

Jukka-Pekka Kukkonen

**Vertaileva tutkimus liikennekaari uudistuksesta - Taksiliikenne**

Taksiliikenteen tulevat muutokset

## **Vertaileva tutkimus liikennekaari uudistuksesta - Taksiliikenne**

Taksiliikenteet tulevat muutokset

Jukka-Pekka Kukkonen  
Opinnäytetyö  
Lukukausi vuosi (esim. Talvi 2016)  
Liiketalouden koulutusohjelma  
Oulun ammattikorkeakoulu

## TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu  
Tutkinto-ohjelma, Johtaminen ja organisaatio

---

Tekijä(t): Jukka-Pekka Kukkonen

Opinnäytetyön nimi: Vertaileva tutkimus liikennekaari uudistuksesta - Taksiliikenne

Työn ohjaaja: Jari Fridman

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: Talvi 2016

Sivumäärä: 66 + 5

---

Työn on toteutettu osittaisessa yhteistyössä Suomen Taksiliiton kanssa. Suomen taksiala on säännelty liikenteenpalveluala. Taksialan sääntelystä ollaan luopumassa 1.7.2018 liikennekaaren voimaan tuleminen myötä. Ruotsissa taksisääntelystä luovuttiin jo 26 vuotta sitten. Ruotsin taksimarkkinat antavatkin paljon tietoa ja oivan vertailukohtaan siihen mitkä ovat alan vapauttamisen seuraukset.

Työn tavoitteena on tuoda esiin sääntelyn vapauttamisesta koituvat negatiiviset ja positiiviset vaikutukset taksialaan. Toteutuvatko taloustieteen lainalaisuudet, kun taksialan sääntelyä vapautetaan ja kilpailu avataan useille toimijoille? Luoko se innovaatioita? Paraneeko palvelu?

Tutkimus suoritettiin pöytäkirjatutkimuksena, vertailevana tutkimuksena sekä induktiivinen ja deduktiivinen tutkimuksena, eli ennustavana tutkimuksena. Tietoperustana käytettiin Ruotsista saatua materiaalia. Materiaalia saatiin, niin Ruotsin taksiliitolta, Ruotsin ammattikuljettajien yhdistykseltä, verohallinnolta ja joistakin yliopistotutkimuksista. Lisäksi työssä käytettiin joitakin puolueettomien tutkimuslaitosten tutkimuksia. Näiden lähteiden tietoperustaa voidaan pitää luotettavana ja laadukkaina. Lähteet olivat pääasiassa internet lähteitä. Kirjallisuutta käytettiin peruskäsitteissä.

Työssä päästiin haluttuihin tavoitteisiin ja tutkimustulokset oli sitä mitä ennen tutkimuksen aloittamista arveltiin olevan. Taksialan sääntelyn vapauttaminen ei laske kuluttajahintoja. Se luo taksimarkkinoilla laajat hinnoittelut ja hintaerot. Se luo mahdollisuuden riistohinnoitteluun. Se luo laajat palveluerot. Se poistaa ympärivuorokautisen palvelun. Se ajaa suuren osan taksitarjonnan kasvukeskuksiin sekä isoihin kaupunkeihin ja luo liikatarjonnan näille alueille. Samalla sääntelyn vapauttaminen hiljentää voimakkaasti tarjontaa syrjäkyliltä, etekin maaseudulta, koska yrittäjät siirtyvät rahakkaimmille markkinoille. Riistohinnoittelu on vain väliaikaista? Markkinatalous estää lopulta riistohinnoittelun, poistaa alalta kalliit tarjoajat, huijaavat yrittäjät ja se laskee hintoja? Ruotsin taksialalla nämä asiat eivät ole toteutuneet 26 vuodessa vapailla taksimarkkinoilla.

Säännelty järjestelmä on tehokkaampi, säännellyssä järjestelmässä on enemmän tarjontaa ja säännellyn taksialan hintatasot eivät karkaa. Päättäjien pitäisikin kehittää voimassa olevaa toimivaa järjestystä; ei yrittää korjata sellaista mikä ei ole rikki. Hallituksen ja liikenne- ja viestintäministeriön esitys ja päämäärät on todettu muualla aikoja sitten epäonnistuneeksi. Digitalisaatio ei ole ratkaisu taksialan vapauttamisesta aiheutuviin ongelmiin. Se on vain yksi päämäärä monista.

---

Asiasanat: Taksi Liikennekaari Uber Jakamistalous Sääntely

## ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences  
Degree programme, Leadership and organisation

---

Author(s): Jukka-Pekka Kukkonen

Title of thesis: A comparative study of the liikennekaari reform – Taxi-industry

Supervisor(s): Jari Fridman

Term and year when the thesis was submitted: Winter 2016      Number of pages: 66 + 5

---

This thesis was made for a Finnish Taxi Association. Finland taxi industry is regulated. This regulation is being liberalized in 2018 by the liikennekaari. Liikennekaari will convert transports service into a service packages and it will open up. This study focused on a taxi section and how it will change in the future. Sweden taxi industry was liberalized 26 years ago. Sweden taxi market are produced by an excellent reference point and it gives a lot of information about what are the consequences of the liberalization of the taxi sector.

The aim of the thesis is to highlight the deregulation positive and negative things. Will laws of economics happens when regulation is liberalized in the taxi industry and competition is opened. Will consumer prices get cheaper? Will service level improve? Will there be new innovations?

The research method used in the work was comparative study of both inductive and deductive study, that is to predict future patterns. The internet sources were the main sources and essential. Literature was used in the main concepts. Data were provided by the Finnish and Swedish Taxi association, Swedish association for drivers, the tax authority and some independent research companies.

The results were made. The study achieved its objectives. The liberalization of the taxi sector regulation does not reduce prices for consumers. Liberalization creates a wide price differences and allows for overpricing and customers have to pay it. It creates large differences in service levels. It removes 24 hour service. Most of the taxis moves to big cities and countryside get silenced. Effect on that is glut / oversupply in the big cities and too few taxis in the countryside. Overpricings in only a temporary? Market economy removes overpricing and cheaters? It will drop overall consumers pricing on the taxi market? Well, in the Swedish taxi industry these things have not been realized in 26 years.

Regulated taxi industry is more efficient, it is more reliable, it also provides more supply than liberalization. Policymakers should develop an existing operation system – if it ain't broke, don't fix it. Liberalization of taxi industry has already been made elsewhere and found to have failed. Finnish government and ministry of transport and communication should think something else or modify the current proposal. Liikennekaari is not a solution and digitization does not help problems what caused the deregulation of taxi industry.

---

Keywords: Taxi Uber Sharing economy Liikennekaari Regulation

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	7
1.1	Työn tarkoitus ja tavoite .....	8
1.2	Tutkimuksen rajaus .....	8
1.3	Tutkimusmenetelmät .....	9
1.4	Keskeiset käsitteet .....	10
2	TAKSILIIKENNE .....	11
2.1	Suomen taksiliikenne .....	12
2.1.1	Luvanvaraisuus ja alan sääntely .....	13
2.1.2	Hintasääntely .....	16
2.1.3	Tuotot .....	18
2.1.4	Taksiliikenteen kustannukset .....	20
2.1.5	Kansan luottamus taksialaan .....	21
2.1.6	Harmaa talous .....	22
2.2	Ruotsin taksiliikenne vuosina 1990 - 2016 .....	23
2.2.1	Toimiala .....	24
2.2.2	Hinnoittelu .....	26
2.2.3	Yleistä ja sääntelyn vapauttamisen vaikutukset .....	28
2.2.4	Kansan luottamus taksialaan .....	31
2.2.5	Harmaa talous .....	32
3	LIIKENNEKAARI .....	33
3.1	Hallituksen esitys liikennekaareksi säädöshankepääätös .....	33
3.2	Suomen Taksiliiton lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi .....	35
3.3	Taksiliikenteen muutokset liikennekaareissa .....	37
4	JAKAMISTALOUS .....	39
4.1	Uber .....	40
4.1.1	Harmaa talous ja ongelmat .....	41
4.1.2	Vakuutukset .....	43
4.1.3	Positiiviset vaikutukset taksimarkkinoille .....	44
5	TUTKIMUSTULOKSET .....	46
6	YHTEENVETO JA POHDINTA .....	52
	LÄHTEET .....	58

LIITTEET .....67

# 1 JOHDANTO

Opinnäytetyö on toteutettu osittain Suomen Taksiliiton toimeksiannosta. Työllä on tarkoitus pohjustaa liikenne- ja viestintäministeriön liikennekaaren vaikutuksia ammattimaiseen henkilöliikenteeseen Suomessa. Tarkastelussa otetaan erityisesti huomioon Suomen taksiala ja sen mahdollinen muuttuminen liikennekaaren myötä. Muuttumisen perusteena käytetään Ruotsin taksialan mallia ja kokemuksia. Liikennekaaren taksiliikenteen sääntelyn vapautukset ovat samansuuntaisia kuin Ruotsissa toteutettu malli 90-luvulla, jolloin määrä- ja hintasääntelystä luovuttiin. Opinnäytetyön tarkoituksena onkin tutkia näiden asetusten poistoa ja vaikutusta taksimarkkinoihin. Olisi tärkeää huomioida niiden vaikutukset lakivelvoitteisiin, vastuihin, saatavuuteen ja kuluttajahintoihin. (Suomen Taksiliitto 2015, viitattu 25.11.2016).

Suomessa taksiala on luvanvaraista toimintaa ja sitä säännellään. Taksiala Suomessa ei ole monopolia tai kartellia. Taksialaa velvoittaa erinäköiset lakivelvoitteet ja normit. Hintasääntely, liikennelupa, asemapaikkavelvoite, päivystysvelvoite ja lupakäytännöt ovat näitä asetuksia, jotka on säänneltyjä lailla. Tämä tuo taksialalla erityispiirteitä. (sama).

Suomessa toimii noin 9 500 taksiryttäjää ja heillä on noin 10 000 taksiautoa. Taksiliikenneluvan haltijoiden yritykset ovat siis pääasiassa mikroyrityksiä. 1 000 taksiautosta noin 55 % sijaitsee kaupungeissa ja 45 % maaseudulla. Alan kokonaisliikevaihto on noin 1 mrd. € vuodessa ja suomalainen taksi kuljettaa vuosittain noin 50 miljoonaa matkustajaa. (sama).

Liikenne- ja viestintäministeriön esitys liikennekaareksi mullistaisi ja muokkaisi rajusti suomalaista taksialaa. Liikennekaaren tarkoituksena on purkaa sääntelyä ja lisätä digitalisaatiota ammattiliikenteeseen. Ministeriön mukaan sääntelyn poisto laskisi etenkin taksialan hintoja, parantaisi palvelua, loisi uusia palvelu- ja liiketoimintakonsepteja, helpottaisi alalle tuloa sekä lisäisi innovaatiota. Liikennekaari on toteutettu avoimesti ja vuorovaikutuksissa sidosryhmien kanssa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016, viitattu 10.11.2016).

## 1.1 Työn tarkoitus ja tavoite

Tutkivaan asiaan liittyy yleensä jokin ongelma mikä ratkaistaan. Työn tarkoituksena ja toimeksiantona on tutkia Liikennekaaren todellisia vaikutuksia taksimarkkinoihin Suomessa. Tutkimusongelman ratkaisua perustellaan jo tapahtuneilla asioilla Ruotsissa missä hinta- ja määrä sääntelystä luovuttiin 90-luvulla. Nämä normien poistot sisältyvät myös liikennekaareen.

Työn tavoitteena on avata lukijalle liikennekaaresta aiheutuvat vaikutukset taksimarkkinoihin ja taksimarkkinoiden kuluttajakäyttämiseen. Työ pohjustaa joitakin jakamistalouden ongelmia ja erityisesti perehtyy jakamistalousmarkkinoilla toimivan suuryhtiön toimiin. Tämän yhtiön (Uber) tutkimisessa käytetään lukuisia maailmalta saatuja tietoja ja lähteitä sen toimintatavoista, veroparatiisi toiminnasta, lainsäädännön rikkomisesta ja siitä seuraavasta toiminnan kieltämisestä.

Opinnäytetyön tutkimusongelmia ovat

- Miten Liikennekaari vaikuttaa taksialaan, kun määrä- ja hintasääntelystä luovutaan?
- Luoko Liikennekaari uusia liiketoimintamalleja taksialalle?
- Alentaako Liikennekaari taksialan kuluttajahintoja?
- Parantaako Liikennekaari taksialan palvelua?
- Lisääkö Liikennekaari taksialan digitalisaatiota?
- Miten Uber toimii ja onko siitä hyötyä yhteiskunnalle?

## 1.2 Tutkimuksen rajaus

Tutkimuksen aiheen valinnan jälkeen tehdään työn rajaaminen. Rajaamisen tarkoituksena on selkeyttää työtä ja sen päämääriä. Aihe ei voi olla liian laajasti käsitelty, mutta ei myöskään liian suppeasti. Laadullisen tutkimuksen toteutus on yleensä enemmän antava ja joustava. Tutkimusongelma on selkeä ja se antaa tutkimuksen lukijalle vaikutelman tekijän kyvykkyydestä. Tutkimusongelma saattaa muuttua työn edetessä ja sen voi suunnata uudestaan. Jotkut laadullisen tutkimuksen menettelytavat vaativat tarkkaan rajatun ongelman ja aiheen. (Hirsjärvi; Remes & Sajavaara, 81-82).



### 1.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen tekijä pystyy yleensä valitsemaan useasta tutkimusmenetelmästä sen parhaimman. Laadullisessa tutkimuksessa eli kvalitatiivinen tutkimuksessa pyritään luomaan teoria, yleistys ja ymmärtämään tulosta kokonaisvaltaisesti. Kvalitatiivinen tutkimus onkin lähtökohta. Mikäli tekijä ei ymmärrä ilmiötä hän ei voi myöskään käyttää määrällistä tutkimusta. Laadullisen tutkimuksen aineisto on monilähtöistä ja se saattaa koostua muunmuassa kuvista, dokumenteista ja teksteistä. Analysoiminen on empiiristä. Tutkimuksen huomio on tutkittavien näkemyksissä ja näkökulmissa. (Kananen 2010, 37 & Kananen 2013, 26-27).

Laadullinen tutkimus vastaa kysymyksiin miten, miksi ja millainen. Määrällinen tutkimus vuorostaan pyrkii yleistämään. Tutkimuksessa ilmiö tunnetaan etukäteen ja siitä löytyy runsaasti teoriapohjaa. Määrällisessä tutkimuksessa itse tutkijan vaikutus tulokseen pyritään minimoimaan. Usein tutkimustilanne järjestetäänkin niin ettei tutkija tutkittava ole samassa tilassa vuorovai-  
kutuksessa keskenään. Määrällisessä tutkimuksessa päätelmät perustuvat tilastollisiin tutkimuksiin. (Hirsjärvi; Remes & Sajavaara 2009, 140 & Kananen 2013, 26).

Aineisto tutkimukseen on kerätty pääasiassa sähköisistä lähteistä, eli verkosta. Lisäksi teoriassa on käytetty muutamaa kirjallista lähdetä. Opinnäytetyö on rakennettu nojaamaan sähköisiin lähteisiin, jota tukee kirjallinen osio. Tutkimus toteutetaan vertaamalla Ruotsista saatua jo tapahtunutta aineistoa siihen mitä Suomessa voi tapahtua. Aineisto antaa hyvät lähtökohdat tutkimukseen 26 vuoden ajalta tähän päivään. Uberia tutkittaessa käytetään myös paljon sähköisiä lähteitä maailmalta, pääasiassa Ruotsista, USA:sta ja Englannista.

Tässä opinnäytetyössä tutkimusmenetelmänä käytetään vertailututkimusta sekä pöytäkirjatutkimusta. Induktiivinen ja deduktiivinen tutkimus – ennustava tutkimus. Tutkimuksessa vertaillaan Suomesta ja Ruotsista saatuja tietolähteitä keskenään. Miksi samat päätökset johtaisi eri lopputulokseen maassa missä palkka- ja elintaso ovat samat? Taksiala - sen hinta ja määrä on sidottu edellä mainittuihin sektoreihin kautta mailman.

## 1.4 Keskeiset käsitteet

Ammattimainen taksiliikenne on Suomessa luvanvaraista elinkeinotoimintaa. Taksi on henkilöauto, joka vaatii taksiluvan toimiakseen lain sallimissa rajoissa. Se on tavaroiden tai henkilöiden kuljettamista korvausta vastaan tulonhankkimis tarkoituksessa. (Taksiliikennelaki, 2-4 §).

Taksialalla suurin osa yrityksistä on microyrityksi. Alalla yleisimmin käytetty yhtiömuoto on toiminimi. (Kivelä, H. 2011, viitattu 4.11.2016). Se on yksinkertaisin ja helpoin tapa aloittaa yritystoimintaa etenkin yhden henkilön taksiyrityksessä. On olennaista että yritystoimintaa aloittaessa yhtiömuoto on valittu oikein. Päätökseen vaikuttaa moni asia esimerkiksi yrityksen luonne, verotus, pääoma ja sen tarve sekä vastuuasiat. Suomessa yksityinen elinkeinoharjoittaja on luonnollinen henkilö ja hän harjoittaa elinkeinotoimintaa. Hänen asuinpaikkansa on oltava Euroopassa ja Euroopan talousalueella. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2015, viitattu 7.11.2016).

Jakamistaloudessa pyritään perehtymään mitä on jakamistalous. Uber käyttää liiketoiminnassaan konseptia – kimppekyydit ja matkojen yhdistäminen. Onko Uberin toiminta kimppekyytimallin mukaista toimintaa vai ammatillista elinkeinoharjoittamista?

## 2 TAKSILIIKENNE

Ruotsin ja Suomen taksiliikenteet eroavat nykypäivänä toisistaan huomattavasti. Ruotsissa ala vapautettiin 1990-luvulla. Alan vapautuksen päämäärinä olivat kuluttajahintojen lasku, uusien palvelukonseptien muodostuminen, saatavuuden paraneminen ja uusien innovaatioiden synty.

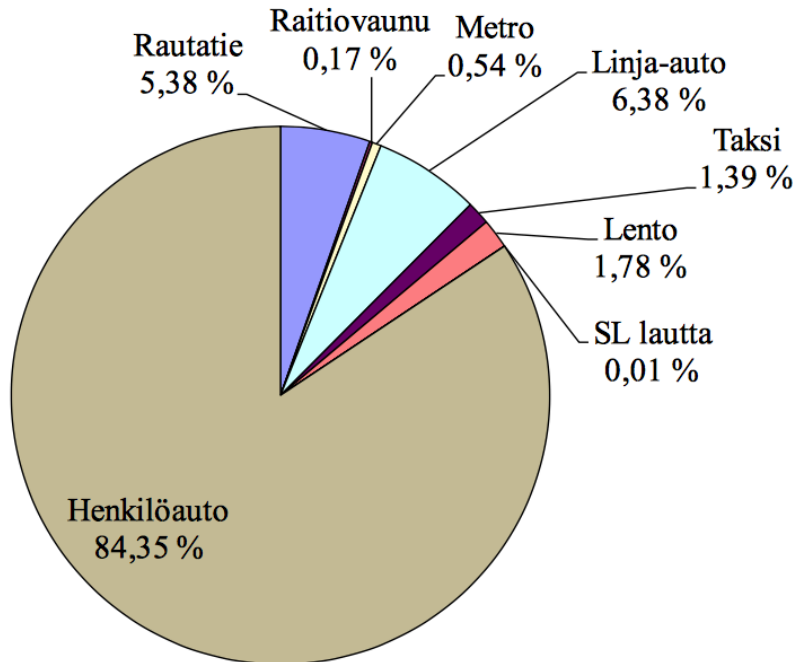
TAULUKKO 1. Suomen ja Ruotsin taksiliikenteen erot vuonna 2016.

	Suomi	Ruotsi
Hintasäätely	Kyllä, enimmäishinta	Vapaa
Määräsäätely	Kyllä	Vapaa
Asemapaikat	Kyllä	Ei
Liikennevelvollisuus	24 / 7 / 365	Ei
Tilausvälityskeskukset	Kaikki	Osittain
Laatutarkkailu	Kyllä	Osittain

Suomessa taksiliikenne ja taksialalla yrittäminen ovat lailla säänneltyä elinkeinotoimintaa. Koko maan kattava taksiliikenne toimii vuoden jokaisena päivänä ympäri vuorokauden. Taksiliikenteen keskeisiä säännöksiä ovat asemapaikka-, määrä- ja hintasäätelyt. Näistä säädöksissä Ruotsissa luovuttiin 90-luvulla ja Suomessa tullaan luopumaan Liikennekaaren myötä 1.7.2018.

Suomessa henkilöliikenteen markkinaosuudet ovat jakautuneet usealle eri toimijalle. Henkilökilometreistä noin 84,4 % tehdään omalla autolla, rautatien osuus on noin 5,4 %, linja-auton osuus noin 6,4 % ja taksien osuus noin 1,4 %.

## Liikennemuotojen osuudet henkilökilometreistä 2014



Kuva 1. Henkilöliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2014. (Liikennevirasto).

Joukkoliikenteessä taksien tarjonnan paikkakilometrit ovat 603,5 milj. km. Kysynnän henkilökilometrit 289 milj. km. Käyttöaste näin noin 48 %. Laskua edelliseen vuoteen nähden noin 2,7 %. Linja-autoilla samainen käyttöaste 19 % ja lentoliikenteellä 64 %. (Liikennevirasto 2014, viitattu 24.11.2016).

### 2.1 Suomen Taksiliikenne

Suomessa taksiala on säänneltyä ja siitä säädetään taksiliikennelaisissa. Suomessa toimii noin 9 500 taksiryttäjää ja noin 10 000 taksiautoa. Alan liikevaihto on noin 1 mrd. / vuodessa. Taksiala maksaa n. 300 milj. € veroja ja 100 milj. € alv:tä ja muita maksuja vuodessa. Suomessa on yksi taksi noin 530 asukasta kohden. Yksityishenkilöiden käyttömäärät muodostavat noin 40 %, yhteiskunnan matkat 40 % ja yritysten matkat 20 % taksien käyttöasteesta. (Suomen Taksiliitto 2015, viitattu 25.11.2016).

Nykyinen taksilainsäädäntö on ollut Suomessa voimassa vuodesta 2007 asti ja sitä sovelletaan kaikkeen ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen henkilöautolla. Lain tarkoitus on turvata kuluttajalle kohtuuhintainen laadukas palvelu sekä saatavuus vuoden jokaisena päivänä kaikkialla Suomessa. Yrittäjien etuja valvoo Suomen Taksiliitto. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217).

Taksialan yritysten keskimääräinen liikevaihto on noin 110 000 €. Tulos noin 25 000 €, joka on noin 22 % liikevaihdosta. Liikevaihto kasvaa keskimäärin 4 % / vuodessa. (Edilex 2016, viitattu 21.11.2016).

### **2.1.1 Luvanvaraisuus ja alan sääntely**

Kuka vaan henkilö ei pysty perustamaan taksiryöstystä ja toimimaan yrittäjänä alalla. Taksilupa myönnetään paikkakuntaakohtaisesti luvan hakijan toiveiden mukaan. Lupapäätökseen vaikuttaa merkittävästi alalta saatu kokemus. Alan tarveharkintaa ja hinnan kehitystä valvoo ELY-keskus ja Valtioneuvosto. Luvan myöntämisen edellytykset:

- Hyvämaineisuus.
- Yrittäjäkurssin käyminen.
- Taloudellisten velvoitteiden hoitaminen.
- Rikosrekisterin tarkistaminen.
- Taksilupaa ei ole peruutettu viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Taksilupa on voimassa toistaiseksi. Se myönnetään henkilöautolle tai niin sanotulle esteettömälle autolle ts. Invataksille. Taksilupaa ei voi suoraan myydä tai luovuttaa. Taksiluvan voi luovuttaa oikeushenkilölle, jonka on haettava uutta lupaa 6 kuukauden kuluttua mahdollisesta luovutuksesta. (Taksiliikennelaki, 11 §).

Taksiluvan myöntää hakemuksesta sen alueen ELY-keskus minne taksilupaa haetaan ja minkä alueen pääasemapaikka alue tulee olemaan. Vuonna 2016 näitä ELY-keskuksia oli yhteensä 4 kpl. Asemapaikka on se alue missä yrittäjä toimii; mistä hän aloittaa, päivystää ja lopettaa työvuoronsa. Luvanhaltija on velvollinen hoitamaan pääasiassa taksiliikennettä ensisijaisesti lupaan myönnettyssä asemapaikalla., vaikka yrittäjä pystyy harjoittamaan liiketoimintaansa

oikeastaan koko maassa (Ahvenanmaa poislukien). (Taksiliikennelaki, 4-5 §; ELY-keskus 2015, viitattu 23.11.2016).

Taksiyrittäjä on velvollinen hoitamaan liikennettä hänelle myönnetyn taksiluvan vaikutusalueella. Hän voi keskeyttää toiminnan enintään 3 kuukaudeksi mikäli taksiyrittäjä sairastuu ja hän ei ole saanut tarvittavaa työvoima-apua sijaiseksi. Luvan keskeytykseen myöntään sen alueen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Luvan haltija voi jatkaa keskeytystä vielä seuraavat 3 kuukautta mikäli hän edelleen jatkaa sairastelua. (Taksiliikennelaki, 12 §).

Ajovuorojärjestys ja yhteisliikenneasetukset varmistavat sen, että taksiliikenne on kuluttajan tavoitettavissa ympäri vuorokauden. Ajovuorojärjestelyt vahvistaa toimivaltainen ELY-keskus. Alueen ELY-Keskus voi päättää myös yhteisliikenteestä, joka toteutetaan tarvittaessa niin, että vähintään kahden asemapaikan toiminnot yhdistetään yhdeksi. (Taksiliikennelaki, 13 § & 14 §).

Tilausvälityskeskuselta vaaditaan ilmoitus toimialueensa ely-keskukselle ennen toiminnan aloittamista. Tämä ilmoitus sisältää tilauksenvälityksen ympärivuorokautisuuden, ennakkotilausten vastaanottamisen järjestämisen ja tiedot henkilöistä, jotka toiminnasta vastaavat. Ely-keskus voi kieltää välityskeskuksen toiminnan tai vaatia tarpeellisia korjauksia välitykseen. Välityskeskuksen toiminta on epäasiallista silloin, kun se ei ole järjestänyt ympärivuorokautista välitystä, keskus ei ota vastaan ennakkotilauksia tai toiminnan harjoittamisessa on ilmennyt vakavia ongelmia, rikkomuksia ja laiminlyöntejä. (Taksiliikennelaki, 15 §).

Toimivaltainen ELY-Keskus vahvistaa vuosittain kuntakohtaiset taksien enimmäismäärät. ELY-Keskuksen on huomioitava päätöksessään myös se ettei se rajoita taksipalveluiden saantia ruuhka-aikoina ja ettei se heikennä taksipalveluiden laatua. ELY-Keskus ottaa huomioon päätöksessään taksilain 20 §:n mukaista kysynnän ja tarjonnan seurannasta saatua tietoa. (Taksiliikennelaki, 19 §).

ELY-Keskuksen tehtävä on seurata taksimarkkinoiden kysyntää ja tarjontaa. Sen on kerättävä tietoa ja seurattava ainakin seuraavia asioita:

- Väestönkasvu, kehitys ja tulotaso.
- Taajama-astetta.
- Työpaikkaomavaraisuutta.

- Tie- ja katuverkoston pituutta.
- Vuodepaikkatiheyttä.
- Anniskelulupatiheyttä.
- Joukkoliikenteen määrää.
- Voimassa olevien taksilupien määrää.
- Ajojen määrää kilometreinä / taksiauto.
- Yrityskokoa.
- Tilausvälityskeskusten välittämien kyytien ja tilausten määrää.

(Taksiliikennelaki, 20 §)

Taksin on käytettävä tunnusvalaisinta toiminnassaan. Tunnus on poistettava tai peitettävä jos taksiautoa käytetään muussa käyttötarkoituksessa. Valaisimen pitää olla kooltaan 11,5 cm x 30 cm ja siinä saa lukea "TAKSI" tai "TAXI" niin, että kuluttaja sen pystyy hyvin havaitsemaan. Valaisin on asennettava auton katolle. (Liikenne- ja viestintäministeriö. Asetus varusteista, 25 §).

Taksinkuljettajan ammattipätevyydestä säädetään taksilaissa. Kuljettajan on suoritettava hyväksytty koulutus, koe sekä laissa mukana oleva jatkokoulutus 5 vuoden sisään valmistumisesta. Ajoluvan kuljettajalle antaa poliisi ja päätöksen luvasta tekee liikenteenturvallisuusvirasto Trafi. (Trafi 2015, viitattu 11.11.2016; Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 2 §). Taksinkuljettajan luvan edellytykset ovat seuraavat:

- Kuljettaja ei ole täyttänyt 70-vuoden ikää.
- Hakijan täyttää terveysvaatimukset (C-D ajoluvan terveysvaatimus). Max. 6 kuukautta vanha lääkärintodistus.
- Hakijalla on vähintään auton asemapaikan paikallistuntemus ja paikallistuntemuskoe on suoritettu hyväksytysti.
- Hän on hyvämaineinen (ei rattijuoppouksia, liikenteen vaarantamisia, muita liikenne rikkomuksia, ei henkeen ja terveyteen liittyviä rikoksia 5 vuoden sisällä hakemuksesta ja hän läpäisee poliisin turvallisuustarkistuksen).
- Hakijalla on sen alueen asemapaikkatuntemus missä auto toimii.

Koulutuksen suorittaa Ajoneuvohallintokeskuksen myöntämä kouluttaja. Kouluttajana pystyy toimimaan yhtiö, yhteisö tai säätiö. Myös kouluttajan taustatiedot tarkistetaan lupaviranomaisen

toimesta. Kouluttajien valvontaa hoitaa Ajoneuvohallintokeskus. Taksinkuljettajan ajolupa ja/tai kouluttajan koulutuslupa voidaan tarvittaessa peruuttaa viranomaisen toimesta määräajaksi tai kokonaan. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 695/2009). Ajolupavalvonnan hoitaa poliisi.

Taksiliikenteeseen kuuluu taksipalvelujen laatuvaatimus. Laatuvaatimuksiin kuuluu muun muassa:

- Liikenteessä käytettävä auto on asianmukainen ja turvallinen.
- Taksinkuljettajan pukeutuminen on asianmukaista.
- Taksit ajavat vahvistetut ajovuorot.
- Taksinkuljettaja on kohtelias ja asiallinen asiakasta kohtaan ja hän noudattaa liikennesääntöjä.
- Taksinkuljettajalla on vaitiolovelvollisuus.
- Kuluttaja voi maksaa taksikyydin yleisimmillä maksutavoilla esimerkiksi käteisellä tai pankki- ja luottokorteilla.
- Taksiluvan haltijan ja kuljettajan on noudattavat vahvistettuja taksoja.
- Taksinkuljettaja varmistaa asiakkaan turvallisuuden. (Taksilaki, 17 §).

### **2.1.2 Hintasääntely**

Taksiryttäjät kuuluvat hintasääntelyn pariin. Kuluttajalta perittävä hinta koostuu perusmaksusta, kilometrimaksusta, eli ajomaksusta sekä odotusmaksusta. Lisäksi taksiryttäjät voivat periä lentokenttä-, tavara- ja avustamislisää. Hintaan vaikuttavia asioita ovat vuorokaudenaika, viikonpäivä, ajettumatka, odotusaika ja matkustajien lukumäärä. Enimmäishintojen määrätymiseen sisältyy kohtuullinen voitto. Kustannusrakenteen muutoksia ELY-keskus tarkastelee vuosittain taksiliikenteen kustannusindekin perusteella. Taksien enimmäihinnat vahvistetaan vuosittain yleensä ennen kesäkuun 30 päivää. Taksan vahvistaa Valtioneuvosto. (Suomen Taksiliitto 2016, viitattu 19.11.2016; Taksiliikennelaki, 16 §).

Suomessa henkilökuljetusten arvonlisäverokanta on 10 %. Tavarakuljetuksissa arvonlisäverokanta on 24 %. Taksiliikenteessä saa kuljettaa alle 100 kg tavaralähetyksiä. Perusmaksua 5,90 euroa peritään arkipäivinä kello 6:00 - 20:00 ja lauantaisin, juhlapäivinä muun muassa vappuna,



kirkollisten juhlapyhien ja itsenäisyyspäivänä kello 6:00 – 16:00. Muina aikoina perusmaksu on enintään 9,00 eur.

Taksaluokkia on yhteensä 4 kappaletta ja ne ovat seuraavat (10/2016):

- Taksaluokka I (1-2 henkilöä) 1,57 € / km
- Taksaluokka II (3-4 henkilöä) 1,89 € / km
- Taksaluokka III (5-6 henkilöä) 2,05 € / km
- Taksaluokka IV (yli 6 henkilöä) 2,21 € / km

Kaksi alle 12-vuotiasta lasketaan yhdeksi henkilöksi. Taksi saa periä odotusmaksua enintään 45,90 € tunnilta. Odotusmaksua saa periä esimerkiksi silloin, kun taksi joutuu odottamaan asiakasta paikallaan tai liikenteen ruuhkautumisen takia. Odotusmaksua ei peritä silloin, kun taksi-auto on liikkeessä. (Valtioneuvoston asetus kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista, 1-3 §).

Taksit perivät myös erinäköisiä lisämaksuja. Lisämaksut sisältyvät myös taksien hintasääntelyyn. Näiden lisähintojen enimmäismäärät ovat:

- 1) Ennakkotilausmaksu 7,10 €, kun asiakas on tilannut taksikuljetuksen vähintään 30 minuuttia ennen ilmoitettua lähtöaikaa
- 2) Lentokenttälisä, jos asiakkaan matka suuntautuu lentoasemalle tai taksi tulee noutamaan asiakasta lentokentältä. Lentokenttälisä ohjataan Finavialle. Lentokenttälisä on 2,30 €.
- 3) Tavarankuljetuslisää enintään 2,80 € suurten matkatavaroiden, esineiden tai eläinten kuljettamiseen.
- 4) Avustamislisä:
  - a) enintään 15,70 €, mikäli asiakas tarvitsee avustamista autoon noustakseen tai päätepestesteessä poislähtiäkseen sisätiloihin tai mikäli kuljetus edellyttää kalustoa, joka täyttää esteettömyyttä koskevan tieliikennelain (217/2007) 2 §:n 6 kohdan vaatimukset;
  - b) enintään 31,40 €, kun asiakas tarvitsee a-kohdassa ilmoitettua avustamisen lisäksi käsivoimin tapahtuvaa avustamista esimerkiksi häntä avustetaan käsivoimin asunnon portaikossa tai vedetään käsivoimin CE-merkityn porraskiipien avulla tai
  - c) enintään 29,20 € , kun asiakasta avustetaan paareilla ja kuljetus edellyttää paaritaksin käyttöä. Paaritaksin on täytettävä 2 §:n 3 momentin suositus vaatimukset.

(Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajalta perittävistä enimmäishinnoista 4 §).

Taksiliikenteen harjoittajan on annettava kuluttajalle tieto taksimatkan kokonaishinnasta veroineen ennen sopimuksen tekemistä. Mikäli kyydin täsmällistä hintaa ei tiedetä etukäteen on ilmoitettava hinnan määräytymisperusteet veroineen. Tässä apuna käytetään taksataulukkoa, josta kuluttaja pystyy hyvin havaitsemaan taksat ja muut maksut. (Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajalta perittävistä enimmäishinnoista 5 §).

Taksimatkojen hinnat määräytyvät taksamittaria käyttämällä. Taksamittari on asennettava ja sinitöitävä valtuutetulla asentajalla ja siinä on noudatettava liikenne- ja viestintäministeriön autojen rakennetta koskevaa 17 § asetusta ja säädöksiä. Mikäli taksamittari on epäkunnossa tai sen sinitöitäminen on murrettu on noudatettava perusmaksun ja lasketun ajomatkan mukaista hintaa. Taksamittari käytetään apuna myös verotuksessa. Se rekisteröi kaikki mahdolliset liikkumiset, ajot, summat ja vähennykset. (Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajalta perittävistä enimmäishinnoista 8 §; Edilex 2016, viitattu 21.11.2016).

Taksamittarin tekniset vaatimukset perustuvat Euroopan parlamentin ja Euroopan neuvoston direktiiviin (2004/22/EY) mittauslaitteista. Se on pantu täytäntöön ajoneuvolain nojalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1248/2002). Kyseinen direktiivi sallii myös muiden mittarien käytön, jotka täyttävät sille esityt vaatimukset. (Edilex 2016, viitattu 21.11.2016).

### **2.1.3 Tuotot**

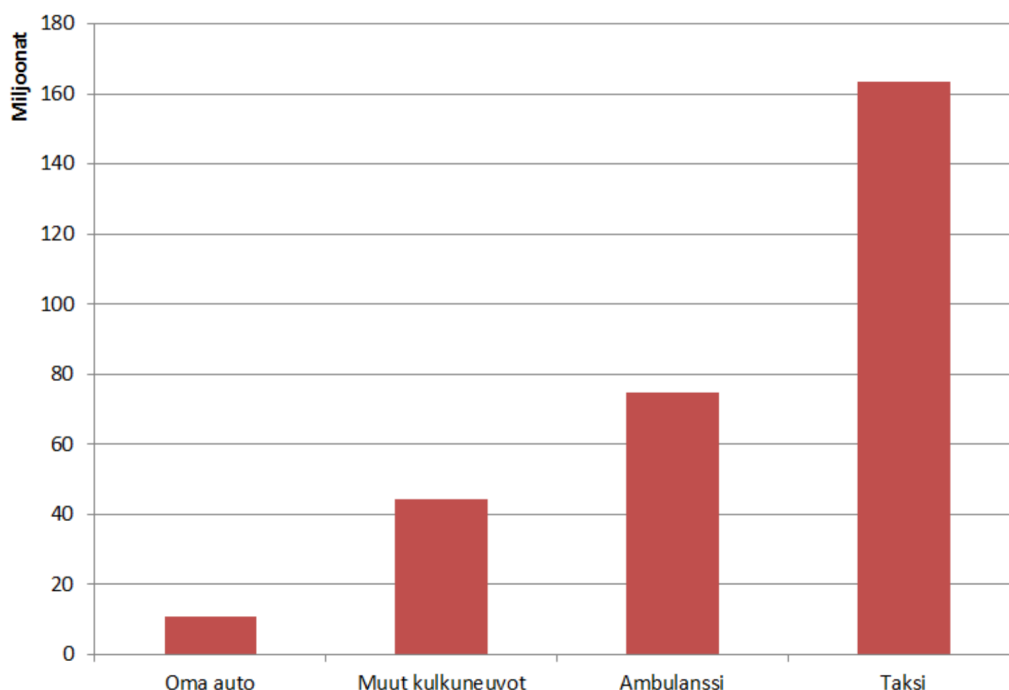
Liikeyritys on maatalouden, kaupan tai teollisuuden alalla toimiva yritys, joka harjoittaa elinkeinotoimintaa. Sen tarkoituksena on omaa pääomaa käyttämällä hankkia liikevoittoa. (Lojander & Suonpää 2005, 8). Taksiliikenteen myyntikate on noin 5 - 15 % liikevaihdosta. (Lönnerberg, T. 2015, viitattu 14.11.2016). Kate kertoo sen, että maksut ovat kuluttajille kohtuullisia. Taksirytyksen päätulonlähde on henkilökuljetukset, eli kuljetuspalvelut. Taksit pystyvät kilpailutamaan toimintaansa ja tekemään kuljetus- ja tilaussopimuksia yritysten kanssa. Tällöin taksirytyksen ei tarvitse noudattaa valtioneuvoston asetusta kuluttajalta perittävistä enimmäishinnoista. Myös tavarakuljetukset ovat tuon asetuksen ulkopuolella. Kaikissa muissa kuljetuksista taksien on noudatettava valtioneuvoston asetusta ja enimmäishintoja kalliimpaa maksua ei saa periä.

Taksit saavat kuitenkin periä niitä halvempia hintoja. Taksien enimmäishinnat mitkä taksiyrittäjät ja kuljettajat perivät henkilökuljetuksista kuluttajalta on säänneltyjä. (Taksiliikennelaki, 16 §).

Suomessa taksin hintaan vaikuttaa inflaatio, toisin sanoen taksiyrittäjän kulurakenteen kasvu. Taksamuutokset ovat siis hyvin maltillisia, keskimäärin noin 2 - 4% / vuosi. Liite 1. Taksat alkaen 2001. Vuonna 2015 taksi-indeksi oli maaliskuussa 110,3 ja invataksi-indeksi 108,9. Vuosien 2009 – 2014 aikana taksa on noussut keskimäärin 3,08 % / vuodessa. Vuonna 2010 taksat nousivat eniten 4,1 %. Alhaisinta taksojen nousu oli vuonna 2014, jolloin nousua oli 1,2 %. Vuonna 2015 nousu oli 0 %. (Tilastokeskus 2016; Suomen Taksiliitto 2016, viitattu 19.11.2016).

Julkisin varoin taksimatkoja tuetaan vuosittain noin 400 milj. €, joka on noin 40 % koko alan liikevaihdosta. Taksimatkojen osuus onkin suuri etenkin Kelan (kansaneläkelaitos) korvaamista matkoista. Vuonna 2015 korvauksia maksettiin noin 418 000 asiakkaalle yhteensä 163 milj. €. Korvaukset kohdentuvat eniten vähätuloisille iäkkäille haja-asetusseuduilla asuville henkilöille, kun korvaukset suhteutetaan väestömäärään. Yli 85-vuotiaista henkilöistä 60 % sai Kelalta matkakorvauksia vuonna 2015. (Kela 2015, viitattu 22.11.2016).

#### Sairausvakuutuksen korvaukset kulkuvälineittäin vuonna 2015, miljoonaa euroa



Kuva 2. Sairausvakuutuksen korvaukset kulkuvälineittäin vuonna 2015 (Kela 2016).

## 2.1.4 Taksiliikenteen kustannukset

Kustannukset kuuluvat yritystoimintaan. Ne voidaan jakaa kiinteisiin tai muuttuviin kustannuksiin. Kiinteät kustannukset pysyvät samana eivätkö ne vaihtele toiminnan volyymin mukaan. Kiinteitä kustannuksia on esimerkiksi toimitilojen vuokra sekä ylläpito sekä rahoituskustannukset. Muuttuvat kustannukset vähenevät tai kasvavat toiminnan volyymin mukaan; esimerkkeinä tarvike- ja ainekustannukset. (Alhola & Lauslahti, 54-56).

Taksien kustannustilastoa Suomessa ylläpitää Tilastokeskus. Vuosien 2009 – 2014 kustannusten nousu on ollut keskimäärin noin 2,44 % / vuodessa. Vuonna 2011 kustannukset nousivat edelliseen vuoteen nähden keskimääräisesti 3,2 %, joka onkin vertailuvuosien suurin nousu. Alhaisin kustannusten keskimääräinen nousu oli vuonna 2014 jolloin nousua edelliseen vuoteen nähden oli 1,4 %. Vuonna 2015 nousua oli 1 %. (Tilastokeskus 2016, viitattu 19.11.2016).

Taksin kuluista noin 7 % kohdistuu pääomakuluihin. Kaluston kustannukset ja vaikutukset taksimatkan hintaan eivät ole suuret. Premium-autolla on myös alhaisemmat käyttö- ja huoltokustannukset, se on ympäristöystävällisempi ja sillä on korkeampi jälleenmyyntiarvo. (Tuima 2015, viitattu 27.11.2016).

Yritystoiminnan suurimmat kustannukset ovat yleensä työvoimat. Yksi taksi työllistää tavallisesti noin 1 - 2 työntekijää. Työvoimalle maksettavat palkat ja niiden sivukulut, kuten tulovero, eläkevakuutusmaksut ja sosiaalivakuutusmaksut muodostavat noin 55 - 70 % taksiliikennettä harjoittavan yrittäjän kuluista. Polttoaineet vievät noin 5 %. Huolto, renkaat ja korjaukset noin 2,5 %. Pääoman poistot 7 %. Korot ja vakuutukset 3,5 %. Liikennöimaksut 1,5 - 2 % ja ylläpito ja hallinto noin 9 - 10 %. (Helsingin Sanomat 2015; Lönnberg, T. 2015 & Tuima 2015, viitattu 27.11.2016).

Taksiyrittäjä saa veroetuja kaluston hankintaan. Vuonna 2016 ajoneuvon hankintaveroetu on 4 800 € autosta, joka rekisteröitäessä ensi kertaa merkitään käytettäväksi taksitoiminnassa ja taksiliikennelain (217/2007) mukaiseen kohtaan. Veroalennus on korkeintaan 15 000 € esteettömissä tai kouluajoihin merkityissä autoissa. Tätä veroalennusta alennetaan 1/36 osalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, mikäli auto on ollut käytössä Suomen ulkopuolella ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön. Autoveron alennuksen myöntää

Tullilaitos ja se kuoleutuu 3 vuodessa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi maksuunpanee kuoleutumatta olevan osan mikäli taksiauton käyttötarkoitus muuttuu 3 vuoden sisällä. (Trafi 2015, viitattu 11.11.2016).

Taksiryrittäjät maksavat korkeampia vakuutusmaksuja kuin yksityiset autoilijat. Taksivakuutus sisältää esimerkiksi:

- Taksikasko, joka antaa turvaa ajoneuvon vaurioitumisen varalle.
- Esinevakuutus, joka korvaa tarvittaessa myös asiakkaiden esinevahingot.
- Vastuuvakuutuksen.
- Oikeusturvavakuutuksen.
- Kuljetusvakuutuksen, joka kattaa tavaralähetyksestä aiheutuneet vahingot.
- Ryöstövakuutuksen, joka kattaa ryöstö ja pahoinpitely korvaukset.
- Kriisiapuvakuutuksen.

(A-vakuutus Oy 2016, viitattu 7.11.2016).

Yhden taksiryrittäjän maksamat vakuutusmaksut ovat noin 4 000 – 7 000 € / vuodessa. Taksiliikennettä ei voi harjoittaa yksityiseen ajoon tarkoitetulla vakuutuksella. Näitä tilastoja käyttäen taksiryrittäjälle jää työntekijän suorittamasta 20 € kyydistä noin 1,50 € voittoa, josta vähennetään verot. (Tuima 2015, viitattu 27.11.2016).

### **2.1.5 Kansan luottamus taksialaan**

Kansa luottaa erittäin vahvasti suomalaiseen taksijärjestelmään. Taloustutkimuksen vuonna 2016 julkistaman tutkimuksen mukaan kansanluottamus taksiin on erittäin vahvaa tai melko vahvaa jopa 97 % tapauksissa. Erittäin heikkona sitä pitää vain 2 % tutkimukseen vastaajista ja 1 % ei osannut sanoa kantaansa. Vastaajia tutkimuksessa oli yhteensä 1 006 henkilö, joista naisia oli 524 kpl ja miehiä 482 kpl. Sukupuolten vastaukset eivät juurikaan eroa toisistaan. (Taloustutkimus 2016, viitattu 23.11.2016).

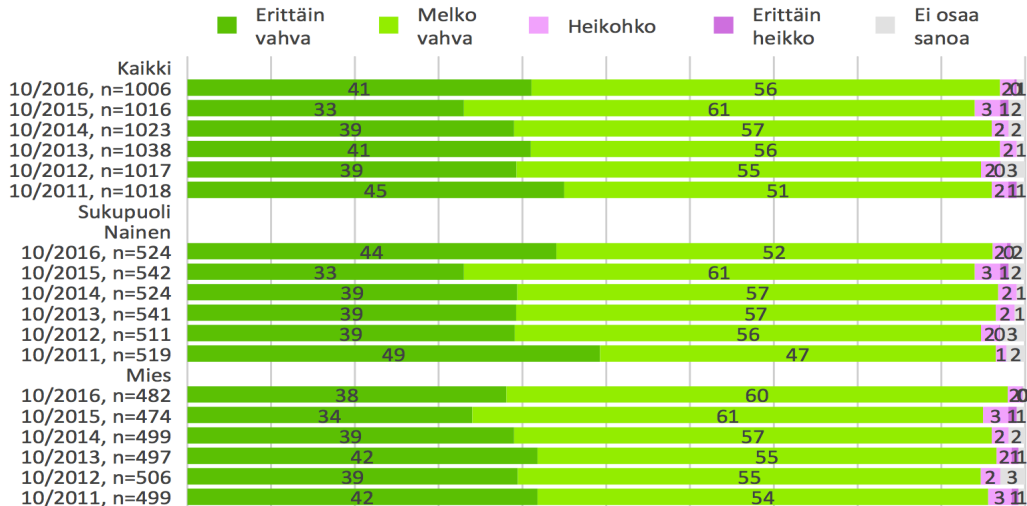
Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää taksipalvelun käyttäjien kokemuksia ja mielipiteitä suomalaisen taksin palveluntasosta. Se tehtiin henkilökohtaisina haastatteluina 15 - 79-vuotiaille henkilöille. Lisäksi tutkimuksessa mitattiin tutkimustulosten muutoksia vuosien 2010 - 2015 aikana.

Tutkimuksen virhemarginaali on pienimmillään 0,9 %-yksikköä ja enimmillään 3,2 %-yksikköä, kun tutkimustulos on 50 prosenttia. (Taloustutkimus 2016, viitattu 23.11.2016).

**taloustutkimus oy**

## Onko luottamuksenne takseihin ja taksinkuljettajiin Suomessa... 1/2

n=kaikki vastaajat



Kuva 3. Taloustutkimuksen tutkimus kansan luottamuksesta taksiin ja taksinkuljettajiin. (Taloustutkimus 2016).

### 2.1.6 Harmaa talous

Harmaata taloutta esiintyy monessa eri muodossa. Useinmiten se on yritystoiminnassa tapahtuvaa lakisääteisten maksujen ja veloitteiden laiminlyömistä. Harmaa talous vahingoittaa koko yhteiskuntaa ja vahingoittaa rehellisten yrittäjien toimintaa. Harmaaksi taloudeksi voidaan mainita:

- Pimeään työn tekeminen.
- Etuuksien (sosiaali) väärinkäyttöä.
- Piraattituotteiden hankkimista tai myyntiä.
- Rahanpesua.
- Yritystoimintaa, jossa ei makseta veroja ja / tai muita lakisääteisiä maksuja.

(Harmaa talous 2015, viitattu 24.11.2016).

15.11.2016 Suomen Verohallinto julkaisi tiedotteen taksialan harmaan talouden tutkimuksesta. Verohallinto tutki yhteensä yli 180 suomalaisen taksityrityksen toimintaa. Verohallinto on tutkinut

toimintaa tehostetusti loppuvuodesta 2015. Verohallinto löysi puutteita kirjanpidosta ja harmaasta taloudesta noin 60 % tarkistetuissa tapauksissa. Kirjanpidon puutteissa yksityiskuluja oli lisätty yrityksen kirjanpitoon. Näissä tapauksissa osaa Verohallinto pitää vahinkoina. Tulojen salaamisen osuus oli noin 30 % tarkistetuista tapauksista. Jälkiveroja Verohallinto määräsi keskimäärin 10 000 €. Suomessa on noin 9 500 taksiryttäjää. (Kulla, sähköpostiviesti 17.11.2016).

Taksitoimialalla käytetään taksimittareita. Taksimittariin kirjaantuu kuljetukset ja se toimii kassakoneena. Taksimittarista saa helposti tulostettua ajovuororaportteja päivä-, kuukausi- ja vuositasolla. Nämä raportit pitää liittää mukaan kirjanpitoon. Verotarkistuksessa tehtyjen havaintojen mukaan ajovuororaportit puuttuivat useissa tapauksissa osin tai kokonaan. Verohallinto toivoo Ruotsissa ensi vuonna voimaantulevaa mallia myös Suomeen. Ruotsissa vuonna 2017 taksimittaridata lähetetään kerran viikossa automaattisesti kirjanpitokeskuksiin mistä veroviranomaisen on tarvittaessa helppo tarkastella tietoja. Keskuksia ei ylläpidä viranomainen. (sama).

Verohallinnon tehotarkistukset kohdentuivat luvanvaraiseen taksiliikenteen harjoittamiseen. Muiden toimijoiden osalta Verohallinto tekee tiivistä kansainvälistä yhteistyötä. (sama).

## **2.2 Ruotsin taksiliikenne vuosina 1990 - 2016**

Ruotsin taksialan sääntelystä luovuttiin 1.7.1990. Liite. 4 Sääntelyn vapauttamisella pyrittiin palvelutason nostoon, hintojen laskuun ja uusiin innovaatioihin. Ruotsin taksiliittoon (Svenska taxiförbundet) kuuluu noin 230 tilausvälitysyhtiötä 4 500 taksiryhtiön kanssa ja noin 9 000 taksiautoa. Se on noin 70 % koko Ruotsin taksiteollisuudesta. Taksiteollisuus on osa joukkoliikennettä. Ruotsin taksiliiton tavoitteena on edistää tervettä ja vaurasta taksiteollisuutta, kestäväää kehitystä ja tuoda merkittäviä lisäarvoja sen jäsenille. Ruotsin taksialan kilpailu on tasavertaista. (Svenska Taxiförbundet 2015, viitattu 24.11.2016).

Taksiautojen kokonaismäärä Ruotsissa oli noin 16 452 autoa vuoden 2014 lopulla sekä taksiryttäjää (luvanhaltioita) 6 797. Ruotsin taksialan kokonaisliikevaihto on noin 1,4 mrd. €. Ruotsissa on 1000 asukasta kohden 1,6 taksiautoa. (sama).

Taksilupa voidaan antaa henkilölle, joka on:

- yli 21-vuotias.
- Hänellä on ollut vähintään B-luokan ajokortti kahden vuoden ajan.
- Täyttää määritetyt terveystiedot.
- Hänen katsotaan hallitsevan ammatillisen osaamisen ja olevan lainkuuliaisuuten.
- Täyttänyt ja suorittanut hyväksytysti taksikokeen taksiliikenteestä.
- Ikävaatimus 18 vuotta, jos hakijalla on vähintään lukio tai vastaava koulutus.

(Taxitrafiklag, 3 luku 3 §).

Ruotsissa taksialalla tarkotetaan tilauskeskuksia, taksiyhtiöitä, työntekijöitä ja autoja taksiliikenteessä. Taksinkuljettajat ajavat yhteiskunnan maksamia matkoja, yksityisrahoitteisia matkoja sekä näiden matkojen yhdistelmiä. (sama).

### **2.2.1 Toimiala**

Kuten Suomessa, niin myös Ruotsissa taksiliikennelaki määrittelee toimialan ehdot ja säännökset. Taksiliikenteellä tarkoitetaan ammattimaisesti ja maksua vastaan suoritettua henkilöiden kuljettamista henkilöautolla tai kevyellä kuorma-autolla. (Taxitrafiklag, 1 luku 3 §).

Taksiliikennelupa voidaan myöntää henkilölle, joka on hyvämaineinen, hoitanut taloudelliset velvoitteensa hyvin ja hän taitaa yritystoiminnan. (Taxitrafiklag, 1 luku 5 §).

Hallituksen nimittämä viranomainen suunnittelee ja toteuttaa kirjallisen kokeen hakijan ammattitaidosta. Lupa-oikeuttavat vaatimukset katsotaan täytyneeksi henkilöltä joka suorittaa annetun kokeen hyväksytysti. Testin tulee liittyä tietoon siitä, että kokeen suorittaneella henkilöllä on kaikki tieto:

- 1) Säädöksistä.
- 2) Talous- ja rahoitushallinnosta.
- 3) Teknillisistä standardeista ja käyttösuhteista.
- 4) Liikenneturvallisuudesta.

(Taxitrafiklag, 1 luku 8 §).



Taksiluvan hakijalla on oltava riittävät rahalliset resurssit aloittaa ja johtaa taksirytystä. Taksilupa harkittaessa hakijan likviditeetti ja vakavaraisuus huomioidaan. Ellei tule muita erityisiä olosuhteita hakijalla katsotaan olevan tarpeeksi varoja, jos hänellä on omaa pääomaa 100 000 kruunua ja 50 000 kruunua aina yhtä mahdollisesti tulevaa taksiautoa kohden. (Taxitrafiklag, 1 luku 9 §). Hänen on tarvittaessa todistettava myös tulevaisuudessa, että täyttää 9 § mainitut ehdot. (Taxitrafiklag, 1 luku 10 §).

Hakijoiden taustoja tutkittaessa huomioidaan heidän taitonsa ja halukkuutensa suorittaa velvollisuutensa yleisellä ja yhteisöllä. Hyvämaineisuutta ei täytä hakija, joka on tuomittu:

- 1) Vakavista rikoksista tai talousrikoksista.
- 2) Yksi tai useampi vakava tai toistuva rikos.

Taksilupa on voimassa toistaiseksi tai erityisellä syyllä määräajaksi (Taxitrafiklag, 1 luku 14 §.) Taksiluvan haltijan kuollessa lupa siirtyy kuolinpesälle. Mikäli luvanhaltija tekee konkurssin taksilupa on voimassa 6 kuukautta. (Taxitrafiklag, 1 luku 15 §).

Taksiliikenneluvan haltija voi myös suorittaa vapaasti tavaraliikennettä, kunhan henkilöliikenne on ja säilyy pääasiallisena kuljetusmuotona. (Taxitrafiklag, 1 luku 16 §).

Taksilupa on uusittava 10 vuoden välein lähtien siitä päivästä, kun taksilupa on ensi kertaa myönnetty. Taksia voidaan ajaa kaikilla ESS-alueen ajokorteilla. (Taxitrafiklag, 3 luku 12 § & 13 §).

Ruotsin taksiliitto järjestää taksinkuljettajakursseja. Se tarjoaa itseopiskelumateriaalin ja kouluttaa kuljettajan internetin kautta. Testi perustuu lyhyeen harjoitusmoduliin ja täydentäviin käytännön kysymyksiin. Liikennelaitoksen teoriakoe koostuu kolmesta osakokeesta; kantatieto, lainsäädäntö, turvallisuus ja käyttäytyminen. (Svenska Taxiförbundet 2015, viitattu 24.11.2016).

## 2.2.2 Hinnoittelu

Ruotsin taksialalla luovuttiin hintasääntelystä 1990-luvulla. Taksiyhtiöillä ja yrittäjillä on täysi vapaus määritellä omat hintatasonsa. Hinta ilmoitetaan taksiautojen ikkunoissa.

Jokaisen taksiluvan haltijan on tarvittaessa esitettävä taksimatkka asiakkaalle asianmukaisilla toimenpiteillä niin, että asiakkaat voivat selvittää hinnan mikä heitä koskee. Taksitaksa on rakennettava ja esitettävä niin, että taksikyydin hinta on helposti arvioitavissa ja laskettavissa ennen matkaa ja että asiakas on tietoinen ajatun matkan pituudesta ja ajasta. Taksitaksaa ei saa rakentaa niin, että sen ehdot muuttuvat kesken suoritettun matkan. (Taxitrafiklag, 17 §).

Jokaisen taksiluvan haltijan on sitouduttava siihen, että matka varmistetaan asiakkaalle, jos kyydin yksikköhinta ylittää 500 kruunua. Hintatiedot on määritettävä maksimitaksan mukaan. Tiedot annetaan asiakkaalle, kun matka tilataan. Todisteet hintatiedoista on toimitettava ennen matkan alkua asiakkaalle ja ne on säilytettävä taksinkuljettajan ja luvanhaltijan toimesta. Hintatietoja ei tarvitse antaa silloin, kun ne eivät poikkea aiemmin ilmoitetusta. (sama).

Hinnoittelussa viitataan Ruotsin kruunuun, joka sisältää arvonlisäveron. Matka esitetään 10 kilometriä pitkänä kuljetuksena, joka kestää 15 minuuttia. Kiinteällä hinnalla tarkoitetaan ennalta määriteltyä hintaa ennalta määriteltyyn matkaan. (sama).

(Här anges taxiföretagets eller sammanslutningens namn)		
<b>PRISINFORMATION</b>		
<b>När</b>	<b>Jämförpris</b>	<b>Det högsta jämförpriset som tillämpas av detta taxifordon</b>  <b>XXX kr</b>
Vardag klockan...	10 km som tar 15 min XXX kr	
	XXX kr	
	XXX kr	
<b>Begär alltid taxameterkvitto!</b>		
Grunderna för hur priset bestäms framgår av prisinformationen på insidan av taxifordonet!		
Följande avgifter tillämpas.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Storbilstaxa</li> <li>• Väntetidsavgift</li> <li>• Stations-/terminalavgift</li> <li>• Avgift för särskild skyddsanordning för barn och skrymmande gods</li> </ul>		
Fasta priser tillämpas.		
Skriftlig information finns hos föraren.		

Kuva 4. Ruotsin taksin hintailmoitus autojen sivuikkunissa. Tiedot vain Ruotsin kielellä (Transportstyrelsen).

Luku voimaan 1.1.2017. Velvollisuus toimittaa mittaustietoja. Taksiluvan haltijan on lähetettävä auton mittaustietoja raportointikeskuksiin, jotka on määritelty (2014: 1020) kirjanpitoon takseissa laissa. Velvollisuus toimittaa mittaritietoja tarkoitetaan laitteita jotka ovat tai on asennettu luvanvaraiseen taksiliikenteeseen. Hallitus tai viranomainen voi antaa lisämääräyksiä taksamittarin tietojen lähettämisessä (2014: 1022). Keskuksia ei ylläpidä viranomainen. (Taxitrafiklag, prisinformation, 2 a luku 1 §; Skatteverket 2016, viitattu 25.11.2016).

Tietojen lähettäminen on tehtävä niihin raportointikeskuksiin / kirjanpitokeskuksiin minne luvanhaltijaa on informoitu hallituksen toimesta. Tämä koskee kaikkia luvan haltijan mittareita. Mittaridata on lähetettävä raportointikeskuksiin digitaalisesti ja langattomasti. (2014: 1022) (Taxitrafiklag, 2 a luku 2 § & 3 §).

Toiminnanharjoittajan on lähetettävä mittaridata kaikista sen hallinnoimista / omistamista ajoneuvoista vähintään kerran viikossa. Siirto on tehtävä aina niin ajoissa, että mittaridata voidaan vastaanottaa ja tallentaa katkeamattomana sarjana. Jos jotain rekisteröityä mittaria ei ole käytetty tänä aikana on toiminnanharjoittajan annettava siitä ilmoitus ja syy raportointikeskukseen. Ilmoitus on annettava viimeistään silloin, kun mittaridata lähetetään. (Taxitrafiklag, 2 a luku 4 §).

### 2.2.3 Yleistä ja sääntelyn vapauttamisen vaikutukset

Viime vuosina on ollut paljon keskustelua Ruotsin taksialasta. Ruotsin lehdistö on raportoinut eri tyyppisistä ongelmista, jotka viittaavat siihen ettei ala toimi niin hyvin kuin sen pitäisi toimia. Taksiala on mennyt huonompaan suuntaan ja vähäinen määrä osoittaa kiinnostusta parantaa toimintaa ja kukaan ei tunnu hyötyvän tästä syöksykierteestä. Ruotsin taksiliiton uskomus perustuu jäsenien todistuksiin kovemmasta työtilanteesta ja monien yrittäjien kannattavuusongelmista. (Svenska Transportarbetareförbundet 2015, viitattu 22.11.2016).

Talous on kireä ja lisääntyvät automäärät merkitsevät sitä, että taksiyritykset pakotetaan työskentelemään hyvin tiiviillä marginaalilla. Taksit eivät itse voi vaikuttaa kustannuksiin, kuten useimmat muut palvelualan yritykset. Taksien suurimmat kulut ovat verot ja palkkiot. Taksiyhtiöiden kannattavuutta saadaan lisättyä markkinakasvun seurauksena. Vastaava keino on taksimatkojen hintojen nostaminen. (sama).

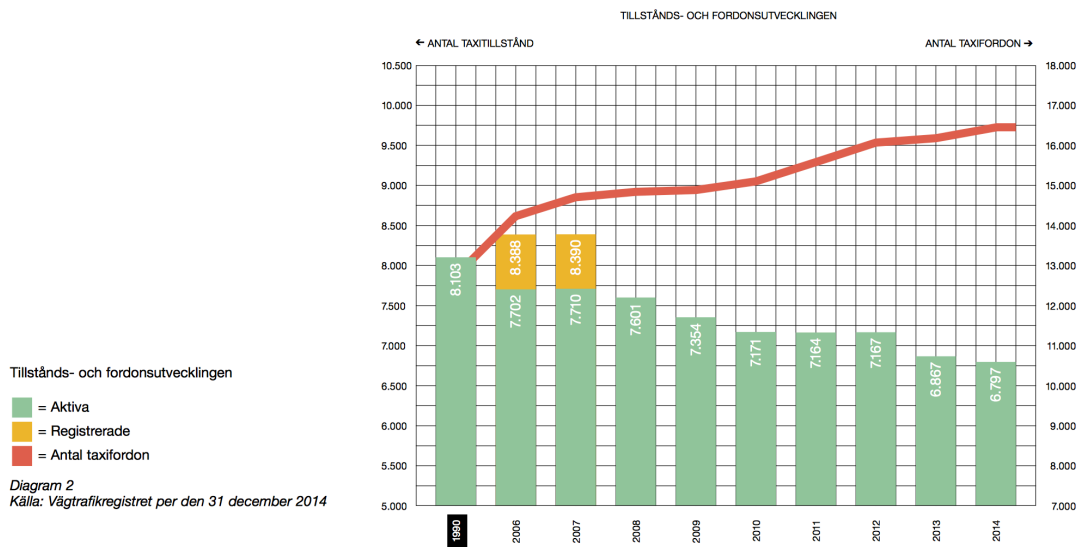
Liikevoittoprosentti taksialalla on ollut koko 2000-luvun pienempi kuin 2,3 %. Vuonna 2013 liikevoittoprosentti oli vain 1,6 %. Taksialan liikevoitto ja työntekijöiden palkat onkin huomattavasti pienempiä kuin muilla kuljetusalansektoreilla (Svenska Taxiförbundet 2015, viitattu 22.11.2016).

Taksinkuljettajan keskipalkka on noin 18 900 kruunua / brutto / kuukaudessa. Taksinkuljettajalla voi olla yksi tai useamman tyyppisiä tehtäviä työssään. Työaika voidaan laskea 174 h / kk tai 166,6 h / kk. Silti yleensä työtunnit nousevat yli 180 h / kk. Ensimmäinen vaihtoehto työskentelee vain arkisin ja jälkimmäinen vaihtoehto myös viikonloppuisin ja sunnuntaisin. Pääsääntöisesti taksinkuljettajien voidaan jakaa kolmeen toimeksiantoon:

- Kuljettajat, jotka ajavat vain yhteiskunnan maksamia matkoja, kuten muunmuuassa sairausmatkat ja koulukuljetukset.
- Kuljettajat, jotka ajavat vain yksityisrahoitteisia matkoja. Nämä matkat rahoittaa kuluttajat ja yritykset.
- Kuljettajat, jotka ajavat näiden yhdistelmiä. Yhteiskunnan maksamat ajot vaativat eri koulutuksen, kuten muunmuuassa koulutuksen asiakkaan erityistarpeisiin.
- (Svenska Transportarbetareförbundet 2015, viitattu 22.11.2016).

## Määräsääntelyn vapauttaminen

Vuonna 1990 taksiautoja Ruotsissa oli noin 8 103 kpl. Vuoden 2014 loppuun mennessä automäärät ovat tuplaantuneet 16 452 autoon. Rekisteröityjä taksiautoja 13 605 kpl. Näistä suurin osa on noin 5-vuotiaita autoja. Taksiryttäjien määrä on laskenut vuoden 1990 vapautuksen 8 103 ryttäjistä vain 6 797 taksiryttäjään. Tämä tarkoittaa sitä, että lupienmäärä on noussut 1,63 per ryttäjä 2,42 lupaan per ryttäjä vuosien 1991 – 2014 välissä. (Svenska Taxiförbundet 2015, viitattu 22.11.2016).



Kuva 5. Taksiryttäjien ja taksiautojen määrät Ruotsissa 1990 – 2014. (Svenska Taxiförbundet).

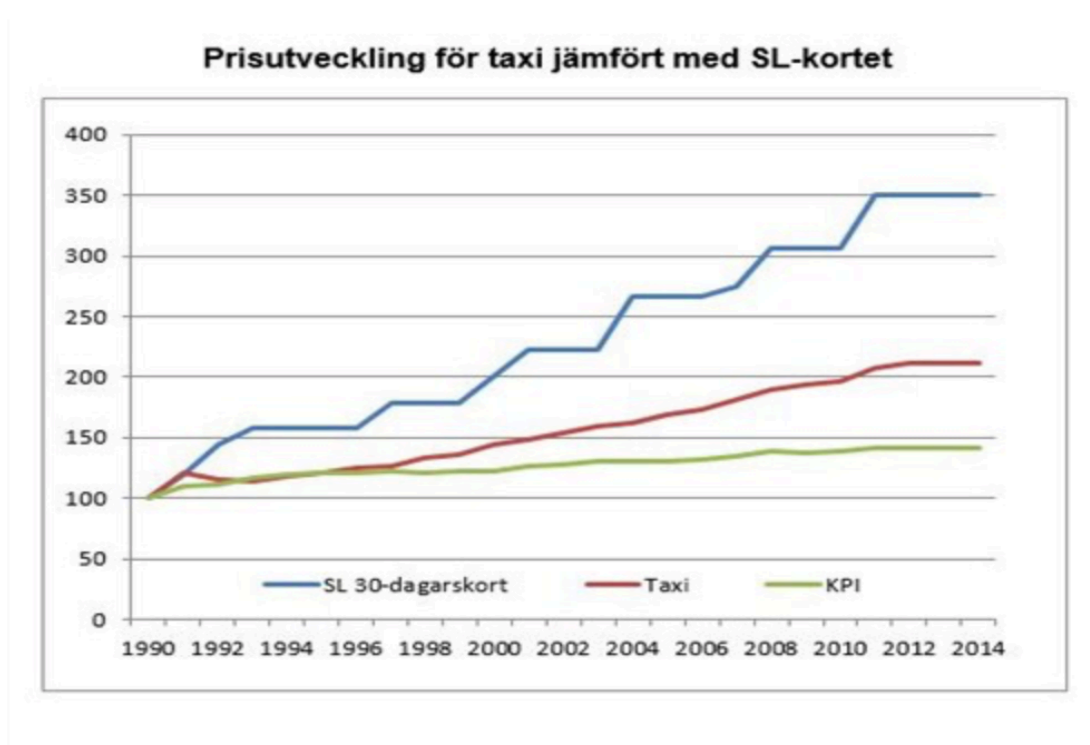
Ruotsin taksiala on muuttunut viime vuosina, kuten myös alan rakennemuutokset. Alan vanhimmat ryttäjät ovat yli 85-vuotiaita ja nuorimmat noin 25-vuotiaita. Keski-ikä noin 51 vuotta. Selkeimmät suunnat muuttumiseen on yritysten suurentuminen ja että prosentimääräiset osakeyhtiöt kasvavat. Yksityisiä ryttäjiä on 4 427 kpl ja osakeyhtiöitä on 2 175 kpl. Suurten yritysten automäärät nousevat ja ryttäjämäärät laskevat. Yli 20 auton omistavia yrityksiä on yhteensä 64 kpl. Suurimmalla taksiryhtiöllä on 184 autoa. Taksien määrä lisääntyy erityisesti isoissa kaupungeissa. Yhden auton yritykset laskivat 10 % viimeisen vuoden aikana. Yhden auton yritysten osuus taksimarkkinoilta on noin 65 %. Työntekijöiden lukumäärä taksialalla on noussut 13 297:stä 17 529. Kokopäiväisiä työntekijöitä on konservatiivisten arvioiden mukaan yli 30 000. Alalla on erittäin suuri vaihtuvuus. Liite 2. (sama).

Konkurssien määrä kasvoi 1990-luvulla johtuen siirtymisestä vapaaseen markkinatalouteen. Taksiautojen lukumäärä kasvoi vuonna 1990 ja on jatkanut kasvuaan. Vuonna 2014 konkursseja oli vuodessa jo 90 kpl. Syytä kehitykselle ei tiedetä. (sama).

Tukholman läänissä 3 845 autosta 6 374 taksiautoon (2014). Kasvua yhteensä 65 %. Autoista 83 % on rekisteröity vuonna 2010 tai myöhemmin. Liite 5. Tukholman asukasmäärä on kasvanut 34 %. Taksitiheys on kasvanut noin 23 %. Samanaikaisesti suurin väheneminen on tapahtunut Bergin läänissä missä taksitiheys on laskenut jopa 43 %. Taksitiheys on asukasmäärien yhdistäminen taksiautojen määrään. Liite 3. (sama).

### Hintasääntelyn vapauttaminen

Hinta sääntelyn vapauttaminen 1990-luvulla nosti hintatason hetkellisesti erittäin suureksi. Hinta palasi normaaliksi muutamassa vuodessa. Taski-indeksin ja kuluttajaindeksin välinen ero on laajentunut 10 vuoden aikana ja taksihinnat ovat kasvaneet enemmän suhteessa yleiseen kuluttajaindeksiin. (Svenska Taxiförbundet 2016, viitattu 22.11.2016).



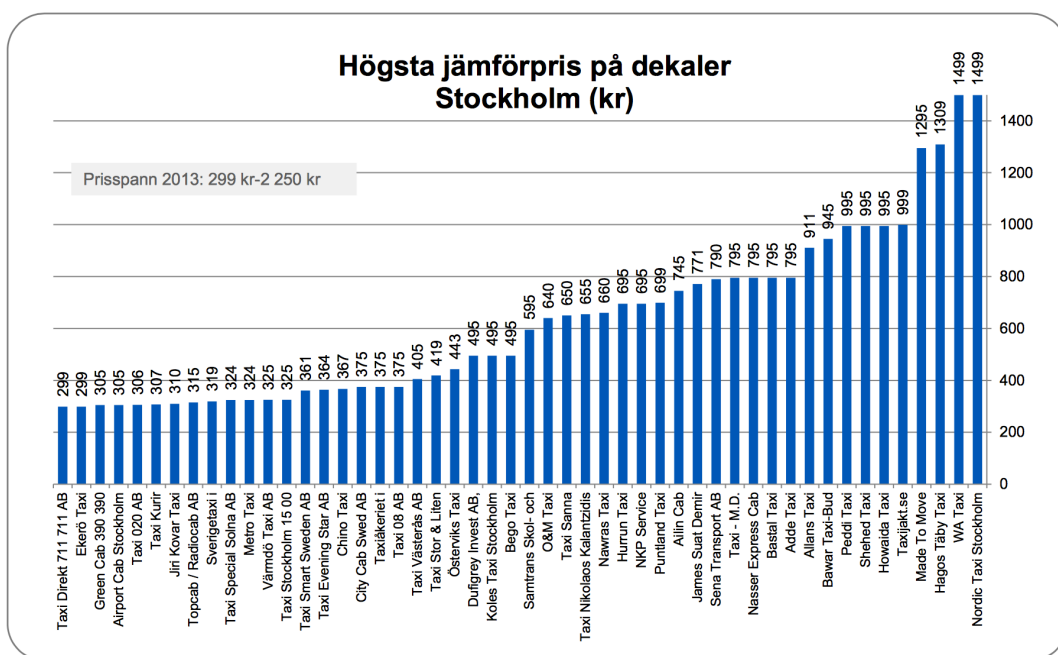
Källa: SCB, SL (Storstockholms Lokaltrafik)

\*Regelförändringar i transportsektorn (VTI rapport 774, 2013)

Kuva 6. Hintakehitys taksialalla. (Svenska Taxiförbundet).

Taksiyrityksen käyttävät hinnoittelussaan viitehintoja (10 km / 15 min). Esimerkiksi Taxi Stockholm viitehinta on 325 kruunua. Suurin viitehinta (10 km / 15 min) on yksityisen yrittäjän (ei rekisteröityneen) 9 909 kruunua.

Taksiyhtiöt voivat jättää tarjouksen monen tyyppisistä yhteiskunnan maksamista kuljetuksista ilman, että omistavat erikoisajoneuvoja. Yhteiskunnan maksamien kyytien hinta on tippunut joissakin tapauksissa jopa 40 %. (Svenska Transportarbetareförbundet 2015, viitattu 22.11.2016).



Kuva 7. Taksihinnat Tukholma 2014 (rekisteröityneet taksi). (Transportstyrelsen.)

## 2.2.4 Kansan luottamus taksialaan

Taksialalla Ruotsissa on hyvä. Laatuindeksi otettiin Ruotsissa käyttöön vuonna 1998 ja sillä mitataan asiakastyytyväisyyttä, laadun kehitystä sekä työntekijätutkimuksia yrityksistä ja julkisella alalla. Ruotsin taksin laatuindeksi on 69,2 vuonna 2014. Vuonna 2011 laatuindeksi taksialalla oli 70,0. Vertailukohtana esimerkiksi linja-autoalan laatuindeksi 81,0. (Svenska Taxiförbundet 2015, viitattu 22.11.2016).

74 % tyytyväisyyskyselyyn osallistuneista pitää Ruotsin taksialan hintatasoa kohtuullisena ja 2 % vastanneista liian korkeana. 60 % kyseleen vastanneista valitsi taksiyhtiön ennen kyytiä. 40 % vastanneista ei tarkistanut hintaa ennen kyydin alkamista. Tutkimus suoritettiin 3 suuressa kaupungissa ja siihen vastasi 766 henkilöä. (Transportstyrelsen 2014, viitattu 28.11.2016).

### **2.2.5 Harmaa talous**

Ruotsin taksialalla esiintyy paljon harmaata taloutta. Eri tutkimusten ja arvioijien mukaan harmaan talouden euromääräinen summa liikkuu vuosittain 100 – 400 miljoonan € vaiheilla. (Svenska Taxiförbundet 2015, viitattu 22.11.2016). Harmaata taloutta pyritään estämään 1.1.2017 voimaan tulevalla uudella lailla, jossa taksamittarien data lähetetään digitaalisesti raportointikeskuksiin. 1.5.2017 kaikissa taksiautoissa on oltava taksamittari. Raportointi- ja kirjanpitokeskuksen voi perustaa kuka vaan ehdot täyttävä luotettava henkilö, joka on vastuussa keskuksen toiminnasta. Keskuksia ei ylläpidä viranomainen. Kirjanpitokeskuksen perustaminen maksaa 7 500 kruunua ja vuosimaksu keskuksen yrittäjälle on 5 000 kruunua. (Skatteverket 2016, viitattu 25.11.2016). Laki toimii hyvin silloin, kun kaikissa Ruotsin taksialalla toimivissa autoissa on taksamittarit. Taksamittari ei ole vain hinnan näyttäjä. Sen yhtä tärkeä tehtävä on muodostaa tarvittaessa valvontaväline veroviranomaiselle. Taksamittari tallentaa kaikki tärkeimmät tiedot, kuten toteutuneet ajokilometrit, mittarin käytön, toisin sanoen maksetut ja ei-maksetut kilometrit ja lisäksi taksamittari tallentaa kuljettajan tiedot. (Svenska Taxiförbundet 2016, viitattu 22.11.2016).



### 3 LIIKENNEKAARI

Liikennekaari on hallituksen kärkihankkeita, jolla rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Sillä pyritään yhtenäistämään liikennemarkkinoiden, eli henkilö- ja tavaraliikenteen sääntely. Liikennekaarella pyritään synnyttämään uusia palvelumalleja ja helpottaa markkinoille tuloa, jotta kuluttajilla olisi entistä enemmän valinnanvaraa liikkumisessaan. Liikennekaarella pyritään myös edistämään digitalisaatiota, uusien teknologioiden ja konseptien käyttöönottoa. Liikennekaari toteutetaan kolmessa vaiheessa sen laajuuden vuoksi. Tämä opinnäytetyö keskittyy niistä ensimmäiseen. (Liikenne- ja viestäministeriö 2016, viitattu 11.11.2016).

Ensimmäisessä vaiheessa liikennekaareen sisällytetään erinäköiset liikennemarkkinoiden säädökset. Siihen kuuluu joukkoliikennelaki (869/2009), tavanrankuljetuslaki (693/2006), taksiliikennelaki (217/2007) ja osin kuljettajien ammattipätevyys (695/2009) että ajoneuvolain (1090/2002) eri säädöksiä. Hallituksen esitys liikennekaareksi annettiin eduskunnalle 22.9.2016. (sama).

Toisessa liikennekaaren vaiheessa uudistetaan laajemmin eri liikennealojen ammattipätevyyttä. Myös uudet koulutustavat otetaan tarkistettavaksi. Myös toisessa vaiheessa yhtenäistetään sääntelyä ja tarpeen vaatiessa luodaan uusia säädöksiä liikennepalveluiden tiedon käytöstä ja luovuttamisesta sekä eri rekistereistä. (sama).

Kolmannessa vaiheessa viimeistellään liikennekaari. Siinä pyritään huomioimaan ja varmistamaan liikennejärjestelmän digitaaliset palvelut ja niiden tavoitteet. (sama).

#### 3.1 Hallituksen esitys liikennekaareksi säädöshankepäättös

Liikennekaari kuuluu Sipilän hallitusohjelmaan. Sillä edesautetaan innovaatioiden ja palvelualueiden syntyä markkinoille, joilla julkishallinnolla on rooli niiden toimivuuden kannalta. Yksi näistä sektoreista ja markkinoista on esimerkiksi liikennepalvelut. Hallituskauden tavoitteena on ollut luoda Suomeen suotuisa toimintaympäristö digitaalisille palveluille, uusille liiketoimintamalleille ja teollisen internetin eri sovelluksille. Turhaa sääntelyä purkamalla, lupaprosessien selkeyttämisillä ja hallinnollista taakkaa keventämällä on pyritty helpottamaan kansalaisten arkea, yritystoimintaa,

tervettä kilpailua, investointeja ja maataloutta. (Liikenne- ja viestäministeriö 2016, viitattu 11.11.2016).

Hallituksen tavoitteena on 10 % säästöt julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista, kuten esimerkiksi Kela-kyydeistä vuodesta 2017 lähtien. Tavoitteeseen pyritään pääsemään digitalisaatiota hyödyntymällä ja mahdollistamalla uudet innovatiiviset ja markkinaehtoiset liiketoimintakonseptit. Lainsäädäntöä kehitetään ja kokonaisuudistetaan posti-, tavara- ja henkilökuljetuksissa. Puhtaasti kansallisin ja merkittävin säädös on taksiliikennelaki, kun muut liikennealan sääntelyt ovat vahvasti liikennemuotokohtaisia, joiden suurin säädöspohja tulee EU:sta ja muista kansainvälisistä järjestöistä. (sama).

Eri liikennejärjestelmien toimintaratkaisujen taustalla on vahva julkinen ohjaus., kuten ministeriöt, kunnat ja ELY-keskukset. Taksiliikenteen asemapaikka- ja päivystämismallit, enimmäishinta-asettelu vaikuttavat merkittäväällä tavalla taksimarkkinoihin, kun taas juna- ja bussiliikettä ohjaavat yksinoikeus- ja ostosokpimukset. Julkisen ohjauksen hajoittuminen liikennejärjestelmässä on johtanut siihen, ettei sitä ole vainut tarkastella kokonaisuutena. Kokonaistarkasteluun vaikuttaa myös, että liikennekuljetuksien vaatimukset eroavat toisistaan merkittävästi. Myös maksujärjestelmät ovat erit. Liikennejärjestelmän keskinäinen vertailu ja ketjuttaminen on usein mahdotonta. Liikennepalveluita on siis tarve parantaa ja tehostaa. Liikennejärjestelmien tehottomuus heijastuu myös saatavilla oleviin digitaalisiin palveluihin. Palveluiden yhtenäistäminen ja sähköistäminen mahdollistavat kuluttajille paremman palveluvalikoiman. (sama).

Liikennejärjestelmän ja sen tietovarannon lainsäädäntöä uudistetaan. Tästä saatu tieto halutaan avoimesti palveluntuottajien, asiakkaiden ja viranomaisten käyttöön. Uudenlaista sääntelyä tarvitaan tiedon käyttöön ja luovutukseen rekistereistä. (sama).

Jatkossa viranomaiselle (trafi) annettaisiin keinot puuttua markkinoiden toimivuuteen tilanteissa, joissa markkoiden vapautus on aiheuttanut ei-toivottuja vaikutuksia järjestelmään esimerkiksi laadun turvallisuutta tai palveluiden saatavuutta vaarantamalla. Näistä tilanteista on jatkuvasti kerättävä tietoa ja tuo kerätty tieto arvioitava. (sama).

Koko liikenteen sääntelyn kokoaminen yhtenäiseksi liikennekaareksi aloitetaan kehittämällä tietovarannon ja markkinoiden sääntelyä ja asetuksia. Lakeja säätämällä helpotetaan markkinoiden tuloa ja ehkäistään markkinahäiriöitä. Käyttäjien tarpeet huomioidaan säätämällä saatavuudesta

ja palveluiden helppokäyttöisyydestä. Kilpailu- ja kuluttajasuojasäädöksiä vältetään niiden oman jo olemassa olevien säädöksiä takia. (sama).

Liikennekaarella on tavoitteena luoda säädöskehys. Säädöskehys mahdollistaa käyttäjien laadukkaat, tehokkaat ja edulliset liikennepalvelut. Se myös auttaa teknisissä kehityksissä, kun mukaan otetaan mahdollisuudet, toimintaympäristö ja asiakastarpeet. (sama).

### **3.2 Suomen Taksiliiton lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi**

Suomen Taksiliitto antoi oman lausuntonsa liikenne- ja viestintäministeriölle 23.5.2016. Suomen Taksiliitto näkee, että liikennekaari jakautuu kahteen osaan lainsäädännöllisesti. Se sääntelee missä, miten ja kuka liikennepalveluita tarjoaa. Lisäksi tietoon ja tiedon jakamisen vaatimuksiin. Näiden tietojen perusteella palveluoperaattorit voivat myydä ja välittää palveluita liikenteeseen. (Suomen Taksiliitto 2016, viitattu 27.11.2016).

Suomen Taksiliitto pitää liikennekaaren oleellisimpana osana uudistusta sen tietoon ja jakamiseen liittyvää kokonaisuutta yhdistettyjen matkapakettien ja erinlaisten liikennepalveluiden osalta. Tiedon jakaminen sekä erinäköiset digitaaliset matkat, niiden varaaminen, ostaminen ja maksaminen muodostavat liikennekaarelle vankan pohjan. Taksiliitto pitää tärkeänä, että tulevaisuudessa voidaan edistää ja luoda erinäköisiä liikennepalveluita, kuten MaaS (mobility as a service) konseptit. Näitä konsepteja on tosin voitu luoda ja edistää jo nykyisessä lainsäädännössä. (sama).

Liikennekaaren III osa keskittyy tietoon ja tiedon käyttämiseen. Suomen Taksiliiton mielestä kaikkia liikennejärjestelmän toimijoita pitää kohdella tasa-arvoisesti eikä syrjintää saa esiintyä. Pitää myös huomioida yritysten koot ja toiminta-alueet kilpailutilanteissa markkinoilla. Suomen Taksiliitto ihmettelee miksi ilman mitään erityistä syytä taksiliikenne, sen velvollisuudet ja hinnoittelu on mainittu erikseen kyseissä kohdassa. Nämä vaatimukset ja velvoitteet tulee kohdistaa kaikkiin liikennekaaren eri liikennemuotoihin. (sama).

Suomen Taksiliitto kaipaa myös lisäselvityksiä matkojen yhdistämispalveluiden tuottajien oikeuksista päästä yhteisiin lippu- ja maksujärjestelmiin. Liikennekaaren tavoitteena on poistaa tai madaltaa raja-aitoja ja vaatimukset on rajattu vain henkilökuljetuksiin. (Sama).

Liikennekaaresta on jäänyt poissa tai vaille huomiota useita käynnissä olevia kehityshankkeita, toimintamalleja ja teknisiä ratkaisuja. Liikennekaari on tehty kiireellä. Liikennekaaresta on jäänyt poissa hankkeita missä itse liikenne- ja viestintäministeriö on mukana, kuten esimerkiksi 5K-hanke. MaaS palvelussa olisi huomioitu Ylläs Aroud, Sonera Reissu ja Tuup Oy:n Turun takseja koskevat palvelut. (sama).

Liikennekaareissa ei ole myöskään huomioitu eri liikennevälineiden verotusta. Taksiliikenne on ainoa joka maksaa autoveroa ja ajoneuvoveroa samoilla ehdoilla kuin yksityinen liikenne. Taksit saavat kuitenkin 4 800 € ja 15 000 € verohuojennukset. Bussiliikenne ei maksa lainkaan edellä mainittuja veroja. Kun liikennekaarella poistetaan raja-aitoja myös autoverotuksen pitää olla tasapuolista terveen kilpailun mahdollistamiseksi. Suomen Taksiliiton mielestä liikennekaaren tulee sisältää:

Vaihtoehto I:

- Taksiliikennelupa ja henkilöliikennelupa.
- Nykyistä kiintiöjärjestelmää yksinkertaistetaan, mutta ei poisteta. Kiintiöt määritettäisiin 2 – 3 vuoden välein.
- Asemapaikat kuntakohtaisiksi.
- Yhteisliikenteen lisääminen ja siihen siirtymisen helpottaminen. Tämän pitäisi lisätä merkittävästi tarjontaa suuren kysynnän aikana ja se mahdollistaisi reagoimin äkillisiin ruuhkapiikkeihin. Taksialan haste ei ole taksikaluston riittämättömyys vaan se, että kysyntä ajoittuu lyhyisiin ajanjaksoihin.
- Taksiliitto luopuisi myös yrittäjäkoulutuksesta. Taksinkuljettajan kuljettajakoe pidettäisiin voimassa.
- Kuljettajien toimintakykyarviosta luovutaan terveystaakimuksissa. Terveystaakimus on kuitenkin voimassa.
- Taksinkuljettajan kokemusosan poisto.
- Laatuvaatimusten poisto taksiliikennelaista ja muuttaminen kilpailutekijöiksi.
- Taksan yksinkertaistaminen.
- Taksiliikenteen säilyttäminen kansallisena toimintana.

Vaihtoehto II:

- Markkinaehtoinen taksiliikenne.
- Viranomaisen myöntämä taksilupa kaikille luvan miniehdot täyttäneille ja tietojen rekisteröinti.
- Yrittäjän hyvämaineisuus.
- Kuljetuspalvelut ovat ammattimaista.
- Terveysvaatimusten säilyttäminen.
- Yrittäjäkoulutuksen poisto.

Suomen Taksiliitto pitää liikennekaarta hyvänä aloituksena laajan lainsäädännön kokonaisuutensa. (sama).

### **3.3 Taksiliikenteen muutokset liikennekaareissa**

Taksit mukaan joukkoliikennemarkkinoille. Liikennekaarella pyritään helpottamaan taksimarkkinoille tuloa, tarjota monimuotoisempaa yritystoimintaa, kehittää taksitoimijoiden palveluita, lisätä työllisyyttä, parantaa syrjäseutujen tarjontaa ja toimintaa. Nämä asiat toteutetaan taksiliikenteen sääntelyä väljentämällä ja poistamalla. Merkittävämpiä muutoksia:

- Taksilupakiintiöiden poistaminen.
- Hintasääntelyn poistaminen.
- Taksiluvasta yrityskohtainen.
- Asemapaikkojen poisto.
- Taksinkuljettajan riittävä kielitaito ja vuorovaikutustaito.
- Taksinkuljettajalla ei eräitä rikoksia mm. rattijuoppous.
- Taksinkuljettalla väh. B-luokan ajokortti.
- Ei kalusto rajoituksia mm. mopoautojen salliminen taksiliikenteessä.
- Taksamittarin käyttö ei pakollista mm. sopimusajoissa.
- Ajoluvan jatkossa myöntää edelleen Trafi ja se olisi voimassa 5 vuotta kerrallaan.

Avoimilla rajapinnoilla mahdollistetaan uudet palvelut, kuten sama tai yhteensopiva lippu- ja maksujärjestelmä. Liikennekaari edistää digitalisaation ja uuden teknologian käyttöönottoa. Se myös mahdollistaa mobiilimatkaketjut eri toimijoiden ja alojen väliltä. Liikennekaari tulisi voimaan 1.7.2018. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016; Edilex 2016, viitattu 21.11.2016).

## 4 JAKAMISTALOUS

Jakamistalous on uusi talouden ilmiö. Se on yhdistelmä vanhoja toimintatapoja ja teknologian kehittymisen mahdollistamaa modernia yhteydenpitoa. Se on verkkoteollisuuden myötä kehittynyt sosiaalinen ja taloudellinen järjestelmä, joka mahdollistaa omistusten, taitojen ja resurssien jakamisen mittakaavassa mikä ei ennen ole ollut mahdollista. Jakamistalous on kehittynyt yhteisvaiikutuksista johon kuuluu esimerkiksi niin yhteisö- ja kuluttajakäyttäytymistä, talouskriisiä kuin myös ekologisen kestävyyden mittareita. (Lahti, V-M & Selosmaa, J. 2013.)

Jakamistaloudessa yksityinen kuluttaja vuokraa tavaroita toiselle enemmän kuin ostavat kaiken omaksi. He käyttävät erilaisia kommunikaatiovälineitä apunaan, kuten esimerkiksi älypuhelimien sovelluksia. Ihmisillä on monta roolia jakamistaloudessa, kuten vuokraaminen, myyminen, lainaaminen tai lahjoittaminen. Jakamistalous on levinnyt nopeasti teknologian ja sosiaalisen median ansiosta. Se täydentää kapitalismia tai on jopa vaihtoehto kapitalismille. Jakamistaloudessa pyritään siihen, että ihmiset voivat tuottaa ja kuluttaa vertaistensa kanssa – he siis oppivat toisiltaan. Internetin kehittyminen mahdollistaa kulttuurisia eroja ja muutoksia. Hierarkiat murtuvat ja avoimuus lisääntyy. Internetissä on jo paljon markkinapaikkoja, jossa ihmiset myyvät ja jakavat tavaroita, palveluja ja taitoja. (sama).



Kuva 8. Share. Don't own.

## 4.1 Uber

Yksi jakamistalouden ilmentymä on Uber kyydinvälityssovellus. Uber on vuonna 2009 perustettu Yhdysvaltalainen teknologiayritys. Sen päätoimisto sijaitsee San Franciscossa. Vuonna 2016 yritys toimi jo 507 kaupungissa ja 66 maassa. Uber on älypuhelinsovellus ja sen tarkoituksena on mahdollistaa helppo taksin tai kimppekyydin tilaaminen. Sovellus yhdistää kyydin tarjoajan ja kyydin tarvitsijan. Kyyti suoritetaan useinmiten yksityisautolla. Sovellus laskee automaattisesti kyydin hinnan, ja ajomatkan. Matkustajalla on mahdollisuus arvioija kuljettajansa kyydin päätteeksi. Samanlainen mahdollisuus on myös kyydin suorittaneella kuljettajalla. Yhtiö on vallannut voimaasti markkinoita eri puolilla maailmaa ja siitä on tullut erittäin suosittu muun muassa synnyinmaassaan USA:ssa. Yhtiö on tehnyt vallankumouksen maailman taksimarkkinoilla. Sillä on arvioitu olleen noin 8 miljoonaa käyttäjää ympäri maailman vuonna 2014 ja vuonna 2015 yhtiön sovelluksella tehtiin keskimäärin 1 miljoona matkaa päivässä. Jouluaattoon 2015 mennessä Uberin kokonaiskyytimäärä ylitti 1 miljardin rajan. (Fortune 2015; Juggernaut 2015, viitattu 18.11.2016).

Uberin selvimmät erot taksiin on se, että yhtiö ei vaadi UberPop palvelussa kuljettajilta taksiliikennelupaa, taksinkuljettajan ajolupaa tai että yhtiön kuljettajilla olisi asianmukaisia viranomaisen lupia harjoittaa elinkeinotoimintaa. Uber ei palkkaa kuljettajiaan, vaan rekrytoinnin hoitaa yhtiön omistama ja Hollannissa sijaitseva Rasier B.V. Yhtiö siirtää verojen maksamisen vastuun kuljettajilleen. Kyytisovelluksen hinnat päättää Uber. (Svenska taxiförbundet 2016; Fortune 2015, viitattu 24.11.2016).

Yhtiön suosion arvellaan osittain johtuvan halvoista kuluttajahinnoista ja kyydin tilaamisen helppoudesta. Uberin hinnat ovat keskimäärin 20 – 60 % halvemmat kuin rekisteröityjen taksien. Yhtiön markkinaehtoinen hinnoittelu saattaa nostaa kyytihinnoittelun väliaikaisesti jopa 2 - 9 kertaiseksi. (Business Insider 2016; & Harvard Business Review 2015, viitattu 19.11.2016).

Vuonna 2016 yhtiön markkina-arvon arvioidaan olevan jopa \$ 69 miljardin arvoinen. Uber ei ole pörssiyritys. Se ei omista autoja. Sen markkina-arvo on suuri, mutta yhtiön tekemä tulos ja taloudellinen tilanne ei. Uber on kerännyt sijoittajilta noin \$ 16 miljardin varat. Uber teki vuoden 2016 ensimmäisellä neljänneksellä \$ 1,27 miljardin tappion. Se on seitsemän vuoden toimintansa aikana tehnyt tappiota yhteensä \$ 4 miljardia. Uberilla on käteisvaroja pankissa va-



rovaisten arvioiden mukaan noin \$ 8 miljardia, lisäksi yhtiöllä on noin \$ 2 miljardin luottoraja ja \$ 1,2 miljardin laina. (Bloomberg 2016, viitattu 14.11.2016).

Yhtiö on toiminnastaan lähtien ollut kahnauksissa niiden maiden hallitusten, tuomioistuimien, viranomaisten ja taksialan kanssa missä se on operoinut. Se on ollut syytettynä muun muassa luvattoman ja laittoman taksiliikenteen harjoittamisesta sekä verojen kiertämisestä (harmaa talous). Uberin toiminta on kielletty useissa maissa. Suomessa Uberin toiminta on välitysyhtiönä sallittu, mutta Uberin kuljettajana toimiminen vaatii viraomaiselta saadun taksinkuljettajan ajoluvan. Euroopan maista Uberin toiminnan on kieltänyt esimerkiksi Saksa, Italia, Ranska, Hollanti ja Espanja. (Suomen Taksiliitto 2016; Bloomberg 2016, viitattu 14.11.2016).

#### **4.1.1 Harmaa talous ja ongelmat**

Jos kuljettaja päättää määränpään ja ottaa kyytiin mukaan toisen henkilön kyse on jakamistaloudesta ja auton yhteiskäytöstä. Jos asiakas päättää määränpään, kuten esimerkiksi UberPop palvelussa kyse on taksitoiminnasta. Yhteiskäyttöautossa ei käytetä myöskään matkustuskumppanista sanaa: "Asiakas". Ruotsissa UberPoP-palvelu on ollut viranomaisen tarkasteltavana. Ruotsin vapailla taksimarkkinoilla on todettu, että Uberin toiminta on selvää taksitoimintaa, joka edellyttää viranomaiselta saatua taksiliikennelupaa. Ruotsin taksiliiton Taxiförbundetin mukaan Uberin toiminta on verojen, arvonlisäveron ja maksujen kiertämistä. Ruotsissa Uberin toimintaa on tutkinut poliisin talousrikostutkijat ja veroviranomaiset. (Svenska Taxiförbundet 2016; Skatteverket 2016; Sveriges Radio 2016; SVT 2016, viitattu 15.11.2016). Ruotsissa tarkemmissa tutkimuksissa on ilmennyt, että Uber-kuljettajista:

- 76 % ei omista verotodistusta.
- 37 % Uber-kuljettajista on rikosrekisteri mm. rattijuoppouksista, huumerikoksista, pahoinpitelyistä, varkauksista, talousrikoksista ja erinäköisistä liikenne rikoksista.
- 3 % käytetyistä Uber autoista on ollut käyttökiellossa. Joka kolmatta autoa ei omista itse kuljettaja.
- 24 % omistaa verotodistuksen tai he istuvat hallituksen jäseninä ja heillä on teoreettinen mahdollisuus maksaa saaduista tuloista verot. (Gothia Protecting Group 2016, viitattu 15.11.2016).

Uber matkustaja tilaa matkan Uber-sovelluksella Euroopassa. Määrittelee määränpään ja saa hinta-arvion. Saavuttaessa määränpään maksu tapahtuu mobiilimaksamisella, eli sovellukseen rekisteröidyllä luottokortilla. Kuluttajan maksamat rahat menevät suoraan Hollannissa sijaitsevaan Uberin Euroopan toiminnoista vastaavaan toimistoon Uber B.V:lle ja Rasier B.V:lle. Uber tilittää noin 75 - 80 % takaisin kuljetuksen suorittaneelle kuljettajalle ja pitää loput 20 - 25 %. Tuon 20 - 25 % se lähettää Bermudan veroparatiisissa sijaitsevaan toimistoonsa Uber C.V:lle. Hollannissa sijaitseva Uberin Euroopan toiminnoista vastaan toimiston työntekijämäärä oli vuonna 2013 0 työntekijää, vaikka yhtiö oli operoinut markkinoilla jo usemman vuoden. Yhtiötä onkin syytetty järjestelmällisestä verosuunnittelusta ja verojen välttelystä, sekä sen kuljettajia lakisääteisten maksujen ja verojen välttelemisestä ja tulojen salaamisesta. Poliisi on tehnyt Hollannissa sijaitsevaan Uber B.V:n toimistoon useita ratsioita vuoden 2015 aikana. Uber-kyty ei sisällä arvonlisäveroa. (Business Insider 2016; Bloomberg 2016; Sveriges Radio 2016; Fortune 2015 viitattu 18.11.2016).

Legal name:	Uber International Holding BV
Address:	Vijzelstraat 68 1017 HL Amsterdam
Registered office:	Amsterdam
Established:	28-8-2012
Legal form:	Private company with regular structure

#### General information from the financial statements

Financial year:	2013	2012
Closing date:	31-12-2013	31-12-2012
Published:	final	final
Allocation of profit:	after	for
Length period in months:	12	3
Employees:	0	0
100% subsidiaries:	31	
Other interests:	10	

Kuva 9. Uber B.V:n työntekijämäärä Hollannissa. (Business Insider).

Uber on kertonut, että se ei ole työnantaja. Näin ollen se ei ole velvollinen suorittamaan esimerkiksi työnantajamaksuja. Yhtiö toimittaa oman tulkintansa mukaan vain alustan liikennesektorille yrittäjien ja kuluttajien käyttöön. Jokainen Uber kuljettaja on yksityinen yrittäjä, joilla täysi vapaus ajaa yhtiön sovelluksella silloin, kun he itse haluavat. Hinnan kyytipalvelussa päättää Uber. Vuonna 2016 englantilainen tuomioistui tuomitsi Uberin työnantajaksi. Tuomioistuimen mukaan yhtiön kuljettajat on oikeutettuja esimerkiksi lomakorvauksiin ja minimipalkkoihin. Uber on valittanut tuomiosta. (Business Insider 2016, viitattu 19.11.2016).

Yhtiötä on syytetty kuljettajiensa turvallisuustarkistusten laiminlyömisestä ja kuluttajien harhaanjohtamisesta turvallisuusasioissa. Yhtiön turvallisuustarkistuksen ovat läpäisseet useat vakavistakin rikoksista tuomitut henkilöt. Yhtiön turvallisuustarkistuksia on pidetty riittämättöminä, koska turvallisuusselvitys ei sisällä muun muassa sormenjälkitunnistusta ja yhtiön turvallisuustarkistus voi mennä vain siihen asti mihin laki antaa myönten yksityisille turvallisuustarkistusyrityksille. Uber käyttää turvallisuustarkistuksiin Accurate ja Checkr yritysten palveluita. (The New York Times 2015; Fast Company 2015; SVT 2016, viitattu 25.11.2016).

#### 4.1.2 Vakuutukset

Uberin ja muiden "ride-haling" yhtiöiden ongelmaksi ovat nousseet liikenteen vakuutukset. Yksityiselle ajoneuvolle tarkoitetulla vakuutuksella kuljettajat pienentävät oman liiketoimintansa kulurakennetta ja kasvattavat siitä syntyvää katetta. Elinkeinoharjoittamiseen tarkoitettu vakuutus nostaisi vakuutusten kustannuksia kymmenen kertaisesti. Uber on yhtiönä pyrkinyt kehittämään kuljettajiensa vakuutusasioita, mutta ovat kohdanneet kehityksessä yllättäviä ongelmia kuljettajiensa vastuksesta. 90 – 98 % Uber kuljettajista peittelee omia vakuutusasioitaan. Osa sekaanuksen syystä on myös yhtiöllä. (Forbes 2014; Insurance fraud 2016; The Guardian 2015, viitattu 13.12.2016).

Uber yhtiönä irtisanoutuu käyttöehdoissaan vakuutuksista ja vaaratilanteista, jotka aiheutuvat palvelun käytöstä tai tapahtuvat sen yhteydessä. Vastuunrajoituksessaan ja vastuuvapauslausekkeessaan yhtiö ei ole vastuussa:

- Tietojen menettämisistä.
- Henkilökohtaisista vahingoista.
- Omaisuusvahingoista.
- Maksutapahtumista.
- Viivästyksistä ja häiriöistä.
- Takuista.
- Kolmansien osapuolien (kuljettajien) laadusta, turvallisuudesta ja soveltavuudesta.
- Vaaroista lain sallimissa määrin.

(Uber B.V 2016, viitattu 1.12.2016).

Suomessa lakisääteinen liikennevakuutus korvaa liikenteessä aiheutuvia vahinkoja. Se korvaa kolaritilanteissa aiheutuneita henkilövahinkoja ja syyttömän osapuolen aineellisten asioiden korjauskustannukset. Liikenteessä käytettävällä moottoriajoneuvolla on oltava liikennevakuutus ja se on voimassa koko Euroopan talousalueella. (Liikennevakuutuslaki, 15 – 15a §).

Suomessa yritystoimintaan vaaditaan viranomaisen toimesta laajempia vakuutuksia. Ammattiautoilijat, kuten taksit maksavat noin 4 000 € – 7 000 € vakuutusmaksuja vuodessa. Yksityiselle ajoneuvolle ja ei-yritystoimintaan vaaditut vakuutukset ovat huomattavasti edullisempia. Vakuutuksen hintaan vaikuttavia asioita on:

- Ajoneuvon merkki ja malli.
- Ajoneuvon laatu.
- Ajoneuvon kotipaikka ja käyttötarkoitus.
- Vakuuttajan vahinkohistoria.
- Sylenteritilavuus.
- Maksutapa.

(Tuima 2015; A-vakuutus 2016; Liikennevakuutuskeskus 2016, viitattu 7.11.2016).

Liikennevakuutuskeskus hoitaa ja korvaa tuntemattomien ja vakuuttamattomien autoilijoiden aiheuttamat vahingot. Lisäksi se korvaa ulkomaalaisten ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja sekä raja- ja siirtovakuutettujen ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja. Korvausten ulkopuolelle jää ajoneuvon omistajalle tai haltijalle aiheutuneet vahingot sekä kuljettajalle aiheutuneet vahingot mikäli kuljettaja tiesi tai olisi pitänyt tietää ettei ajoneuvossa ole lakisääteistä liikennevakuutusta. (Liikennevakuutuslaki, 17 § & Liikennevakuutuskeskus 2016, viitatu 7.11.2016).

#### **4.1.3 Positiiviset vaikutukset taksimarkkinoille**

Uber ja muut “*ride-hailing*” yhtiöt ovat tehneet mahdolliseksi liikennepalveluiden tarjoamisen älypuhelimella kaikissa paikoissa kautta maailman. Uusi liikumismuoto tarjoaa taksiliikenteen edut ja poistaa joitakin raskaita taksiliikenteen rakenteita. Ne luovat myös työpaikkoja. Yhtiöt ovat haastaneet voimaasti perinteiset taksimarkkinat ja ovat tehneet alalle uusia mahdollisuuksia niin hinnoittelun, palautteen antamisen ja kyydin maksamisen suhteen. Pääasiassa halpojen kulut-

tajahintojen takia "*ride-hailing*" yhtiöt tekevät myös mahdolliseksi yksityisautoilun vähentämisen.  
(Investopedia 2014; Taxistatrup 2016, viitattu 25.11.2016).

## 5 TUTKIMUSTULOKSET

Ruotsin taksiala oli ennen vuoden 1990-luvun vapautusta kallis ja automäärät alhaiset. Vapautettu taksiala tuplasi automäärät yli 16 000. Tämä johti liikatarjontaan etenkin suurissa kaupungeissa. Liikatarjonnasta seurasi lisääntynyt harmaa talous ja kuluttajahintojen riistohinnoittelu. Ruotsin taksialan automäärät kasvoivat ja takseja on nyt noin 1,6 autoa / tuhatta ihmistä kohden. Suomen taksimarkkinoilla vastaava luku on noin 2 autoa / tuhatta ihmistä kohden. Toisin sanoen, säännellyillä taksimarkkinoilla on enemmän tarjontaa kuin vapautetuilla taksimarkkinoilla. Myös autokanta ikääntyy enemmän entä säännellyssä järjestelmässä.

Palveluntaso on parantunut ja tarjonta lisääntynyt. Pitää tosin huomioida se, että lama-aika parantaa tarjontaa ja yleensä myös palvelua. Palveluntason nostaminen Ruotsin taksialalla oli myös selvyyttä. Se ei ollut ennen vapautusta hyvää, johtuen taksien vähäisestä määrästä, eli saatavuudesta. Lähtökohdat Suomen ja Ruotsin takseissa olisivat hyvin erilaiset laadultaan ja tarjonnaltaan.

Ruotsissa taksinkuljettajien asema on heikko. He tekevät noin 190 h / kk töitä pienen palkan eteen (18 000 kr / brutto / kk). Osa kuljettajista tekee jopa 12 – 13 tunnin vuoroja 6 kertaa viikossa. Palkkataso ei ole noussut vuosiin. Etenkin raju kilpalu yhteiskunnan ajoista on alentanut palkkatasoa, kun kilpailutuksen voittaa yleensä yhtiö jonka tarjous on matalin, mutta ei parhain. Yhtiöt pitävät myös autoja ajossa enemmän kuin ajotehtäviä on tarjolla. Kuljettajilla on vähemmän tuloja, pidemmät työajat ja toisaalta heikkenevät työolosuhteet. Tämä voi johtaa kuluttajan huijaamiseen esimerkiksi pidemmän reitin valinnassa tai isomman taksan käytössä. Taksinkuljettajat tienaaavtkin vähiten kuljetussektoreilla toimivista palvelualoista. Taksialalla vaihtuvuus on suurta, kun vain noin 68 % kuljettajista ajaa taksia vakituisena työnään. (Transportstyrelsen 2015, viitattu 2.12.2016). Mihin siis perustuu liikenne- ja viestintäministeriön väite taksinkuljettajan aseman parantumisesta taksialan vapautuksen myötä?

Ruotsin taksiala on rakennettu kuin pyramidi. Alimpana on kuljettaja, seuraavaksi tulee taksiyritys ja taksiyritys on vuorostaan kytketty tilauskeskukseen. Taksiyrittäjät maksavat tilauskeskuksille noin 1 000 – 1 650 € kuukaudessa. Tuon pyramidin huipulla on suuryhtiöt, jotka kontroivat alaa täysin. (Expressen 2015, viitattu 3.12.2016).

Suomen taksien päivystysvelvollisuus takaa taksipalveluiden saatavuuden vuoden jokaisena aikana ja päivänä. Liikennekaari tulee poistamaan tämän asetuksen. Ruotsin markkinoilta tuo asetukset on poistunut ja etenkin pienimmillä paikkakunnilla taksipalveluita tarjotaan rajatulla aikamäärällä ja päivystämisiä hiljaisilta ajankohdilta on lopetettu.

Liikennekaaren myötä loppuu myös taksiyrittäjien velvollisuudet tarjota tarpeellinen määrä esteellisiä taksikyytejä, eli ns. invakyytejä. Vammaispalvelujen huolenaihe on siis oikeutettu. Suomen taksiala on tällä hetkellä erittäin tehokas. Asiakas saa kohtuullisella hinnalla häntä lähinnä olevan vapaan auton mahdollisimman nopeasti, joustavasti ja mistä ja million vain, kaikkialla Suomessa.

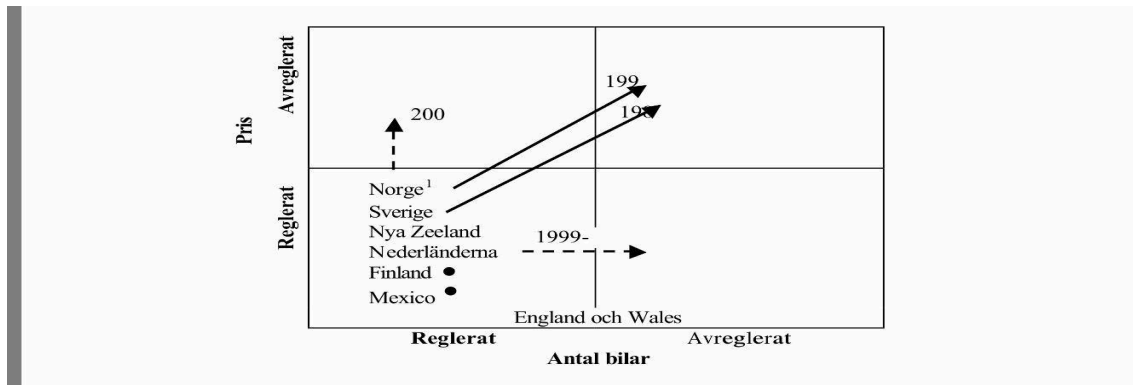
### Hintasääntely

Tutkimuksissa kävi ilmi ettei hintasääntelyn vapauttaminen ole nostanut merkittävästä taksialan keskimääräisiä hintoja Ruotsissa. Taksat ovat keskimäärin noin 20 - 40 % kalliimmat kuin Suomen taksimarkkinoilla. Vapaakilpailu alentaa hintatasoa? Tutkimuksissa päästiin siihen tulokseen, että hintasääntelyn poistaminen taksialalta ei alentanut markkinahintoja. Se tuo joitain yksittäisiä matkoja ja määränpäitä johon kuluttaja pääsee entistä hintatasoa halvemmalla esimerkiksi Tukholma – Arlanda. Välimatka on sen pituuden ja asiakaskäyttömäärien kannalta takseille hyvä sektori tarjota edullisempia hintoja. Kertaakaan kokonaishintataso ei ole laskenut alle sen hintason mikä oli ennen alan vapautusta..

Tutkittaessa hintakehityksestä kävi ilmi, että halvimman ja kalleimman taksin hintaero on valtava. Ruotsin taksimarkkinoilla esiintyy riistohinnoittelua etenkin suurkaupungeissa ja taksien hintaindeksi vaihtelee kuukausittain. Edullisin hinta Tukholman rekisteröityneissä, laadukkaissa ja luotettavissa yhtiöissä oli 299 kruunua, kun kallein hinta oli 1 499 kruunua (v. 2014). Suomen taksialalla enimmäishinnat ovat samoja kautta maan. Tämän päivän hinnoilla 10 km matka maksaa Suomessa arkipäivänä 1 – 2 hlö n. 21,60 €, eli päivän (28.11.2016) kurssilla 211,25 kruunua. Ruotsissa markkinajohtaja Taxi Stockholm tarjoaa 10 km matkan hinnaksi 325 kruunua, eli noin 33,23 €.

Ruotsissa taksien hinnat ovat nousseet enemmän entä muut yleiset kuluttajahinnat. Syitä hinnan suhteellisesti näkymättömään ja loivaan nousuun tilastoissa ja taksi-indeksissä voidaan hakea muualta. Tukholmassa 1 499 kruunua 10 km / 15 min ja muut kalliit hintoja ylläpitävät taksiyrittäjät säilyttävät hintatasonsa entisellään ja muut laskevat tai nostavat hintojaan maltillis-

esti. Tuloksena tilastollisen hintakehityksen vain loiva vuosittainen nousu. Kalliit- ja riistohinnoittelut säilyvät markkinoilla, sekä hintoerot halvimmän ja kalleimman eri toimijan välillä pysyvät samana. Hintojen tilastollisesta noususta esimerkiksi 3 - 4 % / vuosi ei näin ollen saa totuuden mukaista kuvaa Ruotsin taksialan hinnoista. Markkinatalous ei estä tai poista riistohinnoittelua.



Kuva 7. Vapautus nostaa hintoja. (Johansson; Marell & Westin 2015).

Olisiko Ruotsin taksien hinnat suhteessa muuhun hintatasoon maltillisempi ilman vapautusta? Kyllä. Taksin hinta kautta maailman on suhteutettu palkka- ja elintason nähden. Vapautetussa järjestelmässä hinnat nousevat enemmän entä säännellyssä järjestelmässä. Muuten taksien hintojen nousu olisi lähempänä muiden yleisten kuluttajahintojen nousua. Enimmäistaksan poisto sallii riistohinnoittelun taksialalla ja riistohinnoittelua Ruotsissa on jatkunut noin 26 vuotta. Markkinat eivät siis poista epäsäännöllisiä hintatarjoajia taksialalta.

Ruotsissa taksien hinnoittelu saattaa näyttää halvemmalta kuin se on. Useassa tapauksessa lähtö- ja kilometritaksa on saatu alas koko taksimatkan ajan päällä olevan aikamaksun avulla. Näin matkan loppusumma saadaan korkeammaksi. Suomen taksissa samainen aikamaksu on päällä vain auton ollessa pysähdyksissä. Tämä tekee sen, että Ruotsissa taksien hintavertailu voi olla kuluttajille vaikeaa, koska se sisältää niin sanottuja piilohintoja. Eli hintoja mitkä kuluttajan on vaikea huomata ja vertailla. Myös Ruotsin taksien "jämförpis" vaihtelee ajan ja päivän mukaan. Suomen taksin hinnoittelu on selkeämpää.

Ruotsin taksimarkkinoilla maaseuduilla operoivien taksien liikevaihto saattaa koostua 100 % yhteiskunnan maksamista kyydeistä, kun taas suurissa kaupungeissa operoivien autojen liikevaihto koostuu keskimäärin 50 % yhteiskunnan maksamista ajoista. (Svenska Taxiförbundet 2015, viitattu 4.12.2016).



Ruotsin taksialan tutkimuksessa 74 % oli tyytyväisiä hintaan, mutta jopa 60 % tarkisti ensin yhtiön mistä kyydin tilasi. Tämä on erittäin tärkeää hintavertailun ja halvimmän kyydin samisen kannalta.

Ruotsin taksialalla 64 % kuljettajista on työehtosopimus, joka takaa muunmuuassa minimipalkan. Monet yhtiöt eivät pysty rajun kilpailun vallitessa tekemään työehtosopimuksia. Suurimmista yhtiöistä muunmuuassa Taxi Stockholm vaatii työehtosopimuksen kuljettajilleen

Suomi on harvaan asuttu maa. Väestön ikääntyessä ja palvelujen keskittyessä välimatkat pitenevät entisestään. Näin ollen myös kuljetuskustannukset lisääntyvät. Suomen taksi on säästänyt Kelakyytien yhdistämisellä liki 20 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä tulos osoittaa sen, että myös nykyjärjestelmässä päästään halutessa merkittäviin säästöihin. (Kela 2015, viitattu 4.12.2016).

Suomen säännelty taksijärjestelmä on Pohjoismaiden halvin. Liite 6. Taksi on jokaisessa maassa kautta mailman se kallein liikkumismuoto joukkoliikenteestä. Niin myös Suomessa.

### Määräsääntely

Määräsääntelyn vapauttaminen on johtanut siihen, että etenkin kasvukeskuksissa ja suurissa kaupungeissa taksien määrät ovat kasvaneet paljon. Tukholmassa jopa 65 %. Vuorostaan haja-asutus seuduilla ja maakunnissa taksimäärät ovat laskeneet paikoin rajusti, jopa liki 50 %. Vapaa markkintalous ja asemapaikan poisto ajaa taksit toimimaan markkina-alueilla missä on suurin potentiaalinen määrä asiakkaita. Ruotsissa taksiautoja oli vuonna 1990 noin 8 107 kpl. Suomessa taksiautoja oli tuolloin noin 9 109 kpl. (Turunen,2015, 588). Voidaankin siis pitää hyvänä oletuksena, että Ruotsin taksialalla tarjonta 1990-luvulla oli erittäin huonoa ja syyt sääntelyn vapauttamiseen hyvät. Suomen taksiala on hyvin erinlainen.

Määräsääntelyn poisto on kasvattanut etenkin suuria taksiyhtiöitä ja yksittäisten autojen yritykset vähenevät. Tämä saattaa lisätä monopoliasemassa olevien pörssiyhtiöiden vaikutusta alalle, kuten esimerkiksi hintatasoon, työntekijäehtoihin ja heidän etuihin.

Asiakas ei myöskään tunnista yksittäistä taksia suurkaupungeissa. Näin ollen liikennekaaren sallimat niin sanotut "villit taksit", jotka eivät kuulu mihinkään tilausvälityskeskukseen voivat ottaa

kaiken irti varomattomasta kuluttajasta. Tämä toteutuu etenkin yöaikaan humalaisia asiakkaita kohtaan. Liikennekaaren myötä poistuu myös asetukset taksien taksivalon tai muiden tunnisteiden käytöstä.

Tehokkuus romahtaa, kun tilattu lähin taksi ei ole enää se fyysisesti lähin taksi. Kuluttaja valitsee tilausyhtiön ja tilaa kuljetuksen. Se kuinka lähellä kyseisen taksiyhtiön auto tulee olemaan ei kukaan tiedä. Tämä tulee karsimaan taksialan tehokkuutta.

## Luottamus

Ruotsissa kansa luottaa taksiin noin 74 %:sti. Ruotsin taksialan laatuindeksi on 70. Ruotsin taksi-teollisuuden laatu ei ole mairitteleva, jos sitä verrataan esimerkiksi Ruotsin linja-autoalan laatuindeksiin, joka on 81 tai jos vertailukohtana käytetään Suomen kansan luottamusta suomalaiseen taksiin, joka on hyvä tai erinomainen 97 %:sti. (Transportstyrelsen 2015; Taloustutkimus 2016; viitattu 5.12.2016).

Ruotsissa 1.1.2017 voimaan tuleva uusi laki vaatii taksien mittaridatojen lähettämisen kirjanpito-keskuksiin mistä veroviranomaisen niitä on helppo tarvittaessa tarkastella. Kirjanpito-keskuksen eivät ei ole viranomaisen ylläpitämiä. Tästä voi koitua suuriakin ongelmia lain uskottavuuteen, koska keskusten vetäjinä toimivat yksittäiset henkilöt.

## Digitalisaatio

Kännykkä, GPS tai vastaava ei korvaa kalibroitua taksamittaria kassakoneena ja tarvittavien tietojen tallentajana. Jatkossakin tulisi vaatia jokaiselta taksialalta toimivilta yritykseltä ja autolta kiinteä taksamittari. Tämä edesauttaa harmaan talouden torjuntaa ja helpottaa seurantaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut matkaketjutus ideaa kymmeniä vuosia. Nyt tuo idea alkaa olla lähempänä noin 249 € / kuukausihintaan.

Suomen taksin tulisin kehittää entisestään kimpakyytimalleja, ketjutuksia ja erinäköisiä tilaus- ja maksamistapoja. Liikennekaarella esitetyt asiat eivät ole millään tavalla esteenä näissä kehityskohteissa. Liikennesektorin ketjuttaminen on mahdollisia jo nykyisillä rajapinnoilla.

Harmaa talous tulee lisääntymään. Liikennekaari sallii kuljetukset ilman taksamittaria. Tämä on mahdollista esimerkiksi sopimusajoissa. Näissä tapauksissa viranomaisten on täysin mahdotonta seurata rahaliikennettä. Taksiryttäjä voi suorittaa kaikki toteutuneet matkat sopimusajoina.

Tutkimustulosten perusteella voidaankin todeta, että liikennekaari nykyisessä muodossaan on suuri kupla, joka sisältää paljon asiavirheitä ja virheellisiä oletuksia siitä mitä tulee tapahtumaan. Liikennekaari tulee jäämään historiaan asiana, joka romutti toimivan luotettavan säänneltyä taksialan. Tuoko liikennekaari liikennesektorille 20 000 uutta työpaikkaa? Jääkö tuosta työstä maksetut verot Suomeen? Liikennekaari sisältää paljon epävarmuustekijöitä. Liikennekaari tulee avaamaan ovet myös ulkomaalaisille pääomasijoittajille ja veroparatiisiyhtiöille joiden kautta verorahat menetetään Suomen rajojen ulkopuolelle. Päättäjien kannattaisikin hyödyntää Ruotsista saatua tietoa.

## 6 YHTEENVETO JA POHDINTA

Liikennekaari ehdotus sisältää useita virheitä. Avoimia rajapintoja voidaan jo nyt käyttää hyväksi kilpailussa. Useat yhteiskunnan ajot on kilpailutettu alimpaan hintatasoon. Uudet mobiilisovellukset, kimpakyydit ja erinäköiset kampanjat lisäävät taksialan uudistumistarvetta. Yhteistyöntekeminen eri liikennesektoreiden välillä olisi mahdollista, jos joku niitä vain tekisi. Liikennekaari myös vaarantaa tulevaisuuden taksiasiakaiden turvallisuuden sallimalla esimerkiksi turvattomat kalustot ja mahdollistamalla puutteelliset taustaselvitykset. Liikennekaaren esityksessä liikenne- ja viestintäministeriö totesi, että taksit voivat kuljettaa paketteja ja ottaa ihmisen kyytiin niin sanotusti lennosta. Nämä kaikki edellä mainitut asiat ovat olleet mahdollisia jo vuosikymmeniä.

Sääntelyn vapauttamisen huonoja puolia seuraa myös Hollanti. Hollannissa taksipalvelut avattiin kilpailulle vuonna 2000. Eli, ei Ruotsin 26 vuotta sitten tapahtuneet asiat, kuten liikenne- ja viestintäministeriö on perustellut vapautuksen seurauksia ja asioita mitkä eivät nykypäivänä toteutuisi. Hollannissa sääntelyn vapauttamisesta seurasi hintojen nousu, automäärien lasku, palvelutason romahtaminen ja asiakasmäärien lasku. Saman tapaista kehitystä on havaittavissa kaikissa vapautuksen tehneissä maissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö totesi liikennekaaren valmisteluissa ettei ministeriöllä ole selkeää visiota taksialan tulevaisuudesta. (Aamulehti 2016, viitattu 10.12.2016.) Yksi tärkein asia muutoksessa, muutoksen tekemisessä ja muutoksen johtamisessa organisaatiossa on se, että yrityksellä, konsultilla, ministeriöllä, eli tekijällä on selkeä visio tulevaisuuden päämääristä. Siitä mihin muutoksella pyritään. Päämäärä. Tavoite.

Miksi taksialaa säännellään?

Ruotsissa taksiala vapautettiin 90-luvulla siinä uskossa, että vapautus laskee hintoja. Näin ei käynyt vaan hinta nousi vapautuessa noin 14 %. Hintataso normalisoitui muutamassa vuodessa. Kertaakaan 1990-luvulta lähtien hinta ei ole laskenut alle sen hintatason mikä oli ennen taksiliikenteen vapautusta.

Ruotsin taksiliikenteessä vapaa markkinatalous määrittelee hinnan. Vapaan hinnoittelun mahdollisuutta Ruotsin taksit ovatkin käyttäneet hyväksi etenkin turisteja kohtaan; kuluttajalta on peritty 10 km taksikydistä jopa 1 000 € maksuja. (Metro 2012, viitattu 10.12.2016).

När	Jämförpris 10 km som tar 15 min	Det högsta jämförpriset som tillämpas av detta taxifordon
Mån - Sön kl. 00-22	9909 kr	9909kr
Mån - Sön kl. 22-23	1999 kr	
Mån - Sön kl. 23-24	599 kr	

Begär alltid taxameterkvitto!

Kuva 8. Ruotsin taksimarkkinoiden korkeita kuluttajahintoja (Metro 2012).

Miksi taksialan sääntely ei laskenut hintoja Ruotsissa?

Talousteoria, jossa riittämätön kysyntä tai liian suuri tarjonta nostaa hintatasoa, kun tuottavuus huononee. Taksiala missä asiakas käyttää pääasiassa taksia pakosta, kiireessä tai vieraalla paikkakunnalla vapaa kilpailu ja hinnoittelu ei hyödytä kuluttajaa. Vapaasta hinnoittelusta hyöttyy ainoastaan myyjä, eli taksiryttäjä tai kuljettaja. Joskus tulee eteen myös rajatapauksia missä henkilön on pakko päästä A:sta B:hen. Hinta voi olla moninkertainen ja kuluttajalla on vain kaksi mahdollisuutta:

- Maksaa maksu mukisematta
- Olla menettä, josta voi seurata mahdollisesti suurempikin menytys tai ongelma

Säännelty taksijärjestelmä takaa sen, että asiakas saa aina luotettavan kohtuuhintaisen taksin, eikä hän joudu maksamaan riistohintoja. Suomessa on eniten takseja asukasta kohden kuin missään muussa Pohjoismaassa.

Taksin ero esimerkiksi linja-autoon? Asiakas varaa taksin yksityiskäyttöön omien aikataulujen mukaan. Taksi kuljettaa asiakkaan ovelta ovelle – asiakkaan aikataulun mukaan. Taksi varataan usein heti. Taksia ei varata juuri koskaan esimerkiksi viikkojen päähän. Kuinka paljon maksaa lentolippu, joka varataan seuraavalle aamulle tai esimerkiksi tunnin päähän? Vertailu taksin, bussin tai lentokoneen hintojen väliltä ei näin ollen ole relevanttia, koska kuljetuksessa täyttyvät erit kriteerit.

Taksiyrittäjä ostaa palvelunsa tilausvälityskeskuksesta. Tilausvälityskeskukset ovat yleensä taksiyrittäjien omistamia yhtiöitä (Suomessa). Suurin osa tietyn alueen taksiyrittäjistä ja taksiautoista kuuluu tähän tilausvälityskeskukseen. Taksit käyttävät datapohjaista tilausvälitysjärjestelmää, jossa on muunmuuassa gps-paikannusjärjestelmä. Näin kuluttaja saa tilatessa aina häntä lähinnä olevan auton ja asiakas tavoittaa kaikki alueensa taksiyrittäjät. Tämä tekee taksijärjestelmästä erittäin tehokkaan. Tilausvälityskeskukset eivät hallinnoi taksilupia. Ne saavat voittonsa kyytitilauksista ottamalla noin 1 - 5 % provision. Taksit voivat periä yksittäisestä suoritteesta kohtuullisen korvauksen, koska tarjonta ei ole kysyntään nähden liian suurta. Tarjonnan ja kysynnän suhde on siis optimaalista. (Lönnerberg 2016, viitattu 10.12.2016).

Ruotsissa yhteiskunnan maksamat ajot on kilpailutettu niin alas ettei niihin kaikki voi osallistua ilman, että rikkovat lakia tai asetuksia (Svenska Transportarbetareförbundet 2015, viitattu 10.12.2016).

## Luottamus

Ruotsin taksialan laatuindeksi on tutkimuslaitoksen mukaan hyvä, mutta lukema on kyseenalainen, koska useat turistioppaat, sekä erityisesti internetti ja siellä sijaisevat sähköiset luotettavat uutissivustot varoittavat usein Ruotsin taksiliikenteestä. Sivustoilla on lukemattomia esimerkkejä asiakkaan laillisesta huijaamisesta ja vapautetun taksialan harrastamasta riistohinnoitteluproblemiikasta. Ruotsin viranomaisilla, kuten poliisilla ei ole keinoja tai resursseja valvoja tai puuttua huijaritaksien toimintaan. 40 % Ruotsin taksiliikenteen tyytyväisyystutkimukseen osallistuneista ei tarkistanut kyydin hintaa ja näin ollen altistuivat mahdollisille riistohinnoittelulle.

Suomessa taksiala valvoo myös itse tehokkaasti omaa toimintaansa ja saa pidettyä omalla valvonnallaan sääntöjä rikkovat taksit hallinnassa. Rikkeisiin voidaan puuttua erittäin nopeasti ja tehokkaasti. Mitä useampi toimija on alalla sitä vaikeampi on alaa kontrolloida itsevalvonnalla.

Käytännössä mahdotonta. Taksiyhtiöt eivät itse voi puuttua tilausvälityskeskukseen ulkopuolisiin toimijoihin ja viranomaisilla ei riitä resurssit satojen ellei tuhansien toimijoiden valvontaan.



Kuva 9. Ruotsin taksin veloitus 3 minuutin kyydistä. (Sydsvenskan 2016, viitattu 10.12.2016).

#### Harmaa talous ja Uber

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tulevaisuuden taksialan harmaan talouden ehkäisijänä toimijoiden luottamusta ja rehellisyyttä tulojen ilmoittamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö kertoi myös, että hintatason noustessa reilusti on Trafilla oikeus puuttua taksialan hintoihin. Alalle saapuu satoja ellei tuhansia uusia yrittäjiä ja samalla osa vanhoista ammattitaitoisista toimijoista poistuu markkinoilta. Seurauksena markkinoiden sekavuus. Trafilla ei näin ollen ole mahdollisuuksia puuttua satojen ellei tuhansien eri toimijoiden hintatasoon ainakaan välittömästi.

Uberin toimintamalli ja hintataso ovat kuluttajille hyvät ja houkuttelevat. Sen helppous ja palaute-mahdollisuudet ovat loistavat. Yleensä Uberia kyydittää maahanmuuttajataustainen henkilö, joka työllistyy samalla maailman vaikeassa työllisyystilanteessa. Kuulostaa hyvälle? Yhtiö tosin:

- Hylkää työntekijöiden etuudet.
- Hylkää työnatajan velvollisuudet.
- Pyrkii monopoliasemaan.
- Ei kerro vallitsevaa lainsäädäntöä kuljettajilleen.
- Sysää vastuun veroista, ym. maksuista kuljettajille.

- Irtisanoutuu kaikista mahdollisista vastuista ja vakuutuksista.
- Palkkaa kuljettajia ilman taustojen tarkistamista.

Uber-kuljettajat ajavat 99 %:sti yksityiseen ajoon tarkoitetuilla vakuutuksilla. Kolaritilanteissa he siis itse jäävät täysin vaille korvausta. Uber-kuljettajat ovat Uberin mukaan yksityisyrittäjiä, jotka eivät itse saa päättää omaa hintaansa. Uber kertoo vastuuvakuutuksesta, mutta irtisanoutuu siitä käyttöehdoissaan.

Myös vallitseva harmaa talous kuljettajien keskuudessa alentaa sen arvoa markkinoille. Tutkitusti suurin osa kuljettajista ei maksa veroja tai muita lakisääteisiä maksuja. Itse yhtiö tekee laillista verosuunnittelua. (The Guardian 2016, viitattu 11.12.2016). Tämä vaikuttaa koko taksialaan hintakilpailun vääristymisenä. Uber ei ole kimpakyytipalvelu, se ei ole jakamistaloutta. Se on ammattimaista taksitoimintaa, joka vaatii toimiakseen asianmukaiset luvat. Näin yhtiö kertoo myös itse. (Kauppalehti 2016, viitattu 11.12.2016). Suomen taskien hinnat ovat yleensä noin 40 - 45 % kalliimmat kuin Uberin. Lakisääteiset maksut pois jättämällä hinta laskisi 40 – 45 % ja taso olisi Uberin hintaluokassa. Sattumaa.

Yhtiö mainostaa itseään turvalliseksi. Suomessa 90 Uber-kuljettajasta 19 oli juridisia merkintöjä rikosrekisterissä ja Ruotsissa 5000 Uber-kuljettajasta 37 % olisi rikosrekisteri. 76 % ei maksanut veroja ja loppuilla 24 % oli hyvä mahdollisuus maksaa verot, koska he kuuluivat esimerkiksi hallintoon. Lisäksi useat kyydityksiin käytetyt autot olivat käyttökiellossa muunmuuassa verojen ja katsastusten takia. (Gothia Protecting Group 2016, viitattu 10.12.2016).

Uber-kyyti ei sisällä alv:tä ja ruuhka-aikoina Uber-kyyti on moninkertaisesti kalliimpaa entä virallisen taksin. Ruotsissa on kokeiltu jopa 50-kertaista hintaa. Suomen veroviranomainen ei ole puuttunut Uber -kyytien alvittomuuteen.

Monet maat ovat kieltäneet yhtiön toiminnan ja moni maa tulee yhtiön toiminnan kieltämään. Kielto ei johdu perinteisen taksin liiallisesta haastamisesta, vaan voimassa olevan lainsäädännön rikkomisesta. Tämä tosin ei ole vaikuttanut yhtiön toimintapoihin. He määräävät omat lainsa ja jättävät piittaamatta edelle mainituista voimassa olevista lainsäädännöistä. Näillä toimilla yhtiö sahaa sitä oksaa millä se itse istuu. Nykyinen Uber-kuljettajien toiminta tulee olemaan laitonta myös liikennekaaren astuessa voimaan 1.7.2018. Myös silloin taksiliikenteeseen ja Uber-kuljettamiseen vaaditaan asianmukaiset luvat. Näiden tietojen perusteella Uber ei ole kimpakyytisovellus.



Milloin veroparatiisiyhtiön toiminta on ollut yhteiskunnalle hyväksi? Veroparatiisiyhtiön toiminta tuhoaa hyvinvointiyhteiskunnan perustaa, vaikka halpa hinta houkuttelee monia.

Uberin hyvydet? Teknologia. Toimiva tilaus- ja maksujärjestelmä, joka kannattaisi lanseerata useisiin kohteisiin. Taksiala onkin ottanut kehityksessä jo askeleen eteenpäin omalla Valopilkkusovelluksella, joka on lanseerattu myös Viroon. Kätevät palvelut ovat taksien etu – myös tulevaisuudessa.

Loppusanat

Autoilu on Suomessa kallista. Sitä verotetaan ankarasti, auton hankintahinnat ovat korkeita ja bensa sekä vakuutukset kalliita. Miten taksin hinta voisi olla edullista maassa missä autoilun kustannukset ovat korkeita? Suomen taksi on kuitenkin Pohjoismaiden halvin.

Mikäli kilpailu avataan, niin leikkikentän on oltava tasapuolinen kaikille siinä toimiville. Muuten kilpailu ei ole millään tavalla tervettä. Vapaa elinkeinotoiminta tuo markkinoille myös järjestelmän hyväksikäyttäjiä.

Digitalisaation on hyvä yksittäinen päämäärä. Digitalisaatio ei kuitenkaan yksinään ratkaise mitään. Sen avulla kuluttajilla on jälleen yksi hyvä vaihtoehto kuljetustilauksen tekemiseen. Sitä se onkin, siis vain yksi hyvä tilausväline monien muiden joukossa.

## TAKSILLA PÄÄSET 5 KM MATKAN

<h1>88</h1> <p><b>KERTAA /KK</b> LEASINGAUTON KUSTANNUKSIIN* VERRATTUNA</p>	<p>TAKSILLA PÄÄSET JOKA KUUKAUSI 5 KM MATKAN 88 KERTAA TAI 20 KM MATKAN 33 KERTAA TAI 100 KM MATKAN 7 KERTAA PYHÄTAKSALLA LEASINGAUTON KUSTANNUKSIIN* VERRATTUNA</p>	<p>*) Volkswagen Passat farmari kolmen vuoden sopimusajaksi +4300 € / vuosi (polttoaine, liikennevakuutus, kasko, ajoneuvovero, säilytys &amp; pysäköinti) +9480 € / vuosi (leasing-sopimuksen kuukausivuokrat) Leasingauton kustannukset vuodessa: 13780 € Kuukaudessa: 1150 € = 0,69 €/km</p>
<h1>63</h1> <p><b>KERTAA /KK</b> OMAN UUDEN AUTON KUSTANNUKSIIN* VERRATTUNA</p>	<p>TAKSILLA PÄÄSET JOKA KUUKAUSI 5 KM MATKAN 63 KERTAA TAI 20 KM MATKAN 24 KERTAA TAI 100 KM MATKAN 5 KERTAA PYHÄTAKSALLA OMAN UUDEN AUTON KUSTANNUKSIIN* VERRATTUNA</p>	<p>*) Volkswagen Passat farmari Ostohinta: 38 000 €, Lainarahotus 28 000 € (laina-ajaksi 5 vuotta) +3330 € / vuosi (polttoaine, renkaat, huollot, korjaukset &amp; pesut) +6520 € / vuosi (arvonalennus, korko, liikennevakuutus, kasko, ajoneuvovero, säilytys &amp; pysäköinti) Oman uuden auton kustannukset vuodessa: 9850 € Kuukaudessa: 820 € = 0,49 €/km</p>
<h1>40</h1> <p><b>KERTAA /KK</b> OMAN KÄYTETYN AUTON KUSTANNUKSIIN* VERRATTUNA</p>	<p>TAKSILLA PÄÄSET JOKA KUUKAUSI 5 KM MATKAN 40 KERTAA TAI 20 KM MATKAN 15 KERTAA TAI 100 KM MATKAN 3 KERTAA PYHÄTAKSALLA OMAN KÄYTETYN AUTON KUSTANNUKSIIN* VERRATTUNA</p>	<p>*) Toyota Corolla (noin kahdeksan vuotta vanha) Ostohinta: 14 000 €, Lainarahotus 9 000 € (laina-ajaksi 3 vuotta) +2950 € / vuosi (polttoaine, renkaat, huollot, korjaukset &amp; pesut) +3300 € / vuosi (arvonalennus, korko, liikennevakuutus, kasko, ajoneuvovero, säilytys &amp; pysäköinti) Oman uuden auton kustannukset vuodessa: 6250 € Kuukaudessa: 520 € = 0,31 €/km</p>

Esimerkkiautojen ajomäärä on 20 000 km vuodessa ja käyttövoima bensini. Esimerkkilaskelmat perustuvat Autoliiton autoilun kustannuslaskurin tietoihin. Muilla tiedoilla täydennetyt laskelmat ovat suuntaa-antavia. Osa laskennallisista hinnoista on päivittämättä. Lähteet: Autoliitto, Trafi, Taksiliitto, Citycar Club, Auto-Hatakka, Volkswagen Center, Nettiauto.com, Polttoaine.net

Kuva 11. Kymenlaakson Taksin laskelmia yksityisautoilusta ja taksien hinnoista. Miksi ottaisit taksin? (Kymenlaakson Taksi Oy 2016, viitattu 11.12.2016).

## LÄHTEET

Aamulehti 2016. Taksi voi olla vaikka mopoauto. <http://www.aamulehti.fi/kotimaa/taksi-voi-olla-vaikka-mopoauto-ensi-vuonna-se-voi-olla-mahdollista-23602918/>

Alhola K. & Lauslahti S. 2000. Laskentatoimi ja kannattavuuden hallinta. 1-2 painos. Vantaa: WSOY.

A-Vakuutus 2016. Taksivakuutukset. <https://www.a-vakuutus.fi/a-vakuutus/henkiloliikenne/vakuutukset/taksikasko?id=521105&srcpl=8>

Bloomberg 2016. Uber loses at least 1.2 billion in first half 2016. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-25/uber-loses-at-least-1-2-billion-in-first-half-of-2016>

Bloomberg 2015. Uber offices in Amsterdam raided for third time this year. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-09-29/uber-offices-in-amsterdam-raided-for-third-time-this-year>

Branschläget 2015. En rapport från svenska taxiförbundet. [http://www.taxiforbundet.se/media/76365/branschl\\_get\\_2015.pdf](http://www.taxiforbundet.se/media/76365/branschl_get_2015.pdf)

Business Insider 2014. These animated charts tell you everything about Uber prices in 21 cities. <http://www.businessinsider.com/uber-vs-taxi-pricing-by-city-2014-10?r=US&IR=T&IR=T>

Business Insider 2016. British Uber drivers are entitled to minimum wage and holiday pay. <http://nordic.businessinsider.com/british-uber-drivers-entitled-to-minimum-wage-holiday-pay-lodon-tribunal-rules-2016-10/>

Business Insider 2016. European MP accused Uber being designed, from teh start, to reduce tax. <http://www.businessinsider.com/uber-tax-europe-dutch-zero-employees-2016-2?r=UK&IR=T&IR=T>

Collection against insurance fraud 2106. Rideshare scam underway and growing.  
<http://www.insurancefraud.org/article.htm?RecID=3467>

Edilex. HE 161/2016. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laiksi.  
<https://www.edilex.fi/he/20160161>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Taksiliikenne. <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/taksiliikenne#.WCGTGHdDxPN>

Expressen 2015. Taxikungens liv i lyx. <http://www.expressen.se/nyheter/dokument/taxikungens-liv-i-lyx--i-en-bransch-i-kris/>

Fast Company 2015. The Truth about Uber's background checks.  
<https://www.fastcompany.com/3050172/tech-forecast/the-truth-about-ubers-background-checks>

Finlex. Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 695/2009.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2009/20090695>.

Finlex. Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista. 570/2016. <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2016/20160570>.

Finlex. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. HE 161/2016.  
<http://finlex.fi/fi/esitykset/he/2016/20160161>.

Finlex. Taksiliikennelaki 2.3.2007/217. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070217>

Finlex. Liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1959/19590279#L4>.

Forbes 2016. Uber financials show huge growth, even bigger losses.  
<http://www.forbes.com/sites/briansolomon/2016/01/12/leaked-ubers-financials-show-huge-growth-even-bigger-losses/#3b3fe22e5c99>

Forbes 2014. Rideshare drivers still cornered insurance secrecy. <http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2014/12/18/uber-lyft-driver-insurance/#71cd24a21102>

Fortune 2015. Following the money at Uber. <https://www.youtube.com/watch?v=jtS8KwK7yT8>

Fortune 2015. How Uber playst the tax shell game. <http://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/>

Fortune 2015. Uber completes 1 billion ride. <http://fortune.com/2015/12/30/uber-completes-1-billion-rides/>

Gothia protection group 2016. Operation Uberdrive. [http://www.taxiforbundet.se/media/93394/uberpop\\_granskning.pdf](http://www.taxiforbundet.se/media/93394/uberpop_granskning.pdf)

The Guardian 2016. Uber's main UK business paid only 411 000 eur in tax last year. <https://www.theguardian.com/business/2016/oct/10/ubers-main-uk-business-paid-only-411000-in-tax-last-year>

The Guardian 2015. Uber Whistleblower exposes breach in driver-approval process. <https://www.theguardian.com/technology/2015/jun/12/uber-whistleblower-exposes-breach-driver-approval-process>

Harmaa talous 2015. <http://www.mustatulevaisuus.fi/fi/yleista>. Viitattu 24.11.2016.

Harvard Business Review. Everyone hates Uber's surge pricing. <https://hbr.org/2015/12/everyone-hates-ubers-surge-pricing-heres-how-to-fix-it>

Helsingin Sanomat 2015. Mikä taksilla ajossa maksaa? <http://www.hs.fi/autot/art-2000002842009.html>

Helsingin uutiset 2016. 6 euron taksimatkasta 24 Euroa. <http://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/421071-6-euron-taksimatkasta-24-euroa-seppo-taksi-nakutti-kuin-sateilymittari>

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uud.painos. Helsinki: Tammi.

Inveatopedia 2014. Taxi industry: Pros & Cons of Uber and other E-hail apps. <http://www.investopedia.com/articles/investing/110614/taxi-industry-pros-cons-uber-and-other-ehail-apps.asp>

Jakamistalous. Jakamistalous – mitä se on? <https://jakamistalous.fi/mita-on-jakamistalous/>

Johansson P., Marell A & Westin K. 200. Taxi i världen. [http://www.trum.umu.se/digitalAssets/40/40817\\_rapp\\_2000\\_3.pdf](http://www.trum.umu.se/digitalAssets/40/40817_rapp_2000_3.pdf)

Juggernaut 2015. How Uber works. <http://nextjuggernaut.com/blog/how-uber-works-business-model-revenue-uber-insights/>

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kananen, J. 2013. Case-tutkimus opinnöytetyönä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kansaneläkelaitos - Kela 2015. Taksimatkojen yhdistelystä mittavat säästöt. [http://www.kela.fi/ajankohtaista-henkiloasiakkaat/-/asset\\_publisher/kg5xtoqDw6Wf/content/id/2025827](http://www.kela.fi/ajankohtaista-henkiloasiakkaat/-/asset_publisher/kg5xtoqDw6Wf/content/id/2025827)

Kansaneläkelaitos – Kela 2015. Kelan korvaamat matkat vuonna 2015. [http://www.kela.fi/documents/10180/2628102/Taksmatkat\\_tilastokooste\\_2015.pdf/101bd974-4448-486f-bf04-5a4ea9d9af4d](http://www.kela.fi/documents/10180/2628102/Taksmatkat_tilastokooste_2015.pdf/101bd974-4448-486f-bf04-5a4ea9d9af4d)

Kauppalehti. Uber iski kovat ehdot kuskeilleen. <http://www.kauppalehti.fi/uutiset/uber-iski-kovat-ehdot-kuskeilleen/JcBpaVxT>

Kivelä Henri 2011. Minustako taksiryttäjä? [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/30079/Kivela\\_Henri.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/30079/Kivela_Henri.pdf?sequence=1)

Kymenlaakson Taksi Oy. Miksi ottaisit taksin? [http://www.kymenlaaksontaksi.fi/palvelut#miksi\\_taksi](http://www.kymenlaaksontaksi.fi/palvelut#miksi_taksi).

Lahti V-M, & Selosmaa J. 2013. Kaikki Jakoon! Kohti uutta yhteisöllistä taloutta. Sintra

Turunen M. 2015. Taksi on valopilkku. Libris

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015. Taksinkuljettajan ajolupa. [http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat\\_ja\\_hyvaksynnat/taksinkuljettajan\\_ajolupa\\_2](http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/taksinkuljettajan_ajolupa_2).

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016. Taksiautojen autoverotus. [http://www.trafi.fi/tieliikenne/verotus/ensirekisteroinnin\\_jalkeinen\\_autovero/taksiautojen\\_autoverotus](http://www.trafi.fi/tieliikenne/verotus/ensirekisteroinnin_jalkeinen_autovero/taksiautojen_autoverotus).

Liikennevakuutuskeskus 2015. Liikennevakuutus. <http://www.lvk.fi>

Liikenne- ja viestintäministeriö 2016. Liikennekaari. <https://www.lvm.fi/liikennekaari>.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2016. Taksiliikenteen vapauttaminen – taloudelliset vaikutukset – verotus. <https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=213149>.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2013. Joukkoliikenteen rahoitus. <https://www.lvm.fi/documents/20181/799435/Julkaisuja+12-2013/ff483e7f-a8c4-4f0b-b361-0418a18d340c?version=1.0>.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2016. Liikennekaari etenee, ratkaisu löytynyt. <https://www.lvm.fi/-/liikennekaaresta-ratkaisu>.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2015. Henkilökuljetusten uudistaminen. <https://www.lvm.fi/documents/20181/514467/Julkaisuja+9-2015/300a348f-03c6-4d0b-bafb-65b722613107?version=1.0>

Liikennevirasto 2015. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2014. <http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23664/Julkisen+liikenteen+markkinaosuustilasto+2014.pdf/a8e13d44-8e3f-4f5e-989c-dc1c6d74dc80>

Lojander T, & Suonpää J. 2005. Firma – käytännön yritystoimintaa. 1 painos. Otava

Lönnberg, T. 2015, Miksi taksialaa säännellään? <https://www.facebook.com/timo.lonnberg/posts/10153972097272439>

Metro 2012. 10 000 per mil – för taxiresan. <http://www.metro.se/nyheter/10-000-per-mil-for-taxiresan/EVHlaz!fJLB8WdbGaZ8E/>

The New York Times 2015. Uber missed criminal records of drivers, prosecutors assert. <http://www.nytimes.com/2015/08/20/technology/uber-missed-criminal-records-of-drivers-prosecutors-assert.html?smid=tw-nytimes&smtyp=cur&r=2>

SCB. Taxinäringen i tiden. [http://www.scb.se/Statistik/AM/AM9903/\\_dokument/Taxinaringen-i-tiden.pdf](http://www.scb.se/Statistik/AM/AM9903/_dokument/Taxinaringen-i-tiden.pdf)

Share. Don't own 2014. <http://knowledge.ckgsb.edu.cn/2014/10/08/marketing/sharing-economy/>

Studio 55 2013. Varo Tukholman takseja. <http://www.studio55.fi/matkailu/article/varo-tukholman-takseissa-hurjia-summia-huijattu/2436548>

Skatteverket 2016. Redovisningscentraler för taxi. <https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/bilochtrafik/redovisningscentralerfortaxi.4.7be5268414bea064694d197.html>.

Suomen Taksiliitto 2016. Taksimatkan hinta. <http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/hinta/>

Suomen Taksiliitto 2016. Yleistä taksiliikenteestä. <http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/yleista/>

Suomen Taksiliitto 2016. Ammattipätevyysvaatimukset. [http://www.taksiliitto.fi/koulutus/sinustako\\_taksinkuljettaja/ammattipatevyysvaatimukset/](http://www.taksiliitto.fi/koulutus/sinustako_taksinkuljettaja/ammattipatevyysvaatimukset/)

Suomen Taksiliitto 2016. Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. [http://www.taksiliitto.fi/files/taksiliitto/Taksiliiton%20lausunnot/STL\\_lausunto\\_liikennekaari\\_23052016.pdf](http://www.taksiliitto.fi/files/taksiliitto/Taksiliiton%20lausunnot/STL_lausunto_liikennekaari_23052016.pdf).

Suomen Taksiliitto 2016. Taksiliitto vaatii tasapuolisia pelisääntöjä kuljetusmarkkinoille. <http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=13214>

Suomen Taksiliitto 2016. Tilastokeskuksen taksi-indeksi on ilmestynyt.  
<http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=13255&From=Main>

Suomen Taksiliitto 2013. Palveluiden kehittäminen lisää kuljetuskustannuksia.  
<http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=11780&From=Archive>

Suomen taksiliitto 2016. Laittomaan liikenteeseen puututtava välittömästi.  
<http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=12868>

Suomen Taksiliitto. Taloustutkimus 2016. Luottamus takseihin ja taksinkuljettajiin.

Svenska Taxiförbundet 2016. Prisutveckling. <http://taxiforbundet.se/om-oss/branschfakta/prisutveckling.aspx>

Svenska Taxiförbundet 2016. Fyra av tio UberPop-förare slinker igenom Ubers kontroller.  
<http://news.cision.com/se/svenska-taxiforbundet/r/ny-rapport- visar-fyra-av-tio-uberpop-forare-slinker-igenom-ubers-kontroller,c2007421>

Svenska Taxiförbundet 2015. Branschläget 2015.  
[http://www.taxiforbundet.se/media/76365/branschl\\_get\\_2015.pdf](http://www.taxiforbundet.se/media/76365/branschl_get_2015.pdf).

Svenska Transportarbetareförbundet 2015. Taxibranschen i Sverige.  
<https://www.transport.se/Global/Centrala%20sidor/Aktuellt/Taxibranschen%20i%20Sverige%20-%20en%20rapport%20från%20Svenska%20Transportarbetareförbundet.pdf>

Sveriges Radio 2006. Taxiförare skattefuskar för miljarder.  
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=821052>



Sydsvenskan. Taxi 97 anklagas för att ha bluffat kunder - anmäls.  
<http://www.sydsvenskan.se/2016-07-12/taxi-97-anklagas-for-att-ha-bluffat-kunder--anmals>

Sveriges Radio 2016. Uber pops förare döms för brott.  
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=96&artikel=6537003&playaudio=5863541>

Sveriges Riksdag. Taxitrafiklag (2012:211). [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafiklag-2012211\\_sfs-2012-211](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafiklag-2012211_sfs-2012-211)

SVT. Fortsatt kritik mot UberTaxi. <http://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/fortsatt-kritik-mot-ubertaxi>

TaxiStartup 2016. 6 key success factors behind uber growth. <https://taxistartup.com/blog/6-key-success-factors-behind-uber-growth/>

Taksi Helsinki 2015. Hinnat pohjoismaissa. Liite 6.

Taxi Kiruna 2016. Priser. <http://taxikiruna.se/priser/>

Taxi Stockholm 2016. Fares. <http://www.taxistockholm.se/en/Fare-and-payment/>

Tilastokeskus. Taksiliikenteen kustannusindeksit. <http://www.stat.fi/til/tslhi/tie.html>

Tuima 2015. Mikä taksissa maksaa? <http://tuima.fi/mika-taksissa-maksaa/>

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

Työ- ja elinkeinoministeriö 2015. Yritys-Suomi: Yhtiömuodot.  
<https://www.yrityssuomi.fi/yritysmuodot>

Uber B.V. 2016. Käyttöehdot. <https://www.uber.com/fi/legal/terms/fi/>

Uber B.V 2015. Kuljettajaa koskeva tietosuoja lauseke.  
<https://www.uber.com/legal/privacy/drivers-non-us/fi/>

Valtioneuvosto 2016. Liikennekaaren vaikutusarvioissa parannettavaa.  
[http://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset\\_publisher/10616/liikennekaaren-vaikutusarvioissa-parannettavaa](http://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/10616/liikennekaaren-vaikutusarvioissa-parannettavaa)

Verohallinto 2016. Tarkastuspäällikkö Onni Kulla. Lehdistötiedote – Verohallinto paljastanut harmaata taloutta taksitoimialan tehovalvonnassa.

<b>1.7.2014</b>	<b>sis ALV 10%</b>	<b>+1,2%</b>
-----------------	--------------------	--------------

Päiväperusmaksu:	5,90 €
Muuna aikana:	9,00 €
Taksa 1:	1,55 €/km
Taksa 2:	1,87 €/km
Taksa 3:	2,02 €/km
Taksa 4:	2,18 €/km
Aikataksa:	43,60 €/h

<b>1.7.2013</b>	<b>sis ALV 10%</b>	<b>+2,8%</b>
-----------------	--------------------	--------------

Päiväperusmaksu:	5,90 €
Muuna aikana:	9,00 €
Taksa 1:	1,52 €/km
Taksa 2:	1,83 €/km
Taksa 3:	1,98 €/km
Taksa 4:	2,13 €/km
Aikataksa:	43,30 €/h

<b>1.7.2012</b>	<b>sis ALV 9%</b>	<b>+3,2%</b>
-----------------	-------------------	--------------

Päiväperusmaksu:	5,70 €
Muuna aikana:	8,80 €
Taksa 1:	1,48 €/km
Taksa 2:	1,78 €/km
Taksa 3:	1,92 €/km
Taksa 4:	2,07 €/km
Aikataksa:	42,10 €/h

<b>1.7.2011</b>	<b>sis ALV 9%</b>	<b>+3,3%</b>
-----------------	-------------------	--------------

Päiväperusmaksu:	5,50 €
Muuna aikana:	8,60 €
Taksa 1:	1,43 €/km
Taksa 2:	1,72 €/km
Taksa 3:	1,86 €/km
Taksa 4:	2,01 €/km
Aikataksa:	40,80 €/h

<b>1.7.2010</b>	<b>sis ALV 9%</b>	<b>+4,1%</b>
-----------------	-------------------	--------------

Päiväperusmaksu:	5,30 €
Muuna aikana:	8,30 €
Taksa 1:	1,39 €/km

Taksa 2:	1,67 €/km
Taksa 3:	1,81 €/km
Taksa 4:	1,94 €/km
Aikataksa:	39,50 €/h

---

**1.7.2009** **sis ALV 8%** **+2,7%**

Päiväperusmaksu:	5,10 €
Muuna aikana:	8,00 €
Taksa 1:	1,33 €/km
Taksa 2:	1,60 €/km
Taksa 3:	1,73 €/km
Taksa 4:	1,87 €/km
Aikataksa:	38,00 €/h

---

**1.7.2008** **sis ALV 8%** **+7,4%**

Päiväperusmaksu:	5,00 €
Muuna aikana:	7,20 €
Taksa 1:	1,30 €/km
Taksa 2:	1,56 €/km
Taksa 3:	1,69 €/km
Taksa 4:	1,82 €/km
Aikataksa:	37,00 €/h

---

**1.8.2007** **sis ALV 8%** **+3,3%**

Päiväperusmaksu:	4,70 €
Muuna aikana:	7,20 €
Taksa 1:	1,20 €/km
Taksa 2:	1,44 €/km
Taksa 3:	1,56 €/km
Taksa 4:	1,68 €/km
Aikataksa:	34,50 €/h

---

**3.7.2006** **sis ALV 8%** **+5,6%**

Päiväperusmaksu:	4,50 €
Muuna aikana:	7,00 €
Taksa 1:	1,16 €/km
Taksa 2:	1,39 €/km
Taksa 3:	1,51 €/km
Taksa 4:	1,62 €/km
Aikataksa:	33,20 €/h

**1.4.2005**                      **sis ALV 8%**                      **+3,6%**

---

Päiväperusmaksu:	4,30 €
Muuna aikana:	6,60 €
Taksa 1:	1,10 €/km
Taksa 2:	1,32 €/km
Taksa 3:	1,43 €/km
Taksa 4:	1,54 €/km
Aikataksa:	31,40 €/h

**2.6.2003**                      **sis ALV 8%**                      **+3,7%**

---

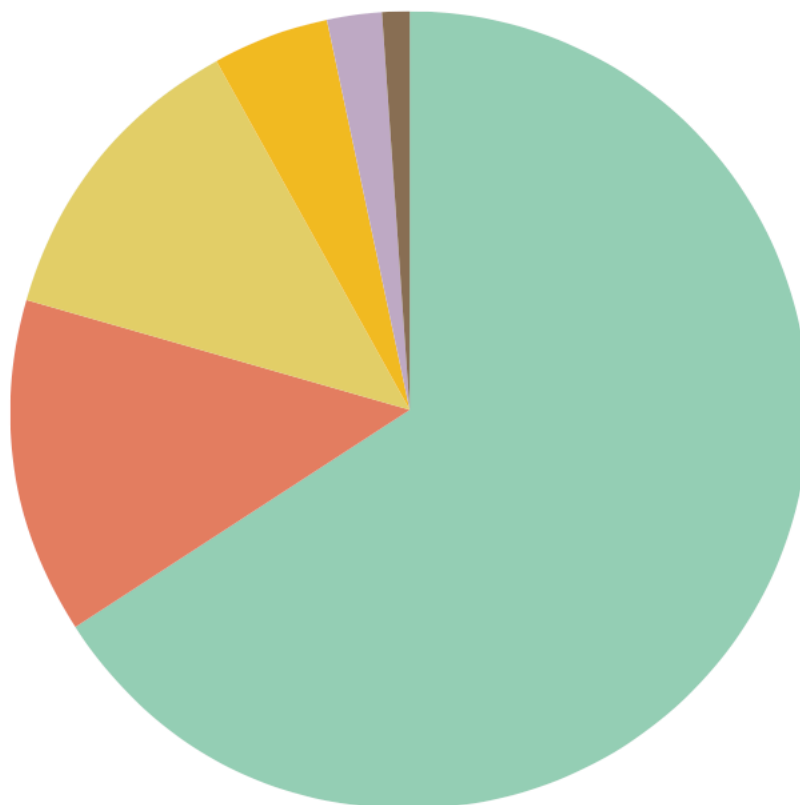
Päiväperusmaksu:	4,15 €
Muuna aikana:	6,40 €
Taksa 1:	1,06 €/km
Taksa 2:	1,27 €/km
Taksa 3:	1,38 €/km
Taksa 4:	1,48 €/km
Aikataksa:	30,30 €/h

**3.6.2002**                      **sis ALV 8%**                      **+2,5%**

---

Päiväperusmaksu:	4,00 €
Muuna aikana:	6,20 €
Taksa 1:	1,02 €/km
Taksa 2:	1,22 €/km
Taksa 3:	1,33 €/km
Taksa 4:	1,43 €/km
Aikataksa:	29,20 €/h

<b>2.7.2001</b>	<b>sis ALV 8%</b>	<b>+4,0%</b>
Päiväperusmaksu:	23,00 mk	
Muuna aikana:	36,00 mk	
Taksa 1:	5,94 mk/km	
Taksa 2:	7,13 mk/km	
Taksa 3:	7,73 mk/km	
Taksa 4:	8,32 mk/km	
Aikataksa:	170,00 mk/h	



#### Företagsstorlek

	= En bil	4.486 stycken
	= Två bilar	922 stycken
	= 3-5 bilar	846 stycken
	= 6-10 bilar	323 stycken
	= 11-20 bilar	156 stycken
	= > 20 bilar	64 stycken

#### Diagram 4

Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2014

## LIITE 3

ANTALET TAXIBILAR PER LÄN I RELATION TILL BEFOLKNINGENANTALET 1990 RESPEKTIVE 2014

	ANTAL FORDON			FORDON PER 1.000 INVÅNARE		
	1990	2014	FÖRÄNDRING %	1990	2014	FÖRÄNDRING %
Stockholms län	3.845	6.374	65,77	2,359	2,907	23,22
Uppsala län	363	545	50,14	1,371	1,563	13,99
Södermanlands län	267	353	32,21	1,054	1,260	19,60
Östergötalands län	436	536	22,94	1,091	1,215	11,31
Jönköpings län	343	293	-14,58	1,119	0,853	-23,77
Kronobergs län	304	185	-39,14	1,722	0,981	-43,02
Kalmar län	330	235	-28,79	1,378	0,999	-27,45
Gotlands län	87	80	-8,05	1,531	1,399	-8,63
Blekinge län	164	145	-11,59	1,094	0,943	-13,82
Skåne	1.186	1.852	56,16	1,121	1,441	28,53
Hallands län	270	329	21,85	1,076	1,062	-1,32
Västra götalands län	1.965	2.354	19,80	1,431	1,445	0,93
Värmlands län	390	304	-22,05	1,381	1,107	-19,84
Örebro län	273	430	57,51	1,005	1,496	48,76
Västmanlands län	255	347	36,08	0,994	1,328	33,62
Dalarna	341	337	-1,17	1,190	1,210	1,74
Gävleborgs län	347	320	-7,78	1,204	1,144	-4,96
Västernorrlands län	348	352	1,15	1,336	1,449	8,44
Jämtlands län	303	244	-19,47	2,248	1,927	-14,27
Västerbottens län	463	403	-12,96	1,851	1,537	-16,94
Norrbottens län	449	434	-3,34	1,708	1,737	1,67
Total	12.729	16.452	29,25	1,493	1,691	13,29

Tabell 3  
Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2014  
och Statistiska Centralbyrån, SCB, invånaruppgifter



## LIITE 4

FABRIKAT	ANDEL %										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTALT
VW	12,16	11,57	11,95	12,01	12,60	15,83	24,76	28,78	28,94	26,75	4.401
Mercedes	21,65	18,57	16,18	14,57	14,78	15,25	15,51	16,73	17,00	17,85	2.936
Volvo	32,36	33,15	33,79	32,58	29,42	24,67	20,35	17,00	16,90	17,57	2.891
Ford	6,01	6,89	7,17	8,28	9,04	10,10	11,17	11,98	12,44	12,98	2.136
Toyota	3,04	2,83	2,52	2,81	4,58	6,22	6,87	6,43	6,82	8,19	1.347
Renault	3,65	3,86	3,44	3,45	3,39	3,77	3,67	3,86	4,02	4,23	696
Peugeot	2,49	1,24	1,90	1,17	0,85	0,64	0,54	1,71	2,34	2,25	370
Opel	3,00	3,65	4,64	5,91	6,23	5,26	3,76	2,79	2,24	1,76	289
Citroen	1,89	1,74	1,48	1,39	1,46	1,36	1,20	1,09	1,14	1,22	201
Nissan	1,01	0,87	1,17	1,45	1,50	1,40	1,04	0,89	0,69	0,58	96
Övriga	12,73	15,63	15,76	16,37	16,15	15,50	11,13	8,76	7,46	6,62	1.089
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	16.452

Tabell 5  
Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2014

Hinnasto arkisin klo. 08	Perus- maksu	Matka EUR/KM	Aika EUR/H	Aika aina (*)	Hinta säännelty
Taksi Helsinki	5,90	1,55	44,60	ei	kyllä
Kööpenhamina	3,22	2,04	56,28	ei	kyllä
Tukholma (Taxi Kurir)	4,59	1,26	47,41	kyllä	ei
Oslo Taxi	4,92	1,49	44,60	kyllä	ei
Tukholma (Taxi Stockholm)	4,92	1,32	54,63	kyllä	ei

(\*) aikataksa on maasta riippuen päällä joko vain paikallaan ollessa/hidasajossa tai koko matkan ajan.

Laskentaesimerkki matkasta  
20 km, 30 min, 5 min  
liikennevaloissa.

Hintajärjestys	Perus- maksu	Matka	Odotus	Aika	YHT hint	Hinta säännelty
Taksi Helsinki	5,90	31,00	3,72	0,00	<b>40,62</b>	kyllä
Kööpenhamina	3,22	40,80	4,69	0,00	<b>48,71</b>	kyllä
Tukholma (Kurir)	4,59	25,20	3,95	19,75	<b>53,50</b>	ei
Oslo Taxi	4,92	29,80	3,72	18,58	<b>57,02</b>	ei
Tukholma (TS)	4,92	26,40	4,55	22,76	<b>58,64</b>	ei