan otettavien tutkimusten laatua (Cochrane 2019). Mukaan otettavien tutkimusten hyväksymis- ja poissulkukriteerien lisäksi tutkijan tulee päättää, mistä lähteistä kirjallisuuskatsauksessa käytettävä aineisto haetaan. Aineistolähteinä voidaan käyttää esimerkiksi suurimpia tietokantoja.

### 4.2 AINEISTO

Aineisto kerättiin kuudesta laajasti taloustieteisiin ja liiketoimintaan liittyviä julkaisuja sisältävästä tietokannasta: EBSCOhost Academic Source Ultimate, Google Scholar, JSTOR, SAGE, Science Direct ja Scopus. Taksimarkkinoihin ja taksimarkkinoiden sääntelyn purkuun liittyvää aineistoa on julkaistu runsaasti, mutta suuri osa julkaisuista keskittyy markkinoiden toiminnan teoreettiseen tarkasteluun, eikä sisällä empiiristä tutkimusta. Taksimarkkinoiden deregulaation tosiasiallisten vaikutusten selvittämiseksi mukaan valittiin mukaan vertaisarvioituja, empiirisiä tutkimuksia tai niitä käsitteleviä kirjallisuuskatsauksia. Koska vaikutukset riippuvat myös markkinoiden ja sääntelyn rakenteesta ennen uudistuksia, keskitytään tässä katsauksessa tarkastelemaan uudistuksia vain

kehittyneissä talouksissa, jotta lähtöasetelma olisi mahdollisimman vertailukelpoinen Suomen markkinatilanteen kanssa. Mukaan valittiin seuraavien maiden uudistuksia käsitteleviä artikkeleita: Alankomaat, Australia, Irlanti, Italia, Kanada, Ruotsi, Uusi-Seelanti ja Yhdysvallat. Tutkimukset keskittyvät nimenomaan sääntelyn purkamisen vaikutuksiin, ja sääntelyn tiukentamista koskevat tutkimukset on tästä kirjallisuuskatsauksesta jätetty pois.

Jokaisesta tietokannasta haettiin julkaisuja neljällä eri hakusanayhdistelmällä. Hakusanoilla osumia pyrittiin rajaamaan hakukriteerien mukaisiksi, ja loppukarsinta tehtiin valintakriteerien perusteella osuma kerrallaan. Haku aloitettiin mahdollisimman laajoilla hauilla, joissa hakusanojen "taxi deregulation" ja "taxi reform" sallittiin esiintyä missä tahansa tekstin kohdassa. Useimmissa tietokannoissa tuloksia tuli useita tai jopa kymmeniä tuhansia, joten hakuja rajattiin siten, että hakusanojen tuli esiintyä artikkelin otsikossa. Mikäli taas nämä rajoitetut haut eivät tuottaneet tuloksia, ja laajimmalla mahdollisella haullakin tulosten määrä jäin noin pariin sataan, käytiin läpi laajimman haun tulokset.

Koska tässä tutkimuksessa ei ollut mahdollisuutta käydä läpi kaikkea taksimarkkinoihin liittyviä julkaisuja, oli todennäköistä, että kriteerit täyttäviä julkaisuja jäisi valituilla hakusanoilla löytämättä. Tutkimuksen edetessä havaittiin, että useissa mukaan otetuissa artikkeleissa oli viitattu aikaisempiin julkaisuihin, jotka eivät kuitenkaan päätyneet hakutuloksiin. Tästä syystä mukaan on otettu yksi artikkeli viitteiden perusteella, sillä kyseiseen julkaisuun oli viitattu useissa tietokantahakujen perusteella mukaan valituissa lähteissä, ja kyseessä oli valintakriteerit täyttävä alkuperäinen julkaisu. Tietokannoista saatujen osumien määrä, hakusanat ja mukaan valitut artikkelit on esitetty liitteenä olevissa taulukoissa 2 ja 3.

Mukaan valituissa julkaisuissa arvioidaan taksimarkkinoiden deregulaation vaikutuksia pääosin kvantitatiivisin menetelmin liittyen esimerkiksi matkojen hintaan, taksien määrään, kuljettajien tuloihin ja sektorin tehokkuuteen. Artikkeleissa otetaan kuitenkin kantaa myös laadullisiin vaikutuksiin ja työvoimaa koskeviin muutoksiin.

## 5. TULOKSET

### 5.1 TAKSIMARKKINAUUDISTUSTEN TOTEUTTAMINEN ERI MAISSA

#### 5.1.1 Yleistä

Taksimarkkinauudistusten vaikutukset esimerkiksi kuljetusten hintoihin, ajoneuvojen määrään, sektorin rakenteeseen, kuljettajien ansiotasoon, palvelutuotannon tehokkuuteen ja palvelun laatuun, uusien innovaatioiden markkinoille tuloon ja kysynnän muutoksiin riippuvat monista tekijöistä. Eri maissa taksimarkkinoita on ennen uudistuksia säädelty eri tavoin, ja lähtötilanteessa epätasapaino kysynnän ja tarjonnan välillä on ollut joissakin maissa suurempi, kun taas kysynnän ja tarjonnan välinen ero on voinut olla hyvinkin pieni.

Taksimarkkinat koostuvat erilaisista markkinasegmenteistä, kuten etukäteen tilattavien kuljetusten markkinoista ja suoraan kadulta tai taksiasemilta otettavien kuljetusten markkinoista, joiden toiminnan erityispiirteet vaikuttavat ratkaisevasti uudistusten lopputuloksiin. Eri maissa markkinoita dominoivat erityyppiset palvelut, ja vaatimukset palveluntuotantoa kohtaan asettavat erilaisia markkinoille tulon esteitä. Myös alueellisilla erityispiirteillä on vaikutusta uudistusten onnistumiseen, sillä markkinaolosuhteet tiheään asutuissa kaupungeissa eroavat harvaan asutun maaseudun markkinoista. Taksimarkkinoiden deregulaation vaikutukset riippuvat siten myös taustaoletuksista.

Boutueil, Quillerier ja Voskoboynikova (2018, 726-727) kuvailevat taksimarkkinoita jaottelamalla niitä sekä sääntelyn että taksimarkkinoiden rakenteen perusteella. Heidän mukaansa taksimarkkinat koostuvat tyypillisesti taksiasemilta, suoraan kadulta otettavien ja etukäteen tilattavien taksipalveluiden markkinoista, joita voidaan säädellä yhdellä kaikkia palvelumuotoja koskevalla lailla. Edellä mainittuja palvelumuotoja voidaan säädellä myös omalla lainsäädännöllä. Markkinasegmentit voivat olla kokonaan erillisiä tai osittain päällekkäisiä, riippuen myös sääntelystä. Takseja koskevaa sääntelyä puolestaan on kolmen tyyppistä: kvantitatiivista, kvalitatiivista ja taloudellista. Kvantitatiivinen eli määrä sääntely kattaa esimerkiksi toimilupien määrän hallinnoimisen, kvalitatiivinen taas palveluntarjoajia koskevia laatuvaatimuksia. Laatuvaatimuksia voidaan asettaa esimerkiksi kalustolle tai kuljettajien ammattitaidolle. Taloudellinen sääntely taas keskittyy esimerkiksi hintojen rajoittamiseen. (Boutueil, Quillerier ja Voskoboynikova 2018, 726-727.)

Seuraavissa alaluvuissa esitetään, miten uudistukset on toteutettu Yhdysvalloissa, Kanadassa, Uudessa-Seelannissa, Ruotsissa, Irlannissa, Alankomaissa ja Italiassa. Tässä kirjallisuuskatsauksessa tarkasteltavat maat ovat länsimaisia markkinatalouksia, joiden markkinoiden voidaan olettaa olevan suhteellisen vertailukelpoisia Suomen markkinoiden kanssa.



### 5.1.2 Yhdysvallat ja Kanada

Yhdysvalloissa useat suuret kaupungit luopuivat taksimarkkinoiden sääntelystä 1980-luvulta alkaen. Sääntely erosi kaupunkien välillä, mutta yleisesti ottaen säännökset rajoittivat markkinoille tuloa ja hinnoittelua sekä sisälsivät vaatimuksia esimerkiksi ajoneuvojen laadusta ja palvelutarjonnasta. Uudistusten myötä markkinoille tuloon ja hinnoitteluun liittyviä säännöksiä väljennettiin, tai niistä luovuttiin kokonaan. Laatuun liittyviä vaatimuksia sen sijaan kiristettiin joissakin kaupungeissa. (Teal ja Berglund 1987, 37-38.)

Bergantino ja Longobardi (2002, 85-86) taustoittavat USA:n ja Euroopan 1980-luvulta alkanutta suuntausta vapauttaa taksimarkkinat sääntelystä ja toteavat säänneltyjen markkinoiden toimineen epätyytyttävästi. Ongelmia havaittiin olevan esimerkiksi taksien saatavuudessa, pitkissä odotusajoissa, palvelun heikossa laadussa ja taksilupien hinnoittelussa. Bergantino ja Longobardi (2002, 85) kuitenkin painottivat taksimarkkinoilla olevan huomattava määrä piirteitä, jotka tekevät niistä ei-kilpailulliset. Näin ollen sääntelylle on taloustieteen teorian mukaan vahvat perusteet. (Bergantino ja Longobardi 2002, 85-86.)

Teal ja Berglund (1987, 37-38; 40) analysoivat taksimarkkinoiden vapauttamisen seurauksia yhdeksästä Yhdysvaltain kaupungista saatujen tietojen perusteella. Tutkimuksessa analysoitiin uudistuksen jälkeen San Diegosta, Seattlesta, Oaklandista, Fresnoista, Phoenixista, Tusconista, Sacramentosta, Kansas Citystä ja Tacomasta kerättyjä tietoja. Pääasiassa analyysi keskittyi San Diegoon, Seattleen, Sacramentoon, Phoenixiin, Tusconiin ja Kansas Cityyn, jotka vapauttivat sekä markkinoille tuloa että hinnoittelun. Kaikissa kuudessa kaupungissa puhelinvälitteiset taksikuljetukset muodostivat vähintään 70 prosenttia koko taksimarkkinoiden palvelutarjonnasta, ja kaikissa niissä taksilupien hinnat liikkuvat useissa tuhansissa dollareissa. Uudistuksen tulokset vaihtelevat osittain kaupungeittain, mutta pääasiassa odotettuja ja tavoiteltuja vaikutuksia on ilmennyt vain vähäisissä määrin tai osaa niistä ei ole havaittu ollenkaan. (Teal ja Berglund 1987, 37-38; 40.)

Schallerin (2007, 2) tutkimuksessa mukana olleet alueet taas kattoivat 32 taksimarkkinoiden sääntelymallia Pohjois-Amerikan yhteensä 50 sääntelymallista. Aineisto kattoi 28 kaupunkia ja kuntaa 50 Pohjois-Amerikan väestömäärältään suurimmasta kaupungista tai kunnasta. Eri alueet eroavat toisistaan muun muassa sen perusteella, minkä tyyppiset taksipalvelut dominoivat markkinoita. (Schaller 2007, 3.)

Esimerkiksi harvaanasutuilla alueilla on todennäköisempää, että suurin osa kuljetuksista on etukäteen puhelimitse tilattuja, kun taas esimerkiksi lentokentillä suurin osa kuljetuksista otetaan taksipysäkiltä/taksitolpalta. Lisäksi on mahdollista, että kadulta lennosta napattavat kuljetukset

dominoivat markkinoita. Isoissa kaupungeissa, joissa suurin osa kuljetuksista otetaan keskustan alueelta tai lentokentältä, on tyypillistä, että taksikuljetukset painottuvat ei-etukäteen tilattaviin kuljetuksiin. Esimerkiksi New Yorkissa suurin osa kuljetuksista otetaan kadulta, ja taksiasemilta otettavat ja etukäteen tilattavat kuljetukset muodostavat vain murto-osan taksikuljetusten kokonaismäärästä. Esimerkiksi San Diegossa, San Josessa ja Montgomeryssä suurin osa kuljetuksista tilataan etukäteen. (Schaller 2007, 3.)

Taksimarkkinoiden sääntelyä voidaan Pohjois-Amerikan taksimarkkinoilla luokitella sen mukaan, onko taksiluvulle asetettu numeerisia rajoja, ja koskevatko pätevyysvaatimukset yksittäisiä kuljettajia vai asetetaanko ne taksipalveluyrityksille. Jos markkinoilla ei ole rajoituksia markkinoille tulolle, ja pätevyysvaatimukset koskevat vain yksityisiä kuljettajia irrallaan yritystason vaatimuksista, kyseessä ovat avoimet markkinat. Jos taas pätevyysvaatimukset koskevat kuljettajia, mutta markkinoille tulo on säänneltyä, puhutaan niin kutsutuista lupajärjestelmistä (medallion/plate systems), joilla luvat voivat olla yksittäisten kuljettajien, taksirytysten tai vaikkapa sijoitusmielessä lupia pitävien entisten taksinkuljettajien hallussa. Lupa voidaan yleensä siirtää toiselle kuljettajalle, joka täyttää vaatimukset. Tällaisilla markkinoilla siirtokelpoisten lupien arvo voi kasvaa huomattavaksi. (Schaller 2007, 3-5.)

Jos markkinoille tulo on vapaata tai säänneltyä, mutta pätevyysvaatimukset koskevat yrityksiä eivätkä yksittäisiä kuljettajia, markkinoille voi tulla vain kokonaisia yrityksiä itsenäisten taksinkuljettajien sijaan. Vaatimuksena markkinoille tulolle voi olla esimerkiksi minimimäärä ajoneuvoja, laatustandardien täyttäminen, välityspalvelun tarjoaminen ja ajoneuvovakuutusten voimassaolo. Mikäli markkinoille tulolle ei ole asetettu numeerisia rajoja, eli yritysten lukumäärää ei ole rajoitettu, ovat franchise-yritykset markkinoille tyypillinen piirre. (Schaller 2007, 3.5.)

### **5.1.3 Uusi Seelanti**

Uudessa-Seelannissa vuonna 1989 voimaan tullut uusi lainsäädäntö poisti takseja koskevan määrä sääntelyn, mikä johti merkittävään taksien määrän lisääntymiseen erityisesti Uuden-Seelannin suurimmissa asutuskeskuksissa. (Morrison 1997, 913). Keskitetty maksujärjestelmä lakkautettiin ja markkinoille tulon esteitä poistettiin, eli markkinat vapautettiin (Gaunt 1995, 257).

Ennen uudistusta Uudessa-Seelannissa taksimarkkinoilla toimiminen oli luvanvaraista, ja lupien määrä oli rajoitettu. Viranomaiset myönsivät kolmenlaisia lupia, joihin kuuluivat taksin ajamiseen, kuljetus- tai taksipalvelun omistamiseen ja toiminnan hoitamiseen sekä taksiorganisaation toiminnan hoitamiseen oikeuttavat lisenssit. Jokaisen kuljettajan oli kuitenkin kuuluttava johonkin taksiorganisaatioon, eli oltava jonkin taksipalveluyrityksen palkkalistoilla työntekijänä, tai oltava sopimusyrittäjiä, jotka omistavat itse autonsa ja joilla on sekä matkustajaliikenteen hoitamiseen että

ajoneuvon ajamiseen oikeuttavat lisenssit. Taksiorganisaatioiden toimintaluvat eivät myöskään olleet siirrettävissä kolmannelle osapuolelle, vaan Uuden-Seelannin tieliikenneturvallisuusvirasto myönsi ne yksinomaan organisaatioille. Matkustajaliikenteen hoitamiseen oikeuttavat henkilökohtaiset luvat sen sijaan olivat siirrettävissä toiselle osapuolelle. (Morrison 1997, 914.)

Ennen vuoden 1989 uudistusta kullekin alueelle myönnettiin vain tietty määrä matkustajaliikenteen hoitamiseen oikeuttavia lisenssejä. Määrää sopeutettiin lisäksi kausittaisten muutosten mukaan, esimerkiksi väestömäärän muutosten seurauksena. Rajallisen määrän vuoksi matkustajaliikennelupien hinnat olivat varsin korkeita, noin 25 000 Uuden-Seelannin dollaria. Määräsääntelyn poistaminen kuitenkin poisti niukkuuden luoman arvon, eikä kompensatioita maksettu entisille luvanhaltijoille. Sääntelyn purkamisen aikaan pääoman menetys olikin erityisenä huolenaiheena uudistuksen vastustajien keskuudessa. (Morrison 1997, 914-915.)

#### **5.1.4 Ruotsi**

Ruotsissa taksimarkkinoiden sääntelyä purettiin merkittävästi 1990-luvun alkupuolella. 1990-luvulta alkaen tehtyjen, useita aloja koskeneiden sääntelyä purkaneiden uudistusten tavoitteena oli vastata globalisaation uhkaan ja parantaa taloudellista tilannetta vapauttamalla markkinoita. Taksimarkkinuudistuksen tavoitteena oli parantaa markkinoiden tehokkuutta, laskea hintoja ja nostaa palvelun laatua. Lisäksi taksisektorin vapauttaminen oli Slavnicin ja Urbanin (2008, 446) mukaan eräänlainen harjoitus ja kokeilu, jonka tarkoitus oli helpottaa myöhempiä uudistuksia ja sääntelyn purkamista muilla markkinoilla. (Slavnic ja Urban 2008, 446.)

Marrel ja Westin (2002, 136-137) analysoivat Ruotsin taksimarkkinuudistuksen vaikutuksia kaupunkialueiden ulkopuoliseen taksipalveluiden tarjontaan ja hintakehitykseen. Sääntelyn epäiltiin aiheuttavan tehottomuutta muun muassa valvonnasta koituvien kulujen, yrityksille muuttuvien sääntöjen seuraamisesta aiheutuvien kustannusten sekä säännöksien ristiriitaisuuksien vuoksi. Lisäksi sääntelyn oli perusteltu vähentävän kannustimia kilpailuun, jolloin yritykset sopeutuvat toistensa toimintaan, eikä aitoa kilpailua synny. Uudistuksen myötä taksiyritykset saivat itse määritellä toiminta-alueensa ja toiminta-aikansa, eikä välityskeskukseen kuuluminen ollut enää pakollista. Markkinoille tulo ja hinnoittelu vapautettiin, mutta takseissa tuli olla taksamittarit, ja lisäksi asiakkaita tuli informoida hinnoista ennen matkaa. (Marrel ja Westin 2002, 136-137.)

Harvaan asutuilla alueilla on tyypillistä, että taksimatkat ovat julkisesti tuettuja, ja ne palvelevat esimerkiksi koululaisia. Ilman julkista kysyntää yritysten voisi olla vaikea selvittää markkinoilla pelkän yksityisen kysynnän varassa. Maaseudulla toimiminen myös vaatii enemmän kalustoa, jotta hajallaan olevia pieniä markkinasegmenttejä pystytään palvelemaan, mikä nostaa toiminnan kustannuksia. Ruotsin liikennepalvelulain mukaan riittävien liikennepalveluiden tulisi olla kaikkien kansalaisten

saatavilla, ja tähän tähdättiin myös taksimarkkinoiden uudistuksella. Markkinaolosuhteet kaupunki- ja maaseutualueilla kuitenkin eroavat Ruotsissa toisistaan sekä kysynnän että tarjonnan suhteen. (Marrell ja Westin 2002, 137.)

### **5.1.5 Irlanti**

Irlannissa uusien toimijoiden tuloa taksimarkkinoille rajoitettiin vuodesta 1978 vuoteen 2000, minkä jälkeen markkinoille tulo vapautettiin korkeimman oikeuden päätöksellä. Markkinoille tulo sallittiin myös uusille toimijoille, joilla ei ennestään ollut taksilupia. Päätös perustui korkeimman oikeuden kantaan, jonka mukaan rajoitukset vaikuttivat ihmisten mahdollisuuksiin työskennellä alalla, jolla he ovat päteviä työskentelemään, ja lisäksi vaikutti kielteisesti suuren yleisön oikeuteen käyttää taksipalveluja. Lisäksi rajoitteiden katsottiin voivan syrjiä muita kuin Irlannin kansalaisia, sillä suurin osa taksiluvan haltijoista ennen lakimuutosta oli Irlannin kansalaisia. (Barrett 2003.)

Myös taksilupien hinnat olivat lupien rajallisuuden takia nousseet huomattavaa vauhtia, sillä taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavien lupien määrää oli kahdenkymmenen vuoden aikana lisätty vain vajaalla tuhannella. Esimerkiksi Dublinissa vuonna 1980 taksiluvan hinta oli 3500 Irlannin puntaa, kun taas vuonna 2000 hinta oli jopa 90 000 Irlannin puntaa. Suosituin taksikäyttöön ostettava auto, Toyota Carina, maksoi ennen uudistusta noin 18 000 Irlannin puntaa, joten markkinoille tulon kokonaishinta ennen uudistusta oli yli 100 000 Irlannin puntaa. Uudistuksen jälkeen lisenssin hinta laski 5000 puntaan, eli markkinoille tulon kustannukset olivat enää noin 25 000 puntaa. (Barrett 2003.)

Taksilupia ei voinut käyttää lainojen vakuutena, mutta niiden ostamista varten sen sijaan pantattiin usein muuta omaisuutta, ennen kuin uudistus astui voimaan. Taksiluvan ostajat katsoivat usein investoineensa omistusoikeuksiin, mutta Irlannin lain mukaan taksilupien hallinta ei kuitenkaan tuottanut omistajilleen omistusoikeuksiin verrattavia oikeuksia. Näin ollen taksilupien myöntämisen ja hallussapidon ehtoja voitiin muuttaa ilman velvollisuutta korvauksiin jo ennen uudistusta. Uudistusta puoltaneet ekonomistit luokittelivatkin taksiluvan ostaneet ennemmin uhkapelaajiksi, jotka löivät vetoa sääntelyn pysyvyyden puolesta, kuin sijoittajiksi. Taksimarkkinoiden deregulaatio aiheutti kuitenkin odotettua vastustusta niiden keskuudessa, jotka olivat hankkineet taksiluvan ennen uudistusta, koska uudistus laski taksiluvan arvon murto-osaan aiemmasta hinnasta. Lisäksi uusien taksien markkinoille tulon ennakoitiin laskevan kuljettajien tuloja. (Barrett 2003.)

Jos taksilupien määrä olisi kehittynyt samaa vauhtia Irlannin bruttokansantuotteen kanssa, Dublinissa takseja olisi vuonna 1997 ollut noin 1500 enemmän. Vuonna 1997 taksilupia oli myönnetty 1974 kappaletta, kun bruttokansantuotteeseen suhteutettuna lupia olisi pitänyt olla noin 4200 kappaletta.

Juuri ennen sääntelyn purkamista vuonna 2002, taksilupien määrä Dublinissa oli kasvanut 2724 kappaleeseen. (Barrett 2003.)

### **5.1.6 Alankomaat**

Alankomaiden taksimarkkinat vapautettiin uuden takseja koskeva matkustajaliikennelain myötä tammikuun ensimmäisenä päivänä vuonna 2000. Uudessa laissa taksimarkkinoiden sääntelyä purettiin ja vanhaa sääntelyä korjattiin paremmaksi. Uudistuksen taustalla olivat hallituksen osittain ideologiset pyrkimykset vapaisiin markkinoihin. Uudistus toteutettiin vaiheittain vuosina 2000-2002.

Ennen uudistusta markkinoita sääntelivät 12 provinssia ja niiden edelleen valtuuttamat kunnat, yhteensä 27 toimijaa, jotka myönsivät taksilupia omille alueilleen. Lupia myönnettiin kysynnästä ja tarjonnasta tehtävien arvioiden mukaan siten, että toiminta olisi taksiyrittäjille kannattavaa. Lupa oikeutti taksiliikenteen harjoittamiseen vain luvan myöntäneen viranomaisen alueella. Lupia myöntävät viranomaiset myös määräisivät vuosittain kilometritaksat, odotustaksat ja aloitusmaksut. Taksioperaattoreita, autoja ja kuljettajia koskivat myös viranomaisten määrittämät laatuvaatimukset.

Vanha laki oli ollut voimassa vuodesta 1988 alkaen, ja sen ongelmiksi katsottiin Baandersin ja Canoy'n (2010, 1-2) mukaan muun muassa liian korkeiksi nousseet taksilupien markkina-arvot, markkinoille tulon vaikeus ja olemassa olevien taksioperaattoreiden liiallinen suojaaminen. Lisäksi viranomaisten ja taksialan toimijoiden suhteet koettiin liian läheisiksi. Uuden lain myötä taksilupien määrä sääntely poistettiin, mikä johti aiempien taksilupien arvonmenetykseen ja siten taloudellisiin tappioihin taksiluvan aiemmilla haltijoilla. Kompensoidakseen menetyksiä hallitus myönsi luvanhaltijoille ylimääräisiä verohelpotuksia, jotka eivät kuitenkaan kattaneet menetyksiä. Lain tavoitteena oli lisätä kilpailua ja saada markkinatoimijat noudattamaan asiakkaiden mieltymyksiä entistä paremmin. Lisäksi lisääntynyt palvelumuotojen eriytyminen sekä hinnan että laadun suhteen toisi taksipalvelut entistä useamman asiakkaan ulottuville, ja tätä kautta myös taksipalveluiden kysyntä oli tarkoitus saada kasvamaan. (Baanders ja Canoy 2010, 2.)

Uudesta laista poistuivat vanhat aluerajoitukset ja lisäksi hinnoittelu vapautui. Laissa asetettiin kuitenkin kansallinen maksimi siirtymäajaksi vuosille 2000-2002. Maksimi päädyttiin säilyttämään laissa myös siirtymäajan jälkeen, sillä hinnat nousivat odotettua enemmän. Hinnoittelun tuli kuitenkin noudattaa laissa säädettyä rakennetta, joka sisälsi aloitusmaksun, kilometritaksan, odotustaksan ja vaihtosuhteen kilometri- ja tuntitaksan välillä. Vuonna 2008 voimaan tuli uusi, yksinkertaistettu hinnoittelujärjestelmä, jonka oli tarkoitus lisätä hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja ennustettavuutta entisestään sekä tehdä lyhyistä matkoista entistä houkuttelevampia. Jokaisella taksinkuljettajalla tuli lisäksi olla taksinkuljettamiseen oikeuttava lupa sekä ajolupa, joiden saaminen edellytti pätevyysvaatimusten ja terveystarkastuksen läpäisemistä. (Baanders ja Canoy 2010, 2-3.)

Taksiasemilla kuljettajat eivät enää odottaneet jonossa, vaan kalanruotomuodostelmassa, jotta asiakkaalla olisi mahdollisuus valita haluamansa taksi jonosta ilman vaatimusta ensimmäisen taksin valitsemisesta. Tarkoituksena oli saada asiakkaat vertailemaan taksien hintoja ja palvelua ennen kuljetustarjouksen hyväksymistä. (Baanders ja Canoy 2010, 3.)

Alankomaiden taksimarkkinat voidaan jakaa eri segmentteihin, joita ovat muun muassa sopimusajojen tarjonta, etukäteen tilattavat kuljetukset ja kadulta otettavat taksikuljetukset. Suurin osa ilman etukäteistilausta otettavista takseista otetaan taksiasemilta, eikä kuljetusten ottaminen kadulta ole kovin tavallista Alankomaissa. Eri markkinasegmenteillä toimivia yrityksiä ja kuljettajia koskevat samat vaatimukset, mutta niiden kohtaamat markkinaolosuhteet eroavat huomattavasti toisistaan. Esimerkiksi sopimusajojen tarjoavien yritysten on rakennettava hyvä maine saadakseen ja säilyttääkseen asiakassuhteita, kun taas vapaasti kadulta otettavien taksien kohdalla maine ei ole niin olennainen tekijä. Tämän vuoksi monissa maissa taksimarkkinoiden vapauttaminen on saattanut koskea vain joitakin segmenttejä, tai sisältää erilaisia vaatimuksia tai muutoksia markkinoiden piirteistä riippuen. (Baanders ja Canoy, 3-5.)

Alankomaissa taksimarkkinoiden palveluntarjonnasta suurin osa koostuu sopimuskuljetuksista, mutta neljän suurimman kaupungin alueella kadulta ja taksiasemilta otettavat taksit dominoivat markkinoita. Suurin osa kaupunkien markkinatoimijoista on pieniä yrityksiä tai yksityisyrittäjiä. Puhelimella tilattavien taksien markkinoilla taas kuljetuksia tilataan välityskeskusten kautta, jotka ovat joko suurten yritysten omia tai pienempien yrittäjien yhdessä muodostamia. Toisin kuin kadulta otettavien taksien tapauksessa, puhelinvälitteisten taksien markkinoilla välityskeskuksen maineella on suuri merkitys. Tällöin kaikilla välityskeskuksen alaisuudessa toimivilla kuljettajilla on kannustimet kontrolloida myös muiden kuljettajien tarjoaman palvelun laatua, sillä huono maine koituu kaikkien välityskeskuksen kautta toimivien kuljettajien tappioksi. (Baanders ja Canoy 2010, 3-4.)

### **5.1.7 Italia**

Italiassa taksiala oli ennen vuotta 2006 yhä säänneltyä ja markkinoille tulo ei ollut vapaata, mutta vuoden 2006 uuden lainsäädännön myötä kunnat saivat uusia työkaluja taksipalveluiden tarjonnan lisäämiseen. Kunnissa on esimerkiksi mahdollista perustaa toimikuntia, joilla on jonkin verran toimivaltaa päättää taksimarkkinoiden sääntelystä ja lakien soveltamisesta. Toimikuntiin on mahdollista ottaa mukaan asiakkaiden ja vakiintuneiden markkinatoimijoiden edustajia, mikä osaltaan voi kasvattaa palveluntarjoajien markkinavoimaa. Lainsäädännön sallimista uusista toimintamalleista huolimatta Italian taksimarkkinat ovat lakimuutosten jälkeen yhä tiukasti

säänneltyjä, eikä uudistuksia voi laajuudessaan verrata esimerkiksi Ruotsin markkinoiden vapauttamiseen. (Bentivogli 2009.)

Kansallisen lain mukaan taksien on Italiassa pysäköitävä julkisilla paikoilla ja taksipalveluiden hintoja sääntelevät kunnat. Kunnat myös myöntävät ajoneuvo kohtaiset taksiluvat. Luvat myönnetään ilmaiseksi avoimen kilpailun kautta ja ne ovat siirrettävissä toiselle henkilölle/ajoneuville. Uusien niin sanottujen Bersani-lakien myötä myös lupien myöntäminen maksua vastaan on mahdollista. Lisäksi kunnille on annettu mahdollisuus myöntää ei-siirtokelpoisia, väliaikaisia taksilupia vakiintuneille taksipalveluyrityksille. Uusien lakien myötä kuntien toimivalta laajentaa sijaiskuljettajien käyttöä lisääntyi. Taksiluvat ovat lähtökohtaisesti henkilökohtaisia, eikä niitä voi kerätä jaettavaksi muiden henkilöiden käyttöön. (Bentivogli 2009.)

## **5.2 TAKSIMARKKINOIDEN SÄÄNTELYN PURKAMISEN SEURAUKSET**

### **5.2.1 Taksien määrä ja palveluiden saatavuus**

Markkinoille tulon esteiden purkaminen, määrä sääntelystä luopuminen ja toiminta-alueita koskevien rajoitusten poistaminen johtivat taksien määrän lisääntymiseen kaikissa edellä esitetyissä maissa. Jos taksien määrä oli selkeästi jäänyt jälkeen taloudellisen kasvun indikoimasta kysynnästä, taksien määrän lisäys oli erityisen merkittävä. Tällaisia maita olivat esimerkiksi Irlanti ja Uusi-Seelanti. Näissä maissa taksien määrän merkittävä lisääntyminen ei välttämättä myöskään johtanut ylitarjontaan, sillä kysyntä oli riittävää pitämään alalla toimiminen kannattavana lisääntyneistä palveluntarjoajista huolimatta. Merkittävät parannukset palvelun saatavuudessa saattoivat myös lisätä kysyntää, mikä havaittiin esimerkiksi Irlannissa.

Jos taas kysynnän ja tarjonnan välillä ei ennen sääntelyn purkamista ollut suurta epäsuhtaa, aiheutti vapaa markkinoille pääsy taksipalveluiden ylitarjontaa, mikä johti esimerkiksi kannattavuuden laskuun, yritysten lyhyisiin elinkaariin, nouseviin hintoihin ja jopa kuljettajien välisiin kahauksiin esimerkiksi taksiasemilla. Esimerkiksi Yhdysvalloissa markkinoiden sääntely päädyttiin palauttamaan suurimmassa osassa kaupungeista. Myös Alankomaissa, jossa taksien määrän lisäys ei suhteessa yltänyt lähellekään Irlannin tasoa, tuloksena oli huomattava taksipalveluiden ylitarjonta, hintojen nopea nousu ja palveluiden laadun merkittävä heikentyminen. Dempsey (1996) mainitsee lisääntyneen tarjonnan johtaneen Yhdysvalloissa myös moottoriteiden ruuhkien ja energiankulutuksen lisääntymiseen sekä saasteiden määrän kasvuun.

Suurin osa markkinoille tulleista toimijoista on kaikissa maissa ollut pienyrityksiä tai vain yhden auton yksityisyrittäjiä. Uusia suurempia toimijoita sen sijaan on markkinoille tullut vain vähän. Lisäksi uudet taksiyritykset ovat keskittyneet pääasiassa taksiasemille, mikäli lainsäädännössä ei ole

ollut erityisiä vaatimuksia välityskeskukseen kuulumisesta. Radiojärjestelmän kustannukset ovat korkeat ja laatuvaatimukset usein tiukemmat kuin kadulta otettavien taksien markkinoilla, joten uusille kuljettajille on ollut helpompaa pitäytyä pelkästään suoraan kadulta tarjottavissa kuljetuksissa.

Taksien määrän lisääntyminen ei myöskään ole välttämättä johtanut merkittävään palveluiden saatavuuden paranemiseen. Marrell ja Westin (2002, 138-140) raportoivat taksipalveluiden tarjonnan itse asiassa vähentyneen Ruotsissa uudistuksen jälkeen. Heidän mukaansa ajettujen kilometrien määrä laski, ja palveluiden tarjonnan voidaan arvioida vähentyneen noin 30 % vuosien 199-1997 aikana, vaikka rekisteröityjen taksien määrä olikin lisääntynyt merkittävästi. Vaikutusta on myös sillä, onko markkinoiden vapauttaminen koskenut vain etukäteen tilattavien taksien markkinoita, vai myös vapaasti kadulta otettavien taksien markkinoita. Esimerkiksi Schaller (2007, 5) raportoi vapaan markkinoille tulon aiheuttaneen ylitarjontaa taksiasemilla, minkä johdosta sekä etukäteen tilattavia että taksiasemilta otettavia kuljetuksia välittävien yritysten tulot laskivat. Seurauksena osa yrityksistä keskittyi vain puhelimitse välitettäviin kuljetuksiin, mutta asiakaskunnan ja tulojen menetys johti osaltaan etukäteen tilattavien kuljetusten saatavuuden heikkenemiseen (Schaller 2007, 8.)

Teal ja Berglund (1987, 40) raportoivat taksien määrän nousseen vähintään 18 % jokaisessa tutkitussa kuudessa kaupungissa Yhdysvalloissa (San Diego, Seattle, Sacramento, Phoenix, Tuscon ja Kansas City). Monissa kaupungeissa taksien lukumäärä nousi jopa kolmanneksella tai enemmän. Suurin osa uusista toimijoista oli ollut pieniä yrityksiä, joiden kalustoon kuului vain yksi tai muutama auto. Poikkeuksena tästä oli ainoastaan Phoenix, jossa uudistusten jälkeen markkinoille oli tullut myös kaksi suurta yritystä, jotka omistivat enemmän kuin 25 autoa. Suurin osa uudesta tarjonnasta keskittyi taksiasemille, esimerkiksi lentokentille ja hotelleille, eivätkä uudet toimijat kuuluneet välityskeskusten alaisuuteen tai hoida etukäteen tilattavia kuljetuksia. Sacramento, Oakland ja Kansas City ovat asettaneet vaatimuksen, jonka mukaan kaikissa takseissa on oltava radio, mutta muissa kaupungeissa tällaista vaatimusta ei ole. (Teal ja Berglund 1987, 40.)

Schallerin (2007, 5; 8) tutkimustulosten mukaan rajoittamaton markkinoille tulo ei-etukäteen tilattavien taksien markkinoille yhdistettynä kuljettajakohtaisiin laatuvaatimuksiin johti Yhdysvalloissa johdonmukaisesti ylitarjontaan. Tästä johtuen yhdelle taksinkuljettajalle kertyvät tulot ovat vähentyneet, mikä on johtanut kuljettajien vaikeuksiin ylläpitää kaluston laatua ja säällistä toimeentuloa. Lisäksi lisääntynyt taksipalveluiden tarjonta keskittyi monissa kaupungeissa taksiasemille, kuten lentokentille ja hotellien läheisyyteen, joissa ei alun perinkään ollut ongelmia taksien saatavuudessa. Sen sijaan taksinkuljettajat joutuivat odottamaan seuraavaa asiakasta aiempaa pidempään, mikä laski kuljettajien tulotasoa ja työn tehokkuutta. (Schaller 2007, 5; 8; 12.)



Dempsey (1996) raportoi sääntelyn purkamisen aiheuttaneen keskimäärin 23 % lisäyksen taksien määrässä Yhdysvalloissa. Mukana otoksessa oli 21 yhdysvaltalaisesta takseja koskevaa sääntelyä purkanutta kaupunkia. Joissakin kaupungeissa, kuten Phoenixissä ja Atlantassa, määrä kasvoi jopa yli 50 %. Kuten Schaller (2007, 5), myös Dempsey (1996) raportoi suurimman osan uusista markkinatoimijoista olleen yksityisyrittäjiä tai pieniä yrityksiä, jotka keskittyivät erityisesti taksiasemilta otettavien kuljetusten tarjoamiseen.

Morrisonin (1997, 913) mukaan Uudessa-Seelannissa vuonna 1989 voimaan tullut uusi lainsäädäntö poisti takseja koskevan määrä sääntelyn, minkä seurauksena taksiyritysten määrä Uuden-Seelannin suurimmissa metropoleissa jopa kolminkertaistui. Gaunt (1995, 258) raportoi taksien kokonaismäärä kasvaneen noin 1300 kpl: vuonna 1989 takseja oli 2762 kappaletta ja vuonna 1994 jo 4079 kappaletta. Neljässä suurimmassa kaupungissa taksien määrä kasvoi merkittävästi, mutta Gauntin (1995, 258) mukaan saatavilla olevan aineiston perusteella ei voida sanoa varmasti, millaisia muutoksia taksien määrässä tapahtui pienissä kaupungeissa. Lisäksi taksipalveluja tarjoavien yritysten määrä kasvoi vertailuvuosina 1989, 1991 ja 1993 suurissa, yli 20 000 asukkaan kaupungeissa (Gaunt 1995, 259).

Morrison (1997, 917-918) puolestaan tarkastelee artikkelissaan sääntelyn purkamisen vaikutusta Uuden-Seelannin toiseksi suurimmalla kaupunkialueella Wellingtonissa, joka koostuu neljästä eri alueesta tai kaupungista. Wellingtonissa markkinoilla toimivien taksiyritysten määrä nousi vuoden 1989 yhdeksästä yrityksestä 21 yritykseen vuoden 1994 marraskuuhun mennessä. Taksien määrä yli kaksinkertaistui 454 taksista 932 taksiin. (Morrison 1997, 917-918).

Boutueil, Quillerier ja Voskoboynikova (2018, 730-731) raportoivat myös Ruotsissa ilmenneen voimakasta kasvua taksien määrässä. Vuodesta 1990 vuoteen 2017 mennessä taksien määrä Tukholman kaupungissa kasvoi jopa 83 %, ja Tukholman metropolialueella määrä nousi 55 %. Ajoneuvokaluston vuosittainen kasvu oli 1990-luvulla hitaampaa kuin 2000-luvulla. Lisäksi taksi ajoneuvojen määrä kasvoi vuodesta 1990 vuoteen 2017 mennessä Tukholman kaupungissa vuoden 2,8 ajoneuvosta 3,7 ajoneuvon tuhanta asukasta kohden. Uudistuksen jälkeen taksiyritysten määrä nousi noin kahdella tuhannella vuodesta 1989 vuoteen 2002 tultaessa, mutta laski 2010-luvulla takaisin alkuperäiselle tasolle esimerkiksi lisääntyneiden taksialan yritysten konkurssien takia. Väliytyskeskusten määrä sen sijaan on pysynyt suhteellisen vakiona noin 350 kappaleessa.

Marrellin ja Westinin (2002, 138-139) mukaan taksien määrä lisääntyi Ruotsissa koko maassa, mutta kasvu oli voimakkainta tiheissä asutuskeskuksissa. Ennen sääntelyn purkua taksien määrä per tuhat asukasta vaihteli kuntien välillä 0,8:sta 4,5:een ja oli keskimäärin 1,34 taksia per tuhat asukasta. Uudistuksen jälkeen määrän raportoitiin vuonna 1991 nousseen 1,72 taksiin per tuhat asukasta. Kymmenen vuoden kuluessa määrä oli kuitenkin laskenut 1,50 taksiin tuhanta asukasta kohden.

Irlannissa taksien määrä nousi 297 % vuodesta 2000 vuoteen 2002. Vuoden 2002 marraskuun lopussa takseja oli Irlannissa rekisteröity 3913 kappaletta, ja kaksi vuotta myöhemmin määrä oli 11 630. Kaikissa viidessä suurimmassa kaupungissa taksien määrä nousi yli 200 %, Waterfordissa jopa 358 %. Dublinissa taksien lukumäärä nousi absoluuttisesti eniten, 2722 kappaleesta 8609 kappaleeseen vuosina 2000-2002. (Barrett 2003.)

Alankomaissa taksien määrä kasvoi neljän vuoden aikana 50 prosenttia 16 548 taksista 24 771 taksiin. Luvuissa ovat mukana myös sopimustaksit, mutta kasvu oli suurinta nimenomaan kadulta vapaasti otettavien taksien määrässä. Vaikka lakiin oli kirjattu uusi vaatimus kalanruotomuodostelmaan asettumisesta taksiasemilla, suurimmissa kaupungeissa kuljettajat pysäköivät edelleen jonoihin, pakottaen asiakkaat valitsemaan jonon ensimmäisen taksin. Tällöin kuljettajat voivat olla varmoja siitä, että he vuorollaan saavat asiakkaan, mikä helpotti kuljettajien välisen järjestyksen ylläpitoa. (Baanders ja Canoy 2010, 7.)

Tealin ja Berglundin (1987, 41) mukaan myös markkinoilta poistuminen ja yritysten vaihtuvuus on lisääntynyt uudistuksen myötä tutkituissa Yhdysvaltain kaupungeissa. Suurten ja pitkään markkinoilla toimineiden yritysten konkurssit ja markkinoilta poistuminen on harvinaista, kun taas pienten, taksiasemilla kuljetuksia tarjoavien uusien yritysten kierto markkinoilla on hyvin nopeaa. Teal ja Berglund (1987) viittaavat Tealin (1984) aiempaan tutkimukseen, jonka mukaan Phoenixin lentokentällä toimivista itsenäisistä takseista jopa 40 % poistui markkinoilta ensimmäisten sääntelyn purkamista seuranneiden 15 kuukauden aikana. 18 kuukauden kuluttua sääntelyn purkamisesta kolmasosa niistä taksiyrityksistä, jotka eivät kuuluneet kahden suurimman taksioperaattorin alaisuuteen, poistui markkinoilta.

Taksiuudistus lisäsi yritysten markkinakierron vilkkautta myös Ruotsissa. Boutueil, Quillier ja Voskoboynikova (2018, 735) raportoivat kilpailun ensin lisääntyneen, mutta sen jälkeen konkurssien vähentäneen markkinoilla toimivien yritysten määrää. Marrellin ja Westinin (2002, 139) tutkimuksen mukaan taksien määrä nousi Ruotsin maalaiskunnissa huomattavasti, mutta taksit eivät olleet jakautuneet tasaisesti kuntien alueelle. Tutkimuksen kohteena olleessa Västerbottenissa taksipalvelut keskittyivät kuntien keskuksiin, ja reuna-alueilla toimivat yritykset päätyivät usein lopettamaan toimintansa.

### **5.2.2 Hintavaikutukset**

Yksi taksimarkkinauudistusten keskeisimpiä tavoitteita on ollut kuljetusten hinnan madaltaminen ja palveluiden tuominen entistä suuremman asiakaskunnan ulottuville. Empiiristen havaintojen mukaan markkinoiden vapauttaminen ja lisääntynyt ajoneuvojen määrä eivät kuitenkaan ole johtaneet hintojen laskuun, vaan usein huomattavaankin hintojen nousuun. Ainoastaan Uudessa-Seelannissa

hinnat eivät ainakaan kaikissa tutkituissa kaupungeissa nousseet, vaan paikoitellen jopa laskivat (Gaunt 19975). Myöskään Irlannissa uudistus ei vaikuta johtaneen hintojen merkittävään nousuun, mikä kuitenkin johtunee lainsäädännön määrittämistä maksimihinnoista (Barrett 2010, 65).

Bergantinon ja Longobardin (2002, 88) mukaan uudistusten vaikutukset taksipalveluiden hintoihin vaihtelevat maittäin. Ruotsissa hinnoittelun vapauttaminen johti välittömään hintojen nousuun, ja esimerkiksi Yhdysvalloissa hintojen vaihteluväli on kasvanut merkittävästi. Hinnat eivät suurimassa osassa kaupungeja ole kuitenkaan joustaneet alaspäin. (Bergantino ja Longobardi 2002, 88.)

Tealin ja Berglundin (1987, 42-43) mukaan taksikuljetusten reaaliset hinnat nousivat jokaisessa tutkitussa Yhdysvaltain kaupungissa hinnoittelun vapauttamisen jälkeen. Ennen uudistusta hinnat nousivat kaikissa kaupungeissa Sacramentoa lukuun ottamatta vähemmän kuin kuluttajahintaindeksi, kun taas uudistuksen jälkeen hintojen nousu ylitti kuluttajahintaindeksin kehityksen selvästi. Seattlessa, Phoenixissa ja Sacramentossa hinnat nousivat vuodesta 1971 vuoteen 1984 yhteensä vähemmän kuin kuluttajahintaindeksi, kun taas San Diegossa, ja Tusconissa taksikuljetusten hinnat nousivat enemmän kuin kuluttajahintaindeksi. Samalla ajanjaksolla keskimääräiset kuljetustaksat nousivat taksimarkkinoita yhä sääntelevissä kaupungeissa 133 %, kun taas markkinat vapauttaneissa kaupungeissa keskimääräiset taksat nousivat 143 %. Mediaanitaksoissa erotus ei ollut yhtä selkeä, vain kolme prosenttia. Näin ollen sääntelyn purkaminen ei näyttäisi ainakaan säännönmukaisesti johtavan kuljetusten hintatason alentumiseen. (Teal ja Berglund 1987, 42-43.)

Teal ja Berglund (1987, 43-44) suhteuttivat myös tutkimuksessa käytetyn neljän kilometrin standardimatkan taksoja kuluttajahintaindeksiin ja kustannusindeksiin ennen ja jälkeen uudistusten. Saatujen suhdelukujen mukaan taksojen suhde kuluttajahintaindeksiin kasvoi kolmessa viidestä tutkitusta kaupungista. Yhdessä kaupungissa suhde pysyi ennallaan, ja yhdessä laski neljä prosenttia. Inflaatioon suhteutetut taksat kasvoivat keskimäärin 5-6 prosenttia enemmän, mitä ennen uudistusta vallinnut hintakehitystrendi olisi antanut aiheutta ennustaa. (Teal ja Berglund (1987, 43-44.)

Teal ja Berglund (1987, 44) vertailivat myös hintojen kuluttajahintaindeksiin suhteutettua kehitystä sääntelyä vapauttaneiden ja voimassa pitäneiden kaupunkien välillä. Tulosten mukaan markkinoita yhä säännelleissä kaupungeissa reaaliset taksat kasvoivat vähemmän kuin markkinoilla keskimäärin. Vain kolmessa yhteensä 14 tutkitusta kaupungista, joissa markkinoiden sääntely pysyi voimassa, reaaliset taksat kasvoivat vuoden 1979 jälkeen suhteessa vuosien 1971-1979 yleiseen kehitystrendiin. Tulokset indikoivat myös, että sääntelyn vapauttaneissa kaupungeissa taksat ovat voineet nousta jopa 10 % enemmän kuin mitä niiden olisi voinut olettaa nousseen, jos sääntelyä ei olisi purettu. Tulosten mukaan markkinoiden vapauttaminen ei ainakaan tutkituissa kaupungeissa ole johtanut hintakilpailun lisääntymiseen tai alempiin taksoihin. Tämän lisäksi hintojen nousu taksiasemilta otettavissa

kuljetuksissa on noussut vieläkin merkittävämmiin kuin puhelinvälitteisten kuljetusten taksat. (Teal ja Berglund 1987, 44.)

Samanlaisia tuloksia on saatu myös muissa tutkimuksissa. Dempsey (1996) viittaa artikkelissaan Price Waterhousen selvitykseen, jonka mukaan lisääntynyt tarjonta ei johtanut hintojen laskuun, vaan päinvastoin nousuun. Hintojen raportoidaan nousseen jokaisessa tarkastellussa kaupungissa sääntelyn vapauttamisen jälkeen, joissakin kaupungeissa jopa 10 % enemmän kuin mitä hinnat olisivat nousseet ilman sääntelyn purkamista. Erityisesti hinnat nousivat taksiasemilta otettavissa taksikuljetuksissa, sillä esimerkiksi lentokentällä hintojen vertailu taksien välillä voi olla vaikeaa, ja kirjoittamattoman säännön mukaan jonosta otetaan ensimmäinen taksi. Lisäksi pidentyneet asiakkaiden odotusajat vähensivät taksinkuljettajien halua kilpailla hinnoilla. (Dempsey, 1996.)

Dempsey (1996) huomauttaa myös, että lentokentiltä ja hotelleilta taksikuljetuksia ottavat asiakkaat ovat usein matkailijoita, joilla ei ole tarkkaa tietoa paikallisesta hintatasosta, ja joiden on senkin vuoksi vaikea vertailla hintoja. Liikematkustajilla taas kuljetukset voi maksaa työnantaja, mikä vähentää matkustajien kannustimia tinkiä hintoja tai käyttää aikaa niiden vertailuun. Hän myös toteaa aiemmissa tutkimuksissa saadun viitteitä siitä, että taksikuljetusten kysyntä on melko joustamatonta suhteessa hintoihin. Paikalliset taksiasiakkaat tarvitsevat taksipalveluita usein välttämättömiin menoihin, kuten matkoihin terveysasemille tai esimerkiksi ruokakauppaan. Lentokentiltä tai hotelleilta kuljetuksia ottavat asiakkaat taas edustavat usein varakkaampaa osuutta väestöstä, eikä kuljetuksen hinta tällöin välttämättä vaikuta kysyntään kovinkaan paljoa. Tämä kuitenkin johtaa nousseiden hintojen aiheuttaman hyvinvoinnin laskun kohdentumista erityisesti vähempituloiselle väestönosalle. (Dempsey 1996.)

Gauntin (1995, 260) tutkimuksen mukaan Uuden-Seelannin kaupungeissa, joiden asukasluku oli 10 000-20 000, kuljetusten hinnat alenivat hieman, mutta muutos ei ollut tilastollisesti merkitsevä. Alle 10 000 asukkaan kaupungeissa hinnat sen sijaan nousivat tilastollisesti merkitsevästi, ja neljässä suurimmassa kaupungissa hinnat laskivat. Sääntelyn purkamisen vaikutus hintoihin näyttäisi siis riippuvan kaupungin tai asutuskeskuksen koosta. Kyseisessä tutkimuksessa vertailussa käytettiin kuitenkin sääntelyn purkamisen jälkeisiä maksimihintoja, ja on mahdollista, että lopulliset neuvotellut hinnat ovat näitä hintoja alempia. (Gaunt 1995, 62.)

Gaunt (1995, 261) myös huomauttaa, että tutkimustulokset näyttäisivät tukevan niin sanottua poliittista hypoteesia, jonka mukaan sääntelyn jälkeiset hinnat riippuvat asutuskeskuksen asukasmäärästä, eivätkä niinkään markkinoilla toimivien taksiyritysten määrästä. Sääntelyn purkamisella ei vaikuttaisi olevan suurta vaikutusta pienissä kaupungeissa, ja vaikutukset näkyvät ennen kaikkea suuremmissa kaupungeissa. (Gaunt 1995, 261.)

Morrison (1997, 922-923) puolestaan raportoi reaalisten taksikuljetusten hintojen laskeneen Uudessa-Seelannissa. Kuljetusten hintojen hajonta sen sijaan oli tutkimuksen mukaan hyvinkin merkittävää eri taksiyritysten välillä. Artikkelissa vertailtiin kolmentyyppisiä standardimatkoja eri yhtiöiden välillä, jotta tulokset olisivat vertailukelpoisia. Tulosten mukaan esimerkiksi 10 km matka lentokentältä maksaisi asiakkaalle keskimäärin 16,67 dollaria, mutta hinnoissa oli hajontaa jopa 30 % matkan keskimääräisestä hinnasta. Toinen matkatyyppi, 8 kilometrin matka ilta-aikaan lisätynä kolmen minuutin odotusajalla, maksaisi keskimäärin 13,84 dollaria, hajonnan ollessa 15 %. Kolmas ja luultavasti yleisin matkatyyppi, viiden kilometrin kaupunkiajo päiväsaikaan maksaisi keskimäärin 8,64 dollaria, mutta hinnan hajonta oli jopa 34 %. Tämän lisäksi hinnoittelun rakenne yrityksissä muuttui. (Morrison 1997, 922-923.)

Ruotsissa taksipalveluiden hinnat lähtivät vuoden 1990 lakimuutoksen jälkeen merkittävään nousuun. Vuosittainen nousu vuodesta 1990 vuoteen 2007 oli noin 4 %, kun taas kuluttajahintaindeksi nousi vuosittain noin 2 %. Vuodesta 1997 vuoteen 2012 taksipalveluiden hinnat olivat Ruotsin tilastokeskuksen mukaan nousseet jopa 86 %, vaikka muutos liikkumisen hinnassa yleisellä tasolla oli vain noin puolet tästä. (Boutueil, Quillerier ja Voskoboynikova 2018, 731.)

Boutueil, Quillerier ja Voskoboynikova (2018, 733-734) myös vertailivat taksipalveluiden hintoja suhteutettuna asukkaiden mediaanituloihin kolmessa kaupungissa. Vertailussa havaittiin taksipalveluiden olevan suhteessa kalliimpia Tukholmassa, jossa markkinat on vapautettu, kuin yhä säännellyillä markkinoilla Helsingissä ja Ranskan Lyonissa. Perinteisten taksipalveluiden kohdalla ero oli jopa 10 %, mutta uusien palvelumuotojen, kuten Uberin, kohdalla hintataso oli korkein Lyonissa. Helsingissä Uber ei ennen vuoden 2018 lakimuutoksia vielä toiminut. Lisäksi Tukholman kaupunkialueelle oli keskittynyt suhteessa enemmän taksiajoneuvoja kuin Helsingin ja Lyonin kaupunkialueille. (Boutueil, Quillerier ja Voskoboynikova 2018, 733-734.)

Myös Marrell ja Westin (2002, 140) raportoivat merkittävästä hintojen noususta Ruotsissa. Lakiuudistuksen jälkeen hinnat yksityisille asiakkaille nousivat noin 40 % ja julkisesti tuettujen kuljetusten hinnat noin 20-30 %. Nousu oli välitön, ja johtui tutkijoiden mukaan erityisesti 25 % suuruisen arvonlisäveron lisäämisestä sekä yksityisten että julkisten kuljetuspalveluiden hintaan. Suhteutettuna kuluttajahintaindeksiin taksipalveluiden hinnat nousivat vuodesta 1995 vuoteen 1999 8,7:llä prosentilla, kun taas kuluttajahintaindeksi nousi vain 1,9 prosenttia. (Marrell ja Westin 2002, 140.)

Alankomaissa taksikuljetusten hinnat kohosivat uudistuksen myötä huomattavasti inflaatioastetta nopeammin. Vuodesta 1999 vuoteen 2003 mennessä kaupunkialueella ajettavan referenssimatkan hinta oli noussut jopa 26 % inflaation ollessa 14 %. Reaaliset hinnat nousivat noin 10 % heti

uudistuksen astuttua voimaan, ja korkeampi hintataso jäi pysyväksi myös tulevina vuosina. (Baanders ja Canoy 2010, 6.)

Hintojen vertailu taksien välillä havaittiin asiakkaan kannalta epäkäytännölliseksi, etenkin kun kadulta vapaasti otettavilla takseilla ei ole välttämättä kovinkaan suurta painetta kilpailu hinnoilla. Taksiasemilla kuljettajat saattoivat jopa uhkailemalla estää asiakkaita tekemästä vertailuja. Lisäksi monissa kaupungeissa kuljetuksia puhelimitse välittäviä välityskeskusiakin on vain yhdestä kolmeen, mikä vähentää kilpailua myös tällä markkinasegmentillä. Alankomaiden laki ei myöskään salli muiden kuin suurten yritysten yksinään omistamien välityskeskusten koordinoita hintoja etukäteen, vaan yksittäisten pienyritysten on kilpailtava hinnoilla myös, mikäli he operoivat välityskeskusten kautta. Näin ollen välityskeskukset eivät pysty kertomaan hintatietoja etukäteen, vaan hinta selviää asiakkaalle vasta taksin saavuttua. (Baanders ja Canoy 2010, 7.)

Näin ollen hinta ei siis välttämättä ole tärkeä tekijä kuljetuksen ottamispäätöksessä sen jälkeen, kun asiakas on jo päättänyt ottaa kuljetuksen joltakin kuljettajalta. Sen sijaan hintojen nousu vaikutti halukkuuteen käyttää taksia ylipäänsä. Vuodesta 1999 vuoteen 2003 taksimatkojen määrä putosi neljässä suurimmassa kaupungissa 30 miljoonasta 18 miljoonaan matkaan. Samanaikaisesti niin sanottujen täytenä ajettujen matkojen, joiden ajamisen aikana taksin kyydissä oli matkustaja, osuus ajoneuvotuntia kohden putosi 34 % ja matkustajakilometrien määrä per ajoneuvokilometri väheni 18 %. (Baanders ja Canoy 2010. 7-8.)

Italiassa taksimarkkinoiden sääntelyn purku oli vain osittaista, ja tuloksetkin jäivät laihoiksi. Myös uusi sääntely aiheutti ongelmia osittaisen vapauttamisen lisäksi. Markkinoiden sääntely Italian Bersani-lakien tapaan voi luoda tilanteen, joka lisää markkinoiden vakiintuneiden toimijoiden vaikutusta markkinoiden sääntelyviranomaisiin. Vaikka joitakin ongelmia saataisiin yhteistyön kautta ratkaistua, vakiintuneiden toimijoiden lisääntynyt vaikutusvalta heikentää todennäköisesti asiakkaiden hyvinvointia. Uusien lupien myöntämistä vastaan vakiintuneet toimijat esimerkiksi vaativat korotuksia kuntien säätelemiin tariffeihin. Tämän johdosta esimerkiksi Firenzessä, Roomassa ja Milanossa havaittiin 10-20 % nousu aloitusmaksuissa ja/tai kilometritaksassa. Uudistus ei siis vaikuta tuottaneen toivottuja tuloksia, mutta syynä on pitkälti uudistuksen epäonnistuminen, eikä markkinoiden vapauttaminen itsessään. Uudistus ei juurikaan vähentänyt kireää sääntelyä, eikä se onnistunut poistamaan markkinoilla havaittuja ongelmia. (Bentivogli 2009.)

### **5.2.3 Palveluiden laatu**

Myös muutokset palveluiden laadussa vaihtelevat maittain. Yleisesti ottaen markkinoiden vapauttaminen on tehnyt taksialasta houkuttelevan erityisesti sellaiselle työvoimalle, jolla on vaikeuksia työllistyä muille aloille. Matala koulutus ja esimerkiksi huono kielitaito ovat voineet

heikentää palveluiden laatua, ja ylitarjonta on esimerkiksi Alankomaissa johtanut levottomuuksiin taksikusmien välillä. Toisaalta Irlannista on saatu päinvastaisia tuloksia, ja esimerkiksi Barrett (2010, 64) raportoi palvelun koetun tason nousseen. Uudistusten tavoitteena oli useissa maissa myös lisätä markkinoilla olevien erilaisten palveluiden määrää, mutta tämä tavoite jäi saavuttamatta lähes kaikissa maissa. Morrison (1997, 920) kuitenkin raportoi Uudessa-Seelannissa markkinatarjonnan monipuolistuneen uudistuksen myötä, ja yritysten erikoistumisen lisääntyneen. Tältä osin Uutta-Seelantia voidaan pitää osaltaan poikkeuksena muista maista saaduista tuloksista.

Yhdysvaltojen osalta sekä Schaller (2007, 9) että Dempsey (1996) raportoivat palvelun laadun heikentyneen. Dempsey (1996) mukaan ylitarjonnasta seuranneiden ansiotason ja tuottavuuden putoamisen sekä markkinoiden jakaantumisen seurauksena myös taksipalveluiden laatu heikkeni. Koska tulot vähenevät, kuljettajilla ja yrittäjillä on vähemmän kykyä ja kannusteita investoida kalustoon tai vaikkapa vakuutuksiin, ja tutkituissa kaupungeissa havaittiin esimerkiksi kaluston keskimääräisen iän nousseen merkittävästi, jopa 50 %. Lisäksi vähäinen asiakasmäärä voi aiheuttaa painetta ajaa kovempaa ja hurjemmin, jotta kuljetusten määrä maksimoituisi. (Dempsey 1996.)

Taksinkuljettajien ei kannata välttämättä tarjota lyhyitä kuljetuksia, jos se johtaa jonotuspaikan ja mahdollisten pidempien kuljetusten menettämiseen. Tästä johtuen taksin saaminen vähemmän kannattaville matkoille voi vaikeutua. Kuljettajilla on myös aiempaa suuremmat kannustimet huijata asiakastaan ajamalla pidempää reittiä, jotta tulot yhdestä kyydistä maksimoituisivat. Alueille, joilla asutus on harvaa, ja joilla riski jäädä kokonaan ilman tuloja, jos asiakas ei ilmestykään paikalle, taksikuljetusten saatavuus heikentyi. Lisäksi tilatut taksit jättivät useammin tulematta paikalle. Muutenkin kuljetusten laatua koskevien valitusten määrä jopa kolminkertaistui tutkituissa kaupungeissa. (Dempsey (1996.)

Barrett (2010, 62) referoi Goodbody Economic Consultants -varainhoitoyhtiön vuonna 2009 julkaisemaa tutkimusta, jonka mukaan lyhentyneet odotusajat ovat myös lisänneet taksipalveluiden kysyntää, ja vuosina 2005-2008 kysyntä nousi noin neljänneksellä. Verrattuna vuoteen 1997, vuonna 2008 kysyntä oli kasvanut jo 82 prosenttia. Goodbody Economic Consultants myös arvioi odotusajan lyhentymisen tuoman säästön olleen uudistusta seuranneen 8 vuoden aikana jopa 780 miljoonaa puntaa koko Irlannin tasolla. Myös tyytyväisyys palveluiden laatuun oli hyvällä tasolla, ja liike-elämässä toimivista vastaajista 90 % kertoi olevansa tyytyväisiä palvelun laatuun. (Barret 2010,62; Goodbody Economic Consultants 2009.)

Alankomaissa sen sijaan uudistus johti merkittävään palveluiden laadun laskuun. Baandersin ja Canoy'n (2010, 5; 8) mukaan kohonneiden hintojen vuoksi taksikuljetusten kysyntä ja matkustajakilometrit vähenivät ja taksipalveluiden laatu heikkeni ongelmaksi asti. Tuloksena oli

lisäksi Alankomaiden taksien huono maine matkustajien silmissä. Alankomaiden asukkaat taas alkoivat pitää kaikkien muiden maiden takseja parempina, ja etenkin pääkaupunki Amsterdamin taksijärjestelmää pidettiin erittäin huonona. Määräsääntelyn poistuminen johti taksiasemien ruuhkautumiseen ja uusien, vähemmän pätevien kuljettajien keskittymiseen nimenomaan vilkkaille asemille. Välityskeskusten piirissä olevat kuljettajat taas alkoivat välttää taksiasemia, mikä johti lisääntyneeseen taksinkuljettajien häiriökäyttäytymiseen taksiasemilla. Myös asiakkaat alkoivat kadulta otettavien taksien maineen huonontumisen vuoksi tilata kuljetukset etukäteen. (Baanders ja Canoy 2010, 5; 8.)

Slavnic ja Urban (2008, 4) raportoivat palveluiden laadun parantuneen Ruotsissa uudistuksen myötä hieman. Uusien innovaatioiden tulo markkinoille jäi Marrellin ja Westin (2002, 141) mukaan vähäiseksi, ja erityisesti maaseudulla yritykset alkoivat laajentamaan palveluitaan jopa kokonaan eri toimialoille pitääkseen yllä kannattavuuttaan.

Italiassa kaupunkien välillä havaittiin huomattavia eroja taksikuljetusten tarjonnassa, hinnoittelussa ja markkinoiden rakenteessa. Sääntelyn pohjana oli kuitenkin vain harvoin käytetty markkinatietoa, ja palvelun laatu on heikentynyt ajan myötä. Tutkijoiden mukaan Italiassa ei hyödynnetty sääntelyn tarjoamia etuja, esimerkiksi mahdollisuutta syvälliseen markkinatuntemukseen, mikä osaltaan heikensi myös uusien lakimuutosten mahdollisia positiivisia vaikutuksia. (Bentivogli 2009)

#### **5.2.4 Markkinoiden tehokkuus ja kuljettajien tulot**

Markkinauudistusten tuloksena on lähes poikkeuksetta ollut kuljettajien tulojen lasku, sillä usein melko joustamaton kysyntä jakaantuu entistä useampien kuljettajien kesken. Ainoastaan Irlannissa kysyntä on noussut, ja Uudessa-Seelannissakin näin on mahdollisesti käynyt (Barrett 2010, 62; Morrison 1997, 920). Muissa maissa kysyntävaikutukset ovat olleet pieniä tai jopa negatiivisia. Tulojen lasku on pakottanut kuljettajat tekemään pidempiä vuoroja säilyttääkseen tulotasonsa, ja lisäksi alan tehokkuus mitattuna esimerkiksi vuoroa tai ajoneuvoa kohden ajetuilla kyydeillä tai kilometreillä. Myös palkkauskäytännöt ovat saattaneet muuttua, ja esimerkiksi Yhdysvalloissa kuljettajien palkkaus muuttui provisiopainotteiseksi (Teal ja Berglund 1987). Samanlaisesta muutoksesta raportoivat myös Slavnic ja Urban (2008, 4), joiden mukaan myös Ruotsissa lisääntyneen tehoisuuden kustannukset siirtyivät kuljettajien kannettaviksi tulos pohjaiseksi muuttuneen palkkajärjestelmän myötä.

Esimerkiksi Yhdysvalloissa havaitusta kuljettajien ansiotason laskusta Teal ja Berglund (1987, 46) nostavat San Diegon suurimman taksirytyksen, jonka kuljettajien reaaliset tulot ovat pudonneet jopa 30 %, vaikka yritys on alansa tehokkain ja tuottavin. Dempsey (1996) mukaan tuntipalkat saattoivat



puodota vain muutamaan dollariin per tunti, ja esimerkiksi San Diegossa ansiot putosivat vain 135 dollariin per viikko.

Ruotsissa taksialalla työskentelevien nimelliset tulot nousivat uudistuksen jälkeen, mutta ansioiden suhde keskimääräiseen palkkatasoon heikkeni. Tulojen muutokseen vaikutti Slavnicin ja Urbanin (2008) tutkimuksen mukaan myös kuljettajan etninen alkuperä. Heidän mukaansa taksialalla työskentelevien Ruotsissa syntyneiden henkilöiden tulot nousivat tarkasteluperiodilla 1991-2004 keskimäärin 87 698 Ruotsin kruunusta per vuosi 139 407 kruunuun per vuosi, kun taas ulkomailla syntyneillä kuljettajilla tulot nousivat 70 417 kruunusta 95 695 kruunuun per vuosi. Ulkomailla syntyneiden kuljettajien tulojen osuus Ruotsissa syntyneiden kuljettajien tuloista putosi siis 80,3 prosentista 68,6 prosenttiin. (Slavnic ja Urban, 2008, 9.)

Slavnicin ja Urbanin (2008, 10) mukaan taksinkuljettajien alhaiset ansiot työssä eivät välttämättä merkitse köyhyyttä, sillä tuloja saadaan usein muistakin lähteistä, kuten sosiaaliturvasta. Osa tuloista jätetään myös ilmoittamatta. Selvityksen mukaan kulutettavien tulojen kokonaismäärä on tutkimusperiodin aikana ollut hieman alempi kuin kaikkien alojen keskimääräinen kokonaistulo. Vuonna 1990 Ruotsissa syntyneiden taksialan työllisten tulojen osuus kaikkien alojen keskiarvotulosta oli 99,6 prosenttia, mutta laman seurauksena osuus laski 91,9 prosenttiin vuonna 1995. Vuonna 2004 osuus oli noussut 96,8 prosenttiin.

Lisäksi taksialalla työskentelevät saavat kuitenkin suhteessa enemmän työttömyysvakuutustuloja kuin vertailuryhmänsä, ja tulos koskee sekä Ruotsissa että syntyneitä taksialan työllisiä. Erot vertailuryhmään ovat kuitenkin suurimpia Ruotsissa syntyneiden keskuudessa. Vuodesta 1990 vuoteen 2004 saadun työttömyysturvan suhde keskimääräiseen työttömyysturvaan nousi 159,2 prosentista 228,1 prosenttiin. Vuonna 2004 taksialalla työskentelevät Ruotsissa syntyneet henkilöt saivat siis keskimäärin yli kaksi kertaa enemmän työttömyysturvatukia kuin verrokkiryhmänsä. Ulkomailla syntyneiden kohdalla suhdeluku kasvoi 141,5 prosentista 164,3 prosenttiin. (Slavnic ja Urban 2008, 10-12.)

Yhdysvalloissa sääntelyn purkamisen odotettiin myös laskevan hallinnollisia kustannuksia takseihin liittyen, mutta itse asiassa ne pysyivät joko samalla tasolla kuin aiemmin tai jopa kasvoivat. Esimerkiksi valitusten käsittely aiheutti lisätyötä viranomaisille, kasvattaen samalla kustannuksia. (Dempsey 1996).

### **5.2.5 Markkinoiden rakenne**

Yksi keskeisimpiä taksimarkkinoiden vapauttamisen perusteita on ollut markkinoiden kilpailullisuuden lisääminen ja monopolien purkaminen. Empiiristen tutkimusten perusteella kilpailun ei kuitenkaan ole havaittu lisääntyneen, vaan markkinat ovat joko keskittyneet entistä

enemmän suurten yritysten käsiin, tai pirstaloituneet pienten toimijoiden hallitsemiksi, kuitenkin ilman kannustimia kilpailla esimerkiksi hinnoilla. Schallerin (2007) mukaan erityisesti pienissä kunnissa tai kaupungeissa, joissa väestöpohja ei riitä ylläpitämään useita taksipalveluyrityksiä, kilpailu voi olla hyvinkin vähäistä ja palveluntarjonta keskittynyttä. Uudessa-Seelannissa taas skaalaetujen tavoittelu lisäsi yritysten yhteensulautumisia, mikä osaltaan lisäsi suurten toimijoiden valtaa markkinoilla, vaikka markkinoiden vapauttaminen olikin lisännyt kilpailullisuutta suhteellisen merkittävästi (Morrison 1997).

Myös Ruotsissa kilpailun lisääntyminen oli ainoastaan väliaikaista. Boutueilin, Quillerierin ja Voskoboynikovan (2018, 729; 731) mukaan sääntelyn purkamisen jälkeen välityskeskukset saivat mahdollisuuden toimia aiempaa laajemmalla alueella koko maan laajuisesti, ja esimerkiksi Tukholman suurimmat välityskeskukset laajensivat toimintaansa merkittävästi. Nämä yritykset dominoivat markkinoita edelleen. Kilpailun lisääntyminen johti aluksi yritysmäärän lisääntymiseen, mutta melko pian myös lisääntyneisiin konkursseihin. Pysyvästi korkeamman kilpailullisuuden sijaan uudistus vaikuttaakin johtaneen pikemminkin markkinoiden keskittymiseen suurten toimijoiden käsiin.

## Yhteenveto

Taulukko 1: Yhteenveto uudistusten vaikutuksista

<b>Maa</b>	<b>Myönteiset vaikutukset</b>	<b>Kielteiset vaikutukset</b>
<b>Yhdysvallat ja Kanada</b>	Taksien määrän lisääntyminen	Hintojen nousu, kuljettajien ansiotason lasku, palveluiden heikentynyt laatu, kaluston kunnan heikentyminen, palvelutarjonnan keskittyminen, saatavuuden heikentyminen harvaan asutuilla seuduilla, hallinnollisten kustannuksien kasvu, siirtyminen provisiopohjaiseen kuljettajien palkkausjärjestelmään, ylitarjonta
<b>Uusi-Seelanti</b>	Saatavuuden parantuminen, pieni lasku reaalisissa hinnoissa, uudet palvelut, mahdollisesti lisääntynyt kysyntä	Suurten toimijoiden markkinaosuuksien kasvu
<b>Ruotsi</b>	Kilpailun lisääntyminen väliaikaisesti, palveluiden laadun parantuminen ainakin jonkin verran, taksien määrän lisääntyminen	Hintojen nousu, kuljettajien ansiotason lasku, lisääntyneet konkurssit, markkinoiden keskittyminen, markkinoiden tehottomuus, siirtyminen provisiopohjaisiin kuljettajien palkkausjärjestelmiin
<b>Irlanti</b>	Saatavuuden parantuminen, kysynnän kasvu, palveluiden laadun parantuminen	
<b>Alankomaat</b>	Taksien määrän lisääntyminen	Hintojen nousu, palveluiden heikentynyt laatu, huomattava ylitarjonta, kysynnän heikentyminen ongelmien seurauksena, taksinkuljettajien häiriökäyttäytyminen
<b>Italia</b>		Hintojen nousu, palveluiden laadun heikentyminen
<b>Suomi</b>	Taksien määrän lisääntyminen	Hintojen nousu, tyytymättömyyden lisääntyminen pääkaupunkiseudulla

## 6. POHDINTA

Tässä kirjallisuuskatsauksessa analysoitujen artikkelien perusteella taksimarkkinauudistuksen lopputulema riippuu useasta taustatekijästä. Näitä tekijöitä ovat markkinoiden jakautuminen eri segmentteihin, kuten esimerkiksi etukäteen tilattavien ja vapaasti kadulta otettavien taksien markkinoihin, lähtötilanteessa vallinnut epäsuhta kysynnän ja tarjonnan välillä, sekä alueelliset erot asutuksen tiheydessä. Lisäksi esimerkiksi lain sisältämät laatustandardit voivat osaltaan nostaa tai laskea markkinoille tulon kynnyksiä. Tällä perusteella markkinoiden vapauttamisen mahdollisia vaikutuksia tulisi arvioida mahdollisimman samanlaisessa ympäristössä toteutettujen uudistusten perusteella.

Irlannissa ja Uudessa-Seelannissa taksien määrä oli jäänyt huomattavasti jälkeen kysynnästä ja maan taloudellisesta kehityksestä. Lisäksi Irlannissa hinnoittelulle asetettiin yläraja, ja kysynnän kasvu kompensoi taksinkuljettajien tarjonnan lisääntymisestä johtuvia tulojen menetyksiä. Verrattuna Suomeen Irlanti on myös verrattain tiheään asuttu maa, jossa nimenomaan yksityinen kysyntä on merkittävässä roolissa. Uudessa-Seelannissa taas taksamittarien käyttö pysyi pakollisena, ja yrityksillä oli velvollisuus tarjota palvelua 24 tuntia vuorokaudessa viikon jokaisena päivänä, ja lisäksi palvelun tuli olla saatavilla koko kaupunkialueella. Uuden-Seelannin asettamat laatuvaatimukset saattoivat siis osaltaan vähentää vaatimusten täyttämiseen kykenemättömien yritysten markkinoille tulon, jolloin markkinoille tuli vain sen verran yrityksiä, että toiminta pysyi kannattavana kustannuksista huolimatta.

Yhdysvalloissa, Ruotsissa ja Alankomaissa palveluiden kysynnän ja tarjonnan välinen epäsuhta ei vaikuta olleen yhtä suuri. Lisäksi markkinat vapautettiin lähes täydellisesti, eivätkä korkeat laatuvaatimukset hillinneet tarjonnan kasvua. Myös maantieteellisesti Suomi vertautuu hyvin esimerkiksi Ruotsiin ja Yhdysvaltain harvemmin asuttuihin kuntiin, joissa tilauskuljetusten osuus palvelutuotannosta on merkittävä. Kuten Ruotsissakin, myös Suomessa harvaan asuttujen seutujen kysynnästä suuri osa on lisäksi julkista kysyntää. Markkinoiden täydellisen vapauttamisen seurauksena oli huomattava ylitarjonta erityisesti taksiasemilta otettavien taksien markkinoilla. Taksiasemilta otettaville takseille markkinoille tulemisen kustannukset ovat matalammat kuin puhelinvälitteisten kuljetusten markkinoilla. Ilman toimialueiden sääntelyä tarjonta keskittyi erityisesti asutuskeskuksiin, ja maaseutualueilla palveluiden saatavuus vähenivät.

Taksimarkkinoilla vallitsevan epätäydellisen informaation seurauksena kilpailu ei myöskään lisääntynyt, vaan kuljettajien saamien kuljetusten harventuessa hinnat päin vastoin nousivat. Hintojen nousu oli esimerkiksi Ruotsissa hyvin nopeaa, ja myös julkisesti tuettujen kuljetusten hinnat nousivat kymmeniä prosentteja.

Yhdysvalloista, Ruotsista ja Alankomaista saatujen kokemusten perusteella olisi ollut mahdollista ennakoita samojen ongelmien toistuvan ainakin osittain myös Suomessa markkinoiden vapauttamisen jälkeen. Katsaus osoittaa, että taksimarkkinoiden vapauttamisen vaikutuksista oli jo ennen Suomen uudistusta saatavilla sekä teoreettista että empiiristä tutkimustietoa. Lisäksi esimerkiksi Yhdysvaltain kaupungit ovat jo säännelleet taksimarkkinansa uudelleen vapauttamisen epäonnistumisen seurauksena. Alankomaissa taas taksimarkkinat päätyivät kaaokseen vapauttamisen seurauksena.

Suomessa on esitetty taksimarkkinoita koskevaan lakiin jääneiden valuvikojen korjaamista siten, että uudistuksen pääperiaatteet eli vapaa markkinoille tulo ja vapaa hinnoittelu jätettäisiin voimaan. Esimerkiksi Alankomaiden ja Yhdysvaltojen markkinuudistuksia analysoineet tutkijat ovat kuitenkin yksimielisiä siitä, että ongelmien perimmäiset syyt ovat nimenomaan hinnoittelun ja markkinoille tulon vapauttaminen. Sääntelyä voisi olla tarpeen kiristää siten, että markkinoille tulemiselle asetettaisiin vähintään tiukat vaatimukset palveluiden laadusta ja tarjonnasta. Lisäksi hinnoittelulle tulisi asettaa selkeät ylärajat, mikäli markkinoille tuloa tai hintoja ei haluta täydellisesti säännellä.

Tässä kirjallisuuskatsauksessa tarkasteltiin taksimarkkinoiden vapauttamisen vaikutusta pääasiassa hintoihin, palveluiden saatavuuteen ja laatuun, taksien määrään, kuljettajien tuloihin sekä markkinoiden tehokkuuteen ja rakenteeseen. Tehtyjen tietokantahakujen määrä oli kuitenkin rajallinen, eikä mukana ollut esimerkiksi Aasian tai Afrikan maissa toteutettuja uudistuksia koskeneita artikkeleita. Tämän vuoksi katsauksen ulkopuolelle on todennäköisesti jäänyt aiheeseen liittyviä julkaisuja. Katsauksen perusteella voidaan jossain määrin ennakoita myös Suomen taksimarkkinuudistuksen vaikutuksia, mutta ilman empiiristä tutkimusta vaikutuksia ei voida luotettavasti arvioida. Suomessa taksimarkkinoihin liittyvää aineistoa kerätään laajasti, ja siten aiempia tutkimuksia syvällisempienkin tulosten saaminen voisi olla mahdollista.

Tämän kirjallisuuskatsauksen ulkopuolelle jäivät myös esimerkiksi veronkiertoon liittyvät seikat, vaikkakin taksimarkkinoilta saatavat verotulot muodostavat suhteellisen pienen osuuden valtion verokertymästä. Poistuneella taksamittaripakolla voisi kuitenkin mahdollisesti olla vaikutusta tulojen piilotteluun. Lisäksi markkinoille on viime vuosina tullut uudenlaisia kuljetuspalveluita, kuten Uber, jonka vaikutuksia taksimarkkinoiden toimintaan ei tässä katsauksessa tutkittu. Kattavan kokonaiskuvan saamiseksi tulisi siis analysoida myös vaihtoehtoisten liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan laajuutta sekä vaikutusta perinteisiin taksipalveluihin.

Taksimarkkinoiden työvoimaan liittyviä seikkoja oli tutkittu laajemmin vain Ruotsissa. Suomesta saatavan aineiston perusteella voitaisiin Ruotsin tapaan tutkia edellä mainittujen markkinavaikutusten

lisäksi myös taksinkuljettajien palkkajakauman yhteyttä esimerkiksi etniseen alkuperään sekä sitä, ovatko taksialalle työllistyneet siirtyneet taksialalle työttömyyden seurauksena, vai vaihtaneet kuljettajiksi joltakin muulta alalta. Lisäksi voitaisiin analysoida, kuinka suuri osa kuljettajista on osa-aikaisia, ja kuinka suuri osuus kuljettajista tekee myös jotain muuta työtä. Ruotsissa havaittiin myös kuljettajien lisääntynyt sosiaaliturva- ja työttömyystukien tarve taksimarkkinauudistuksen jälkeen, ja myös Suomessa alan kannattavuutta arvioitaessa vaikutukset sosiaaliturvan myöntämiseen olisi hyvä ottaa huomioon.

# LÄHTEET

- Baanders, A., & Canoy, M. (2010). Ten years of taxi deregulation in the Netherlands–The case for re-regulation and decentralisation. Association for European Transport and Contributors,
- Barrett, S. D. (2010). The sustained impacts of taxi deregulation doi:10.1111/j.1468-0270.2009.01975.x
- Barrett, S. D. (2003). Regulatory capture, property rights and taxi deregulation: A case study. *Economic Affairs*, 23(4), 34-40.
- Bentivogli, C. (2009). Taxi regulation and the bersani reform: A survey of major italian cities.
- Bergantino, A. S., & Longobardi, E. (2000). The drawbacks of deregulation in the taxi market: Evidence from the international scenario and the italian experience. *WIT Transactions on the Built Environment*, 49
- Boutueil, V., Quillerier, T., & Voskoboynikova, A. (2019). Benefits and pitfalls of deregulating taxi markets: Can contrasted case studies help inform the debate? *Transportation Research Record*, 2673(11), 726-736. doi:10.1177/0361198119847974
- Cairns, R. D., & Liston-Heyes, C. (1996). Competition and regulation in the taxi industry doi://doi-org.libproxy.tuni.fi/10.1016/0047-2727(94)01495-7
- Dempsey, P. S. (1996). Taxi industry regulation, deregulation & (and) reregulation: The paradox of market failure. *Transp.LJ*, 24, 73.
- Dulleck, U., & Kerschbamer, R. (2006). On doctors, mechanics, and computer specialists: The economics of credence goods. *Journal of Economic Literature*, 44(1), 5-42. doi:10.1257/002205106776162717
- Emons, W. (1997). Credence goods and fraudulent experts. *The Rand Journal of Economics*, , 107-119.
- Gaunt, C. (1995). The impact of taxi deregulation on small urban areas: some New Zealand evidence. *Transport Policy*, 2(4), 257-262.
- Goodbody Economic Consultants (2009). *Economic Review of the Small Public Service Vehicle Industry*. Dublin: Commission for Taxi Regulation.
- Marell, A., & Westin, K. (2002). The effects of taxicab deregulation in rural areas of sweden doi:https://doi-org.libproxy.tuni.fi/10.1016/S0966-6923(02)00006-6
- Moore, A. T., & Balaker, T. (2006). Do economists reach a conclusion on taxi deregulation? *Econ Journal Watch*, 3(1), 109.
- Morrison, P. S. (1997). Restructuring effects of deregulation: The case of the new zealand taxi industry. *Environment and Planning A*, 29(5), 913-928.
- Myerson, R. B., & Satterthwaite, M. A. (1983). Efficient mechanisms for bilateral trading. *Journal of Economic Theory*, 29(2), 265-281.
- Schaller, B. (2007). Entry controls in taxi regulation: Implications of US and canadian experience for taxi regulation and deregulation. *Transport Policy*, 14(6), 490-506.
- Slavnic, Z., & Urban, S. (2008). Socio-economic trends in the swedish taxi sector-deregulation, recommodification, ethnification. *International Journal on Multicultural Societies*, 10(1), 76-94.
- Teal, R. F., & Berglund, M. (1987). The impacts of taxicab deregulation in the USA. *Journal of Transport Economics and Policy*, , 37-56.
- Wolinsky, A. (1995). Competition in markets for credence goods. *Journal of Institutional and Theoretical Economics (JITE)/Zeitschrift Für Die Gesamte Staatswissenschaft*, , 117-131.

## Internet-lähteet

Laki liikenteen palveluista 320/2017. Finlex. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>. Viitattu 15.11.2019

Liikenne- ja viestintäministeriö (2017). Liikennepalvelulaki mahdollistaa hyvät ja joustavat liikenteen palvelut. <https://www.lvm.fi/-/liikennepalvelulaki-mahdollistaa-hyvät-ja-joustavat-liikenteen-palvelut-932759>. Viitattu 15.11.2019

Liikenne- ja viestintäministeriö (2018). Liikennepalvelulailla helpotusta arjen liikkumiseen. <https://www.lvm.fi/-/liikennepalvelulailla-helpotusta-arjen-liikkumiseen-984742>. Viitattu 15.11.2019.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2019). Taksiiuudistus valmisteltu laajassa ja avoimessa yhteistyössä. <https://www.lvm.fi/-/taksiiuudistus-valmisteltu-laajassa-ja-avoimessa-yhteistyossa-1004900>. Viitattu 15.11.2019.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2020). Taksisääntelyn toimivuus. Arviomuistio. <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=745731da-5962-4686-945e-5ba4170ac318&respondentId=4e5d3007-164c-4110-a956-d11c70327e6a>. Viitattu 9.3.2020.



# LIITTEET

Taulukko 2: Hakutulokset

<b>Tietokanta</b>	<b>Hakusanat</b>	<b>Osumat (lkm)</b>	<b>Aineistoon valittuja artikkeleita (lkm)</b>
EBSCO	taxi deregulation	1	0
	taxi reform	60	0
	taxi deregulation (molemmat otsikossa)	1	0
	taxi reform (molemmat otsikossa)	0	0
Google Scholar	taxi deregulation	19 000	-
	taxi reform	99 000	-
	taxi deregulation (molemmat otsikossa)	66	7
	taxi reform (molemmat otsikossa)	42	1
JSTOR Business Collection	taxi deregulation	229	0
	taxi reform	2413	-
	taxi deregulation (molemmat otsikossa)	0	0
	taxi reform (molemmat otsikossa)	0	0
SAGE	taxi deregulation	7674	-
	taxi reform	47753	-
	taxi deregulation (molemmat otsikossa)	6	1
	taxi reform (molemmat otsikossa)	0	0
ScienceDirect	taxi deregulation	718	-
	taxi reform	2546	-

	taxi deregulation (molemmat otsikossa)	7	1
	taxi reform (molemmat otsikossa)	11	0
Scopus	taxi deregulation	44	2
	taxi reform	56	0
	taxi deregulation (molemmat otsikossa)	10	2
	taxi reform (molemmat otsikossa)	7	0

Taulukko 3: Aineistoon valitut artikkelit

Artikkeli	Tietokanta
Ten years of taxi deregulation in the Netherlands–The case for re-regulation and decentralisation (2010)	Google Scholar
The sustained impacts of taxi deregulation (2010)	Scopus
Regulatory capture, property rights and taxi deregulation: A case study (2003)	Google Scholar
Taxi regulation and the bersani reform: A survey of major Italian cities (2009)	Google Scholar
The drawbacks of deregulation in the taxi market: Evidence from the international scenario and the Italian experience (2000)	Scopus
Benefits and pitfalls of deregulating taxi markets: Can contrasted case studies help inform the debate? (2019)	SAGE
The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden (2002)	Science Direct
Restructuring effects of deregulation: The case of the New Zealand taxi industry (1995)	Google Scholar
Entry controls in taxi regulation: Implications of US and canadian experience for taxi regulation and deregulation (2007)	Google Scholar
Socio-economic trends in the Swedish taxi sector-deregulation, recommodification, ethnification (2008)	Google Scholar
The impacts of taxicab deregulation in the USA (1987)	(Viitteet)
The impact of taxi deregulation on small urban areas: some New Zealand evidence (1995)	Google Scholar
Taxi industry regulation, deregulation & (and) reregulation: The paradox of market failure (1996)	Google Scholar