

**VAASAN YLIOPISTO
KAUPPATIETEELLINEN TIEDEKUNTA
MARKKINOINNIN YKSIKKÖ**

Pia Rajaniemi

**Taksit tuuliajolla? – Diskurssianalyysi taksiliikennealaa koskevasta
mielipideilmastosta**

Markkinoinnin
pro gradu -tutkielma

VAASA 2016

SISÄLLYSLUETTELO

sivu

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

TIIVISTELMÄ	7
1. JOHDANTO	9
1.1 Tutkielman tarkoitus ja tavoitteet	11
1.2 Tutkielman rakenne	11
2 INSTITUTIONAALINEN TEORIA JA TALOUDELLISEN SÄÄNTELYN TEORIA	13
2.1 Institutionaalinen teoria	13
2.2 Taloudellisen sääntelyn teoria	15
2.3 Sääntelyn taloudelliset perusteet	18
2.4 Sääntely taksiliikennemarkkinoilla	24
2.4.1 Suorat markkinoille tulon esteet	27
2.4.2 Epäsuorat markkinoille tulon esteet	28
2.4.3 Hintasääntely	29
2.5 Taksiliikennemarkkinoiden sääntely Suomessa	30
2.5.1 Hallituksen esitys joukkoliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta	32
2.5.2 Liikennekaari	35
2.6 Taksiliikennemarkkinoiden sääntely Euroopassa	41
2.6.1 Ruotsi	41
2.6.2 Irlanti	44
2.6.3 Alankomaat	46
2.6.4 Norja	47
2.7 Yhteenveto	50

3	TUTKIMUSMENETELMÄ JA AINEISTO	54
3.1	Hermeneuttinen ymmärrys ja diskurssianalyysi	54
3.2	Tutkimuksen toteuttaminen	57
3.2.1	Aineiston esittely	58
3.2.2	Aineistoin analysointi	61
3.3	Tutkimuksen luotettavuuden arviointi ja tutkijan positio	67
4	TUTKIMUSTULOKSET	70
4.1	Villi-Länsi -diskurssi	70
4.2	Vapauttava kilpailu -diskurssi	72
4.3	Luotettavuus -diskurssi	75
4.4	Hinta ratkaisee -diskurssi	78
4.5	Yhteenveto tutkimustuloksista	80
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	84
	LÄHDELUETTELO	87

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO	Sivu
Kuvio 1: Sääntelyn taloudelliset perusteet	23
Kuvio 2: Taksiliikenteen sääntely	30
Kuvio 3: Liikennekaaren muutokset taksiliikenteen osalta	37
Kuvio 4: Sääntelyn taloudelliset perusteet ja sääntelyn perusteet taksiliikenne- alalla	50
Kuvio 5: Diskurssianalyysin vaiheet	62
Kuvio 6: Diskursseissa havaitut viittaukset sääntelyn perusteisiin	83
Taulukko 1: Kommenttien määrä tutkimuksen verkkoartikkeleissa	59
Taulukko 2: Muu analyysiaineisto	60
Taulukko 3: Diskurssien yhteenveto	80

VAASAN YLIOPISTO**Kauppätieteellinen tiedekunta**

Tekijä:	Pia Rajaniemi	
Tutkielman nimi:	Taksit tuuliajolla? – Diskurssianalyysi taksiliikennealaa koskevasta mielipideilmastosta	
Ohjaaja:	Martti Laaksonen	
Tutkinto:	Kauppätieteiden maisteri	
Oppiaine:	Markkinointi	
Koulutusohjelma:	Markkinoinnin johtaminen	
Aloitusvuosi:	2010	
Valmistumisvuosi:	2016	Sivumäärä: 95

TIIVISTELMÄ

Suomen taksiliikenneala on murroksessa ja suurien muutoksien edessä, kun hallitus lähtee toteuttamaan henkilökuljetusmarkkinoiden kokonaisvaltaista uudistusta Liikennekaaren kautta. Tiukasti säännellyn alan toimintaedellytykset muuttuvat ja alalla joudutaan omaksumaan uusia käytäntöjä ja sopeuttamaan toimintaa muuttuvan toimintaympäristön ja uusien, perinteisiä palvelumalleja rikkovien palveluiden mukaisiksi.

Tutkimuksen tarkoituksena on paljastaa merkitykset, joihin alan toimijat ja vaikuttajat argumentoinnissaan nojaavat. Tutkielma pyrkii näin ollen lisäämään ymmärrystä monitasoisesta ilmiöstä, johon kohdistuu julkisen sektorin, alan yrittäjien ja kuluttajien kiinnostus.

Tutkimuksessa kuvataan ja analysoidaan diskurssianalyysin avulla sitä, miten taksiliikenteen sääntelyä ja sen purkamisesta puhutaan julkisessa keskustelussa. Diskurssianalyysin tuloksia tarkastelemalla nostetaan esiin puhetapoihin liittyviä keskeisiä perusteluita ja niiden välisiä jännitteitä. Johtopäätöksenä esitetään, että Suomen taksiliikenneala elää murrosvaihetta, jossa perinteisten palvelumallien rinnalle on nousemassa kilpailevia, rajat rikkovia, uusia palvelumalleja, jotka pakottavat julkisen sektorin toimijat, alan yrittäjät ja kuluttajat uudelleenarvioimaan toimintaa, sen sisältöä ja reunaehtoja.

AVAINSANAT: Taksiliikenne, diskurssianalyysi, sääntely, sääntelyn purkaminen

1 JOHDANTO

Juha Sipilän hallitusohjelman yhdeksi kärkihankkeeksi on kirjattu normienpurkutalkoot, mikä käytännössä tarkoittaa turhaksi arvioidusta sääntelystä luopumista. Taksiliikennealan sääntely ja sen tarpeellisuus on vuosien saatossa tasaisin väliajoin noussut kuumaksi keskustelunaiheeksi ja sääntelyn perusteita on arvioitu useamman lainsäädäntöuudistuksen yhteydessä. Toistaiseksi taksiliikennealaa koskeva sääntely on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi ja sääntely on melko tiukkaa. Tilanne on kuitenkin selkeästi muuttumassa ja uudet palvelumuodot, digitalisaatio ja poliittinen asenneilmapiiri ovat asettaneet taksiliikennealan valtaviin muutospaineiden alaiseksi. Linja-autoliikenne on jo pitkälti vapautettu kilpailulle ja hallituksen tavoitteet huomioon ottaen, voidaan olettaa taksiliikenteen olevan seuraavana vuorossa.

Vaikka taksiliikenteen sääntelyn purkamisesta on keskusteltu useaan otteeseen, voidaan kuitenkin todeta, että todellisen sysäyksen sääntelyn tarpeellisuuden arvioimiseen ovat antaneet uusien, perinteisen taksipalveluiden kanssa kilpailevien palvelumuotojen rantautuminen Suomen henkilökuljetusmarkkinoille. Tällaisia palvelumuotoja ovat muun muassa Amerikkalainen kyydinvälityspalvelu Uber ja Virolainen kyydinvälitysovellus Taxify. Uudet palvelumuodot haastavat alan perinteiset liiketoimintamallit ja ovat pakottaneet myös lainsäätäjän tarkastelemaan uusien palvelumuotojen soveltuvuutta suomalaiseen taksiliikennealan säänneltyyn kontekstiin.

Virolainen Taxify on valinnut strategiakseen toimia yhteistyössä olemassa olevan taksijärjestelmän kanssa, tarjoamalla älypuhelimissa ja mobiililaitteissa toimivaa sovellustaan perinteisten tilausvälityspalveluiden rinnalle. Taxify-sovellus ei hinnoittele matkaa vaan se välittää tilauksen Taxify-tilauksia vastaanottavalle taksille. Matkan hinta määräytyy taksamittarin (tai sopimuksen) mukaan ja maksu tapahtuu määränpäässä kuten ”perinteisillä” tavoilla tilatun taksimatkan, käteisellä tai korttipäätteen kautta. Taksiliiton Valopilkkusovellus on Suomalainen vastine Taxifylle ja sovellus toimii lähes kaikkialla Suomessa.

Uber on valinnut toisenlaisen strategian ja haastaa taksialan olemassa olevia rakenteita väittämällä olevansa niin sanottu kyydinjakopalvelu. Uberin mobiilisovellusta käyttävä asiakas tallentaa luottokorttitietonsa sovellukseen ja Uber hinnoittelee matkan, joka veloitetaan asiakkaan luottokortilta matkan loppuksi. Uber

perii kyydinvälityksestä 20 % provision ja loput 80 % matkan hinnasta jäävät kuljettajalle. Uber ei vastaa kuljettajien toiminnasta vaan tarjoaa vain sovelluksen, jonka avulla periaatteessa kuka tahansa voi ryhtyä henkilöitä kuljettamaan.

Ongelmaksi on kuitenkin Suomessa ja monissa muissakin maissa, jossa taksiliikenne on luvanvaraista, muodostunut se seikka, että Uber-kuljettajilla ei ole voimassa olevaa liikennelupaa (ja harvoin myöskään taksinkuljettajan ammattijolupaa) eikä näin ollen Suomen lain mukaan oikeutta harjoittaa henkilökuljetustoimintaa ammattimaisesti. Taksiliikennelaissa ammattimaisella henkilökuljetustoiminnalla tarkoitetaan elinkeinon harjoittamista tai tulonhankkimistarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista korvausta vastaan joko pää- tai sivutoimisesti tai muun elinkeinon ohella. Myös yleisölle julkisella paikalla korvausta vastaan tarjotut kuljetuspalvelut katsotaan laissa ammattimaiseksi henkilöiden kuljettamiseksi. (TaksiL 217/2007.)

Vaikka Suomessakin on jo jaettu ensimmäiset tuomiot laittoman henkilöliikenteen harjoittamisesta Uber-kuljettajille (tuomiot eivät vielä tosin tätä kirjoitettaessa ole lainvoimaisia) on Uberin kanta se, että kyseessä on kyytien jakaminen, josta perittävä hinta vain kattaa kuljettajien kulut eikä kuljettaja ansaitse voittoa toiminnallaan. Ristiriitaisia tunteita aihe on herättänyt siitä syytä, että Uber-kuljettajat toiminnallaan kiertävät kaikki lain asettamat velvoitteet ja sääntelyn rajoitukset, jotka muuten koskevat Suomessa ammattimaisen henkilöliikenteen harjoittamista. Uberin ja vastaavien uusien toimijoiden toiminnan herättämän keskustelun seurauksena on syntynyt todellinen ja pakottava tarve määritellä alan sääntelyä ja toimintaedellytyksiä uudelleen. Riippumatta siitä, kannattaako vai vastustaako vai suhtautuuko täysin välinpitämättömästi sääntelyn purkamiseen, on yleinen käsitys kuitenkin se, että samoilla markkinoilla toimivilla olisi hyvä olla yhtenäiset pelisäännöt, joita kaikki ovat velvollisia noudattamaan.

Seurausta edellä mainituista seikoista, eli sääntelyn purkamiseen tähtäävästä politiikasta, digitalisaatiosta ja uusista, vakiintuneet toimintatavat haastavista palvelumuodoista, on taksiliikennetoimintaa ja sen sääntelyä koskevan keskustelun kärjistyminen, joka ilmenee jopa konfliktoituneena vastakkainasetteluna julkisessa keskustelussa. Tutkielman kannalta kiinnostava kysymys on ymmärtää, mille tasolle viranomaisten, alan perinteisten yritysten ja uusien toimijoiden intressit asettuvat ja kuinka ne kiinnittyvät esimerkiksi taustalla vallitseviin käsityksiin kuluttajien kyykkyydestä toimia erilaistuvassa tarjontaympäristössä.

1.1 Tutkielman tarkoitus ja tavoitteet

Tutkielman haasteen muodostaa se, miten ehdotus sääntelyn purkamisesta taksiliikennealalla vastaanotetaan. Tarkoituksena on paljastaa merkitykset, joihin alan toimijat ja vaikuttajat argumentoinnissaan nojaavat. Näin tutkielma pyrkii lisäämään ymmärrystä monitasoisesta ilmiöstä, johon kohdistuu julkisen sektorin, alan yrittäjien ja kuluttajien kiinnostus.

Tutkielman tarkoituksen saavuttamiseksi tutkielmalle asetetaan seuraavat tavoitteet:

Ensimmäisenä tavoitteena on rakentaa ymmärrystä sääntelystä ja sen purkamisesta erityisesti taksiliikennealan näkökulmasta. Tämä toteutetaan perehtymällä sääntelyyn ja sen teoreettisiin perusteisiin sekä kuvaamalla kansainväliset taksiliikennealaa koskevat sääntelyn purkamisen aiheuttamat vaikutukset.

Tutkielman toisena tavoitteena on kuvata ja analysoida sitä, miten taksiliikennealan sääntelystä ja sen purkamisesta puhutaan. Tämä toteutetaan tulkitsemalla diskurssianalyysin keinoin julkisuudessa käytyä keskustelua.

Kolmantena tavoitteena on nostaa esiin ja paikantaa puhetapoihin liittyvät keskeiset perustelut ja tunnistaa niiden väliset jännitteet.

1.2 Tutkielman rakenne

Tutkielma koostuu viidestä pääluvusta, joista ensimmäinen on johdantoluku, jossa esitellään tutkimusongelma, määritellään tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet ja kuvataan tutkielman rakenne.

Toinen pääluku muodostaa tutkimuksen teoriaosuuden. Toisen luvun alussa käsitellään sääntelyn teoriaa ja sääntelyn taloudellisia perusteita. Seuraavaksi luvussa perehdytään taksiliikennealan sääntelyyn Suomessa ja muualla Euroopassa. Lisäksi luvussa tarkastellaan esimerkkien kautta, minkälaisia vaikutuksia sääntelyn purkamisella on ollut taksiliikennealaan Euroopassa. Lopuksi esitetään yhteenveto,

jossa nostetaan esiin taksiliikennealan sääntelyyn ja sääntelyn purkamiseen liittyvät merkittävimmät haasteet.

Tutkielman kolmas luku on metodiluku, jossa tutkimus sijoitetaan tieteenfilosofiseen kontekstiinsa ja esitellään tutkimuksessa käytettävä metodologia ja aineisto sekä aineistonkeruun menetelmät. Lisäksi luvussa pohditaan tutkimuksen luotettavuutta ja esitetään tutkijan positio, eli tutkijan suhde tutkittavaan ilmiökenttään.

Tutkielman neljännessä luvussa tuotetaan empiiriseen aineistoon perustuvat diskurssit. Viimeinen luku vetää tutkielman yhteen tarjoten johtopäätökset ja jatkotutkimusehdotukset.

2 INSTITUTIONAALINEN TEORIA JA TALOUDELLISEN SÄÄNTELYN TEORIA

Tässä luvussa käsitellään institutionaalista teoriaa ja institutionaalista muutosta sekä taloudellisen sääntelyn teoriaa. Luvussa perehdytään myös taksiliikennemarkkinoiden sääntelymekanismeihin Suomessa ja Euroopassa. Lisäksi tarkastellaan sääntelyn purkamisen taloudellisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia taksiliikennemarkkinoiden toimintaan niissä valtioissa, joissa sääntelystä on kokonaan luovuttu, sääntelyä on lievennetty tai markkinoita on uudelleensäännelty. Alaluku 2.4 perustuu pitkälti Bekkenin (2005, 2007) tutkimuksiin taksiliikennemarkkinoiden sääntelystä Euroopassa. Hän on julkaisuissaan käsitellyt kattavasti eri maiden tapoja säädellä taksiliiketoimintaa ja sääntelyn muutosten vaikutuksia näissä maissa. Muun muassa Bekkenin (2005;2007), Bakkerin (2007) ja Egelandin, Tveiton ja Lundin (2009) tutkimukset tarjoavat hyvän kokonaiskuvan Euroopan taksiliikennemarkkinoiden rakenteesta ja niistä yhteiskunnallisista keskusteluista ja toimista, joita on käyty ennen ja jälkeen sääntelyn muutosten.

2.1 Institutionaalinen teoria

Institutionaalista teoriaa käytetään yleisesti ja laajasti selittämään sekä yksilöiden että organisaatioiden käyttäytymistä. Sen avulla voidaan seurata ja arvioida muutoksia organisaatioiden toiminnassa sekä mikro- että makrotasolla niin pidemmällä kuin lyhemmällä aikavälillä (Dacin, Goodstein & Scott 2002:45). Institutionaalisen teorian mukaan toimintaympäristö vaikuttaa kaikkiin toimijoihin eli instituutiot vaikuttavat toistensa toimintaan asettamalla toisilleen erilaisia vaatimuksia ja paineita. Institutionaalinen teoria pyrkii selittämään organisaatioiden muutosta ja sitä, miksi saman toimialan organisaatiot pyrkivät samankaltaisuuteen ja miksi aluksi hyvin erilaiset toimijat ajan saatossa alkavat muistuttaa toisiaan. (DiMaggio & Powell 1983:147.)

Institutionaalisen teoria esittää, että organisaatioiden lähtökohtaisena tavoitteena on selviytyminen. Tämä edellyttää taloudellista menestystä, mutta yhtäläillä oikeutuksen saavuttamista toiminnalleen muiden instituutioiden nimissä. Institutionaalinen teorian mukaan yritykset ottavat käyttöönsä erilaisia toimintatapoja saavuttaakseen ulkopuolisten sidosryhmien hyväksynnän ja sitä kautta oikeutuksen toiminnalleen. (Dacin ym. 2002.) Organisaation institutionaalisisessa toimintaympäristössä vaikuttavat

erilaiset institutionaaliset elementit sekä kilpailevat instituutiot. Legitimiteetin tavoittelu altistaa organisaatiot erilaisille yhdenmukaistumispaineille institutionaalisessa toimintaympäristössä ja siksi monet samalla organisaatiokentällä toimivat organisaatiot ovat rakenteiltaan huomattavan samanlaisia. DiMaggio ja Powell (1983) kuvaavat tätä organisaatioiden yhtenäistymisprosessia isomorfismin käsitteellä.

Isomorfismissa on kyse toimintaa rajoittavasta prosessista, joka pakottaa yksilön muistuttamaan muita samoissa olosuhteissa toimivia yksilöitä. Organisaatiotasolla tämä tarkoittaa ajautumista (tai pyrkimystä) samankaltaisuuteen toimintatavoissa, rakenteissa, tavoitteissa ja strategioissa. Isomorfismi antaa legitimiteetin toimia yleisesti hyväksyttävällä tavalla samalla rajoittaen innovaatioiden diffuusiota, eli sen on myös toiminnan rajoite tai muutospainne. Isomorfiset muutospainneet voidaan jakaa kolmeen ryhmään, pakottaviin paineisiin, normatiivisiin paineisiin ja jäljitteleviin prosesseihin. (DiMaggio & Powell 1983:150) Näiden lisäksi Granlund ja Lukka (1998:158) ovat liittäneet mukaan myös taloudelliset paineet. Heidän mukaansa yritystoiminta, markkinat, talouden vaihtelut sekä käytettävät teknologiat ovat enenevässä määrin kansainvälisiä ja vaikuttavat näin ollen sekä kansallisesti että kansainvälisesti yritysten samankaltaistumiseen.

Pakottavalla isomorfismilla tarkoitetaan yksinkertaistettuna organisaatioiden välistä vuorovaikutusta ja vaikutusvaltaa, jota on esimerkiksi toimintaa säätelevillä instituutioilla, kuten eduskunnalla ja viranomaisilla. Esimerkkinä poliittisen vaikutusvallan merkityksestä voidaan mainita lait, jotka sääntelevät toimialojen käyttäytymisen reunaehtoja ja joilla siten on merkittävä vaikutus organisaatioiden toimintaan. Pakottavan lainsäädännön lisäksi organisaatioihin voi kohdistua myös muunlaisia pakottavia paineita, jotka ohjaavat voimakkaasti organisaation toimintaa. (Granlund & Lukka 1998:162.)

Kaikki institutionaalinen isomorfismi ei kuitenkaan ole lähtöisin pakottavasta vallasta. Epävarmuus on voimakas tekijä, joka kannustaa jäljittelemiseen. Kun organisaation teknologiat ovat huonosti ymmärrettyjä ja kun päämäärät ovat epämääräisiä tai kun ympäristö luo epävarmuutta, voi tämä ajaa organisaatiot jäljittelemään toisia organisaatioita. Organisaatiot siis monistavat omia hyviä toimintatapojaan tai jäljittelevät toistensa toimintatapoja tietyllä toimijalla. Jäljitteleminen on organisaatiolle usein taloudellisesti edullinen vaihtoehto reagoida epävarmuuteen. Jäljittelyä voi syntyä tahattomasti esimerkiksi työntekijöiden liikkumisen seurauksena

tai toimintamalleja voidaan tarkoituksellisesti monistaa esimerkiksi konsulttien välityksellä. (DiMaggio & Powell 1983:150 – 151.)

Normatiiviset paineet kumpuavat pääasiassa erikoistumisesta ja ammattikunnan identiteetistä ja ne näkyvät organisaatiossa yksilöiden kautta. Normatiiviset paineet ovat tietyn ammattikunnan yleisesti noudattamia ja jakamia arvoja, sosiaalisia velvollisuuksia, käyttäytymistä ja itsestäänselvyksiä. Toimiessaan organisaatiossa yksilöllä on tiettyjä normatiivisia paineita noudattaa oman ammattikuntansa yleisiä toimintatapoja. Koulutuksen samankaltaisuus ja ammattikuntien sisälle muodostuneet verkostot synnyttävät normatiivista isomorfismia. Normatiiviset paineet eivät ole yhtä voimakkaasti velvoittavia kuin pakottavat paineet. Ammatillistumisen nähdään lisäävän organisaatioiden samankaltaistumista ja mahdollistavan yhtenäisten käytäntöjen leviämisen organisaatioiden kautta. (DiMaggio & Powell 1983:152.)

Institutionaalisen teorian mukaan organisaatioilla on kaksi vaihtoehtoa suhtautua paineisiin, riippuen siitä nähdäänkö paine vahingollisena vai eduksi omalle toiminnalle. Passiivisessa mukautumisessa paineella voidaan nähdä olevan enemmän positiivisia kuin negatiivisia vaikutuksia organisaatiolle kun taas vastustaminen vaatii organisaatiolta aktiivista toimintaa. Aktiivinen vastustaminen voidaan lisäksi jakaa viiteen mukautumistypologiaan, suostumiseen, sopimiseen, mitätöimiseen, uhmaamiseen ja manipuloimiseen. (Oliver 1991: 150 – 172.)

Organisaatiot ovat aktiivisia toimijoita, jotka eivät pelkästään mukaudu ympäristön paineisiin vaan myös aktiivisesti muokkaavat toimintaympäristöään ja omia toimintatapojaan. (Dacin ym. 2002). Institutionaalista teoriaa kohtaan on kohdistettu kritiikkiä sen suhteen, että vaikka se tunnustaa yritykset aktiivisiksi toimijoiksi se keskittyy liikaa organisaatioiden samankaltaistumiseen eikä huomioi samanaikaista erilaistumista tai muutosvastarintaa. Organisaatioilla on inhimillinen piirre, jonka mukaan ne vastustavat niille itselle epäedullisia muutoksia. (Sandelin, Jyrki 2011:27.)

2.2 Taloudellisen sääntelyn teoria

Viscusi, Allen & Harrington (2005: 333–334) toteavat, että liikemiehet ylistävät kilpailua, mutta rakastavat monopolia. Kilpailua ylistetään, sillä se valjastaa samoilla markkinoilla toimivien usein monimuotoiset ja vastakkaiset tavoitteet ja kanavoi ne tuotteiden ja palveluiden tehokkaaseen tuotantoon. Monopolia rakastetaan siitä

syystä, että se tarjoaa pitkässä juoksussa varmimman keinon kohti liikevoittoa ja loppujen lopuksi se, mitä jää viivan alle on liiketoiminnassa oleellista. Yritysten pyrkimys monopolietujen hyödyntämiseen on ymmärrettävää, mutta näillä pyrkimyksillä on harvoin kuluttajia tai toisia tuottajia hyödyttävä vaikutus. Sääntelemällä markkinoiden toimintaa, voidaan kilpailua luoda sinne, missä sitä kaivataan ja toisaalta vähentää monopolin haittavaikutuksia sellaisilla markkinoilla, joilla on vain yksi tai rajoitettu määrä toimijoita.

Lainsäädäntö ja muu sääntely ovat oleellinen ja välttämätön osa yhteiskunnan toimintaa. Baldwinin ja Caven (1999) mukaan sääntelystä puhutaan usein ikään kuin se olisi selkeästi tunnistettava ja erillinen hallinnollinen toiminto, vaikka sääntelyä yhteiskunnallisena ilmiönä on todellisuudessa määritelty ja lähestytty monin eri tavoin. Määtän (2009) mukaan oikeudellinen sääntely on sääntelyä koskevassa kirjallisuudessa jaettu kahteen pääryhmään, taloudelliseen ja sosiaaliseen. Viscusi & al. (2005:334) määrittelevät lisäksi kartellilainsäädännön omaksi luokakseen.

Sosiaalinen sääntely on yleisellä tasolla määriteltynä oikeudellista sääntelyä, joka kohdistuu ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin vaikuttaviin asioihin, kuten esimerkiksi työsuhteisiin, kuluttajansuojaan ja ympäristönsuojeluun. Sosiaalisella sääntelyllä voi olla kauaskantoisia taloudellisia vaikutuksia, mutta ne eivät ole tämän tarkastelun keskiössä. Taloudellisesta sääntelystä puhuttaessa, puhutaan yleisesti rakenteellisesta sääntelystä, jolla säännellään markkinoiden rakennetta, kuten markkinoille tulon ja markkinoilta poistumisen ehtoja. Taloudellinen sääntely kattaa kuitenkin myös käyttäytymissääntelyn, joka ohjaa toimijoiden käyttäytymistä markkinoilla. (Määttä 2009:9.)

Richard Posner (1974:335) määrittelee taloudellisen sääntelyn laajemmassa merkityksessä, jolloin sillä tarkoitetaan hinta ja muiden taloudellisten toimien sääntelyn lisäksi myös muita käyttäytymiseen vaikuttavia julkisen vallan toimenpiteitä, kuten veroja, erilaisia tukia, julkisia hankintoja ja lupapolitiikkaa. Julkisen sääntelyn tavoitteena on varmistaa markkinoiden tehokkuus ja toimivuus korjaamalla markkinahäiriöitä. Kilpailulla ja sääntelyllä on periaatteessa yhteinen päämäärä, sillä molemmat pyrkivät estämään markkinavoimien vääränlaisen käytön ja helpottamaan resurssien tehokasta allokoitua (Mutebi 2007:366).

Kaiken sääntelyn ei kuitenkaan tarvitse olla pakottavaa tai velvoittavaa. Useat elinkeinoharjoittajien yhdistykset esimerkiksi luovat omat toimintaohjeensa alan

menettelytavoista, joita kaikkien jäsenten tulisi noudattaa. On kuitenkin huomioitava, että vaikka itsesääntely voi toimia perusteena ammatillisen maineen, koulutuksen tai eettisten standardien ylläpitämiseen voidaan sillä myös pyrkiä rajoittamaan alalle tuloa, sopimaan hinnoittelusta ja vääristämään kilpailua esimerkiksi kieltämällä markkinointi. (OECD 2002.)

Sääntelyteoriassa on kaksi vaihtoehtoista lähestymistapaa, normatiivinen ja positiivinen. Analysoitaessa sitä, minkälainen ohjauskeino tai sääntelyvaihtoehto (taikka niiden yhdistelmä) pitäisi ottaa käyttöön jonkin yhteiskuntapoliittisen tavoitteen saavuttamiseksi, käytetään normatiivista lähestymistapaa. Positiivisessa lähestymistavassa analysoidaan yhtäältä sääntelyn vaikutuksia ja toisaalta lainsäätäjän valintaan tosiasiallisesti vaikuttavia tekijöitä. Lainsäätäjien valintaan vaikuttavia tekijöitä analysoitaessa on huomioitava, ettei lainsäätäjä välttämättä toimi aina yleisen edun edistäjänä, vaan esimerkiksi erilaisten eturyhmien ja virkamiesten intressit voivat vaikuttaa olennaisesti lainsäädännön sisältöön. (Määttä 2007:2.)

Kilpailuviraston selvityksessä (2011:20) todetaan, että riippumatta julkisen sääntelyn tai ohjauksen tyypistä, sääntelyyn ja sen tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen liittyi joukko peruskysymyksiä, jota kaikissa tapauksissa ovat lähtökohtaisesti samoja. Selvityksessä esitetään tiivistetysti Baldwinin ja Caven (1999) esitykseen perustuen kymmenen sääntelyyn liittyvää peruskysymystä. Ensimmäiseksi, mitkä ovat sääntelyn julkilausutut perustelut ja tavoitteet? Toiseksi, mitkä ovat sääntelyyn mahdollisesti liittyvät piilevät motiivit ja agendat? Kolmanneksi, mitkä ovat mahdollisia vaihtoehtoisia keinoja ja strategioita sääntelylle? Neljänneksi, kuka kantaa päävastuun sääntelyn sisällöstä, toteuttamisesta ja valvonnasta? Viidenneksi, miten ja millaisilla kriteereillä sääntelyä ja sen onnistumista arvioidaan? Kuudenneksi, mitä erityisnäkökohtia sääntelyn käytännön toimeenpanossa tulee ottaa huomioon? Seitsemänneksi, mikä on tarkoituksenmukainen määrä ja vaatimustaso sääntelylle? Kahdeksanneksi, miten sääntelyn vaikutuksia arvioidaan erityisesti sen hyötyjen ja haittojen näkökulmasta? Yhdeksänneksi, miten kansainvälinen ulottuvuus vaikuttaa kansalliseen sääntelyyn? Ja kymmenenneksi, miten markkinoiden toimivuus varmistetaan ehdotetun sääntelyn oloissa?

2.3 Sääntelyn taloudelliset perusteet

Kilpailuviraston selvityksessä 1/2011 todetaan, että on olemassa varsin paljon markkinoita, joiden kohdalla julkiselle sääntelylle ja ohjaukselle on lähtökohtaisesti hyvät perusteet. Perusteita sääntelylle voivat olla esimerkiksi niin kutsutut ulkoisvaikutukset, tiettyyn toimintaan liittyvät luonnollisen monopolin piirteet, epätäydellinen ja/tai epätasaisesti jakautunut informaatio tai huomattavat transaktiokustannukset. (Kilpailuvirasto 2011:13).

Sääntelylle on olemassa kaksi pääasiallista taloudellista perustetta; tehokkuus ja oikeudenmukaisuus. Taloudellinen tehokkuus vaatii, että tiettyjen tuotteiden ja palveluiden sosiaaliset rajakustannukset ovat yhtä suuria hinnan kanssa. Tämän tyyppiset markkinat eivät kuitenkaan aina toimi täydellisesti oikealla hinnalla, vaan toimivat epätäydellisesti, mikä johtaa markkinamekanismin häiriöön. Markkinoiden sääntelyn tärkeimpänä perusteena on pidetty nimenomaan markkinahäiriöiden korjaamista. (Kang 1998:6).

Oikeudellisen sääntelyn perusteiden jaottelu ei aihetta käsittelevässä kirjallisuudessa ole yhdenmukaista. Kilpailuviraston selvityksessä (1/2011) on painotettu Määtän (2009) esittämää jaottelua mukailien perinteisten markkinahäiriöiden roolia julkisen sääntelyn pätevänä perusteluna. Perustelut, kuten Baldwinin ja Caven (1999, 9 – 7) esittämät erilaiset tulonjakopäämäärät ja epätasainen neuvotteluvoima tai kilpailua rajoittava käyttäytyminen on Suomessa perinteisesti hoidettu veropolitiikalla ja tulonsiirroilla tai kilpailulainsäädännön keinoin. Perinteisten markkinahäiriöiden kannalta tarkasteltuna keskeiseen asemaan nousevat Määtän (2009) esityksen mukaisesti luonnolliset monopolit, ulkoisvaikutukset, julkishyödykkeet, informaatio-ongelmat sekä epätäydellinen kilpailu. Tämä ei kuitenkaan sulje pois sitä mahdollisuutta, että yksittäistapauksissa voi julkiselle sääntelylle olla myös muita päteviä perusteita.

Luonnolliset monopolit ja muu epätäydellinen kilpailu

Täydellistä kilpailua ei reaali maailmassa ole olemassa ja siitä syystä voi epätäydellinen kilpailu muodostua yhdeksi keskeiseksi perusteluksi sääntelylle. Äärimuoto epätäydellisestä kilpailusta on monopoli, joka voi olla luonteeltaan lainsäädännöllinen tai luonnollinen monopoli. Suomessa esimerkiksi Alkolle on annattelu lainsäädännöllä ainoana toimijana oikeus alkoholin vähittäismyyntiin. Taloudellisen tarkastelun kannalta kiinnostavia ovat luonnolliset monopolit, jossa tiettyyn toimintaan liittyy

esimerkiksi niin merkittäviä mittakaavaetuja, että markkinoilla ei ole tilaa kuin yhdelle toimijalle. Luonnollisia monopoleja ovat ainakin menneisyydessä olleet esimerkiksi rautatieverkko tai sähkön siirtoverkko. Ongelmia sääntelyn tarkoituksenmukaisuutta arvioitaessa voi kuitenkin aiheuttaa tilanteet, jossa jollakin toimijalla on niin ylivoimainen markkina-asema, että se voi halutessaan sulkea pois muut kilpailijat markkinoilta. Tällöin saatetaan kilpailulainsäädännön lisäksi tarvita myös erityissääntelyä. (Kilpailuvirasto 2011:24 – 25.)

Epätäydellisen kilpailun alle voidaan sijoittaa myös maltillisempia markkinoiden keskittymismuotoja. Merkittävät mittakaavaedut voivat esimerkiksi johtaa oligopolitilanteen syntymiseen, jossa muutama suuri yritys hallitsee markkinoita. Usein tällaisten tilanteiden syntymistä saattavat edesauttaa esimerkiksi markkinoille tulon esteet, jotka ovat seurausta julkisen vallan toimenpiteistä, joilla on rajoitettu uusien toimijoiden markkinoille tuloa. Toimivan ja hyvän sääntelyn toteutumisen kannalta olisi tärkeää, että lainsäädäntö kohtelee tasapuolisesti sekä markkinoilla olevia että niille pyrkiviä toimijoita. (Kilpailuvirasto 2011:25.)

Ulkoisvaikutukset

Sekä Baldwinin ja Caven (1999:11) että Määtän (2009:20) mukaan ulkoisvaikutukset ovat keskeinen sääntelyä perusteleva markkinahäiriöiden lähde useilla aloilla. Ulkoisvaikutuksilla viitataan yleensä tilanteeseen, jossa tuotteen markkinahinta ei heijasta sen tuotannosta yhteiskunnalle aiheutuneita kokonaiskustannuksia, mikä vuorostaan johtaa ylikysyntään ja yhteiskunnallisten varojen virheelliseen kohdentumiseen. Ulkoisvaikutuksia kuvataan aihetta käsittelevässä kirjallisuudessa usein ympäristövaikutusten kautta. Esimerkiksi jätehuollon laiminlyönti tuotteen hinnan alentamiseksi ja kilpailun tehostamiseksi voisi ilman ympäristönäkökohtiin liittyvää sääntelyä vaikuttaa liian houkuttevalta. Sääntelyn tarkoituksena on yleensä pakottaa tuottaja sisällyttämään ympäristönsuojelusta aiheutuvat kustannukset omiin laskelmiinsa ja näin ollen välttää esimerkiksi jätehuollon laiminlyönnin seurauksena syntyvien kustannusten siirtymistä yhteiskunnalle. (Kilpailuvirasto 2011:26.)

Määtän (2009: 20 – 26) mukaan ulkoisvaikutukset voidaan sääntelyn tarkoituksenmukaisuusarvioinnin kannalta jakaa eri tyypeihin. Teknologisissa ulkoisvaikutuksissa vaikutusta ei ole otettu huomioon markkinahinnassa kun taas rahallisessa ulkoisvaikutuksessa vaikutus on huomioitu hinnassa. Rahallisten ulkoisvaikutusten sääntelyn on siis vain harvoin tarvetta. Yksilölliset ulkoisvaikutukset kohdistuvat suppeaan joukkoon ja massaulkoisvaikutukset kohdistuvat suureen

joukkoon henkilöitä tai yrityksiä. Ensiksi mainitussa sääntelyä tarvitaan vain harvoin, koska osapuolet voivat neuvotella vaikutusten hallinnasta ja korvauksista. Jälkimmäisessä tapauksessa sääntelyn voidaan katsoa olevan tarpeellista. Tämän lisäksi on tunnistettavissa esimerkiksi verkostoulokoisvaikutukset, jossa tuotteesta koituva hyöty kuluttajalle kasvaa sitä suuremmaksi, mitä suurempi joukko kuluttajia käyttää hyödykettä.

Julkishyödykkeet

Julkishyödykkeille on ominaista ei-eksklusiivisuus ja ei-kilpailevuus, toisin sanoen, ketään ei voida sulkea hyödykkeen käyttäjäpiiriin ulkopuolelle eikä yhden kuluttajan käyttämä hyödykemäärä vähennä muiden kulutettavissa olevien hyödykkeiden määrää. Edellytykset julkishyödykkeiden tuottamiselle yksityisillä markkinoilla ovat harvoin hyvät ja siitä syystä julkishyödykkeiden tuotanto on usein päätyntä julkisen vallan tehtäväksi. Julkinen valta voi rahoittaa julkishyödykkeen tuotannon esimerkiksi kantamalla erilaisia veroja ja maksuja. Kaikki julkisen vallan tuottamat ja rahoittamat hyödykkeet eivät kuitenkaan ole julkishyödykkeitä vaan yhteiskuntapoliittisilla perusteilla ylläpidettäviä julkisia palveluita. (Baldwin & Cave 1999: 13 – 14.)

Kilpailuviraston selvityksen (2011:27) mukaan erityisesti talousteoreettisissa esityksissä viitataan usein julkishyödykkeisiin yhtenä perusteluna oikeudelliselle sääntelylle. Selvityksessä todetaan, että vaikka julkishyödykkeiden periaatteellinen merkitys on syytä tunnustaa, sijoittuvat monet hyödykkeet kuitenkin julkishyödykkeiden ja yksityishyödykkeiden välimaastoon. Mahdollisen sääntelyn tarvetta tulisi näin ollen arvioida monipuolisemmin kuin pelkän suoraviivaisen luokittelun perusteella. Lisäksi selvityksessä korostetaan, että valtion historiallisesti aktiivinen rooli tietyillä markkinoilla ei muuttuneissa olosuhteissa välttämättä liity suoraan jonkin tietyn palvelun julkishyödykeluonteeseen.

Epätäydellinen informaatio

Talousteoreettisessa täydellisen kilpailun ideaalimallissa oletetaan tarjolla olevan informaation olevan täydellistä sekä ostajien että myyjien näkökulmasta. Käytännössä kuitenkin kaikki markkinoilla oleva informaatio on aina epätäydellistä ja tässä mielessä myös kaikki markkinat toimivat epätäydellisesti. Tämä yleistyksen perusteella ei kuitenkaan voida arvioida sääntelyn tarpeellisuutta kaikilla markkinoilla, vaan tarkastelussa on otettava huomioon kunkin yksittäistapauksen erityispiirteet. (Kilpailuvirasto 2011:27.)

Epätäydelliseen informaatioon markkinoilla on monia syitä, kuten informaation tuottamisen hinta tai saatavilla olevan informaation harhaanjohtavuus. Esimerkiksi harvoin ostettavien hyödykkeiden kohdalla markkinat eivät välttämättä itse korjaa informaation epätäydellisyyttä. Vaikka informaatiota olisi tarjolla, ei kuluttaja välttämättä kykene hyödyntämään sitä sen teknisen luonteen tai siihen liittyvien korkeiden tiedon prosessointikustannuksen vuoksi. Yritykset saattavat myös, epätäydellisestä kilpailusta tai rajoittavista sopimuksista johtuen, informoida kuluttajaa vähemmän kuin olisi tarpeen. (Määttä 2009: 29 – 30.)

Baldwin ja Cave (2009:13) esittävät, että informaation tarjontaa lisäämällä voidaan lähtökohtaisesti parantaa markkinoiden toimivuutta. Määttä (2009:31) kuitenkin huomauttaa, että koska informaation rajahyöty on aleneva ja koska informaation tuottaminen aiheuttaa kustannuksia, on yleisesti tyydyttävä vain tiettyyn optimaaliseen informaation määrään. Tämän lisäksi informaation määrän lisääminen ei aina tuota kuluttajille todellista lisähyötyä, koska informaatioon liittyy muutenkin ylikuormitusta ja rationaalista välinpitämättömyyttä kuluttajien taholta.

Määttä (2009:34) mainitsee esimerkkinä informaatio-ongelmien monitahoisuudesta negatiivisen valikoitumisen ongelman, eli niin kutsutun sitruunaongelman. Sitruunaongelma voi johtaa siihen, että markkinoille jäävät vain heikkolaatuisimmat tuotteet tai palvelut. Ongelman on todettu toteutuvan, jos seuraavat kolme ehtoa täyttyvät. Ensiksi, kuluttajien on oltava kykenemättömiä arvioimaan hyödykkeen laatua ennen sen hankintaa. Toiseksi, laadukkaampien tuotteiden on oltava hinnaltaan kalliimpia kuin heikkolaatuisten tuotteiden. Kolmanneksi, yrityksillä ei ole keinoa viestiä asiakkaalleen tuotteen laadusta. Tällaisissa olosuhteissa markkinat eivät toimi halutulla tavalla, koska yritykset eivät voi viestittää tai taata asiakkailleen tuotteen laatua.

Epävarmuus markkinoilla

Markkinaepävarmuus on käsitteellisesti melko lähellä edellä esitettyjä epätäydellisen informaation ongelmia. Alaa käsittelevässä kirjallisuudessa epävarmuus jaetaan kahteen pääryhmään; tapahtumaepävarmuuteen ja markkinaepävarmuuteen. Tapahtumaepävarmuudessa on kyse siitä, että tässä hetkessä tehtävien päätösten tulokset ovat riippuvaisia tulevaisuuden tapahtumista, jotka ovat vielä epävarmoja. Markkinaepävarmuudessa kyse on siitä, että osalla talousyksiköistä on informaatiota

olemassa olevista ja tulevista päätöksentekoon vaikuttavista tekijöistä. (Määttä 2009: 38 – 39.)

Epävarmuus markkinoilla lisää yritysten riskiä ja on näin ollen omiaan nostamaan hyödykkeiden hintaa ja leikkaamaan tuotannon ja kysynnän määrää. Epävarmuuden vähentämisen kautta voidaan parantaa taloudellista tehokkuutta ja lisätä markkinoiden toimivuutta. Markkinaepävarmuus voi ilmetä hintaepävarmuutena, jolloin hyödykkeen tulevaisuuden hinnasta ei ole tietoa ja tätä voidaan pyrkiä kontrolloimaan esimerkiksi pitkäaikaisilla sopimuksilla. Epävarmuus markkinoilla voi ilmetä myös sääntelyepävarmuutena eli epävarmuutena tulevasta oikeustilasta. Tämän epäkohdan kontrolloimiseksi oleellista on välttää epäselviä, ennakoimattomia ja usein toistuvia lainsäädäntömuutoksia. Lainsäädännön selkeyttämisellä voidaan lisätä oikeuskohtelun ennakoitavuutta ja vähentää epävarmuutta ja näin ollen myös parantaa markkinoiden toimivuutta. (Määttä 2009: 39 – 41.)

Transaktiokustannukset

Transaktiokustannukset ovat varsin usein lainvalmistelutyössä nostettu esiin oikeudellisen sääntelyn perusteina. Transaktiokustannukset voidaan jakaa seuraaviin päätyyppeihin: Etsintäkustannuksiin, sopimuskustannuksiin ja valvontakustannuksiin. Etsintäkustannuksilla tarkoitetaan mahdollisten sopimuskumppaneiden ja asiakkaiden etsimisestä aiheutuvia kustannuksia. Sopimuskustannuksilla viitataan sopimusneuvotteluista ja sopimusten laatimisesta aiheutuviin kustannuksiin. Valvontakustannuksilla tarkoitetaan sopimusten tavoitteiden toteuttamisesta ja sopimusvelvoitteiden täyttämisen varmistamisesta aiheutuvia kustannuksia. (Kilpailuvirasto 2011:29.)

Määttä (2009:59) mainitsee esimerkkinä transaktiokustannuksen vähentämiseen pyrkivästä sääntelystä luottotietolakia koskevan hallituksen esityksen (HE 241/2006), jossa todetaan että ”se, että nekin elinkeinonharjoittajat samoin kuin kotitaloudet, jotka vain satunnaisesti tarvitsevat luottotietoja, voivat saada ne nopeasti ja kohtuullisin kustannuksin”. Pyrkimys transaktiokustannusten vähentämiseen onkin yksi julkisen sääntelyn taloudellisesti pätevistä perusteista.

Ylivoitot, kausivaihtelut ja palvelujen saatavuus

Oikeudellista sääntelyä voidaan perustella myös monilla muilla näkökohdilla kuin edellä esitetyillä, kuten tarpeella säännellä satunnaisia ylivoittoja, tietyn toiminnan kausiluonteisella kysynnällä tai tarpeella turvata tiettyjen taloudellisesti tai

yhteiskunnallisesti merkittävien palvelujen saatavuus. Sääntelyn perusteluna on käytetty myös kysynnän hyvin kausiluontoista tai muuten voimakkaasti vaihtelevaa luonnetta. Erityisen merkittävänä tätä on pidetty silloin, kun palvelun on katsottu olevan taloudellisesti tai yhteiskunnallisesti merkittävä. Sääntelyn avulla on näissä tapauksissa pyritty välttämään toimintojen aloittamisesta ja lopettamisesta aiheutuva taloudellisten voimavarojen tuhlaus. Sääntelyä on toteutettu esimerkiksi asettamalla tietty minimihinta, joka kattaa kiinteät kustannukset. Toimenpidettä on kuitenkin pidetty perusteltuna vain silloin, kun kausivaihteluista aiheutuva palveluiden lakkauttaminen ja uudelleenkäynnistäminen muodostuu selvästi kalliimmaksi kuin hintasääntelystä kuluttajille aiheutuvat lisäkustannukset. (Kilpailuvirasto 2011:30.)

Baldwin ja Cave (1999) ovat teoksessaan esittäneet myös monia muita näkökohtia oikeudellisen sääntelyn perusteluiksi, mutta edellä mainitut näkökohdat on Kilpailuviraston selvityksessä (2011:30) katsottu taloudellisesti kaikkein vahvimiksi perusteluiksi ja ne kuvaavat jo itsessään hyvin asian monitahoista luonnetta. Selvityksessä todetaan, että myös taloustieteellisessä kirjallisuudessa ja tutkimuksessa esitetyt näkemykset ja painotukset poikkeavat toisistaan. Tosiasia kuitenkin on, että vajavaisen tiedon ja rajoitetun rationaalisuuden vuoksi käytännössä kaikki markkinat toimivat epätäydellisesti. Tärkeäksi julkisen sääntelyn perusteiden, keinojen ja vaikutusten arvioinnissa nousee siis tapauskohtainen, empiirinen näytö.



Kuvio 1. Sääntelyn taloudelliset perusteet

2.4 Sääntely taksiliikennemarkkinoilla

Markkinoiden toimintaan puututaan sääntelyn keinoin pääasiassa markkinoiden tehokkuuden ja oikeudenmukaisuuden turvaamiseksi. Taksiliikennemarkkinoiden sääntelyllä on pitkät perinteet. Muun muassa Gilbert ja Samuels (1982) toteavat, että taksiliikennemarkkinoiden sääntelyn juuret juontavat 1630-luvulle. Tarve taksiliiketoiminnan sääntelyyn näyttää olevan hyvin vakiintunut ja perusteluna sääntelylle on pääasiassa käytetty kuluttajien edun turvaamista (Aarhaug & Skollerud 2014:279). Bekkenin (2003) mukaan taksiliikennemarkkinoiden sääntelystä tai sääntelyn purkamisesta keskusteltaessa lähtökohtana on oltava taloudellisesti optimaaliset taksiliikennemarkkinat ja niiden toiminta suhteessa saatavuuteen, laatuun, hintoihin, käyttöasteeseen, organisaatioon ja käyttäjien preferensseihin.

Bekken (2003:IV) toteaa, että taksiliikennemarkkinoiden sääntelyyn liittyvä kansainvälinen kirjallisuus on pitkälti keskittynyt tarkastelemaan markkinoiden tehokkuutta optimaalisen tarjonnan sijaan. Eniten on kiinnitetty huomiota siihen, miten saavutetaan alhaisin hinta eikä niinkään siihen miten saavutettaisiin taloudellisesti ”optimaalinen” tarjonta. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kuluttajien arvioita odotusajasta, laadusta, turvallisuudesta tai muista taksiliiketoiminnan kannalta tärkeistä tekijöistä ei ole otettu tarkasteluissa huomioon.

Tärkeimpinä esteinä tehokkaalle kilpailulle taksiliikennemarkkinoilla Bekken (2003:III) mainitsee (kansainväliseen kirjallisuuskatsaukseen perustuen) jonotusjärjestelmät, taksiliikennemarkkinoiden spatiaalisen luonteen, tuotteen vertailun vaikeuden, mittakaavaedut, epätäydellisen ja epäsymmetrisen informaation sekä hyvinvointiongelman. OECD on vuonna 2007 julkaistussa selvityksessään *Taxi Services: Competition and Regulation* tarkastellut taksialan sääntelyn taloudellisia perusteita seuraavien tekijöiden kautta: informaation riittämättömyys ja informaation epäsymmetrisyys, ulkoisvaikutukset (kuten ruuhkat ja saasteet), mahdolliset palveluiden jatkuvuus- ja saatavuusongelmat sekä palveluiden laatu- ja hintakehitys (Kilpailuvirasto 2001:174).

Taksiasemilla on usein muodollinen tai epämuodollinen sopimus siitä, että ensimmäisenä jonossa oleva auto lähtee ensimmäisenä ajoon. Tämä luonnollisesti estää taksien välistä kilpailua taksiasemilla ja lisää kustannuksia odotusaikojen muodossa. Taksiliikennemarkkinat eroavat muista markkinoista sen suhteen, että myyjillä ei ole kiinteää toimipaikkaa. Tämä aiheuttaa kuluttajalle ongelmia muun

muassa hintojen ja laadun arvioinnin suhteen. Tuotteen vertailu voi olla asiakkaalle ostohetkellä lähes mahdotonta, varsinkin kun otetaan huomioon, että tuotteen arviointiin liittyy hinnan lisäksi muita kriteerejä. Taksiliikennemarkkinoilla laatu muodostaa hinnan ohella yhden tärkeimmistä palvelun arviointikriteereistä. (Bekken 2003:III.)

Tilausvälityskeskusten joukossa voidaan saavuttaa selkeitä mittakaavaetuja. Tilausvälityskeskuksen perustaminen vaatii usein suuria investointeja ja vastavuoroisesti uusille autoille olemassa olevaan tilausvälityskeskukseen liittyminen on usein edullinen vaihtoehto. Näin ollen on havaittu suuntaus kohti harvempia ja suurempia tilausvälityskeskuksia. Tehokasta kilpailua häiritsevät merkittävästi kuluttajan saama epätäydellinen informaatio eri vaihtoehtoista ja epäsymmetrinen informaatio itse palvelusta. Taksien osalta tämä ongelma on erityisen merkityksellinen suhteessa hinta- ja laatutietoon. Edellä mainittujen lisäksi vapaan kilpailun teoria ei ratkaise minkäänlaista hyvinvointiongelmia tai takaa resurssien ”oikeudenmukaista” jakautumista. Teoria varmistaa resurssien tehokkaan käytön yhteiskunnassa vallitsevaa resurssien jakaumaa noudattaen. (Bekken 2003:III)

Taksiliikennemarkkinoita tarkasteltaessa on huomioitava, että markkinat eivät ole homogeeniset vaan monitahoiset. Taksiliiketoiminnan organisaatorakenne vaihtelee suuresti ja liiketoimintaan sovellettavia sääntelyllisiä lähestymistapoja on monia. Tästä johtuen taksiliiketoimintaa ei voida arvioida yhtenä suuren kokonaisuutena vaan on otettava huomioon alueelliset eriävyydet, erot organisaatorakenteissa ja taksiliikennemarkkinoiden eri markkinasegmenttien toiminnan eroavaisuudet. (Bekken 2007:36.)

Taksitoimialalla on tunnistettavissa kolme pääasiallista segmenttiä. Nämä segmentit ovat *asemasegmentti*, *kutsusegmentti* ja *puhelintilausegmentti*, joista kaksi ensimmäistä voidaan määritellä katumarkkinasegmentiksi. Edellä mainittujen lisäksi ovat Aarhaug ja Skollerud (2014) eritelleet omiksi segmenteikseen *sopimuskuljetukset* ja *jaetut taksit*. Tässä yhteydessä on mainittava, että suuri osa taksiliiketoimintaa ja alan sääntelyä käsittelevästä lähdeaineistosta on kirjoitettu ennen erilaisten mobiilisovellusten yleistymistä. *Kyydinvälitysovelluksien* voidaan nykypäivänä katsoa muodostavan oman segmenttinsä. Kyydinvälitysovellukset eivät ole riippuvaisia tilausvälityskeskuksista eivätkä tietyissä tapauksissa edellytä edes taksiksi rekisteröityä autoa vaan periaatteessa kuka vaan voi harjoittaa henkilöliikennettä sovelluksen avulla.

Eri segmentit voivat niiden erilaisen luonteen takia vaatia myös erilaista sääntelyllistä lähestymistapaa. Asemasegmentti ja kutsusegmentti ovat ainutlaatuisia taksitoimialalle ja niillä on enemmän yhteistä tuoretavaroiden markkinoiden kuin muiden markkinoiden kanssa. Yleisesti ottaen näitä segmenttejä kuvastaa suuri määrä toimijoita ja suuri määrä kuluttajia, jotka ovat pieniä yksikköjä ja näin ollen olosuhteen toimiville markkinoille pitäisi olla olemassa. Havaitut ongelmat markkinoiden toimivuudessa liittyvät kuitenkin epätäydelliseen ja epätäydellisesti jakautuneeseen informaatioon sekä segmenttien spatiaaliseen luonteeseen. Tämän lisäksi asemasegmentin ”first-in-first-out”-sääntö saattaa vääristää vapaata kilpailua. Tämän seurauksena vapaat markkinat voivat olla haasteellista toteuttaa näiden segmenttien osalta. (Bekken 2005:2.)

Puhelintilaussegmentissä kuluttajilla on paremmat mahdollisuudet vertailla tarjontaa ja valita hänelle niin hinnan kuin palvelun laadun puolesta sopivin palveluntarjoaja. Koska tilausvälityskeskuksilla on selkeitä mittakaavaetuja, voi ongelmaksi tässä segmentissä muodostua monopolistinen käyttäytyminen tietyillä markkina-alueilla. Sääntelymuutosten aiheuttamien vaikutusten eriävyyksiä voidaan osaltaan selittää eri segmenttien suhteellisen koon vaihtelulla. (Bekken 2007:36.)

Kyydinvälitysovellusten avulla kuluttajalla on mahdollisuus saada hyvin tietoa ostamastaan palvelusta. Sovelluksen tarjoajasta riippuen kuluttaja voi valita tilatessaan hänelle sopivan autotyypin ja tiedon mikä taksi tulee noutamaan. Tämän lisäksi sovellukset voivat tarjota tietoa arvioidusta saapumisajasta (ja mahdollisuuden seurata auton saapumista paikalle paikannuksen avulla) sekä arvion matkan hinnasta. Kyydin jälkeen kuluttajalla on mahdollisuus arvioida sekä matka että kuljettaja.

Argumentointia taksiliikennemarkkinoiden sääntelyn puolesta ja vastaan esiintyy paljon ja se kohdistuu usein melko yleisesti esiintyvään määrälliseen sääntelyyn. Alalle tuloa rajoittava sääntely ei kuitenkaan ole ainoa sääntelyn muoto, joilla taksiliikennemarkkinoita säännellään. Akateemisessa kirjallisuudessa sääntely jaetaan yleisesti kolmeen ryhmään; määrälliseen sääntelyyn, laadulliseen sääntelyyn ja hintasääntelyyn. Määrällinen sääntely kohdistuu pääasiassa autojen ja toimijoiden lukumäärään, laadullinen sääntely toimijoiden soveltuvuuteen toimia alalla, ajoneuvon laatuvaatimukseen ja kuljettajan osaamiseen ja hintasääntely hinnoitteluun. (Aarhaug & Skollerud 2014:279.)

Bekken (2007:37) luokittelee taksiliiketoiminnan sääntelyyn *suoriin markkinoille tulon esteisiin, epäsuoriin markkinoille tulon esteisiin ja hintasääntelyyn*. Suorat markkinoille tulon esteet liittyvät pääasiassa toimijoihin kohdistuvaan määrälliseen ja laadulliseen sääntelyyn. Epäsuorat markkinoille tulon esteet käsittää kaikki muut alalle tuloa estävät tekijät, kuten taksinkuljettajaan kohdistuvat vaatimukset ja ajoneuvoon kohdistuvat vaatimukset.

2.4.1 Suorat markkinoille tulon esteet

Taksipalveluiden tarjonta on suoraan riippuvaista taksitoimijoiden määrästä markkinoilla. Suorat markkinoille tulon esteet liittyvät määrällisiin rajoituksiin markkinoiden koosta, eli kuinka paljon takseja saa olla liikenteessä ja montako taksia yhdellä toimijalla voi olla, ja niihin laatuvaatimuksiin, joita toimijoille asetetaan. Sekä määrälliset rajoitukset että laatuvaatimukset ovat suorita esteitä taksiliikennemarkkinoille tulemiseen. Uusien toimijoiden on ensin täytettävä laatuvaatimuksen, jonka jälkeen heidän on ryhdyttävä hakemaan lupaa markkinoille pääsemiseksi. (Bekken 2007:37.)

Määrällisellä sääntelyllä pyritään hallitsemaan taksien määrää tietyllä alueella ja näin ollen myös tarjontaa. Sääntelyn määrä vaihtelee valtio ja jopa kaupunkikohtaisesti kokonaan suljetuista markkinoista, jossa uusille toimijoille ei ole sijaa, kokonaan avoimiin markkinoihin, jossa toimijoiden määrää ei rajoiteta millään tavalla. Sääntely saavutetaan yleisesti jonkinlaisen lupamenettelyn kautta. Tarkastelemalla sitä, miten taksiluvat myönnetään, voidaan myös arvioida sitä, miten tiukasti markkinoille tuloa säädelään. Taksiliikennemarkkinoiden sääntelyä tarkasteltaessa on itse sääntelyn lisäksi tarkasteltava myös sääntelyn määrää ja laatua, jotta voidaan saavuttaa kokonaisvaltainen kuva markkinoiden tilanteesta. (Bekken 2007:38.)

Taksilupien määrän rajoittaminen on yleisesti käytetty taksiliiketoiminnan sääntelykeino. Miten luvat sitten tulisi jakaa? Lähestymistapoja on Aarhaugin ym. (2014) mukaan kaksi, rajoitetaan lupien määrää tai sallitaan kaikkien alalle soveltuvien tulo markkinoille. Lopputulos riippuu siitä, miten näitä vaihtoehtoja sovelletaan. Taksilupien määrän sääntely perustellaan muun muassa sillä, että halutaan välttää keskustojen ja taksiasemien ruuhkautuminen (autoista). Toinen paljon käytetty peruste on kannattavuuden tukeminen ja toimeentulon turvaaminen kuljettajille.

Tutkimuksissa on havaittu, että markkinoiden vapautuessa kuljettajien ja autoilijoiden tulot ovat tippuneet huomattavasti ja työajat vuorostaan pidentyneet. Sääntelemällä lupien määrää voidaan autoilijoilta myös velvoittaa täyttämään luvassa vaaditut velvoitteet (kuten päivystysvelvoite ja ajopaikkavelvoite). Määräsääntely on myös nähty keinona rajoittaa ylihinnottelua. (Nelson/Nygaard 2008.) Määräsääntelyä vastaan esitetyt perustelut liittyvät pääasiassa määräsääntelyn luomaan taloudelliseen hyötyyn liiketoiminnan harjoittajille ja markkinoiden toimivuuteen (Aarhaug ym. 2014:280).

Laatuvaatimukset ovat vaatimuksia, jotka taksialalle haluavan on täytettävä ennen kuin voi ammattia harjoittaa. Nämä vaatimukset kohdistuvat suoraan uusin alalle tulijoihin ja niitä sovelletaan yleensä määräsääntelyn rinnalla. Periaatteessa kenellä tahansa on mahdollisuus yrittää läpäistä laatuvaatimukset, mutta se ei säännellyillä markkinoilla automaattisesti tarkoita taksiluvan saamista. Esimerkiksi Suomessa taksiluvan hakijalta edellytetään muun muassa 18-vuoden ikää ja oikeustoimikelpoisuutta, hyvää mainetta, taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja yrittäjäkokeen hyväksytyä suorittamista, vähintään kuuden kuukauden kokemusta kuljettajan toimimisesta ja kykyä vastata taloudellisista velvoitteistaan (TaksiL 217/2007).

Määrälliset rajoitukset ja ammatinharjoittajan laatuvaatimukset muodostavat yhdessä suorat markkinoille tulon esteet. Laatustandardien ja määrärajoitusten välinen suhde määrittää minkälaisista toimijoista markkinat koostuvat. Tiukalla määräsääntelyllä voidaan saavuttaa kokenut toimijakunta markkinoilla, mutta tämä voi myös häiritä niitä positiivisia vaikutuksia, joita vapaampi kilpailu edistäisi. Laatuvaatimukset itsessään voisivat mahdollisesti toimia riittävän osaamistason, kelpoisuuden ja laadun takeena taksiliikennealan toimijoiden keskuudessa. (Bekken 2007:38.)

2.4.2 Epäsuorat markkinoille tulon esteet

Epäsuoria markkinoille tulon esteitä ovat ne vaatimukset, joita alaa kohtaan osoitetaan. Kaikki tiettyä alaa kohtaan osoitetut vaatimukset vaikuttavat alalle tulon kustannuksiin ja sitä kautta epäsuorasti myös markkinoille tulon esteisiin. Taksiliikennealalla merkittävimmät epäsuorat markkinoille tulon esteet muodostavat taksinkuljettajille asetetut vaatimukset, mutta on olemassa myös muita laatuvaatimuksia ja palvelurajoituksia, jotka ovat merkittäviä. (Bekken 2007:44.)

Yleinen taksinkuljettajia kohtaan osoitettu vaatimus on ammattiajolupa, eli ajokortti, joka oikeuttaa toimimaan taksinkuljettajana. Ammattiajoluvan voimassaolo vaihtelee Euroopassa toistaiseksi voimassaolevasta jopa vuoden välein uusittaviin ajolupiin. Useissa maissa vaaditaan lisäksi erillinen taksiyrittäjän koulutus, jotta henkilö voi harjoittaa yritystoimintaa omistamallaan taksilla (suora markkinoille tulon este). Ainakin Pohjois-, Länsi- ja Keski-Euroopan maissa kuljettajiksi pyrkivien taustat ja rikosrekisteri tarkistetaan ennen ammattiajoluvan myöntämistä. Lisäksi kuljettajien on läpäistävä kirjallinen koe ja usein myös paikallistuntemuskoe. Irlannissa ja Norjassa kirjallinen koe on vapaaehtoinen ja Lontoossa on käytössä haastattelu. Useimmissa maissa vaaditaan kuljettajilta myös lääkärintodistus. (Bekken 2007:44.)

Laatu- ja palveluvaatimukset koskevat sekä tarjotun palvelun laatua että palvelua itseään. Kuljettajien henkilökohtaisiin ominaisuuksiin kohdistuvien laatuvaatimusten lisäksi on asetettu myös muita vaatimuksia, jotka muodostavat epäsuoria markkinoille tulon esteitä. Näitä ovat muun muassa kalustovaatimukset, jotka pitävät sisällään määräyksiä auton paikkamäärästä, vakuutuksista ja ajokelpoisuudesta (katsastus) sekä pakollisista laitteista, kuten taksikyltistä ja taksamittarista.

Suomessa taksipalvelujen laatuvaatimukset on kirjattu taksiliikennelakiin (2017/2007). Laatuvaatimuksissa vaaditaan muun muassa että liikenteeseen käytettävä auto on ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen, kuljettajan tulee pukeutua asianmukaisesti, kuljettaja käyttäytyy asiakasta kohtaan asiallisesti ja kohteliaasti ja huomioi mahdolliset erityistarpeet, kuljettaja noudattaa vaitiolovelvollisuutta ja avustaa tarvittaessa matkatavaroiden kanssa. Tämän lisäksi asiakkaalla on oikeus maksaa käteisellä tai yleisimmillä pankki- tai luottokorteilla ja ajossa tulee noudattaa vahvistettua taksaa ja niitä hintoja joista on sovittu. Kuljettajan on myös ajettava asiakkaan kannalta edullisinta ja tarkoituksenmukaisinta reittiä tai asiakkaan ehdottamaa reittiä. Kuljettajan on myös huolehdittava asiakkaan turvallisuudessa autoon noustessa ja siitä poistuttaessa.

2.4.3 Hintasääntely

Hintasääntelystä puhuttaessa on huomioitava, että taksimatkan hintarakenne vaihtelee suuresti maittain ja joissakin maissa, kuten esimerkiksi Iso-Britanniassa ja Belgiassa paikalliset viranomaiset voivat vahvasti vaikuttaa taksien hinnoitteluun ja taksimatkan hintarakenteeseen. Yleisin hinnoitteluperuste on jonkinlainen kilometri- ja/tai aikataksa, joita voidaan soveltaa joko erikseen (taksat eivät pyöri yhtä aikaa vaan

käytössä on joko kilometriveloitus tai aikaveloitus) tai päällekkäin. Asiakkaan on usein myös mahdollista sopia kuljetukselle jokin kiinteä hinta etukäteen. Sopimuskuljetuksissa voidaan noudattaa sopimuksessa ennalta määrättyä hintaa. (Bekken 2007:45.)

Useimmissa Euroopan maissa sovelletaan jonkinlaista hintasääntelyä vaikka hinnoittelutavoissa on eroja. Ruotsissa ja Norjan suurimmissa kaupungeissa (joissa on useampi kuin yksi tilausvälityskeskus) hinnoittelu on täysin vapaata kun taas esimerkiksi Suomessa ja Alankomaissa kuluttajahinnat säädellään valtiotasolla. Monissa suuremmissa kaupungeissa kuten Lontoossa, Genevessä, Budapestissa ja Dublinissa paikallinen viranomainen vastaa taksojen asettamisesta ja vahvistamisesta (Bekken 2007:45). Hintoja voidaan säännellä joko kiinteillä taksoilla tai maksimitaksoilla. Maksimitaksalla tarkoitetaan sitä enimmäistaksaa, joka kuluttajalta voidaan periä matkasta, mutta esimerkiksi Suomessa maksimitaksa toimii käytännössä kiinteänä taksana.

Suorat markkinoille tulon esteet	Epäsuorat markkinoille tulon esteet	Hintasääntely
<ul style="list-style-type: none"> • Määräsääntely • Yrittäjään kohdistuva sääntely 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuljettajaan kohdistuva sääntely • Kalustovaatimukset • Palveluun kohdistuvat vaatimukset 	<ul style="list-style-type: none"> • Valtakunnallinen sääntely • Paikallinen sääntely • Täysin vapaa

Kuvio 2. Taksiliiketoiminnan sääntely

2.5 Taksiliikennemarkkinoiden sääntely Suomessa

Suomen nykyuotoinen taksijärjestelmä on taksiliikennelaila (2017/2007) ja valtioneuvoston asetuksella (470/2014) säänneltyä toimintaa. Kokonaisuudessaan järjestelmä on sääntelypaketti, joka käsittää taksilupien määräsääntelyn, säännökset taksien asemapaikka- ja päivystysvelvoitteista sekä maksimihinnasta. Lisäksi taksiliikennelailassa on määritelty kriteerit taksipalveluiden laadulle sekä sille, kuka ja millä edellytyksin ammattimaista henkilöliiketoimintaa saa harjoittaa.

Taksiliikenteen sääntely on oikeudellista velvoitesääntelyä, jossa Taksiliikennelaki (217/2007) ja Valtioneuvoston asetus (470/2014) määrittävät edellytykset ja rajoitukset taksiliiketoiminnan harjoittamiselle Suomessa. Taksiliikennelain (217/2007) perusteella ammattimainen henkilöiden kuljettaminen henkilöautolla edellyttää liikennelupaa (taksilupa), joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa. Taksiliiketoiminnan sääntelyn ydin muodostuu taksiluvan edellytysten täyttämistä ja luvan saamisesta, mutta toimialaa säännellään myös muilla tavoin.

Taksiliikennealan sääntely koostuu Suomessa taksilupien määrällisestä tarvehankinnasta (tarkoituksenmukaisuusharkinta), luvansaantikriteerien arvioinnista (sidotusta lupa- ja oikeusharkinnasta), ajovelvollisuutta ja ajovuorojärjestyksiä koskevista määräyksistä (ajamisen sääntelystä), enimmäishintojen vahvistamisesta (hintasääntelystä) ja laatuvaatimuksista (laadun sääntelystä). Lisäksi alalla säännellään tilausvälityskeskusten toimintaa. (Kilpailuvirasto 2011:174.) Oikeudellisen velvoitesääntelyn lisäksi alalla toteutetaan myös itsesääntelyä esimerkiksi taksitarkastajien muodossa.

Suomessa on tällä hetkellä noin 9 500 taksiryttäjä ja liikenteessä on noin 10 000 taksiautoa. Taksiryttäjät ovat yleisimmin pienryttäjiä, jotka omistavat yhden auton. Taksialan kokonaisliikemäärä on noin 1 miljardi euroa vuodessa ja ala työllistää noin 20 000 henkilöä. Takseilla ajetuista matkoista noin 40 % on yksityishenkilöiden tekemiä, 40 % muodostuu yhteiskunnan taksipalveluista ja loput 20 % ovat yritysten ajoja. Suurin osa Suomen taksiautoista on sedan- tai farmarityyppisiä henkilöautoja. Tilatakseja (8 matkustajaa) on noin 3 000 kappaletta, erityisvarusteltuja pyörätuolitakseja noin 1 000 ja paareilla varustettuja takseja on noin 300 kappaletta, lisäksi liikenteessä on jonkin verran edustusautoja. Suomessa on arviolta yksi taksi 530 asukasta kohden ja taksiverkko kattaa koko maan. (Taksiliitto 2014c).

Taksiliikennelakiin on tavoitteeksi säädetty laadukkaiden taksipalveluiden saatavuuden turvaaminen (Taksiliikennelaki (217/2007), jäljempänä TaksiL). Tämän on katsottu olevan peruste ammattimaisten henkilökuljetusmarkkinoiden sääntelylle. Kuntakohtaiset taksilupien määrät vahvistetaan vuosittain Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksien (Ely-keskuksien) toimesta. Pitämällä taksit luvanvaraisina ja kiintiöittämällä lupien määrä kunkin alueen tarpeeseen sopiviksi, rajoitetaan

elinkeinonharjoittamisen vapautta, mutta samalla turvataan taksiliikenteen harjoittamisen edellytykset kaikkialla Suomessa sekä perustuslain mukainen liikkumisvapauden toteutuminen.

Alan sääntelyn vastapainoksi ovat taksiliikenteen harjoittajat Taksiliikennelain 12§ mukaan veloitetuja harjoittamaan liikennettä lupansa mukaisesti myös silloin, kun se ei ole liiketaloudellisesti kannattavaa kyseisenä ajankohtana luvassa määritetyllä asemapaikalla. Taksien päivystysvelvoitteella taataan taksien saatavuus ympäri vuorokauden, myös haja-asutusalueilla ja maaseudulla, jossa liikenne on vähäisempää. (Taksiliitto 2014a). Taksiluvan haltijan on lisäksi noudatettava ajovuorojärjestystä, mikäli sellainen on toiminta-alueelle vahvistettu.

Suomessa taksien kuluttajilta perimien hintojen enimmäismäärä vahvistetaan valtioneuvoston asetuksella (470/2014). Enimmäishintojen ja lisämaksujen lisäksi asetuksessa säädetään taksamittarin käytöstä perusmaksun soveltamisalueella ja sen ulkopuolella. Kuljettaja voi kuitenkin sopia asiakkaan kanssa enimmäishintoja alemmasta korvauksesta. Enimmäishinnat pohjautuvat taksitoiminnan kuluihin, joita seurataan Tilastokeskuksen ylläpitämän taksi-indeksin sekä Taksiliiton tietojen avulla (Taksiliitto 2014a).

Taksilakiin on lisäksi kirjattu säädöksiä taksipalveluiden turvallisuuden ja laadun varmistamiseksi. Näitä ovat esimerkiksi vaatimus taksinkuljettajan ammattijoluvasta, jonka saamiseksi on täytettävä taksinkuljettajalle asetetut laatuvaatimukset ja suoritettava vähintään 30 oppituntia kestävä taksinkuljettajan koulutus. Ennen kuin henkilö voi taksia auton asemapaikkakunnalla kuljettaa on kuljettajan osoitettava omaavansa riittävä paikallistuntemus läpäisemällä paikallistuntemuskoe. Taksiryrittäjiksi pyrkivien on laissa määrättyjen laatuvaatimusten lisäksi omattava tietty määrä työkokemusta ja suoritettava taksiryrittäjätutkinto (120 tuntia) ennen kuin taksilupaa voi hakea. (TaksiL 217/2007.)

2.5.1 Hallituksen esitys joukkoliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) esitti aloitteessaan liikenne- ja viestintäministeriölle (LVM) 14.4.2014, että ministeriö käynnistäisi selvityksen taksiliikennelain uudistamiseksi. KKV esitti aloitteessaan, että taksialan sääntelyä tulisi purkaa luopumalla tarveharkintaan perustuvien lupien enimmäismäärän sääntelystä sekä

kuluttajahintojen sääntelystä. KKV:n mukaan taksiliikennelainsäädännön uudistaminen olisi perusteltua alan suorituskyvyn vahvistamiseksi terveen ja toimivan kilpailun kautta. KKV:n näkemyksen mukaan alan sääntelyn purkaminen parantaisi taksien saatavuutta, kannustaisi alan toimijoita uusien palvelumuotojen kehittämiseen, alentaisi kuluttajahintoja sekä toisi säästöjä julkiselle sektorille. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2014).

Suomen hallitus on sopinut rakennepoliittisessa ohjelmassaan julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamisesta ja osana tätä työtä selvitettiin sekä joukkoliikennelain että taksilain uudistamistarpeet (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014). Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 30.6.2014 lausuntokierrokselle luonnoksen hallituksen esitykseksi joukkoliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (Lausuntopyyntö LVM-1237-03-2014). Lausuntokierrokselle lähetettiin tällöin henkilöliikennelainsäädännön uudistuksen ensimmäinen vaihe, jossa käsiteltiin ministeriön mukaan nopeasti valmisteltavissa olevia muutoksia lainsäädäntöön, jolla voitaisiin helpottaa julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten kustannuspaineita. Henkilöliikennelainsäädännön uudistamisen toinen vaihe olisi ministeriön tiedotteen mukaan mittavampi uudistus, jonka tavoitteena on, että ammattimainen henkilöliikenne edelleenkin perustuisi pääosin luvanvaraisuuteen, mutta että tiukasta ja rajoittavasta sääntelystä luovuttaisiin. (LVM 2014.) Käytännössä tämä tarkoittaisi taksiliiketoiminnan lupakiintiöistä luopumista.

Taksiliiton (2014a) mukaan merkittävimmät vaikutukset taksiliiketoiminnan harjoittamiseen oli LVM:n ehdotuksessa esitetyillä kutsujoukkoliikenneluvan kolmen tilauksen yhdistelyn vaatimuksen poistumisella, joukkoliikenneluvan viiden matkustajan vähimmäismäärän poistamisella ja esteettömään kalustoon sidottujen taksilupien enimmäismäärärajoitusten poistamisella. Taksiliitto totesi lausunnossaan LVM:lle taksilain muutoksesta, että kyseessä on, toisin kuin luonnoksessa esitetään, merkittävä henkilöliikennelainsäädännön kokonaisuudistus, jossa joukkoliikenteen ja taksiliikenteen erilliset markkinat yhdistetään yksiksi henkilöliikennemarkkinoiksi. Taksiliitto totesi lisäksi, että lakiuudistuksilla luodaan keinotekoisesti kolmet erityyppiset säännökset koskemaan saman palvelun tarjoajia, riippuen siitä millä luvalla palvelun tarjoajat toimivat. Nämä muutokset heikentäisivät Taksiliiton mukaan taksiluvan haltijoiden toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä siten, ettei asiakkaiden liikkumisvapautta koko Suomen alueella voida turvata Taksiliikennelain edellyttämällä tavalla. (Taksiliitto 2014a.)

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus henkilöliikennelain uudistamisesta yhdessä autoverolain uudistuksen kanssa asetti koko Suomen taksialan toimintaedellytykset valtaviin muutospaineluihin. Näiden muutosten myötä pienet linja-autot olisivat voineet toimia markkinaehtoisessa liikenteessä taksien tapaan, mutta näillä pienoibusseilla (linja-autoiksi rekisteröityinä) ei olisi edelleenkään ollut rasitteenaan autoveroa, päivystysvelvoitetta tai enimmäishinnoittelua. Taksien osalta taas suurta, esteetöntä kalustoa lukuun ottamatta, kaikki ajoneuvot olisivat kuuluneet täyden verotuksen piiriin, samalla kun he olisivat edelleen olleet velvoitettuja päivystämään myös hiljaisina ja kannattamattomina aikoina ja noudattamaan hinnoittelussaan enimmäishintoja.

Taksiluvan haltijoiden keskuudessa huolta kilpailukyvyn ja tulevaisuuden toimintaedellytysten heikkenemisestä lisäsi entisestään ehdotus autoverolain muuttamisesta siten, että pienen taksikaluston enintään 9 600 euron suuruinen veroetu poistuisi vuoden 2015 alusta. Veroetu olisi kuitenkin vielä säilynyt esteettömän kaluston osalta 15 000 euron suuruisena, silloin kun auto on rekisteröity vähintään seitsemälle matkustajalle. Invakalusto olisi pysynyt lakiuudistuksen jälkeenkään verottomana. (HE 125/2014 vp.) Autoveroedun poistuminen olisi Taksiliiton näkemyksen mukaan johtanut väistämättä siihen, että taksikalusto ikääntyy ja uuden kaluston myötä saavutettu hyvä ympäristöystävällisyys heikentyy. Lisäksi valtion uudistuksella tavoittelemat autoveron verotuotot olisivat Taksiliiton näkemyksen mukaan jääneet toteutumatta, sillä taksiyrittäjät olisivat muuttaneet ostokäyttäytymistään siten, ettei uusia autoja hankittaisi entiseen malliin tai kalusto hankittaisiin kotimaan sijaan ulkomailta joko uutena tai käytettynä. (Taksiliitto 2014b).

Suomen Taksiliiton kanta sääntelyn purkamiseen oli yksiselitteinen; sääntelyä joko on tai sitä ei ole. Taksiliiton näkemyksen mukaan ainoa vaihtoehto kiintiösäännellyille taksimarkkinoille olisi täysin markkinaehtoinen malli. Tätä perusteltiin sillä, että mikäli kiintiösääntelyä luovutaan, ei takseja voida velvoittaa myöskään päivystämään kannattamattomina ja hiljaisina aikoina. Myöskään hintasääntelyä ei Taksiliiton toimitusjohtaja Lauri Säynäjoen mukaan voitaisi jatkaa, mikäli lupien määrä sääntelyä luovutettiin, vaan hintojen tulisi silloin määräytyä kysynnän ja tarjonnan mukaan markkinoilla. (Taksi-lehti 03/2014: 8.)

Taksiliitto totesi lausunnossaan luonnoksesta hallituksen esitykseksi henkilöliikennelain muutoksista (2014a), että joukkoliikenteen harjoittamisen ja sääntelyn suhde voimassa olevan taksiliikennelain mukaisen liikenteen harjoittamiseen tulisi kattavasti selvittää

ennen lopullisen lakiehdotuksen tekemistä. Lisäksi Taksiliitto totesi lausunnossaan, ettei esitettyjen muutosten vaikutuksia ole arvioitu tarpeeksi liikkumisvapauden toteutumisen näkökulmasta tai ympäristönäkökulmasta. Taksiliikenne on Suomessa tällä hetkellä ainoa ammattiliikenteen muoto, jossa kiintiösäätelyä vielä on ja linja-autoliikenteen sääntelyn vapauttamisen myötä taksiliikenteen voidaan olettaa olevan seuraavana vuorossa.

Hallituksen esityksestä autoverolain muuttamiseksi (HE 125/2014) poiketen autoverolakiin (1482/1994) astui 1.1.2015 voimaan astunut muutos, jossa tavallisille takseille myönnettävän veronalennuksen enimmäismäärä laski 4 800 euroon. Esteettömän tai koulukuljetuskäyttöön varustetun taksin (silloin kun ajoneuvossa on kuljettajan istuimen lisäksi vähintään seitsemän istumapaikkaa) osalta veronalennus säilyi 15 000 eurossa. Invataksit ovat edelleen autoverosta vapautettuja. (Autoverol 1073/2014.)

Eduskunta hyväksyi alkuvuodesta 2015 hallituksen esityksen joukkoliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 315/2014 vp). Esityksellä muutettiin joukkoliikennelakia, mutta ensimmäisen lausuntokierroksen (27.6. – 5.9.2014) perusteella esitystä muokattiin siten, että luovuttiin alkuperäisessä luonnoksessa taksiliikennelakiin ehdotetusta esteettömien taksien lupakiintiöiden vapauttamisesta ja tavarankuljetusoikeuden laajentamisesta. Tämän lisäksi luovuttiin ajoneuvolakiin ehdotetusta muutoksesta taksamittarin käyttöoikeuden laajentamisesta. Kutsujoukkoliikenteen osalta luovuttiin ehdotuksesta poistaa kolmen ennakkotilauksen vaatimus ja tilausliikenteen osalta luovuttiin ehdotuksesta poistaa viiden matkustajan vähimmäisvaatimus harjoitettaessa tilausliikennettä enintään 16-paikkaisella linja-autolla. Myös ehdotus joukkoliikenteen tavarankuljetusoikeuden laajentamisesta poistettiin. Taksiliikennettä koskevat muutokset päätettiin jättää käsiteltäväksi henkilökuljetuslainsäädännön mittavamman uudistuksen toiseen vaiheeseen, eli Liikennekaaren ensimmäiseen vaiheeseen.

2.5.2 Liikennekaari

Liikenne- ja viestintäministeriö on 18.4.2016 julkaissut luonnoksen hallituksen esitykseksi liikennekaaresta (LVM/2096/03/2015). Luonnoksen mukaan liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset yhden lain alle. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Näin pyritään saavuttamaan

paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistamaan uutta liiketoimintaa kuljetussektorilla. Esitys muuttaisi nykytilaa, jossa liikennemarkkinat ovat säännellyt ja julkisin toimin ohjatut ja edistäisi liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Alla on käsitelty vain liikennepalveluiden tarjoamiseen liittyvää sääntelyuudistusta ja jätetty huomattavasti vähemmälle huomiolle tietoon ja tiedon jakamiseen liittyvät uudistukset.

Nyt käsiteltävässä ensimmäisessä vaiheessa muutokset kohdistuisivat pääosin tieliikenteen sääntelyyn ja tavoitteena on, että esitetyillä muutoksilla tieliikenteen markkinalainsäädäntö lähenisi muissa liikennemuodoissa noudatettavaa sääntelyä. Ensimmäisessä vaiheessa ehdotetuilla muutoksilla olisi tarkoitus keventää tieliikenteen tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähentää toimijoiden hallinnollista taakkaa. Esityksellä pyritään luomaan tasapuoliset toimintaedellytykset nykyisille ja uusille markkinoilla toimijoille. (LVM 2016.)

Taksijärjestelmän osalta ehdotetut muutokset ovat merkittäviä. LVM:n luonnoksessa (LVM/2096/03/2015) esitetään lupakiintiöistä, asemapaikkavelvoitteesta, päivystysvelvoitteesta ja ajovuorojärjestyksestä ja enimmäishintasääntelystä luopumista. Myös taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiä kevennettäisiin luopumalla kokonaan yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta. Taksinkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksia kevennettäisiin poistamalla ajolupavaatimus sekä koulutus- ja koevaatimukset. Jatkossa yrittäjä vastaisi kuljettajan pätevydestä. Kuljettajan olisi kuitenkin edelleen täytettävä tiukat vaatimukset nuhteettoman rikostaustan osalta. Taksiliikennettä saisi jatkossa harjoittaa myös henkilöliikenneluvan haltija. Taksamittarivaatimuksia muutettaisiin teknologianeutraalimpaan suuntaan ja mikäli matkan hinta sovittaisiin etukäteen, ei taksamittaria tarvittaisi. Muutoksena lakiin tulisi myös liikenteenharjoittajien velvollisuus tiedottaa kuluttajille ja muille palveluntarjoajille palveluistaan. Palvelukuvauksen tulisi olla sähköisessä muodossa ja helposti asiakkaiden saatavilla. Pienet yritykset voisivat hoitaa tiedottamisen myös muilla tavoin kuin sähköisesti (LVM 2016.)

Liikennekaaren muutokset taksiliikenteen osalta

Jää	Poistuu	Uutta
<ul style="list-style-type: none"> •Yrittäjäkohtainen lupavaatimus (yrityskohtainen lupa ja kevennetyt vaatimukset) •Kuljettajan rikostaustan nuhteettomuus •Taksipalvelun laatuvaatimukset (kevennetyin normein) •Taksamittarivaatimus (tietyin poikkeuksin) 	<ul style="list-style-type: none"> •Taksilupien kiintiöt •Enimmäishintasääntely •Asemapaikkavelvoite •Yrittäjätutkinto ja yrittäjäkurssi •Taksinkuljettajan ajolupa (yrittäjä vastaa kuljettajan pätevyydestä) •Päivystysvelvoite ja ajovuorojärjestys 	<ul style="list-style-type: none"> •Taksiliikennettä voi jatkossa harjoittaa henkilöauton lisäksi muilla kulkuneuvoilla •Taksiliikennettä voi jatkossa harjoittaa henkilöliikenneluvalla •Velvollisuus tiedottaa palveluistaan kuluttajille ja muille palveluntarjoajille (Sähköisesti tai pienten kohdalla muilla tavoin)

Kuvio 3. Liikennekaaren muutokset taksiliikenteen osalta.

Esitysluonnoksen mukaan esityksellä halutaan tukea uusia jakamistalouden toimintamalleja sekä yhteisöllisiä ratkaisuja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Lisäksi esityksellä halutaan madaltaa liikennealalle tulon kynnystä. Ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi, mutta lupa myönnettäisiin toimijakohtaisesti, eli lupa muuttuisi autokohtaisesta yrityskohtaiseksi. Jatkossa ammattimaiseksi liikenteeksi ei kuitenkaan katsottaisi pienimuotoista toimintaa, joka luonnoksessa on määritelty sellaiseksi kuljetustoiminnaksi, josta saadut korvaukset eivät edeltävän 12 kuukauden aikana ylitä 10 000 euroa. Tällainen ei-ammattimainen toiminta ei kuuluisi henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen, jolloin se ei myöskään kuuluisi luvanvaraisen toiminnan piiriin. (LVM 2016.) Käytännössä tällaista toimintaa saisi siis harjoittaa ilman minkäänlaisia velvoitteita, vaatimuksia tai valvontaa.

Esitysluonnoksessa jakamistalous on määritelty sellaisiksi toimintamalleiksi, jossa palveluita ja omaisuutta jaetaan tai vaihdetaan. Jakamistalous nähdään periteisimmillään toimintana, jossa yksittäiset ihmiset tarjoavat erilaisia resursseja toisten käyttöön joko ilmaiseksi, vaihtokaupassa tai pientä korvausta vastaan. Tarvetta ammattimaisuusmääritelmän täsmentämiseen on perusteltu erilaisten kuljetusvälitystä tarjoavien mobiilisovellusten suosion kasvulla. Ammattimaisuuden selkeämpi määritelmä nähdään luonnoksessa tärkeänä erilaisten mobiilisovellusten tarjoajien ja käyttäjien mutta myös harmaan talouden valvonnan vuoksi. (LVM 2016)

Luonnoksessa todetaan, että Suomen kaltaisessa maassa palveluiden laadun ja saatavuuden varmistamiseksi tarvitaan laaja keinovalikoima. Se mikä toimii kaupunkiseuduilla, tuskin toimii harvaan asutuilla alueilla tai lyhyen tai pidemmän matkan kulkemistarpeiden osalta. Henkilöliikennemarkkinoiden ongelmana erityisesti maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla ovat vähäiset käyttäjämäärät ja pitkät välimatkat. Isoilla linja-autoilla tehtävä liikennöinti ei ole yhteiskunnan kannalta järkevää näillä seuduilla, sillä täyttöasteet jäävät alhaisiksi ja linjavuorojen harventaminen laskisi palvelutasoa. Tästä syystä on nähty tärkeänä kehittää uusia toimintamalleja maaseudun henkilöliikennemarkkinoita varten. (LVM 2016.)

Liikenne- ja viestintäministeriön luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaaresta (LVM/2096/03/2015) on saanut ristiriitaisen vastaanoton sekä kuljetusalan että sen sidosryhmien sisällä mutta myös hallituksen sisällä. Suomen taksiliitto on 23.5.2016 antanut lausuntonsa koskien luonnosesitystä. Palveluiden tarjoamisen osalta Taksiliitto toteaa, että tavoite yhdistää tavara- ja henkilökuljetukset sekä linja-auto- että taksiliikenteen osalta näyttäytyy luonnoksessa haasteelliselta eikä esitys ole vielä sujuva. Taksiliitto kuitenkin toteaa, että mitään yksittäistä liikennemuotoa ei kuitenkaan pidä eriyttää liikennekaaresta. Taksiliitto ihmettelee luonnosesityksen ehdotusta muuttaa nykyistä ammattimaisen tiellä kuljettamisen rajausta. Taksiliiton mukaan nykyinen rajaus ei aiheuta tulkinnanvaraisuutta eikä epäselvyyttä vaan siinä lähdetään siitä, että kaikki julkisesti tarjottava kuljetuspalvelu korvausta vastaan on ammattimaista. Taksiliiton näkemyksen mukaan nykyinen linjaus ei estä jakamistaloutta tai kimpapakyytejä, mutta se estää sen, että pienimuotoisuuden nimissä harjoitettaisiin melko mittavaa liiketoimintaa. Merkittävimpänä ongelmana pienimuotoisuuden rajauksessa taksiliitto näkee 10 000 euron rajan, jonka valvominen näyttäytyy mahdottomana. Esitysluonnoksessa oletetaan, että digitalisaatio ja tilausvälitys hoitavat valvonnan ja seurannan, mutta liitosta todetaan, että mikään ei edellytä pienimuotoisilta toimijoilta liittymistä tilausvälitykseen tai digitaaliseen maksujärjestelmään. Lisäksi ongelmana nähdään se, että pienimuotoinen toiminta on rajattu koko liikennekaaren ulkopuolelle, eikä sitä koske mitkään taksiliikenteelle tai muulle liikennöinnille asetetut vaatimukset. (Taksiliitto 2016.)

Myös Kilpailu- ja kuluttajavirasto näkee pienimuotoisen toiminnan sallimisessa tiettyjä riskejä kuluttajan kannalta erityisesti sen vuoksi, että toiminta olisi kaiken sääntelyn ulottumattomissa. Vaikka KKV lausunnossaan (KKV/429/03.02/2016) katsoo, että pienimuotoisen toiminnan sallimisella voitaisiin mahdollistaa jakamistalouden mallien

käyttöönottoa, joka täydentäisi markkinaehtoista toimintaa, tulisi asiakkaiden kuitenkin selkeästi pystyä erottamaan toisistaan liikenneluvalla ja ilman sitä toimivat tarjoajat. Jos pienimuotoinen toiminta ei kuulu minkään arviointijärjestelmän piiriin, tulee kuluttajan KKV:n mukaan voida valita uskaltautuuko hän sellaiseen kyytiin, jonka palvelun laatua, kustannustasoa tai turvallisuutta hän ei ole voinut etukäteen selvittää. Tämän lisäksi taksin hankkiminen esimerkiksi kiireessä nähdään sellaisena tilanteena, jossa kuluttajalla ei tosiasiallisesti edes ole mahdollisuutta toteuttaa edellä mainitun kaltaista selvitystä. Lisäksi KKV toteaa lausunnossaan, että pienimuotoista liikennettä ei tulisi voida käyttää hyväksi perusteettomien kilpailuetujen saavuttamiseen silloin, kun toiminta tosiasiallisesti on kilpailua luvanvaraisen taksiliikenteen markkinoilla. (Kilpailu- ja Kuluttajavirasto 2016.)

Kuluttaja-asiamies pitää taksien määrä sääntelystä luopumista kuluttajien etuna, mutta suhtautuu kriittisesti enimmäishinnasta luopumiseen. Koska taksi on välttämättömyyspalvelu tietyissä tilanteissa ja tietyille käyttäjäryhmille tulisi taksien saatavuus ja kohtuullinen hinta taata koko maassa. KKV:n lausunnon mukaan esitys rakentuu vahvasti oletukselle, että etukäteen annettavat hintatiedot ja pelkästään sähköisesti annettavat muut tiedot palvelusta mahdollistavat sen, että kuluttaja aina tietää ja hyväksyy hinnan etukäteen, kilpailuttaen itselleen sopivan palvelun edukseen. Vaikka ennakkoon annettavat tiedot nähdään erittäin tärkeinä, eivät ne kuitenkaan itsessään riitä suojelemaan kuluttajia hinnoittelun ylilyönneiltä, takaamaan riittävää tarjontaa tai varmistamaan palvelun laatua. Merkittävä osa taksipalvelun käyttäjistä on toimintarajoitteisia. Heikoilla haavoittuvilla tai ikääntyneillä kuluttajilla ei välttämättä ole käytössään sähköisiä sovelluksia, joiden avulla he voisivat vertailla tai etsiä itselleen sopivinta palvelua. Tämän lisäksi tulisi varmistua siitä, ettei esteettömän kaluston käytöstä ja toimintarajoitteisten avustamisesta, porrasvedosta ja hidasajosta perittävät kustannukset nouse kohtuuttomiksi. (KKV 2016.)

KKV:n lausunnon mukaan tavallinenkin kuluttajan on usein siinä tilanteessa taksia tarvitessaan, ettei käytännön mahdollisuutta hintojen vertailuun ja kilpailuttamiseen ole. Taksia tarvitaan usein kiireessä ja hankalina vuorokaudenaikoina ja näissä tilanteissa kuluttajalla ei välttämättä ole mahdollisuutta valita ottaako vai jättääkö hän taksin ottamatta. Kuluttaja-asiamiehen näkemyksen mukaan enimmäishinnoittelu on suojannut kuluttajia kohtuuttomilta hinnoittelun ylilyönneiltä ja kannattaa siksi enimmäishinnoittelun säilyttämistä tavallisen taksipalvelun ja invataksipalvelun osalta.

Taksiliiton lausunnossa (23.5.2016) todetaan, että mikäli liikennekaaren luonnoksen tavoitteena on taata taksiliikenteen harjoittamiselle tasapuoliset ja oikeudenmukaiset lähtökohdat, tulisi liikenteen harjoittamiselle määritellä yhdet minimiehdot, joiden täytyessä liikennöinti olisi mahdollista kaikille toimijoille samoilla edellytyksillä. Mikäli määrä sääntelystä luovutaan, olisi kohtuullista vaatia kaikilta toimijoilta (myös pienimuotoista toimintaa harjoittavilta) samojen pelisääntöjen noudattamista. Lisäksi taksiliitto huomauttaa, että myös henkilöliikenteen ajoneuvojen verotus tulisi yhdenmukaistaa. Tällä hetkellä linja-autoliikenne on täysin vapautettu auto-, ajoneuvo- ja käyttövoimaverosta kun taas taksit maksavat auto- ja ajoneuvoveroa. Ainoa ero peruskuluttajan autoveroon on takseille myönnettävä 4 800 euron verohuojennus (ison, esteettömän kaluston osalta 15 000 euroa).

Taksiliitto katsoo, että ensisijainen vaihtoehto on toteuttaa liikennepalvelut nykyistä järjestelmää kehittämällä, jolloin varmistetaan hallittu muutos. Toinen vaihtoehto on täysin markkinaehtoinen malli. Nykyistä järjestelmää esitetään kehitettävän yksinkertaistamalla kiintiöjärjestelmää, muuttamalla asemapaikat kuntakohtaisiksi, lisäämällä yhteisliikenteen mahdollisuuksia ja helpottamalla siihen siirtymistä. Lisäksi yrittäjäkoulutuksesta ja -kokeesta ja taksinkuljettajan pakollisesta koulutuksesta luovuttaisiin, mutta taksinkuljettajan ajolupa säilytettäisiin. Ajolupa säilyisi määräaikaisena mutta paikallistuntemuskokeesta luovuttaisiin. Liikennelupaa hakiessa luovuttaisiin vaatimuksesta taksinkuljettajakokemuksen osalta ja tarkasteltaisiin hakijan ammattiliikennekokemusta ilman kuuden kuukauden minimivaatimusta. Lisäksi luovuttaisiin pääosasta laatuvaatimuksia ja yksinkertaistettaisiin taksaa ja mahdollistettaisiin kiinteähintaiset sopimuskuljetukset. Joukkoliikenneluvan kutsujoukkoliikenteen matkustajamäärärajuuksesta voitaisiin luopua kuitenkin säilyttäen kutsujoukkoliikenteen määritykset. Pidetään voimassa nykyinen ammattimaisuuden käsite ja säilytetään taksiliikenne kansallisena toimintana. (Taksiliitto 2016.)

Markkinaehtoisessa mallissa kaikki luvan saannin minimiehdot täyttävät saavat taksiluvan, kuljetusten ammattimaisuuden käsitteestä pidettäisiin kuitenkin kiinni, yrittäjillä ei ole varsinaisia ammattipätevyysvaatimuksia, mutta kuljettajalta edellytetään ajolupaa. Liikennekaareen kirjatut luvan haltijan, liikenteestä vastaavan ja toimitusjohtajan henkilökohtaiset ominaisuudet ovat hyvät mutta ne ulotettaisiin koskemaan myös taksinkuljettajia. Taksiliiton näkemys on, että liikennekaari on jo ensimmäisessä vaiheessaan niin merkittävä kokonaisuus, että sen valmistelua ja

edistämistä ei kannata viedä eteenpäin kohtuuttomalla kiireellä ilman asianmukaisia vaikutusarvioita ja harkintaa. (Taksiliitto 2016.)

2.6 Taksiliikennemarkkinoiden sääntely Euroopassa

Taksialaa on perinteisesti säännelty melko runsaasti useissa maissa. Yhdysvalloissa taksiliikennealan sääntelyä purettiin voimakkaasti monissa kaupungeissa 1980-luvulla. Sääntelyn purkamisen vaikutukset eivät kuitenkaan toteutuneet odotetulla tavalla ja monissa kaupungeissa alaa säädeltiin uudelleen 1990-luvulla. Ruotsissa taksiliikennemarkkinoiden sääntelystä luovuttiin kokonaan vuonna 1990 ja useissa Euroopan maissa sääntelyä on purettu eri tavoin 2000-luvun aikana. Sääntely taksiliikennealalla on kuitenkin jatkuvassa muutoksessa ja sääntelyn purkamista on usein seurannut jonkinasteinen uusi sääntely. Yleinen sääntelyn purkamisen kohde, on ollut alalle tulon esteiden poistaminen ja määräsääntelystä luopuminen. Samalla on kuitenkin usein tiukennettu laatuvaatimuksia. Toinen tapa purkaa sääntelyä ja edistää kilpailu taksiliikennemarkkinoilla on ollut hintasääntelystä luopuminen joko valtakunnallisesti, kuten Ruotsissa ja Uudessa Seelannissa tai paikallisesti, kuten Oslolla. (Bekken 2007:55.)

Seuraavissa alaluvuissa tarkastellaan tarkemmin Ruotsin, Irlannin, Alankomaiden ja Norjan taksiliikennemarkkinoita ja sääntelyn muutosten vaikutuksia markkinoihin. Kuvaukset perustuvat pitkälti Bekkenin (2005;2007), Bakkerin (2007) ja Egelandin, Tveiton ja Lundin (2009) tutkimuksiin aiheesta.

2.6.1 Ruotsi

Ruotsin taksiliikennemarkkinat koostuvat suuresta määrästä pieniä toimijoita. Kun otetaan huomioon koko Ruotsi, on yhdellä taksialan toimijalla käytössään keskimäärin 1,7 ajoneuvoa, joten suurin osa ruotsalaisista taksinkuljettajista on omistaja-kuljettajia (70 %). Palkkakuljettajia on siis vain noin 30 % taksinkuljettajista ja suurissa kaupungeissa vielä vähemmän. Ruotsin taksiliikenne on vahvasti tietokoneistettu ja suurin osa toimijoista kuuluu johonkin tilausvälityskeskukseen. Taksia käytetään Ruotsissa laajasti julkisiin kuljetuksiin ja julkista sektoria vaaditaan lain mukaan kilpailuttamaan kaikki tietyn suuruusluokan ylittävät kuljetushankinnat. Ruotsissa ei ole yksityisiä vuokra-autoja, vaan kaiken ovelta ovelle tapahtuvan kuljetustoiminnan katsotaan olevan taksiliikennetoimintaa ja niiden tulee täyttää liiketoiminnan

harjoittamiselle asetetut vaatimukset. Jotkin julkiset palvelut muodostavat poikkeuksen tästä säännöstä. (Bekken 2005:11.)

Ruotsissa taksiliikennemarkkinat vapautettiin kilpailulle kokonaisuudessaan vuonna 1990. Sääntelyn purkamisen tavoitteena oli taksien saatavuuden lisääminen, kilpailun lisääminen kohtuullisemman hinnoittelun kautta, liike-elämän palveluiden ja tilaajatoiminnan tehostaminen ja kustannustehokkuuden lisääminen julkisesti kustannetuissa kuljetuksissa. Taksiliikennemarkkinoiden vapauttamisen vaikutuksia on arvioitu laajasti ja perusteellisesti. Taksiliikennemarkkinoiden kehitystä niin hintojen, markkinarakenteen kuin kilpailutilanteen suhteen on arvioitu useiden eri tahojen toimesta ja myös parannusehdotuksia on esitetty. Sääntelyn purkamisen vaikutusten arvioinnissa haastavaa on erottaa varsinaiset sääntelyn purkamisen vaikutukset muista markkinoihin vaikuttavista tekijöistä. Näin ollen seurantatutkimukset ovat enemmänkin luonteeltaan kuvailevia. (Konkurrensverket 2013:41 – 42.)

Ruotsissa taksiliikennemarkkinoiden vapautumiseen päädyttiin, sillä markkinoiden toimintaa pidettiin tehottomana. Kysynnän ja tarjonnan ei nähty kohtaavan ja hintakilpailun katsottiin olevan olematonta. Tämän nähtiin johtavan kuluttajien osalta pidempiin odotusaikoihin ja matkojen ylihinnotteluun. Sääntelyn purkamisen jälkeen kuka tahansa saattoi rekisteröityä taksitoimijaksi ja hinnoitella kyytinsä miten halusi ja toimijoille asetettiin vain muutamia vaatimuksia. Tämän lisäksi entiset lupa-alueet yhdistettiin koko Ruotsin kattavaksi toiminta-alueeksi, mikä salli kaikkien taksien harjoittaa toimintaa koko valtion alueella. Sääntelyn purkamisen yhteydessä luovuttiin myös autoilijan pakosta kuulua johonkin tilausvälityskeskukseen. Taksimatkat muuttivat uudistuksen myötä arvonlisäverollisiksi. (Bekken 2007:48.)

Muutokset olivat nähtävissä heti markkinoiden vapautumisen jälkeen. Merkittävimminä muutoksina voidaan pitää autojen määrän lisääntymistä, autojen profiloitumista tilausvälityskeskusten mukaan ja muutoksia taksojen rakenteissa. Vastoin odotuksia taksimatkojen hinnat nousivat, tämä selitty tosin osin sillä, että arvonlisävero otettiin käyttöön ja hinnat olivat ennen sääntelyn purkamista alhaiset suhteessa liiketoiminnan kuluihin. Myöhemmin hintakehitys on pitkälti seurannut inflaation kehitystä. Markkinoiden totaalivapautumisen jälkeen, on kuitenkin jouduttu uudelleensääntelemään joitakin taksitoiminnan osa-alueita.

Vuonna 1995 kiristettiin taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksiä ja otettiin käyttöön kuljettajien ajokoe. Ruotsissa suurin osa autoilijoista kuuluu

tilausvälityskeskukseen, mutta lisäksi on olemassa jonkin verran itsenäisiä toimijoita ("friåkare"). Jotta hintakilpailu saataisiin toimivammaksi ja ryöstöhinnottelu kuriin, on Ruotsissa otettu käyttöön tiukat hintainformaationsäädökset. Eri kuljetus- ja tilausvälitysyhtiöillä on oltava yhdenmukainen hinnoittelu niiden alaisuudessa toimiville autoille ja hinnan on oltava selkeästi asiakkaan nähtävillä. Hintakilpailua käydään näin ollen pikemminkin eri tilausvälitysyhtiöiden ja kuljetusyhtiöiden välillä kuin yksittäisten autojen välillä. Viime aikoina taksialalla on pyritty entistä tehokkaammin puuttumaan harmaaseen talouteen (pääasiassa veron- ja arvonlisäveronkiertoon) ja luvattomien kuljettajien toimintaan. (SOU 2004.)

Lyhyen aikavälin vaikutuksia arvioitaessa on huomioitava, että Ruotsissa markkinoiden vapautuminen tapahtui ennen 1990-luvun lamaa. Laman aikana useita taksiyhtiöitä joutui hakeutumaan konkurssiin ja monet taksinkuljettajat jäivät työttömiksi. Taksien määrän lisääntyminen pienensi yksittäisten ajoneuvojen tehokkuutta ja tämän seurauksena kuljettajien palkat putosivat jopa 25 % suurimmissa kaupungeissa. Käyttöasteen väheneminen ei kuitenkaan ole johtanut tarjonnan vähenemiseen, joten taksien saatavuus on parantunut. Merkittävä kielteinen seuraus sääntelystä luopumisessa on kuitenkin ollut rikollisuuden lisääntyminen alalla. Taloudellista vilppiä on havaittu varsinkin veronkierron muodossa ja ilman lupia toimivat taksiautoilijat ovat aiheuttaneet ongelmia alalla. Lisäksi väkivaltarikokset asiakkaita kohtaan ovat lisääntyneet. Ongelmaa on yritetty ratkaista sertifioimalla tilausvälityskeskuksia ja kehottamalla kuluttajia suosimaan näiden keskusten alla operoivia takseja. (Bekken 2005:12 – 13.)

Merrel ja Westin (2002) ovat tutkineet sääntelyn purkamisen vaikutuksia Ruotsin maaseutualueilla. Tutkimuksessa kävi ilmi, että maaseudulla ei havaittu pysyvää lisäystä taksien määrässä, mutta hinnat pääsääntöisesti nousivat. Taksitoiminnan tehokuuden havaittiin lisäksi laskeneen aikavälillä 1991 – 1997. Suhteessa uusiin innovaatioihin alalla, tutkijat havaitsivat joitakin uusia palvelu- ja yritystoiminnan muotoja, mutta epäselväksi jäi, liittyivätkö nämä innovaatiot suoranaisesti kilpailun vapautumiseen. (Bekken 2005:13.)

Vaikka Ruotsissa taksiliikenne onkin vapautettu kilpailulle, tulee taksipalveluiden tarjoajien kuitenkin noudattaa muita elinkeinon harjoittamiseen liittyviä lakeja ja velvoitteita. Tuoreimpana esimerkkinä laittomaksi määritellystä taksitoiminnasta Ruotsissa on Uber POP -palvelu, jonka toiminnan Uber päätti lopettaa toukokuussa 2016. Lopetuksen taustalla olivat ruotsalaistuomioistuinten ja Uberin eriävät

näkemykset harjoitettavan toiminnan luonteesta. Uber katsoo toimintansa olevan kyydinjakopalvelu, jossa kuljettaja vain kattaa omat kustannuksensa, mutta ei varsinaisesti hyödy taloudellisesti toiminnastaan. Useissa oikeuskäsittelyissä noin kolmekymmentä kärjätuomaria on kuitenkin katsonut, että kyseessä on taksitoiminta ja että Uber-kuljettajat ovat syyllistyneet pimeään ja Ruotsin taksilain vastaiseen toimintaan. Myös Ruotsin hovioikeus on ollut samalla linjalla kärjäoikeuksien kanssa. (Taloussanomat, 2016.)

2.6.2 Irlanti

Irlannissa on muuhun Eurooppaan verrattuna suuri määrä takseja asukasta kohti ja tämän lisäksi yksityiset vuokra-autot vastaavat suuresta määrästä kuljetuksia perinteisen taksien tarjoamien palveluiden rinnalla. Suurin osa Irlannin takseista kuuluu johonkin tilausvälityskeskukseen, mutta enemmistö toimijoista on kuitenkin omistaja-kuljettajia ja palkattujen kuljettajien määrä on suhteellisen pieni. Varsinkin Dublinissa on taksitoiminta keskittynyt pääasiassa katumarkkinasegmenttiin. (Bekken 2005:15.)

Irlannissa hintasäätely on tiukkaa ja sekä kuljettajien että taksina käytettävien autojen on täytettävä viranomaisten asettamat laatuvaatimukset. Taksiliikennemarkkinoille tuloa säädeltiin tiukasti vuosina 1978 – 2000. Uusia lupia myönnettiin vain harvoin ja 1980-luvun lopun talouskasvun vauhdittamana taksien kysyntä kasvoi huimasti, mutta tarjonta junnasi paikallaan. Yksityisten vuokra-autojen määrä kasvoi kysynnän lisääntyessä, mutta laki rajoitti vuokra-autoja kilpailemasta samoilla markkinoilla taksien kanssa. Irlannissa vain taksiluvalliset autot saavat päivystää taksiasemilla ja ottaa asiakkaita kyytiin katujen varsilta. Yksityiset vuokra-autot on tilattava puhelimitse eikä niillä ole oikeutta ottaa asiakkaita kyytiin ”lennosta”. (Fingelton, Evans & Hogan 1998:4 - 5.)

Taksien määrän kehitystä Irlannissa ennen määränsäätelyn purkamista kuvastaa hyvin Dublinin tilanne. Dublinissa takseja oli vuosien 1978 – 1991 välisenä aikana 1824 kappaletta. Vuonna 1992 lupia myönnettiin 150 lisää ja vuoden 1997 loppupuolella takseja oli 2374 kappaletta ja juuri ennen määränsäätelyä luopumista vuonna 2000 oli Dublinissa 2724 taksia. (Fingelton ym. 1998:6; Barrett, Sean 2007:136.)

Tammikuussa 2000 Irlannin ympäristö- ja paikallishallintoministeriö päätti lisätä taksilupien määrää 3 200 kappaleella. Lisäluvut oli tarkoitus jakaa jo olemassa oleville taksiluvulle. Asia vietiin oikeuteen, sillä päätöksen katsottiin suosivan nykyisiä

luvanhaltijoita ja syrjivän uusia alalle pyrkijöitä. Irlannin korkein oikeus ratkaisi asian ministeriötä vastaan ja totesi, että se oli ylittänyt toimivaltuutensa rajoittaessaan uusien lupien myöntämisen vain jo luvan omistaville toimijoille. Pitkälti tämän päätöksen seurauksen Irlannissa luovuttiin taksien määrä sääntelystä vuonna 2000. Muun sääntelyn osalta tilanne pysyi lähes muuttumattomana, eli tiukka hintasääntely ja kuljettajien ammattipätevyys- ja kalustovaatimukset säilyivät ennallaan. (Bekken 2005:15.)

Irlannissa taksilupien myyminen on ollut sallittua ja tiukasta määrällisestä sääntelystä johtuen uusien yrittäjien käytännössä ainoa keino päästä markkinoille oli ostaa lupa joltakin. Tämä johti siihen, että taksiluvulle muodostui toissijaiset markkinat ja lupien hinta esimerkiksi Dublinissa nousi 3 500 Irlannin punnasta (vuonna 1980) 90 000 Irlannin puntaan (vuonna 2000). Taksiluvan lunastaneet myös vuokrasivat lupiaan eteenpäin kuljettajille. Määräsääntelystä luopuminen vuonna 2000 kuitenkin romutti taksilupien kauppaa-arvon ja ajoi monet lupansa kalliilla hankkineet yrittäjät taloudellisiin vaikeuksiin. Korvausasioita on myöhemmin vuosina käsitelty Irlannin korkeimmassa oikeudessa. (Barrett 2007:137 – 138.)

Goodbody Economic tutki sääntelyn purkamisen vaikutuksia Dublinin taksimarkkinoihin ja tuli siihen tulokseen, että kaksi kolmasosaa vastanneista piti sääntelyn purkamista hyvänä asiana. Taksien määrän voimakas kasvu (määrä yli kolminkertaistui vuodesta 2000 vuoteen 2002) vähensi asiakkaiden odotusaikaa huomattavasti ja noin puolet vastaajista oli sitä mieltä, että myös taksien palvelun laatu oli parantunut. Goodbodyn tutkimuksen mukaan useimmat vastaajat pitivät taksien kuntoa hyväksyttävänä eivätkä vaatisi radikaaleja muutoksia tällä osa-alueella. (Barrett 2007:143 – 144.)

Sääntelyn purkamisen vaikutusten seurauksena Irlannin kilpailuviranomaiset ehdottivat joitakin muutoksia lainsäädäntöön (vuonna 2002). Ensimmäiseksi, taksat tulisi uudelleenarvioida, jotta ylitarjontaa saataisiin rajoitettua ja riittävä palvelu taattua kaikkina vuorokauden aikoina. Maksimitaksat asetettaisiin edelleen paikallisten viranomaisten toimesta. Toiseksi, laatuvaatimuksia tulisi kiristää. Viranomaiset ovat myös perustaneet Irlantiin *The Office of Taxi Regulator*, jonka tarkoituksena on muun muassa arvioida hakemukset taloudellisen menetyksen korvaamiseksi (niille luvanhaltijoille, jotka ovat hankkineet lupansa ennen vuotta 2000) ja valmistella uutta lainsäädäntöä taksialle. (Bekken 2005:15.)

Kokemukset Irlannista osoittavat, että kun markkinoille tulo vapautetaan ilman että muita suoria alalle tulon esteitä otetaan käyttöön, taksitoimijoiden määrä tulee lisääntymään huomattavasti. Palkkakuljettajat eivät enää halua työskennellä työntekijöinä vaan hakeutuvat oman luvan turvin yrittäjiksi. Tämän seurauksena yksittäisen taksin käyttöaika vähenee ja taksit ajavat yhä enenevässä määrin vain yhtä vuoroa (palkattu työntekijä mahdollistaa taksin käyttämisen kahdessa tai useammassa vuorossa, ympäri vuorokauden). Taksien kysyntä ei ole lisääntynyt samassa suhteessa kuin taksien tarjonta, mikä on johtanut autokohtaisten tulojen pienenemiseen ja nostanut alan hinta- ja laatupaineita. Hintojen ollessa säädellyt on laadusta tinkiminen yksi keino kannattavuuden parantamiseen. Kuluttajat sen sijaan ovat hyötynet taksien paremmasta saatavuudesta lyhempien odotusaikojen muodossa. Tämä on tärkeää erityisesti katumarkkinasegmentissä, jolle varsinkin uudet tulokkaat pyrkivät aktiivisesti. (Bekken 2005:15 – 16.)

2.6.3 Alankomaat

Pitkään jatkuneen julkisen keskustelun päätteeksi Alankomaiden taksimarkkinoiden sääntelyä päätettiin uudistaa asteittain 1. tammikuuta 2000 alkaen. Uusi laki sisälsi sekä markkinoiden uudelleensääntelyä että sääntelyn purkamista ja erilaisia tukitoimia sekä tehostettua valvontaa. Henkilöliikennelain uudistamisen tärkeimpinä tavoitteina oli vahvistaa taksien roolia suhteessa muihin kuljetusmuotoihin ja kannustaa ihmisiä käyttämään enemmän taksipalveluita. (Bekken 2007:50 – 51.) Alankomaiden hallitus oli vakuuttunut siitä, että vähemmän säänneltyä taksiala kykenisi paremmin vastaamaan kysynnän ja tarjonnan vaihteluihin, sillä olemassa olevan lupajärjestelmän katsottiin tarpeettomasti rajoittavan toimijoiden määrää markkinoilla. Oletuksena oli, että sääntelyn purkaminen johtaisi dynaamisempiin markkinoihin ja sitä kautta parempaan kysynnän ja tarjonnan tasapainoon ja tätä kautta korkeampaan palvelun laatuun, alempiin hintoihin ja taksien voimakkaampaan rooliin osana kansallista kuljetusjärjestelmää. Sääntelyä ryhdyttiin purkamaan asteittain, jotta kilpailun vapautumisen vaikutuksia olisi mahdollista seurata tehokkaammin ja puuttua mahdollisiin havaittuihin ongelmiin uuden lain sisältöä muokkaamalla. (Bakker 2007:63 – 64.)

Sääntelyä on purettu muun muassa poistamalla markkinoille tulon esteitä. Taksit eivät enää ole sidottuja toimimaan vain yhdellä alueella vaan taksijärjestelmä on yhtenäistetty kattamaan koko maan. Hinnoittelua on vapautettu ottamalla käyttöön maksimitaksa entisen kiinteän hinnan sijaan. Muutokset taksimarkkinoilla eivät kuitenkaan ole keskittyneet vain sääntelyn purkamiseen. Lakiuudistusta

suunniteltaessa Alankomaissa tarkasteltiin muiden maiden kokemuksia sääntelyn purkamisesta ja sen vaikutuksista taksimarkkinoiden kehitykseen ja päädyttiin näin ollen sekä uudelleensääntelemään tiettyjä osa-alueita ja purkamaan sääntelyä toisilta osa-alueilta. Palvelun laadun turvaamiseksi ja oikeudenmukaisen kilpailun varmistamiseksi kokonaisvastuu taksimarkkinoiden sääntelystä siirrettiin kansalliselle tasolle paikallisen sääntelyn sijaan. (Bakker 2007: 63 – 64.)

Yksi sääntelyn purkamisen keskeisiä tavoitteita oli taksien käytön lisääminen osana julkista liikennettä. Tämä tavoite ei kuitenkaan ole toteutunut odotetusti ja näyttäisi siltä, että taksien kysyntä ei ole suoranaisesti riippuvaista taksien tarjonnasta vaan muista muuttujista. Taksien tarjonta on lisääntynyt pääasiassa taksiasemilla ja iltaisin sekä viikonloppuisin, mikä on selvästi hyödyttänyt kuluttajia. Tarjonnan lisääntyminen liittyy osaksi siihen, että taksien lupa-alueista on luovuttu. Tämä on mahdollistanut haja-asutusalueilla ja maaseudulla toimivien taksiautoilijoiden siirtymisen viikonloppuna kaupunkeihin, joissa kysyntää on enemmän. (Bekken 2005:17.)

Uuden henkilöliikennelain voimaan astumisen jälkeen taksimarkkinat ovat olleet tiukan tarkastelun ja analysoinnin alla, jotta sääntelyn muutoksen vaikutuksia, sekä kysyntä että tarjontapuoleen, voitaisiin arvioida mahdollisimman tehokkaasti. Tarkastelu on osoittanut, että asiakkaiden arviot taksien toiminnasta ovat pysyneet kohtuullisina, sääntelyn purkamisen alussa mediassa levinneistä kielteisistä uutisista huolimatta. Vaikka taksien ja taksinkuljettajien määrä on lisääntynyt sääntelyn purkamisen seurauksena, ovat auton käyttötunnit vähentyneet. Merkittävä pettymys on ollut, että taksimatkan hinnat ovat nousseet sääntelyn purkamisen seurauksena. (Bakker 2007:64.)

2.6.4 Norja

Vuonna 2013 Norjassa oli noin 8450 taksiksi rekisteröityä autoa (Norges taksiförbund 2014). Norjassa taksiluvat ovat henkilökohtaisia ja luvan saa vain yhdelle autolle. Tästä johtuen Norjaan ei ole muodostunut suuria taksiyhtiöitä. Takseilla on Norjassa korkea käyttöaste ja palkkakuljettajien käyttäminen on erittäin yleistä ja osittain välttämätöntä, sillä taksilupaani liittyy päivitysvelvoite, eli takseja on oltava saatavilla ympäri vuorokauden. Lähes kaikki taksit Norjassa kuuluvat johonkin tilausvälityskeskukseen ja suurimmissa kaupungeissa tilausvälityskeskukseen kuuluminen on pakollista. Mikäli autoilija ei kuulu tilausvälityskeskukseen on autoilijalla pääasiallinen asemapaikka, jossa hän on velvollinen tarjoamaan palveluitaan. Suurimmissa kaupungeissa on kaksi tai useampia kilpailevia

tilausvälityskeskus, mutta harvaan asutummilla alueilla on yleensä vain yksi tilausvälityskeskus, johon kaikki alueen autoilijat kuuluvat. Norjan taksiliikennemarkkinat koostuvat kahdesta pääasiallisesta segmentistä sopimuskuljetuksista ja katumarkkina-/puhelintilausegmentistä. Noin 20 prosenttia Norjassa ajettavista taksikyydeistä on julkisen sektorin sopimuskuljetuksia. (Bekken 2007:51; Egeland, Tveito & Lund 2009:34.)

Norjassa taksiliikennemarkkinoiden sääntelystä vastaavat kolme eri tahoa: maakuntahallitukset, Norjan kilpailuvirasto ja Norjan liikenne- ja viestintäministeriö. Oikeus taksilupien myöntämiseen on maakuntahallituksilla, jotka myös vastaavat oman alueensa taksiliikenteen hallinnoinnista. Norjan kilpailuvirasto valvoo kilpailulain noudattamista ja asettaa maksimitaksat niillä alueilla Norjassa, joissa hintakilpailua ei ole vapautettu. Taksimarkkinoiden kokonaisvaltainen sääntely on Norjan liikenne- ja viestintäministeriön vastuualueella. Liikenne- ja viestintäministeriö muun muassa sanelee takseja ja taksinkuljettajia koskevat laatu- ja turvallisuusvaatimukset ja valtakunnalliset markkinoille tulon ehdot. (Egeland ym. 2009:34.)

Norjassa taksiliikenteen sääntelyn uudistamista on lähestytty hieman eri näkökulmasta kuin muualla Euroopassa. Vuoteen 2000 saakka Norjan kilpailuvirasto asetti taksien maksimihinnat koko Norjan alueelle. Vuonna 2000 hintasääntelystä luovuttiin viidessä suurimmassa kaupungissa, mutta taksien määrasääntelystä on pidetty kiinni. Hinnat ovat vapautettuja vain sellaisissa kaupungeissa, joissa on toistensa kanssa kilpailevia tilausvälityskeskuskeskuksia. Muualla Norjassa taksien on noudatettava kilpailuviraston asettamia maksimitaksoja. Maksimitaksat eivät kuitenkaan koske sopimuskuljetuksia (julkisten tahojen tai yritysten neuvottelemia, useamman matkan käsittäviä kuljetuksia). (Bekken 2007:51.)

Maakuntahallitukset sääntelevät kuitenkin edelleen vahvasti uusien taksien markkinoille tuloa. Maakuntahallitus määrää, millä alueella maakunnan sisällä taksiluvan haltijan voi toimia tai mihin tilausvälityskeskukseen tämän pitää liittyä. Tämän lisäksi maakuntahallitus määrittelee, montako aktiivista taksilupaa sen alueella tarvitaan ja montako tilausvälityskeskusta maakunnan alueella saa toimia. Tällä tavoin pyritään edesauttamaan toimivaa kilpailua alalla ja takaamaan riittävä toimeentulo luvanhaltijoille, joilla on päivystysvelvoite myös hiljaisina aikoina. Käytännössä alueilla, joilla autoilijat kuuluvat tilausvälityskeskukseen, hoitaa tilausvälityskeskus päivystysvelvoitteen ja huolehtii ajovuorojärjestelmän muodossa siitä, että autoja on saatavilla ympäri vuorokauden. Vaatimalla autoilijoita liittymään

tilausvälityskeskukseen on haluttu helpottaa kuluttajien mahdollisuutta vertailla hintoja (tilausvälityskeskusten sisällä noudatetaan yhtenäistä hinnoittelua), varmistaa taksien tehokas käyttö ja vähentää taksien joutenoloaikoja ja edistää teknisten innovaatioiden ja uuden teknologian käyttöönottoa alalla. (Egeland ym. 2009:35.)

Norjan kilpailuvirasto on esittänyt useita ehdotuksia kilpailun tehostamiseksi ja tarjonnan lisäämiseksi taksimarkkinoilla. Ehdotukset liittyvät pääasiassa taksilupien määrän rajoittamiseen ja lupien keskittymiseen suurimpiin tilausvälityskeskuksiin. Varsinkin niillä alueilla, joissa hinnoittelu on vapaata, tämän pelätään johtavan tarjontapulaan, pidempiin jonotusaikoihin ja hintojen voimakkaaseen nousuun erityisesti suuren kysynnän aikoina. Kilpailuvirasto on muun muassa kehottanut maakuntahallituksia myöntämään lisää taksilupia ja jakamaan uudet luvat pienemmille tilausvälityskeskuksille sekä kierrättämään vanhoja lupia (lupia, jotka tulevat uudestaan jakoon) uusille tilausvälityskeskuksille. Tämän lisäksi kilpailuvirasto on ehdottanut, että yhteen tilausvälityskeskukseen saisi kuulua vain tietty määrä autoja, jolla estettäisiin yksittäisiä keskuksia saavuttamasta määräävää markkina-asemaa tietyllä maantieteellisellä alueella. (Egeland ym. 2009:36.)

Norjan kilpailuviraston kehotuksiin on suhtauduttu vaihtelevasti eri maakunnissa. Egelandin ym. (2009:36) selvityksen mukaan erityisesti Norjan eteläiset, tiuhaan asutut maakunnat ovat teettäneet selvityksiä alueen taksimarkkinoista ja lisänneet sekä taksilupien määrää että mahdollistaneet uusien tilausvälityskeskusten markkinoille tulon. Bergenissä on muun muassa rajoitettu taksien määrää per tilausvälityskeskus ja Oslolla on kierrätetty kaupungin suurimmasta tilausvälityskeskuksesta vapautuvia/palautuvia lupia pienemmille toimijoille.

Kokemukset Norjasta tarjoavat tietoa siitä, millaisia vaikutuksia pelkästään hintasääntelystä luopumisella on taksiliiketoimintaan. Hintasääntelyn purkaminen kaupungeissa ei ole johtanut raivokkaaseen kilpailuun alalla ja hinnat ovat nousseet erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin, kuten on käynyt monessa muussakin maassa, joissa hintasääntelystä on luovuttu. Ongelmaksi on muodostunut hinnan ilmoittaminen kuluttajille ymmärrettävällä ja vertailukelpoisella tavalla. Kaupungeissa, joissa hintakilpailu on vapaata voivat kuluttajahinnat vaihdella ajankohdasta riippuen jopa kolmanneksen eri yhtiöiden välillä. (Bekken 2007:52.)

2.7 Yhteenveto

Sääntelyn taloudellisina perusteina käytetään informaation riittämättömyyttä ja/tai epäsymmetrisyyttä, ulkoisvaikutuksia (saasteet, ruuhka), mahdollisia palveluiden jatkuvuus- ja saatavuusongelmia, palveluiden laatua ja hintakehitystä. Suomessa taksiliikenteen määrä sääntelyn on katsottu olevan tarpeellista taksipalveluiden saatavuuden varmistamiseksi. Lisäperusteluna on käytetty sitä, että taksien katsotaan olevan osa julkisen liikenteen järjestelmää. On pyritty luomaan edellytykset pitkäjänteiselle ja kannattavalle yritystoiminnalle, joka takaisi saatavuuden koko maassa kaikkina vuorokauden aikoina. Hintasääntelyn perusteluna on käytetty kuluttajansuojaa ja korostunutta kuluttajansuojaa erityisasiakkaiden kohdalla.



Kuvio 4. Sääntelyn taloudelliset perusteet ja sääntelyn perusteet taksiliikennemarkkinoilla

Taksiliikennettä on perinteisesti ollut säännelty ala niin Euroopassa kuin muualla maailmassa. Viimeksi kuluneen neljännesvuosisadan aikana taksiliikennealan sääntelyä on kuitenkin purettu useissa Euroopan maissa. Täysin vapaata (joitakin laatusäännöksiä lukuun ottamatta) taksiliiketoiminnan harjoittaminen on Euroopan tasolla Virossa ja Ruotsissa. Muissa sääntelyä purkaneissa maissa, kuten Irlannissa,

Alankomaissa ja Norjassa sääntelyn purkamisessa on edetty maltillisemmin ja taksiliiketoiminta on edelleen osin säänneltyä liiketoimintaa.

Sääntelyn purkamisen vaikutukset riippuvat pitkälti siitä, miltä osin sääntelyä on purettu. Alalle tulon rajoitusten purkaminen on odotetusti johtanut taksien määrän lisääntymiseen. Tämä lisäys näkyy kuitenkin lähinnä suurissa kaupungeissa ja asutuskeskusten taksiasemilla. Autojen määrän kasvu johtuu osittain siitä, että toimijoita on alalle tullut lisää, mutta myös siitä, että mikäli taksien toiminta-alueista tai asemapaikoista ei erikseen ole säädetty, ovat maaseudun taksiliikenteen harjoittajat siirtyneet kaupunkeihin, jossa asiakkaita on enemmän. Varsinkin harvaan asutuilla alueilla on taksien merkitys osana julkista liikennettä huomattava ja taksien keskittyminen tiheämmin asutuille seuduille voidaan nähdä negatiivisena vaikutuksena, varsinkin jos korvaavia liikennemuotoja maaseudulle tai syrjäseuduille ei ole syntynyt.

Asiakkaiden kannalta positiivista on ollut odotusaikojen lyheneminen keskustoissa ja ruuhka-aikoina. Lyhentyneet odotusajat johtuvat pääasiassa autojen määrän kasvusta sekä autojen keskittymisestä niille alueilla, jossa ajoja on tiettyinä vuorokauden- ja kellonaikoina eniten odotettavissa. Hintasääntelyn purkamisen seurauksena hinnat ovat lähes poikkeuksetta nousseet vaikka hintakilpailu varsinkin tilausvälityskeskusten kesken on lisääntynyt. Erityisesti hinnat ovat nousseet iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin kysyntää on paljon. Autojen määrän kasvu ei ole automaattisesti johtanut kysynnän kasvuun samassa suhteessa, joten kuljettajien ajotulot ovat laskeneet merkittävästi sääntelyn purkamisen seurauksena. Laskeneet ajotulot ovat johtaneet siihen, että kuljettajien on tehtävä entistä pidempiä päiviä ja autoa pidettävä ajossa mieluiten ympäri vuorokauden.

Taksipalveluiden laadun on nähty monilta osin heikentyneen sääntelyn purkamisen seurauksena ja useissa maissa laatusääntelyä on tiukennettu jälkeenpäin. Varsinkin Ruotsissa ja Virossa on ollut suuria ongelmia turvallisuuden ja ryöstöhinnonkannan kanssa niin sanottujen vapaiden taksien osalta. Myös harmaa talous on tuottanut ongelmia useissa maissa ja ongelmiin on yritetty puuttua uudistamalla verolainsäädäntöä ja taksien ilmoitusvelvollisuutta ja valvontaa. Tilausvälityskeskusten rooli on kasvanut merkittävästi sääntelyn purkamisen seurauksena niin hintakilpailun suhteen kuin laadun valvonnan suhteen. Uusia palveluita tai teknologisia innovaatioita ei voida nähdä syntyneen suoraan sääntelyn purkamisen seurauksena. Taksiliikenneala on monissa Euroopan maissa ollut melko

aktiivinen ottamaan käyttöön uutta teknologiaa ja kehitystä varsinkin kyydin tilauksen ja välityksen saralla on viime vuosina tapahtunut paljon.

Sääntelyn purkamisella on sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia. Positiiviset vaikutukset liittyvät parempaan saatavuuteen ja sitä kautta odotusaikojen lyhenemiseen. Hintakilpailun lisääntyminen voidaan myös osittain nähdä kuluttajien etua palvelevana muutoksena kun kyseessä on esimerkiksi puhelin- tai sovellustilausegmentti. Asiakas voi vertailla hintoja ja valita hänelle itselle sopivan palvelu- ja hintatason auton. Asemapaikkasegmentin osalta hintakilpailun lisääntyminen kuitenkin lisää merkittävästi kuluttajan vastuuta. Säännellyillä markkinoilla, joilla noudatetaan esimerkiksi maksimihintaa, voi asiakas valita taksiasemalta ensimmäisen jonossa olevan auton ja kohtuullisella vaivalla selvittää matkan lopullisen hinnan. Vapaassa hinnoittelussa asiakas joutuu vertailemaan taksiasemalla jonottavien autojen hintoja (hinnat ilmoitetaan yleensä jonkinlaisina keskihintoina tarralla auton ikkunassa) ja valitsemaan sopivan hintaluokan auton jonosta. Tässä on huomioitava, että taksan rakenteesta riippuen (onko käytössä aikataksa, kilometritaksa vai jonkinlainen päällekkäinen järjestelmä), voi matkan hinnan laskeminen etukäteen olla lähes mahdotonta. Myös kutsusegmentin osalta vallitsee sama ongelma. Asiakkaan on kadulta auton pysäyttäessään tarkistettava sopiiko auto hinnoittelun puolesta hänen kukkarolleen vai onko syytä pysäyttää seuraava taksi ja tarkistaa sen hinta ennen kyytiin astumista.

Sääntelyn purkaminen voidaan myös nähdä mahdollisuutena taksiliiketoiminnan harjoittajille kehittää palveluitaan tai luoda kokonaan uusia palvelukonsepteja. Liiketoiminnan harjoittajat voivat profiloitua eri tavoin, esimerkiksi tarjoamalla vain peruspalvelun, liikkumisen paikasta A paikkaan B edullisemmalla hinnalla ja ehkä hieman vaatimattomammalla kalustolla ja mahdollisesti vain tietyssä aikana vuorokaudesta. Toiset voivat tarjota korkeamman profiilin kuljetuksia, laajennetulla palvelupaketilla ja tietenkin myös korkeampaan hintaan. Palveluita olisi myös mahdollista räätälöidä asiakkaan tarpeiden mukaisiksi. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin jälleen kutsu- ja asemapaikkasegmentit, joissa asiakkaiden olisi tiedettävä minkälaiseen autoon astuvat ennen matkalle lähtöä, jotta he voisivat valita omiin tarpeisiinsa sopivan auton.

Uudet mobiilisovellukset ja digitalisaatio luovat uusia mahdollisuuksia taksiliikennemarkkinoille. Asiakkaat voivat saada reaaliaikaista tietoa auton sijainnista, odotusajasta ja matkan kestosta. Myös tarkat hintatiedot ja esimerkiksi tiedot

kuljettajasta on varmasti tulevaisuudessa mahdollista saada sovelluksen välityksellä. Perinteisessä kutsu- ja asemapaikkasegmentissä sovellusten tuoma hyöty asiakkaille on kuitenkin vähäisempi ja asiakkaan on edelleen itse kyettävä valitsemaan sopiva auto ja palvelu sopivalla hinnalla. Lisäksi on muistettava niitä asiakkaita, jotka eivät syystä tai toisesta voi tai osaa käyttää mobiilisovelluksia tai muita vastaavia teknologioita. Liaksi ei siis voida luottaa siihen, että erilaiset mobiilisovellukset tai tulevaisuuden innovaatiot ratkaisevat kaikki epätäydellisen ja epäsymmetrisen informaation ongelmat taksiliikennealalla.

Edellä kuvattu osoittaa sen, kuinka moninaisesta toimialasta oikeastaan on kyse. Voi olla lähes mahdotonta löytää täydellisesti toimivaa sääntelymallia, joka kattaisi taksiliikennemarkkinat kokonaisuutena. Taksiliikennemarkkinat ovat yksi osa henkilöliikennemarkkinoita ja kuten Liikennekaaren tavoitteena onkin, tulisi taksiliikennemarkkinoiden sääntelyä tarkastella yhdessä koko henkilöliikennemarkkinoiden sääntelyn kanssa, jotta voidaan luoda edellytykset toimivan ja koko markkinat huomioon ottavan sääntelymallin syntymiselle.

Tähän mennessä tutkielmassa on kuvattu sääntelyä ja sen taloudellisia perusteita sekä yleisesti että erityisesti taksiliikennealalla. Tämän lisäksi on esimerkkien kautta käsitelty taksiliikenteen sääntelyä ja sääntelyn purkamisen vaikutuksia muutamissa Euroopan maissa. Näin ollen tutkielma on vastannut ensimmäiseen tavoitteeseen, eli rakentanut ymmärrystä sääntelystä ja sen purkamisesta erityisesti taksiliikennealan näkökulmasta. Tutkielman kolmannessa ja neljännessä luvussa keskitytään vastaamaan kahteen seuraavaan tavoitteeseen ja tämä tapahtuu empiirisen tutkimuksen kautta. Seuraavaksi huomio keskitetään siihen, kuinka sääntelyn alainen ja sääntelystä vapaa toiminta kohtaavat toisensa alan toimijoiden ja instituutioiden käymässä keskustelussa. Ajatuksena on, että sääntelypohjaisuus ja siitä luopuminen näyttäytyvät yhteiskunnallisessa keskustelussa merkityksellisinä, jos ne kiinnittyvät vahvoihin diskursseihin, joita keskustelun eri osapuolet pyrkivät ylläpitämään ja ajamaan eteenpäin. Seuraavaksi siirrytään siis kuvaamaan ja analysoimaan muutostilanteessa ilmeneviä diskursseja, joiden odotetaan omalta osaltaan paljastavan yhteiskunnassa vallitsevat merkitysrakenteet, niiden perusteet ja eri näkemysten väliset jännitteet.

3 TUTKIMUSMENETELMÄ JA AINEISTO

Tässä luvussa käsitellään empiirisen tutkimuksen tieteenfilosofista lähtökohtaa ja valittua tutkimusmenetelmää sekä esitellään tutkimusaineisto ja tutkimuksen kulku. Tämän lisäksi luvussa arvioidaan tutkimuksen ja valitun analyysimenetelmän luotettavuutta ja esitetään tutkijan positio, jolla tarkoitetaan tutkijan suhdetta tutkittavaan ilmiökenttään.

Tutkimus pohjautuu hermeneuttisen perinteen tieteenfilosofisiin lähtökohtaoletuksiin ja menetelmäksi on valittu diskurssianalyysi. Diskurssianalyysin toteuttamiseen liittyy tutkijan kannalta merkittäviä haasteita. Tutkimusmenetelmä vaatii käyttäjältään paitsi perehtyneisyyttä myös paljon aikaa analyysille. Valmiita ohjeita diskurssianalyysin toteuttamiseen ja diskurssien esiin nostamiseen ei ole, joten analyysi on rakennettu tutkimuskysymys ja tutkimusasetelma huomioon ottaen (Jokinen ym. 1993.) Tutkimusta arvioidessa on lisäksi huomioitava, että laadullisessa tutkimuksessa tutkimustuloksiin sisältyy aina subjektiivista tulkintaa ja tästä johtuen pyrkimyksenä ei ole löytää vain yhtä objektiivista totuutta vaan kasvattaa ymmärrystä monitahoisesta todellisuudesta.

Empiirisen tutkimuksen toteuttamisen haasteeksi on muodostunut erityisesti tutkittavan ilmiökentän monimuotoisuus ja turbulenti tilanne. Ilmiökenttä elää jatkuvassa muutoksessa ja toimijoiden asemat ovat tutkimuksen kuluessa vaihdelleet tilanteen kehittymisen myötä. Nykytilanne kentällä on hyvin erilainen kuin mitä se oli tutkimuksen aloitushetkellä. Näin ollen myös tutkimusasetelma on elänyt muutoksien myötä ja asettanut omat haasteensa aineiston keruuta ja analyysiin soveltuvan aineiston valintaa ajatellen.

3.1 Hermeneuttinen ymmärrys ja diskurssianalyysi

Tutkimus on luonteeltaan laadullinen ja tutkimus nojaa hermeneuttiseen perinteeseen. Hermeneutiikka on interpretivistinen tieteenfilosofinen suuntaus, jossa keskiössä on merkityksiä sisältävien kokonaisuuksien ymmärrys ja tulkinta. Pirkko Anttilan (2006) mukaan hermeneutiikka tutkii merkitysisältöjä ja tulkitsee niitä. Hermeneuttisen tieteensuuntauksen tehtävänä on Anttilan mukaan auttaa ilmaisemaan täsmällisesti se, joka on olemassa tutkittavissa kohteissa enemmän tai vähemmän epäselvästi. Hermeneuttinen tulkinta voi kohdistua esimerkiksi

inhimilliseen toimintaan, teksteihin, taideteoksiin, musiikkiin tai tietoisuustiloihin, jotka käsitetään merkityksellisinä ilmauksina (Väkevä 1999).

Ihmisen toiminta nähdään hermeneutiikassa intentionaalisenä ja näin ollen myös toiminnan ja sen tulosten nähdään sisältävän erilaisia merkityksiä. Tiedon tuottaminen perustuu asioiden ja niiden kontekstien välisten yhteyksien hahmottamiseen ja ilmiöiden tarkasteluun sekä suhteessa toisiin samanaikaisiin ilmiöihin että ilmiöiden kehitykseen. Hermeneuttisessa suuntauksessa tieto ymmärretään jatkuvana tulkintojen prosessina, jossa tieto ja tulkinnat uusiutuvat. Hermeneutiikassa tiedon muodostamisen prosessia kuvataan usein hermeneuttisella kehällä, jossa yksityiskohtien tulkinta vaikuttaa kokonaisuuden tulkintaan ja jossa tutkimuskohteesta tehtyjen tulkintojen uudelleentulkitseminen tuottaa lisää ymmärrystä kohteesta. (Menetelmäpolkuja 2015.)

Anttilan (2006) mukaan tulkinnalla tarkoitetaan sitä, että tutkija tarkastelee havaintojaan sellaisten teoreettisten olettamusten kautta, joiden ilmenemistapoja havaittavien ilmiöiden ajatellaan olevan. Tarkoitus, eli tulkinnan avulla esiin saatava käsitteellinen mieli merkitsee jotain vain, jos se on esitettävissä osana tiettyä kokonaisuutta, sillä jossakin toisessa kokonaisuudessa se on jotain muuta. Anttila painottaa, että tulkinta pohjautuu aina tulkitsijan omaan maailmankuvaan ja vallitsevan aikakauden ajattelutapoihin, joten tulevat tutkijasukupolvet tekevät tulkinnan uudelleen.

Tutkittava kohde koostuu tavallisesti monista ja monitasoisista tulkittavista piirteistä. Näitä ovat muun muassa kielelliset ilmaisut, sosiaaliset rakenteet, kulttuuriin liittyvät tekijät ja historialliset ulottuvuudet. Tulkitsija ei ole subjekti, joka tulkitsee kohdettaan objektiivisesti vaan tulkinta tehdään tutkijan omista edellytyksistä käsin. Tulkintaa tulisi seurata ymmärrys, jotta tutkittavasta ilmiöstä voi muodostua kokonaisuus. Tulkitut osat eivät siis itsestään nivoudu yhteen, vaan tutkijan on itse yhdistettävä ne uudeksi merkitysyhteydeksi, josta muodostuu tutkimuskohteen mieli. (Gadamer 2004:37.)

Huolimatta siitä, että maailma näyttäytyy meille jokseenkin samankaltaisina aistimuksina, on sille annettujen merkitysten maailma niin moninainen, että kahta samankaltaista yksilötason merkityksimaailmaa tuskin on olemassa. Laadullisessa tutkimuksessa merkitykset ilmenevät suhteina, eikä merkityksiä tarkastella yksiköinä tai rakenteina vaan suhteina ja merkityskokonaisuuksina, joiden muodollisilla piirteillä ei ole painoa tutkimuksessa. (Juha Varto 2005:15.)

Tutkimuksen tarkoituksena on paljastaa ne merkitykset, joihin alan toimijat ja vaikuttajat argumentoinnissaan nojaavat ja pyrkiä tätä kautta lisäämään ymmärrystä monitasoisesta ilmiöstä. Tavoitteena on paljastaa miten sääntelystä ja sääntelyn purkamisesta puhutaan ja mitkä ovat keskeisiä perusteluita eri näkökulmiin liittyen ja minkälaisia jännitteitä eri näkökulmien välille syntyy. Tavoitteiden saavuttamiseksi on menetelmäksi valittu diskurssianalyysi.

Jokisen, Juhilan ja Suonisen (2006:19) mukaan *”diskurssianalyysi on kielenkäytön ja muun merkitysvälitteisen toiminnan tutkimusta, jossa analysoidaan yksityiskohtaisesti sitä, miten sosiaalista todellisuutta tuotetaan erilaisissa sosiaalisissa käytännöissä”*. Anu Pynnösen (2013:4 – 5) kirjoittaa, että diskurssitutkimuksessa tarkastellaan sitä, miten kieli toimii eri tilanteissa ja mitä kieli tekee käyttäjilleen ja käyttäjä kielelleen. Diskurssianalyysissa tutkitaan kielenkäyttöä sellaisena kuin se arjessa esiintyy, eli todellisten ihmisten kielenkäyttöä todellisessa yhteiskunnassa. Samalla kuitenkin tarkastellaan myös kielen käyttökontekstia ja siihen liittyviä laajempia tekijöitä ja jännitteitä (historia, yhteiskunta) sekä kielenkäytön vaikutuksia ja seurauksia. (Kts. myös Pietikäinen & Mäntynen 2009:11 – 14; Wood & Kroger 2000:10.)

Merkitykset syntyvät neuvottelemalla jokaisessa käyttötilanteessa uudelleen ja maailmaa merkityksellistetään eri aikoina ja eri tilanteissa eri tavoin. Diskurssitutkijaa kiinnostavia tekijöitä ovat nimenomaan merkitysten neuvotteleminen, siihen liittyvät käytänteet ja jännitteet, ehdot ja seuraukset. Diskurssianalyysissa ei niinkään olla kiinnostuneita siitä mikä on ”oikein” tai ”totta” vaan pikemminkin siitä, mitkä merkitykset ovat vallalla, mitkä marginaalissa ja mitkä puuttuvat ja miksi näin on. (Pynnönen 2013:6.) Ei siis ole olemassa vain yhtä tapaa tuottaa todellisuutta ja merkityksellistää maailmaa. Kontekstisidonnaisuus, tulkinnan suhteuttaminen aikaan ja paikkaan, on aina läsnä diskursiivisessa maailmassa. Diskurseja tulkittaessa on siis tunnettava tilanteet ja käytännöt ja niihin osallistuvien ihmisten väliset suhteet. (Jaakkola 1999.)

Vivien Burren (1995:50 – 51) mukaan diskurssit toimivat eräänlaisena viitekehyksenä ja käsitteellisenä taustana, jota vasten ilmaisumme tulevat ymmärretyksi. Ian Parkerin (1992: 4 – 5) ja Mikko Lehtosen (1996: 69) mukaan ihmisten välisessä keskustelussa diskurssit luovat kehyksen, jolloin kohdetta nimetään, merkityksellistetään ja esitetään tietynlaisena. Lehtosen mukaan diskursiivinen viitekehys on arvottava, jolloin yhtä tapaa keskustella arvotetaan jonkin muun tavan kustannuksella. Tämä ulottuvuus

liittyy Lehtosen mukaan kysymyksiin siitä, miksi tietyt merkitykset koetaan tiettyinä aikoina oikeiksi ja toiset vääriksi, miten nämä oikeina pidetyt merkitykset syntyvät ja kuinka niistä tulee vallitsevia. (Teija Löytönen 2004:111.)

Diskurssianalyysin lähtökohta oletuksena on, että diskurssia on mahdotonta irrottaa laajemmasta kontekstistaan. Teksteistä pyritään erilaisia analyysitekniikoita käyttämällä löytämään vihjeitä diskursseista, joita tekstit edustavat ja joihin ne liittyvät. Diskurssianalyysi on perusluonteeltaan tulkitsevaa ja eri tekniikoilla pyritään paljastamaan monimerkityksisyyttä ja eri kuvauksia. Tekstien systemaattinen tutkiminen ja niiden tuottamisen jakamisen ja käyttämisen analysointi liittyy olennaisesti diskurssianalyysiin. (Pynnönen 2013:9; Phillips, Lawrence & Hardy 2004:636.)

Siltaojaa ja Vehkaperää (2001:209 – 211) mukaan diskurssit voidaan ymmärtää vakiintuneiksi puhekäytännöiksi, joiden avulla rakennetaan ja tuotetaan diskurssin kuvaamaa ilmiötä. Diskurssi on osa sosiokulttuurisia käytäntöjä, tekstuaalinen kokonaisuus, joka osaltaan rakentaa sosiaalista todellisuutta. Diskursiivisissa lähestymistavoissa tavoitteena on diskurssin tunnistamisen jälkeen analysoida sitä, miten ja millaisena sosiaalinen todellisuus aktualisoituu. Diskurssianalyysissa huomio kiinnittyy siihen, miten jokin asia sanotaan ja millaiseksi se jonkin asian tai ilmiön tuottaa.

Diskurssit toimivat eräänlaisena viitekehyksenä ja käsitteellisenä taustana, jota vasten ilmaisumme tulevat ymmärretyksi (Burr 1995:50 – 51). Ihmisten välisessä keskustelussa diskurssit luovat kehyksen, jolloin kohdetta nimetään, merkityksellistetään ja esitetään tietynlaisena. Diskursiivinen viitekehys on arvottava, jolloin yhtä tapaa keskustella arvotetaan jonkin muun tavan kustannuksella. Tämä ulottuvuus liittyy kysymyksiin siitä, miksi tietyt merkitykset koetaan tiettyinä aikoina oikeiksi ja toiset vääriksi, miten nämä oikeina pidetyt merkitykset syntyvät ja kuinka niistä tulee vallitsevia.

3.2 Tutkimuksen toteuttaminen

Tutkimus on toteutettu syksyn 2014 ja kevään 2016 välisenä aikana. Kun vuoden 2014 luonnoksesta hallituksen esitykseksi joukkoliikennelain ja siihen liittyvien lakien uudistamisesta jätettiin taksiliikennettä koskevat muutosesitykset

(verovähennysoikeuden muutosta lukuun ottamatta) pois, kävi selväksi, että mahdolliset muutosesitykset tullaan esittelemään liikennekaarihankkeen ensimmäisen osan yhteydessä. Tästä johtuen, oli tutkimuksen toteuttamisen kannalta mielekästä odottaa, kunnes uusi luonnos hallituksen esitykseksi henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen uudistamisesta esiteltäisiin liikenne- ja viestintäministerin toimesta. Uusi luonnos lähetettiin lausuntokierrokselle 18.4.2016 ja lakiesitys on tarkoitus saada eduskunnan käsittelyyn kesäkuussa 2016.

Taksiliikenteen sääntelyn purkaminen on ollut liikennekaaren ensimmäisen vaiheen esittelyn myötä paljon esillä mediassa ja aihe on herättänyt paljon keskustelua myös kansalaisten keskuudessa, mikä näkyy aktiivisena kommentointina aihetta käsitteleviin verkkoartikkeleihin liittyen, yleisönosasto- ja mielipidekirjoituksina sekä suorana palautteena taksin käyttäjiltä kuljettajille. Myös taksiliitto on syksystä 2014 asti osallistunut erittäin aktiivisesti keskusteluun alan sääntelyuudistuksesta ja kampanjoinut aktiivisesti nykymuotoisen taksijärjestelmän säilyttämisen puolesta. Aineistoa diskurssianalyysia varten on siis ollut runsaasti tarjolla ja merkittäväksi haasteeksi on osoittautunut aineiston rajaaminen ja mahdollisimman hyvien lähteiden poimiminen uutisvirrasta.

3.2.1 Aineiston esittely

Jokisen ym. (1999:49 – 50) mukaan hyvin monenlaiset aineistot soveltuvat muotonsa puolesta diskurssianalyysiin. Aineistona voidaan käyttää haastatteluja, keskustelujen ääni ja videotallenteita, kokoustallenteita, lehtiartikkeleita, uutisia, tieteellisiä julkaisuja, kirjeitä, julkisia asiakirjoja jne. Erilaiset näkökulmat ja eri merkityssysteemeihin tunnistettavissa olevat palat rikastuttavat aineistoa. Tämän tutkimuksen tutkimusaineisto koostuu taksiliikenteen sääntelyn purkamisen synnyttämästä luonnollisesta keskustelusta, joka muodostuu aihetta käsittelevistä verkkoartikkeleista ja artikkeleihin liittyvistä kommenttiketjuista, videomateriaalista (uutispätkät ja ajankohtaisohjelmien haastattelut ja keskustelut), Twitterkeskustelusta ja eri viranomaistahojen, ministereiden ja etujärjestöjen edustajien lausunnoista ja kannanotoista liittyen taksiliikennemarkkinoiden sääntelyn purkamiseen.

Luonnollisella aineistolla tarkoitetaan tässä yhteydessä aineistoa, joka on olemassa tai syntynyt tutkijasta riippumatta. Jokisen ym. (1999:236 – 237) mukaan luonnollisia aineistoja suositaan diskurssianalyysissa siitä syystä, että näissä aineistoissa läsnä olevien merkitysten, retoristen keinojen tai vuorovaikutuksen säännönmukaisuuksien sävykyys ja mutkikkuus eivät ole kartoitettavissa tilanteen ulkopuolelta. Tutkijan

itsensä aikaansaamien aineistojen kautta ei päästä käsiksi luonnollisten tilanteiden tapahtumiin kaikessa rikkaudessaan. Tässä tutkimuksessa erityisen merkittävään asemaan nousevat verkkoartikkeleiden synnyttämät kommenttiketjut, jossa kommentoijien välille syntyy aitoa keskustelua ja argumentointia aiheesta. Artikkelit ja viralliset tiedotteet taksiliikenteen sääntelyn purkamiseen liittyen ovat lähinnä lisänneet tutkijan ymmärrystä aiheesta ja tarjonneet ajantasaista tietoa lakiesityksen sisällöstä ja etenemisestä. Myös eri viranomaistahojen kannanotot ja lausunnot ovat tarjonneet arvokasta tietoa tutkimuksen tueksi ja näkemystä eri toimijoiden suhtautumisesta sääntelyn purkamiseen.

Aineisto on kerätty 04/2014 ja 05/2016 välisenä aikana eri verkkomediaissa julkaistuista artikkeleista ja video- ja äänitallenteista liittyen taksiliikenteen sääntelyn purkamiseen. Tarkemman analyysin kohteeksi valikoitui lopulta yhdeksän artikkelin kommenttiketjut, yksi Twitterkeskustelu, viisi videotallennetta ja yksi äänitallenne. Alla olevassa taulukossa on tarkemmin kuvattu, missä ja milloin artikkelit on julkaistu ja montako kommenttia kunkin artikkelin kommenttiketju sisälsi.

Taulukko 1. Kommenttien määrä tutkimuksen verkkoartikkeleissa

Artikkelin otsikko	Julkaisupaikka	Julkaisupäivä	Kommenttien määrä
Miten taksiliikenne pitäisi järjestää?	Yle.fi	16.4.2014	94
Taksilain muutos etenee: "Kohtuulliset hinnat turvattava"	Taloussanommat.fi	3.6.2014	144
Taksit on vapautettava kilpailulle	Kauppalehti.fi	4.3.2015	16
Demokraatti: Hallitus aikoo purkaa taksiliikenteen sääntelyä	Kaleva.fi	6.10.2015	42
Taksiliitto kiittelee 12 250 euron Uber-tienestien tuomitsemista valtiolle - Uber: "Valitettava päätös"	Taloussanommat.fi	8.4.2016	96
Professori: Uber-kuskina toimiminen on nyt yksiselitteisesti laitonta	Iltalehti.fi	9.4.2016	56
Ministeri Berner tiukkana Uberista: Kyydin tarjoaminen edellyttää taksilupaa	Iltasanomat.fi	10.4.2016	35
Perussuomalaisilta täystyrmäys ministeri Bernerin taksilupaesitykselle: "Nähtävästi viesti ei mennyt perille"	Hs.fi	18.4.2016	14
Käyttäkää enemmän taksia	Satakunnan kansa.fi	28.4.2016	22

Taulukossa 1 esitettyjen verkkoartikkeleiden kommenttiketjujen lisäksi analyysin kohteeksi valikoitui myös viisi videotallennetta ja yksi äänitallenne sekä yksi

Twitterkeskustelu. Taulukossa 2 on esitetty muu analyysimateriaali, missä aineisto on julkaistu, milloin ja lyhyt kuvaus aineiston sisällöstä.

Taulukko 2. Muu analyysiaineisto

Aineisto	Julkaisupaikka	Julkaisupäivä	Muuta
Twitter: Viisauttanne tarvitaan. Mitä tapahtuisi, jos esimerkiksi Helsingissä taksibisnes vapautettaisiin kokonaan sääntelystä?	Twitter: @svuorikoski	10.4.2016	63 kommenttia
Huomenta Suomi: Kovanen Yhtiöt Oy:n toimitusjohtajan, Heikki Kovasen haastattelu	MTV Katsomo	18.4.2016	
MTV3 klo 19:00 uutiset: Liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin kommentit uudesta Liikennekaari -hankkeesta	MTV Katsomo	18.4.2016	
A-studio	Yle areena	18.4.2016	Vieraana liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner
Huomenta Suomi: Taksiliiton toimitusjohtajan, Timo Koskisen kommentit taksiliikenteen sääntelyn purkamiseen liittyen	MTV Katsomo	19.4.2016	
Politiikan avokonttori, Jakso 2: Ervastian pöydässä Ari Jalonen	Yle areena	21.4.2016	
Utiskauha: Taksiliiton puheenjohtajan, Jari Lemmetyisen kommentit taksiliikenteen sääntelyn purkamiseen liittyen	Alfatv.fi	22.4.2016	

Aineistoa kerätessä on kiinnitetty erityisesti huomiota aineiston monipuolisuuteen. Analysoitavat kommenttiketjut on pyritty poimimaan osittain kantaaottavista artikkeleista, jotta keskustelu säilyisi monipuolisena ja analyysiin saataisiin mukaan mahdollisimman montaa näkökantaa edustavia kommentteja. Vaikka kyydinvälityspalvelu Uber ei tutkimuksen tarkastelun keskiössä olekaan, ovat Uberia käsitelleet verkkoartikkelit synnyttäneet mielenkiintoista keskustelua nykyisen taksijärjestelmän tulevaisuudesta. Aineistoa tarkasteltaessa on huomioitava, että osa kommentteista on ollut selkeästi provosoivia ja niin sanottuja ”trolleja” (tahallisesti ärsyttäviä tai häiriköiviä keskustelijoita) on jonkin verran keskustelijoiden joukossa, mutta tämän kaltaiset keskustelunavaukset on jätetty analyysin ulkopuolelle.

Tutkimuseettiseltä kannalta aineistonkeruuvaiheessa pohdittiin erityisesti sitä, mitä aineistoa voi vapaasti käyttää ja tuleeko joidenkin tekstien tai videotallenteiden osalta pyytää julkaisijan tai puheen tuottajan lupa. Moni verkkojulkaisu vaatii sisäänkirjautumisen jotain sosiaalisen median kanavaa käyttäen, jotta kommentointi artikkeleihin on mahdollista. Näin ollen monet kommentit on julkaistu kommentoijan henkilökohtaisella nimellä tai profiililla. Nämä kommentit ovat kuitenkin julkisesti kaikkien halukkaiden nähtävillä ja kommentoijat ovat olleet tietoisia siitä, että kuka tahansa pääsee heidän kommenttinsa lukemaan ja voi tunnistaa heidät nimen tai profiilin perusteella. Niiden verkkojulkaisujen osalta, jotka ovat mahdollistaneet artikkeleiden kommentoinnin myös anonyymisti, ei ongelmaa kommentoijan tunnistamisen osalta ole.

Koska kyse on vapaasti kaikkien saatavilla olevista julkisista keskusteluista, joissa tekstin tuottajat ovat olleet tietoisia tekstien julkisuudesta, ei tarvetta luvan kysymiseen ilmennyt. Analyysin tai tulkintojen kannalta ei painoarvoa ole niinkään sillä kuka on sanonut mitä, vaan miten on sanottu, eli tutkimuksessa ei katsottu tarpeelliseksi esittää kommentoija heidän omilla nimillään ja näin ollen sitaateissa on käytetty kommentoijan nimimerkkiä tai etunimeä. Poikkeus on kuitenkin tehty video- ja äänitallenteiden osalta. Näissä puhujia on virkansa tai asemansa johdosta pyydetty antamaan lausunto tai haastattelu aiheeseen liittyen ja näiden osalta katsottiin tarpeelliseksi sitaateissa ilmoittaa puhujan nimi ja asema.

3.2.2 Aineistoin analysointi

Diskurssianalyysin piirissä ei tavoitella mitään tiettyä, määrämuotoista menetelmää vaan lähestymistapa toimii pikemminkin väljänä teoreettisena viitekehysenä, johon etsitään ja räätälöidään tapauskohtaisesti eri menetelmävaihtoehtoja. Diskurssianalyysissa korostuu tulosten tulkinnallinen luonne ja diskurssianalyysin pyrkimyksenä on esittää perusteltuja tulkintoja, jotka sopivat mahdollisimman hyvin tavalla tai toisella tärkeiden keskusteluiden virittämiseen (Jokila ym. 1999:106). Diskurssien analyysissa tarkastelun kohteena ovat diskurssit ja niiden väliset suhteet, diskurssien seuraamukset ja diskurssien suhde kulttuuriseen, sosiaaliseen ja materiaaliseen kontekstiin (Löytönen 2008).

Aineiston analyysi on edennyt seuraavan kuvion mukaisesti:



Kuvio 5. Diskurssianalyysin vaiheet

Aineiston analysointi aloitettiin lukemalla ja kuuntelemalla aineistoa useaan kertaan, jotta siitä muodostui hyvä kokonaiskuva tutkijalle. Koska aineisto oli jo valmiiksi tekstimuodossa, ei tarvetta kommenttiketjujen litteroimiseen ollut. Video- ja äänitallenteet ovat analyysin kannalta sopivin ja kiinnostavin osin litteroitu yksinkertaisesti. Aineiston kuvauksessa pyrittiin kartoittamaan tutkittavan ilmiön mielenkiintoisia piirteitä ja luomaan kokonaisvaltainen käsitys aineistoista tehdyistä havainnoista, niiden välisiä eroja ja yhtäläisyyksiä etsien. Aineistosta tehtyjen havaintojen perusteella muodostettiin viisi teemaa. Teemat muodostettiin luokittelemalla eri verkkoartikkeleiden kommenttiketjujen otteita ja yhdistämällä niitä sopivan teeman alle. Tutkimusaineisto ei tässä vaiheessa enää yksilöitynyt tiettyihin verkkoartikkeleihin vaan muodosti nyt teemoitellun, itsenäisen kokonaisuuden.

Muodostetut teemat olivat melko karkeita ja teemoittelu perustui siihen, mihin aiheeseen kommenttoijien puhe linkittyi vahvimmin. Suurin osa analysoiduista kommentteista sisälsi aineksia, jonka perusteella ne olisi voitu luokitella useamman teeman alle, mutta tässä vaiheessa aineisto luokiteltiin kuitenkin kommenttien pääasiallisen sisällön perusteella. Teemoiksi muodostuivat puheet *hinnasta, saatavuudesta, turvallisuudesta, sääntelystä, laillisuudesta ja kannattavuudesta*.

Hinta-teemassa puhe keskittyi pääasiassa taksien hinnoitteluun niin Suomessa kuin muualla maailmassa. Puheissa sekä kritisoitiin taksikyytien kalleutta Suomessa että puolustettiin nykyistä hintatasoa vertaamalla taksikyytien hintoja Suomessa esimerkiksi Ruotsin hintoihin tai vetoamalla Suomen muutenkin korkeaan hintatasoon ja verotukseen.

”Taksit on hinnoitelleet itsensä ulos tavallisen suomalaisen arjesta jo aikoja sitten. Nyt sitten. Nyt sitten valitetaan kun ei ajoja ole. En ihmettele, noilla taksoilla. Ahneella on ihmeellinen loppu.” (Ulos_liputettu)

”Miten ne hinnat muka ovat liian korkeat? Ruotsissa, Tanskassa ja Islannissa hinnat ovat sellaisen 30% korkeammat. Norjassa ehkä 60% korkeammat. Kerro nyt, miten

maassa, jossa verotus ja palkat ovat maailman korkeimmat, voisi suorittaa jonkun työn ja palvelun halpamaiden hintatasolla, ilman että kierretään veroja tai käytetään halpatyövoimaa - -” (3432324)

Hinta-argumentit olivat useissa kommentteissa vahvasti sidoksissa hintasääntelyn purkamiseen ja tässä huomio kiinnittyi erityisesti siihen, että siinä missä moni kommentoija piti hintasääntelyn purkamista tarpeellisena, jotta hinnat kääntyisivät laskuun, iloitsivat useat muut siitä, että voisivat hyötyä vapaan hinnoittelun sallimasta työnteon tuloksellisuuden paranemisesta.

”Toivon että ala vapautuu mahdollisimman nopeasti. Olen jo lähtökuopissa odottaen että pääsen apajille. Onhan aivan hölmöä että nykyisin taksilla pääsee vaikka jouluaattona ajelemaan 1,5€/km hinnalla. Ei järjen häivää. Luvat vapaaksi, hitto mikä kultakaivos, säännelty taksa on aivan naurettavan halpa. Olis meikälläkin saamaa tehdä kunnon tiliä.” (Mikael)

Monet hinta-teeman alle liitetyt kommentit heijastivat myös pelkoa siitä, mitä tulee tapahtumaan, jos hinnoittelu vapautetaan ja viestivät tarpeesta säännellä hintaa jollakin tavalla myös tulevaisuudessa.

”Kyllä takseilla pitää olla yhtenäiset hinnat, ettei taksien tilaamisesta tule lottoarvontaa siitä, minkä hintainen kyyti osuu kohdalle. Jos taksiluvat vapautuvat sääntelystä, homma villiintyy varmasti.” (Ei luoda ongelmia turhaan)

Saatavuus teeman alle kerätyt puheet keskittyivät taksien saatavuuteen, jonka taas nähtiin liittyvän taksien määrä sääntelystä luopumiseen. Suurin osa kommentoijista koki, että taksien määrä ja näin ollen myös saatavuus tulisi lisääntymään määrä sääntelyn purkamisen myötä, mutta huolta kannettiin erityisesti taksien saatavuudesta maaseudulla ja haja-asutusalueilla, jossa ajoja on vähemmän.

”Erittäin hyvä uudistus. Taksit ovat Suomessa olleet luotettavia ja ammattitaitoisia ja uudistus tuo tuskin tähän mitään muutosta. Sen sijaan uskon, että taksien saatavuus tulee paranemaan merkittävästi, koska autojen määrän säännöstely poistuu - -” (abcdefghijklmnopq)

”Ja takseja olisi ainoastaan keskustoissa ja viikonloppuina, hintakin pitäisi neuvotella joka kerta erikseen.” (Simo)

Turvallisuus-teemaan puheet keskittyivät suomalaisen taksin turvallisuuteen ja siihen, mitä tulee tapahtumaan, mikäli sääntely alalla puretaan. Suomalaisen taksin luotettavuus liittyi puheissa niin vahvasti turvallisuuden käsitteeseen, että luotettavuudesta puhuvat kommentit liitettiin myös turvallisuus-teeman alle sen sijaan, että niistä olisi muodostettu oma teema.

”Me suomalaiset luotamme taksiin kuin poliisiin, saunaan ja sisuun. Palatessani ulkomailta Helsinki-Vantaan-kentälle huokaan onnesta saadessani lysähtää kotimaani taksin takapenkille, sulkea silmäni ja tietää olevani turvallisissa käsissä.” (Pirkko Arstila)

Turvallisuuteen liittyvissä puheissa korostui myös ajatus siitä, että nimenomaan sääntely ja ne laatuvaatimukset, jotka taksien tulee täyttää luovat turvallisuutta asiakkaalle. Sääntelyn koettiin synnyttävän luottamusta niin hinnoittelun kuin asiakkaan turvallisuuden suhteen.

”Jokainen joka on matkustanut ulkomailla tietää että Suomen taksisysteemi on erinomainen. Missään muualla ei ole samanlaista luottamusta takseihin. Luottamus tulee asiantuntevista kuskeista ja laadukkaasta kalustosta.” (Samat)

”- - Suomalaiset taksit ovat turvallisia nimenomaan siksi, että taksiyrittäjien taustat ja ajajien taustat tutkitaan. Eli edes ajolupia ei anneta kenelle vain. - - Kun taksit Ruotsissa vapautettiin, niin kyllä työpaikalla jokaisella oli lista mukana Tukholmaan mennessä, minka firmojen taksit ovat turvallisia eivätkä pyydä ihan mitä tahansa hintoja.- -” (Tunturien tyttö)

Sääntely-teeman puheet olivat melko moninaisia ja sääntely oli esillä jollakin muotoa lähes kaikissa aineiston kommentteissa. Teeman alle on kuitenkin kerätty ne kommentit, joissa otettiin kantaa sääntelyyn ylipäänsä ja sääntelyyn erityisesti taksialalla. Merkille pantavaa oli, että useissa vapauttamisen puolesta esitetyissä kommentteissa puhuttiin taksiliikenteestä monopolina tai kartellina.

*"Hienoa! Tämän yhden ammattikunnan monopolin suojeleminen saisi jo loppua."
(Mnt)*

*"Taksiliikenne pitäisi vapauttaa kokonaan säännöstelystä. Ei voi olla kenenkään etu, että taksimonomoli pyörii vuodesta toiseen. kaikkien halukkaiden pitäisi saada perustaa taksiryitys, saada luvat heti kun niitä hakee ja alkaa ajamaan omaa taksia."
(Heko)*

Useat sääntely-teeman alle sijoitetut kommentit sisälsivät myös kritiikkiä yhteiskuntaa, Suomen hallitusta, yksittäistä ministeriä tai vallitsevaa poliittista linjaa kohtaan.

"Vain yksi tarkoitus Sipilällä &co lyödä koko suomen systeemit sekaisin. Ja tukea harmaata taloutta. Oletteko arvon SSS ajatelleet että: Suomen taksi on turvallisin kaikista maailman takseista. Kiitos nykyisen systeemin. EI MISSÄÄN NIMESSÄ VAPAUTTAMISTA. Muuten olemme kreikan tiellä." (Järki hoi)

"Taxi on taxi eikä Suomen valtion arvokuljetusauto jota pitää suojella kilpailulta. Samanlaiset kilpailua vääristävät monopoliasemat ovat Suomessa kaikkialla. Suomi tulee tukehtumaan omiin säädöksiinsä, sääntöihin ja kaiken kieltämiseen." (Keijo)

Sääntely-teeman kommentteihin liittyi myös puhetta asiakkaan asemasta ja kyvystä tai mahdollisuudesta valita hänelle sopiva palvelumuoto.

"Lasken sen varaan että asiakas osaa ja ymmärtää mistä haluaa maksaa, maksaako se siitä että ns. oikealla taxiyrityksellä jolla on sinetöidyt mittarit jne..tai ottaako asiakas sen kevyemmän version jossa hinta pisteestä a pisteeseen b on xxx -euroa, ilman että asiakas maksaa tyhjästä. Asiakashan tässä valitsee mitä käyttää, ei kukaan muu voi sitä tehdä hänen puolestaan. Avainsana on kilpailu. Nythän sitä ei ole. Markkinat tulevat määräämään hinnat, eivät taxiliitto tai säädökset." (Keijo)

Laillisuus teeman puheet keskittyivät taksiliiketoiminnan laillisuuden (tarvittavat luvat, sopiva ajokortti, vaadittava ammattipätevyys suoritettu, yhteiskunnallisista velvoitteista vastaaminen) turvaamiseen ja veronkierron estoon sääntelyn mahdollisesti vapautuessa.

”- - Taksiliikenne ja sen suorittaminen laillisesti edellyttää selkeän vaatimuksen ajokorttivaatimuksesta, perehtymis/perehdyttämiskäyntejä vaativien henkilöauton ammattiajokortin suorittamisen, sekä Taksi-yrittäjän ammattiin ohjaavan Yrittäjätutkinnon hyväksyttyä. Eli siinä nuhteettomuus vaatimuksen lisäksi vähimmäisedellytys Taksi-yrittäjäksi, jotka edellytykset täytettyään jokainen maassamme työhön-ja yrittämiseen oikeutettu henkilö on mahdollinen tuleva Taksi-Yrittäjä aivan voimassa olevan lain-säädännön nojalla!” (Lasse)

Kyydinvälityspalvelu Uber ja sen toiminnan laillisuus oli myös esillä laillisuus-teeman puheissa ja tätä kautta myös harmaa talous ja sen tukeminen oli vahvasti esillä kommentteissa ja siltä osin laillisuus-teemalla on jonkin verran yhteistä myös sääntelyteeman puheiden kanssa.

”Onnea vaan Virolle jos laillistava uberin ilman että saavat takeet siitä että yhteiskunnalliset velvoitteet tulee hoidettua. Jos Virolla on varaa luopua niistä verotuloista fine, suomella ei käsittäkseni ole - -” (Mikael)

” ’Yksiselitteisesti laitonta’. Siis työn tekeminen!? [viitaten Uber-kuljettajien saamiin tuomioihin] Onhan tämä aivan uskomatonta touhua Suomessa, jossa ongelma #1 on työttömyys - -” (Oma Nimi)

Kannattavuus-teeman alle kootut puheet keskittyivät taksiliiketoiminnan harjoittamisen kannattavuuteen tai kannattamattomuuteen. Monet kommentoijista pohtivat mahdollisen sääntelyn purkamisen vaikutuksia alan kannattavuuteen.

”Olipa taas ehdotus. Ei tarvitse mennä kuin Tukholmaan, niin huomaa, mitä ongelmia asiasta syntyy. Jotta ehdotus toimisi, pitäisi olla niin isot markkinat, että kysyntää olisi tarpeeksi. Suomen kokoisessa maassa ja sen pikkukaupungeissa ja isoilla etäisyyksillä. Mukaan lukien pk-seutu, Suomessa ei ole tarpeellista kuluttajapohjaa sellaiselle kilpailulle, että hinnat halpenisivat tai palvelun käyttäjät siitä muuten hyötyisivät. Käytännössä hinnat nousisivat rankasti ja taso romahtaisi. Ei siinä Uber auta.” (Aki)

Toiset kannattavuuteen liittyvät puheet taas ruotivat alan kannattavuutta nykytilassa. Kommentteja löytyi molemmista laidoista, osa oli sitä mieltä, että ala on todellinen ”kultakaivos” (usein kiitos sääntelyn) ja osa taas oli sitä mieltä, ettei taksiliiketoiminta nykyisellään ole kuin juuri ja juuri kannattava.

”Kaikki veroedut heti pois taksiryttäjiltä ja ala vapaaksi kilpailulle. Taksihinnat ovat niin korkeita, ettei mitään he mitään etuja tarvitse. Jokainen voi tutustua taksiryttäjien kannattavuuteen ja yllättyä. Ei tarvitse ihmetellä taksiryttäjien luksusluokaaleja. Itse en ole kouluajan jälkeen ajanut metriäkään taksilla, ei vaan ole varaa.” (nimetön)

”Tällä hetkellä Helsingissä kuljettaja tienaa noin 7-8 euroa tunnilta bruttona. Autoilijan mediaanipalkka oli 40 tonnia vuodessa (lähde: HS). Työtunnit, että tuon saavuttaa ovat käsittämättömät. Tätäkö te tosiaan kadehditte ja kuvittelette, että tuosta voi tehdä vielä halvemmalla, Suomen elinkustannuksilla?...” (jermu)

Kun aineisto oli teemoitelut, tarkasteltiin kunkin teeman alle koottuja kommentteja teema kerrallaan. Tässä vaiheessa kiinnitettiin erityisesti huomiota teemoissa esiintyviin puhetapoihin ja argumentteihin. Aineistosta tunnistetut puhetavat ja argumentit merkittiin muistiin, jonka jälkeen aineistoa tarkasteltiin jälleen kokonaisuutena, etsien koko aineiston lävistäviä puhetapoja ja merkitysrakenteita. Aineistosta havaitut, puhetavoiltaan yhteneväiset ja samankaltaista argumentointi sisältävät puheet yhdistettiin ja tämän seurauksena syntyi neljä sisäisesti yhteneväistä mutta toisistaan poikkeavaa diskurssia.

3.3 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi ja tutkijan positio

Diskurssianalyysin arviointi kvantitatiivisen tutkimuksen reliabiliteetin ja validiteetin kriteerein ei ole tarkoituksenmukaista. Diskurssianalyysillä tuotettujen tulkintojen ei ole tarkoitus olla universaaleja totuuksia. Tämä johtuu siitä, että tulkintojen todellisuuden tai todenmukaisuuden ajatellaan olevan pätevää vain jonkin ”kielipelin” sisällä. Kyse ei ole ankarasta tieteestä, sillä todellisuuden ja tiedon katsotaan olevan sosiaalisesti tuotettua, olipa kyse sitten kenen tahansa perustelemasta tiedosta. Tästä huolimatta tutkijan tulee esittää tutkimustuloksilleen perustelut. (Jokinen ym. 1999:234.)

Esimerkiksi Eriksson ja Kovalainen (2008:241) ovat määrittäneet laadullisen tutkimuksen ja diskurssianalyysin arviointikriteereiksi hedelmällisyyden, tulkinnan laadukkuuden (tulkinnan uskottavuus), käytettävyyden ja litteroinnin laadukkuuden. Analyysin hedelmällisyyttä on pyritty lisäämään peilaamalla esiin nousseita diskursseja toisessa luvussa esitettyyn teoriaan. Jotta tulkinnan olisivat uskottavia, on tutkimukseen valikoitu mahdollisimman laaja ja monipuolinen tutkimusaineisto, josta merkityserheitä on lähdetty etsimään. Koska tutkimusaineisto koostuu pitkälti verkkoartikkeleiden kommenttiketjuista, on huomioitava, että kommentointi on rajallisen joukon ”harrastus”. Vaikka analyysiaineisto sisältönsä puolesta on kirjavaa ja monipuolista on kuitenkin suuri joukko kommentteja ja mielipiteitä, joita tähän tutkimukseen ei ole saatu mukaan.

Tutkimuksen avoimuuden varmistamiseksi on syytä avata myös tutkijan suhdetta tutkittavaan aiheeseen. Tutkija työskentelee henkilö- ja tavaraliikennepalveluita tarjoavassa yrityksessä, joka toimii myös taksiliikennemarkkinoilla. Tämä kytkös taksiliikennealaan ja tutkijan tuntemus paikallisista taksiliikennemarkkinoista synnytti alun perin idean koko tutkimuksen tekemiselle. Taksiliikennealan sääntelyn purkamista on vuosien saatossa esitetty useiden eri tahojen aloitteesta, mutta vasta kuluneen kahden vuoden aikana on käynyt selväksi, että jotain muutoksia sääntelyyn on mitä suurimmalla todennäköisyydellä tulossa. Julkisuudessa aiheesta käydyistä keskusteluista tutkijalle jäi mielikuva, että eri toimijat (ministeriö, kilpailuvirasto, taksiliitto, kunnat, Kansaneläkelaitos, kuluttajat, taksiryttäjät jne.) puhuvat samasta aiheesta hyvin eri tavoin, eri näkökulmista ja eri tasoilla. Tästä syystä tutkijan mielenkiinto kohdistui nimenomaan siihen *miten* sääntelyn purkamisesta puhutaan ja millaisia jännitteitä eri näkökulmien välillä mahdollisesti on havaittavissa.

Tutkijalla ei työskentele suoraan taksiliikenteen parissa, eikä tutkijalla ole minkäänlaista roolia alan etujärjestössä tai muissa sellaisissa elimissä, jotka ajavat jonkin tietyn ryhmän tai osapuolen intressejä sääntelyn purkamiseen liittyen. Kuten tutkimuksessa jo aiemmin on mainittu, on tutkijan intressi ja tavoite lisätä ymmärrystä monitasoisesta- ja näkökulmaisesta ilmiöstä. Ymmärryksen luominen näin ajankohtaisesta ja turbulentista ilmiöstä vaatii tutkijan mielestä tietyn asteista esiyymmärrystä aiheesta nimenomaan taksialan sisältä. Taksialaan ja sen toimintaan liittyy paljon sellaista tietoa, joka voi olla hyvin vaikeasti saavutettavissa sekundäärilähteistä. Näin ollen tutkija katsoo, että tässä tutkimuksessa ymmärrys ja

kokemus taksiliikennealasta eivät ole este tulkintojen tekemiselle vaan pikemminkin luo lisäarvoa tulkinnoille.

Diskurssianalyysi on voimakkaasti aineistoon nojautuvaa ja on huomioitava, että tutkijalla on käytössään vain rajalliset tulkintaresurssit, jotka ohjaavat analyysin tekemistä. Tutkijan positio diskurssianalyysissä on tulkitsija, mikä käytännössä tarkoittaa sitä, että tutkijan tunnustetaan olevan kulttuurinen toimija, joka ei voi täysin irtautua omasta tietämyksestään ja esiymmärryksestään. (Jokinen ym. 1999: 212 – 213.) Tästä johtuen diskurssianalyysin keinoin toteutettu analyysi on aina subjektiivista ja tutkijasta ja hänen resursseistaan riippuvaista.

4 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa esitellään taksiliikennetoiminnan sääntelyn purkamisen ympärillä käydyn julkisen puheen diskurssianalyysin tulokset. Diskurssianalyysin tuloksena aineistosta löydettiin neljä diskurssia. Luvussa esitellään diskurssien rakentuminen erilaisista puhetavoista perustellen havaintoja aineistolainauksilla. Muodostetut diskurssit ammentavat useammasta teemasta ja samat teemat ovat esillä useammassa diskurssissa. Diskursseja rakentavissa puhetavoissa on myös yhtenäisiä piirteitä ja osittain myös päällekkäisyyksiä muiden diskurssien kanssa, mutta puhetapojen ilmaisutavoissa ja niihin liittyvissä ajatusmalleissa on kuitenkin eroja, jolloin on ollut perusteltua sijoittaa puhetavat eri diskursseihin.

4.1 Villi-Länsi -diskurssi

Villi-Länsi -diskurssissa puhutaan uhkakuvia maalailevasti ja varoittavaan sävyyn. Temaattisesti diskurssi linkittyy hintaan ja turvallisuuteen. Asiakas nähdään tässä diskurssissa saaliina ja taksinkuljettajat metsästäjinä, jotka käyttävät haavoittuvaista ja heikommassa asemassa olevaa asiakasta voidakseen hyötyä hänestä. Diskurssi heijastaa ajatusta siitä, että mikäli sääntely puretaan, vallitsee taksiliiketoiminnassa sen jälkeen viidakon laki, jossa härskein ja vahvin on selviytyjä ja voittaja.

”Tukholmassa olen ryöstettävä saalis. Taksitolpalla kuljettajien joukko tarjoaa kyytejä kuin basaarissa. Ei minulla ole aikaa seistä kilpailuttamassa hintoja ja tuntea itseni aina petetyksi.” (Pirkko Arstila)

Diskurssin puhetavoissa puhujat maalailevat uhkakuvia siitä, minkälaista taksiliiketoiminta tulee olemaan, mikäli liiketoiminnan sääntelystä luovutaan. Argumentointi perustuu pitkälti varoitteluun ja toteamuksiin siitä, mitä naapurimaissamme on taksiliikenteelle tapahtunut sääntelyn purkamisen jälkeen.

”On helppoa testata vapaata taksiliikennettä vaikkapa Virossa. Hinta ei ole Suomea halvempi ja vaihtelee asiakkaan mukaan. Kalusto on mitä sattuu. Kuljettajien laadusta ja siisteydestä ei tietoaakaan. Kuittia on turha kysellä joten tuskin siitä paljon verojakaan maksellaan, tätäkö halutaan Suomeenkin?” (Topi)

”Taksilupakäytännön loiventamisesta kannattaa hakea oppia Ruotsista ennen poliittisia päätöksiä. Ruotsissa taksiliikenteen avaaminen 'yrittäjille' johti matkustajien kannalta katastrofiin, alalle tunki kielitaidottomia ja mitään paikallistuntemusta omaavia. Tilanne on sama edlleen. Varsinkin Tukholman, Malmön ja Göteborgin taksien rahastuskäytäntö on osin holtitonta ja varsinkin naisten pitää varoa muillakin paikkakunnilla jopa rekisteröityjä takseja yksin matkustaessaan hämärissä. Kokemustakin on, kerran Ruotsin vapaan yrittäjyyden taksi yritti epätoivoissaan(navi eksytti) oikoa puiston halki kävelyteitä pitkin, sain kuitenkin puhumalla hepun luopumaan aikeistaan. Toisella kertaa Tukholmassa kuskille ei kelvannut mikään pankki-luottokortti matkalla ARN-Centralen, piti etsiä Bankomatia käteistä varten, tietenkään kuittia ei 'palvelusta' herunut. Opittu on vapaasta taksimaailmasta, Tukholmassa käydessäni valitsen aina perinteisen Tukholman taksifirman, kuskin taustasta riippumatta homma toimii. Toivottavasti joku iskee kapulan Bernerin rattaisiin, ennen kun peli on pelattu.” (Ihan normal)

Uhkakuvia maalaileva puhetapa viestii puhujien pelosta. Pelko ilmenee puheessa pelkona huijatuksi tai petetyksi tulemisesta, pelkona kyydin turvallisuudesta ja pelkona muutosta kohtaan. Argumentointi on kärjistettyä ja usein liioittelevaa.

”Kieli- ja paikkatuntemus katoaa samantien, puhumattakaan luottamuksesta kuljettajaan!! Miten käy mummojen ja pienten lasten kuljetuksien, kun ei voi laittaa yksin taksiin saatika sitten humalaisparkaa, kun nukahtaa taksiin tulee huijatuksi!!! - - Tämä on jo nähty, kun annettu taksikoulutuksesta vapautuksia Suomea puhumattomille sekä ns. kielitaidottomille maahanmuuttajille!!! - -” (rikollisuuslisääntyy)

”Jos haluatte, että ne pimeät taksit jotka ryöstelevät ja huumaavat ihmisiä, kuljettavat teidät pikkujouluista kotiin 8:n promillen kannissa kotiin niin vapauttakaa toki. Turvallisen kuuloista eikö? Ja luulo siitä, että lupien vapauttaminen laskisi hintoja on aivan silkkaa toiveajattelua. Oletteko nähneet millainen viidakko ruotsissa tästä on tullut? Hinnat nousseet tolkkuttomasti. Esimerkki hintoja itse nähnyt Tukholmassa: 380 kr Arlandaan ja toisella 5000. Kukaan ei auta kun teitä huijataan. Miettikää mitä toivotte, se saattaa tapahtua.” (Taksiautoilija Tampereelta)

Villi-Länsi -diskurssin puhetapa ja ajatusmaailma kuvastavat hyvin niitä pelkoja ja ennakkoluuloja joita liittyy mahdolliseen taksiliiketoimintaa koskevan sääntelyn purkuun ja puheissa välittyy kriittisyys sääntelyn purkua ajavia tahoja kohtaan. Puhetta leimaa pelko oman itsensä puolesta, mutta myös muiden puolesta. Ajatus huijatuksi tai petetyksi tulemisesta varsinkin taloudellisessa mielessä koetaan nöyryyttävänä. Puheet viestivät uskosta ja luottamuksesta nykyistä säänneltyä järjestelmää kohtaan, jossa asiakas saa sitä mitä tilaa, eikä hänen tarvitse huolehtia kilpailuttamisesta tai pyrkiä varmistamaan tuotteen laatua etukäteen. Tämän lisäksi puheet viestivät luottamuksesta nykyistä taksien koulutusjärjestelmää ja laatukriteerejä kohtaan, joilla pyritään varmistamaan kuljettajien ammattitaito ja kyydin laadukkuus.

Teoreettisesti diskurssi on sidoksissa taksiliikenteen sääntelyn perusteluissa käytettyyn kuluttajansuojan toteutumiseen ja informaation riittämättömyyteen ja epäsymmetrisyyteen. Puhetavoista käy ilmi tarve suojella kuluttajaa lainsäädännöllä. Taksiliikennealalla tämä tarkoittaa vahvistettua tai ainakin selkeää ja yhdenmukaista sekä ennakoitavaa hinnoittelua, lakiin kirjattuja yrittäjän, kuljettajan ja kaluston laatuvaatimuksia ja toiminnan laillisuuden varmistamista (kuittipakko ja lakisääteisistä velvoitteista huolehtiminen). Taksiliikennemarkkinoiden monitahoisesta ja hajautuneesta luonteesta johtuen informaation riittämättömyys ja epäsymmetrisyys nähdään ongelmana kuluttajan toiminnan ja päätöksenteon kannalta ja sääntelyn katsotaan ratkaisevan tai ainakin auttavan hallitsemaan tätä ongelmaa.

4.2 Vapauttava kilpailu -diskurssi

Vapauttava kilpailu -diskurssin puhetapa on kriittistä. Temaattisesti diskurssi linkittyy sääntelyyn, hintaan ja laillisuuteen. Diskurssissa asiakas nähdään kärsijänä, joka on sääntelyn uhri. Yhteiskunnan rooli on diskurssissa lähinnä kahlitseva. Argumentointi perustuu yhteiskuntakritiikkiin ja tietynlaiseen syyllistämiseen. Taustalla piilee usein ajatus siitä, että joku saa nykyisestä tai mahdollisesti tulevasta tilanteesta epäoikeudenmukaista hyötyä.

”Taksiajon avaaminen kilpailulle ei hyödytä taksitoimen harjoittajia eikä palkattuja kuljettajia, korkeintaan kokoomuslaisten mielenrauhaa, heidän haluavat että kaikki yleinen hyvä, ja toimiva on uhrattava klobalisaation ja kilpailun alttarilla. Kilpailu toki

on yleensä hyvästä, kunhan pysytään kohtuudessa eikä mennä riiston puolelle, ei asiakkaan, yrittäjän eikä työntekijän.” (Kaikki toimiva lopetettava)

”Sen sijaan, että maan hallitus antaisi työrauhan ja tarjoaisi ennakoitavan toimintaympäristön olemassa olevalle ja sinänsä hyvin toimivalle yritystoiminnalle, se sekoittaa sen totaalisesti jatkuvilla ’uudistuksillaan’ ja ’amerikanhahatteluillaan’. Kukaan ei uskalla investoida kun kaikki pelkäävät, että mitähän älyttömyyksiä ne seuraavaksi keksii. Lisäksi kun leikataan kuluttajien ostovoimasta lähes joka suunnalla, jää ne vähäisetkin taksimatkat tekemättä.” (Stubbiditeetti on tarttuva tauti)

Kriittisessä puhetavassa taksiryttäjät nähdään sekä hyötyjinä että kärsijöinä. Hyötyjän rooli tulee esiin puheessa, jossa taksien sääntely nähdään esteeksi vapaalle kilpailulle ja markkinatalouden toteutumiselle tai taksiala koetaan monopoliksi. Tässä puheessa asiakkaat kärsivät oletetusta kilpailun puutteesta ja ”kartellihinnoittelusta”.

”Taksiliitto on alalla jo olevien yrittäjien edunvalvontajärjestö joka pyrkii estämään kaikenlaisen kilpailun ja uusien yrittäjien pääsyn alalle. Viranomaiset ovat tähän asti päättäneet kiltisti juuri niin kuin taksiliitto on halunnut, ja siksi suomessa taksikyytien saatavuus ja hinta-laatusuhde eivät ole kansalaisten kannalta kohtuullisella tasolla.” (asiakas)

”Suomi voisi alkaa pikkuhiljaa purkamaan näitä neuvostoajan systeemeitä pois eli kaikenmaailman keinotekoisia kilpailuestoja jne. Jos joku tekee laadukkaampaa halvemmalla kuin liittojen suojatit, niin olisihan se kaikille parempi, että kilpailu sallittaisiin.” (Tukholma)

”Suomessa koko taksijärjestelmä on väärissä kuopissa. Kalliit verohelpotetut autot ajavat valtion määräämillä huipputaksoilla, joihin ei tavallisella sukankuluttajalla ole edes varaa. Koko systeemi pitää uudistaa ja taksimonopolit purkaa, lupakäytäntöä helpottaa ja taksoja laskea.” (Neuvonantaja)

Kriittinen puhetapa viestii myös tasavertaisuuden vaatimuksesta ja oikeudesta harjoittaa vapaasti elinkeinoa. Puheissa peräänkuulutetaan oikeudenmukaisuutta ja tasavertaista kohtelua niin toimialan sisällä kuin yli toimialojen. Tässä on huomioitava, että taksiryttäjien rooli muuttuu riippuen siitä, puhutaanko tasavertaisuudesta

toimialojen välillä vai henkilökuljetusalan sisällä. Ensiksi mainitussa taksiyrittäjien rooli on hyötyjä kun taas toiseksi mainitussa rooli on kärsijä.

”- - Miten niin kaikki saa ajaa taksia pitkin poikin? Tottakai pätevyysvaatimukset pitäisi säilyttää ja toimintaa valvoa, palvelualltiuden osalta vielä paljon nykyistä tiukemminkin. - - On sitä paitsi täydellisen väärin, että on olemassa ala, jolla uusi toimija pääsee alalle vain, mikäli vakiintuneet yrittäjät hyväksyvät kilpailun.” (Amos)

”Uberin tulo herätti taksialan. - - Se mikä on negatiivista on, että joku voi tulla alalle ja toimia eri vaatimuksin kuin muut, eli minun mielestäni on ihan sama, on ne vaatimukset mitkä tahansa, mutta tärkein on se, että ne olis samat kaikille. Ei voi olla oikein, että me maksetaan moninkertainen hinta vakuutuksista ja meidän työnantajavelvoitteet on toista luokkaa ja me veronmaksussa ja kaikessa muussa tullaan esille, että kilpailua en vastusta, mutta sen pitää olla tasapuolista kaikille.” (Heikki Kovanen, TJ Kovanen Yhtiöt Oy))

Vapauttava kilpailu -diskurssin puhetapa ja sen välittämä ajatusmaailma viestivät paljon koko Suomen nykytilanteesta ja vallitsevasta poliittisesta ilmapiiristä. Kriittinen puhe kohdistuu paitsi taksialan sääntelyyn myös sääntelijän ja hallituksen toimiin (tai toimimattomuuteen). Puheista välittyy huoli kasvavasta epätasa-arvosta yhteiskunnassa ja vaatimus oikeudenmukaisuudesta. Sääntelyyn kohdistuvassa kriittisessä puheessa merkillepantavaa oli se, että usein puhujat kuvailivat taksialaa monopoliksi ja kohdistivat kritiikkinsä taksiliittoa tai jopa taksiyrittäjiä kohtaan. Vaikka sääntelyyn suhtauduttaisiin kriittisesti, kertoo puhe kuitenkin suurimmassa osassa kommentteja tarpeesta säännellä taksialaa jollain tasolla. Kritiikki kohdistuu lähinnä määrä- ja hintasääntelyyn, mutta laatuvaatimuksista ollaan valmiita pitämään kiinni.

Teoreettisesti vapauttava kilpailu -diskurssi kiinnittyy elinkeinoharjoittamisen vapauteen, kuluttajansuojaan ja epätäydelliseen kilpailuun. Kriittisessä puheessa kuitenkin halutaan pitkälti kumota ne perustelut, joiden on lainsäädäntötyössä katsottu puoltavan taksiliikennealan sääntelyä. Kuluttajan aseman katsotaan paranevan jos kuluttajalle sallitaan lisää valinnanvapautta. Purkamalla sääntelyä ja sallimalla vapaa hintakilpailu sekä luopumalla määrä sääntelystä taksien saatavuuden katsotaan paranevan ja toimialan erikoistuvan, jolloin kuluttajalle tarjoutuu mahdollisuus valita hänelle parhaiten sopiva palvelumuoto. Kriittisessä puhetavassa korostui myös ajatus siitä, että jokaisella (joka täyttää lain asettamat vaatimukset)

pitäisi olla oikeus harjoittaa taksiliiketoimintaa elinkeinonaan eikä valtion tulisi rajoittaa tätä vapautta millään alalla.

4.3 Luotettavuus -diskurssi

Luotettavuus diskurssin puhetapa on puolustelemaa ja luottavaista. Diskurssin keskeisiä teemoja ovat hinta, turvallisuus ja laillisuus. Puhetavat ilmentävät positiivista suhtautumista taksiliikennealan sääntelyn muutokseen. Puolusteleavassa puhetavassa kannatetaan hallittua ja maltillista muutosta ja puheet kertovat halusta säilyttää jonkinasteinen sääntely alalla, jotta kuluttajan turvallisuus olisi taattu.

”Kyllä taksiliikennekin vaatii muutoksia, mutta sitä ei voida tehdä kuten on tehty Ruotsissa ati [tai] edes Eestissä sillä tulokset ovat5 olleet kaikkea muuta kuin hyväksyttävää. Taksiliikenteen on oltava luvanvaraista vaikka luvan myöntämistä pitääkin helpottaa jotta tarjontaa ja kilpailua saadaan aikaiseksi. Hintaa pitää valvoa niin, että jokaisessa luvan varaisessa taksissa on mittari joka laskuttaa siihen syötetyllä kilometritaksalla jolla on lakisääteinen vuosittain tarkistettava katto jonka saa alittaa mutta ei ylittää. - -” (Ermei)

”Taksijärjestelmää pitää uudistaa mutta vapauttamista ei toivottavasti edes ajatella. Jokainen joka on matkustanut ulkomailla tietää, että Suomen taksisysteemi on erinomainen. Missään muualla ei ole samanlaista luottamusta takseihin. Luottamus tulee asiantuntevista kuskeista ja laadukkaasta kalustosta. - -” (Samat)

Luottavainen puhetapa esiintyy sellaisessa puheessa, jossa kannatetaan vahvempaa sääntelyä luopumista ja nähdään sääntelyn rajoittavan kuluttajan valinnanvapautta. Puheet heijastavat luottamusta sekä asiakkaaseen kuluttajana että taksiliikenteen harjoittajiin palvelun tarjoajina. Puheissa Suomalainen taksiala nähdään luotettavana ja turvallisena eikä kilpailun lisääntymisen oleteta heikentävän näitä ominaisuuksia.

”Taksiuudistus on loistava ehdotus. Maalaisjärkeä ja normaalia kilpailua henkilökuljetustoimialalle, joka on todellisuudessa hyvin ’bulkkituote’. Se toimii hyvin ehdotuksessa listatuilla muutamalla perusvaatimuksella. Soinin neuvostoliittolainen one-size-fits-all lähestymistapa ihmetyttää. Miksi et anna taksia käyttävien

miljoonien suomalaisten valita itse millaisen laatu/hinta-suhteen taksissa kukin haluaa matkustaa? Kilpailu toisi valinnanvaraa.” (Valinnanvara on hyväksi)

”Lakimuutos ei huonontaisi taksipalvelua, kilpailun lisääntyessä palvelu paranisi. Esimerkiksi Suomessa nyt lain rajoilla oleva, nuorten suosima, kätevä Uber tulisi lailliseksi. Suomalaiset ovat hyvin koulutettua kansaa, eiköhän tällä osata osoitteet lukea. Te pääsisitte tulevaisuudessa aivan varmasti yhtä luotettavasti, joskin ehkä nopeammin ja halvemmin, perille lentokentältä. - -” (18v lukiolainen)

Asiakkaan rooli puolusteleivassa puheessa on haavoittuvainen tai suojelua kaipaava kuluttaja kun taas luottavaisessa puheessa asiakas nähdään voimaantuneena ja toimintakykyisenä, joka ei tarvitse sääntelyä turvakseen.

”Suurin virhe on se, että vapautettaisiin kaikkia eikä millään tavalla kontrolloitaisi sitä alalle tuloa, elikkä tarkoitan kuljettajien taustojen tsekkaamista ja muuta, koska kuitenkin taksi palvelee lapsia, vanhuksia, aamuyöstä meitä joskus iloisella mielellä olevia, jolloin kontrolli ei ehkä ole paras mahdollinen, eli kyllä taksi pitää pystyä säilyttämään turvallisen vaihtoehtona ja sillä tavalla, että löytyy mahdollisuus asiakkaalle asiakaslähtöisesti valita se paras ketä käyttää ja kilpailu on aina hyvä, ei siitä mitään.” (Heikki Kovanen, TJ Kovanen Yhtiöt Oy)

”Asiakas tilaa kaiken tulevaisuudessa kännykällään ja näkee mobiilista, missä kukin auto liikkuu, millä palveluilla, millä hinnalla hän pääsee paikasta A paikkaan B ja itse asiassa Liikennekaari on ennen kaikkea kysymys siitä, että kaikki tiedot siirtyvät verkkoon ja sitä kautta ihmiset löytävät parhaiten myös palveluita”. (Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner)

Yhteiskunnan rooli on myös puhetavasta riippuen joko suojeleva tai vapauttava. Puolusteleivassa puheessa yhteiskunnan rooli on olla kuluttajaa suojeleva kun taas luottavaisessa puheessa yhteiskunnan rooli on olla vapauttaja, joka vapauttaa kuluttajan turhasta, rajoittavasta sääntelystä.

”Nykyään on taksilupa, joka voidaan ottaa pois, jos toimii väärin ammatissaan. Uudistetussakin järjestelmässä pitäisi olla, joku varmistetun nimen kanssa tarjoamassa taksipalveluja, jotta väärinkäytöstilanteissa rangaistukset ja sanktiot menevät oikeaan osoitteeseen nopeasti ja tehokkaasti. Kun luki ehdotuksen pienellä

painetun präntin, niin siellä annetaan lupa 10 000 euroon saakka kenen tahansa ansaita taksin ajolla ilman taksilupaa. Kukahan näistä pätkätyöläisistä menee takuuseen??? Hintojen vapauttamista voi kyllä pohtia, mutta silloin kuluttajan pitää olla skarpina, mitä menee ostamaan.”

”Erittäin hyvä uudistus. Taksit ovat Suomessa olleet luotettavia ja ammattitaitoisia ja uudistus tuo tuskin tähän mitään muutosta. Sen sijaan uskon, että taksien saatavuus tulee paranemaan merkittävästi, koska autojen määrän säännöstely poistuu. Myös hinnoitteluun tulee kilpailua ja uskon, että keskimäärin kyytien hinnat laskevat ja tarjolle tulee myös esim. edullisia kiinteähintaisia kyytejä esim. lentokenttien ja keskustojen väliin. Hyvä kuitenkin olisi, että jatkossakin enimmäishinta olisi määritelty.” (abcdefghijkl)

Luotettavuus -diskurssin puheista välittyä nimenomaan luottamus suomalaiseen taksijärjestelmään ja liikenteen harjoittajiin. Sääntelyn purkamiseen nähdään parantavan alan kilpailukykyä ja lisäävän kuluttajien valinnanvaraa ja heille tarjolla olevien palveluiden määrää. Varsinkin puolusteleavassa puheessa heijastuu huoli taksipalveluiden hintakehityksestä täysin vapailla markkinoilla ja hintasääntelystä kiinni pitäminen, ainakin jossain muodossa, koetaan tarpeelliseksi. Luottavaisessa puheessa taas asiakas näyttäytyy ”kuningaskuluttajana”, joka on kykeneväinen keräämään ja prosessoimaan tarvitsemansa hinta ja laatu tiedon ja vielä kilpailuttamaan eri vaihtoehdot taksia valitessaan. Liiketoiminnan laillisuuden vaade ja lakisääteisistä velvoitteista huolehtiminen nähdään tärkeänä myös väljemmän sääntelyn taksiliiketoiminnassa. Puheista välittyä halu mahdollistaa nimenomaan laillisen taksiliikenteen harjoittaminen suuremmalle joukolle yrittäjiä ja kuljettajia.

Teoreettisesti luotettavuus -diskurssi linkittyy kuluttajansuojaan sitä kautta, että sääntelyä olla valmiita purkamaan lieventämällä niitä kriteerejä, joilla taksien sääntelyä kuluttajansuojan toteutumisen kannalta on perustelu. Tässä varsinkin hinta- ja laatuinformaatiolla ja sen saatavuudella on merkittävä rooli. Diskurssissa määrä sääntelystä luopumisen nähdään ratkaisevan mahdollisen saatavuusongelman (eli takseja olisi ilman vahvistettuja ajovuoroja ja päivystysvelvoitetta aina ja joka paikassa saatavilla) tarpeeksi hyvin eikä siihen tarvittaisi oikeudellista velvoitesääntelyä.

4.4 Hinta ratkaisee -diskurssi

Hinta ratkaisee -diskurssin puhettavat ovat skeptisiä ja kyynisiä. Temaattisesti diskurssi liittyy hintaan, kannattavuuteen ja saatavuuteen. Argumentointi keskittyy enimmäkseen taksikuljetusten hintaan ja liiketoiminnan kannattavuuteen sekä nykytilanteessa että toimialan mahdollisesti vapautuessa. Vaikka kommenttien sisältö voi olla keskenään ristiriistaista (toiset ovat sitä mieltä, että taksilla ajaminen on liian kallista ja toiset taas sitä mieltä, että nykyisillä hinnoilla liiketoiminta ei ole kannattavaa) ovat puheet kuitenkin yhtenäisiä ja saman sävyisiä.

Hinta ratkaisee -diskurssissa taksiyrittäjillä voidaan ajatella olevan nimensä mukaisesti yrittäjän rooli. Yrittäjät toimivat voittoa tavoittelevasti ja pyrkivät hyödyntämään vallalla olevan tilanteen suomat mahdollisuudet tehdä mahdollisimman hyvää tulosta. Yritystoimintaa ei ole tarkoitus harjoittaa hyväntekeväisyysmielessä vaan elannon ja (kohtuullisen) voiton hankkiminen mielessä.

”Taksit on hinnoitelleet itsensä ulos tavallisen suomalaisen arjesta jo aikoja sitten. Nyt sitten valitetaan kun ei ajoja ole. En ihmettele, noilla taksoilla. Ahneella on ihmeellinen loppu.” (ulos_liputettu)

”Miksi ne taksihinnat laskisivat, kun nytkin taksipalvelun saa myydä haluamallaan hinnalla. Kukaan ei myy, vaan käyttää korkeinta kattohintaa, jota ei siis jatkossa määriteltäisi. Hinnat voivat enneminkin nousta” (Kyläpoliisi)

Puheissa suhtaudutaan epäilevästi nykyiseen sääntelyyn ja hintasääntelyn purkamiseen. Puheissa heijastuu epäusko siihen, miten jotkut voivat kuvitella taksipalveluiden olevan tuotettavissa edullisemmin nykyisellä kustannustasolla ja tämänhetkisin velvoittein. Argumentointi viestii epäluottamuksesta sääntelyn purkua valmistelevien tahojen kykyyn arvioida toimialan vapautumisen seurauksia, varsinkin kun esimerkkejä on Euroopassa tarjolla useita.

”Eduskunnan liikennevaliokunnan kannattaa tehdä matka Tukholmaan ennen taksilupien vapauttamista. Maximihinta pitää säilyttää, muuten satunnaisia turisteja aletaan ryöstää, kuten länsinaapurissa nyt tapahtuu. Tehkää ensin lupien vapautus ja pitäkää nykyinen maximihinta, ja katsotaan tuleeko hintakilpailua.” (osah)

”Näitä jotka elää toivossa että olis halvempaa. Mikään ei ole halpaa suomen valtiossa, sen takia olen itse jättänyt suomen taakseni ja lähtenyt muihin maihin töihin missä on oikeasti halvempaa. Ainut asia mikä on mukavaa kun tulee käymään Suomessa tietää että taksi ei kuseta.” (Jep)

Puheet viestivät epäilystä siitä, mitä taksien ja taksikyytien laadulle tulee tapahtumaan, mikäli sääntelyä puretaan. Näissä puheissa laadun heikkenemistä pidetään lähes poikkeuksetta seurauksena kilpailun ja varsinkin hintakilpailun lisääntymisestä. Mikäli muista kustannuksista ei voida tinkiä ja lakisääteiset velvoitteet halutaan hoitaa, tulee kustannusten laskea esimerkiksi kaluston suhteen. Kilpailun vapautumisen myötä myös palvelun laadulle asetettaisiin hinta, hinta joka nykyisellään sisältyy taksimatkan hintaa.

”Entäpä laskevatko hinnat lisääntyvän kilpailun myötä? Verot, vakuutukset ja muut pakolliset kulut muodostavat sellaisen kuluerän, että joustonvaraa löytyy enää oikeastaan kulkupelin tasosta. Sen arvostuksen osana palvelun kokonaistasoa voi jokainen asettaa itse.” (Karioka)

”Mitä vaativampi palvelu, sitä kovempi hintalappu. - - Kun ollaan markkinataloudessa niin kilpailu pitää huolen siitä, että palvelun laadun ja ajan, mitä se vaatii aikaa ja laatua, niin se maksaa.” (Heikki Kovanen, TJ Kovanen Yhtiöt Oy)

Taksiryttäjien ja kuljettajien näkökulmasta tarkasteltuna puhutavat viestivät turhautuneisuutta niihin väitteisiin, joita alan kannattavuudesta liikkuu. Useissa aineiston kommentteissa oli havaittavissa ajatus siitä, että sääntelyn ansiosta taksiliiketoiminta olisi erityisen kannattavaa ja että toimiala vastustaa voimakkaasti hintasääntelyn vapautumista siitä syystä, että pelkää hintojen ja tätä kautta tulojen laskevan. Puheista kävi kuitenkin ilmi, että hintasääntelyn vapautuminen itse asiassa otettaisiin mielihyvin vastaan, sillä se sallisi joustavamman hinnoittelun.

”Totuus on tarua ihmeellisempää. Jos ihmiset tietäisivät kustannustason ja kuljettajien palkan, he olisivat taatusti hiljaa. Mutta kun ei ole mitään tietoa, niin huudellaan suu vaahdossa kaikenlaista. Tervetuloa Helsinkiin kuljettajaksi kultaa vuolemaan. 400 kuljettajasta on krooninen pula. Ihme kun ei duuni kelpaa kenellekään, vaikka rahaa tulee ovista ja ikkunoista.” (Krister)

”Voisikohan syynä [siihen etteivät taksiyhtiöt ole lähteneet kilpailemaan edullisemmilla hinnoilla] olla, että hinnat ovat vahvistettu alle sen, minkä olisivat ilman sääntelyä. Miksiköhän vapaan hinnoittelun Ruotsissa hinnat nousivat markkinatalousoppien vastaisesti kun sääntely poistui ja asukaskohtainen automäärä jäi pienemmäksi kuin Suomessa. Taitaa vaan olla realismia, että kun nettopalkallaan maksaa kuljettajan bruttopalkan sivukuluineen ja muut yrityskulut niin hinnakkaalta tuntuu.” (Realisti)

Teoreettisesti hinta ratkaisee -diskurssin voidaan nähdä liittyvän palveluiden saatavuuteen ja jatkuvuuteen liittyviin ongelmiin nimenomaan kannattavuusnäkökulman kautta sekä palveluiden laatu- ja hintakehitykseen. Muun muassa palveluiden saatavuuden ja turvallisuuden turvaamista on lainsäädännössä pidetty perusteluna taksien määrä sääntelylle ja taksilupien tarveharkinnalle. Myös kohtuuhintaisten, kannattavien ja laadukkaiden taksipalveluiden turvaamista kaikille asiakasryhmille kaikkina aikoina on pidetty lainsäädännössä perusteluna taksiliikenteen sääntelylle.

4.5 Yhteenveto tutkimustuloksista

Diskurssianalyysin tuloksena taksiliikenteen sääntelyn purkamiseen liittyvästä keskusteluaineistosta löydettiin neljä diskurssia. Kukin diskurssi rakentuu useammista argumentointitavoista, joihin linkittyy myös keskenään ristiriitaisia ajattelutapoja. Yhteenveto diskurssien rakentumisesta, niiden sisältämistä teemoista ja puhetavoista sekä toimijoiden puheessa saamista rooleista on esitetty taulukossa 5.

Taulukko 3. Diskurssien yhteenveto

	Villi-Länsi - diskurssi	Vapauttava kilpailu - diskurssi	Luotettavuus - diskurssi	Hinta ratkaisee - diskurssi
Ominaisuudet				
Teemat	Hinta Turvallisuus	Sääntely Hinta Laillisuus	Hinta Turvallisuus Laillisuus	Hinta Kannattavuus Saatavuus
Puhetavat	Uhkakuvia maalailtava varoittava	Kriittinen	Puolusteleva Luottavainen	Skeptinen Kynninen
Roolit puheissa				

Asiakas	Saalis	Kärsijä	Suojelua kaipaava tai Voimaantunut
Taksit	Metsästäjä	Hyötyjä tai kärsijä	Yrittäjä
Yhteiskunta		Kahlitsija	Suojeleva tai Vapauttava Syllinen

Villi-Länsi -diskurssissa korostuvat ne pelot, joita taksiliikenteen sääntelyn purkamiseen liitetään. Sääntelyn purkamisen ajatellaan lisäävän turvattomuutta ja altistavan kuluttajat huijauksille ja petoksille. Argumentointi on rakennettu melko kärjistettyjen esimerkkien ja kauhukertomusten varaan ja puheet pyrkivät herättämään muita ajattelemaan sääntelyn purkamisen mahdollisia negatiivisia seurauksia. Diskurssissa nousevat esiin samat huolenaiheet esimerkiksi hinnoittelun suhteen, kuin mitä Kilpailu- ja kuluttajavirasto on esittänyt lausunnossaan sääntelyn purkamiseen tähtäävästä lakiesityksestä. Kuluttaja nähdään diskurssissa saaliina ja puheissa välittyvä tarve säilyttää kuluttajan turvallisuutta ja oikeuksia puolustava sääntely.

Vapauttava kilpailu -diskurssin puhettavat ovat yhteiskuntakriittisiä. Suomen hallitusta esimerkiksi kritisoidaan toimimattomuudesta ja saamattomuudesta sääntelyn purkamisen suhteen toisissa puheissa taas hallitusta moititaan turhasta innosta puuttua toimivaksi katsotun alan toimintaan. Sääntely nähdään siis sekä hyvänä että pahana asiana. Sääntelyä kohtaan kohdistettu kritiikki kohdistuu nimenomaan yhden toimialan ”suojeluun”. Puheissa taksiala nähdään monopolina, josta ammatinharjoittajat saavat taloudellista hyötyä. Taksialan toimijat taas puolustautuvat sillä, että yhteiskunnallisista velvoitteistaan johtuen, toiminta on vain jokseenkin kannattavaa eikä suuria taloudellisia voittoja ole hintasääntelyn vuoksi saavutettavissa. Puheista käy ilmi kommentoijien vaatimus tasavertaisesta kohtelusta, oli kyse sitten taksialalle pääsystä tai alalla toimimisen edellytyksistä. Vaikka sääntelyyn kohdistuukin kritiikkiä, kohdistuu se lähinnä alalle tulon rajoituksiin ja lupamenettelyyn. Määräsääntelystä luopumisen ajatellaan ratkaisevan oletettu epätäydellisen kilpailun ongelma ja hintojen suhteen ei puhuta hintojen vapauttamisesta vaan hintojen laskemisesta, joka tuskin toteutuu ilman jonkinlaista sääntelyä. Lisäksi palvelun laadusta ei olla valmiita tinkimään, vaan jonkinlainen laadullinen sääntely nähdään tarpeellisena.

Luotettavuus -diskurssissa keskustelu liikkuu sääntelyn purkamisen tason ympärillä, eli kuinka vahvasti tai maltillisesti sääntelyä tulee purkaa. Keskeisessä asemassa puheissa on ajatus kuluttajasta joko suojelua kaipaavana tai voimaantuneena ja toivottu sääntelyn taso määritetään suhteessa kuluttajakuvaan. Luottavaisessa puheessa

kommentoijat ovat samoilla linjoilla OECD:n selvityksen (2007) kanssa, jossa katsottiin taksiliikenteen sääntelyn olevan laadullisia vaatimuksia lukuun ottamatta melko tarpeetonta. Argumentointi perustuu ajatukseen siitä, että taksiliikennemarkkinat toimivat parhaiten silloin, kun kysyntä kohtaa tarjonnan ja että markkinat itse korjaavat muun muassa informaatio-ongelman. Puolusteleavassa puheessa taas nähtiin sääntelyn rooli nimenomaan kuluttajaa turvaavana tekijänä ja argumentointi perustui taksiliikennemarkkinoiden erityiseen luonteeseen. Suurimpana huolenaiheena koettiin kuluttajan mahdollisuus vertailla palveluja ja hintoja vapailla markkinoilla.

Hinta ratkaisee -diskurssissa puheet keskittyivät taksien hinnoitteluun ja kulurakenteeseen. Varsinkin taksiliikenteen harjoittaja ja alan kulurakennetta tuntevat suhtautuivat melko varauksella ajatukseen siitä, että vapaa kilpailu johtaisi taksimatkojen hintojen laskuun. Kommenteissa ihmeteltiin, miksi joku tuottaisi saman palvelun edullisemmin, jos matkan saisi hinnoitella miten haluaa. Pikemminkin taksimatkojen hinnan katsottiin määräytyvän tulevaisuudessa suhteessa palvelun laatuun. Huomiota kiinnitettiin myös siihen, että vaikka suuremmissa kaupungeissa kysyntäpohja saattaisi kattaa tarjonnan kasvun markkinoille tulon rajoitusten poistuessa, ei samanlaista kehitystä olisi odotettavissa pienemmällä paikkakunnilla, missä taksin käyttäjien määrä on melkoisen vakiintunut. Puheissa välittyi myös yhteiskunnallista kritiikkiä erityisesti verotukseen ja palkkakustannuksiin liittyen ja syyllistä huonoon kannattavuuteen ja joidenkin mielestä korkeisiin hintoihin haettiin sääntelijästä.

Diskursseista oli löydettävissä paljon samoja perusteluita sääntelyn purkamiseen, kuin Liikennekaaren esitysluonnoksessa. Diskurssit ilmensivät myös samoja huolenaiheita sääntelyn purkamiseen liittyen kuin mitä Liikennekaaren luonnosesityksestä annetuissa lausunnoissa on nostettu esille. Puheet linkittyivät myös selkeästi taksiliikennealan sääntelyn perusteluissa mainittuihin tekijöihin. Kuviossa 6 on esitetty diskursseissa havaitut sääntelyn perusteet yhdessä aiemmin esitettyjen sääntelyn taloudellisten perusteiden ja taksiliikennemarkkinoiden sääntelyn perusteiden kanssa.



Kuvio 6. Diskursseissa havaitut viittauksen säätelyn perusteisiin.

Puheissa suhtautuminen säätelyn purkamiseen on pitkälti riippuvaista siitä kuluttajakuvasta, jonka puhuja on omaksunut. Löydettyjen neljän diskurssin puhetavat ja ajatusmaailma voidaan sijoittaa kahden eri vetoomusteeman tai metadiskurssin alle. Ensimmäinen teema perustuu ajatukseen *voimaantuneesta kuluttajasta* ja toinen teema ajatukseen *haavoittuvasta kuluttajasta*. Lähes kaikki keskustelu, jota säätelyn purkamisesta käydään, oli se sitten julkisen toimijan, alan yrittäjien tai kuluttajien näkökulmasta puhuttua, linkittyy jollain tasolla edellä mainittuihin näkemyksiin kuluttajasta. Ristiriidat ja jännitteet keskusteluissa rakentuvat pitkälti sen pohjalle, minkälaisena kuluttajan asema nähdään. Voimaantunut kuluttaja nähdään pärjäävänä, teknologian hallitsevana, toimintakykyisenä ja itsenäisenä, tehokkaana tiedon prosessoijana, jolla on kyky ja aika hankkia tarvitsemansa tieto, prosessoida se, arvioida eri vaihtoehdot ja valita itselleen parhaiten sopiva palvelumuoto. Haavoittuva kuluttaja taas tarvitsee säätelyä turvakseen, koska hänellä ei ole kykyä, aikaa, halua tai mahdollisuutta hankkia tai saada tarpeeksi informaatiota kyetäkseen vertailemaan eri vaihtoehtoja ja valitsemaan itselleen turvallista ja tyydyttävää palvelua.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Taksiliikenneala on murroksessa ja syksystä 2014 asti keskustelu alan sääntelyn purkamisen ympärillä on käynyt kiivaana. Taksialan perinteisiä toimintamalleja ovat nousseet haastamaan uudet palvelumuodot, jotka pyrkivät haastamaan ja rikkomaan alan vakiintuneita käytäntöjä. Uudet liiketoimintamallit asettavat myös lainsäätäjän uusien haasteiden eteen. Toimijat, kuten kyydinvälityspalveluita mobiilisovelluksella tarjoava Uber, pakottavat lainsäätäjän tarkastelemaan taksialan sääntelyn kattavuutta ja rakennetta uusista lähtökohdista käsin. Taksialan kannalta lainsäätäjän merkittävimmäksi tehtäväksi näyttää muodostuneen sen määrittelemisen, mikä on ammattimaista kuljetustoimintaa ja miten sitä tulisi tulevaisuudessa säännellä. Taksialan sääntelyn muutospainetta lisää edelleen esimerkiksi Euroopan komission tavoite yhtenäistää jakamistalouden palveluiden sääntelyä unionin alueella. Komission toiveena on, etteivät EU:n jäsenvaltiot kieltäisi tai rajoittaisi jakamistaloudeksi kutsuttujen palvelujen, kuten Uberin tai Airbnb:n toimintaa (Yle 2016). Jakamistaloudeksi kutsuttujen palvelujen toimintamuotojen hyväksyminen edellyttää kuitenkin tarkempaa arviota siitä, mikä todellisuudessa voidaan määrittellä jakamistaloudeksi ja mikä osa toiminnasta katsotaan liiketoiminnaksi, jonka harjoittajaa sitoo elinkeinotoiminnan harjoittamista koskevat lait ja velvoitteet.

Diskurssianalyysin tuloksena löydettyjen diskurssien monipuolisuus ja monitahoisuus viestivät vahvasti siitä haasteesta, joka lakimuutoksia valmistelevilla viranomaisilla on edessään. Puheet sääntelyn purkamisesta kilpailevat sekä diskurssien välillä että niiden sisällä ja tämä vain korostaa sitä, kuinka monimutkaisesta ja tunteita herättävästä asiasta sääntelyn purkamisessa oikeastaan on kyse. Kilpailevia argumentteja ja mielipiteitä esitetään niin määräsääntelyä, hintasääntelyä kuin laatusääntelyä koskevissa puheissa, mutta loppujen lopuksi vastakkainasettelu kulminoituu vastakkaisiin näkemyksiin kuluttajasta, jossa kuluttaja nähdään joko voimaantuneena tai haavoittuvaisena. Kysymys ei siis ole vain ”puolesta ja vastaan” asetelmasta liittyen sääntelyn purkamisen keinoihin ja lopputuloksiin vaan kyse on laajemmasta näkemyksestä kuluttajan asemasta ja kuluttajan kyvystä omaksua ja käyttää palveluja. Diskurssit tuottavat helposti ääripäisiä käsityksiä koskemaan sääntelyä ja sääntelyn purkamista ja ”sekä-että” merkitykset ja käsitykset muun muassa kuluttajan kohtalosta jäävät usein puuttumaan. Keskustelu ja puhe näyttäytyvät näin ollen kärjistyneenä, mikä vaikeuttaa entisestään kokonaiskuvan muodostumista aiheesta.

Taksiliikennealan sääntelyä koskevassa keskustelussa ja Liikennekaaresta annetuissa lausunnoissa on käynyt ilmi vahva tarve selkeyttää alan sääntelyä ja luoda yhdet henkilöliikennemarkkinat, joissa kaikki toimijat ovat tasavertaisessa asemassa ja jossa kaikki vastaavat vastuistaan ja velvoitteistaan. Tämä ajatus toimijoiden tasapuolisuudesta koskee myös uusia, samoilla markkinoilla toimivia palvelumuotoja, joiden toimintaa ja toiminnan laillisuutta toivotaan arvioitavan samojen kriteerien kautta kuin olemassa olevien, tulevaisuudessa kilpailevien, palveluiden. Liikennekaaren yhtenä tavoitteena on luoda tasapuoliset toimintaedellytykset sekä olemassa oleville että uusille toimijoille. Tasapuoliset toimintaedellytykset edellyttävät kuitenkin sitä, ettei uusi laki mahdollista perusteettomien kilpailuetujen saavuttamista säännellyn toiminnan kustannuksella, silloin kun kilpailu tapahtuu todellisuudessa samoilla markkinoilla, eli myös olemassa olevien toimijoiden tulee olla tasavertaisessa asemassa uusien toimijoihin nähden. Tämä edelleen alleviivaa ammattimaisen ja jakamistaloudeksi luettavan toiminnan määrittämisen tärkeyttä.

Tulevaisuuden haasteeksi muodostuukin näin ollen kokonaisvaltaisen ymmärryksen tuottaminen koskien muun muassa edellä mainittujen toimintojen ehtojen tasapuolisuutta silloin, kun kilpailu tapahtuu samoilla markkinoilla. Tämä ongelma ei ilmene vain taksialalla vaan myös monilla muilla aloilla, jossa toimintaa säännellään tai jossa uudet, eri ehdoilla toimivat palvelumallit ovat nousseet haastamaan perinteisiä toiminnan muotoja. Taksialalla mielenkiintoiseksi nousee myös ajatus palveluiden polarisoitumisesta sääntelyn vapautuessa. Sääntelyn vapautuminen mahdollistaa yritysten erikoistumisen, mikä puolestaan saattaa johtaa siihen, että taksipalvelut eriytyvät suppeampiin ja edullisempiin, vain perus liikkumispalvelun tarjoaviin yrityksiin ja laajennettua ja kalliimpaa palvelua tarjoaviin yrityksiin. Toisaalta kuluttajan valinnanvara voi lisääntyä, mutta toisaalta palvelujen polarisoituminen voi lisätä myös kuluttajien eriarvoisuutta ja uhata esimerkiksi toimintarajoitteisten kuluttajien liikkumista.

Taksiliikenteen ja henkilöliikenteen uudistuksessa mitataan myös kuluttajan kykyä sopeutua muutokseen. Pitkään ja vahvasti säännellyn toimialan vapautuminen asettaa kuluttajan uuteen ja outoon asemaan, jossa kuluttajan vastuu valinnoistaan kasvaa huomattavasti. Kuluttajan on opeteltava uusia toimintamalleja liittyen informaation hankintaan, kilpailuttamiseen ja palvelujen laadun arviointiin. Tämän lisäksi kuluttajan on kyettävä myös hänelle epäedullisissa tilanteissa arvioimaan ja valitsemaan itselleen sopivin palvelumuoto ja kyyti. Herää kysymys, ovatko kaikki tulevaisuuden kuluttajat ja

taksinkäyttäjät niin valveutuneita, kyvykkäitä ja voimaantuneita, että he kykenevät tekemään tällaisia valintoja ilman jonkinlaista sääntelyn tuomaa turvaa?

Tulevaa tutkimusta ajatellen voidaan miettiä, olisiko tutkimuksella ja sen tuloksilla annettavaa myös muille sellaisille aloille, joiden sääntelyä ollaan purkamassa. Esimerkkinä voidaan mainita apteekkiala, joka Suomessa on tiukasti säännelty. Sääntely apteekkialalla perustuu monilta osin samoihin perusteisiin kuin taksialan sääntely. Sääntely on nähty tarpeelliseksi muun muassa varmistamaan koko maan kattava apteekkiverkosto ja koko maan kattava, laadukas ja turvallinen palvelu. Apteekkialan sääntelyn purkamista on julkisuudessa lähestytty muun muassa ehdottamalla lääkehoidon integroimista osaksi hoitoketjua ja alan avaamista kilpailulle, lisäksi käsikauppatavarana myytävien lääkkeiden myyntiä halutaan helpottaa. Sääntelyn purkamista kannattavat tahot vetoavat siihen, että vapaa kilpailu laskisi hintoja, jotka ovat viime vuosina nousseet ja nostaneet myös maksettavien lääkekorvauksien määrää eikä huonontaisi palvelun laatua tai johtaisi apteekkiverkon kattavuuden huonontumiseen. Mielenkiintoista olisi tutkia, löytyykö apteekkialan sääntelyn purkamiseen liittyvästä keskustelusta samanlaisia puhetapoja kuin taksiliikennettä koskevassa keskustelussa havaittiin.

Tutkielmassa pyrittiin lisäämään ymmärrystä monitasoisesta ilmiöstä, johon kohdistuu sekä julkisen sektorin, alan taksiliikennealan yritysten että kuluttajien kiinnostus. Tutkielma rakentaa ymmärrystä sääntelyn purkamisesta erityisesti taksiliikenteen näkökulmasta ja tunnistaa sääntelyn purkamisen synnyttämän keskustelun puhetapoihin liittyviä perusteluja ja niiden välisiä jännitteitä. Tutkielma siis lisää ymmärrystä siitä, miksi sääntelystä ja sen purkamisesta puhutaan niin eri tavoilla ja minkälaisia haasteita tämä asettaa tulevan lainsäädäntötyön näkökulmasta.

LÄHDELUETTELO

Aarhaug, Jørgen & Kåre Skollerud (2014). Taxi: different solutions in different segments. *Transport Research Procedia* 1:1, 276 – 283.

Anttila, Pirkko (2006). *Tutkiva toiminta ja Ilmaisu, Teos, Tekeminen*. Hamina: Akatiimi Oy

Arstila, Pirkko (2016). Käyttäkää enemmän taksia. *Satakunnan kansa*, kolumni 28.4.2016 [online] [siteerattu 3.5.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.satakunnankansa.fi/kotimaa/kayttakaa-enemman-taksia/>>.

Autoverolaki 29.12.1994/1482.

Bakker, Peter (2007). *Deregulation of the taxi industry: Experiences in the Netherlands*. ECMT Round Tables, No. 133, 59 – 89. Paris: OECD Publishing.

Baldwin, R. & M. Cave (1999). *Understanding Regulation: Theory, Strategy and Practice*. Oxford: Oxford University Press.

Barret, Sean (2007). *Regulatory capture, property rights and taxi regulation - a case study*. ECMT Round Tables, No. 133, 133 – 150. Paris: OECD Publishing.

Bekken, Jon-Terje (2007). *Experiences with (de-)regulation in the European taxi industry*. ECMT Round Tables, No. 133, 31 – 58. Paris: OECD Publishing.

Bekken, Jon-Terje (2005). Experiences With Regulatory Changes Of The Taxi Industry. In: *International Conference Series on Competition and Ownership in Land Passenger Transport*, 2005 [online]. Lisbon, Portugal [cited 5.11.2014]. Available from World Wide Web: <URL:http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo9_papers/thredbo9-workshopD-Bekken.pdf>.

Bekken, Jon-Terje (2003). *Regulating the taxi industry: a literature survey with focus on Norway*. TØI report 646/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Bekken, J-T. & F. Longva (2003). *Impact of Taxi Market Regulation. An International Comparison* [online]. TØI report 658/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt. ISBN 82-0357-4

Blomberg, Maria (2014). Miten taksiliikenne pitäisi järjestää? *Yle* [online] 16.4.2014 [siteerattu 10.4.2016]. Saatavana Internetistä: <URL: http://yle.fi/uutiset/miten_taksiliikenne_pitaisi_jarjestaa/7193411>.

Burr, Vivien (1995). *An Introduction to Social Constructionism*. London: Routledge. 198s. ISBN 9780415104050.

Dacin, M. T., J. Goodstein & W. Richard Scott (2002). Institutional theory and institutional change: Introduction to the special research forum. *Academy of Management Journal* 45:1, 45–57.

DiMaggio, Paul J. & Walter W. Powell (1983). The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields. *American Sociological Review* 48:2, 147 – 160.

Egeland, W.S., A. J. Tveito & C. Lund (2009). Regulation and competition in the Norwegian taxi service industry. *Competition Law International*. Kesäkuu 2009: 34 – 40.

Eriksson, Päivi & Anne Kovalainen (2008). *Qualitative methods in business research*. London etc.: SAGE Publications Ltd

Foss, Arild S. (2013). Swedish transport deregulation leads to price hikes [online]. *Science Nordic* 1 June 2013 [cited 5.11.2014]. Available from Internet: <URL: <http://sciencenordic.com/swedish-transport-deregulation-leads-price-hikes>>.

Frankena, Mark W. & Paul A. Pautler (1984). An Economic Analysis of Taxicab Regulation [online]. Federal Trade Commission. Bureau of Economics Staff Report [cited 5.11.2014]. Available from World Wide Web: <URL: <http://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/reports/economic-analysis-taxicab-regulation/233832.pdf>>.

Fingleton, J., J. Evans and O. Hogan (1998). The Dublin Taxi Market; Re-regulate or Stay Queueing [online]. Studies in Public Policy: 3. The Policy institute Trinity College, Dublin 2, Ireland [cited 5.4.2016]. Available from World Wide Web: <URL: https://www.tcd.ie/policy-institute/assets/pdf/BP3_Fingleton_Taxis.pdf>.

Gadamer, Hans-Georg (2004). *Truth and Method*. 2. painos. London etc.:Continuum.

Granlund, Markus & Kari Lukka (1998). It's a Small World of Management Accounting Practices. *Journal of Management Accounting Research* 10, 153 – 179.

Goodbody Economic Consultants (2014). *Economic Review of the Small Public Service Vehicle Industry* [online] [siteerattu 10.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.nationaltransport.ie/downloads/taxi-reg/economic-review-spsv-industry.pdf>>.

HE 125/2014

HE 315/2014

Iltalehti [online] (2016b). Ministeri Berner tiukkana Uberista: Kyydin tarjoaminen edellyttää taksilupaa. 10.4.2016 [siteerattu 10.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:http://www.iltalehti.fi/uutiet/2016041021392960_uu.shtml>.

Iltalehti [online] (2016a). Professori: Uber-kuskina toimiminen on nyt yksiselitteisesti laitonta. 9.4.2016 [siteerattu 10.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:http://www.iltalehti.fi/uutiet/2016040921389095_uu.shtml>.

Jaakkola, Paula (1999). *Tangolaulukilpailijoiden julkisuuskuva ja tähteys lehdistössä vuosina 1985–1998*. Helsinki: Helsingin yliopiston verkkojulkaisut [online]. [siteerattu 3.5.2016]. Saatavana Internetistä: <URL:<http://ethesis.helsinki.fi/julkaisut/hum/musii/pg/jaakkola/>>.

Jokinen A., K. Juhila & E. Suoninen (2006). *Diskurssianalyysi liikkeessä*. Vaajakoski: Gummerus Kirjapaino Oy. 3. painos. ISBN 951-768-053-8

Jokinen A., K. Juhila & E. Suoninen (1999). *Diskurssianalyysi liikkeessä*. Tampere: Vastapaino.

Jokinen, A., K. Juhlia & E. Suoninen (1993) *Diskurssianalyysin aakkoset*. Tampere: Vastapaino.

Jormanainen Anne (2014). *Taxi-lehti* 2014:3 [online] [siteerattu 6.11.2014], 8–11. Saatavana World Wide Webistä: <URL:http://www.taksiliitto.fi/files/taksiliitto/taksi-lehti/3_2014/Rajoittamaton_alalletulo_3_14.pdf>.

Kaleva [online] (2015). Demokraatti: Hallitus aikoo purkaa taksiliikenteen sääntelyä. 6.10.2015 [siteerattu 12.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.kaleva.fi/uutiset/talous/demokraatti-hallitus-aikoo-purkaa-taksiliikenteen-saantelya/708894/>>.

Kang, Choong-Ho (1988). *Taxi regulation: An International Comparison*. Institute for Transport Studies. Leeds: The University of Leeds.

Kauppalehti [online] (2015). Taksit on vapautettava kilpailulle. 4.3.2015 [siteerattu 9.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.kauppalehti.fi/uutiset/taksit-on-vapautettava-kilpailulle/NkTDBTMk>>.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (2016). Hallituksen esitys Liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi [online]. Lausunto 30.5.2016 [siteerattu 1.6.2016]. Diaarinumero KKV/429/03.02/2016. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.kkv.fi/ratkaisut-ja-julkaisut/aloitteet-lausunnot-ja-kannanotot/2016/hallituksen-esitys-liikennekaareksi-ja-eraiksi-siihen-liittyviksi-laeiksi/>>

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (2014). *Aloite taksiliikennelain muuttamiseksi* [online]. Aloite liikenne- ja viestintäministeriölle 14.4.2014 [siteerattu 20.9.2014]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.kkv.fi/ratkaisut-ja-julkaisut/aloitteet-lausunnot-ja-kannanotot/2014/14.4.2014-kkvn-aloite-aloite-taksiliikennelain-muuttamiseksi/>>

Kilpailuvirasto (2011). Viisas sääntely – toimivat markkinat [online]. *Kilpailuviraston selvityksiä* 1/2011 [siteerattu 1.5.2014]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.kkv.fi/globalassets/kkv-suomi/julkaisut/selvitykset/2011/kivi-selvityksia-1-2011.pdf>>.

Konkurrensverket (2013). *Konkurrensen i Sverige 2013 – Delrapport*. Konkurrensverkets rapportserie 2013:3.

Lassila, Anni & Olli Pohjanpalo (2016). Perussuomalaisilta täystyrmäys ministeri Bernerin taksilupaesitykselle: "Nähtävästi viesti ei mennyt perille". *Helsingin Sanomat* 18.4.2016 [online] [siteerattu 18.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.hs.fi/politiikka/a1460946718987>>.

Lehtonen, Mikko (1996). *Merkitysten maailma. Kulttuurisen tekstitutkimuksen lähtökohtia*. Tampere: Vastapaino.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2016). *Hallituksen esitys liikennekaareksi* [online]. Esitysluonnos LVM/2096/03/2015 [siteerattu 30.5.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=200477>>

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2015 (2015). *Henkilökuljetusten uudistaminen. Ohjausryhmän loppuraportti* [online]. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.lvm.fi/documents/20181/514467/Julkaisuja+9-2015/300a348f-03c6-4d0b-bafb-65b722613107?version=1.0>>

Liikenne- ja viestintäministeriö (2014). *Luonnos hallituksen esitykseksi Eduskunnalle laeiksi joukkoliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta* [online] 27.6.2014 [siteerattu 29.10.2014]. Asianumero LVM/1237/03/2014. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.lvm.fi/uudet-asiakirjat/-/mahti/asiakirja/140994>>.

Koivisto, Matti (2016). EU linjaa huomenna Airbnb:n ja Uberin sääntelystä – TEM: "Suomessa rajoituksia ei ole" [online]. Yle 1.6.2016 [siteerattu 3.6.2016]. Saatavana Internetistä: <URL:[://yle.fi/uutiset/eu_linjaa_huomenna_airbnbn_ja_uberin_saatelysta_tem_suomessa_rajoituksia_ei_ole/8923931](http://yle.fi/uutiset/eu_linjaa_huomenna_airbnbn_ja_uberin_saatelysta_tem_suomessa_rajoituksia_ei_ole/8923931)>.

Löytönen, Teija (2004). *Keskusteluja tanssi-instituutioiden arjesta*. Acta Scenica 16. Teatterikorkeakoulu. Helsinki: Yliopistopaino.

Marrel, A and K. Westin (2002). The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden. *Journal of Transport Geography* 10, 135-144.

Menetelmäpolkuja (2015). Jyväskylän yliopisto 23.4.2015 [online] [siteerattu 3.5.2016]. Saatavana Internetistä <URL: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tieteenfilosofiset-suuntaukset/hermeneutiikka>>.

Mutebi, Alex (2007). Regulatory Responses to Large-Format Transnational Retail in South-East Asian Cities. *Urban Studies* 44:2, 357 – 379.

Määttä, Kalle (2009). *Oikeustieteellinen näkökulma kotimaiseen lainvalmisteluun* [online]. OPTL:n tutkimuksia 242. Helsinki. Saatavana Internetistä: <URL: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152435/242_oikeustaloustieteellinen_nkulma.pdf?sequence=2>.

Määttä, Kalle (2007). Sääntelyteoriasta (opetusmateriaali) [online] [siteerattu 15.4.2015]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.ulapland.fi/loader.aspx?id=c527d90c-d7e3-4d64-ab18-fb336bb27bdf>>.

Nelson/Nygaard (2008). Santa Monica Taxi Study – technical memorandum. Nelson/Nygaard consulting associates [online] [cited 10.4.2016]. Saatavana Internetistä: <<http://nelsonnygaard.com/wp-content/uploads/2008/03/SANTA-MONICA-Taxi-Study.pdf>>.

Noponen, Sami (2016). Taksiliitto kiittelee 12 250 euron Uber-tienestien tuomitsemista valtiolle - Uber: "Valitettava päätös". *Taloussanommat* 8.4.2016 [online] [siteerattu 10.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.taloussanommat.fi/autot/2016/04/08/taksiliitto-kiittelee-12-250-uber-tienestien-tuomitsemista-valtiolle-uber-valitettava-paatos/20163824/304>>.

Norges taksiforbund (2014). *Kjøretøy i taxinæringen: Registreringsstatistikken for 2013*. Norges taxiforbund 5.6.2014 [online] [siteerattu 7.4.2016]. Saatavana World Wide Webistä: URL:<http://www.taxiforbundet.no/sfiles/83/13/2/file/kjoretoy-i-taxinaringen-2013.pdf>

OECD & ECMT. (2007), *(De)Regulation of the Taxi Industry*. ECMT Round Tables, No. 133. Pariisi: OECD Publishing, Paris.).

OECD (2002). Glossary of statistical terms [online] [cited 15.4.2015]. Available from World Wide Web: <URL:<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=3295>>

Oliver, Christine (1991). Strategic Responses to Institutional Processes. *The Academy of Management Review* 16:1, 145-179

Parker, Ian (1992). *Discourse Dynamics. Critical Analysis for social and individual psychology*. Lontoo: Routledge

Phillips, N., T. Lawrence & C. Hardy (2004). Discourse and institutions. *Academy of Management Review* 29:4, 635-652

Pietikäinen, S. & A. Mäntynen (2009). *Kurssi kohti diskurssia*. Tampere: Vastapaino.

Posner, Richard (1974). Theories of Economic Regulation. *Bell Journal of Economics and Management Science*. 5:2, 335 – 358.

Pynnönen, Anu (2013). *Diskurssianalyysi: Tapa tutkia, tulkita ja olla kriittinen* [online]. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu Working Paper N:o 379. Saatavana Internetistä: <URL:<https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/42412/978-951-39-5471-0.pdf?sequence=1>>

Sandelin, Jyrki (2012). *Institutionaaliset ja taloudelliset paineet alihankintaverkoston sopimussuhteissa* [online]. Lapin Yliopisto, 2012. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://urn.fi/URN:NBN:fi:ula-201210241232>>.

Siltaoja, M. & Vehkaperä, M. (2011). *Diskurssianalyysi johtamis- ja organisaatiotutkimuksessa*. Teoksessa A. Puusa & P. Juuti (toim.) Menetelmäviidakon raivaajat. Perusteita laadullisen tutkimuslähestymistavan valintaan. Hansaprint: Johtamistaidon opisto, 206 – 231.

SOU (1999). *Kundvänligare taxi: Betänkande av 1998 års taxiutredning*. Näringsdepartementet. SOU 1999:60.

Suomen Taksiliitto (2014a). Lausunto 20.8.2014 [online]. Saatavana World Wide Webistä:

<URL:http://www.taksiliitto.fi/files/taksiliitto/Taksiliiton%20lausunnot/Autovero_200814.pdf>.

Suomen Taksiliitto (2016). *Luonnos hallituksen esitykseksi Liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi*. Lausunto 23.5.2016. Suomen taksiliitto.

Suomen Taksiliitto (2014b). Etupuskuri -uutiskirje jäsenistölle, syyskuu 2014. Helsinki: Suomen Taksiliitto.

Suomen Taksiliitto (2014c). Yleistä tietoa takseista [online]. *Suomen taksiliitto* [siteerattu 13.5.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/yleista/>>.

Taksiliikennelaki 2.3.2007/217

Taloussanommat (2016). Kyytipalvelu Uber lakkauttaa pikaisessa aikataulussa kiistanalaisen palvelunsa Ruotsissa [online]. 11.5.2016 [siteerattu 13.5.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.taloussanommat.fi/autot/2016/05/11/dn-uber-vasyi-oikeustaisteluihin-lopettaa-palvelunsa-ruotsissa/20165059/304>>.

Turun Sanomat (2016). *Apteekkiala vapaaksi kilpailulle* [online]. Pääkirjoitus 22.4.2016 [siteerattu 31.5.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.ts.fi/mielipiteet/paakirjoitukset/862616/Apteekkiala+vapaaksi+kilpailulle>>

Valtioneuvoston asetus 18.6.2014/470.

Varto, Juha (2005). *Laadullisen tutkimuksen metodologia* [online]. Elan Vital [siteerattu 16.4.2016]. Saatavana Internetistä: <URL:http://arted.uiah.fi/synnyt/kirjat/varto_laadullisen_tutkimuksen_metodologia.pdf>.

Viscusi, Kip W., John M. Vernon & Joseph E. Harrington (2005). *Economics of Regulation and Antitrust*. 4. painos. Lontoo: The MIT Press.

Vuorikoski, Salla (2016). *Twitter-julkaisu* 10.4.2016 klo 9:06 [online]. Saatavana Internetistä: <URL:<https://twitter.com/svuorikoski/status/719194792618508288>>.

Väkevä, Lauri (1999). *Hermeneutiikka tieteellisenä lähestymistapana* [online]. Oulun yliopisto, päivitetty 19.4.1999 [siteerattu 3.5.2016]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://wwwedu.oulu.fi/muko/lvakeva/Lisuri/hermeneu.htm>>.

Wood, L. & R. Kroger (2000). *Doing Discourse Analysis: Methods for Studying Action in Talk and Text*. Lontoo: SAGE.