

Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja kokemukset liikennepalvelulaista

Kyselytutkimus

Jukka Uusitalo, Hanna Strömmer, Nina Frösén

Traficomin tutkimuksia
ja selvityksiä
Traficoms
forskningsrapporter
och utredningar
Traficom Research Reports

4/2019

1	Tutkimuksen tausta ja tavoite	1
1.1	Tutkimuksen tausta.....	1
1.2	Tutkimuksen tavoite ja rajaukset	1
2	Tutkimusmenetelmä ja tutkimuksen toteutus.....	2
2.1	Tutkimusmenetelmä.....	2
2.2	Tutkimusasetelma.....	2
2.3	Kyselylomakkeiden sisällöt.....	4
2.3.1	Kansalaiset ja erityisryhmät	4
2.3.2	Taksiyrittäjät, taksinkuljettajat, linja-auto- ja tavaraliikenneyrittäjät	5
2.4	Tutkimusaineiston käsittely	7
3	Kyselytutkimuksen tulokset ja analyysi	8
3.1	Kansalaiset	8
3.1.1	Tehdyt tarkastelut.....	8
3.1.2	Tyytyväisyys taksipalveluun ja suhtautuminen taksialan muutokseen	8
3.1.3	Arviot taksin tilaamisesta ja saatavuudesta	9
3.1.4	Arviot taksipalvelusta, sen turvallisuudesta ja hintatasosta.....	11
3.1.5	Taksipalveluista valittaminen.....	13
3.1.6	Liikkumisen palvelupakettien tuntemus ja käyttö	14
3.2	Erityisryhmät	15
3.2.1	Tehdyt tarkastelut.....	15
3.2.2	Tyytyväisyys taksipalveluun ja suhtautuminen taksialan muutokseen	15
3.2.3	Arviot taksin tilaamisesta ja saatavuudesta	16
3.2.4	Arviot taksipalvelusta, sen turvallisuudesta ja hintatasosta.....	19
3.2.5	Taksipalveluista valittaminen	21
3.3	Taksiliikenteen yrittäjät	22
3.3.1	Tehdyt tarkastelut.....	22
3.3.2	Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista	22
3.3.3	Arviot vaikutuksista taksiliikenteen turvallisuuteen, saatavuuteen ja hintatasoon	24
3.3.4	Arviot vaikutuksista käyttöasteeseen, kilpailutilanteeseen ja kannattavuuteen.....	26
3.3.5	Aikomukset oman toiminnan suhteen	28
3.4	Taksinkuljettajat.....	31
3.4.1	Tehdyt tarkastelut.....	31
3.4.2	Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista	31
3.4.3	Arviot vaikutuksista taksiliikenteen turvallisuuteen, saatavuuteen, hintatasoon ja kilpailutilanteeseen.....	32
3.4.4	Aikomukset oman toiminnan suhteen	32
3.5	Linja-autoliikenteen yrittäjät	34
3.5.1	Tehdyt tarkastelut.....	34
3.5.2	Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista	34
3.5.3	Linja-autoliikenteen yrittäjien toiminta taksiliikenteessä.....	37
3.5.4	Arviot hallinnollisesta taakasta	38
3.6	Tavaraliikenteen yrittäjät.....	39
3.6.1	Tehdyt tarkastelut.....	39
3.6.2	Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista	39
3.6.3	Tavaraliikenteen yrittäjien toimiminen taksiliikenteessä	40
3.6.4	Arviot tavarankuljetusalan muutoksista	41
3.7	Vastaajaryhmien tulosten vertailu	43
3.7.1	Tehdyt tarkastelut.....	43
3.7.2	Suurimmat näkemyserot kansalaisten ja erityisryhmien välillä.....	43
3.7.3	Suurimmat näkemyserot eri yrittäjäryhmien välillä.....	44
4	Yhteenveto	46
	Lähdeluettelo	49

1 Tutkimuksen tausta ja tavoite

1.1 Tutkimuksen tausta

Laki liikenteen palveluista (LiPaL, 320/2017)¹ hyväksyttiin eduskunnassa 19.4.2017 ja lain toinen vaihe 21.3.2018. Laki tuli eräiden ilmoitusvelvollisuuksien osalta voimaan 1.1.2018 ja muilta osin 1.7.2018. Lainsäädäntöhankkeen pääasiallisena tarkoituksena on ollut koota liikenteen palvelujen sääntely yhteen lakiin ja edistää näin liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena ja helpottaa sen eri osien yhteen toimivuutta.

Lain merkittävimmät muutokset ovat koskeneet taksiliikenteen markkinoiden vapauttamista eli hinta-, määrä- ja asemapaikkasääntelystä sekä päivystysvelvollisuuksista luopumista. Lakiin sisältyy myös henkilö- ja tavaraliikennelupien ehtojen keventämistä sekä velvoitteita olennaisten tietojen ja rajapintojen avaamiseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on mietinnössään (LiVM 3/2017 vp)² kiinnittänyt erityistä huomiota lain vaikutusten seurannan tarpeeseen ja käytännössä syntyvien kokemusten merkitykseen muutostarpeen arvioinnissa. Valiokunta on edellyttänyt lain vaikutusten ensivaiheen arviointia laadittavaksi vuoden 2018 loppuun mennessä. Valiokunnan mukaan erityistä huomiota tulee kiinnittää mm. vaikutuksiin asiakkaan asemaan, liikenteen turvallisuuteen, kilpailuaseman tasapuolisuuteen, uudenlaisten liikennepalvelujen syntymiseen, palvelujen alueelliseen ja muuhun saatavuuteen sekä sääntelytaakan ja markkinoiden kilpailuedellytysten tasapuolisuuteen.

1.2 Tutkimuksen tavoite ja rajaukset

Tutkimuksen tavoitteena on vastata liikenteen palveluista annetun lain vaikutusten seurannan tavoitteisiin kansalaisten ja alan yrittäjien kokemuksia ja näkemyksiä koskevan laadullisen tiedon osalta. Tutkimuksen keskeiset tutkimuskysymykset ovat:

- Mikä on taksiliikenteen koetun palvelutason tilanne lain voimaantulon jälkeen kansalaisten ja erityisryhmien näkökulmasta ja miten palvelutason koetaan muuttuneen?
- Miten kuljetusalan yrittäjät ja taksinkuljettajat arvioivat lain vaikuttaneen taksiliikenteen koettuun palvelutasoon ja alan markkinatilanteeseen?
- Minkälaisia vaikutuksia yrittäjät arvioivat lailla olevan omaan toimintaansa?

Ennen lain voimaantuloa, kesällä 2017 tehtiin tätä tutkimusta vastaava kyselytutkimus, jonka tulokset on raportoitu Liikenteen turvallisuusviraston julkaisussa: "Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja odotukset lakimuutokselle. Kysely- ja haastattelututkimus." (Trafin tutkimuksia 2/2018). Aiemmassa tutkimuksessa on käsitelty tarkemmin taksiliikenteen palvelutason määrittelyä ja osatekijöitä.

Tämä tutkimus on luonteeltaan seurantatutkimus. Tutkimuksen tavoitteena ei ole tieteellisesti merkittävien tulosten tuottaminen.

¹ Laki liikenteen palveluista (320/2017). <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>.

² Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp (HE 161/2016 vp). https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Sivut/LiVM_3+2017.aspx.

2 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuksen toteutus

2.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys on kuvattu aiemmassa, lain voimaantuloa edeltäneen vaiheen tutkimuksessa³. Tutkimuksen suosituksia ja kansainvälisten selvitysten tuloksia taksiliikenteen palvelutason seurannasta on hyödynnetty tämän tutkimuksen suunnittelussa ja toteuttamisessa.

Tutkimusmenetelmäksi on valittu lain voimaantuloa edeltäneen vaiheen tapaan otantaperusteinen kyselytutkimus. Kyselytutkimus on toteutettu puhelinhaastatteluina ja erityisryhmien osalta lomakekyselynä. Kyselytutkimuksen kenttätöistä on vastannut IROResearch Oy. Kyselytutkimuksella kerättyä aineistoa on analysoitu tilastollisen analyysin menetelmin. Ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden testaamisessa on käytetty seuraavia testejä:

- laatuasteikollisten muuttujien (esimerkiksi taksin tilaustapa) testauksessa on käytetty khiin neliö -testiä
- järjestysasteikollisten muuttujien (esimerkiksi tyytyväisyyden astetta eri tekijöihin arvottavat kysymykset) testauksessa on käytetty
 - Mann-Whitneyn U-testiä, kun taustamuuttuja saa kaksi eri arvoa, tai
 - Kruskal-Wallis-testiä, kun taustamuuttuja saa useampia arvoja.

Kaikissa vertailuissa on käytetty 0,05:n merkitsevyystasoa. Tilastollisesta analyysistä on vastannut WSP Finland Oy. Tilastollisesta analyysistä on laadittu taulukointeja ja laaja tekninen raportti, jota on hyödynnetty tämän tutkimusraportin laadinnassa.

Haastattelututkimuksia ei tässä vaiheessa ole tehty, koska lain voimaantulosta on kulunut vain lyhyt aika ja useat viranomaiset eivät ole vielä ottaneet käyttöön uusia käytäntöjä. Sidosryhmien osalta kyselytutkimusta kuitenkin laajennettiin kattamaan erityisryhmät.

2.2 Tutkimusasetelma

Kansalaisten puhelinhaastattelut toteutettiin 5.9.–10.10.2018. Puhelinhaastattelun otoksen muodostamiseen käytettiin Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmän ja Suomen Asiakastieto Oy:n palvelutietokannan kuluttajatietoja. Otos muodostettiin niin, että se on iän, sukupuolen ja asuinalueen suhteen väestöä edustava. Kyselyn otosta varten haastateltiin 2 999 henkilöä. Kyselyyn vastaamisen ehtona oli, että vastaaja on matkustanut taksilla 1.7.2018 jälkeen. Vastaajia kertyi näin kaikkiaan 792 henkilöä (26 %). Puhelinhaastattelut validoitiin soittamalla uudestaan 5 %:lle vastaajista ja tarkistamalla haastattelun toteutuminen sekä taustatietojen ja annettujen vastausten oikeellisuus. On huomattava, että tutkimus tehtiin syys-lokakuussa 2018, minkä vuoksi myöhemmin mm. Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksissä todettu hintojen nousu ei näy vastauksissa.

Erityisryhmien osalta kysely toteutettiin internetkyselynä, jossa kuitenkin oli myös mahdollisuus ilmoittaa yhteystietonsa puhelinhaastattelua varten. Internetlomake oli vastattavissa 31.8.–1.10.2018 ja puhelinhaastattelut tehtiin 17.–28.9.2018. Tietoa lomakkeesta jaettiin erityisryhmien järjestöjen jakelulistojen kautta. Internetkyselyyn vastasi yhteensä 412 henkilöä ja 10 henkilölle tehtiin puhelinhaastattelu. Erityisryhmien internetlomake ehti olla avoimena linkkinä

³ Uusitalo Jukka (2018).

vastattavissa eräiden järjestöjen internetsivuilla jonkin aikaa. Tulosten perusteella tästä ei näyttäisi aiheutuneen merkittävästi kohderyhmän kuulumattomien vastauksia. Tulokset ovat linjassa järjestöjen kanssa käytyjen ja mediassa esitettyjen ongelmakohtien kanssa.

Erityisryhmien osalta on myös huomattava, että otoksen edustavuutta on vaikea todentaa suhteessa taustatietoihin (esim. ikä, sukupuoli, asuinalue, erityisryhmän laatu), koska näistä ei ole saatavissa kattavaa tietoa perusjoukosta. Otosta voidaankin pitää näytteenä, jonka perusteella voidaan muodostaa yleiskuvaa erityisryhmien kokemuksista. Lisäksi on huomattava, että erityisryhmille ei ole tehty kyselytutkimusta ennen lain voimaantuloa. Tällöin erityisryhmien järjestöille tehtiin haastattelututkimus. Aloite kyselytutkimuksen kohdistamiseen erityisryhmien edustajille tuli järjestöjen suunnasta, jotta palautetta lain tuomista muutoksista voitaisiin kerätä systemaattisesti myös heidän osaltaan.

Taksiyrittäjien puhelinhaastattelut toteutettiin 15.8.–13.9.2018. Yrittäjien otos perustui Liikenteen turvallisuusviraston henkilöliikenteen luparekisterin tietoihin. Kyselyyn vastasi yhteensä 2 001 yrittäjää, joista 188 oli saanut taksiliikenneluvan 1.7.2018 jälkeen (ns. uudet yrittäjät). Puhelinhaastattelut validoitiin edellä kuvatuin uusintasoitoin. Taksiyrittäjien osalta on huomattava, että haastatelluista kieltäytyi moni mm. sillä perusteella, että ei enää toiminut yrittäjänä tai ei ollut vielä aloittanut toimintaa yrittäjänä. Suhtautuminen lakiin on voinut myös vaikuttaa vastaushalukkuuteen. Negatiivinen suhtautuminen voi kuitenkin yhtä hyvin vähentää (ei huvita) kuin lisätäkin (halu antaa palautetta) vastausintoa. Vastausten perusteella ei voida päätellä, kumpaan suuntaan ne painottuvat. On huomattava, että kysely tehtiin reilu kuukausi muutoksen jälkeen, mikä on voinut vaikuttaa vastauksiin.

Taksinkuljettajien puhelinhaastattelut toteutettiin 15.8.–19.9.2018. Kuljettajien otos perustui Liikenteen turvallisuusviraston ajoluparekisterin tietoihin. Kyselyyn vastasi yhteensä 1 000 kuljettajaa, joista 200 oli saanut taksinkuljettajan ajoluvan 1.7.2018 jälkeen (ns. uudet kuljettajat). Puhelinhaastattelut validoitiin edellä kuvatuin uusintasoitoin. Taksinkuljettajien suhtautuminen lakiin on voinut vaikuttaa vastaushalukkuuteen, mutta vaikutuksen suuntaa on vaikea todentaa. Taksinkuljettajien kysely tehtiin reilu kuukausi muutoksen jälkeen, mikä on voinut vaikuttaa vastauksiin.

Linja-autoliikenteen yrittäjien puhelinhaastattelut toteutettiin 23.–28.8.2018. Yrittäjien otos perustui Liikenteen turvallisuusviraston henkilöliikenteen luparekisterin tietoihin. Kyselyyn vastasi yhteensä 301 linja-autoalan yrittäjää. Puhelinhaastattelut validoitiin edellä kuvatuin uusintasoitoin. Kysely tehtiin reilu kuukausi muutoksen jälkeen, mikä on voinut vaikuttaa vastauksiin.

Tavaraliikenteen yrittäjien puhelinhaastattelut toteutettiin 27.–30.8.2018. Yrittäjien otos perustui Liikenteen turvallisuusviraston tavaraliikenteen luparekisterin tietoihin. Kyselyyn vastasi yhteensä 1 000 tavaraliikenneyrittäjää. Puhelinhaastattelut validoitiin edellä kuvatuin uusintasoitoin. Kysely tehtiin reilu kuukausi muutoksen jälkeen, mikä on voinut vaikuttaa vastauksiin.

Lain voimaantuloa edeltävän kyselytutkimuksen tutkimusasetelma on kuvattu tarkemmin aiemmassa tutkimusraportissa⁴. Edeltävän vaiheen kyselytutkimuksessa haastateltiin puhelimitse 2 001 kansalaista, 2 001 taksiliikenteen yrittäjää, 1 000 taksinkuljettajaa ja 300 linja-autoliikenteen yrittäjää.

⁴ Uusitalo Jukka (2018).

2.3 Kyselylomakkeiden sisällöt

2.3.1 Kansalaiset ja erityisryhmät

Kansalaisten kyselylomaketta kehitettiin lain voimaantuloa edeltäneen vaiheen kyselystä aiemman tutkimuksen suositusten ja kansainvälisten taksiliikenteen palvelutasoseurannan esimerkkien perusteella. Palvelutason eri osa-alueiden käsittelyä laajennettiin. Lisäksi kyselyyn lisättiin kysymykset uusista liikkumisen palvelupaketeista ennakoiden näiden mahdollista yleistymistä. Lain voimaantulon jälkeen tehdyissä kansalaisten puhelinhaastatteluissa tiedusteltiin seuraavia asioita:

- taksinkäyttö 1.7.2018 jälkeen (ehtona kyselyyn vastaamiselle, käyttökerrat)
- taksinkäyttö yleensä (useus, matkatyyppi, tyytyväisyys palvelun laatuun)
- liikkumisen palvelupaketit⁵ (tunnettuus, käyttöön ottaminen, tyytyväisyys palvelupakettiin kokonaisuutena)
- taksimarkkinoiden vapautuminen⁶ (tunnettuus, suhtautuminen vapautumiseen)
- viimeisimmän taksimatkan tilaaminen (tilaustapa, tilaamisen helppous, riittävä tiedonsaanti (hinnoittelu, saapumisaika, taksiauton ominaisuudet, erityispalvelut, saatavuusongelmat), hinnoittelutiedon selkeys, tilaustavan mukaan lisäkysymyksiä palvelutasotekijöistä)
- taksin saatavuus (arvosana saatavuudelle, arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta saatavuuteen, ongelmat taksin saamisessa ja ajan-kohta, ongelmat erityispalvelun saamisessa)
- taksiliikenteen turvallisuus (arvosana turvallisuudelle, arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta turvallisuuteen, tekijät joiden osalta turvallisuus on heikentynyt)
- taksimatkan keston ennakoitavuus
- viimeisimmän taksimatkan kuljettajan toiminta ja taksiauto (vuorovaikutus, ajotapa, reitinvalinnat, kuljettajan kyky avustaa, ajoneuvon siisteys ja kunto, ajoneuvon varustelu (ml. turvavarusteet))
- taksiliikenteen hintataso ja maksaminen (arvio hintatasosta, arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta hintatasoon, ongelmat maksamisessa)
- valitusten tekeminen (tehnyt valituksen, taho jolle kohdistettu, aihe, miksi ei ole tehnyt)
- taustatietoina syntymävuosi, sukupuoli, postinumero, auto käytettävissä, ajokortin hallinta, toiminta (työssä, opiskelee, eläkkeellä, muutoin poissa työelämästä) ja talouden bruttovuositulot.

Erityisryhmille laadittu internetlomake perustui kansalaisten puhelinhaastattelun lomakkeeseen, jota täydennettiin erityisryhmien etujärjestöjen kommentteilla. Erityisryhmien edustajien osallistumisehtona ei käytetty matkustamista 1.7.2018 jälkeen, koska erityisryhmät käyttävät paljon taksipalveluita ja kyselyn saatteessa toivottiin nimenomaan näkemyksiä lain voimaantulon vaikutuksista. Erityisryhmien lomakkeella tiedusteltiin seuraavia asioita:

- taksinkäyttö 1.7.2018 jälkeen (onko matkustanut, käyttökerrat)

⁵ Kuvattu kyselyssä seuraavasti: uuteen liikkumisen palvelupakettiin voi kuulua esimerkiksi kuukausihintaan joukkoliikenteen lippu, mahdollisuus taksin käyttöön sekä vuokra-auton tai yhteiskäyttöauton käyttöoikeus.

⁶ Kuvattu kyselyssä seuraavasti: taksimarkkinoiden vapauduttua taksien lukumääriä tai niiden sijaintia ei enää määrätä. Taksit voivat itse hinnoitella tarjoamansa matkat, kunhan tieto ilmoitetaan asiakkaalle selkeästi. Asiakkaalle tulee lisää vastuuta selvittää hinta itse. Tarvittaessa matkojen hinnoille asetetaan enimmäisraja.

- taksinkäyttö yleensä (useus, vastaajan tarvitsema kalusto, tyytyväisyys palvelun laatuun)
- taksimarkkinoiden vapautuminen⁷ (tunnettuus, suhtautuminen vapautumiseen)
- taksimatkan tilaaminen (tilaustapa, tilaamisen helppous, riittävä tiedonsaanti (hinnoittelu, saapumisaika, taksiauton ominaisuudet, erityispalvelut, saatavuusongelmat), hinnoittelutiedon selkeys (mahdollinen tarkennus syystä), tilaustavan mukaan lisäkysymyksiä palvelutasotekijöistä)
- taksin saatavuus (arvosana omaa tarvetta vastaavan taksin saatavuudelle, arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta saatavuuteen, ongelmat taksin saamisessa ja avovastauskenttä)
- taksiliikenteen turvallisuus (arvosana turvallisuudelle, arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta turvallisuuteen, tekijät joiden osalta turvallisuus on heikentynyt, ongelmat taksin turvallisuudessa ja avovastauskenttä)
- taksimatkan keston ennakoitavuus
- taksinkuljettajan toiminta (vuorovaikutus, ajotapa, reitinvalinnat, kuljettajan kyky avustaa matkan aikana)
- taksiauton kunto ja varustelu (ajoneuvon siisteys ja kunto, ajoneuvon varustelu (ml. turvavarusteet), esteettömän ajoneuvon turvavarusteet (esim. takalaitanostin, luiska, muut turvavarusteet), esteettömän ajoneuvon sisätilojen mitoitus (esim. pyörätuolin sijoittuminen auton sisätilassa))
- taksiliikenteen hintataso ja maksaminen (arvio hintatasosta, arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta hintatasoon, ongelmat maksamisessa ja avovastauskenttä)
- valitusten tekeminen (tehnyt valituksen, taho jolle kohdistettu, aihe, miksi ei ole tehnyt)
- taustatietoina syntymävuosi, sukupuoli ja asuinkunta.

2.3.2 Taksiryttäjät, taksinkuljettajat, linja-auto- ja tavaraliikenneyrittäjät

Taksiryttäjien ja taksinkuljettajien kyselylomakkeita kehitettiin lain voimaantuloa edeltäneen vaiheen kyselystä aiemman tutkimuksen suositusten ja lain vaikutusten seurannan tarpeiden perusteella. Tarpeettomiksi käyneitä tai huonosti toimineita kysymyksiä poistettiin ja muotoiltiin uudelleen lain voimaantulon jälkeistä tilaa vastaavaan muotoon. Yrityskyselyihin lisättiin kysymyksiä kilpailutilanteesta ja kannattavuudesta sekä lain velvoitteiden aiheuttamasta hallinnollisesta taakasta. Taksinkuljettajien kyselyyn lisättiin kysymys ansiotasosta työelämävaikutusten seuraamiseksi.

Lain voimaantulon jälkeen tehdyissä taksiliikenteen yrittäjien puhelinhaastatteluisissa tiedusteltiin seuraavia asioita:

- toimintaa koskevat perustiedot (toiminta-alueen laajentaminen, taksin kuljettaminen, kuljettajien määrä, ajoneuvojen määrä (henkilöautot, esteettömät taksit, kolmi- tai nelipyörät, muut ajoneuvot)
- suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen

⁷ Kuvattu kyselyssä seuraavasti: taksimarkkinoiden vapautuessa taksien lukumääriä tai niiden sijaintia ei enää määrätä. Taksit voivat itse hinnoitella tarjoamansa matkat, kunhan tieto ilmoitetaan asiakkaalle selkeästi. Asiakkaalle tulee lisää vastuuta selvittää hinta itse. Tarvittaessa matkojen hinnoille asetetaan enimmäisraja. Esteettömän ajoneuvon vaatimuksissa säilyy kaksi luokkaa (pieni esteetön ajoneuvo ja invataksia vastaava suuri esteetön ajoneuvo).

- arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksista saatavuuteen, turvallisuuteen, hintatasoon, autojen käyttöasteeseen, taksialan kilpailutilanteeseen ja taksiliikenteen harjoittamisen kannattavuuteen
- arvio muutoksista toimialan rakenteeseen (hyödyttää pieniä/isoja yrittäjiä, tukee yhteistoimintaa, tuo alalle linja-auto-/ tavaraliikenne- / muita yrityksiä)
- ajatukset oman toiminnan suhteen (laajentaminen/ supistaminen/ lopettaminen, yrittäjänä jatkaminen 5 vuoden päästä, lopettamisen syyt)
- ajatukset yrityksen kaluston suhteen (määrä, hintataso, esteetön kalusto)
- ajatukset hinnoittelumallista (hinnoitteluperuste, dynaaminen hinnoittelu)
- hallinnollinen taakka olennaisten tietojen avaamisesta (henkilötyöpäivinä, euroina)
- taustatietona vanha/ uusi (1.7.2018 jälkeen aloittanut) taksiyrittäjä, pääasiallinen toiminta-alue.

Taksinkuljettajille tehdyssä kyselyssä noudatettiin pääasiassa samaa lomaketta kuin taksiliikenteen yrittäjien kyselyssä. Kuljettajilta ei tiedusteltu kaluston käyttöasteesta, yrittäjänä jatkamisesta tai toiminnan laajentamisesta eikä kalustohankinnoista. Kuljettajilta tiedusteltiin edellä mainittujen lisäksi:

- kuljettajana toimimisen täys- / osapäiväisyyttä
- aikomukset oman toiminnan suhteen (aikoo jatkaa 2 vuoden kuluttua, syyt lopettamiseen, yrityksen perustaminen)
- kuljettajan tyytyväisyys ansiotasoon ja (vanhoilta kuljettajilta) muutokset ansiotasossa lain voimaantulon jälkeen.

Linja-autoyrittäjien kyselyä täydennettiin lain voimaantulon jälkeen laista aiheutunutta hallinnollista taakkaa koskevilla kysymyksillä. Linja-autoyrittäjien puhelinhaastatteluissa tiedusteltiin seuraavia asioita:

- suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen
- arvio taksimarkkinoiden vaikutuksesta linja-autoliikenteen kilpailukykyyn lähi- ja kaukoliikenteen matkoilla
- arvio muutoksista toimialan rakenteeseen (hyödyttää pieniä/isoja yrittäjiä, tukee yhteistoimintaa, tuo alalle linja-auto-/ tavaraliikenne- / muita yrityksiä)
- toiminta taksiliikenteessä (ennen lain voimaantuloa, voimaantulon jälkeen, taksiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä, aikomus laajentaa toimintaa)
- arvio taksiliikenteen harjoittamisen kannattavuudesta
- hallinnollinen taakka olennaisten tietojen avaamisesta (henkilötyöpäivinä, euroina)
- taustatietona yrityksen pääasiallinen liikennetyyppi (kilpailutettu / markkinaehtoinen, linja-autojen määrä).

Tavaraliikenteen yrittäjien kyselyä ei toteutettu ennen lain voimaantuloa, koska tavaraliikenteen yrittäjien rooli taksiliikenteessä arvioitiin vähäiseksi. Kysely päätettiin toteuttaa lain voimaantulon jälkeen pääasiassa tavaraliikenteessä tapahtuneiden muutosten seuraamiseksi. Tavaraliikenneyrittäjien puhelinhaastatteluissa tiedusteltiin seuraavia asioita:

- suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen
- arvio muutoksista toimialan rakenteeseen (hyödyttää pieniä/isoja yrittäjiä, tukee yhteistoimintaa, tuo alalle linja-auto-/ tavaraliikenne- / muita yrityksiä)
- toiminta taksiliikenteessä (voimaantulon jälkeen, taksiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä, aikomus laajentaa toimintaa, aikomus ryhtyä toimimaan jos ei toimi)
- arvio taksiliikenteen harjoittamisen kannattavuudesta

- arvio tavaraliikenteessä tapahtuvien muutosten⁸ vaikutuksista saatavuuteen, turvallisuuteen, hintatasoon, autojen käyttöasteeseen, tavarakuljetusten kilpailutilanteeseen ja kuljetusyrittämisen kannattavuuteen
- taustatietona ajoneuvomäärä (kuorma-, paketti- ja henkilöautot ja muut ajoneuvot).

2.4 Tutkimusaineiston käsittely

Tilastollisten tarkastelujen vuoksi data-aineistoon on tehty uusia muuttujaluokituksia, kuten ikäryhmät, ja yhdistelmämuuttujia, kuten harvemmin valittujen samankaltaisten tilaustapojen yhdistäminen. Yhdistelmämuuttujien käyttö parantaa tulosten tilastollista käsiteltävyyttä.

Tilastollinen testaaminen edellyttää asteikolta jatkuvuutta, minkä vuoksi testauksessa ei ole huomioitu ”en osaa sanoa” -vastauksia eikä näitä esitetä tuloksissa. Tulosten esittelyssä on tuotu esiin poikkeuksellisen suuret ”en osaa sanoa” -vastausten osuudet. Tuloksiin on myös kirjattu vastaajamäärä (n), johon jakaumat ja osuudet perustuvat.

Joitakin kysymyksiä on järkevä käsitellä vain sen populaation osalta, johon kysymys vaikuttaa. Esimerkiksi esteettömän ajoneuvon mitoitusta koskevia tuloksia kannattaa tarkastella vain niiden vastaajien osalta, jotka tarvitsevat esteetöntä ajoneuvoa. Vastaajaryhmä on kerrottu kunkin tuloksen yhteydessä, jos se poikkeaa koko vastaajapopulaatiosta.

⁸ Kuvattu kyselyssä seuraavasti: 1.7.2018 voimaan tullut laki liikenteen palveluista keventää myös tavaraliikenteen sääntelyä. Lupaedellytyksistä poistui yrittäjäkoulutus, ja lupa tarvitaan vain kokonaismassaltaan yli 3 500 kilon ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä tehtäviin tavarakuljetuksiin. Tavarankuljettamiseen traktorilla ei tarvita lupaa, jos traktorin enimmäisnopeus on 60 kilometriä tunnissa.

3 Kyselytutkimuksen tulokset ja analyysi

3.1 Kansalaiset

3.1.1 Tehdyt tarkastelut

Kyselytutkimuksen aineistosta on tilastollisessa tarkastelussa tuotettu suorat ja-kaumat sekä ristiintaulukoinnit. Ristiintaulukointeja varten on tehty tilastolliset testaukset luvussa 2.1 kuvatuin periaattein ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden arvioimiseksi. Ristiintaulukoinnit on tehty vain, jos on voitu todeta tilastollisesti merkitsevä ero koko aineiston ja taustamuuttujien suhteen.

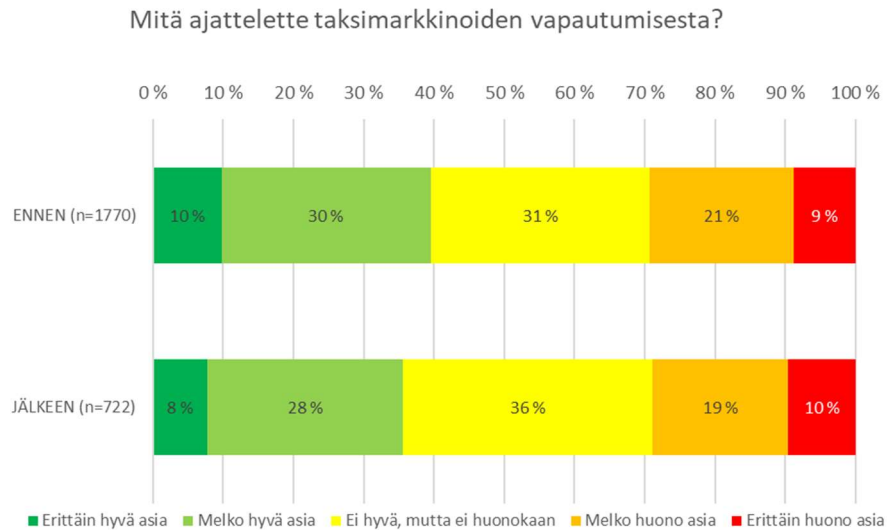
Kansalaisten vastausten eroja on tarkasteltu sukupuolen, ikäryhmän, kuntatyyppin, vanhan läänin, heinäkuun alun jälkeisten matkustusmäärien, yleisen matkustusmäärän, taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisen sekä markkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan. Lisätarkasteluja on tehty sen mukaan, miten taustamuuttuja (kuten autonomistus, tuloryhmä tai taksin tilaustapa) on soveltunut tarkasteltavana olevaan kysymykseen.

3.1.2 Tyytyväisyys taksipalveluun ja suhtautuminen taksialan muutokseen

Kansalaisista 38 % on erittäin tyytyväisiä ja 51 % melko tyytyväisiä taksipalveluiden laatuun kokonaisuutena. Vain 4 % on tyytymättömiä taksipalveluun. Arvioissa ei ole merkittäviä muutoksia taustatekijöiden suhteen.

Kansalaisista 98 % on ainakin kuullut taksimarkkinoiden vapautumisesta. Vastaaajista 53 % tuntee asiaa jonkin verran ja 21 % tuntee asian hyvin. Ennen lain voimaantuloa 28 % kansalaisista tunsu asiaa vähintään jonkin verran, kun taas 14 % ei ollut kuullutkaan muutoksesta. Taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemus on selvästi parantunut lain voimaantulon jälkeen.

Kansalaisten suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen jakautuu melko tasaisesti: 36 % vastaajista pitää asiaa melko tai erittäin hyvänä, 36 % suhtautuu asiaan neutraalisti ja 29 % pitää sitä melko tai erittäin huonona asiana. Suhtautuminen ei ole juuri muuttunut lain voimaantulon jälkeen (*kuva 1*). Alle 35-vuotiaista 48 % pitää markkinoiden vapautumista myönteisenä. Vähintään viikoittain taksia käyttävistä puolestaan 55 % pitää muutosta kielteisenä.



Kuva 1. Kansalaisten suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen ennen ja jälkeen lain voimaantulon.

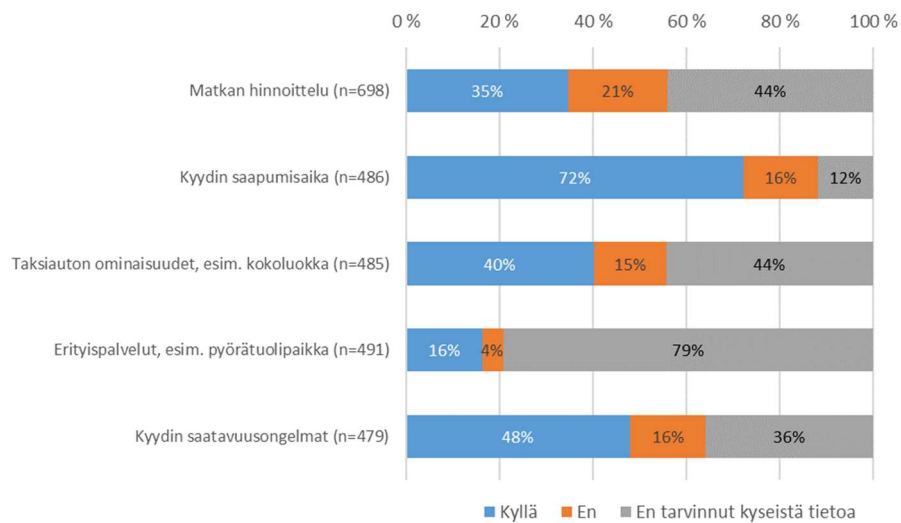
3.1.3 Arviot taksin tilaamisesta ja saatavuudesta

Suurin osa kansalaisista on tilannut taksin viimeksi soittamalla välityskeskukseen (40 %) tai suoraan taksiyritykseen (20 %). Netistä tai sovelluksella taksin on tilannut 10 %. Tolpalla taksin on ottanut 27 % ja loput ovat ottaneet taksin ”lennosta”. Yli 65-vuotiaista 84 % soittaa taksin, kun taas alle 35-vuotiaista kolmannes kävelee tolपालle ja 15 % käyttää sovellusta. Pääkaupunkiseudulla sovellusta käyttää 18 %.

Kansalaisista yli 90 % on tyytyväisiä käyttämänsä tilaustavan helppouteen. Arviot eivät juuri vaihtele tilaustavan mukaan (90–93 %). Vastaajat kokevat pääasiassa saaneensa tilatessa riittävän tiedon kyydin saapumisajasta ja saatavuusongelmista. Viidennes vastaajista ei saanut mielestään riittävää tietoa hinnoittelusta. Tiedontarve vaihtelee voimakkaasti eri tekijöiden osalta (kuva 2).

Kansalaisilta tiedusteltiin myös tyytyväisyyttä tilaustavan eri ominaisuuksiin, kuten palvelun ystävällisyyteen, jonotusaikaan, palvelun luotettavuuteen, taksi saapumiseen sovitusti, palveluiden monipuolisuuteen ja vaihtoehtojen selkeään kuvaamiseen. Vastaajista 80–90 % oli näihin ominaisuuksiin tyytyväisiä. Taksitolpalle kävelevistä 71 % oli tyytyväisiä myös hinnan ilmoittamisen selkeyteen. Tolpalle kävelevistä ja tilaussovellusta käyttävistä kuitenkin 20–30 % oli tyytymättömiä hintojen vertailtavuuteen.

Saitteko viimeksi taksia tilatessanne riittävän hyvin tiedon...?

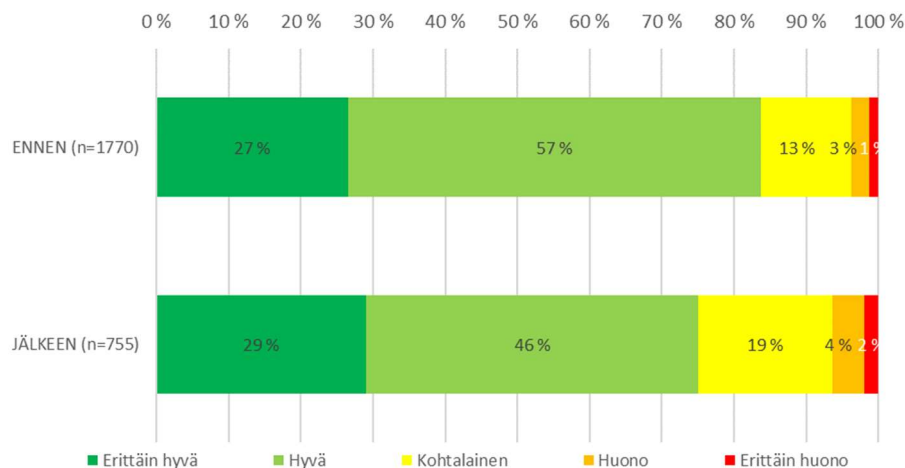


Kuva 2. Kansalaisten arviot eri tiedonsaannin riittävydestä tilaamisen yhteydessä.

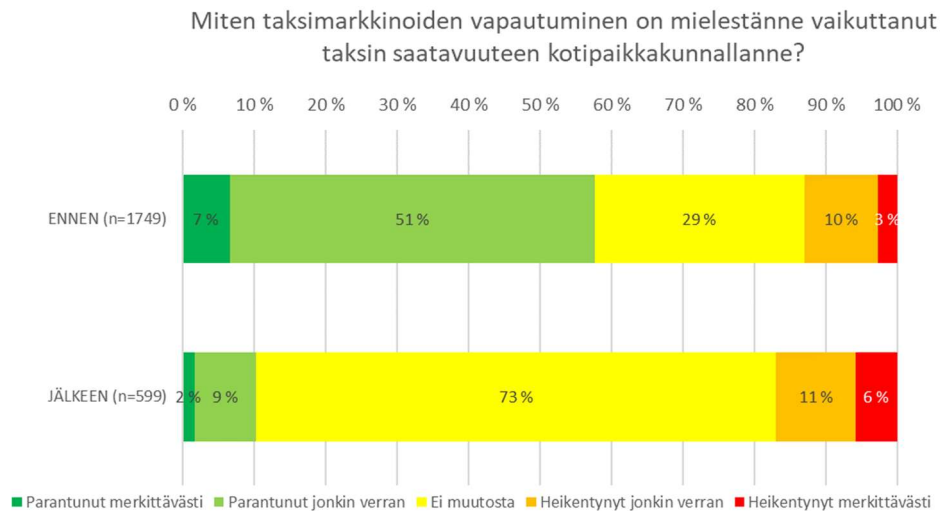
Kansalaisista 75 % arvioi taksin saatavuuden kotipaikkakunnallaan olevan hyvä tai erittäin hyvä (kuva 3). Ennen lain voimaantuloa tehdyssä kyselyssä vastaava osuus oli 84 %, joten tyytyväisyys saatavuuteen on hieman laskenut. Tyytymättömyys on kuitenkin kasvanut vain 2 prosenttiyksikköä. Pääkaupunkiseudulla yli 80 % on tyytyväisiä taksin saatavuuteen, kun pienemmissä kunnissa osuus on 65–70 %.

Ennen lain voimaantuloa lähes 60 % kansalaisista odotti taksien saatavuuden paranevan markkinoiden vapautuessa. Lain voimaantulon jälkeen vain 11 % arvioi taksien saatavuuden parantuneen (kuva 4). Kolme neljästä arvioi, ettei saatavuudessa ole tapahtunut muutosta, ja 17 % arvioi saatavuuden heikentyneen. Alle 35-vuotiaista neljännes arvioi saatavuuden parantuneen, kun taas 45–64-vuotiaista noin 30 % arvioi saatavuuden heikentyneen. Alle 50 000 asukkaan kunnissa 26 % arvioi saatavuuden heikentyneen. Saatavuusongelmia on kuitenkin ollut vain 12 % vastanneista.

Minkä arvosanan antaisitte taksin saatavuudesta kotipaikkakunnallanne?



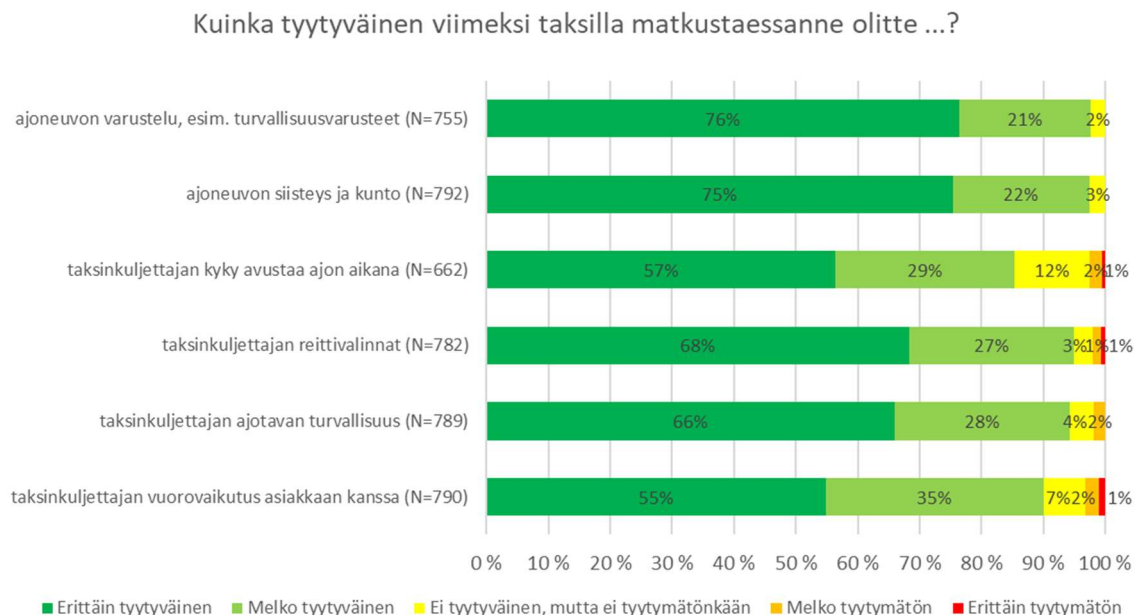
Kuva 3. Kansalaisten arviot taksin saatavuudesta kotipaikkakunnalla.



Kuva 4. Kansalaisten arviot taksin saatavuuden muutoksesta taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen.

3.1.4 Arviot taksipalvelusta, sen turvallisuudesta ja hintatasosta

Kansalaisista pääosa on tyytyväisiä taksinkuljettajien toimintaan ja taksiajoneuvojen ominaisuuksiin (kuva 5). Ajoneuvon kuntoon, siisteyteen ja varusteluun on tyytyväisiä 97 %. Yli 90 % on tyytyväisiä myös kuljettajien reitinvalintoihin ja ajotavan turvallisuuteen. Taksinkuljettajan kykyyn avustaa ajon aikana on tyytyväisiä 86 % ja 12 % suhtautuu neutraalisti. Kansalaisista 53 % arvioi, että taksimatkan kesto on ennakoitavissa erittäin hyvin, ja 39 % mielestä se on hyvin ennakoitavissa.

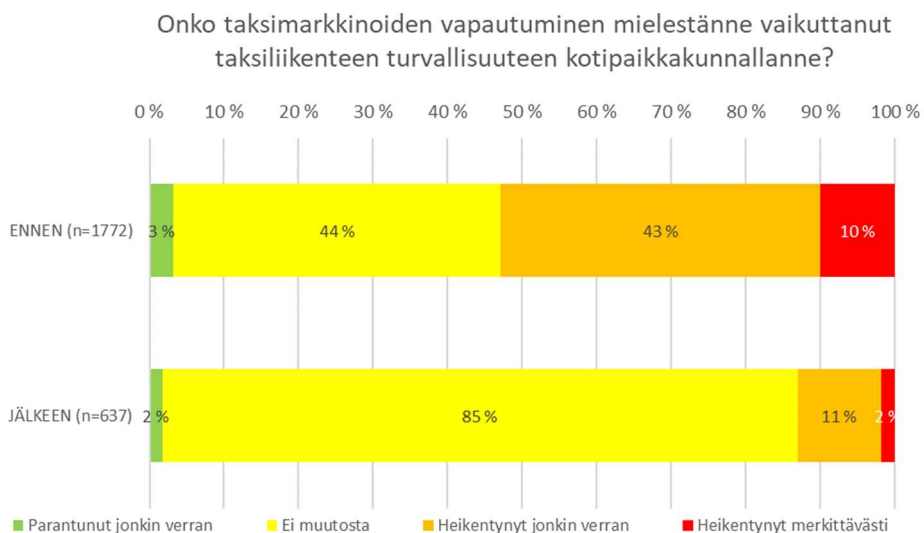


Kuva 5. Kansalaisten arviot taksinkuljettajan toiminnasta ja taksiajoneuvon ominaisuuksista taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen.

Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen kansalaisista 91 % arvioi, että taksiliikenteen turvallisuus on hyvä tai erittäin hyvä. Vain 1 % arvioi turvallisuuden olevan huono. Arvioissa ei ollut juuri vaihtelua taustatekijöiden suhteen.

Kansalaisista 85 % arvioi, että taksiliikenteen turvallisuus on säilynyt entisellään taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen (kuva 6). Vastaajista 13 % arvioi turvallisuuden heikentyneen ainakin jonkin verran. Ennen lain voimaantuloa 44 % kansalaisista ennakoitiin turvallisuustason säilyvän ja 53 % heikenevän. Epäily turvallisuuden heikentymisestä oli selvästi suurempaa kuin arviot muutoksen jälkeen toteutuneesta heikentymisestä.

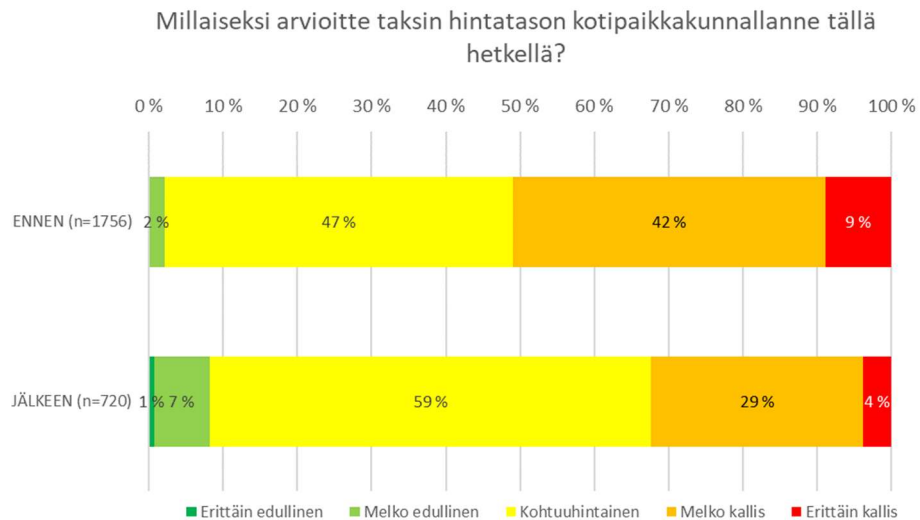
Vastaajista, jotka kokevat turvallisuuden heikentyneen (83 kpl), vajaa puolet arvioi huijatuksi tulemisen riskin kasvaneen (47 %). Viidennes katsoo liikenneonnettomuuden riskin nousseen (22 %), ja viidennes (22 %) arvioi, että riski jäädä vaille tarvitsemaansa avustamista, on kasvanut.



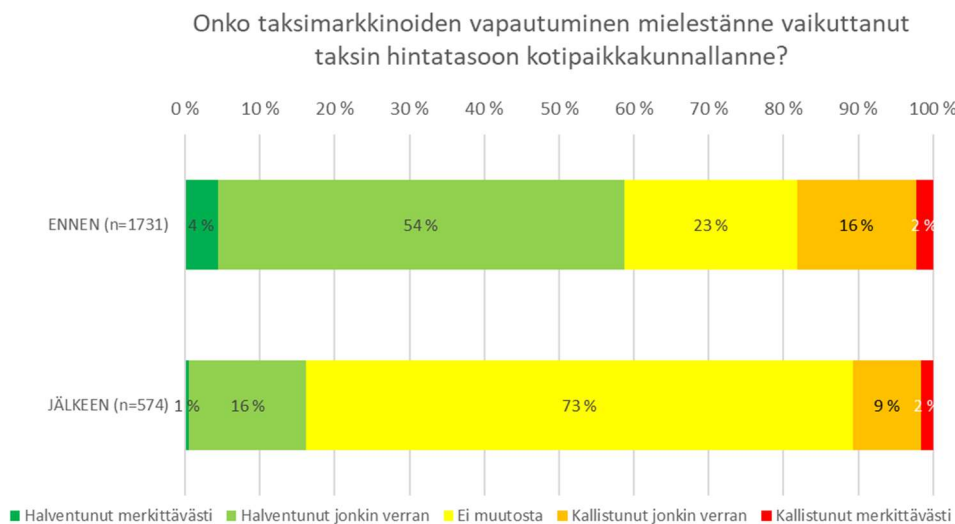
Kuva 6. Kansalaisten arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen turvallisuuteen.

Kansalaisista vajaa 60 % pitää taksiliikenteen hintatasoa kohtuullisena (kuva 7). Kolmannes pitää hintatasoa kalliina ja 8 % edullisena. Hintatasoa kalliina pitävien osuus on pienentynyt lain voimaantuloa edeltäneestä vaiheesta. Tähän vaikuttaa se, että kyselytutkimus toteutettiin syyskuussa 2018, kun hintataso oli hieman laskenut. Hinnoittelu muuttui lokakuussa ja hintataso nousi hinnoitteluperiaatteiden muutoksen vuoksi.

Kolme neljästä vastaajasta arvioi, että taksiliikenteen hintatasossa ei ole tapahtunut muutosta taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen (kuva 8). Vastaajista 17 % arvioi hintatason laskeneen ja 11 % nousseen. Ennen lain voimaantuloa lähes 60 % kansalaisista odotti markkinoiden vapautumisen laskevan hintatasoa vähintään jonkin verran. Toisaalta lähes viidennes odotti hintojen nousevan. Koettu vaikutus eroaa selvästi odotuksista. Pääosalla kansalaisista (96 %) ei ole ollut ongelmia maksamisessa tai maksutapojen käytössä.



Kuva 7. Kansalaisten arviot taksiliikenteen hintatasosta kotipaikkakunnalla.



Kuva 8. Kansalaisten arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen hintatasoon kotipaikkakunnalla.

3.1.5 Taksipalveluista valittaminen

Vastaajista 9 % (70 henkilöä) on joskus tehnyt valituksen taksiliikenteessä saamastaan palvelusta. Usein taksia käyttävistä valituksen on tehnyt noin joka viides. Valituksen tehneistä 36 % on osoittanut valituksen välityskeskukseen ja 37 % suoraan taksirytykseen. Viranomaiselle valituksen on tehnyt vain prosentti. Yleisin valituksen syy on ollut kuljettajan epäasianmukainen käytös (27 valitusta). Taksin jääminen tulematta kokonaan (10 valitusta) ja taksin jääminen tulematta sovittuun aikaan (7 valitusta) olivat myös yleisiä valitusten syitä. Kaikista vastaajista 18 % arvioi, että olisi joskus ollut aihetta valittaa, vaikka ei ole valitusta tehnytkään.

3.1.6 Liikkumisen palvelupakettien tuntemus ja käyttö

Lain voimaantulon jälkeen tehdyssä kyselyssä vastaajilta kysyttiin myös liikkumisen palvelupakettien tuntemuksesta ja käytöstä. Liikkumisen palvelupaketti kuvattiin vastaajille niin, että palvelupakettiin voi kuulua esimerkiksi kuukausihintaan joukkoliikenteen lippu, mahdollisuus taksin käyttöön sekä vuokra-auton tai yhteiskäyttöauton käyttöoikeus.

Kyselyyn vastanneista kansalaisista 41 % on kuullut liikkumisen palvelupaketeista. Pääkaupunkiseudulla vastaava osuus oli 62 % ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella 33 %. Taksimarkkinoiden vapautumisen hyvin tuntevista 57 % oli kuullut palvelupaketeista. Liikkumisen palvelupakettien tarjonnan ja alueellisen rajallisuuden huomioiden tunnettuus on varsin korkea.

Liikkumisen palvelupaketista kuulleista kansalaisista 9:llä (3 %) oli palvelupaketti käytössään. Vastaajista 16 % oli harkinnut palvelupaketin käyttöönottoa. Niistä vastaajista, joilla ei ollut autoa käytettävissään, 35 % oli harkinnut palvelupaketin käyttöönottoa.

Liikkumisen palvelupaketista kuulleilta kansalaisilta tiedusteltiin myös arviota palvelupaketteihin sisältyvistä palveluista, mutta puolet ei osannut arvioida asiaa. Asiaa arvioineista puolet suhtautui kysymyksen neutraalisti.

3.2 Erityisryhmät

3.2.1 Tehdyt tarkastelut

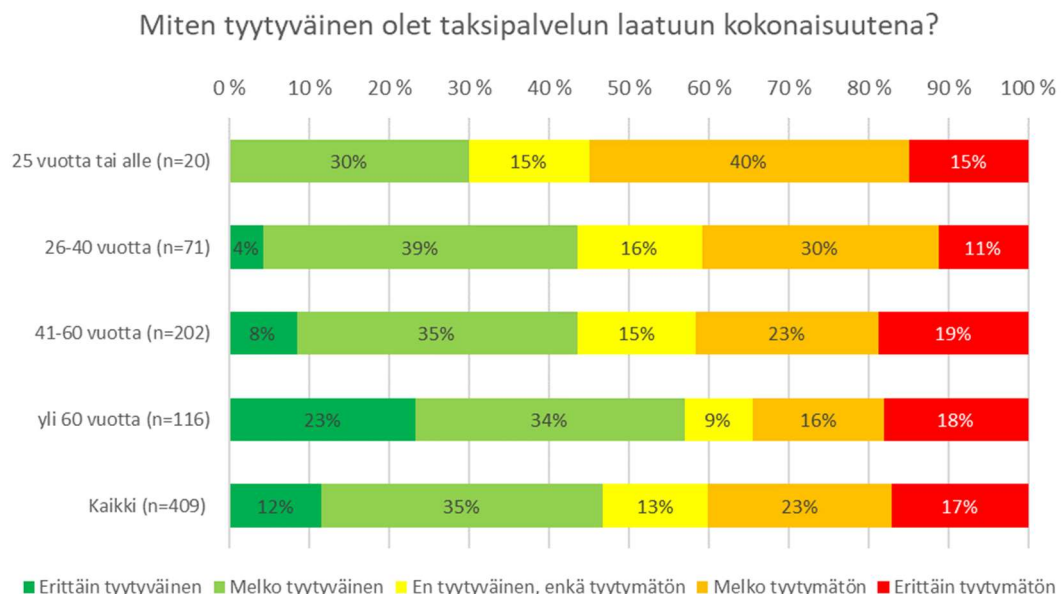
Kyselytutkimuksen aineistosta on tilastollisessa tarkastelussa tuotettu suorat jakaumat sekä ristiintaulukoinnit. Ristiintaulukointeja varten on tehty tilastolliset testaukset luvussa 2.1 kuvatuin periaattein ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden arvioimiseksi. Ristiintaulukoinnit on tehty vain, jos on voitu todeta tilastollisesti merkitsevä ero koko aineiston ja taustamuuttujien suhteen.

Erityisryhmien vastausten eroja on tarkasteltu sukupuolen, ikäryhmän, kuntatyyppin, heinäkuun alun jälkeisten matkustusmäärien, yleisen matkustusmäärän, taksimarkkinoiden vapautumisen tuntemisen, taksimarkkinoiden vapautumiseen suhtautumisen sekä taksiajo-neuvon varustelutasoon liittyvien tarpeiden mukaan. Lisätarkasteluja on tehty sen mukaan, miten taustamuuttuja (kuten taksin tilaustapa) on soveltunut tarkasteltavana olevaan kysymykseen.

3.2.2 Tyytyväisyys taksipalveluun ja suhtautuminen taksialan muutokseen

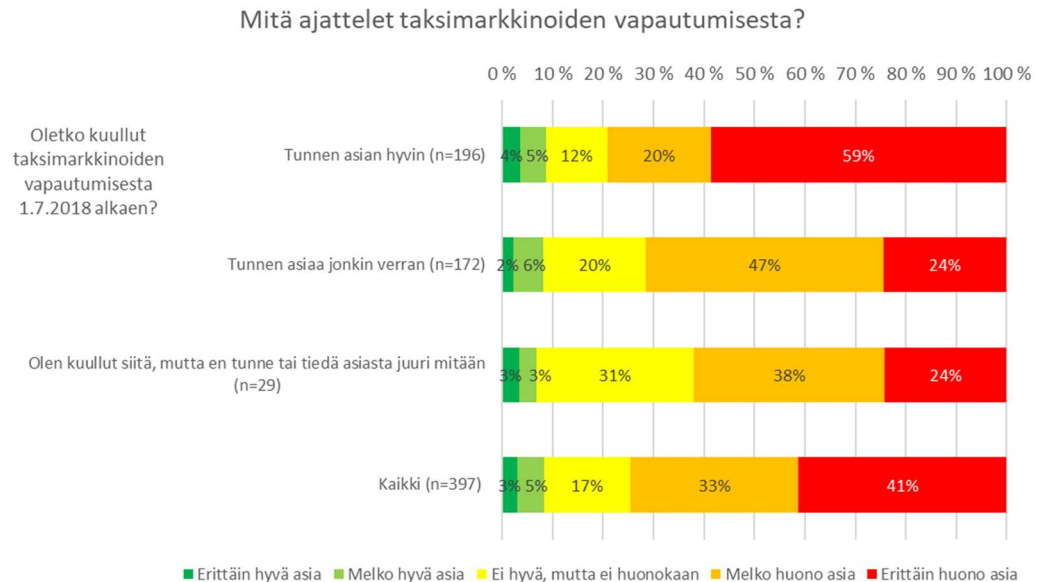
Erityisryhmien vastaajista 47 % on melko tai erittäin tyytyväisiä taksipalvelun laatuun kokonaisuutena (kuva 9). Laatuun tyytymättömien osuus on 40 %. Nuoremmat ikäryhmät ovat vanhempia tyytymättömpiä palvelun laatuun. Esiteetöntä ajoneuvoa tarvitsevista 47 % melko tai erittäin tyytymättömiä palvelun laatuun.

Liikennepalvelulain tuomat muutokset tunnetaan erityisryhmien joukossa hyvin: vastaajista 47 % tuntee taksimarkkinoiden vapautumisen hyvin ja 45 % tuntee asiaa jonkin verran. Vastanneista 8 % on kuullut asiasta, mutta ei tiedä siitä juuri mitään. Vanhemmat ikäluokat tuntevat muutoksen nuoria paremmin. Usein matkustavat tuntevat muutoksen myös harvemmin matkustavia paremmin.



Kuva 9. Erityisryhmien arviot taksipalvelun laadusta kokonaisuutena ja ikäryhmän mukaan.

Erityisryhmien edustajista 41 % pitää taksimarkkinoiden vapautumista erittäin huonona ja 33 % melko huonona asiana (kuva 10). Vain 8 % näkee markkinoiden vapautumisen positiivisena. Muutokseen suhtaudutaan sitä kielteisemmin mitä paremmin vastaaja tuntee muutoksen. Esteetöntä kalustoa tarvitsevista 48 % pitää muutosta erittäin huonona ja 30 % melko huonona asiana.



Kuva 10. Erityisryhmien muutoksen tuntemus ja suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen.

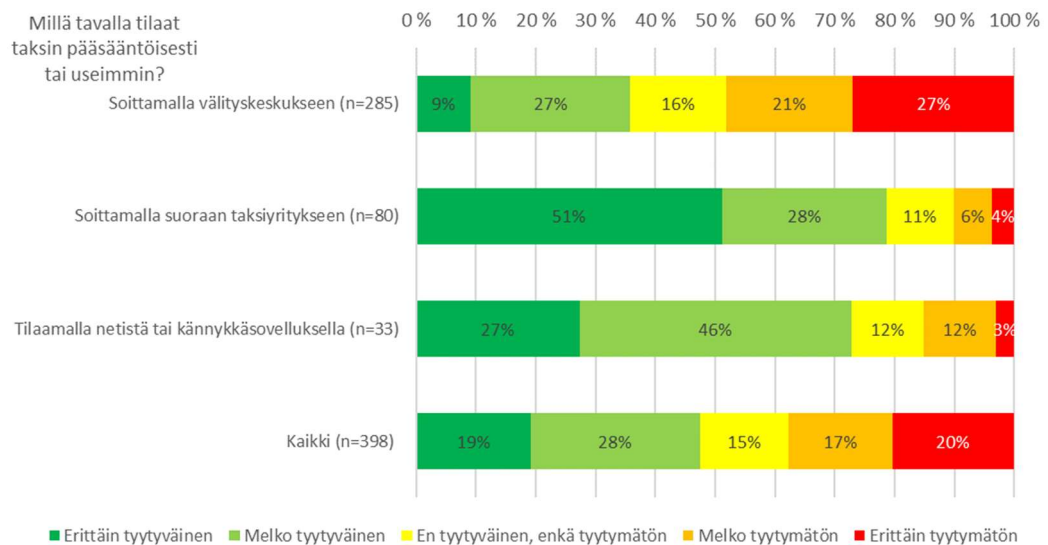
3.2.3 Arviot taksin tilaamisesta ja saatavuudesta

Valtaosa erityisryhmien vastaajista (70 %) tilaa taksin pääsääntöisesti soittamalla välityskeskukseen. Vastaajista 20 % tilaa taksin soittamalla taksiyritykseen, 5 % käyttää kännykkäsovellusta, 3 % tilaa netistä ja 2 % ottaa taksin yleensä tolpalta. Alle 30 000 asukkaan kunnissa 60 % tilaa taksin välityskeskuksesta ja 36 % soittamalla suoraan taksiyritykseen. Pääkaupunkiseudulla joka kuudes tilaa taksin netistä tai sovelluksella.

Käyttämäänsä tilaamistapaan tyytyväisiä on 47 % erityisryhmiin kuuluvista vastaajista (kuva 11). Tyytymättömiä tilaustavan helppouteen on 37 %. Välityskeskuksia pääasiallisena tilaustapana käyttävistä 27 % on erittäin ja 21 % melko tyytymättömiä tilaustapaansa. Suoraan yrityksiin soittavista neljä viidestä pitää tilaamistapaa helppona. Myös kolme neljästä netistä tai sovelluksella tilavasta on tyytyväisiä.

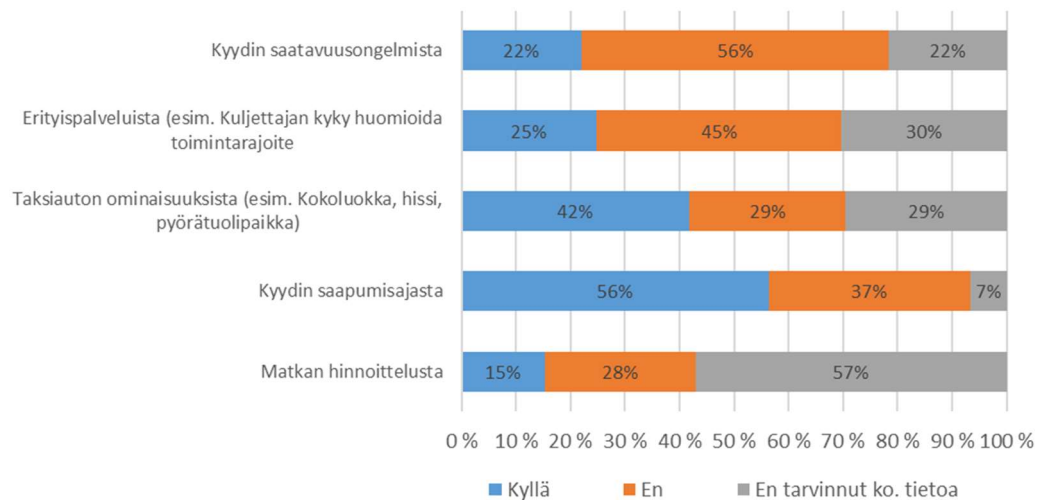
Erityisryhmien vastaajista 56 % on saanut tilaushetkellä riittävän tiedon kyydin saapumisajasta ja 42 % on saanut riittävän tiedon taksi auton ominaisuuksista (kuva 12). Vastaajista 45 % kuitenkin arvioi, ettei saanut riittävää tietoa erityispalveluista, kuten kuljettajan kyvystä huomioida toimintarojoite. Erityisryhmien vastaajista 56 % ei saanut riittävästi tietoa saatavuusongelmista. Myös matkan hinnoittelusta tarjottiin usein liian vähän tietoa, mutta toisaalta 57 % ei tarvinnut hintatietoa.

Kuinka tyytyväinen olet käyttämäsi tilaamistavan helppouteen?



Kuva 11. Erityisryhmien arviot eri tilaamistapojen käytön helppoudesta.

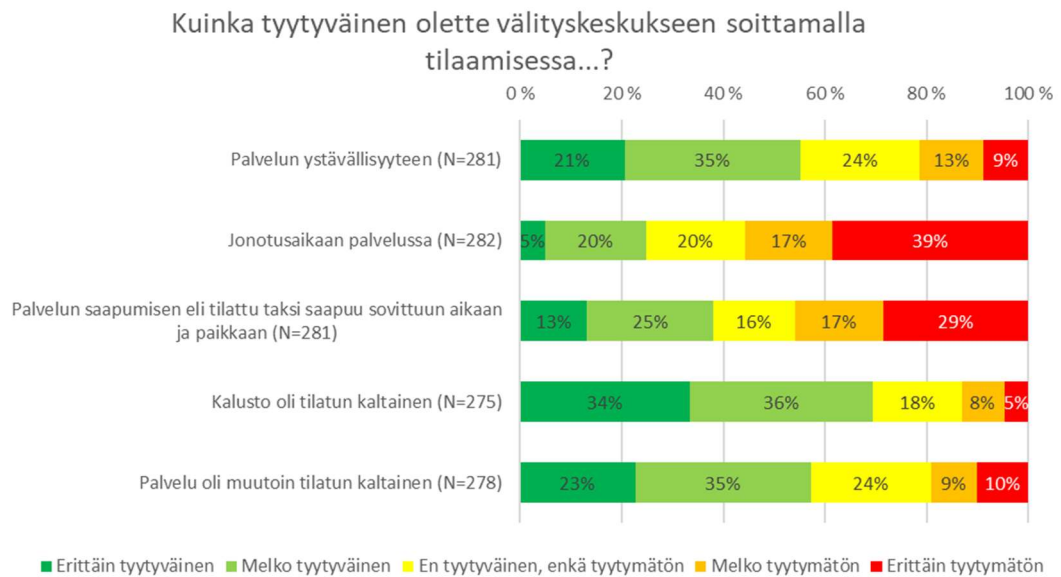
Saitko taksia tilatessasi riittävän hyvin tiedon...? (N=380)



Kuva 12. Erityisryhmien arviot eri tiedonsaannin riittävydestä tilaamisen yhteydessä.

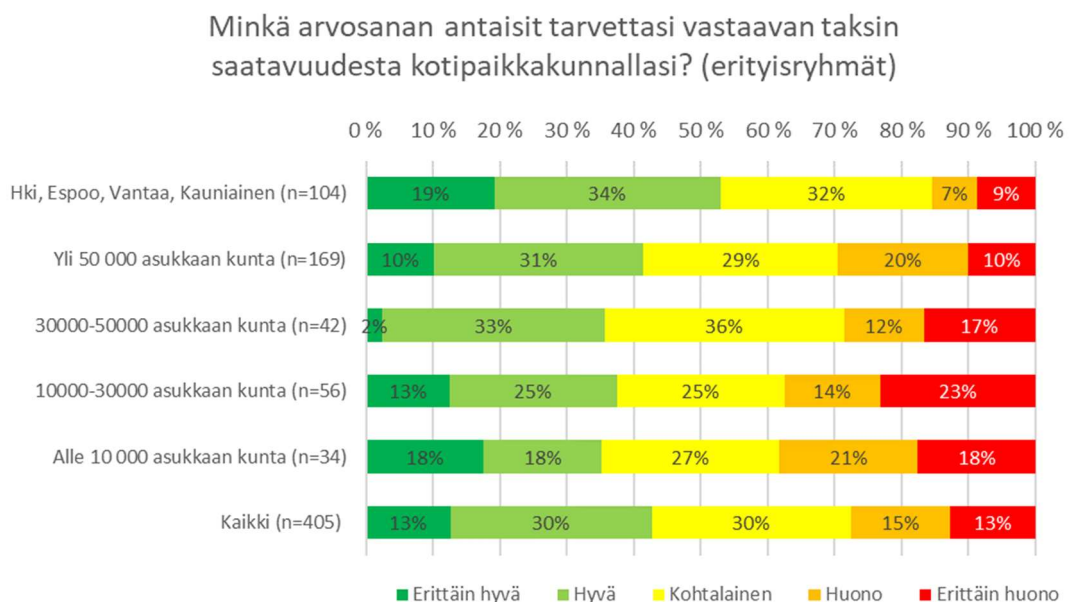
Vastaajista, jotka tilaavat taksinsa pääasiassa välityskeskuksista, yli puolet on tyytyväisiä palvelun ystävällisyyteen sekä saapuneen kaluston ja palvelun vastaavuuteen tilauksen kanssa (kuva 13). Vastaajista 39 % oli erittäin tyytymättömiä ja 17 % melko tyytymättömiä jonotusaikaan palvelussa. Lisäksi 29 % oli erittäin tyytymättömiä ja 17 % melko tyytymättömiä taksin saapumiseen sovit-
tuun aikaan ja paikkaan. Tulokset vastaavat hyvin julkisuudessa käytyä keskustelua Kelan korvaamien ja kuntien järjestämien kyytien ongelmista.

Muiden tilaustapojen osalta aineisto on liian vähäinen palvelun eri osatekijöiden tarkasteluun.



Kuva 13. Erityisryhmien arviot välityskeskukseen soittamalla tilaamisen palvelun eri osa-alueista.

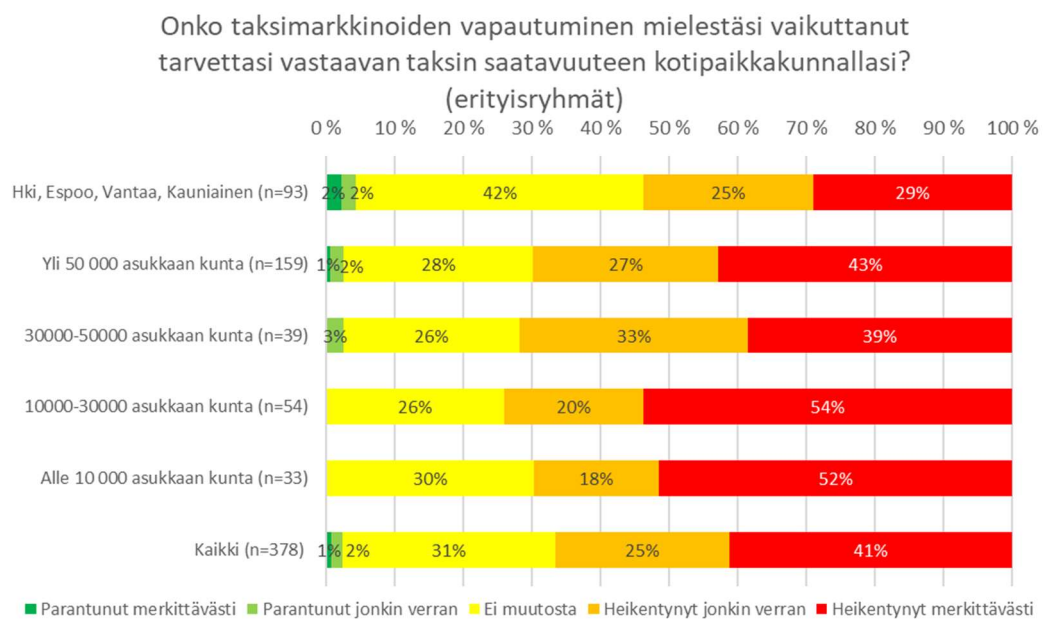
Suurin osa vastaajista pitää tarvettaan vastaavan taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan vähintään kohtalaisena (73 %). Tarvetta vastaavan taksin saatavuutta pidetään sitä useammin huonona, mitä pienemmästä kunnasta on kyse (kuva 14). Esteetöntä ajoneuvoa tarvitsevista 37 % arvioi saatavuuden olevan huono tai erittäin huono. Yli puolet vastaajista, joille ajoneuvolla ei ole merkitystä tai henkilöauto riittää, pitää saatavuutta vähintään hyvänä.



Kuva 14. Erityisryhmien arviot tarvetta vastaavan taksin saatavuudesta kotipaikkakunnalla.

Kaksi kolmesta vastanneista arvioi tarvettaan vastaavan taksin saatavuuden heikentyneen vähintään jonkin verran taksimarkkinoiden vapautumisen seurauksena (kuva 15). Kolmannes vastanneista arvioi saatavuuden säilyneen ennallaan. Saatavuuden koetaan heikentyneen erityisesti alle 30 000 asukkaan kunnissa. Esteetöntä ajoneuvoa tarvitsevista kolme neljästä kokee saatavuuden heikentyneen ainakin jonkin verran.

Vastaajat saattoivat antaa saatavuudessa esiintyneistä ongelmista avointa palautetta. Palautetta kertyi runsaasti. Palautteessa nousivat toistuvasti taksiautojen ja invataksien puuttuminen (ei ylipäänsä saatavissa), välityskeskusten pitkät jonotusajat ja kyydin odotusaikojen venyminen tunteihin. Taksit eivät välttämättä saavu oikeisiin osoitteisiin tai välityskeskuksesta ei välitetä tietoa erityistarpeesta autoihin. Palautetta tuli myös muutoksesta, joka estää tutun taksin käyttämisen.



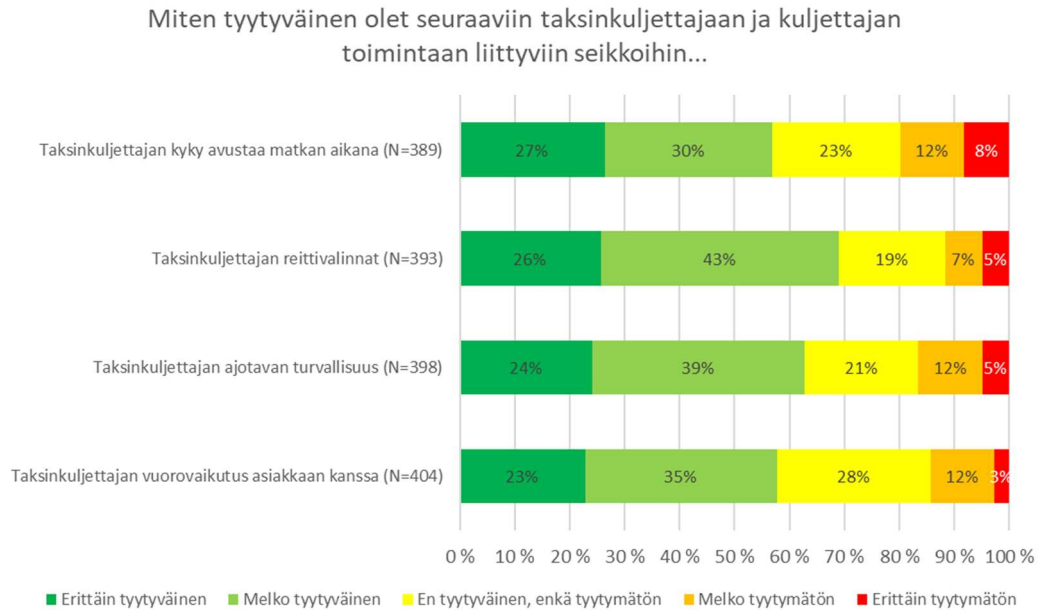
Kuva 15. Erityisryhmien arviot tarvetta vastaavan taksin saatavuuden muutoksesta taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen.

3.2.4 Arviot taksipalvelusta, sen turvallisuudesta ja hintatasosta

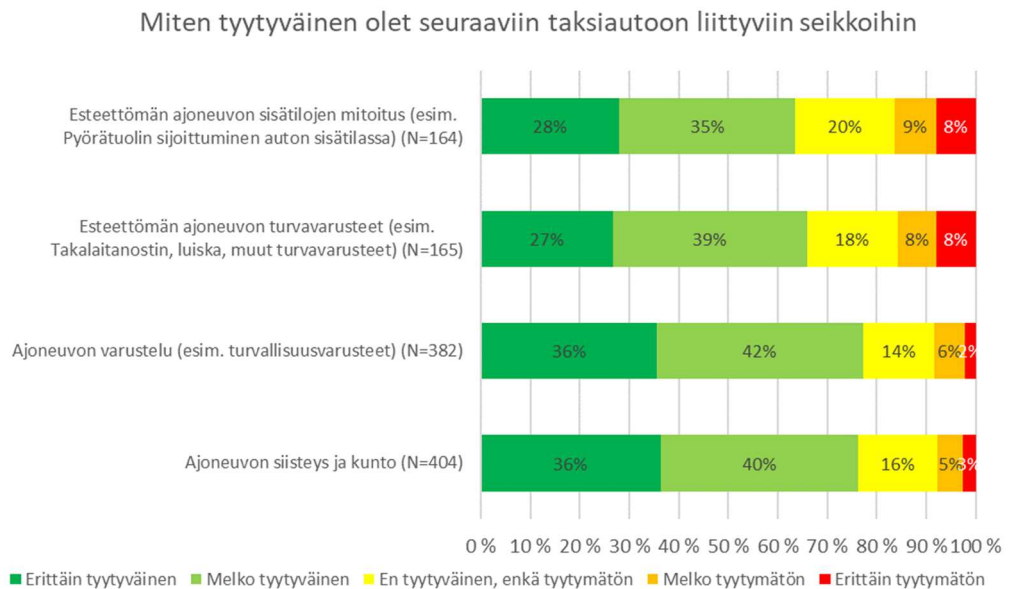
Yli puolet erityisryhmien vastaajista on erittäin tai melko tyytyväisiä taksinkuljettajaan ja kuljettajan toimintaan liittyviin palvelun osatekijöihin: lähes 70 % on tyytyväisiä reitinvalintoihin ja reilut 60 % ajotavan turvallisuuteen (kuva 16). Tyytymättömmimpiä vastaajat ovat kuljettajan kykyyn avustaa matkan aikana.

Erityisryhmien vastaajista yli 60 % on melko tai erittäin tyytyväisiä taksiauton liittyviin palvelutason osatekijöihin (kuva 17). Tyytyväisimpiä vastaajat ovat ajoneuvon varusteluun. Esteetöntä ajoneuvoa koskevissa kysymyksissä (sisätilojen mitoitus, turvavarusteet) on esitetty vain esteetöntä ajoneuvoa tarvitsevien arviot. Tämä selittää hieman muita tekijöitä korkeampaa tyytymättömyyttä (16–17 %).

Matkan keston ennakoitavuus on erityisryhmien vastaajien mielestä erittäin hyvä 12 % tai melko hyvä 38 %. Kolmannes arvioi ennakoitavuuden olevan kohtuullinen ja viidennes erittäin tai melko huono.



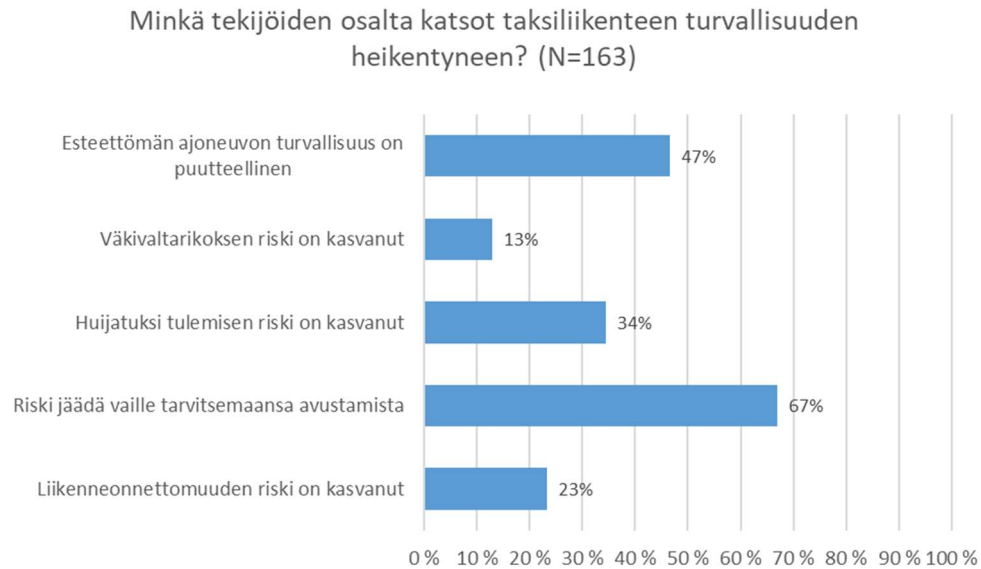
Kuva 16. Erityisryhmien arviot taksinkuljettajaan ja kuljettajan toimintaan liittyvistä palvelusotekijöistä.



Kuva 17. Erityisryhmien arviot taksiautoon liittyvistä palvelusotekijöistä.

Suurin osa erityisryhmien vastaajista pitää taksiliikenteen turvallisuutta kotipaikkakunnalla vähintään kohtalaisena (88 %). Vain 12 % vastaajista arvioi turvallisuuden tason olevan huono. Arvioissa ei ole juuri eroa taustatekijöiden suhteen. Vastaajista 52 % arvioi, että turvallisuuden tasossa ei ole tapahtunut muutosta taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen. Vastaajista 17 % arvioi turvallisuuden heikentyneen merkittävästi ja 29 % jonkin verran. Näiltä vastaajilta tiedusteltiin, millä tavoin he kokevat turvallisuuden heikentyneen. Useimmin mainitut syyt olivat riski jäädä vaille tarvitsemaansa avustusta (67 %) ja esteettömän ajoneuvon puutteellinen turvallisuus (47 %) (kuva 18).

Vastaajat saattoivat antaa turvallisuudessa esiintyneistä ongelmista avointa palautetta. Palautetta kertyi runsaasti. Palautteessa nousivat toistuvasti esiin ajo-tyylin, ajokunnon ja kiireisen aikataulun tuoma onnettomuus- ja loukkaantumisriski, puutteelliset kyvyt avustaa erityistarpeissa (mm. ajorampit, pyörätuolin käsittely ja kiinnitys, näkövammaisten avustaminen), kommunikaatiovaikeudet ja kieliongelmat, paikallistuntemuksen puute, putoamisvaara autoon mennessä tai siitä poistuessa.



Kuva 18. Tekijät, joiden suhteen erityisryhmien vastaajat arvioivat turvallisuuden heikentyneen.

Erityisryhmien arvioihin taksiliikenteen hintatasosta vaikuttaa se, että suuri osa erityisryhmiin kuuluvista ei joudu itse maksamaan matkojaan sekä toisaalta se, että vastaajille ei välttämättä edes kerrota kyytien hintoja. Kolmannes vastaajista ei halunnut arvioida hintatasoa. Arvion esittäneistä reilut 60 % piti hintatasoa kohtuullisena ja kolmannes melko tai erittäin kalliina. Kaksi kolmesta arvioi, että hintataso on säilynyt ennallaan markkinoiden vapautumisen jälkeen. Neljännes arvioi hintojen nousseen.

3.2.5 Taksipalveluista valittaminen

Kaksi viidestä erityisryhmien vastaajista on joskus tehnyt valituksen taksiliikenteessä saamastaan palvelusta. Taksia päivittäin tai viikoittain käyttävistä hie-
man vajaa puolet on joskus tehnyt valituksen. Kaksi kolmesta on tehnyt valituksen välityskeskukseen ja vajaa kolmannes taksiyritykseen. Viranomaisista yleisimmin valitus on tehty kunnan kuljetuspalveluun. Valittamisen yleisimmät syyt erityisryhmiin kuuluvilla ovat se, että taksi ei tullut sovittuun aikaan (57 %) tai jätti kokonaan tulematta (49 %).

Erityisryhmien vastaajista, jotka eivät ole tehneet valitusta, 46 % kokee, että heillä ei ollut syytä valituksen tekemiseen. Valittamatta jättäneistä 24 % ei usko valituksen vaikuttavan palveluun. Avoimissa vastauksissa esiin nousee myös se, että erityisryhmiin kuuluvat kokevat rajoitteidensa vuoksi valittamisen liian kuormittavaksi.

3.3 Taksiliikenteen yrittäjät

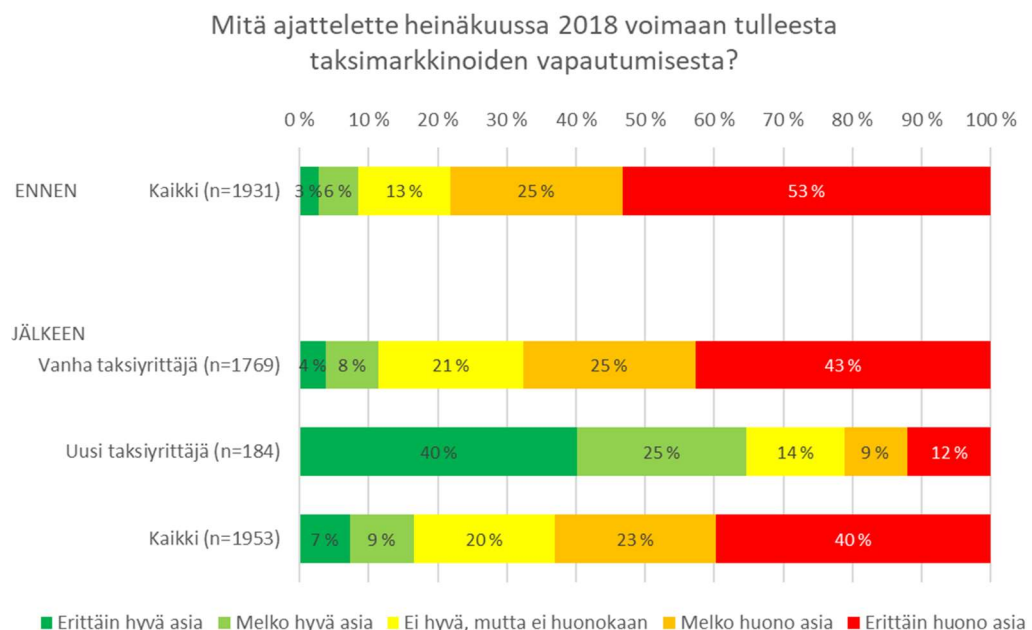
3.3.1 Tehdyt tarkastelut

Kyselytutkimuksen aineistosta on tilastollisessa tarkastelussa tuotettu suorat ja-kaumat sekä ristiintaulukoinnit. Ristiintaulukointeja varten on tehty tilastolliset testaukset luvussa 2.1 kuvatuin periaattein ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden arvioimiseksi. Ristiintaulukoinnit on tehty vain, jos on voitu todeta tilastollisesti merkitsevä ero koko aineiston ja taustamuuttujien suhteen.

Taksiyrittäjien vastausten eroja on tarkasteltu kuntatyyppin, yrittäjyyden keston (oliko yrittäjä ennen 1.7.2018), yrityskoon (taksiajoneuvojen määrä) ja taksimarkkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan.

3.3.2 Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista

Taksiliikenteen yrittäjät suhtautuvat taksimarkkinoiden vapautumiseen pääasiassa kielteisesti: lain voimaan tulon jälkeen 40 % pitää markkinoiden vapautumista erittäin huonona ja 23 % melko huonona asiana (kuva 19). Kuitenkin ennen lain voimaantuloa taksimarkkinoiden vapautumista piti erittäin huonona 53 % ja melko huonona 25 %. Kasvua on tapahtunut sekä neutraalisti suhtautuvien että myönteisesti suhtautuvien osuuksissa. Erityisesti uudet, heinäkuun alun jälkeen toimintansa aloittaneet taksiyrittäjät suhtautuvat markkinoiden vapautumiseen myönteisesti: heistä 40 % pitää muutosta erittäin hyvänä ja 25 % melko hyvänä asiana. Suuret yrittäjät suhtautuvat taksimarkkinoiden vapautumiseen myönteisemmin kuin pienet.



Kuva 19.

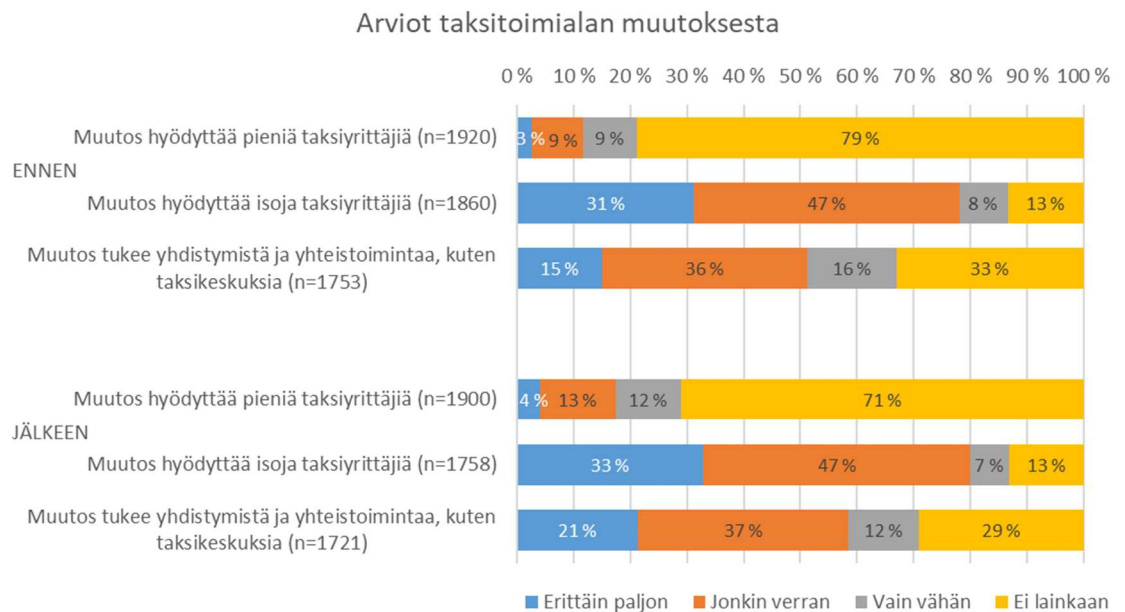
Taksiliikenteen yrittäjien suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen ennen ja jälkeen liikennepalvelulain voimaantulon sen mukaan, toimiko yrittäjä alalla ennen muutosta vai ei.

Taksiliikenteen yrittäjistä 71 % arvioi, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen hyödytä pieniä taksirytyksiä lainkaan (*kuva 20*). Yrittäjien arvio ei ole juurikaan lientynyt lain voimaantuloa edeltävästä tilanteesta, jolloin 79 % uskoi, etteivät pienet yrittäjät hyödy lainkaan. Lain voimaantulon jälkeen toimintansa aloittaneista taksiryttäjistä 23 % uskoo pienten yrittäjien hyötyvän erittäin paljon ja 30 % jonkin verran.

Lain voimaantulon jälkeen taksiliikenteen yrittäjistä 33 % arvioi markkinoiden vapautumisen hyödyttäneen isoja taksiryttäjiä erittäin paljon ja 47 % jonkin verran (*kuva 20*). Luvut ovat samaa suuruusluokkaa kuin arviot ennen lain voimaantuloa. Lain voimaantulon jälkeen toimintansa aloittaneista taksiryttäjistä 64 % uskoo isojen yrittäjien hyötyvän ainakin jonkin verran. Pääkaupunkiseudulla 21 % taksiryttäjistä arvioi, etteivät isot taksiryttäjät hyödy markkinoiden vapautumisesta lainkaan. Muualla Suomessa vastaava osuus on reilut 10 %.

Lähes 60 % taksiliikenteen yrittäjistä arvioi markkinoiden vapautumisen tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa ainakin jonkin verran (*kuva 20*). Kuitenkin lähes 30 % arvioi, ettei lakimuutos hyödytä yhdistymistä tai yhteistoimintaa lainkaan. Pienissä kunnissa arvioidaan hieman useammin (65 %) yhteistoiminnan hyötyvän kuin suuremmissa kunnissa ja kaupungeissa. Osuudet ovat samaa suuruusluokkaa ennen lain voimaantuloa esitettyjen arvioiden kanssa.

Lain voimaantulon jälkeisessä kyselyssä noin 15 % taksiryttäjistä ei ottanut kantaa isojen taksirytysten tai yhteistoiminnan hyötymiseen muutoksesta.



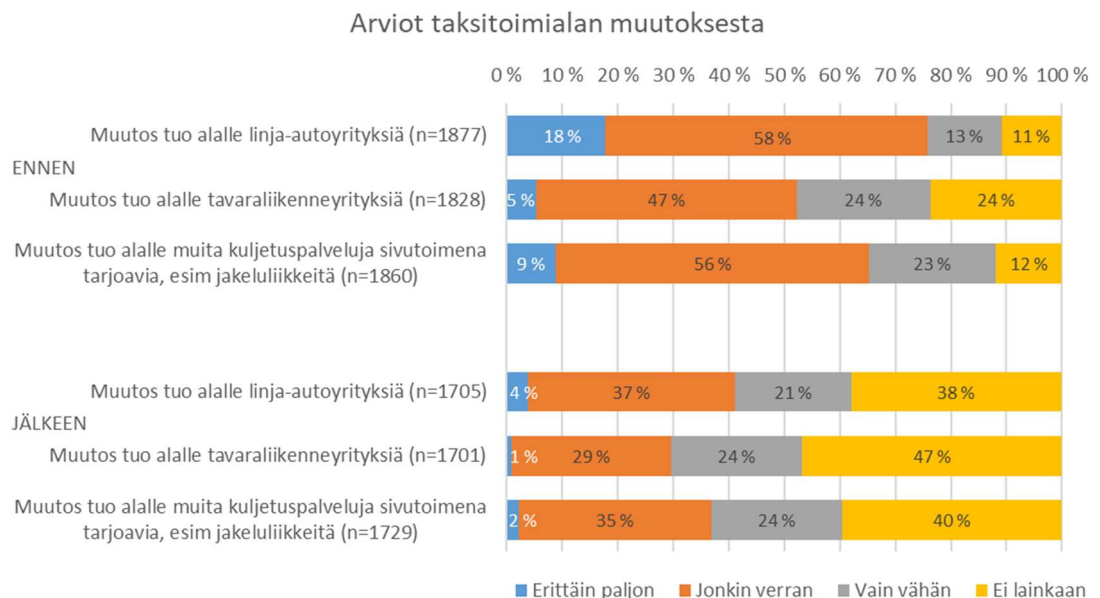
Kuva 20. *Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen hyötyjen jakautumisesta ennen ja jälkeen liikennepalvelulain voimaantulon.*

Taksiliikenteen yrittäjistä 41 % arvioi lain voimaantulon jälkeen taksimarkkinoiden vapautumisen tuovan alalle vähintään jonkin verran linja-autoyrytyksiä (*kuva 21*). Lain voimaantulon jälkeen aloittaneiden yrittäjien joukossa vastaava osuus oli 30 %. Arviot ennen lain voimaantuloa ennakoivat selvästi suurempaa kilpailua linja-autoyryttäjien suunnasta: ennen-vaiheessa kolme neljästä taksiryttäjistä arvioi alalle tulevan vähintään jonkin verran linja-autoyryttäjiä.

Arviot tavaraliikenneyrittäjien tulosta taksialalle ovat niin ikään merkittävästi laskeneet lain voimaantulon jälkeen: taksiyrittäjistä 30 % arvioi alalle tulevan ainakin jonkin verran tavaraliikenteen yrittäjiä, kun osuus ennen muutosta oli 52 % (kuva 21). Lain voimaantulon jälkeen taksiyrittäjinä aloittaneista kuitenkin 36 % arvioi tavaraliikenneyrittäjiä tulevan alalle ainakin jonkin verran. Pääkaupunkiseudulla vastaava osuus oli 37 % eli seudulla tavaraliikenneyrittäjien tulon alalle uskottiin hieman enemmän kuin muualla maassa.

Ennen lain voimaantuloa kaksi kolmesta taksiyrittäjästä odotti alalle tulevan ainakin jonkin verran kuljetuspalveluja sivutoimena tarjoavia yrityksiä, kuten jakeluliikkeitä. Lain voimaantulon jälkeen vastaava osuus oli laskenut 37 %:iin (kuva 21). Lain voimaantulon jälkeen toimintansa aloittaneista taksiyrittäjistä 45 % arvioi muutoksen tuovan alalle sivutoimisia kuljetuspalvelun tarjoajia. Pääkaupunkiseudulla sivutoimisten yrittäjien tulon uskoi puolet taksiyrittäjistä.

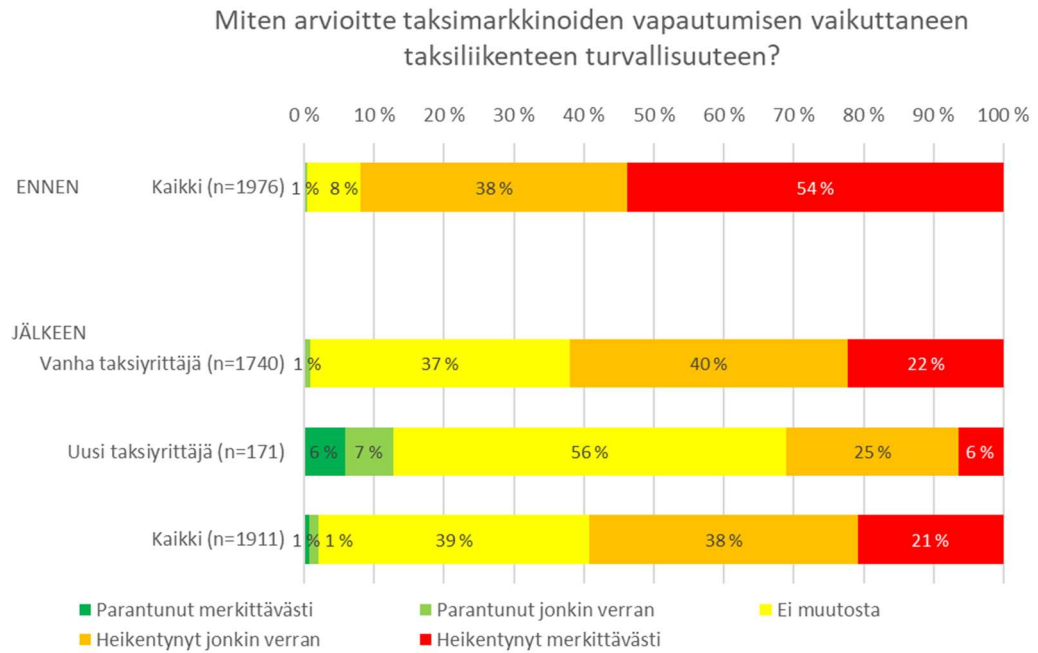
Taksiyrittäjistä noin 15 % ei ottanut lain voimaantulon jälkeen kantaa kysymyksiin, jotka koskivat muiden alojen yrittäjien tuloa taksialalle.



Kuva 21. Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksitoimialan yritysten muutoksista ennen ja jälkeen liikennepalvelulain voimaantulon.

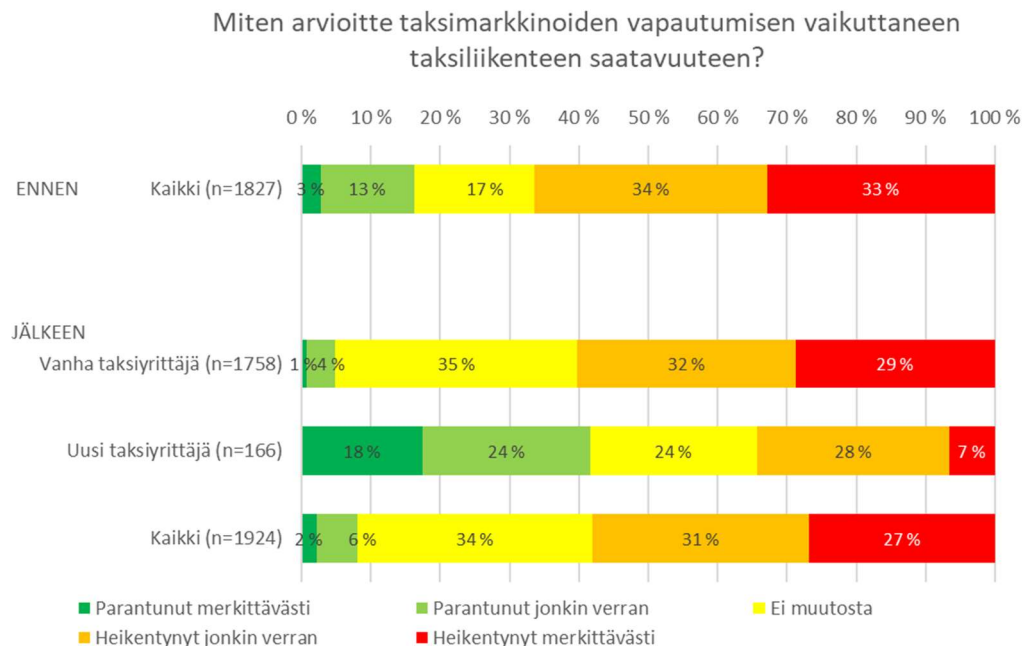
3.3.3 Arviot vaikutuksista taksiliikenteen turvallisuuteen, saatavuuteen ja hintatasoon

Lähes 60 % taksiliikenteen yrittäjistä arvioi taksiliikenteen turvallisuuden heikentyneen jonkin verran tai merkittävästi taksimarkkinoiden vapautumisen myötä (kuva 22). Ennen lain voimaantuloa kuitenkin jopa 92 % taksiyrittäjistä ennakoivat taksiliikenteen turvallisuuden heikentyvän vähintään jonkin verran. Arviot turvallisuudesta ovat selvästi lientyneet, mutta huoli turvallisuuden heikentymisestä on edelleen suuri. Lain voimaantulon jälkeen pääkaupunkiseudulla ja keskiuurissa kaupungeissa noin kaksi kolmesta taksiyrittäjästä arvioi turvallisuuden heikentyneen. Lain voimaantulon jälkeen taksiyrittäjinä aloittaneista vain 31 % arvioi turvallisuuden heikentyneen ja 56 % arvioi tilanteen säilyneen ennallaan.



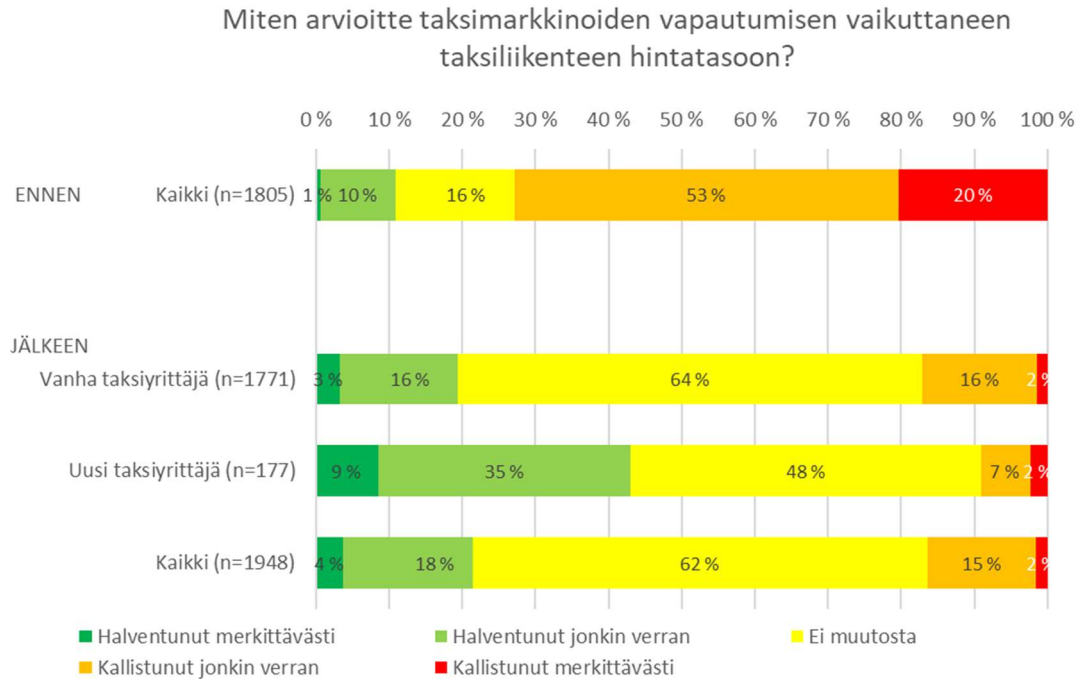
Kuva 22. Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen turvallisuuteen.

Taksiliikenteen yrittäjistä 27 % arvioi taksien saatavuuden heikentyneen merkittävästi ja 31 % jonkin verran (kuva 23). Alle 30 000 asukkaan kunnissa kaksi kolmesta taksiryttäjästä arvioi saatavuuden heikentyneen ainakin jonkin verran. Lain voimaantulon jälkeen toimintansa aloittaneista yrittäjistä 35 % arvioi saatavuuden heikentyneen ja 42 % parantuneen. Yhden auton yrittäjistä 55 % arvioi saatavuuden heikentyneen, kun osuus usean auton yrittäjien keskuudessa on 63 %. Ennen lain voimaantuloa 69 % taksiliikenteen yrittäjistä arvioi saatavuuden heikenevän, joten näkemykset ovat muuttuneet hieman myönteisemmiksi.



Kuva 23. Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksien saatavuuteen.

Ennen lain voimaantuloa kolme neljästä taksiyrittäjästä ennakoivat hintatason nousevan taksimarkkinoiden vapautumisen seurauksena (kuva 24). Lain voimaantulon jälkeen 17 % arvioi hintatason nousseen ja 62 % arvioi sen säilyneen ennallaan. Erityisesti pääkaupunkiseudulla (44 %) ja 30 000–50 000 asukkaan kaupungeissa (43 %) arvioitiin hintatason laskeneen. Muilla alueilla noin 10–20 % taksiyrittäjistä arvioi hintatason laskeneen. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista yrittäjistä 44 % arvioi hintatason laskeneen. Tuloksiin vaikuttaa kyselyn vastaamisajankohta, jolloin pääkaupunkiseudulla oli nähtävissä hintojen laskua, kun taas muualla maassa hinnoitteluun ei ollut juurikaan tehty muutoksia.



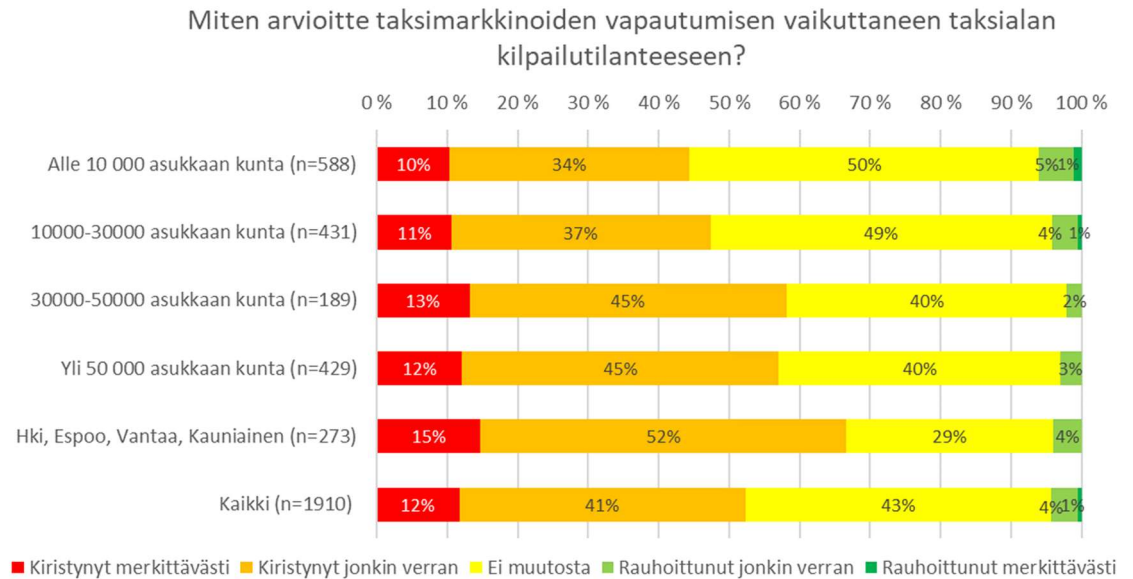
Kuva 24. Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen hintatasoon.

3.3.4 Arviot vaikutuksista käyttöasteeseen, kilpailutilanteeseen ja kannattavuuteen

Taksiliikenteessä ennen lain voimaantuloa toimineista taksiyrittäjistä 45 % arvioi, että heidän kalustonsa käyttöaste on laskenut vähintään jonkin verran markkinoiden vapautumisen myötä. Taksiyrittäjistä 43 % arvioi, että kaluston käyttöasteessa ei ole tapahtunut muutosta.

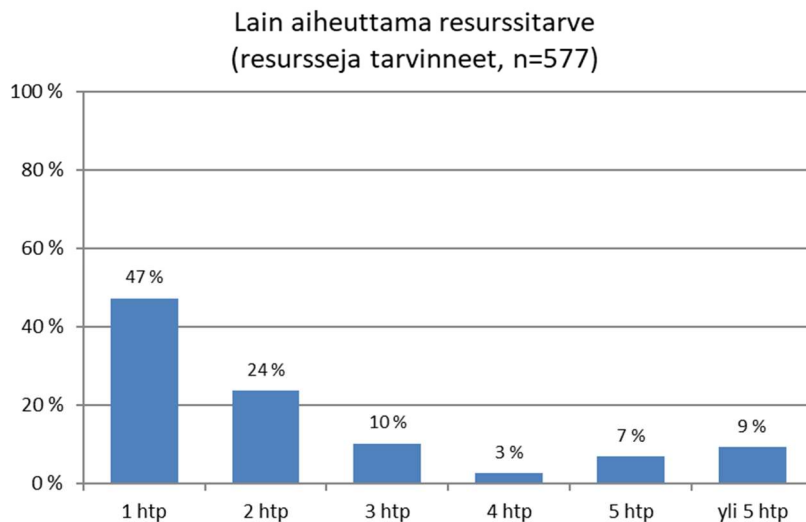
Taksiliikenteessä ennen lain voimaantuloa toimineista taksiyrittäjistä 29 % arvioi kannattavuuden heikentyneen merkittävästi ja 40 % arvioi sen heikentyneen jonkin verran. Taksiyrittäjistä 26 % arvioi kannattavuuden säilyneen ennallaan. Vain 5 % katsoo kannattavuuden parantuneen.

Taksiliikenteen yrittäjistä 41 % arvioi alan kilpailutilanteen kiristyneen jonkin verran ja 12 % arvioi kilpailutilanteen kiristyneen merkittävästi (kuva 25). Taksiiyrittäjistä 43 % katsoo tilanteen säilyneen ennallaan. Pääkaupunkiseudulla ja keskisuurissa kaupungeissa toimivat taksiyrittäjät arvioivat pienten paikkakuntien yrittäjiä useammin kilpailutilanteen kiristyneen vähintään jonkin verran.

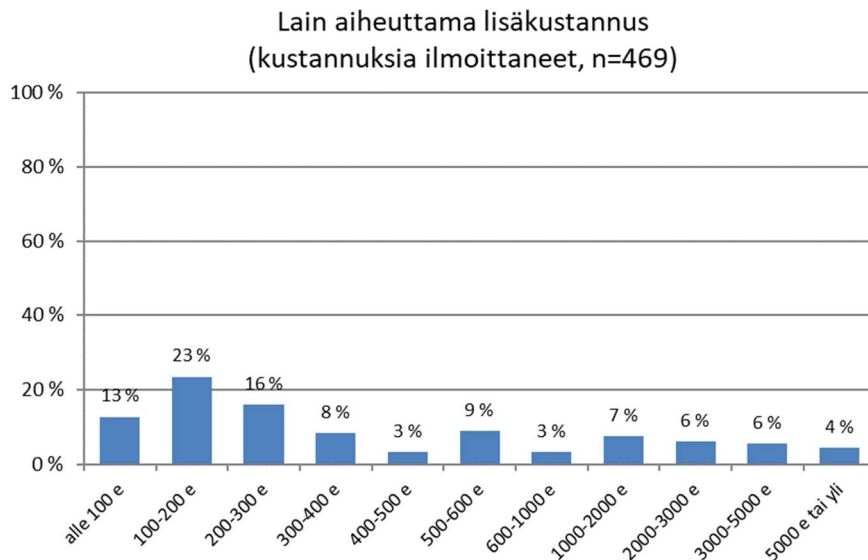


Kuva 25. Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksialan kilpailutilanteeseen.

Taksiliikenteen yrittäjiltä kysyttiin lisäksi arviota liikennepalvelulaista aiheutuneesta hallinnollisesta taakasta, mm. olennaisten tietojen avaamisesta. Yrittäjistä 29 % ilmoitti velvoitteiden lisänsen henkilötöytäntarvetta. Lisäresurssitarve oli keskimäärin 0,9 henkilötöypäivää (kuva 26). Taksiryttäjistä 23 % ilmoitti velvoitteista aiheutuneen kustannuksia. Kustannusten keskimääräinen suuruus oli 229 euroa (kuva 27).



Kuva 26. Taksiliikenteen yrittäjien arviot liikennepalvelulain velvoitteista aiheutuneesta resurssitarpeesta henkilötöypäivinä (htp).



Kuva 27. Taksiliikenteen yrittäjien arviot liikennepalvelulaista aiheutuneista lisäkustannuksista.

3.3.5 Aikomukset oman toiminnan suhteen

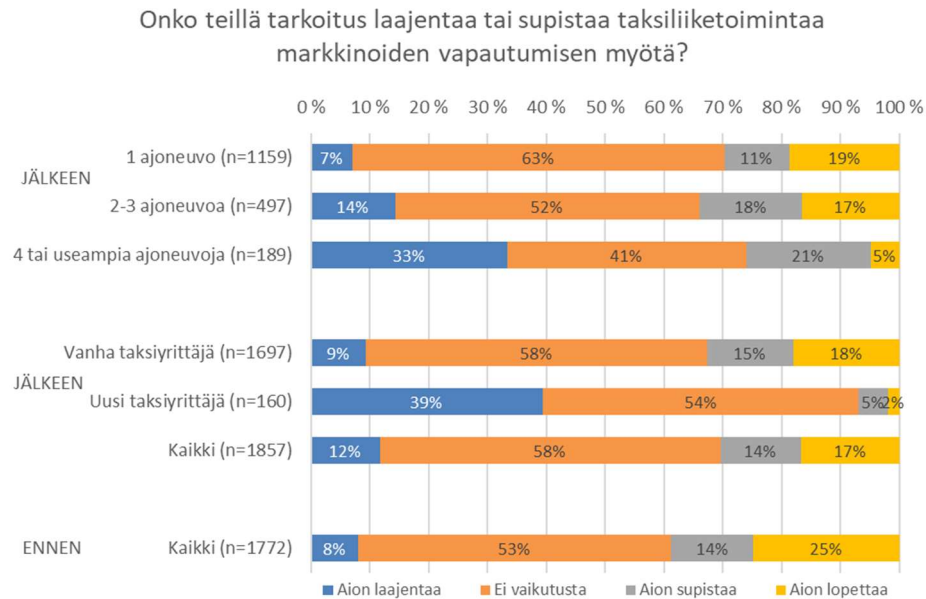
Taksiliikenteen yrittäjistä 62 % on käytössään vain yksi ajoneuvo, 27 % on käytössään 2–3 ajoneuvoa ja 10 %:lla on käytössään 4 tai useampia ajoneuvoja. Kahdella kolmesta taksiyrittäjästä ei ole esteetöntä kalustoa. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista yrittäjistä 79 %:lla ei ole esteetöntä kalustoa. Kolmi- ja nelipyöriä on käytössä vain 1 %:lla taksiyrittäjistä. Taksiliikenteen yrittäjistä 91 % ajaa taksia itse. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista 88 % ajaa itse taksia.

Taksiliikenteen yrittäjistä 58 % arvioi, että taksimarkkinoiden vapautuminen ei vaikuta heidän liiketoimintaansa (kuva 28). Ennen lain voimaantuloa vastaava osuus oli 53 %. Yrittäjistä 12 % aikoo laajentaa toimintaansa, kun osuus ennen lain voimaantuloa oli 8 %. Laajentaminen kiinnostaa erityisesti uusia yrittäjiä, joista 39 % aikoo laajentaa. Yrityksistä, joilla on 4 tai useampia ajoneuvoja käytössä, kolmannes aikoo laajentaa toimintaansa.

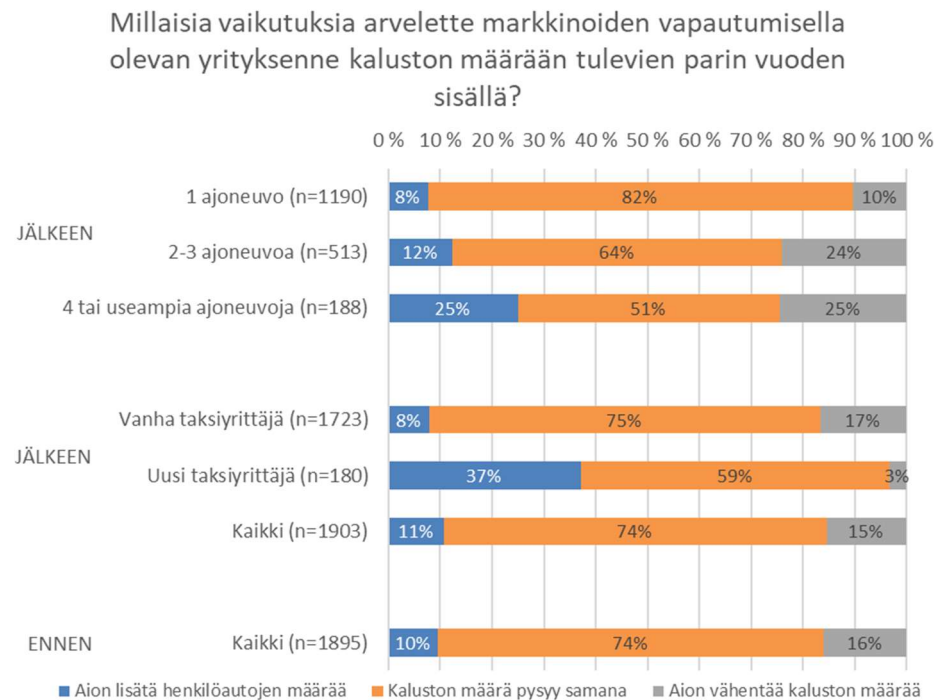
Ennen lain voimaantuloa neljännes yrittäjistä aikoi lopettaa, kun vastaava osuus lain voimaantulon jälkeen oli 17 %. Erityisesti jo ennen lain voimaantuloa toimineet vanhat yrittäjät ja pienyrittäjät harkitsevat lopettamista.

Taksiyrittäjiltä, jotka eivät ilmoittaneet aikovansa lopettaa, kysyttiin, näkevätkö he toimivansa alalla vielä viiden vuoden päästä. Yrittäjistä 43 % näkee toimivansa taksiyrittäjän jatkossakin, kun taas 34 % ei näe. Neljännes yrittäjistä ei osannut ennakoida jatkamistaan. Osuudet ovat varsin lähellä taksiyrittäjien ennen lain voimaantuloa esittämiä arvioita. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista yrittäjistä kolme neljästä näkee jatkavansa vielä viiden vuoden päästä.

Niistä, jotka eivät näe toimivansa taksiyrittäjinä enää viiden vuoden päästä tai ilmoittavat lopettavansa, 35 % on jäämässä eläkkeelle, 22 % arvioi toiminnan olevan kannattamatonta ja 19 % katsoo toimialan olevan epävarma. Viidennes yrittäjistä mainitsi useita syitä lopettamiseen.



Kuva 28. Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta omaan toimintaan alalla.



Kuva 29. Taksiliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta oman yrityksen kalustoon.

Taksiliikenteen yrittäjistä kolme neljästä aikoo säilyttää kalustonsa määrän nykyisellään, reilu kymmenesosa aikoo lisätä henkilöautoja ja 15 % aikoo vähentää (kuva 29). Osuudet ovat lähes täsmälleen samat ennen ja jälkeen lain voimaantulon. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista yrittäjistä kuitenkin 37 % aikoo lisätä henkilöautoja ja 59 % pitää määrän nykyisellään. Yrityksistä, joilla on 4 tai useampia ajoneuvoja käytössä, neljännes aikoo lisätä ja neljännes vähentää kalustoa.

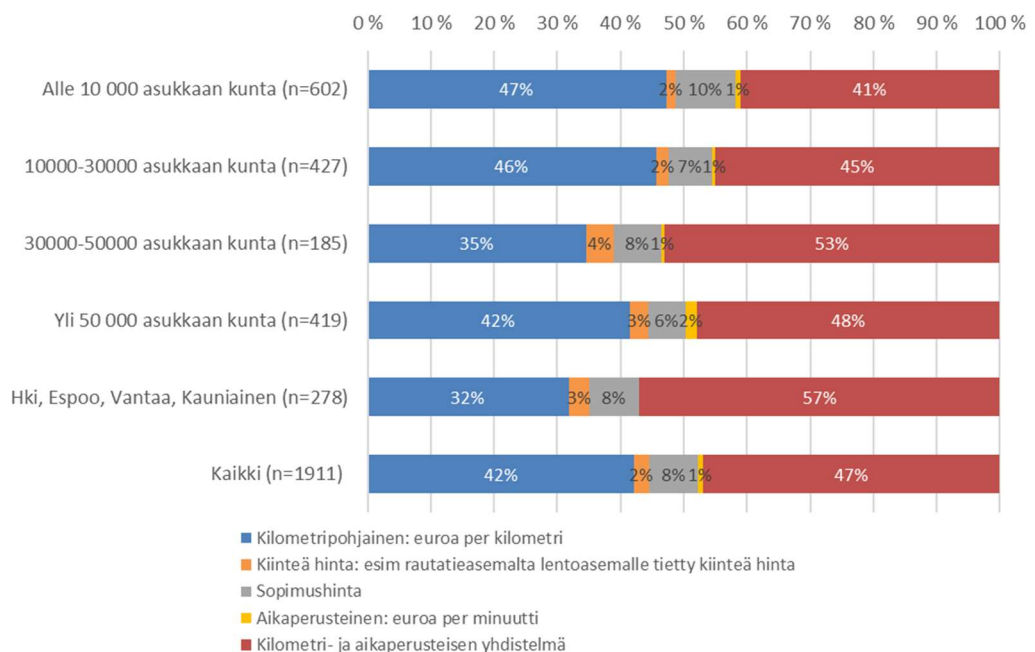
Taksiyrittäjistä 42 % aikoo jatkossa hankkia aiempaa edullisempia autoja ja 54 % arvioi, että kaluston hintataso pysyy nykyisellään. Yrittäjistä 4 % arvioi hankkivansa aiempaa kalliimpaa kalustoa. Osuudet ovat samaa tasoa kuin ennen lain voimaantuloa tehdyssä kyselyssä. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista yrittäjistä 18 % aikoo hankkia nykyistä kalliimpaa kalustoa ja 20 % edullisempaa kalustoa.

Esteetöntä kalustoa koskeva kysymys muuttui hieman kyselyiden välillä. Kuitenkin sekä ennen että jälkeen lain voimaantulon yrittäjistä 7 % arvioi lisäävänsä esteetöntä kalustoa. Vastaavasti 4 % aikoi vähentää esteetöntä kalustoa ja 3 % luopua siitä kokonaan. Ennen lain voimaantuloa 62 % ja lain voimaantulon jälkeen 48 % yrittäjistä ilmoitti, että heillä ei ole esteetöntä kalustoa eikä sitä olla hankkimassa.

Taksiliikenteen yrittäjistä 47 % arvioi hinnoittelunsa jatkossa perustuvan kilometri- ja aikaperusteisen hinnoittelun yhdistelmään (kuva 30). Pääkaupunkiseudulla ja 30 000–50 000 asukkaan kaupungeissa osuus on yli puolet. Reilut 40 % yrittäjistä arvioi pysyvänsä kilometripohjaisessa hinnoittelussa. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista yrittäjistä 38 % aikoo käyttää kilometri- ja aikaperusteisen hinnoittelun yhdistelmää, 32 % kilometripohjaista hinnoittelua ja 23 % sopimushinnoittelua. Ennen lain voimaantuloa toteutetussa kyselyssä kysymys oli esitetty hieman toisin, minkä vuoksi tuloksia ei voi verrata.

Yrittäjiltä kysyttiin myös, aikovatko he ottaa käyttöön dynaamisen hinnoittelun, jossa hinta vaihtelee esimerkiksi kellonajan ja/tai viikonpäivän mukaan. Ennen lain voimaantuloa yrittäjistä 69 % arvioi ottavansa käyttöön dynaamisen hinnoittelun. Vastaava osuus lain voimaantulon jälkeen oli 42 %. Tähän vaikuttaa kasvanut kiinnostus kilometri- ja aikaperusteisen hinnoittelun käyttöön, mikä itsessään toimii dynaamisesti ruuhkatilanteen mukaan.

Minkä arvioitte olevan yrityksenne pääasiallinen hinnoittelumalli jatkossa?



Kuva 30.

Taksiliikenteen yrittäjien arviot pääasiallisesta hinnoittelumallista jatkossa.

3.4 Taksinkuljettajat

3.4.1 Tehdyt tarkastelut

Kyselytutkimuksen aineistosta on tilastollisessa tarkastelussa tuotettu suorat ja-kaumat sekä ristiintaulukoinnit. Ristiintaulukointeja varten on tehty tilastolliset testaukset luvussa 2.1 kuvatuin periaattein ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden arvioimiseksi. Ristiintaulukoinnit on tehty vain, jos on voitu todeta tilastollisesti merkitsevä ero koko aineiston ja taustamuuttujien suhteen.

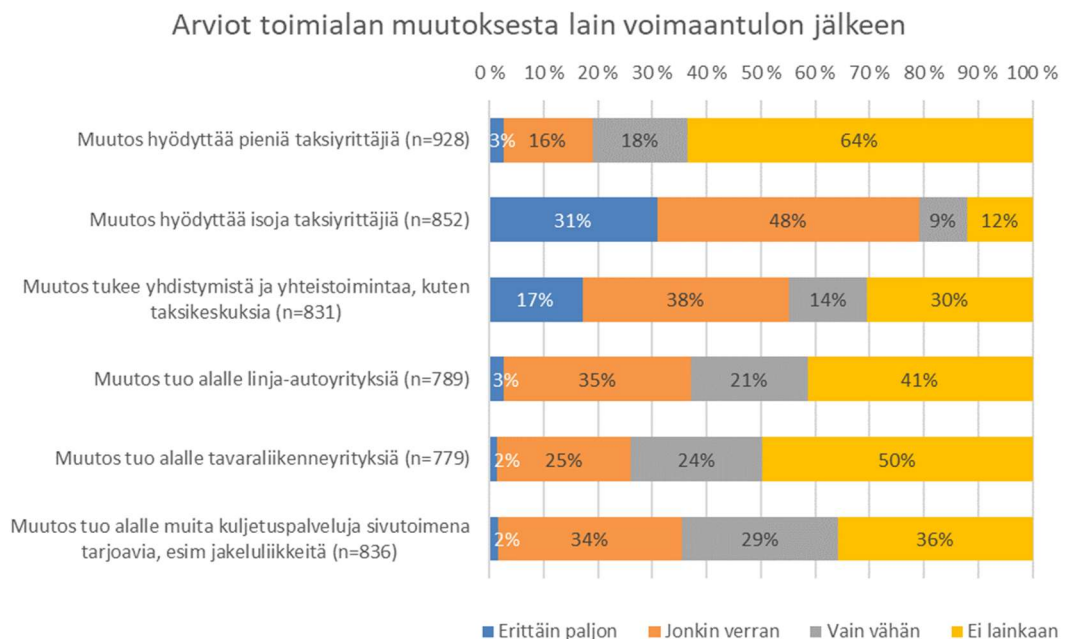
Taksinkuljettajien vastausten eroja on tarkasteltu kuntatyyppin, kuljettajana työskentelyn keston (oliko kuljettaja ennen 1.7.2018), kuljettajana työskentelyn täyspäiväisyyden ja taksimarkkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan.

Taksinkuljettajien vastaukset ovat pitkälti samansuuntaisia kuin taksiliikenteen yrittäjien vastaukset. Tämän vuoksi taksinkuljettajien osalta kyselyn tulosten tarkastelu on tässä esitetty suppeana ja painottaen eroavaisuuksia taksiliikenteen yrittäjien vastauksiin verrattuna.

3.4.2 Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista

Taksinkuljettajat suhtautuvat taksimarkkinoiden vapautumiseen yrittäjien tapaan pääasiassa kielteisesti: lain voimaan tulon jälkeen 35 % pitää markkinoiden vapautumista erittäin huonona ja 27 % melko huonona asiana. Neljännes kuljettajista suhtautuu vapautumiseen neutraalisti. Lain voimaantulon jälkeen ajoluvan saaneista kuljettajista 56 % pitää markkinoiden vapautumista huonona.

Taksinkuljettajien arviot toimialan muutoksista noudattelevat taksiyrittäjien arvioita (kuva 31). Toimialan muutoksia koskevissa arvioissa ei ole juuri eroja taustatekijöiden suhteen eivätkä esimerkiksi lain voimaantulon jälkeen aloittaneet kuljettajat suhtaudu kysymyksiin eri tavoin kuin vanhat kuljettajat.



Kuva 31. Taksinkuljettajien arviot taksitoimialan muutoksista liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen.

3.4.3 Arviot vaikutuksista taksiliikenteen turvallisuuteen, saatavuuteen, hintatasoon ja kilpailutilanteeseen

Taksinkuljettajista 44 % arvioi taksiliikenteen turvallisuuden säilyneen taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen ennallaan ja 54 % arvioi turvallisuuden huonontuneen vähintään jonkin verran. Arviot ovat hieman myönteisempiä kuin yrittäjillä.

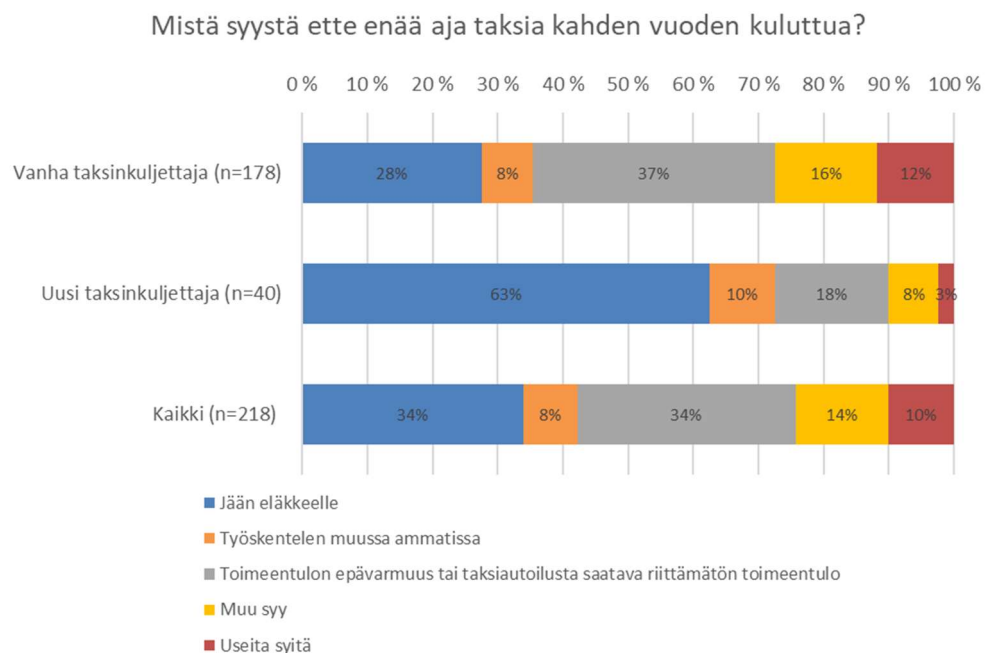
Kuljettajista 38 % arvioi taksien saatavuuden säilyneen ennallaan ja 50 % arvioi saatavuuden huonontuneen vähintään jonkin verran. Täysipäiväiset kuljettajat arvioivat hieman useammin saatavuuden heikentyneen (56 %) kuin osa-aikaiset. Alle 30 000 asukkaan kunnissa 60 % kuljettajista arvioi saatavuuden heikentyneen. Kuljettajien arviot ovat hieman myönteisempiä kuin yrittäjillä.

Taksinkuljettajista 58 % arvioi hintatason säilyneen ennallaan taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen. Kuljettajista 26 % arvioi hintojen laskeneen ainakin jonkin verran ja 16 % arvioi hintojen nousseen. Hintojen arvioidaan laskeneen etenkin pääkaupunkiseudulla ja 30 000–50 000 asukkaan kunnissa. Vastauksiin vaikuttanee kyselyn ajoittuminen elokuuhun, jolloin etenkin pääkaupunkiseudulla virisi hintakilpailua. Kuljettajat arvioivat hieman yrittäjiä useammin hintojen laskeneen.

Taksinkuljettajista 13 % arvioi alan kilpailutilanteen kiristyneen merkittävästi ja 39 % jonkin verran. Kuljettajista 42 % arvioi kilpailutilanteen säilyneen ennallaan. Vain 5 % arvioi tilanteen rauhoittuneen. Pääkaupunkiseudulla lähes 70 % kuljettajista arvioi kilpailutilanteen kiristyneen vähintään jonkin verran. Kuljettajien arviot ovat samaa suuruusluokkaa yrittäjien arvioiden kanssa.

3.4.4 Aikomukset oman toiminnan suhteen

Kuljettajilta tiedusteltiin aikomuksia ajaa taksia 2 vuoden päästä. Vastanneista 57 % aikoi jatkaa ajamista ja 22 % ei aio jatkaa. Vastanneista 21 % ei osannut arvioida tulevia aikomuksiaan. Yleisimmät lopettamisen syyt olivat eläkkeelle jääminen (34 %) ja toimeentulon epävarmuus tai riittämättömyys (34 %). Lain voimaantumisen jälkeen ajoluvan saaneista, lopettamista harkitsevista kuljettajista jopa kaksi kolmesta on jäämässä eläkkeelle (kuva 32).



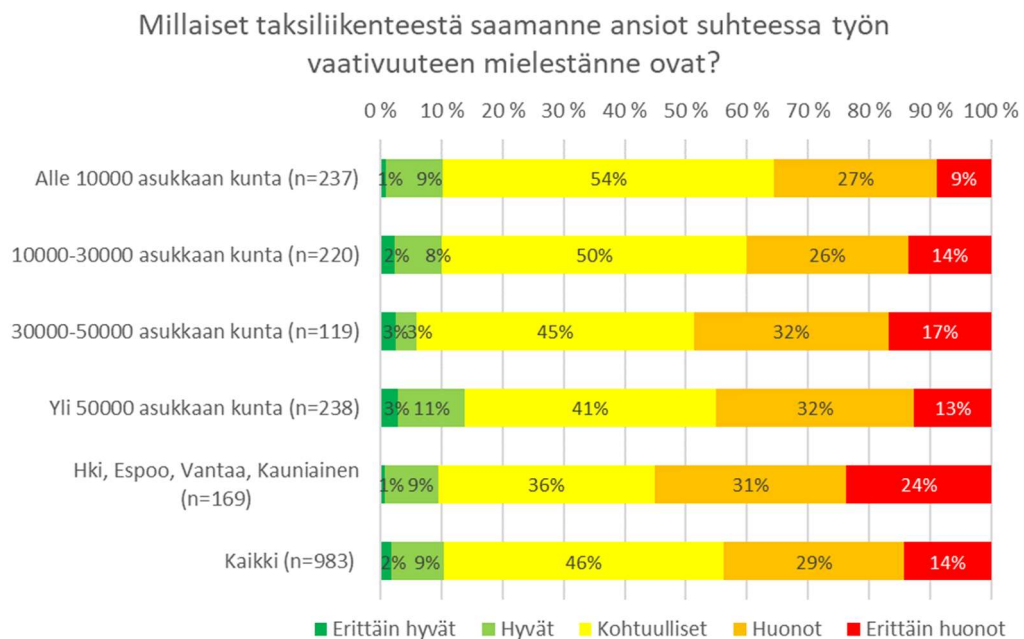
Kuva 32.

Taksinkuljettajien arviot taksitoimialan muutoksista liikennepalvelulain voimaantumisen jälkeen.

Taksialan kehitys on ollut siinä määrin nopeaa, että kolmanneksella kuljettajista oli oma yritys jo kyselyn toteuttamisvaiheessa. Alun perin otos poimittiin niistä, joilla ei omaa yritystä ollut. Niistä kuljettajista, joilla ei vielä ollut omaa yritystä, 13 % oli kiinnostunut yrityksen perustamisesta. Täyspäiväisistä kuljettajista 17 % oli kiinnostunut oman yrityksen perustamisesta. Kiinnostus oman yrityksen perustamiseen oli korkeampaa myös pääkaupunkiseudulla ja 10 000–30 000 asukkaan kunnissa.

Viidennes taksinkuljettajista on laajentanut toiminta-alueitaan taksimarkkinoiden vapauduttua. Täysipäiväisistä kuljettajista neljännes on laajentanut toiminta-alueitaan. Keskisuurissa 30 000–50 000 asukkaan kaupungeissa 31 % kuljettajista on laajentanut toiminta-alueitaan.

Lähes puolet taksinkuljettajista arvioi, että heidän taksiliikenteestä saamansa ansiot suhteessa työn vaativuuteen ovat kohtuulliset (kuva 33). Kuitenkin 43 % arvioi ansioiden olevan huonot tai erittäin huonot. Erityisesti pääkaupunkiseudulla ansiotason arvioidaan olevan huono (55 %). Kuljettajista 44 % arvioi, että heidän ansiotasonsa on säilynyt entisellään markkinoiden vapautumisen jälkeen. Yli puolet kuljettajista kuitenkin arvioi ansioidensa heikentyneen vapautumisen seurauksena jonkin verran (31 %) tai erittäin paljon (21 %). Vain 5 % arvioi ansioidensa nousseen.



Kuva 33. Taksinkuljettajien arviot alan ansiotasosta suhteessa työn vaativuuteen.

3.5 Linja-autoliikenteen yrittäjät

3.5.1 Tehdyt tarkastelut

Kyselytutkimuksen aineistosta on tilastollisessa tarkastelussa tuotettu suorat ja-kaumat sekä ristiintaulukoinnit. Ristiintaulukointeja varten on tehty tilastolliset testaukset luvussa 2.1 kuvatuin periaattein ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden arvioimiseksi. Ristiintaulukoinnit on tehty vain, jos on voitu todeta tilastollisesti merkitsevä ero koko aineiston ja taustamuuttujien suhteen.

Linja-autoyrittäjien vastausten eroja on tarkasteltu yrityskoon (linja-automäärä), taksiliikenteessä toimimisen (ennen muutosta, muutoksen jälkeen) ja taksimarkkinoiden vapautumiseen suhtautumisen mukaan. Eroja on tarkasteltu kysymyksestä riippuen myös sen mukaan, kuinka monta ajoneuvoa yrityksellä on taksiliikenteessä.

3.5.2 Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista

Laki liikenteen palveluista sallii henkilöliikenneluvan haltijan harjoittaa taksiliikennettä, kunhan henkilöliikenneluvan haltija on tehnyt asiasta ilmoituksen Liikenne- ja viestintävirastolle⁹. Heinä-lokakuussa 2018 taksiliikenteeseen oli ilmoittautunut noin 120 henkilöliikenneluvan haltijaa. Henkilöliikenneyrittäjät voivat harjoittaa taksiliikennettä myös hakemalla taksiliikennelupaa. Taksiliikenteessä toimiminen on ollut melko tavanomaista linja-autoyrityksille jo ennen liikennepalvelulain voimaantuloa, minkä vuoksi kysely kohdistettiin linja-autoyrittäjille sekä ennen lain voimaantuloa että sen jälkeen.

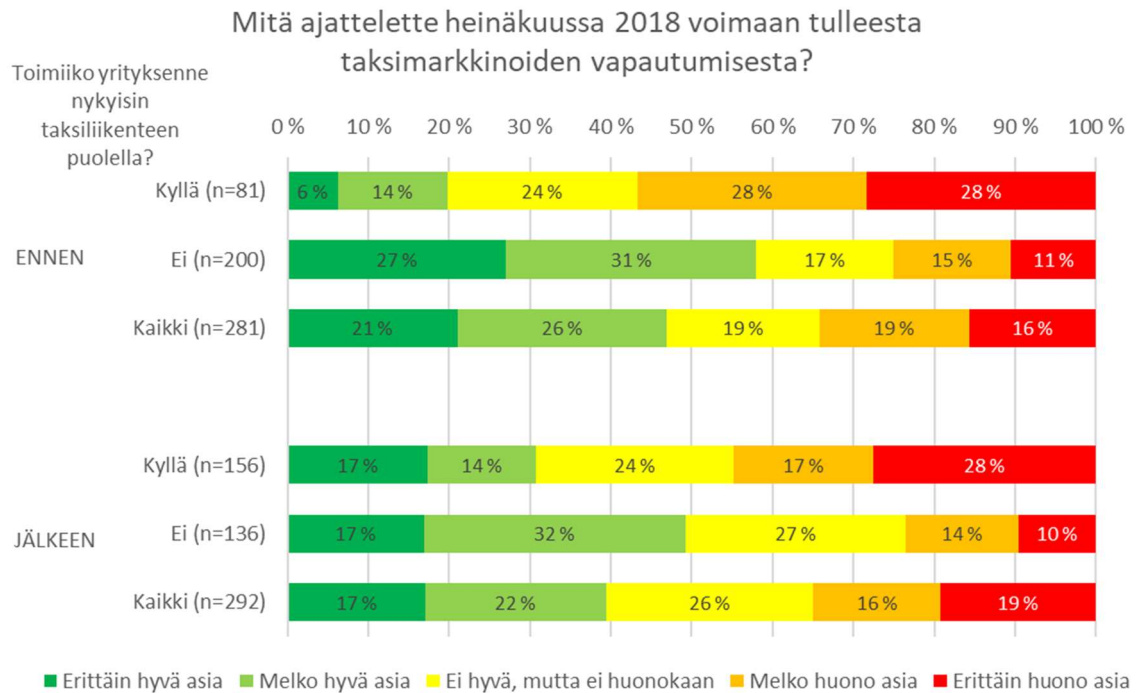
Linja-autoliikenteen yrittäjien näkemykset taksimarkkinoiden vapautumisesta jakautuvat melko tasaisesti: liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen lähes 40 % pitää vapautumista myönteisenä ja 35 % kielteisenä (*kuva 34*). Ennen lain voimaantuloa linja-autoyrittäjistä 47 % piti vapautumista melko tai erittäin hyvänä. Myönteinen suhtautuminen on siis hieman laskenut, kun taas neutraalin suhtautumisen osuus on noussut 19 %:sta 26 %:iin.

Linja-autoyrittäjien suhtautuminen on ollut kielteisempää taksiliikenteessä toimivien keskuudessa sekä ennen että jälkeen lain voimaantulon. Ennen lain voimaantuloa 56 % taksialalla toimineista piti taksimarkkinoiden vapautumista melko tai erittäin huonona. Vastaava osuus lain voimaantulon jälkeen oli 45 %. Vastaavasti yrittäjät, jotka eivät toimineet taksiliikenteessä, arvioivat muutosta myönteisemmin. Taksiliikenteessä toimivat kokevat todennäköisesti taksimarkkinoiden vapautumisen kilpailua kiristävänä tekijänä.

Linja-autoliikenteen yrittäjistä kolme neljästä arvioi, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen ole vaikuttanut linja-autoliikenteen kilpailukykyyn lyhyillä, lähiliikenteen matkoilla (*kuva 35*). Ennen lain voimaantuloa linja-autoyrittäjistä lähes neljännes arvioi lyhyen matkan linja-autoliikenteen kilpailukykyyn paranevan, kun lain voimaantulon jälkeen 9 % arvioi näin käyneen. Huonontumista odottaneiden osuus on laskenut 17 %:sta 14 %:iin.

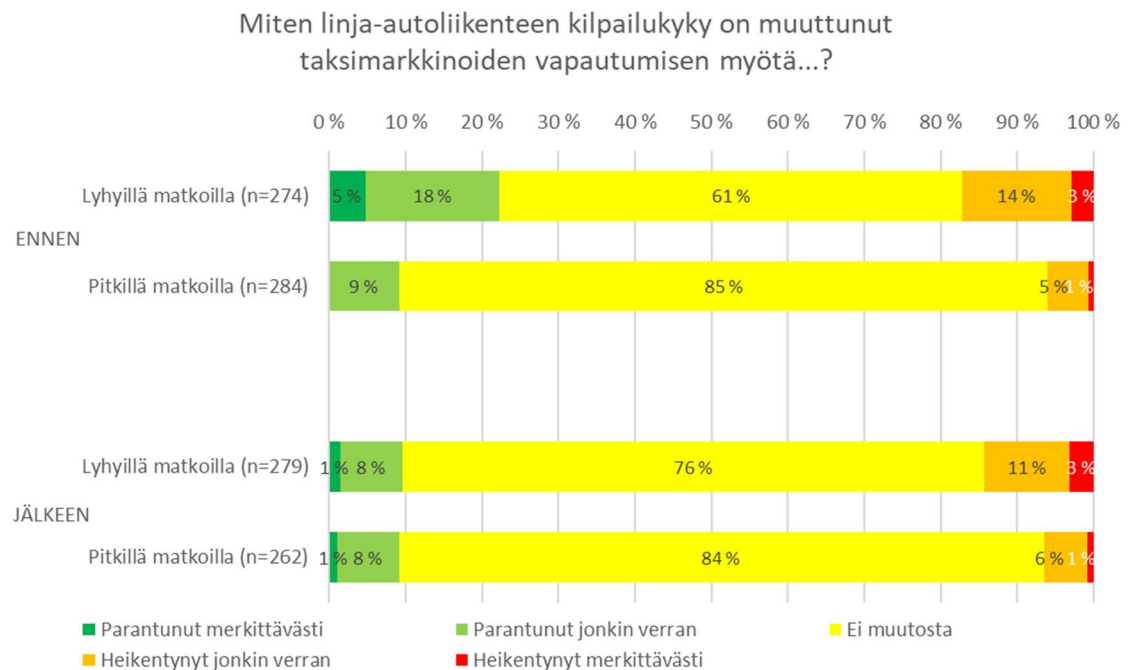
Pitkillä, kaukoliikenteen matkoilla 84 % linja-autoliikenteen yrittäjistä arvioi, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen ole vaikuttanut linja-autoliikenteen kilpailukykyyn. Osuus vastaa linja-autoyrittäjien odotuksia ennen lain voimaantuloa.

⁹ LiPaL 320/2017, II osa, 1 luku, § 2.



Kuva 34.

Linja-autoyrittäjien suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen ennen ja jälkeen liikennepalvelulain voimaantulon sen mukaan, toimiiko yrittäjä taksialalla vai ei.



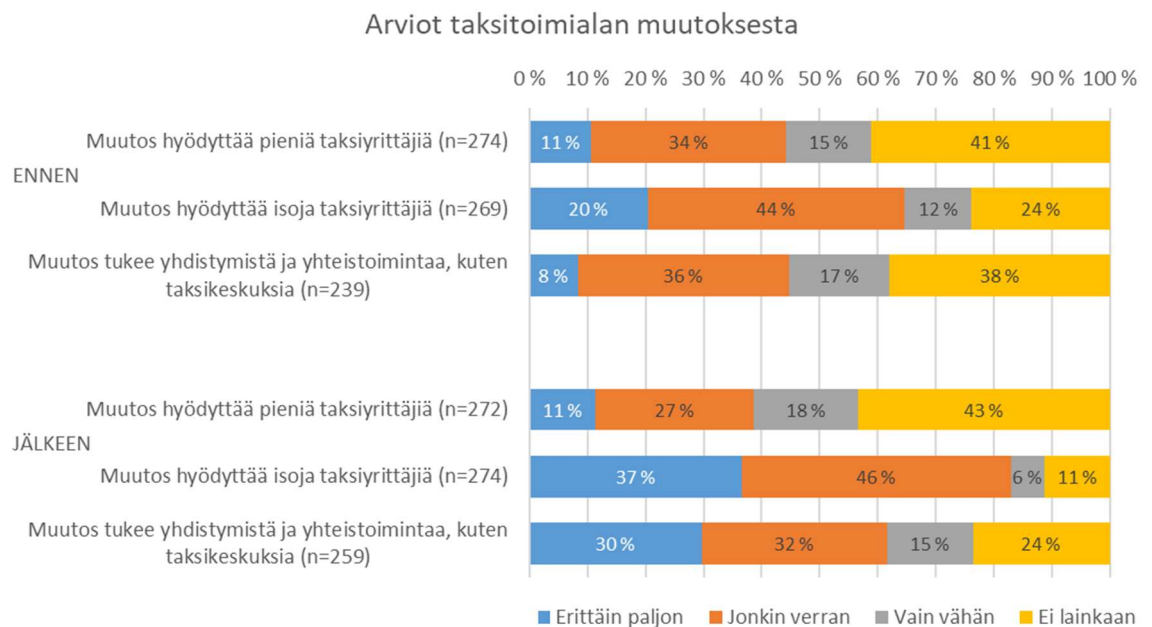
Kuva 35.

Linja-autoyrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta linja-autoliikenteen kilpailukykyyn ennen ja jälkeen liikennepalvelulain voimaantulon.

Linja-autoliikenteen yrittäjistä hieman yli 40 % arvioi, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen hyödytä lainkaan pieniä taksiyrittäjiä (kuva 36). Osuus on hiukan kasvanut lain voimaantulon jälkeen. Ennen lain voimaantuloa 45 % linja-autoyrittäjistä arvioi pienten taksiyrittäjien hyötyvän vähintään jonkin verran, kun osuus lain voimaantulon jälkeen oli laskenut 38 %:iin.

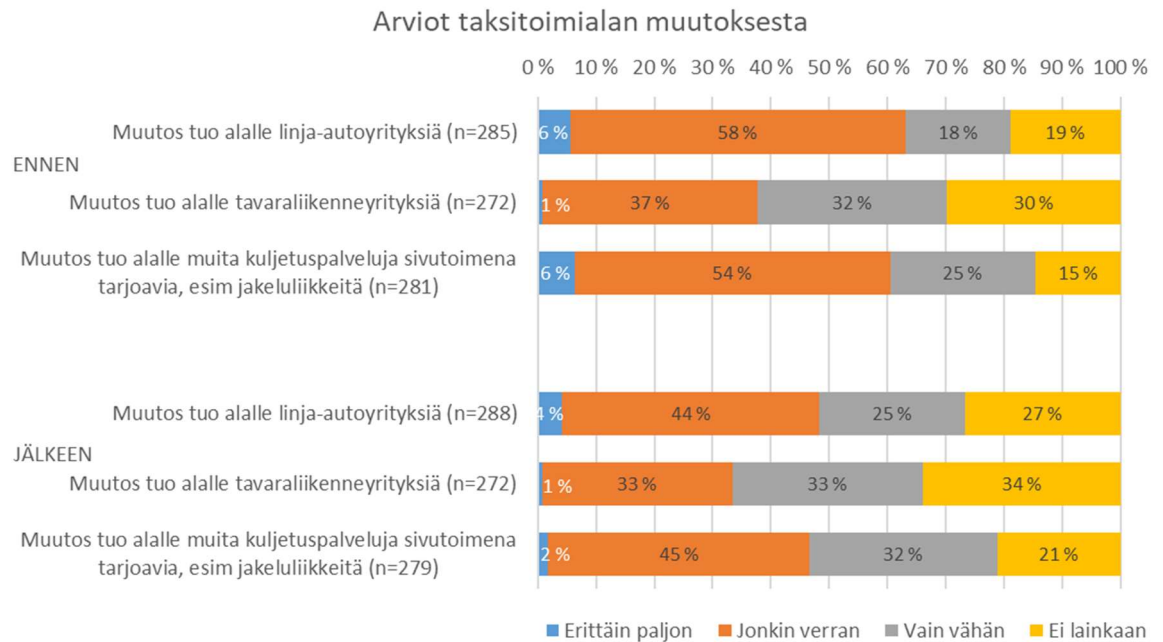
Linja-autoliikenteen yrittäjistä 83 % arvioi lain voimaantulon jälkeen isojen taksiyritysten hyötynneen ainakin jonkin verran taksimarkkinoiden vapautumisesta (kuva 36). Ennen lain voimaantuloa osuus oli selvästi pienempi eli 64 %. Lain voimaantulon jälkeen vain 11 % linja-autoyrittäjistä arvioi, etteivät suuret taksiyritykset hyödy lainkaan markkinoiden vapautumisesta.

Linja-autoliikenteen yrittäjistä 62 % arvioi lain voimaantulon jälkeen taksimarkkinoiden vapautumisen tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa ainakin jonkin verran (kuva 36). Vastaava osuus ennen lain voimaantuloa oli 44 %. Linja-autoyrittäjistä 38 % arvioi ennen lain voimaantuloa, ettei muutos tue yhdistymistä ja yhteistoimintaa, kun osuus voimaantulon jälkeen oli enää 24 %.



Kuva 36. Linja-autoyrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen hyötyjen jakautumisesta ennen ja jälkeen liikennepalvelulain voimaantulon.

Linja-autoyrittäjien odotukset taksialalle tulevien uusien yritysten suhteen ovat yleisesti ottaen laskeneet (kuva 37). Linja-autoyrittäjistä 64 % odotti taksimarkkinoiden vapautumisen tuovan alalle vähintään jonkin verran linja-autoyrittäjiä, kun lain voimaantulon jälkeen 48 % linja-autoyrittäjistä arvioi näin käyneen. Odotukset tavaraliikenneyrittäjien alalle tulon suhteen laskivat 38 %:sta 34 %:iin ja muiden yritysten osalta 60 %:sta 47 %:iin.



Kuva 37. Linja-autoyrittäjien arviot taksitoimialan yritysten muutoksista ennen ja jälkeen liikennepalvelulain voimaantulon

3.5.3 Linja-autoliikenteen yrittäjien toiminta taksiliikenteessä

Kyselyyn lain voimaantulon jälkeen vastanneista linja-autoliikenteen yrittäjistä 159 eli 53 % harjoitti taksiliikennettä. Yrittäjistä 150 ilmoitti harjoittaneensa taksiliikennettä jo ennen heinäkuussa tapahtunutta lain voimaantuloa. Ennen lain voimaantuloa kesällä 2017 toteutetussa kyselyssä 85 linja-autoyrittäjää eli 28 % vastanneista ilmoitti harjoittavansa taksiliikennettä. Merkittävä ero taksiliikennettä harjoittavien osuudessa selittyy sillä, että lain voimaantulon jälkeen kyselyyn ovat olleet kiinnostuneempia vastaamaan ne, joilla on kokemusta taksialasta.

Taksiliikenteessä toimivista linja-autoyrittäjistä 30 % ilmoitti aikovansa laajentaa toimintaansa taksiliikenteessä lain voimaantulon jälkeen. Ennen lain voimaantuloa tehdyssä kyselyssä laajentamisaikeita oli 24 % taksiliikenteessä toimineista. Edellä todettiin taksi-alalla toimivien linja-autoyrittäjien suhtautuvan muita negatiivisemmin taksimarkkinoiden vapautumiseen. Kuitenkin näyttäisi siltä, että taksialalla toimivat linja-autoyrittäjät näkevät jälkeä-tilanteessa muutoksen hieman useammin mahdollisuutena kuin ennen-tilanteessa. Erityisesti suuremmat, usean linja-auton yrittäjät suhtautuvat myönteisesti myös taksitoiminnan laajentamiseen.

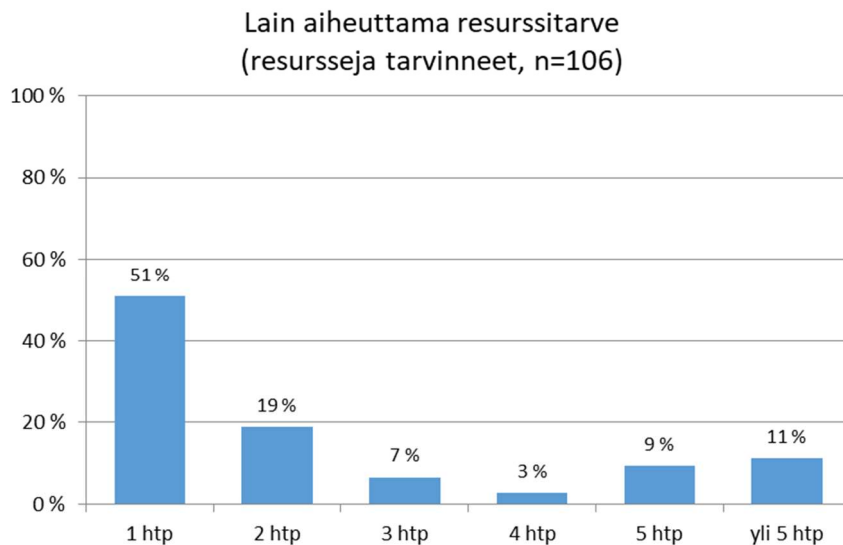
Lain voimaantulon jälkeen linja-autoyrittäjistä, jotka eivät harjoittaneet taksiliikennettä (142 tai 47 %), 29 eli 20 % aikoo aloittaa toiminnan taksialalla ja 26 eli 18 % ei osannut arvioida asiaa. Ennen lain voimaantuloa taksiliikennettä harjoittamattomista linja-autoyrittäjistä 33 % aikoi aloittaa taksitoiminnan ja 10 % ei osannut arvioida asiaa. Taksiliikenteen harjoittaminen näyttäytyy siis lain voimaantulon jälkeen vähemmän houkuttelevana niille linja-autoyrittäjille, jotka eivät vielä ole taksialalle laajentaneet. Epävarmuus on myös kasvanut.

Arviot taksiliikenteen harjoittamisen kannattavuudesta hajautuvat melko tasaisesti. Taksialalla toimineista tai toimivista linja-autoliikenteen yrittäjistä 4 % piti taksiliikenteen harjoittamista erittäin kannattavana ja 31 % melko kannattavana. Toisaalta 27 % piti alaa melko kannattamattomana ja 9 % erittäin kannattamattomana. Neutraalisti taksialan kannattavuuteen suhtautui 29 %.

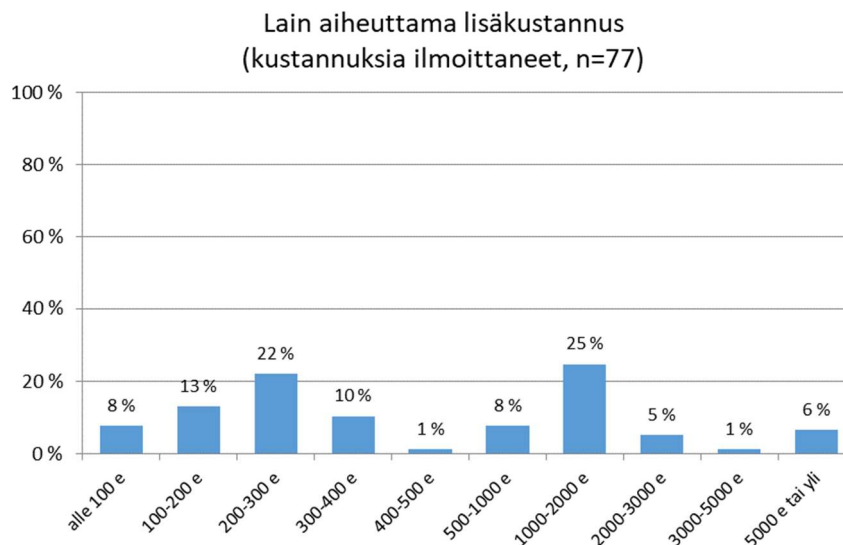
3.5.4 Arviot hallinnollisesta taakasta

Linja-autoalan yrittäjiltä kysyttiin myös arviota liikennepalvelulaista aiheutuneesta hallinnollisesta taakasta. Henkilöliikennettä harjoittaville luvanhaltijoille tuli voimaan velvoite avata olennaiset tiedot sekä lippu- ja maksujärjestelmätiedot. Hallinnollista taakkaa pyydettiin arvioimaan euromääräisesti ja henkilötyöpäivinä.

Linja-autoliikenteen yrittäjistä 106 eli 35 % ilmoitti velvoitteiden lisänsen henkilötyöntarvetta. Lisäresurssitarve oli keskimäärin 1,1 henkilötyöpäivää (kuva 38). Linja-autoyrittäjistä 77 eli 26 % ilmoitti velvoitteista aiheutuneen kustannuksia. Kustannusten keskimääräinen suuruus oli 262 euroa (kuva 39).



Kuva 38. Linja-autoyrittäjien arviot liikennepalvelulain velvoitteista aiheutuneesta resurssitarpeesta henkilötyöpäivinä (htp).



Kuva 39. Linja-autoyrittäjien arviot liikennepalvelulaista aiheutuneista lisäkustannuksista.

3.6 Tavaraliikenteen yrittäjät

3.6.1 Tehdyt tarkastelut

Kyselytutkimuksen aineistosta on tilastollisessa tarkastelussa tuotettu suorat ja-kaumat sekä ristiintaulukoinnit. Ristiintaulukointeja varten on tehty tilastolliset testaukset luvussa 2.1 kuvatuin periaattein ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden arvioimiseksi. Ristiintaulukoinnit on tehty vain, jos on voitu todeta tilastollisesti merkitsevä ero koko aineiston ja taustamuuttujien suhteen.

Tavaraliikenneyrittäjien vastausten eroja on tarkasteltu kuntatyyppin, markkinoiden vapautumiseen suhtautumisen ja yritystyyppin (käytössä pelkkiä kuorma-autoja vai myös muuta kalustoa) mukaan.

3.6.2 Arviot taksiliikenteen toimialan muutoksista

Laki liikenteen palveluista sallii tavaraliikenneluvan haltijan harjoittaa taksiliikennettä, kunhan tavaraliikenneluvan haltija on tehnyt asiasta ilmoituksen Liikenne- ja viestintävirastolle¹⁰. Heinä-lokakuussa 2018 taksiliikenteeseen oli ilmoittautunut noin 270 tavaraliikenneluvan haltijaa. Tavaraliikenneyrittäjät voivat harjoittaa taksiliikennettä myös hakemalla taksiliikennelupaa. Tämän vuoksi taksiliikenteestä kysyttiin myös tavaraliikenteen yrittäjiltä.

Tavaraliikenteen yrittäjien näkemykset taksimarkkinoiden vapautumisesta jakautuvat melko tasaisesti: reilu kolmannes pitää vapautumista melko huonona tai erittäin huonona ja vastaava osuus pitää vapautumista melko hyvänä tai erittäin hyvänä (*kuva 40*). Suhtautumisessa ei ole eroja taustamuuttujien suhteen.

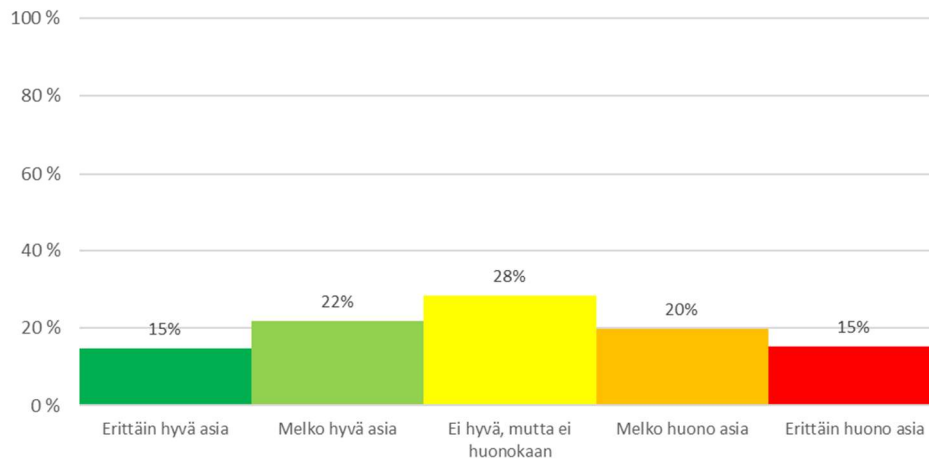
Tavaraliikenteen yrittäjät arvioivat taksimarkkinoiden vapautumisen hyödyttävän eniten isoja taksiyrittäjiä (*kuva 41*): kolmannes arvioi isojen taksiyrittäjien hyötyvän erittäin paljon ja 44 % jonkin verran. Vastaavasti tavaraliikenteen yrittäjistä viidennes arvioi vapautumisen tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa taksialalla erittäin paljon ja 37 % jonkin verran. Tavaraliikenteen yrittäjistä 36 % arvioi pienten taksiyrittäjien hyötyvän vähintään jonkin verran, mutta 44 % katsoo, etteivät pienet yrittäjät hyödy vapautumisesta lainkaan. Vapautumiseen myönteisesti suhtautuvat arvioivat useammin pienten yrittäjien hyötyvän muutoksesta kuin kielteisesti suhtautuvat. Muutoin vastauksissa ei ollut eroja taustamuuttujien suhteen.

Tavaraliikenteen yrittäjistä vajaa kolmannes arvioi, ettei alalle ole tulossa lainkaan linja-auto- tai tavaraliikenneyrityksiä (*kuva 41*). Tavaraliikenteen yrittäjistä 39 % arvioi linja-autoyrityksiä ja 34 % tavaraliikenneyrityksiä tulevan taksialalle jonkin verran. Todennäköisimpänä pidetään muiden, kuljetuspalveluja sivutoimena tarjoavien yritysten tuloa taksialalle: 3 % katsoo, että näitä on tulossa erittäin paljon, ja 44 % arvioi, että tulijoita on ainakin jonkin verran. Tavaraliikenneyritysten ja kuljetuspalveluja sivutoimena tarjoavien yritysten alalle tuloon uskotaan sitä vähemmän, mitä huonompana asiana taksimarkkinoiden vapautumista pidetään.

Tavaraliikenteen yrittäjistä kokonaisuutena noin 10–20 % ei osannut ottaa kantaa taksitoimialan muutoksia koskeviin kysymyksiin.

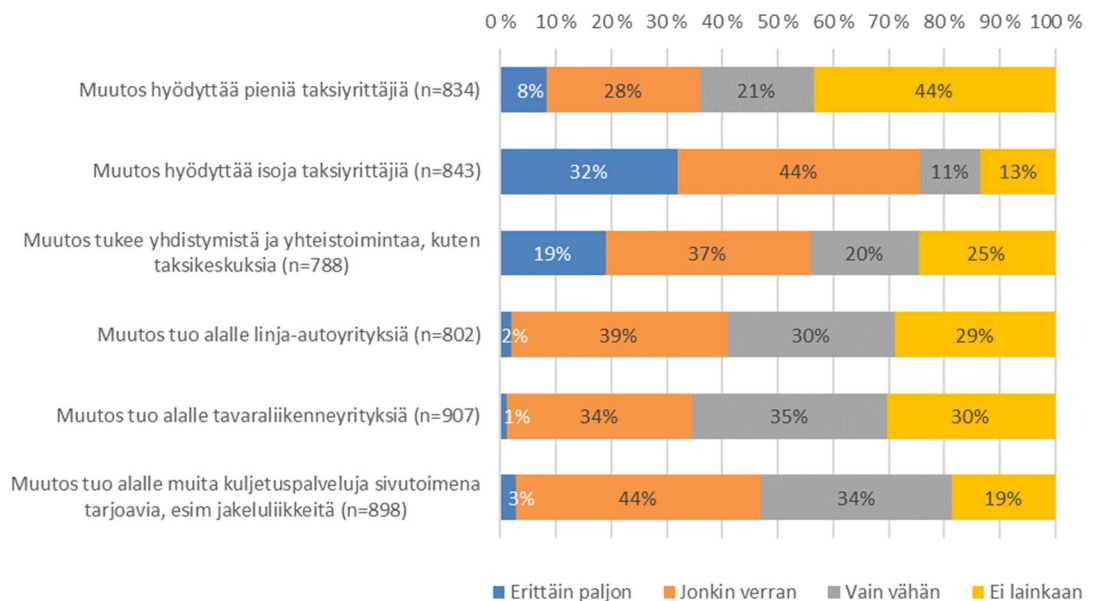
¹⁰ LiPaL 320/2017, II osa, 1 luku, § 2.

Mitä ajattelette heinäkuussa 2018 voimaan tulleesta taksimarkkinoiden vapautumisesta? (N=914)



Kuva 40. Tavaraliikenteen yrittäjien suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen.

Arviot toimialan muutoksesta lain voimaantulon jälkeen



Kuva 41. Tavaraliikenteen yrittäjien arviot taksiliikenteen toimialan muutoksesta lain voimaantulon jälkeen.

3.6.3 Tavaraliikenteen yrittäjien toimiminen taksiliikenteessä

Kyselyyn vastanneista tavaraliikenteen yrittäjistä 50 eli 5 % ilmoitti harjoittavansa taksiliikennettä. Näistä kolmella yrittäjällä oli kalustossaan vain kuorma-autoja. Yrittäjistä 22 toimi alle 10 000 asukkaan kunnissa, 8 yrittäjää toimi 10 000–30 000 ja 10 toimi 30 000–50 000 asukkaan kunnissa. Taksiliikenteessä toimivista tavaraliikenteen yrittäjistä 10 eli 20 % taksiliikennettä harjoittavista arvioi laajentavansa toimintaansa taksiliikenteessä.

Taksiliikenteessä toimivista tavaraliikenteen yrittäjistä puolella oli vain yksi ajoneuvo taksiliikennekäytössä. Viidenneksellä oli kaksi ajoneuvoa ja 15 %:lla kolme. Kuudesosalla oli taksikäytössä neljä tai useampia ajoneuvoja.

Taksiliikenteessä toimivista tavaraliikenteen yrittäjistä 14 piti taksiliikenteen harjoittamista erittäin tai melko kannattavana ja 16 erittäin tai melko kannattamattomana. Neutraalisti toiminnan kannattavuuteen suhtautui 17 yrittäjää ja kolme ei osannut arvioida kannattavuutta.

Niistä tavaraliikenteen yrittäjistä, jotka eivät vielä toimi taksialalla, 58 yrittäjää eli 6 % aikoo aloittaa taksiliikenteen harjoittamisen ja 97 yrittäjää eli 10 % ei osaa arvioida aikomuksiaan. Taksialalle aikovista 25 pitää taksimarkkinoiden vapautumista erittäin hyvänä ja 16 melko hyvänä asiana.

3.6.4 Arviot tavarankuljetusalan muutoksista

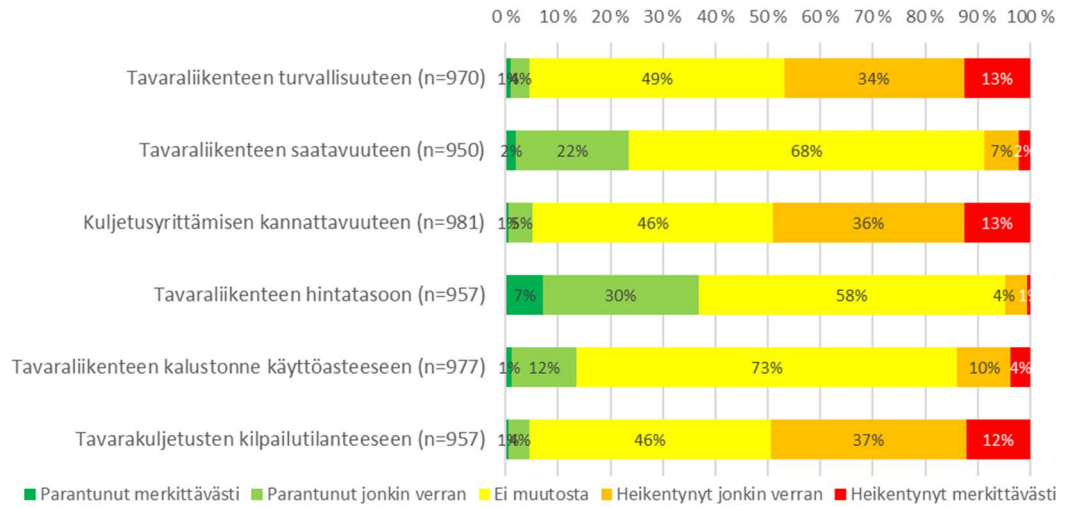
Laki liikenteen palveluista vaikutti myös tavarankuljetusalaan, koska sääntelyä kevennettiin. Tavaraliikenneluvan edellytyksistä poistui yrittäjäkoulutus, ja lupa tarvitaan vain kokonaismassaltaan yli 3 500 kilon ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä tehtäviin tavarankuljetuksiin. Tavarankuljettamiseen traktorilla ei tarvita lupaa, jos traktorin enimmäisnopeus on 60 kilometriä tunnissa. Nämä muutokset kuvattiin kyselyyn vastanneille tavaraliikenteen yrittäjille, minkä jälkeen tiedusteltiin heidän arviotaan lain voimaantulon vaikutuksista tavarankuljetusalan eri tekijöihin.

Tavaraliikenteen yrittäjistä puolet arvioi, ettei lakimuutos ole vaikuttanut tavaraliikenteen turvallisuuteen (*kuva 42*). Kuitenkin 47 % yrittäjistä arvioi turvallisuuden heikentyneen ainakin jonkin verran. Kaksi kolmesta tavaraliikenteen yrittäjästä arvioi tavarankuljetusten saatavuuden säilyneen ennallaan. Yrittäjistä neljännes arvioi saatavuuden parantuneen ainakin jonkin verran.

Tavaraliikenteen yrittäjistä 36 % arvioi alan kannattavuuden heikentyneen jonkin verran ja 13 % merkittävästi. Yrittäjistä 46 %:n mielestä kannattavuus ei ole muuttunut ja 6 %:n mielestä se on parantunut. Hintatason arvioidaan säilyneen samana (58 % yrittäjistä) tai halventuneen (37 %). Kolme neljästä tavaraliikenteen yrittäjästä arvioi kaluston käyttöasteen säilyneen entisellään. Käyttöasteen arvioi laskeneen 14 % ja nousseen 13 % yrittäjistä.

Tavaraliikenteen yrittäjistä puolet arvioi alan kilpailutilanteen kiristyneen muutosten myötä ainakin jonkin verran. Yrittäjistä 46 % arvioi kilpailutilanteen säilyneen ennallaan. Kyselytutkimuksen toteuttamisen yhteydessä todettiin, että useat vastaajat nostivat esiin huolen harmaan talouden kasvusta tavarankuljetusalalla.

Miten arvioitte tavaraliikenteessä tapahtuneiden muutosten vaikuttaneen...?



Kuva 42.

Tavaraliikenteen yrittäjien arviot tavaraliikenteen toimialan muutoksesta lain voimaantulon jälkeen. Parantumisena on esitetty hintatason osalta hintatason lasku, käyttöasteen osalta käyttöasteen kasvu ja kilpailutilanteen osalta kilpailutilanteen rauhoittuminen.

3.7 Vastaajaryhmien tulosten vertailu

3.7.1 Tehdyt tarkastelut

Eri vastaajaryhmien vastauksille samoihin kysymyksiin on tehty tilastolliset testaukset luvussa 2.1 kuvatuin periaattein ryhmäkohtaisten erojen merkitsevyyden arvioimiseksi. Ryhmäkohtaisia eroja on tarkasteltu seuraavien osa-alueiden osalta:

- suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen
- kansalaisten ja erityisryhmien arviot taksiliikenteen palvelutasotekijöistä
- yrittäjien arviot toimialan muutoksista.

3.7.2 Suurimmat näkemyserot kansalaisten ja erityisryhmien välillä

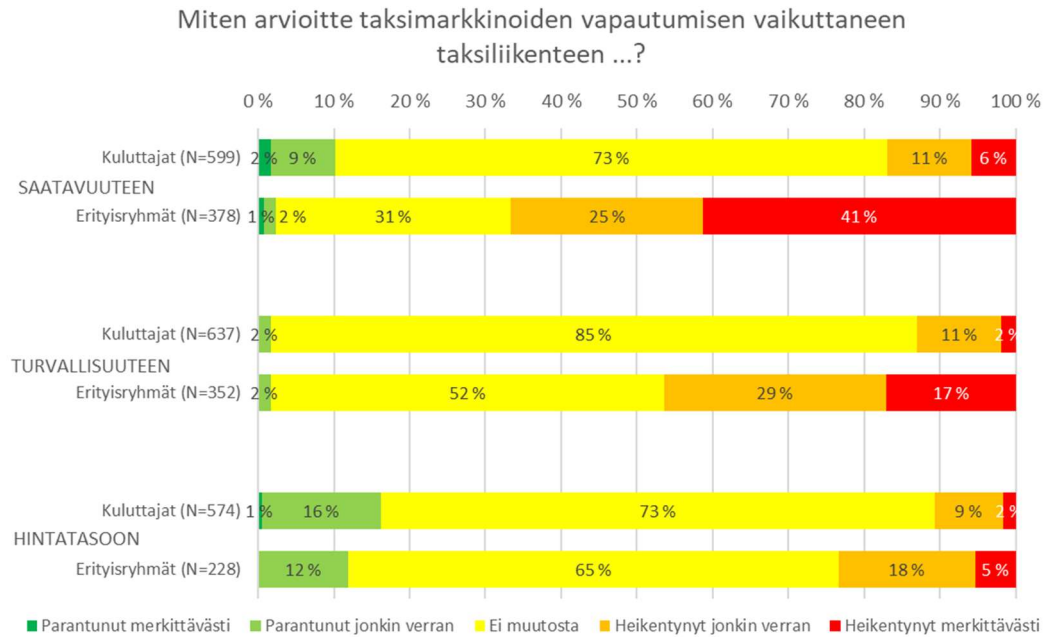
Kansalaiset ovat selvästi erityisryhmien vastaajia tyytyväisempiä taksipalvelun laatuun kokonaisuutena: kansalaisista melko tai erittäin tyytyväisiä on 89 %, kun taas erityisryhmistä vähintään melko tyytyväisiä on 47 % vastaajista. Kansalaiset ovat myös erityisryhmiä tyytyväisempiä taksimarkkinoiden vapautumiseen: kansalaisista 36 % pitää muutosta vähintään melko hyvänä asiana, erityisryhmistä vastaavasti vain 8 %. Erityisryhmien suhtautuminen on kyselytutkimuksen kielteisin: 74 % pitää taksimarkkinoiden vapautumista melko tai erittäin huonona, kun vastaava osuus taksinkuljettajilla ja taksiyrittäjillä on reilut 60 %.

Erityisryhmät arvioivat myös taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksia saatavuuteen, turvallisuuteen ja hintatasoon kielteisemmin kuin kansalaiset (*kuva 43*). Kansalaisista kolme neljästä arvioi, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen ole vaikuttanut taksin saatavuuteen. Erityisryhmistä vain kolmannes arvioi saatavuuden säilyneen entisellään ja kaksi kolmannesta arvioi saatavuuden heikentyneen. Myös taksiyrittäjistä ja taksinkuljettajista yli puolet arvioi saatavuuden heikentyneen.

Pääosa kansalaisista (85 %) arvioi myös taksiliikenteen turvallisuuden säilyneen ennallaan lain voimaantumisen jälkeenkin. Erityisryhmistä 52 % arvioi turvallisuuden tason säilyneen ja 46 % heikentyneen. Taksiyrittäjistä ja taksinkuljettajista lähes 60 % arvioi turvallisuuden heikentyneen.

Hintatason muutoksesta kansalaiset ja erityisryhmät olivat eniten samaa mieltä: kansalaisista 73 % ja erityisryhmistä 65 % arvioi hintatason säilyneen entisellään. Myös taksiyrittäjistä ja taksinkuljettajista noin 60 % arvioi hintatason säilyneen aiemmalla tasolla.

Kansalaisista vain harva (9 %) on joskus valittanut saamastaan palvelusta tai kokenut siihen olleen aiheutta (18 %). Erityisryhmien vastaajista 41 % on joskus tehnyt valituksen ja 49 % on kokenut siihen olleen aiheutta. Valitusten syissä korostuvat myös erilaiset tekijät: kansalaisten keskuudessa yleisin syy valittamiseen on kuljettajan asiaton käytös (39 %), kun taas erityisryhmien keskuudessa yleisin syy on se, että taksi ei tullut sovittuun aikaan (57 %) tai jätti kokonaan tulematta (49 %). Kuluttajien usko valitusten vaikuttavuuteen on erityisryhmiä vahvempi: erityisryhmien vastaajien yleisin syy valittamatta jättämiseen on se, ettei vastaaja usko valituksen vaikuttavan palveluun (44 %). Kansalaisten joukossa vastaava osuus on 12 %.



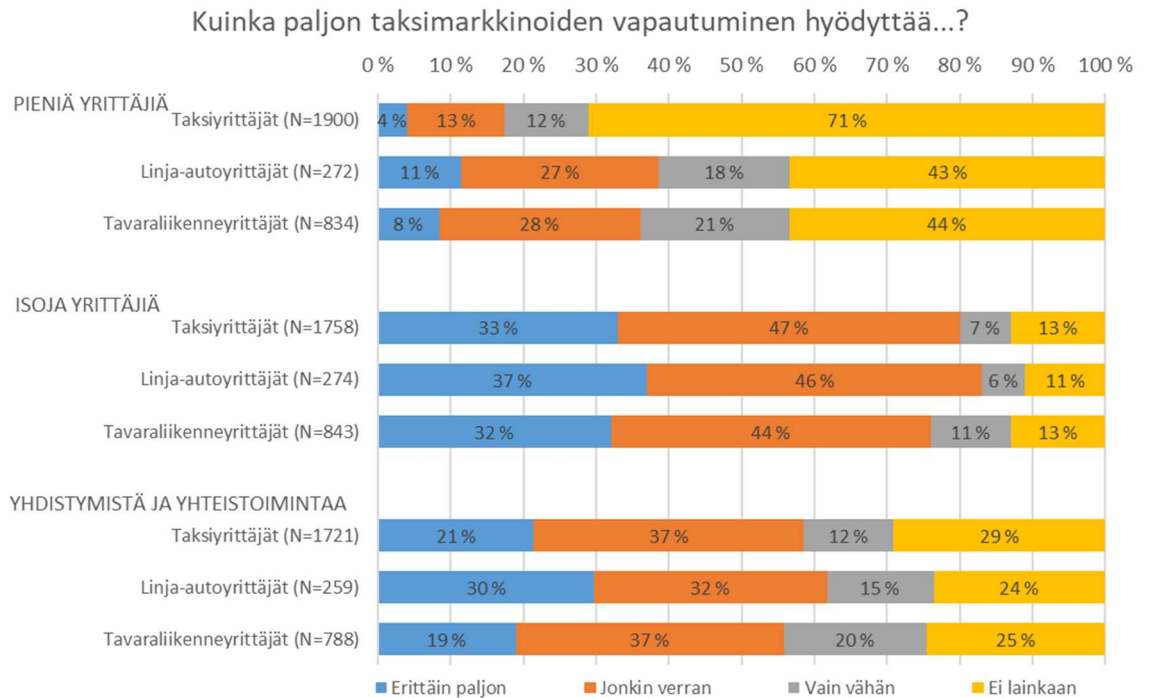
Kuva 43. Kansalaisten ja erityisryhmien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksista saatavuuteen, turvallisuuteen ja hintatasoon. Hintatason osalta parantumisena on esitetty hintatason lasku.

3.7.3 Suurimmat näkemyserot eri yrittäjäryhmien välillä

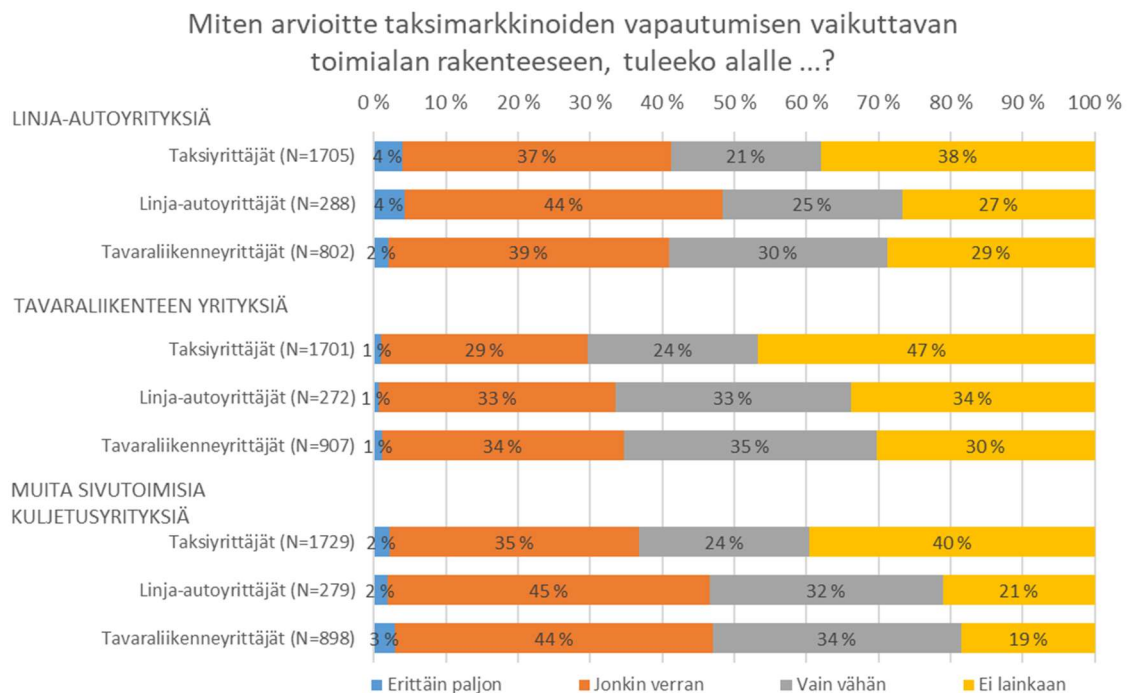
Taksiliikenteen yrittäjät suhtautuvat taksimarkkinoiden vapautumiseen selvästi kielteisemmin kuin linja-auto- tai tavaraliikenteen yrittäjät. Taksiryttäjistä 40 % pitää vapautumista erittäin huonona ja 23 % melko huonona asiana. Linja-auto- ja tavaraliikenteen yrittäjistä 35 % pitää markkinoiden vapautumista melko tai erittäin huonona asiana. Hieman vajaat 40 % linja-auto- ja tavaraliikenteen yrittäjistä pitää vapautumista melko tai erittäin hyvänä.

Taksiliikenteen yrittäjistä 71 % arvioi, että pienet yrittäjät eivät hyödy taksimarkkinoiden vapautumisesta lainkaan. Linja-auto- ja tavaraliikenteen yrittäjistä reilut 40 % arvioi, että pienet yrittäjät eivät hyödy muutoksesta (kuva 44). Vastaavasti hieman alle 40 % linja-auto- ja tavaraliikenteen yrittäjistä arvioi pienten yrittäjien hyötyvän vähintään jonkin verran, kun vastaava osuus taksiryttäjistä on 17 %. Sekä taksiliikenteen että linja-auto- ja tavaraliikenteen yrittäjistä yli 70 % arvioi isojen taksirytysten hyötyvän markkinoiden vapautumisesta vähintään jonkin verran. Myös yhdistymisen ja yhteistoiminnan hyötymisestä yrittäjäryhmät ovat pitkälti samaa mieltä.

Taksiliikenteen yrittäjät kokevat muita yrittäjiä useammin, että alalle ei ole tulossa lainkaan linja-auto-, tavaraliikenne- tai muita yrityksiä (kuva 45). Alalle arvioidaan yleisimmin tulevan linja-autoyrityksiä ja muita sivutoimisia kuljetusyrityksiä.



Kuva 44. *Taksi-, linja-auto- ja tavaraliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen hyödyistä toimialalle.*



Kuva 45. *Taksi-, linja-auto- ja tavaraliikenteen yrittäjien arviot taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta toimialan rakenteeseen.*

4 Yhteenveto

Kansalaisten kokemukset

Kansalaiset ovat pääosin tyytyväisiä taksipalveluiden laatuun kokonaisuutena (89 %). Taksimarkkinoiden vapautuminen tunnetaan hyvin (74 %). Kansalaisten suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen jakautuu melko tasaisesti myönteisesti, kielteisesti ja neutraalisti suhtautuvien kesken.

Kansalaiset ovat pääosin tyytyväisiä käyttämäänsä tilaamistapaan (yli 90 %). Vastaajat kokevat saavansa tilatessa riittävästi tietoa eri tekijöistä. Viidennes vastaajista ei saanut mielestään riittävästi tietoa hinnoittelusta. Kolme neljästä vastaajasta arvioi taksin saatavuuden kotipaikkakunnallaan olevan hyvä tai erittäin hyvä. Vastaavasti kolme neljästä arvioi saatavuuden säilyneen ennallaan taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen.

Kansalaisista 91 % arvioi taksiliikenteen turvallisuuden olevan hyvä tai erittäin hyvä. Vastaajista 85 % arvioi turvallisuuden on säilyneen entisellään taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen. Vastaajista 13 % arvioi turvallisuuden heikentyneen ainakin jonkin verran. Pääosa kansalaisista (noin 90 %) on tyytyväisiä taksinkuljettajien toimintaan ja taksiajoneuvojen ominaisuuksiin.

Kansalaisista vajaa 60 % pitää taksiliikenteen hintatasoa kohtuullisena, kolmannes kalliina ja 8 % edullisena. Kolme neljästä vastaajasta arvioi, että taksiliikenteen hintatasossa ei ole tapahtunut muutosta taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen. Kyselytutkimus toteutettiin syyskuussa ennen taksiliikenteen hintojen nousua lokakuussa.

Kansalaisista 41 % on kuullut liikkumisen palvelupaketeista. Näistä vastaajista kolmella prosentilla oli palvelupaketti käytössä ja 16 % oli harkinnut sen käyttöönottoa. Liikkumisen palvelupakettien tunnettuus on varsin korkeaa palveluiden tämän hetkisen alueellisen kattavuuden huomioon ottaen.

Erityisryhmien kokemukset

Erityisryhmiin kuuluvien vastaajien arvio taksipalvelun laadusta kokonaisuutena jakautuu: vajaa puolet on tyytyväisiä laatuun ja noin 40 % on tyytymättömiä. Erityisryhmät tuntevat taksimarkkinoiden vapautumisen hyvin. Kolme neljästä erityisryhmien vastaajasta pitää markkinoiden vapautumista huonona asiana.

Erityisryhmien vastaajista puolet on tyytyväisiä tilaamistavan helppouteen, mutta 37 % on tyytymättömiä. Tiedonsaannin osalta puolet vastaajista ei ole saanut riittävästi tietoa saatavuusongelmista tai erityispalveluista. Välytyspalvelun käyttäjät ovat pääosin tyytyväisiä palvelun ystävällisyyteen sekä saapuneen kaluston ja palvelun vastaavuuteen tilauksen kanssa. Sen sijaan jonotusaikoihin tyytymättömiä on 56 %.

Erityisryhmien vastaajista suurin osa pitää tarvettaan vastaavan taksin saatavuutta kotipaikkakunnallaan vähintään kohtalaisena (73 %). Tarvetta vastaavan taksin saatavuutta pidetään sitä useammin huonona, mitä pienemmästä kunnasta on kyse. Esteetöntä ajoneuvoa tarvitsevista 37 % arvioi saatavuuden olevan huono tai erittäin huono. Kaksi kolmesta vastanneista arvioi tarvettaan vastaavan taksin saatavuuden heikentyneen vähintään jonkin verran taksimarkkinoiden vapautumisen seurauksena. Saatavuuden koetaan heikentyneen erityisesti alle 30 000 asukkaan kunnissa.

Yli puolet erityisryhmien vastaajista on erittäin tai melko tyytyväisiä taksinkuljettajaan ja kuljettajan toimintaan liittyviin palvelun osatekijöihin sekä taksiauton liittyviin palvelutason osatekijöihin. Myös matkan keston ennakoitavuus on vastaajien mielestä pääosin hyvä.

Suurin osa erityisryhmien vastaajista pitää taksiliikenteen turvallisuutta kotipaikkakunnalla vähintään kohtalaisena (88 %), mutta vastaajista 12 % arvioi kuitenkin turvallisuuden tason olevan huono. Puolet arvioi, että turvallisuuden tasossa ei ole tapahtunut muutosta taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen. Kuitenkin 46 % arvioi turvallisuuden heikentyneen. Useimmin mainitut syyt heikentymiseen olivat riski jäädä vaille tarvitsemaansa avustusta (67 %) ja esteettömän ajoneuvon puutteellinen turvallisuus (47 %).

Erityisryhmien vastaajista kaksi viidestä on joskus tehnyt valituksen taksiliikenteessä saamastaan palvelusta. Valittamisen yleisimmät syyt olivat ovat se, että taksi ei tullut sovittuun aikaan (57 %) tai jätti kokonaan tulematta (49 %). Niistä, jotka eivät ole tehneet valitusta, 54 % kokee, että heillä kuitenkin olisi ollut joskus syytä valituksen tekemiseen.

Taksiliikenteen yrittäjien ja kuljettajien kokemukset

Taksiliikenteen yrittäjät ja taksinkuljettajat suhtautuvat taksimarkkinoiden vapautumiseen pääasiassa kielteisesti: yli 60 % vastaajista pitää markkinoiden vapautumista melko tai erittäin huonona asiana. Taksiyrittäjien ja taksinkuljettajien arviot toimialan muutoksista noudattelevat toisiaan: molemmat katsovat, että markkinoiden vapautuminen ei hyödytä pieniä taksirytyksiä ja toisaalta hyödyttää merkittävästikin isoja taksiyrittäjiä. Myös yhdistymisen ja yhteistoi-
minnan arvioidaan hyötyvän.

Noin 40 % taksiyrittäjistä ja taksinkuljettajista arvioi taksimarkkinoiden vapautumisen tuovan alalle vähintään jonkin verran linja-autoyrytyksiä ja muita kuljetuspalveluja sivutoimenaan tarjoavia yrityksiä. Tavaraliikenteen yrittäjiä odottaa taksialalle noin 30 % vastanneista.

Taksiliikenteen yrittäjistä ja taksinkuljettajista yli puolet arvioi taksiliikenteen turvallisuuden heikentyneen vähintään jonkin verran taksimarkkinoiden vapautumisen myötä. Muut arvioivat tilanteen säilyneen entisellään. Yrittäjistä 58 % ja kuljettajista 50 % arvioi taksien saatavuuden heikentyneen vähintään jonkin verran. Vastanneista noin 60 % arvioi hintatason säilyneen ennallaan. Kysely tehtiin elokuussa 2018 ennen hinnoittelumuutoksia.

Vajaa puolet taksiyrittäjistä arvioi kalustonsa käyttöasteen laskeneen ja toinen puoli arvioi sen säilyneen ennallaan taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen. Kaksi kolmesta yrittäjästä arvioi alan kannattavuuden heikentyneen ja neljännes arvioi sen säilyneen ennallaan. Taksiyrittäjistä ja taksinkuljettajista yli puolet arvioi alan kilpailutilanteen kiristyneen vähintään jonkin verran.

Taksiliikenteen yrittäjistä 58 % arvioi, että taksimarkkinoiden vapautuminen ei vaikuta heidän liiketoimintaansa. Yrittäjistä 12 % aikoo laajentaa toimintaansa ja 17 % aikoo lopettaa. Niistä, jotka eivät aio lopettaa, 34 % kuitenkin arvioi, ettei toimi yrittäjänä enää 5 vuoden päästä.

Taksiliikenteen yrittäjistä kolme neljästä aikoo säilyttää kalustonsa määrän nykyisellään, reilu kymmenesosa aikoo lisätä henkilöautoja ja 15 % aikoo vähentää. Yrittäjistä 42 % aikoo jatkossa hankkia aiempaa edullisempia autoja. Puolet arvioi, että kaluston hintataso pysyy nykyisellään. Esteettömän kaluston suhteen ei olla tekemässä muutoksia.

Taksiliikenteen yrittäjistä 47 % arvioi hinnoittelunsa jatkossa perustuvan kilometri- ja aikaperusteisen hinnoittelun yhdistelmään. Yrittäjistä 42 % harkitsee myös dynaamisen hinnoittelun käyttöönottoa.

Taksiyrittäjistä vajaalle kolmannekselle oli aiheutunut lain velvoitteista henkilöresurssin tarvetta ja vajaalle neljännekselle kustannuksia. Lisäresurssitarve oli keskimäärin 0,9 henkilötyöpäivää ja kustannus 229 euroa.

Taksinkuljettajilta tiedusteltiin aikomuksia ajaa taksia vielä 2 vuoden päästä. Vastaajista 57 % aikoi jatkaa. Oman taksiyrityksen perustaminen kiinnostaa 13 % sellaisista kuljettajista, joilla ei vielä ollut yritystä. Kuljettajista viidennes on laajentanut toiminta-alueettaan taksimarkkinoiden vapaututtua. Taksinkuljettajat arvioivat ansioidensa suhteessa työn vaativuuteen olevan pääasiassa koh- tuulliset tai huonot. Yli puolet kuljettajista arvioi ansioidensa heikentyneen markkinoiden vapautumisen seurauksena.

Linja-autoliikenteen yrittäjien kokemukset

Linja-autoliikenteen yrittäjien suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen jakautuu melko tasaisesti myönteisten, kielteisten ja neutraalien kantojen suh- teen. Linja-autoyrittäjien suhtautuminen on kielteisempää taksiliikenteessä toi- mivien keskuudessa. Taksiliikenteessä toimivat kokevat todennäköisesti taksi- markkinoiden vapautumisen alan kilpailua kiristävänä tekijänä. Taksimarkkinoi- den vapautumisen ei nähdä kuitenkaan heikentävän linja-autoliikenteen kilpailu- kykyä lähi- tai kaukoliikenteen matkoilla.

Linja-autoyrittäjistä yli 40 % arvioi, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen hyö- dytä lainkaan pieniä taksiyrittäjiä. Isojen yritysten arvioi hyötyvän 83 % ja yh- distymisen ja yhteistoiminnan 62 %. Puolet linja-autoyrittäjistä arvioi, että tak- sialalle on tullut ainakin jonkin verran linja-autoyrittäjiä ja muita kuljetuspalve- luita sivutoimenaan tarjoavia yrityksiä.

Kyselyyn vastanneista linja-autoliikenteen yrittäjistä 53 % ilmoitti toimivansa taksiliikenteessä. Näistä 30 % ilmoitti aikovansa laajentaa toimintaansa taksili- kenteessä lain voimaantulon jälkeen. Niistä linja-autoyrittäjistä, jotka eivät har- joittaneet taksiliikennettä, 20 % aikoo aloittaa toiminnan taksialalla. Arviot tak- siliikenteen harjoittamisen kannattavuudesta hajautuvat melko tasaisesti myön- teisten, kielteisten ja neutraalien arvioiden kesken.

Linja-autoliikenteen yrittäjistä kolmannekselle oli aiheutunut resurssitarvetta ja neljännekselle kustannuksia liikennepalvelulain velvoitteista. Keskimääräinen li- säresurssitarve oli 1,1 henkilötyöpäivää ja lisäkustannus 262 euroa

Tavaraliikenteen yrittäjien kokemukset

Tavaraliikenteen yrittäjien suhtautuminen taksimarkkinoiden vapautumiseen ja- kautuu melko tasaisesti myönteisten, kielteisten ja neutraalien kantojen suh- teen. Tavaraliikenteen yrittäjät arvioivat markkinoiden vapautumisen hyödyttä- vän eniten isoja yrittäjiä sekä tukevan yhdistymistä ja yhteistoimintaa. Reilut 40 % yrittäjistä arvioi, että pienet taksiyrittäjät eivät hyödy muutoksesta lain- kaan. Tavaraliikenteen yrittäjät pitivät todennäköisimpänä kuljetuspalveluja si- vutoimena tarjoavien yritysten tuloa taksialalle (44 %).

Kyselyyn vastanneista tavaraliikenteen yrittäjistä 5 % ilmoitti harjoittavansa taksiliikennettä. Näistä puolella oli vain yksi ajoneuvo taksiliikennekäytössä. Niistä tavaraliikenteen yrittäjistä, jotka eivät vielä toimi taksialalla, 6 % aikoo aloittaa taksiliikenteen harjoittamisen.

Tavaraliikenteen yrittäjistä puolet arvioi, ettei lakimuutos ole vaikuttanut tava- raliikenteen turvallisuuteen. Yrittäjistä 47 % arvioi turvallisuuden heikentyneen ainakin jonkin verran. Kaksi kolmesta tavaraliikenteen yrittäjästä arvioi tavana- kuljetusten saatavuuden säilyneen ennallaan ja kolme neljästä arvioi kaluston käyttöasteen säilyneen entisellään. Tavaraliikenteen yrittäjistä puolet arvioi alan kannattavuuden heikentyneen ainakin jonkin verran. Yrittäjistä 46 %:n mielestä kannattavuus ei ole muuttunut. Hintatason arvioidaan pääasiassa säilyneen sa- mana (58 %). Tavaraliikenteen yrittäjistä puolet arvioi alan kilpailutilanteen ki- ristyneen muutosten myötä ainakin jonkin verran.

Lähdeluettelo

Uusitalo Jukka (2018). *Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja odotukset lakimuu-
tokselle. Kysely- ja haastattelututkimus*. Trafim tutkimuksia 2/2018, Helsinki.