

Petteri Ahokas

Liikennekaaren vaikutukset taksiliikenteeseen

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Tradenomi

Liiketalouden tutkinto-ohjelma

Opinnäytetyö

Toukokuu 2017

Tiivistelmä

Tekijä Otsikko	Petteri Ahokas Liikennekaaren vaikutukset taksiliikenteeseen
Sivumäärä Aika	52 sivua + 3 liitettä Toukokuu 2017
Tutkinto	Tradenomi
Tutkinto-ohjelma	Liiketalous
Suuntautumisvaihtoehto	
Ohjaaja	Lehtori Timo Riikkilä
<p>Opinnäytetyössäni tutkin liikennekaaren vaikutuksia voimakkaasti säädeltyyn taksialaan. Liikennekaari on hallituksen esitys, joka tähtää kuljetusalan lainsäädännön yhtenäistämiseen ja sen normien purkuun. Liikennekaari astuu voimaan 1.7.2018. Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää nykyisen liikennejärjestelmän toimivuutta sekä liikennekaaren taksialalle aiheuttamia muutoksia.</p> <p>Opinnäytetyö on toteutettu keräämällä olemassa olevaa tietoa, jota on täydennetty haastattelun avulla. Tutkimusmateriaali pohjaa pääasiassa luotettaviin sähköisiin lähteisiin joiden lisäksi käytettiin muutamaa kirjallista lähdettä. Omaa tutkimusmateriaalia saatiin haastatteleamalla kokenutta taksialan yrittäjää. Haastattelun avulla saatujen tietojen ja kerätyn tutkimusmateriaalin luotettavuutta arvioitiin, vertailemalla niitä tietoihin maista joissa taksiala on vapautettu kilpailulle.</p> <p>Tutkimuksessa saavutetut tulokset ovat hyvin yhteneviä eikä ristiriitoja esiinny. Haastattelu, asiantuntijoiden lausunnot sekä kerätty aineisto tukevat johdonmukaisesti toisiaan. Taksialan vapauttaminen aiheuttaa uhkia kuluttajalle, yrittäjälle sekä taksinkuljettajille. Normien purku ei lisää taksien määrää eivätkä hinnat laske. Lisäksi maanlaajuisen taksiverkoston säilymisestä ei ole mitään takeita. Yrittäjille sääntelyn poisto aiheuttaa epävarmuutta tulevaisuudesta ja liiketoiminnan kannattavuudesta. Lisääntyvä kilpailu pienentää yritysten liikevaihtoa, jonka seurauksena provisiopalkoilla työskentelevien kuljettajien tulot laskevat.</p> <p>Saavutettujen tulosten avulla voidaan tehdä selkeitä päätelmiä. Yleisesti voidaan todeta, että opinnäytetyön lähtökohtana ollut huoli taksialan tulevaisuudesta on perusteltu. Suomessa on sääntelyn ansiosta tehokas taksijärjestelmä, joka menestyy kansainvälisessä vertailussa kaikilla olennaisilla mittareilla. Lisäksi sääntely vähentää harmaata taloutta joka on monissa maissa taksialalla tyypillistä.</p>	
Avainsanat	Taksi, liikennekaari, sääntely, normien purku, jakamistalous

Author Title	Petteri Ahokas Impacts of Transport Code on taxi sector
Number of Pages Date	52 pages + 3 appendices May 2017
Degree	Bachelor of Business Administration
Degree Programme	Economics and Business Administration
Specialisation option	
Instructor	Timo Riikkilä, Senior lecturer
<p>This thesis deals with the impact of the new Transport Code on a heavily-regulated taxi sector in Finland. The Transport Code aims at the harmonization of transport legislation and decoding standards. The Transport Code will become valid on July 1st, 2018. The purpose of this thesis was to determine the effectiveness of the current transport system and the threats that are caused to the taxi sector by the Transport Code.</p> <p>The thesis is completed by collecting existing information, supplemented by interviews. The research material used is based mainly on reliable electronic sources in addition to a few written sources. Data was obtained by interviewing an experienced taxi entrepreneur. The reliability of the information obtained through the interview and the examination of the collected material was estimated by comparing the results with data from countries in which the taxi sector has been liberalized.</p> <p>The interview, the expert opinions, as well as the collected data supported each other consistently. Liberalization of the taxi sector will cause threats to the consumers, the entrepreneurs as well as the taxi drivers. Discharge standards will not increase the number of taxis and taxi prices will not drop. In addition, the survival of the nationwide network of taxi is not guaranteed. Discarding of regulations concerning the entrepreneurs may lead to uncertainty about the future profitability of the business. Increased competition and pressure on the entrepreneur's income will lead to a fall in the taxi drivers' wages.</p> <p>In general it can be said that the starting point of the thesis, which was a concern about the future of the taxi sector, was well founded. Due to the taxi regulations, Finland has a taxi system which works well in international comparisons using all relevant indicators. In addition, the reduction of the regulations will support the grey economy, which in many countries is typical in the taxi sector.</p>	
Keywords	Taxi, Transport Code, regulations, decoding standards, sharing economy

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Suomalainen taksiala	3
2.1	Taksialan esittely	4
2.2	Kustannukset	5
2.3	Tuotot	6
2.4	Taksinkuljettajien palkat	7
2.5	Taksiala työllistäjänä	8
2.6	Kysynnän vaihtelut ja taloussuhdanteiden merkitys	8
2.7	Kansan mielipide taksien luotettavuudesta	9
2.8	Taksikyydin hankinta ja tilauskeskukset	10
3	Taksialan lainsäädäntö	11
3.1	Liikenneluvat	11
3.2	Liikenneluvan velvoitteet	12
3.3	Ammattiajoluvat	14
3.4	Polku kuljettajasta yrittäjäksi	15
3.5	Taksikyydin hinnan määrittäminen	16
3.6	Asemapaikkasäännöt	17
3.7	Valvonta ja palaute	18
3.8	Vakuutukset/turvallisuus	18
3.9	Harmaa talous	19
4	Taksialan laillisten toimijoiden haastajat	20
4.1	Jakamistalous	20
4.2	Uber	21
4.3	Uberin luotettavuuden arviointi	21
4.4	Uberin toimintaa koskeva tutkimus	22
5	Liikennekaari	23
5.1	Lain keskeiset taksiliikenteeseen vaikuttavat muutokset	24
5.1.1	Päivystys-, asemapaikka- ja enimmäishinta	24
5.1.2	Taksiluvat	25
5.1.3	Ammattiajoluvat	25
5.1.4	Taksamittari	25

5.1.5	Hinnoittelu	26
6	Taksialan vapauttamisesta annetut lausunnot sekä kansainväliset kokemukset	26
6.1	Lausunnot ja mielipiteet	26
6.1.1	Suomen taksiliiton lausunto liikennekaaresta	27
6.1.2	Invalidiliiton lausunto taksialan vapauttamisesta	28
6.1.3	Taksiyrittäjän mielipide vapauttamisesta	29
6.1.4	Kansan mielipide vapauttamisesta	31
6.2	Suomalaisen taksiliikenteen vertailu muiden maiden järjestelmiin	32
6.2.1	Taksien määrä ja hinnat Pohjoismaissa	32
6.2.2	Tarkempi vertailu Ruotsiin	34
6.2.3	Viron kokemukset taksijärjestelmän vapauttamisesta	36
6.2.4	Hollannin kokemukset taksijärjestelmän vapautuksesta	37
7	Yhteenveto ja johtopäätökset	38
7.1	Yhteenveto	38
7.2	Johtopäätökset	42
7.2.1	Onko suomalainen järjestelmä tehoton?	43
7.2.2	Estääkö nykyjärjestelmä digitalisaaton ja innovaatiot?	43
7.2.3	Onko liikennekaaren tavoitteiden toteutuminen realistista?	44
7.2.4	Edistävätkö Uberin kaltaiset yritykset kansantaloutta?	45
7.3	Lopuksi	45
	Lähteet	49
	Liitteet	
	Liite 1. Taksi-indeksin kehitys vuosina 2010-2015	
	Liite 2. Lähitaksin yhteenveto välitetyistä ajoista vuonna 2016	
	Liite 3. Taksiyrittäjän haastattelu	

1 Johdanto

Kyseessä on tutkimus, jossa käsittelen murroksessa olevaa suomalaista taksialaa. Aluksi käyn läpi työn taustat, määrittelen tutkimusongelmat ja tutkimusmenetelmät. Tämän jälkeen esittelen yleiskuvan taksialasta sekä siihen liittyvästä lainsäädännöstä. Taksialan laillisten toimijoiden haastajat-osiossa kerrotaan kyydin välityspalvelu Uberista, joka itse kutsuu toimintaansa jakamistaloudeksi. Työssä esittelen liikennekaaren ja mitkä tulevat olemaan sen keskeiset muutokset taksialaan. Kerätyn tiedon pohjalta arvioin muutosten vaikutuksia sekä teen niistä omat johtopäätökseni.

Opinnäytetyöni käsittelee suomalaista taksialaa. Valitsin taksialan, koska alalle kaavailaan suuria muutoksia, joiden vuoksi ala on ollut paljon esillä. Muutosten syynä on liikennekaari, joka on hallituksen esitys ja sen on määrä astua voimaan 1.7.2018. Liikennekaari muuttaa taksialan lainsäädännön täysin. Lain muutoksen seurauksena taksialalla luovutaan säätelystä, jonka seurauksena markkinatalouden lait astuvat voimaan. Liikennekaari perustuu ajatukseen, että säätelyn vapauttaminen lisää kilpailua ja siten tekee alasta kuluttajaystävällisemmän sekä avaa uusille yrittäjille mahdollisuuksia. Eduskunta hyväksyi liikennekaaren tämän opinnäytetyön ollessa tekstintarkastuksessa 19.4.2017. Samalla eduskunta teki muutoksia, jotka lieventävät lakimuutoksen vaikutusta taksialaan. Muutoksista huolimatta liikennekaaren vaikutukset taksiliikenteeseen ovat radikaaleja. Tämän työn aineisto on kuitenkin kerätty ennen eduskunnan täsmennyksiä eikä tuoreita muutoksia huomioida työssä.

Liikennekaari kuvaa taksiliikenteen nykytilaa synkkänä, normeja täynnä olevana, toimimattomana järjestelmänä. Hallitus uskoo lakimuutoksen parantavan nykyistä järjestelmää kaikkien kannalta. Liikennekaaren taustalla on paine normien sekä säännösten purkuun, globalisaation tuomat trendit kuten jakamistalous ja taloustieteilijöiden mielipiteet. Myöskin kilpailuvirasto vaatii taksialalle hintakilpailua (Oravainen 2015). Etenkin talouslehdissä asiantuntijat ovat vahvasti ottaneet kantaa vapauttamisen puolesta (Kauppa-lehti 2015). Perusteluina vapautumiselle asiantuntijoiden mukaan ovat hyödyt kuluttajille sekä yrittäjille. Vapauttamisen kannattajien mukaan kuluttajat hyötyvät, kun lisääntynyt kilpailu alentaa taksikyydin hintaa, helpottaa taksikyytien saatavuutta ja synnyttää uusia palveluita. Tämän lisäksi vapauttaminen tuo uusia yrityksiä alalle ja lisää taksien kysyntää.

Tässä opinnäytetyössäni tarkastelen taksiliikenteen kannalta seuraavia kysymyksiä:

- Mitä uhkia ja mahdollisuuksia liikennekaari tuo tullessaan?
- Voidaanko teoriaa markkinatalouden laeista yleistää kaikille aloille?
- Toimivatko markkinatalouden lait taksialalla?

Näitä kysymyksiä tarkastellaan vertailemalla nykyistä järjestelmää liikennekaaren ennakoituihin vaikutuksiin. Perusteluina käytetään aiheeseen liittyviä lausuntoja, vertailukelpoista tutkimustietoa Ruotsin taksiliikenteestä sekä muita kansainvälisiä kokemuksia taksiliikenteen vapautuksesta

Keskeiset tutkimusongelmat ovat:

- Onko suomalainen taksijärjestelmä tehoton?
- Estääkö nykyinen järjestelmä digitalisaatioon- ja innovaatioihin perustuvien palveluiden tulon markkinoille?
- Ovatko liikennekaaren tavoitteet realistisia toteuttaa suunniteltujen muutosten avulla?
- Onko Uberin kaltaisista jakamistalouden nimissä toimivista palveluista hyötyä kansantaloudelle?

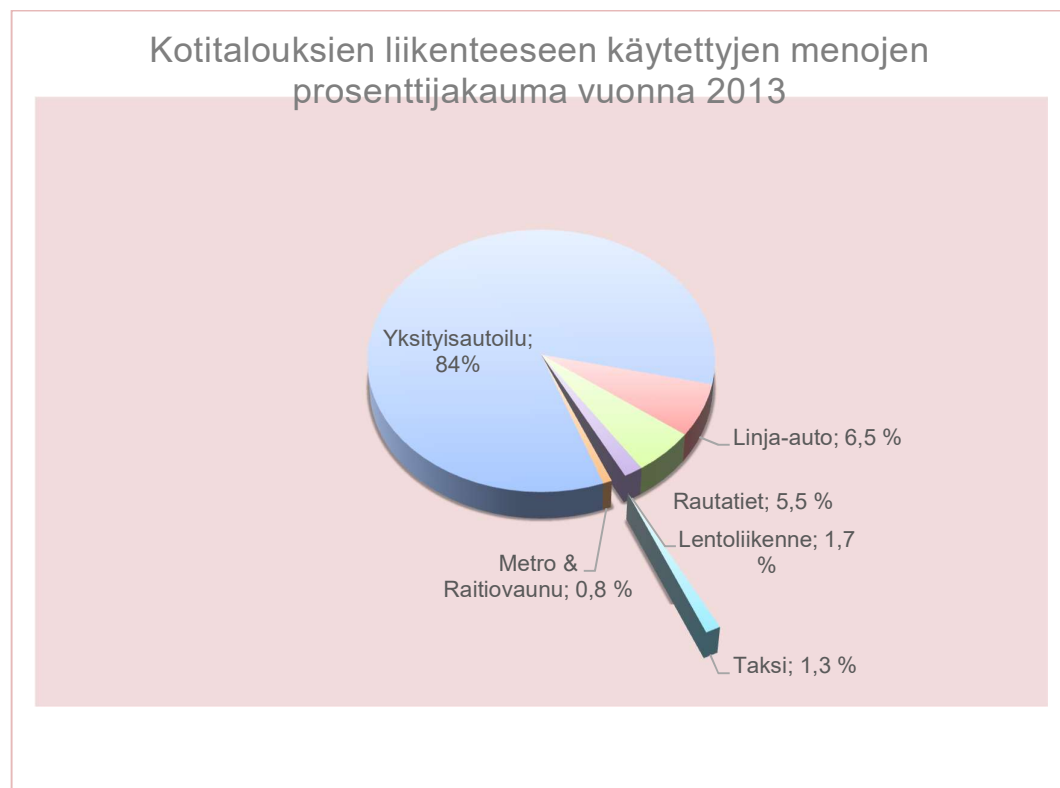
Opinnäytetyö koostuu perustiedoista taksiliikenteestä, taksiliikennettä ohjaavasta lainsäädännöstä ja lainmuutoksesta sekä suomalaisen taksiliikenteen vertailusta maihin joissa sääntely on vapautettu. Työssä käydään läpi lyhyesti Liikennekaaren taustat, keskeiset muutokset sekä pohditaan muutosten vaikutusta.

Opinnäytetyö on tutkimus, joka pohjautuu lähdeaineistoon. Lähdeaineisto muodostuu asiantuntijan haastattelusta, kirjallisista lähteistä sekä internetlähteistä. Kirjallisia lähteitä ovat lähinnä viittaukset lakitekstiin. Internetlähteet muodostavat valtaosan työn lähdeaineistosta, koska muuta lähdeaineistoa ei juurikaan ole saatavilla. Sähköisinä lähteinä on käytetty luotettaviin tutkimuksiin perustuvaa, vertailukelpoista tietoa. Joidenkin lähteiden luotettavuutta on jouduttu arvioimaan tutkimalla asiaa muiden lähteiden perusteella. Asiantuntemusta on saatu taksiyrittäjän haastattelulla. Haastattelu toteutettiin kasvokkain 26.3.2017 ja asioita on tarkennettu aina tarvittaessa puhelimitse. Haastateltavaksi taksiyrittäjäksi valikoituidulla henkilöllä on 30 vuoden kokemus yrittäjänä toimimisesta taksialalla sekä 35 vuoden kokemus työskentelemisestä taksinkuljettajana. Kyseinen yrittäjä halusi pysyä anonyyminä, joten haastattelusta käytetään nimimerkkiä Taksiyrittäjä

2017. Johtopäätöksissä ja pohdinnassa on käytetty hyväksi tekijän yli 10 vuoden kokemusta työskentelystä taksinkuljettajana. Tekijän taustoista huolimatta johtopäätöksissä, kuten muutenkin työssä, asioita on tarkasteltu objektiivisesti eri näkökulmista.

2 Suomalainen taksiala

Tässä luvussa kerrotaan Suomalaiseen taksialaan liittyvät perustiedot. Lähteinä käytetään tilastotietoja, taksiryttäjän haastattelua sekä taksirytyksen kirjanpitoa. Taksiliikenne on osa Suomalaista liikennejärjestelmää.



Kuvio 1. Taksiliikenteen osuus vuonna 2013 oli 1,3 prosenttia suomalaisten liikenteeseen käyttämistä varoista. (HE 161/2016, 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö, 30 momentti.)

Liikenne on kansataloudessa merkittävä tekijä. Vuonna 2013 Suomalaiset kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 19,0 miljardia euroa. Henkilöautoilun osuus kulutusmenoista oli 15,1 miljardia. Kun jaetaan kotitalouksien menot prosentteihin, yksityisautoilun osuus oli 84 prosenttia. Muiden kulkuvälineiden osuudet ovat linja-auto 6,5 prosenttia, rautateiden

osuus 5,5 prosenttia, lentoliikenne 1.7 prosenttia, taksi 1,3 prosenttia, metro sekä raitiovaunu olivat yhteensä alle prosentin. (HE 161/2016, 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö, 30 momentti.)

2.1 Taksialan esittely

Suomessa on noin 10 000 taksiautoa. Yrittäjiä on noin 9500, eli valtaosa alalla toimivista yrittäjistä omistaa yhden auton. Kaupungeissa toimii noin 55 prosenttia ja maaseudulla 45 prosenttia takseista. Suomessa on keskimäärin yksi taksi 530 asukasta kohti. Alan kokonaisliikenvaihto on reilu miljardi euroa vuodessa, joten liikenvaihto autoa kohden on keskimäärin noin 100000€ vuodessa. Taksit kuljettavat vuosittain noin 50 miljoonaa matkustajaa. Autoille kertyy yhteensä 830 miljoonaa ajokilometriä vuosittain. Taksirytysten liikevaihdosta 40 prosenttia on yritysten kustantamia liikematkoja, 40 prosenttia yhteiskunnan kustantamia ja 20 prosenttia yksityisten henkilöiden matkoja. Taksiverkko kattaa koko maan, mukaan lukien harva-asutusalueet. Taksipalvelut ovat kuluttajan käytössä vuoden jokaisena päivänä vuorokauden ajasta riippumatta. Taksiliikenteen hinnat määräytyvät kulurakenteen perusteella. Hintojen muutoksesta päätetään vuosittain valtioneuvoston asetuksella. Muutokset perustuvat taksi-indeksiin jota ylläpitää tilastokeskus. (Suomen Taksiliitto I 2016.)

Julkisen liikenteen eli bussien, junien ja taksien yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2013 oli 2,85 miljardia euroa. Bussiliikenteen osuus on tästä 1,13 miljardia, junaliikenteen 0,46 miljardia euroa ja taksin osuus 1,05 miljardia euroa. Yhteiskunnan tuen osuus julkiselle liikenteelle oli 1,05 miljardia euroa. Suurimmat osuudet olivat taksi sekä bussiliikenne, joissa molemmissa yhteiskunnan tukien osuudet olivat yli 40 prosenttia. Luvuissa ei huomioitu raitiovaunuliikenteen, metron sekä Suomenlinnanlautan liikevaihtoja jotka yhteensä ovat 78 miljoonaa euroa. Yhteiskunta rahoittaa julkista liikennettä suoraan ja matkakustannuksia korvaten. (HE 161/2016, 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö, momentit 30-31.)

Yhteiskunta tukee linja-autoliikennettä ja taksiliikennettä eri tavoin. Linja-autoliikennettä tuetaan suoraan yritystukina sekä osakorvauksina matkustajamäärien mukaan. Taksiliikennettä tuetaan korvaamalla matkakustannuksia silloin kun korvauksiin oikeutettu taksipalveluja käyttää. Yhteiskunta maksaa matkakustannuksina taksin käytön sellaisille, joille se katsotaan tarpeelliseksi. Oikeudet korvauksiin myönnetään lääkärintodistuksen perusteella. Tyypillisiä ryhmiä, joiden liikkumista yhteiskunta tukee, ovat erityisryhmät kuten vanhukset sekä vammaiset. Kyseisten ryhmien liikkuminen esimerkiksi linja-autolla olisi hankalaa. Korvausmatkat voidaan jakaa Kelan korvaamiin sairaalamatkoihin,

kaupunkikortilla tehtäviin asiointimatkoihin sekä koululaiskuljetuksiin. Terveyskeskusten lakkauttaminen sekä hoitopalveluiden keskittäminen on lisännyt julkisesti tuettujen kuljetusten määrää. Koululaiskuljetukset ajetaan kuntien kustantamina sopimusajoina. (Taksiryittäjä 2017.)

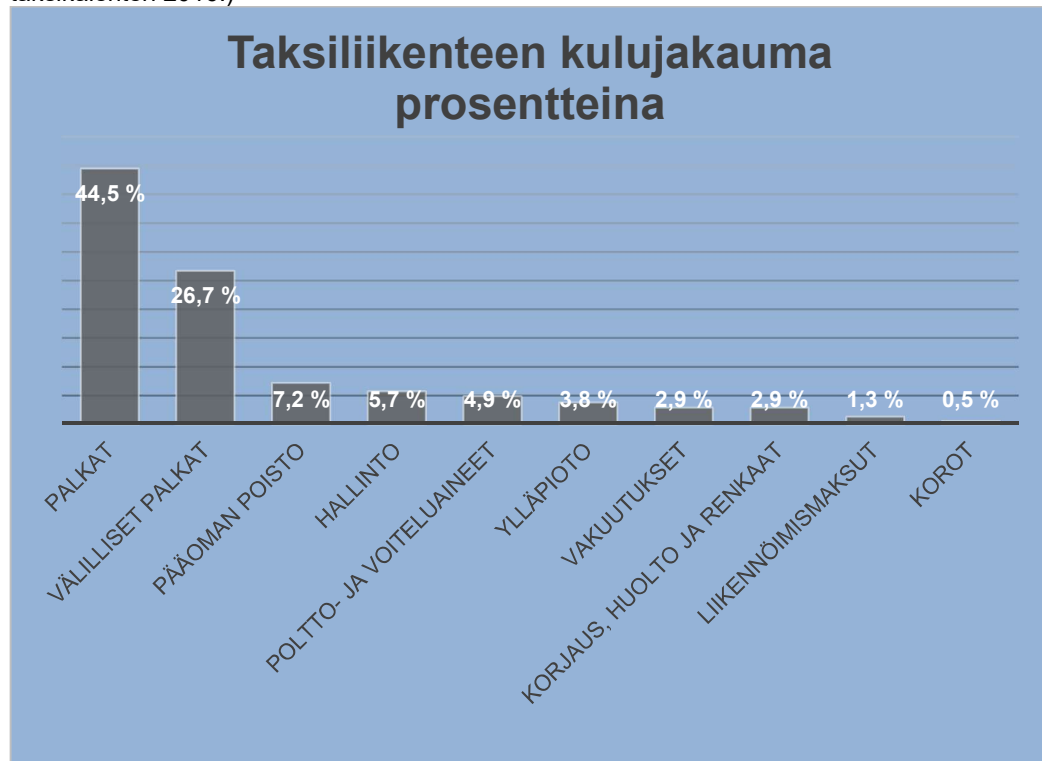
Sairasvakuutuslain mukaiset Kelan maksamien matkakorvausten määrät ovat kääntyneet laskuun. Syynä muutokseen on taksien toteuttama kyytien yhdistely. Vuonna 2012 järjestelmän oltua kokeilukäytössä saavutettiin 8 miljoonan euron vuotuiset säästöt. Vuonna 2014 takseille korvattujen kelakyytien osuus oli 174 miljoonaa euroa ja vuonna 2015 korvattujen ajojen määrä oli laskenut 163 miljoonaan euroon. Säästöjä syntyi siis vuonna 2015 lähes 20 miljoonaa euroa. (HE 161/2016, 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö, momentti 170; Suomen taksiliitto F 2013.)

2.2 Kustannukset

Taksiautoiluun käytettävän henkilöauton ostosta saa 4800 euron suuruisen verohuojennuksen (vuoden 2015 maaliskuuhun asti 9600 euroa). Mikäli taksiauto on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä ja auto on rekisteröity vähintään seitsemälle hengelle verohuojennus voi olla maksimissaan 15 000 euroa. Invataksien, esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien verohuojennuksissa kuitenkin otetaan huomioon muun muassa haja-asutusalueiden oppilas-, vanhus- ja muiden erityiskuljetusten asettamat tarpeet. (Autoverolaki 1994, 28 §.)

Taksi-indeksi kuvaa taksiliikenteen kustannusrakenteessa tapahtuvia muutoksia. Kustannus-indeksin muutosten perusteella valtioneuvosto tekee päätöksiä taksien hintojen muutoksista. Taksi-indeksi koostuu 10 kustannustekijästä (ks. Liite 1). Kustannustekijöitä ovat kuljettajien palkat, välilliset palkat, polttoaineet, korjaus, huolto ja renkaat, vakuutukset, poistot, korot, liikennöimismaksut, ylläpito ja hallinto. Tilastokeskus julkaisee tietoja neljästi vuodessa. Maaliskuun lopussa 2016 vuoteen 2010 suhteutettu taksi-indeksi oli 111. (Suomen taksiliitto H; Tilastokeskus.)

Taulukko 1. Taksiliikenteen taksan perusteena oleva kulujakauma prosenttiosuuksina. (Suomen taksikalenteri 2016.)



Taksiliikenteen kustannusindeksin ylläpidosta vastaa Tilastokeskus yhdessä Taksiliiton ja Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Indeksillä kuvataan, miten taksiliikenteen kustannukset jakaantuvat. Luvut ovat keskiarvoja. Kulujakauman perusteella suorien- sekä välillisten palkkakustannusten osuus yrittäjien kuluista on varsin suuri, noin 70 prosenttia. Toiseksi suurin yksittäinen kuluerä on kalusto, jonka osuus on 7 prosenttia. Kaluston aiheuttamat kustannukset ovat verrattain pieniä huomioiden kuinka korkealuokkaisia autoja Suomen taksiliikenteessä käytetään. Voidaan sanoa, ettei kaluston korkea taso olennaisesti vaikuta taksin hintoihin. (Taksiryttäjä 2017; Suomen taksikalenteri 2016.)

2.3 Tuotot

Yrityksen tavoitteena on tuottaa voittoa omistajilleen (Niskanen 2013, 8). Jokainen yritys, joka tuottaa voittoa, on kannattava. Kannattava yritys tuo yhteiskuntaan hyvinvointia luomalla työpaikkoja ja maksamalla veroja. Menestyvä yritys voi olla minkä kokoinen tahansa. Suomessa on 260 000 yritystä, joista valtaosa yli 90 prosenttia on alle 10 henkilön mikroyrityksiä. (Viitala & Jylhä 2013, 10.)

Taksirytyksen liikevaihto voi olla huippukysynnän aikana kuten pikkujouluaijana hetkelisesti 60€/tunti. Normaalisti taksivuorojen liikevaihdot vaihtelevat 25-40€/ välillä tunnissa sisältäen arvonlisäveron. Taksiliikenteen kannattava harjoittaminen vaatii taksin pitämistä liikenteessä koko ajan. (Niemi 2015.)

Taksirytysten liikevoittoprosentti on keskimäärin noin 22 prosenttia. Haastattelemani vakavaraisella taksiryrittäjällä on yhden taksin yritys. Yrittäjällä on kaksi vakituista kuljettajaa sekä yksi satunnainen tuuraaja. Lisäksi omistaja toimii itsekin taksinkuljettajana. Vuonna 2015 yrityksen tulos oli 180 000 euroa. Liikevoittoprosentti oli tällöin 16,7 prosenttia eli 30 060 euroa. Vuonna 2016 yrityksen tulos oli 200 000 euroa ja liikevoitto oli 23,5 prosenttia eli 47 000 euroa. Yrityksen voittoprosentti heilahteluun vaikuttaa omistajan oma työpanos. Yrittäjä itse oli vuoden 2015 käytännössä kokonaan sairaslomalla, jonka seurauksena liikevoitto jäi pienemmäksi. Vuonna 2016 yrittäjä osallistui itsekin osa-aikaisesti työntekoon ja se vaikutti positiivisesti liikevoittoprosenttiin. (Taksiryrittäjä 2017; Taksirytyksen kirjanpito 2015-2016.)

2.4 Taksinkuljettajien palkat

Taksinkuljettajien palkkaus perustuu pääsääntöisesti prosenttipalkkaan. Prosenttipalkka lasketaan auton arvonlisäverottomasta ajotulosta, joka saadaan vähentämällä kokonaistulosta arvonlisäveron osuus 10 prosenttia (tavarakuljetuksissa arvonlisäveron osuus 24 prosenttia). Palkkaprocentti sovitaan kuljettajan sekä yrittäjän kesken. Useimmiten kuljettajien palkkojen osuudet ajotulosta ovat 32-38 prosentin välillä. Palkkaprocentti yleensä nousee työkokemuksen karttuessa. Muita palkkaosuuden suuruuteen vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa työntekijän osaaminen ja tunnollisuus. (Taksikalenteri 2016; Taksiryrittäjä 2017.)

Suomalaisten mediaanipalkka vuonna 2016 oli 3170 euroa kuukaudessa. Tutkimuksessa ei selvitetty työtuntien määrää. Liikennealalla palkat jäävät yleisesti reilusti sen alle. Taksinkuljettajien mediaanipalkka oli 2317 euroa kuukaudessa. Muihin kuljetussektorin palkkoihin vertailtaessa taksin kuljettajien palkkoja voidaan pitää kohtuullisina. Linja-auton- sekä raitiovaunukuljettajien palkkojen keskiluku oli 2205 euroa kuukaudessa. (Taloussanomien 2016.)

2.5 Taksiala työllistäjänä

Taksialalla toimii noin 9500 yritystä. Valtaosa on mikroyrityksiä jotka työllistävät 1-3 henkilöä. Kuljettajien lisäksi useimmissa yrityksissä ajovuoroja ajavat myös yrittäjät itse. Taksiala on yhteiskunnallisesti merkittävä työllistäjä. Ala työllistää noin 30 000 henkeä kun lasketaan sekä kuljettajat että yrittäjät. (Taksiryrittäjä 2017; Suomen taksiliitto D.)

Taksinkuljettajan työllisyystilanne on Suomessa hyvä. Pelkästään pääkaupunkiseudulla on avoinna lähes 100 taksinkuljettajan työpaikkaa. Todellinen avointen taksinkuljettajien työpaikkojen lukumäärä on kuitenkin paljon suurempi, sillä usein taksiryrittäjien mielestä luotettavimmat kuljettajat löytyvät helpoimmin perinteisiä kanavia pitkin. Tällaisia kanavia ovat ilmoitukset alan sisäisissä julkaisuissa, ilmoitustaulut kuljettajien taukutiloissa tai taksinkuljettajien rekrytoiminen oman verkoston kautta. (Taksiryrittäjä 2017; TE-palvelut 2017.)

2.6 Kysynnän vaihtelut ja taloussuhdanteiden merkitys

Taksialaan liittyvät voimakkaat kysynnän vaihtelut. Kysyntään vaikuttaa kellonaika, viikonpäivä, kuukausi sekä juhlapyhät. Muita taksin käyttöön vaikuttavia syitä ovat satunnaistekijät kuten säätila, alueella järjestettävät tapahtumat sekä mahdolliset ongelmat joukkoliikenteessä. Taksialalla esiintyy sesonkivaihteluita. Taksinkäytön suosio kasvaa sesonkeina kuten pikkujouluaikana, kun taas loma-aikoina taksien tarve vähenee. Tyyppillistä taksialalle ovat voimakkaat kysyntäpiikit ja niiden vastapainona hiljaiset hetket. Kysyntäpiikkejä ilmenee keskimäärin 1-2 vuorokaudessa. Niiden aikana taksien tarjonta ei välttämättä tilapäisesti vastaa kysyntää, muina aikoina eli 95 prosenttia vuorokaudesta autoja on riittävästi tai liikaa. Voimakkaita hetkellisen kysynnän hetkiä aiheuttavat esimerkiksi laivojen tulo satamaan, baarien sulkeutuminen sekä lomitalpaluuliikenne. Lisähaasteensa taksialalle tuovat liikenneruuhkat sekä huonot ajokelit, jotka lisäävät kysyntää mutta heikentävät tehokkuutta. Vaikeissa olosuhteissa saattaa yksittäisten kyytien ajoon kulua huomattavasti enemmän aikaa kuin normaalisti. (Suomen Taksiliitto D; Taksiryrittäjä 2017.)

Taksialalla talouden suhdanteiden vaihtelut vaikuttavat voimakkaasti kysyntään. Taksien kysyntää on perinteisesti peilattu maan talouden yleiseen tilaan. Kysynnän perusteella on usein voitu ennakoida tulevaa suhdanne kehitystä. Taantuma yhteiskunnan taloudessa näkyy nopeasti taksin käytössä. Liike-elämän hidastuessa taksin käyttö vähenee.

Taantuma ilmenee liikematkojen vähentymisenä koska palavereita pidetään vähemmän, asiakastilaisuuksia on vähemmän ja yritykset usein rajoittavat työntekijöiden taksin käyttöä. Epävarmuus tulevasta saa yksityishenkilöt karsimaan menojaan ja huoli tulevasta vaikuttaa nopeasti taksin käyttöön. Julkisen sektorin kysyntään taantuma ei voimakkaasti vaikuta. Vaikka kunnilla on taloudellisia huolia, koululaiset on edelleen kuljetettava kouluihin ja sairaat vietävä sairaaloihin. (Suomen Taksiliitto F 2013.)

2.7 Kansan mielipide taksien luotettavuudesta

Taksiliitto teettää vuosittain tutkimuksen taksialan tilasta. Suomalaisen taksialan luotettavuutta selvitettiin kysymällä asiaa kuluttajilta. Tutkimusta varten haastateltiin runsaat 1000 kuluttajaa. Suomalaisten luottamus taksialaan on perinteisesti ollut korkealla tasolla. Tutkimuksen toteutti Taloustutkimus oy.

Taulukko 2. Suomalaisten mielipide taksien luotettavuudesta. (Taloustutkimus oy:n tutkimuksesta 2015.)



Vuoden 2015 tutkimuksen tuloksena 94 prosenttia vastaajista arvioi luottamuksen takseihin erittäin- tai melko hyväksi. Heikoksi luotettavuuden arvioi 3 prosenttia tutkimukseen osallistuneista. Kokemukset ja mielikuvat takseista ovat säilyneet erittäin hyvällä tasolla. Erittäin- tai melko myönteiseksi kokemuksen sekä mielikuvan arvio 88 prosenttia vastaajista. (Suomen Taksiliitto J 2015.)

2.8 Taksikyydin hankinta ja tilauskeskukset

Suurin osa takseista ostaa palveluitaan tilausvälityskeskuksilta. Yleisesti tilauskeskukset välittävät tilauksia lähimmän taksin periaatteella GPS-paikannuksen pohjalta. Järjestelmän ansiosta asiakas saa nopeasti auton ja taksien hukkakilometrit vähenevät. Tilausvälitysjärjestelmät ovat datapohjaisia. Järjestelmien avulla voidaan viestiä keskuksen sekä taksien välillä olennaisista asioista, kuten taksien tarpeesta. Viestintäjärjestelmästä on muutakin hyötyä. Esimerkiksi poliisi voi hyödyntää taksikeskusten tiedonvälitystä sekä taksien havaintoja muun muassa kadonneiden ihmisten etsinnässä. (Lönnberg 2015.)

Asiakkaalle on keskitetystä tilausjärjestelmästä paljon hyötyä. Sen sijaan että kuluttaja yrittäisi selvittää suoraan yksittäisiltä taksiryttäjiltä onko heillä vapaita autoja, voi asiakas tilata auton keskukselta joka kattaa kaikki alueen taksiryttäjät. Mikäli kuluttaja haluaa ottaa yhteyden suoraan tiettyyn ryttäjään, onnistuu tietysti sekin. Tilausvälityskeskukset ovat pääsääntöisesti taksiryttäjien hallinnoimia ja ne keskittyvätkin voiton tavoittelun sijaan olennaiseen eli välitystoimintaan. Tämän vuoksi suomalaisten tilauskeskusten palkkiot ovatkin kohtuulliset eli 1-5 prosenttia taksiryttäjien liikevaihdosta, kun esimerkiksi Uber tilauspalvelu perii välittämistään ajoista 20 prosentin suuruisen välityspalkkion. (Lönnberg 2015.)

Kuluttajalla on Suomessa erilaisia tapoja taksikyydin hankintaan. Taksin voi tilata, sen kyytiin voi mennä taksiasemalta tai taksin voi myöskin ottaa lennosta. Asiakas voi tilata taksin etukäteen tai juuri silloin kun taksikyydin tarvitsee. Tilaaminen onnistuu joko tilauskeskuksen kautta tai soittamalla suoraan taksiasemalle. Esimerkiksi lähitaksin tilauskeskukselta taksin voi tilata soittamalla, tekstiviestillä tai älypuhelimeen ladattavalla tilaussovelluksella. Asiakkaalla on mahdollisuus myöskin käyttää palvelua jossa asiakas soittaa suoraan lähimmälle taksille. Tämä palvelu perustuu asiakkaan puhelimen GPS-paikannukseen, joten se toimii ainoastaan matkapuhelimella. Älypuhelimeen ladattavalla niinsanotussa valopilkkusovelluksessa Google Maps paikantaa asiakkaan ja tilaaja voi seurata tilatun taksin saapumista reaaliajassa. Valopilkkusovellus on kuluttajalle ilmainen. Taksin tilaaminen puhelimitse maksaa asiakkaalle noin 1,5-2 euroa. Lähitaksin palvelut ovat käytössä Helsingin sekä sen 18 lähikunnan alueella. (Lähitaksi B.)

Erilaisten digisovellusten kaltaisten taksintilauspalveluiden kehittyminen on tietysti positiivinen asia, mutta ne eivät välttämättä sovellu parhaalla mahdollisella tavalla kaikkiin

tilanteisiin. Kaupunkiolosuhteissa on usein helpoin tapa ottaa taksi suoraan taksiasemalta. Tällaisia paikkoja ovat lentoasema, juna-asemat, satamat, kaupunkien keskustat sekä sellaiset tapahtumat joissa isot määrät taksiasiakkaita liikkuvat samanaikaisesti. Esimerkiksi vantaalaisten taksien kyydeistä noin puolet alkavat lentoasemalta, noin kolmannes tilataan tilauskeskuksesta (ks. liite 2) ja vajaassa 3 prosentissa tilauksissa asiakas käyttää uusia mobiilipohjaisia tilaussovelluksia. Koko Lähitaksin toiminta-alueella, jossa kolmannes takseista toimii maaseutumaisissa olosuhteissa, noin puolet takseista tilattiin tilauskeskuksen tai mobiilipohjaisten sovelluksen kautta. (Lähitaksi vuosiyhteenveto 2016.)

3 Taksialan lainsäädäntö

Yrittäminen ja yrityksen perustaminen on Suomessa kaikille mahdollista. Joillakin aloilla yrittäjyyttä kuitenkin ohjaillaan lainsäädännöllä. Yksi näistä aloista on taksiliikenne, joka on ollut Suomessa aina säädeltyä. Taksiliikennettä ohjaa taksiliikennelaki 2.3.2007/217. Kyseisen lain tarkoituksena on turvata laadukkaiden taksipalveluiden saatavuus koko maan kattavaksi, 365 päivää vuodessa ja vuorokauden ajasta riippumatta. (Taksiliikennelaki 2007,1 §.)

3.1 Liikenneluvat

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen maksua vastaan edellyttää taksilupaa, joten Suomessa taksialan yrityksen perustaminen vaatii luvan. Eduskunta on säätänyt lain liikennelupien määrän säätelemiseksi paikkakunnittain. Taksiluvan myöntää hakemuksesta se Elinkeino- Liikenne ja Ympäristökeskus (ELY-keskus), jonka toimialueelta hakija lupaa hakee ja jonne luvansaajan pääsääntöinen liikenteen harjoittamisen asemapaikka tulee. ELY- keskus tarkastaa vähintään kerran vuodessa, että luvanhaltija täyttää luvan edellytykset ja että lupaa käytetään tarkoituksenmukaisesti eli taksiliikenteen harjoittamiseen. Taksilupa oikeuttaa ammattimaisen henkilöliikenteen harjoittamiseen yhdellä autolla. Taksiluvan saadakseen hakijan on täytettävä tietyt kriteerit. (Elintarvike-, Liikenne ja Ympäristökeskus 2016.)

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

- Täysi-ikäisyys ja oikeustoimikelpoisuus
- Hyvämaineisuus
- Taksiliikenteen yrittäjäkurssin hyväksytyt suorittaminen
- Vähintään kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana
- Taloudelliset edellytykset
- Ei rikkeitä jotka johtavat taksinkuljettajan ammattiajoluvan menetykseen vuoden sisällä. (Taksiliikennelaki 2007, 6 §.)

Hyvällä maineella tarkoitetaan, ettei hakijalla saa olla rikosrekisterissään vakavia merkintöjä. Esimerkiksi jos henkilö on tuomittu 10 vuoden sisään ehdottomaan vankeuteen tai kolmen vuoden sisään rattijuoppoudesta ei hakijaa voida pitää sopivana. Taksiluvan myöntämisen edellytyksenä hakijalta vaaditaan perustiedot yrittämisestä. Perustiedot saadaksesen luvan hakijan on käytävä yrittäjäkurssi. Liikenneturvallisuusvirasto myöntää todistuksen yrittäjäkurssin hyväksytystä suorittamisesta. Liikenneluvan saadaksesen hakijalta edellytetään myös kokemusta alasta. Hakijan onkin toimittava taksinkuljettajana vähintään puoli vuotta täyttääkseen edellytykset yrittäjäksi ryhtymiselle. Taloudellisiksi edellytyksiksi katsotaan, ettei liikenneluvan hakija ole konkurssissa eikä hänellä ole maksukykyyn nähden liikaa vero- taikka ulosottovelkoja. (Taksiliikennelaki 2007,6-9§.)

3.2 Liikenneluvan veloitteet

Koska taksiliikenne on Suomessa luvanvaraista, voidaan luvan haltijoille asettaa veloitteita. Koko maan kattavan taksiverkoston katsotaan olevan osa julkista liikennettä. Taksiliikenne täydentää julkisen liikenteen palveluja ja antaa asiakkaille lisää vaihtoehtoja valita itselleen sopiva kulkuväline. Taksien merkitys korostuu erityisesti öisin ja juhlapyhien aikana jolloin kuluttajalle ei ole tarjolla muuta julkisen liikenteen palvelua. Erityisesti haja-asutusalueilla vammaispalvelu-, koululaisten- sekä asiointikuljetukset ovat taksien tärkeimpiä tehtäviä. (Elintarvike-, Liikenne- ja Ympäristökeskus 2016.)

Taksilupa edellyttää, että luvanhaltija harjoittaa taksitoimintaa. Kaupungeissa ja isoimmissa kunnissa on käytössä vähimmäisajovuorolistat. Ajovuorolistoista päättää ELY-keskus taksiyrittäjien ehdotuksesta. Taksiyrittäjät sitoutuvat hoitamaan vuorolistaan merkityt ajovuorot. Ajovuorolistojen ulkopuolella yrittäjä voi harkintaansa käyttäen harjoittaa

taksiajoo. Pienemmillä paikkakunnilla, joissa etäisyys kunnan keskusta on yli 20 kilometriä, ilmoitusvastuu päivystyksestä on taksiyrittäjillä. Taksiyrittäjien tulee sopia keskenään hiljaisten aikojen päivystysvuoroista sekä ilmoittaa niistä ajantasaisesti internetissä. Taksilupa velvoittaa luvanhaltijaa hoitamaan henkilökuljetukset toiminta-alueella. Yrittäjällä tai yrittäjän palkkaamalla kuljettajalla ei ole mahdollisuutta kieltäytyä henkilökuljetuksesta kuin perustellusta syystä. Tällaisia syitä voivat olla esimerkiksi sairastuminen tai kuljettajan työajan ylitys. Taksiliikenteestä on säädetty laatuvaatimukset, jotka taksiyrittäjien on täytettävä. (Taksiliikennelaki 2007, 10 §, 12 §, 13 §, 17 §)

Taksipalveluiden laatuvaatimukset koskevat muun muassa ajoneuvoja ja kuljettajan käyttäytymistä

- Vahvistetut vuorot ajetaan
- Auton jota käytetään liikennöintiin tulee olla ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan tehtävään riittävä
- Kuljettajan pukeutuminen on asianmukaista
- Kuljettaja käyttäytyy asiakasta kohtaan kohteliaasti ja asianmukaisesti huomioden asiakkaan erityistarpeet
- Kuljettajan ajettava asiakkaan toivomaa reittiä tai valittava asiakkaan kannalta edullisin reitti
- Kuljettaja noudattaa liikennesääntöjä ja tarjoaa asiakkaalle turvallisen kyydin
- Kuljettajalla on vaitiolovelvollisuus
- Asiakas voi maksaa käteisellä tai maksukorteilla
- Noudatetaan säädettyjä hintoja
- Kuljettaja varmistaa asiakkaalle turvallisen autoon tulon ja poistumisen
- Tarjotaan ja annetaan apua matkatavaroiden lastaamisessa ja purkamisessa.

(Taksialan laatukeskus.)

Taksipalveluiden laatuvaatimukset ovat taksiliiton sekä liikenneministeriö yhdessä kehittäneet kriteerit, jotka on myös kirjattu taksiliikennelakiin. Laatujärjestelmän tarkoituksena on varmistaa suomalaisen taksiliikenteen pysyminen turvallisena, laadukkaana ja luotettavana. Uusien- ja hyväkuntoisten autojen käyttö takseina parantaa liikenneturvallisuutta. Kuljettajien asiallinen ja yhdenmukainen pukeutuminen lisää luotettavuutta sekä viestii asiakkaalle ammattimaisesta toiminnasta. Kuljettajan vaitiolovelvollisuus mahdollistaa asiakkaalle huolettoman työskentelyn taksimatkan aikana. Asiakas voi kyydissä

istuessaan hoitaa tärkeät puhelut sekä videoneuvottelut luottaen siihen, että henkilökohdalliset asiat tai liikesalaisuudet jäävät pelkästään kuljettajan tietoon. Sovittujen hintojen noudattaminen sekä mahdollisuus maksaa maksukorteilla lisäävät toiminnan läpinäkyvyyttä. Lisäksi kuljettaja tarjoaa asiakkaalle aina tulostettua kuittia matkasta jossa näkyvät muun muassa hinta, ajatut kilometrit, kulunut aika sekä taksiauton yhteystiedot. Suomalaisen taksijärjestelmän luotettavuutta kuvaa hyvin se, että Suomessa voi esimerkiksi lapsen laittaa yksin kulkemaan taksissa. (Taksialan laatu keskus.)

3.3 Ammattiajoluvat

Suomessa taksiryttäjänä toimimisen edellytyksenä on taksilupa. Tämän lisäksi taksinkuljettajalta vaaditaan ammattipätevyys sekä ajokortti kuljetettavaan ajoneuvoon. Oikeudesta toimia taksinkuljettajana säättää laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä. Kuljettajaluvan saadakseen kuljettajan on hankittava ammattipätevyys. Saavuttaakseen ammattipätevyyden kuljettajan on suoritettava taksikoulutus, läpäistävä koe sekä täytettävä muut luvan myöntämisen edellytykset. Nykyisin ammattiajoluvan saatuaan taksinkuljettajan on myös ylläpidettävä osaamistaan käymällä jatkokoulutuksissa vähintään kerran viidessä vuodessa. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 2009, 2-7 §)

Taksinkuljettajan terveydentilaa koskevat edellytykset täyttyvät, mikäli hän täyttää ajokortissa ryhmältä 2 vaadittavan näkökyvyn sekä kuulon osalta. 45 ikävuoden jälkeen ajokortin säilyttääkseen kuljettajalta vaaditaan lääkärin lausunto aina viiden vuoden välein. (Ajokorttilaki 2011, 3 luku 20 § 4 momentti.)

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntää liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Luvan myöntämisen edellytyksenä hakijan on käytävä taksinkuljettajan koulutus sekä oltava muuten tehtävään sopiva. Taksinkuljettajan koulutus kestää vähintään 30 tuntia. Koulutuksessa läpikäytäviä asioita ovat muun muassa taksiliikennettä koskevat säännökset, taksiliikenteen turvallisuus, kuljettajan vastuut sekä velvollisuudet, asiakaspalvelu erilaisten asiakas ryhmien tarpeet huomioiden, taksamittarin sekä muiden laitteiden käyttö ja taksinkuljettajan työturvallisuus. Läpäistäkseen koulutuksen hakijan on suoritettava hyväksytysti taksinkuljettajankoe sekä paikallistuntemuskoe. Taksinkuljettajan kirjallisessa kokeessa mitataan taksinkuljettajan kurssin sisällön osaaminen. Kirjallisessa paikallistuntemuskokeessa selvitetään osoitteiden löytäminen sekä oikeiden ajoreittien valinta. Sopivuutta taksinkuljettajan tehtävään arvioidaan ajotaidon sekä luotettavuuden perus-

teella. Ajotaitoa arvioidaan poliisilla olevan ajokortin valvontakortin perusteella, jossa näkyvät liikenne rikkeet. Luotettavuuden mittarina on poliisin rikosrekisteritiedot. Liikenne rikkomukset taikka rikosrekisterimerkinnät voivat olla luvan myöntämisen esteenä. (Suomen Taksiliitto A; Valtioneuvoston asetus taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 2009, 2 §)

3.4 Polku kuljettajasta yrittäjäksi

Taksien määrät perustuvat Suomessa aluekohtaisiin kiintiöihin. Maanlaajuisesti taksiyrittäjiä on noin 9500. Taksiliikennelupa edellyttää kokemusta toimimisesta taksinkuljettajana. Lain mukaan alan työkokemusta taksinkuljettajalla tulee olla vähintään puoli vuotta ennen kuin hakijalle on mahdollisuus myöntää taksilupa. Käytännössä vaadittavan työkokemuksen määrä kuitenkin vaihtelee kunnittain. Vaadittavan työkokemuksen määrään vaikuttaa erityisesti hakijoiden määrä sekä myönnettävien lupien määrä. Jos hakijoita on enemmän kuin myönnettäviä lupia, laitetaan hakijat keskenään työkokemuksen perusteella jonoon. Mitä enemmän hakijalla on työkokemusta alalta sitä paremmat mahdollisuudet hänellä on saada myönteinen lupapäätös. Menettelyn ansiosta taksiluvan saaneella uudella yrittäjällä on jo aikaisempaa työkokemusta taksialasta, jonka ansiosta tuoreella yrittäjällä on hyvät edellytykset harjoittaa menestyksellisesti taksiliikennettä. (Suomen Taksiliitto B.)

Taksilupien määrät on kiintiötetty kunnittain. ELY-keskus laskee vuosittain myönnettävien taksiliikennelupien määrän. Tarpeen vaatiessa ELY-keskuksella on myös mahdollisuus lupien lisäämiseen useamminkin. Kiintiöiden pienentäminen tapahtuu käytännössä yrittäjien eläköitymistä sekä konkurssien seurauksena. Tärkein lupakiintiöihin vaikuttava seikka on muutos taksien kysynnässä. Kysyntää arvioidaan taksien liikevaihdon kehityksen perusteella sekä tilauskeskusten välittämien kyytien määrien muutosten perusteella. Muita myönnettävien taksilupien määrään vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa muutokset väestönkehityksessä sekä joukkoliikenteessä. Joka kolmas lupa myönnetään lupaa hakevalle yrittäjälle, jolla on jo taksilupa. Esimerkiksi Helsingissä lupakiintiötä vähennettiin vuonna 2016 15 autolla. Muutoksen syynä oli tilauskeskuksen välittämien kyytien määrän väheneminen noin 12 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Lupakiintiöiden seurauksena kuljettajana työskennellyt aika saattaa paikkakunnasta riippuen olla jopa 15 vuoden mittainen, ennen kuin hakijalle myönnetään taksilupa. (Korhonen, Tiina 2016.)

Taksilupien kiintiöjärjestelmä voi aluksi kuulostaa hyvin byrokraattiselta ja sekavalta. Järjestelmän tarkoituksena on kuitenkin mahdollistaa koko maan kattavat taksipalvelut sekä estää ylitarjonta isoissa asutuskeskuksissa. Haja-asutusalueilla ei taksipalveluja välttämättä ole tarjolla ja näin ollen saattaa taksiluvan saada ilman jonotusta. Isoissa Kaupungeissa taksien kysyntä on tasaisempaa jonka vuoksi luvanhakijoita riittää jonoksi asti. Tämän vuoksi luvanhakija voi joskus joutua toimimaan pitkään taksinkuljettajana, ennen kuin saa luvan oman taksiyrityksen perustamiseen. Jos hakija kyllästyy jonottamiseen, on hänellä aina mahdollisuus hakea lupaa sieltä missä jono on lyhempi. (Taksiyrittäjä 2017.)

3.5 Taksikyydin hinnan määrittäminen

Taksiliikennelaki määrittelee Suomessa taksimatkan enimmäistaksan. Taksihintojen tulee olla suhteutettuna kulurakenteeseen siten että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Kustannuksia tarkastellaan taksien kustannusindeksin muutosten perusteella. Säännökset asiakkailta perittävistä enimmäishinnoista säätää valtioneuvosto. Enimmäishintoja tarkastellaan vuosittain ja valtioneuvosto antaa niistä ehdotuksen aina 30.6 mennessä. (Taksiliikennelaki 2007, 16 §)

Taksimatka koostuu aloitusmaksusta, ajetun matkan pituudesta, odotusajasta ja hidasajasta sekä lisistä. Aloitusmaksuun vaikuttavat kellonaika sekä viikonpäivä. Arkisin kello 6-20 sekä lauantaisin ja aattoina kello 6-16 aloitusmaksu on 5,90 euroa. Muina aikoina sekä juhlapyhinä aloitusmaksu on 9,00 euroa. Ajetun matkan hintaan vaikuttaa asiakkaiden lukumäärä. Hinta 1-2 asiakkaalta on 1,57€/km, 3-4 asiakkaalta 1,89€/km, 5-6 asiakkaalta 2,05€/km ja yli 6 asiakkaalta 2,21€/km. Odotusaika on 45,90€ tunnilta. Mikäli ajonopeus laskee pisteeseen, jossa odotustaksa on kilometritaksaa suurempi, kyseessä on hidasajo. Tällöin taksamittari näyttää odotusajan taksaa. Mahdollisia lisiä ovat ennakkotilausmaksu 7,10€, lentokenttäliikenne sekä yhteiskunnan korvaamisissa kyydeissä erilaiset avustus- tai palvelulisät. Lentokenttäliikenne laskutetaan asiakkaan astuessa kyytiin lentoasemalta. Lisä perustuu ilmailulaitoksen takseilta perimään vuokraan lentoaseman taksiaseman käytöstä. Helsinki-Vantaan lentoasemalla maksun suuruus on 2,50€/lähtö. Tässä luvussa esitetyt hinnat perustuvat vuoden 2016 taksapäätöstietoihin. (Suomen Taksiliitto G 2016.)

Suomessa jokaisessa taksissa on oltava taksamittari. Taksamittarin tehtävä on varmistaa, ettei määriteltä enimmäistaksa ylitä. Käytännössä, jos hintaa ei sovita alaspäin, las-

kuuttaa mittari aina enimmäistaksaa. Taksamittari asennetaan aina tiettyyn autoon ja mikäli se siirretään toiseen autoon, tulee auto katsastaa ennen mittarin käyttöönottoa. (Ajo-neuvolaki 2002, 25 § 18 momentti.)

Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneneuvos Petri Jalajan mukaan osalle suomalaisista tulisi halvemmaksi käyttää taksia kuin omistaa omaa autoa. Jos ajokilometrejä kertyy vuosittain alle 10 000, kannattaa vakavasti miettiä omasta autosta luopumista. Jalajan esimerkin mukaan uudesta, noin 30 000 euroa maksavasta autosta kertyy kuukausittain noin 700 euron kulut. 700 eurolla voi ajaa taksilla kuukauden aikana 26 noin 15 kilometrin taksimatkaa. Suomessa on noin 2,5 miljoonaa kotitaloutta ja jokainen kotitalous omistaa keskimäärin yhden auton. (Kaleva, lehdessä Taloussanomat 5.8.2011.)

3.6 Asemapaikkasäännöt

Taksilupa edellyttää, että taksiliikennettä harjoitetaan ensisijaisesti sillä paikkakunnalla, johon lupa on myönnetty. Asemapaikalla tarkoitetaan paikkaa, josta taksiliikennettä pääsääntöisesti harjoitetaan. Asemapaikalle palataan myös silloin kun kuljetustoimeksianto on hoidettu. Sellaisten kuntien alueilla joissa on useampi taksiasema, voi taksinkuljettaja pääsääntöisesti käyttää omaa harkintaansa, mille asemalle milloinkin päivystämään menee. Järjestelyllä pyritään takaamaan taksin saatavuus maanlaajuisesti vuorokauden jokaisena hetkenä. Tarkoituksena on erityisesti varmistaa autojen riittävyys syrjäseuduille. (Taksiliikennelaki 2007, 2§ 7 momentti.)

ELY-keskus voi myös yhteisliikennesäännösten perusteella yhdistää kaksi tai useampia kuntia samaksi asemapaikaksi, kuten pääkaupunkiseudulla on tehty. Helsingin, Espoon ja Vantaan alueella noudatetaan osittaista yhteisliikennettä. Pääkaupunkiseudun jokaisen taksiaseman kohdalla on sovittu säännöt vieraspaikkakuntalaisten autojen suhteen. Sääntöjen mukaan vieraspaikkakuntalainen auto ei voi mennä asemalle, jossa autojen määrä ylittää yhteisliikennesäännöissä sovitun määrän. Esimerkiksi Helsingin rautatieasemalla raja on 10 autoa, Espoon Tapiolassa ja Vantaan Tikkurilassa viisi autoa. Yhteisliikennesäännöillä on tarkoitus edistää taksiliikennettä. Säännöillä on pyritty helpottamaan taksien saatavuutta erityisesti alueellisten kysyntäpiikkien kohdalla. Järjestelmän ansiosta, vieraspaikkakuntalaiset taksit voivat helpommin jäädä alueille, joilla on kysyntää sillä hetkellä. (Taksiliikennelaki 2007, 14 §.)

3.7 Valvonta ja palaute

Taksiliikennettä valvoo poliisi, ELY-keskus sekä taksintarkastajat. Poliisi valvoo lain toteutumista ja voi tarvittaessa peruuttaa kuljettajalta ammattiajoluvan. ELY-keskus taas voi peruuttaa taksiluvan. Taksiliikenteen toimivuutta valvoo taksitarkastaja. Taksitarkastajien määrä vaihtelee paikkakunnittain, mutta kaikilla isommilla kunnilla on vähintään yksi tarkastaja. Valtaosa taksitarkastajista toimii itsekkin taksiyrittäjinä, mutta kyseinen työ voidaan antaa taksinkuljettajallekin. (Taksiliikennelaki/Suomen Taksiliitto E.)

Taksitarkastaja on henkilö johon asiakkaan kannattaa ensimmäiseksi ottaa yhteyttä palautteen antamiseksi. Tarkastajien tehtäviin kuuluvat asiakaspalvelu sekä tarvittaessa taksiliikenteessä havaitsemiinsa epäkohtiin puuttuminen. Asiakaspalveluun kuuluu palautteen keruu sekä toimiminen taksinkuljettajan ja asiakkaan välillä esimerkiksi riitatilanteissa. Taksitarkastaja voi palautteen perusteella ryhtyä toimiin eli tarvittaessa antamaan sanktioita kuljettajalle. Mikäli samalle kuljettajalle tapahtuu useita rikkeitä, voi tarkastaja olla yhteydessä virkavaltaan. Taksitarkastajan tehtäviin kuuluvat lisäksi taksinkuljettajien tiedottaminen sekä taksiliikenteen ohjaaminen ja valvominen. Tarkastaja tarvittaessa puuttuu esimerkiksi pukeutumiseen tai asemapaikkasäännösten noudattamiseen. Taksitarkastajan tehtävän edellytys on ehdoton puolueettomuus. (Suomen Taksiliitto E.)

3.8 Vakuutukset/turvallisuus

Taksiliikenne on ammattimaista liikennöintiä jota ei voi harjoittaa yksityisliikenteeseen tarkoitetuilla vakuutuksilla. Taksiryttäjien tulee vakuuttaa autonsa ammattiliikennevakuutuksilla. Kyseiset vakuutukset maksavat huomattavasti enemmän kuin yksityisliikennevakuutukset. Taksiryttäjien vakuutusmaksut ovat vuosittain 4 000- 11 000 euroa. Kalleimmat vakuutukset ovat uusille ryttäjille joille ei ole vielä kertynyt bonuksia jotka alentavat vakuutusten hintoja. Haastattelemallani taksiyrittäjällä vakuutusmaksut olivat noin 4100 euroa vuosittain sisältäen liikennevakuutuksen, täyskaskon, tuulilasivakuutuksen sekä seisontapäivävakuutuksen. (Taksiyrittäjä 2017.)

Laissa on määrätty erityisvaatimuksia takseille jotka hoitavat koulukuljetuksia. Lain mukaan takseissa jotka kuljettavat koululaisia on oltava alkolukko. Säännös koskee kaikkia alaikäisten kuljetusta aina päiväkotikäisistä lapsista lukioikäisiin nuoriin. Kuljetuksista

vastaava liikkeenharjoittaja on vastuussa alkolukon asennuksesta ja sen pitämisestä toimintakuntoisena. (Alkolukko laki 2016, 10 §.)

3.9 Harmaa talous

Taksialalla ajetus kuljetukset kirjautuvat taksamittariin joka toimii samalla autokohtaisena kassakoneena. Mittarista voi tulostaa erilaisia vuoro-, kuukausi- tai vuosiraportteja. Vuoron päätteeksi tulostuvat vuororaportit tulee aina liittää osaksi kirjanpitoaineistoa. Verovirasto tehotarkasti 180 yrittäjää, jotka olivat pääsääntöisesti puutteellisesti raportoineita. Valtaosin riskikohteisiin suunnattu valvonta paljasti puutteita 60 prosentissa tarkastetuista tapauksista. Tyypillisiä virheitä olivat osittainen tulojen salaaminen sekä yksityistulojen lisääminen kirjanpitoon. Verotuksessa ilmenneissä virheistä verottaja lähetti yrittäjille maksettavaksi jälkiverot. Viitteitä varsinaisesta harmaasta taloudesta kuten tulojen pimittämistä havaittiin noin 30 prosentilla tarkastetuista yrityksistä. Verohallinnon mukaan osa virheistä kiinni jääneistä yrittäjistä ei välttämättä ole toiminut tahallaan väärin, vaan kyseessä voi olla myös tietämättömyyttä. Taksiryttäjien ja heidän kirjanpitäjiensä tulisi käydä tarkasti läpi verotukseen liittyvät asiat sekä toimintatavat. (Talouselämä 2016.)

Taksitoimialan verotarkastusprojektia vetävä tarkastuspäällikkö Onni Kulla korostaa verohallituksen tiedotteessa taksamittarin merkitystä. Kullan mukaan Ruotsissa otetaan vuoden 2017 aikana käyttöön järjestelmä joka kerää automaattisesti taksamittarin tiedot sähköisiin datankeräyskeskuksiin. Datakeskuksista verottajalla on mahdollisuus saada suoraan verotiedot käyttöönsä. (Talouselämä 2016.)

Tiukan säätelyn vuoksi taksialalla harmaan talouden harjoittaminen on tehty hankalaksi. Taksamittari kirjaa ylös jokaisen kilometrin jota taksiautolla ajetaan, riippumatta siitä onko vuorossa vai muussa ajossa. Vuoron aikana mittari kirjaa kaikki kilometrit jolloin mittari laskuttaa sekä vapaa tilassa ajetus kilometrit. Kuljettajan lopettaessa vuoron mittari tulostaa automaattisesti vuororaportit. Raportit on liitettävä kirjanpitoon, mikäli ei halua jälkiseuraamuksia. Vuororaporteissa näkyvät muun muassa keskituntiansiot sekä prosentiosuudet ajetuista kilometreistä. Raporteissa ilmenee käteisen osuus maksetuista kyydeistä, joka nykyisin on keskimäärin noin 20-30 prosenttia. Korttimaksujen yleistymisen on entisestään vähentänyt harmaan talouden harjoittamisen mahdollisuutta. Kuljettajalla on nykyisin myös velvollisuus antaa asiakkaalle kydistä tulostettu kuitti. (Taksiryttäjä 2017.)

4 Taksialan laillisten toimijoiden haastajat

Vuonna 2015 Suomeen rantautui kyydinvälityspalvelu Uber. Kyseessä on maailmanlaajuisesti taksialalla toimiva yritys. Uber perustuu matkapuhelinsovellukseen, jolla se välittää kuljetus palveluita niitä tarvitseville. Minkälaista liiketoimintaa Uber ja Uberin kaltaiset yritykset harrastavat? Onko kyse jakamistaloudesta kuten Uber itse väittää vai jostain muusta?

4.1 Jakamistalous

Oxfordin yliopiston sanakirja määrittelee jakamistalouden (sharing economy) talouden muodoksi, jossa jaetaan hyödykkeitä ja palveluita yksityishenkilöiden välillä, joko ilmaiseksi tai pientä maksua vastaan, tyypillisesti käyttäen internetiä (Oxfordin yliopiston sanakirja 2017).

Jakamistalouden idea on, että ihmiset voivat jakaa omistamiaan asioita silloin kun eivät niitä tarvitse. Tarkoituksena on, että molemmat osapuolet hyötyvät jakamistaloudesta. Ostaja saa palvelun tai tavaran halvalla käyttöön tarvitsemansa ajan ja omistaja pienen rahallisen korvauksen. Yritykset voivat hyödyntää jakamistaloutta esimerkiksi luomalla alustoja jotka helpottavat asioiden omistajien ja niitä tarvitsevien kohtaamista. Jakamistaloudessa ideana on, että palvelun tarjoaja toimii ansaitakseen pientä lisätuloa. Kun toiminnasta tulee täyspäivästä, on kyseessä liiketoiminta. Jakamistalouden termi on vääristynyt ja sen alla on paljon sellaista toimintaa, joka sotii perusideaa vastaan. (Aalto, Tuija 2015.)

Jakamistaloutta voidaan soveltaa ihmisen kuljettamiseen autolla. Esimerkiksi kyseessä on jakamistaloudesta, kun auton omistaja kertoo internetissä olevansa lähdössä musiikkifestivaaleille Helsingistä Turkuun, ja tarjoaa kyytiä samaan paikkaan pientä rahallista korvausta vastaan. Kun kuljettaja päättää määränpään ja kyydin välityksestä ei makseta välikäsilte, voidaan puhua jakamistaloudesta. Kyydinvälityspalvelu Uberin ideana on, että kuluttaja määrittää kohteen mihin haluaa mennä ja Uber järjestää auton, joka kuljettaa palvelun ostajan tämän haluamaan paikkaan. Eli tässä tapauksessa, kun kuluttaja määrittelee määränpään, niin kyseessä ei ole jakamistalous. Kyseessä on taksiliikenteen harjoittaminen ilman laillisia edellytyksiä.

4.2 Uber

Uber on maailmanlaajuinen tietoverkkoihin perustuva henkilökuljetuksia tarjoava yritys. Se perustettiin vuonna 2009 San Franciscossa. Perustajina olivat Travis Kalanick, Alexander Hank ja Garrett Camp. Travis Kalanick toimii edelleen yhtiön toimitusjohtajana. Omaa henkilöstöä yrityksellä on maailmanlaajuisesti 6700. Yritys toimii maailmanlaajuisesti, vuonna 2016 se toimi 66 maassa ja yli 500 kaupungissa. Uber-kyydinvälityspalvelu rantautui suomeen vuonna 2015. Uber-kuljettajat kuljettavat asiakkaitaan omilla autoillaan. Uberin toiminta perustuu matkapuhelinsovellukseen jossa asiakas voi valita häntä lähellä olevan auton. Kyydin maksaminen tapahtuu myöskin sovelluksen välityksellä. (Wikipedia.)

Uber eroaa perinteisestä taksitoiminnasta siten että se ei omista takseja vaan ainoastaan välittää taksitilauksia. Uberin ideana on, että kuka tahansa jolla on älypuhelin ja auto voi toimia taksinkuljettajana. Yritys välittää rekrytoimilleen kuljettajille asiakastilauksia ja kuljettajat vievät asiakkaat käytössään olevilla autoillaan. Uber kerää kuljettajien ajamista kyydeistä maksut. Asiakkaan tulee maksaa tilaamansa kyyti etukäteen maksukortilla puhelinsovelluksen avulla. Sovellus rekisteröi kuljettajan ajamista kyydeistä saadut maksut. Maksuista yritys ottaa välityspalkkiona 20 prosenttia ja loput yritys maksaa kuljettajille palkkoina. Kuljettajan vastuulle jää työnantaja- ja työntekijämaksujen sekä verojen ja muiden yhteiskunnalle kuuluvien maksujen hoito. Uber ei kontrolloi työntekijöidensä kyseisten velvoitteiden hoitoa. (Wikipedia.)

Ensisilmäyksellä henkilökuljetuspalveluja tarjoavan Uberin internetsivut antavat kuvan luotettavasta, kansainvälisestä ja asiakaslähtöisestä yrityksestä. Uber itse markkinoi palveluaan helppoudella, luotettavuudella ja kansainvälisyydellä. Asiakkaalle yhtiö kertoo olevansa turvallisin vaihtoehto. Yhtiö tukee väitettään, sillä että asiakas saa ennen kyytiin astumistaan tiedot kuljettajasta, kuljettaja tulee hakemaan asiakkaan ovelta ja asiakas voi jälkikäteen arvioida kuljettajan. (Uber 2017.)

4.3 Uberin luotettavuuden arviointi

Internetsivujen perusteella yhtiön luotettavuutta arvioidessa voidaan todeta muutama epäkohta. Uber ei vaadi kuljettajiltaan ammattiajolupaa. Ammattiajolupa ei ole pelkästään todistus siitä, että on läpäissyt taksinkuljettajan kokeen vaan sillä on myös merkitystä kyydin luotettavuutta arvioitaessa. Ammattiajolupa on varsin merkittävä tae kuljettajan luotettavuudesta. Liikenteen valvontavirasto Trafi tarkistaa hakijan rikosrekisterin

ja jos henkilöllä on vakavia rikkeitä rikosrekisterissään hänelle ei myönnetä ammattiajokupaa ja mikäli luvan haltija syyllistyy vakavien rikoksiin voi poliisi evätä luvan. Uber korostaa, että asiakas voi jälkikäteen arvioida kuljettajan. Mahdollisuus antaa jälkikäteen palautetta on tietenkin hyvä asia, mutta samalla yritys ulkoistaa asiakkaalle oman palvelunsa turvallisuuden arvioinnin. Asiakkaalta tulleen palautteen perusteella yritys saa jälkikäteen tietoa huonosti käyttäytyneistä kuljettajista, muttei se ei poista sitä mahdollisuutta, että Uberilla on kuljettajinaan vakavista esimerkiksi seksuaalirikoksista tuomittuja henkilöitä.

4.4 Uberin toimintaa koskeva tutkimus

Gothia Protection Group teki taksiliiton toimesta selvityksen Uberin toiminnasta pääkaupunkiseudulla. Tutkimus toteutettiin kesällä 2016 ja sen tarkoitus oli selvittää edistääkö kyseisen yrityksen toiminta harmaata taloutta. Tutkimuksessa tutkijat käyttivät Uberin palveluja, jonka jälkeen kuljettajista ja autoista saadut tiedot analysoitiin. Otoksena oli 90 kuljettajaa joista 7 henkilöllisyyttä ei voitu varmistaa. Tutkimuksen tuloksina ilmeni, että vain 23 kuljettajalla oli y-tunnus, joka on edellytyksenä veron maksamiselle. 19 kuljettajalla oli rikosrekisteri sekä 4 autoa oli joko katsastamatta tai muuten ajokiellossa. Jokainen ajoneuvo oli vakuutettu yksityiskäyttöön, joten kellekään ei siis ollut ammattiliikenteeseen vaadittavia vakuutuksia. Noin 60 prosenttia autoista oli rahoitusyhtiöiden yksityiskäyttöönrahoittamia. Lähes jokainen kuljettaja tietää rikkovansa lakia, tosin valtaosalla lain tuntemus oli heikon Suomen kielen taidon takia huono. (Gothia Protection Group 2016.)

Uber on tietoinen siitä, että heidän välittämiensä kyytien ajaminen on laitonta. Asia käy ilmi ainakin liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä sekä asiasta tulleista tuomioistuimien päätöksistä, joissa yhtiön välittämiä kyytejä ajaneita kuljettajia on tuomittu. Uberin harjoittaman laittoman taksiliikenteen kokonaisliikevaihdon arvioidaan olevan miljonia. Tämän takia luvanvaraiset taksit menettävät ansioita sekä yhteiskunta verotuloja. Uber-taksikyytien välitystä harjoittavan yhtiön tulot muodostuvat rikollisen toiminnan tuottamasta rikoshyödystä. Tuomioistuinten päätöksien mukaan Uberin välittämiä kyytejä ajaneet kuljettajat menettivät kaikki ansionsa rikoshyötynä valtiolle. (Gothia Protection Group 2016.)

5 Liikennekaari

Liikennekaari on hallituksen lakiesitys. Sen ideana on yhdistellä tavara- ja henkilöliikennelainsäädäntöä yhdeksi kokonaisuudeksi. Tarkoituksena on purkamalla normeja sekä säännöksiä lisätä kilpailua kuljetusalalla. Keskeistä liikennekaareissa on jo olemassaolevien liikennealan palvelujen kehittäminen sekä erilaisten palveluiden yhteen sovittaminen. Myös digitalisaation kehityksellä on liikennekaareissa vahva rooli. Hallitus uskoo, että tekniikan kehityksen ansiosta kuljetusalalle voidaan luoda runsaasti uusia palveluita sekä työpaikkoja. (HE 161/2016, 1 Johdanto, 1-3 momentit.)

Tavoitteena on aikaansaada uutta liiketoimintaa sekä helpottaa yritysten toimintaedellytyksiä. Normien purun on määrä helpottaa kansalaisten arkea. Hallituksen tavoitteena on byrokratian ja kustannusten karsiminen. Julkisia kuljetuspalveluita on määrä uudistaa mahdollistamalla uudet markkinaehtoiset ja innovatiiviset palvelumallit digitalisaatiota hyödyntämällä. Pyrkimyksenä on saattaa asiakas toiminnan keskiöön ja lisätä kuljetuspalveluiden kysyntää. (HE 161/2016, 1 Johdanto, 4-6 momentit.)

Hallitus perustelee yhtenä syynä taksialan vapauttamiselle lainsäädännön kehitystä muualla. Vertailukohtina käytetään maita jotka ovat vapauttaneet taksiliikenteen. Esimerkkinä liikennekaareissa on mainittu muun muassa Ruotsi, Hollanti ja Viro. (HE 161/2016, 2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö, 26,52,54 momentit.)

Hallituksen esityksen mukaan liikennesektorin nykytilaa voi verrata telemarkkinoihin tilaan 1970-luvulla. Tällöin teleala oli tiukasti säännelty, monopolistinen ja tehoton. Telemarkkinoiden vapauttamisen ansiosta saatiin kaikille laadukkaat peruspalvelut, koko maan kattavat verkot, uusia palveluja asiakkaille ja uutta liiketoimintaa elinkeinoelämälle. Kilpailulla saavutettiin EU-maiden halvin hintataso, innovaatioita sekä luotiin vankka perusta yhteiskunnan digitalisoitumiselle. Hallituksen mukaan liikennesektorilla voidaan päästä liikennekaaren avulla samanlaisiin tuloksiin. (HE 161/2016, 1 Johdanto, momentti 15.)

Asiat joita liikennekaaren avulla halutaan saavuttaa

- Lisätä työpaikkoja (20 000 uutta työpaikkaa liikennealalle)
- Laskea taksin hintoja hintakilpailun avulla

- Lisätä taksien määrää
- Parantaa taksien käyttöastetta
- Lisätä taksipalveluiden kysyntää digitalisaation sekä innovaatioiden avulla
- Parantaa taksipalvelun laatua
- Vähentää yrittäjän oman pääoman astetta (Leasing autojen käytön takseina lisääntyminen)
- Parantaa taksipalveluiden saatavuutta
- Säilyttää taksipalvelut turvallisina kuluttajille
- Tuottaa yhteiskunnalle säästöjä. (HE 161/2016, Liikennekaari.)

5.1 Lain keskeiset taksiliikenteeseen vaikuttavat muutokset

Liikennekaaren suurimmat muutokset koskevat taksiliikennettä. Säätelyn yhtenäistämällä pyritään helpottamaan yrittäjien edellytyksiä tulla kuljetusalalle. Hallituksen mukaan näin tuetaan uusia innovaatioita ja parannetaan mahdollisuuksia kuljetuspalveluiden yhdistämiseen. Joukkoliikenneluvat muutetaan jatkossa henkilöliikenneluviksi. Taksiliikennettä on mahdollisuus harjoittaa henkilöluvan lisäksi myös tavaraliikenneluvalla. Taksiliikennelupa säilytetään edelleen laissa. Tulevaisuudessa taksiliikenneluvat oikeuttavat harjoittamaan taksiliikennettä esimerkiksi kuorma-autolla, kolmipyörällä tai vaikkapa mopautolla. Palvelujen laatutasosta ja asiakasturvallisuudesta ei hallituksen mukaan kuitenkaan ole tarkoitus tinkiä. (HE 161/2016, Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 12-13 momentit.)

5.1.1 Päivystys-, asemapaikka- ja enimmäishinta

Taksilupakiintiöistä luovutaan kokonaan, eli taksirytyksen voi jatkossa kysynnästä ja tarjonnasta riippumatta perustaa mihin tahansa. Autokohtainen toimilupa muutetaan yrittäjäkohtaiseksi liikenneluvaksi. Yhdellä toimijakohtaisella luvalla yrittäjällä voi siis olla kuinka monta taksia tahansa. Myöskin päivystys-, asemapaikka- ja enimmäishintasääntelystä käytännössä luovuttaisiin. Jokaiselle taksiluvan haltijalla on tulevaisuudessa mahdollisuus valita asemapaikkansa. Esimerkiksi syrjäseuduilla toimivalla taksilla on mahdollisuus alkaa liikennöidä haluamassaan asutuskeskuksessa. Taksiryttäjän tulee jatkossakin ilmoittaa missä ja milloin hän päivystää. Sen sijaan liikennöitsijä voi jatkossa valita päivystääkö ympäri vuorokauden vai esimerkiksi pelkästään virka-aikaan. Hintojen

vapautus tarkoittaa, ettei taksikuljetuksilla ole enää enimmäishintaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tulevaisuudessa antaa määräyksen taksiliikenteen enimmäishinnoista, mutta toistaiseksi niin sanotun riistohinnoittelun ylärajaa ei ole. (HE 161/2016, Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 14 momentti.)

5.1.2 Taksiluvat

Taksiluvan saamisen edellytyksiin on hallituksen esityksessä kaavailtu isoja muutoksia. Luvan saamisen edellytyksiä kevennetään merkityksellisesti. Taksiliikennettä voi jatkossa harjoittaa myös tavara- ja henkilöliikenneluvan nojalla. Hallituksen esityksen mukaan Trafi myöntää taksiluvat hakemuksesta. Saadakseen taksiluvan hakijan on oltava täysi-ikäinen eikä hakijalla saa olla rikosrekisterissä vakavia rikkeitä. Taksirytyksen voi siis perustaa esimerkiksi ajokortin omistava 19 vuotias henkilö, joka katsoo omaavansa edellytykset taksitoiminnan harjoittamiseen. Myöskin lakisääteisistä taksipalvelun laatuvaatimuksista luovutaan. Jatkossa taksipalvelun laadusta vastaa yrittäjä itse. Luvan saannin edellytyksenä olleen pakollisen yrittäjäkurssin suorittamista ei enää vaadita. (Liikennekaari 1 luku, 4 §, momentti 1; HE 161/2016, Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 14 & 16 momentti.)

5.1.3 Ammattiajoluvat

Hallituksen esityksen mukaan taksinkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksia kevennetään. Pakollinen taksinkuljettajan kurssi sekä osaamista testaava koe poistuu. Saadakseen ammattiajoluvan, taksinkuljettajilta ei tulevaisuudessa edellytetä, että kuljettaja osoittaa ammattipätevyytensä. Vastuu taksinkuljettajan osaamisesta siirtyy jatkossa taksiluvan haltijalle. Kun nykyinen taksinkuljettajan koulutus opettaa kuljettajan työskentelemään kaikkien asiakassegmenttien kanssa, voi taksiryrittäjä jatkossa valita minkälaisen asiakasryhmien kanssa kuljettajan opettaa työskentelemään. Täyttäkseen velvollisuutensa luvan haltijan olisi perehdytettävä ja koulutettava kuljettaja tuottamaan sellaisia palveluja, joita luvan haltija asiakkailleen tarjoaa. (HE 161/2016, Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 16 momentti.)

5.1.4 Taksamittari

Hallitus ehdottaa, että taksamittarista tulee takseissa vapaaehtoinen. Ehdotuksella pyritään helpottamaan teknologisten innovaatioiden käyttöönottoa. Hallitus ei esityksessään

tarkemmin ota kantaa miten taksamittarin pakollisuuden poisto vaikuttaa taksien luotettavuuteen tai aiheuttaako se veronkiertoon liittyviä uhkia. (HE 161/2016, Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 15 momentti.)

5.1.5 Hinnoittelu

Ehdotuksessa esitetään ideoita, joilla voitaisiin selkeyttää matkustajien mahdollisuuksia saada etukäteen tietoa taksilla matkustamisen hinnoista. Hinnan määräytymisperusteet tulisi ilmoittaa selkeästi, yksiselitteisesti ja asiakkaan ymmärtämällä tavalla. Hallituksen esitys jättää liikenteen turvallisuusviraston päätettäväksi millä tavalla taksien hintojen jatkossa tulisi kuluttajille näkyä. Hankaluutta hintojen ilmoittelun selkeennyttämisessä aiheuttaa enimmäishintojen poisto. Kun enimmäishinta poistetaan, saavat taksiryrittäjät lähes vapaat kädet hinnoitella palvelunsa. Hinnoittelun perusteet voivat vaihdella yritysten välillä. Koska kysyntä ja tarjonta määrää hinnanmuodostuksen kunkin yrityksen hinnasto tulee myös vaihtelevaan tilanteen mukaan. Hallituksen esityksen mukaan jatkossa asiakas voisi esimerkiksi älypuhelinsovelluksella helposti kilpailuttaa taksiryrittäjät. Selvitetyään hinnan kuluttaja voi tehdä päätöksensä hinnan, saatavuuden sekä palvelun luotettavuuden perusteella. (HE 161/2016, Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 26 momentti; HE 161/2016, 3.2 Toteutumisvaihtoehtojen arviointia, 20 momentti.)

6 Taksialan vapauttamisesta annetut lausunnot sekä kansainväliset kokemukset

Tässä luvussa annetaan puheenvuoro taksipalveluiden käyttäjille sekä palvelun tarjoajille. Lähteinä käytetään asiantuntijoiden mielipiteitä. Suomalaisen taksijärjestelmän toimivuutta vertaillaan muiden maiden järjestelmiin. Kansainvälisessä vertailussa käytetään sellaisia liiketoiminnan tunnuslukuja jotka ovat vertailukelpoisia eri maiden välillä.

6.1 Lausunnot ja mielipiteet

Liikennekaari aiheuttaa valtavia muutoksia taksialalle. Eri asiantuntijat ovat antaneet lausuntoja siitä miten epäilevät muutosten tulevan vaikuttamaan heidän edustamiinsa ihmisryhmiin. Taksiliiton sekä taksiryrittäjän lausunnot edustavat palveluiden tuottajien näkökulmaa. Invalidiliiton lausunto sekä tutkimustulokseen perustuva kansan mielipide kuvaa taksipalveluiden käyttäjien näkökulmaa.

6.1.1 Suomen taksiliiton lausunto liikennekaaresta

Suomen taksiliiton mielestä liikennekaaresta mainitut hankkeet jotka tähtäävät liikennepalveluiden yhdistämiseen ovat oikean suuntaisia. Tieto sekä sen jakaminen yhdessä digitaalisen matkojen ostamisen, varaamisen ja maksamisen kanssa luo hyvän pohjan MaaS hankkeelle (Mobily as a Service), jossa taksiliitto on mukana. Taksiliiton mukaan tällaisten palveluiden kehityksellä on huomattavasti suurempi vaikutus uusien palvelukonseptien syntyyn kuin muun muassa taksiliikenteen säätelyn purulla. (Suomen taksiliitto C 2016.)

Liikennekaaresta on jäänyt huomiomatta useita jo toimivia teknisiä ratkaisuja sekä valmiita toimintamalleja. Liikennekaaresta on unohdettu mainita muun muassa sellaiset hankkeet joissa liikenneministeriö on itse mukana. Yhtenä poimintona virheellisestä informaatiosta voidaan pitää liikennekaaren kohtaa jonka mukaan missään yhdistelykeskuksessa ei tällä hetkellä yhdistellä kuntien ja Kelan yhdistelemiä kyytejä. Ministeriö itse osallistuu 5K- hankkeen ohjausryhmään jossa näitä eri maksajatahojen (kunnat, sairaanhoitopiiri, Kela) vastuulla olevia matkoja yhdistellään samoihin kyyteihin koko ajan. (Suomen taksiliitto C 2016.)

Taksiliitto katsoo, että liikennekaaren tavoitteena oleva tasapuolinen kohtelu eri kulkuvälineillä liikennöivien yritysten välillä on hyvä asia. Kuitenkin hallituksen esityksen mukaan jatkossa taksiliikennettä voi harjoittaa taksiluvalla sekä henkilöliikenneluvalla. Vaikkakin näissä on samat velvoitteet, ei henkilöliikenneluvan turvin linja-autolla harjoitettava taksitoimintaa katsota taksiliikenteen harjoittamiseksi. Näin ollen linja-autolla harjoitettava taksitoimintaa voidaan harjoittaa ilman että kuljettaja täyttää taksinkuljettajalle annettuja vaatimuksia. (Suomen taksiliitto C 2016.)

Tasapuolisuuden nimissä eri kuljetusalojen verotuksen tulisi olla samanlaista. Esimerkiksi kun liikennekaaresta paheksutaan taksiliikenteen auton hankintaan saamaa verohuojennusta, jätetään mainitsematta, että linja-autot hankitaan aina täysin verovapaana. Taksit ovat ammattiliikenteessä ainoita jotka maksavat auto-, ajoneuvo- sekä käyttövoimaveroa samoin kuin yksityisliikenne. Sen sijaan linja-autoliikenne ei maksa näistä mitään. Taksiliitto myöskin ihmettelee miksi liikennekaaresta paheksutaan taksien hintaa. Taksiliiton mukaan vaikka taksit kuuluvat julkiseen liikenteeseen, tarjoavat taksit asiakkailleen varsin erilaisen palvelukokonaisuuden kuin muu julkinen liikenne. Taksiliiton

mielestä jos raja-aitoja liikennemuotojen välillä halutaan madaltaa, tulee myös verotuksesta tehdä kaikille tasapuolinen. (Suomen taksiliitto C 2016.)

Taksiliitto ehdottaa liikennekaaren sijaan nykyisen mallin kehittämistä. Tällä hetkellä toimivaa mallia voisi kehittää vähentämällä byrokratiaa. Taksiliitto ei näe ongelmana taksi-autojen riittävyyttä vaan alalle tyypilliset kysyntäpiikit. Alueellisten kysyntäpiikkien hoitoon voisi yhteisliikennetoimintaa entisestään kehittää. Mikäli kuitenkin siirrytään markkinaehtoiseen malliin, tulee yrittäjille luoda tasavertaiset toimintaolosuhteet koskien kaikkia liikennemuotoja. (Suomen taksiliitto C 2016.)

6.1.2 Invalidiliiton lausunto taksialan vapauttamisesta

Antamassaan lausunnossa Invalidiliitto pitää julkisenliikenteen palveluiden kehittämistä ja eri alojen palveluiden yhteen sovittamista liikuntarajoitteisten kannalta hyvänä asiana. Invalidiliitto kritisoi liikennekaaren pohjana olevaa ajatusta niin sanotusta vahvasta kulluttajasta, joka pystyy kilpailuttamaan ja arviomaan palveluiden luotettavuutta. Liikuntarajoitteiset sekä ikääntyvät asiakkaat tarvitsevat erityisiä palveluita ja ovat lähtökohtaisesti heikossa asemassa ja riippuvaisia palveluntuottajista. Liikennekaari perustaa asiakkaan oikeusturvan jälkikäteiseen ja monimutkaiseen reklamaatio- sekä kantelutiehen. Tämä järjestely edellyttää asiakkaalta voimavaroja, joita kaikilta asiakasryhmiltä ei löydy. (Invalidiliitto 2016.)

Liikennekaareissa on luotettu siihen, että viranomaisten suorittamat palveluiden ostot takaavat niiden saatavuuden sekä luotettavuuden. Kokemus ja todellisuus ovat kuitenkin päinvastaiset. Invalidiliitto on saamansa palautteen perusteella jo vuosia sitten todennut, että liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettajien ammattipätevyysvaatimuksia tulisi pikemminkin kiristää nykyisillä joukkoliikenneluvilla toimijoilta. Kuljettajan ammattitaidon ja kaluston näkökulmasta molemmat ovat olleet puutteellisempia kilpailutetuissa kuljetuksissa. Taksiliikenneluvalla toimijoiden palvelu on ollut turvallisempaa ja ammattitaitoisempaa kuin joukkoliikenneluvalla toimijoiden. Tämä on ollut pitkältikin taksilupaansa liittyvän velvoittavan säätelyn ansiota. (Invalidiliitto 2016.)

Taloudellisena näkökulmana esteettömän invataksin hankinta edellyttää yrittäjältä isompia investointeja. Palveluja kilpailutettaessa hinnan suhteen vahvimmassa kilpailuasetelmassa ovat heikomman laadun palveluntarjoajat joiden palveluiden hintatasoon taksiliikenneluvalla toimijat eivät pysty vastaamaan. Tulevaisuuden näkökulmasta on selvää,

että markkinoiden vapautuksen seurauksena hintakilpailu karsii invataksiluvalla varustetut sekä asiakasturvallisuuden osalta kovemmin velvoitetut taksiyrittäjät. (Invalidiliitto 2016.)

Invalidiliiton mukaan ammattiajolupa pätevyuden edellytyksenä tulee säilyttää. Kuljettajille jotka kuljettavat liikenne rajoitteisia henkilöitä tulee vaatimuksena säilyttää kuljettajan koe. Kokeessa tulee arvioida erityistä kohtelua vaativien asiakkaiden kohtaamista, yleisimpien apuvälineiden käsittelyä ja kiinnittämistä, asiakkaan avustamista autoon ja pois sekä porrasvetoa. Ei myöskään voida pitää hyväksyttynä tai ymmärrettävänä, että viranomaisille kuuluva kuljettajan rikostaustaselvitys, siirrettäisiin yrittäjän hoidettavaksi. (Invalidiliitto 2016.)

Taloudellisena näkökulmana esteettömän invataksin hankinta edellyttää yrittäjältä isompia investointeja. Palveluja kilpailutettaessa hinnan suhteen vahvimmassa kilpailuasetelmassa ovat heikomman laadun palveluntarjoajat, joiden palveluiden hintatasoon taksiliikenneluvalla toimijat eivät pysty vastaamaan. Tulevaisuuden näkökulmasta on selvää, että markkinoiden vapautuksen seurauksena hintakilpailu karsii invataksiluvalla varustetut sekä asiakasturvallisuuden osalta kovemmin velvoitetut taksiyrittäjät. (Invalidiliitto 2016.)

6.1.3 Taksiyrittäjän mielipide vapauttamisesta

Tällä hetkellä meillä on vielä maailman parhaimpiin kuuluva taksijärjestelmä, joka kattaa hyvin sekä kaupungit että maaseudun. Vaikka taksin kulurakenne on kova, pärjää alalla töitä tekemällä kohtuullisesti. Suurin ongelma yrittäjän näkökulmasta on löytää motivoituneita ja osaavia kuljettajia sekä saada sen kautta liiketoiminta pyörimään. Myös jo pitkään jatkunut muutospaine päättäjien suunnasta luo yrittäjälle suurta epävarmuutta tulevaisuudesta. (Taksiyrittäjä 2017.)

Taksiyrittäjän mielestä on olemassa aloja joihin vapaa kilpailu ei välttämättä sovi. On vastuunalaista kuljettaa ihmisiä ammattimaisesti niin maalla, merellä kuin ilmassakin. Jos taksiala vapautuu täysin se tietää automäärien rajua kasvua. Raju kilpailu tuo mukanaan paljon ikäviä haittailmiöitä taksialalle. Liikennekaareissa liikennelupien saattavuutta helpotetaan, joka tarkoittaa käytännössä, että luvan saa lähes jokainen, joka sitä anoo. Myös ammatilliset koulutusvaatimukset eivät enää päättäjien mielestä ole tarpeellisia. Käytännössä se tietää rajua kilpailua taksimäärien lisääntyessä. Mielestäni ei ole

mitään järkeä kilpailuttaa sellaisia ihmisiä henkihieveriin, jotka kuljettavat kaiken ikäisiä ja näköisiä ihmisiä vuorokauden kaikkina aikoina. Liikenneturvallisuus luonnollisesti heikkenee, kun työpäivät liian rajun kilpailun vuoksi kasvavat vaarallisen pitkiksi. Myös harmaa talous ja muu keplottelu tulee kasvamaan. Sen lisäksi kaupungeissa automäärät kasvavat reilusti, kun taas maaseutu autioituu takseista. (Taksiyrittäjä 2017.)

Yrittäjä ei usko hintojen kokonaisvaltaiseen laskuun taksien vapautumisen myötä. Hinnoittelussa tulee olemaan monia käytäntöjä. Myös kysyntä ja tarjonta eri vuorokauden aikoina tulee määräämään hintoja. Hinnat tulevat haastatellun mukaan kokonaisvaltaisesti nousemaan. Kyytimäärien väheneminen autokohtaisesti kilpailun kovetessa pakottaa nostamaan hintoja, jotta työntekijät ja yrittäjät ylipäätään pystyvät elämään tällä työllä. Myös asiakkaat ovat yrittäjän mielestä huonommassa asemassa hinnoittelun suhteen. Suomessa asiakkaat ovat tottuneet, että hinnan määrää taksamittari. Uudessa systeemissä kyydin hinta tulee asiakkaan toimesta selvittää etukäteen. Jos asiakas ei näin tee, voi kyyti tulla kalliiksi. (Taksiyrittäjä 2017.)

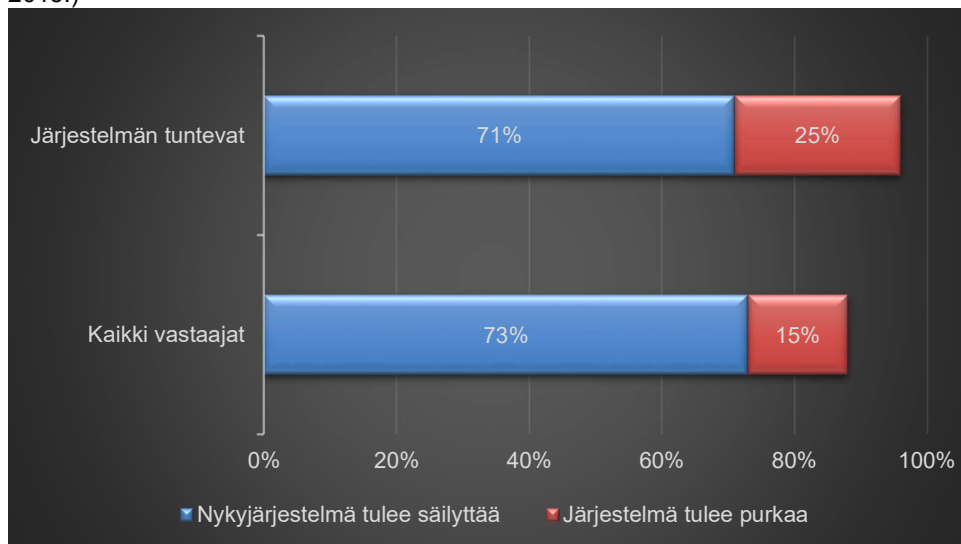
Yrittäjät valmistautuvat liikennekaareen muun muassa vähentämällä investointeja, koska yrittäjän on kiristyvässä kilpailussa pakko säästää kaikissa kuluissa. Jokainen yrittäjä pyrkii tietysti saamaan oman yrityksensä mahdollisimman hyvään ja vahvaan kuntoon tulevaa kaaosta varten. Liikennekaaren toteutuessa iäkkäät yrittäjät joutuvat pakosti pienentämään liiketoimintaa, koska varmaankin osa kuljettajista haluaa ryhtyä yrittäjiksi. Haastateltu pitää todennäköisenä, että hänen oma yrityksensä jo omistajan iän puolesta pikkuhiljaa hiipuu. Iäkäs yrittäjä ei jaksa ajaa niin paljon pärjätäkseen kiristyvässä kilpailussa. (Taksiyrittäjä 2017.)

Vaikka alalle on odotettavissa paljon uusia yrittäjiä jonka seurauksena konkurssien määrä tulee kasvamaan, uskovat jotkut yrittäjät voivansa hyötyä liikennekaaresta. Haastateltu yrittäjä epäilee, että mahdollisesti vapaa hinnoittelu ja ajovalvoituksen poistuminen ovat ne tekijät, jotka saavat pienen osan taksiyrittäjistä kannattamaan taksiliikenteen vapauttamista. (Taksiyrittäjä 2017.)

6.1.4 Kansan mielipide vapauttamisesta

Taloustutkimus Oy teki taksiliiton toimeksiannosta tutkimuksen koskien taksialan vapauttamisesta. Tutkimus toteutettiin haastattelemalla vähän yli 1000 suomalaista. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, onko nykyinen taksijärjestelmä kuluttajien mielestä toimiva.

Taulukko 3. Suomalaisen mielipide taksijärjestelmästä. (Taloustutkimus oy:n tutkimuksesta 2015.)



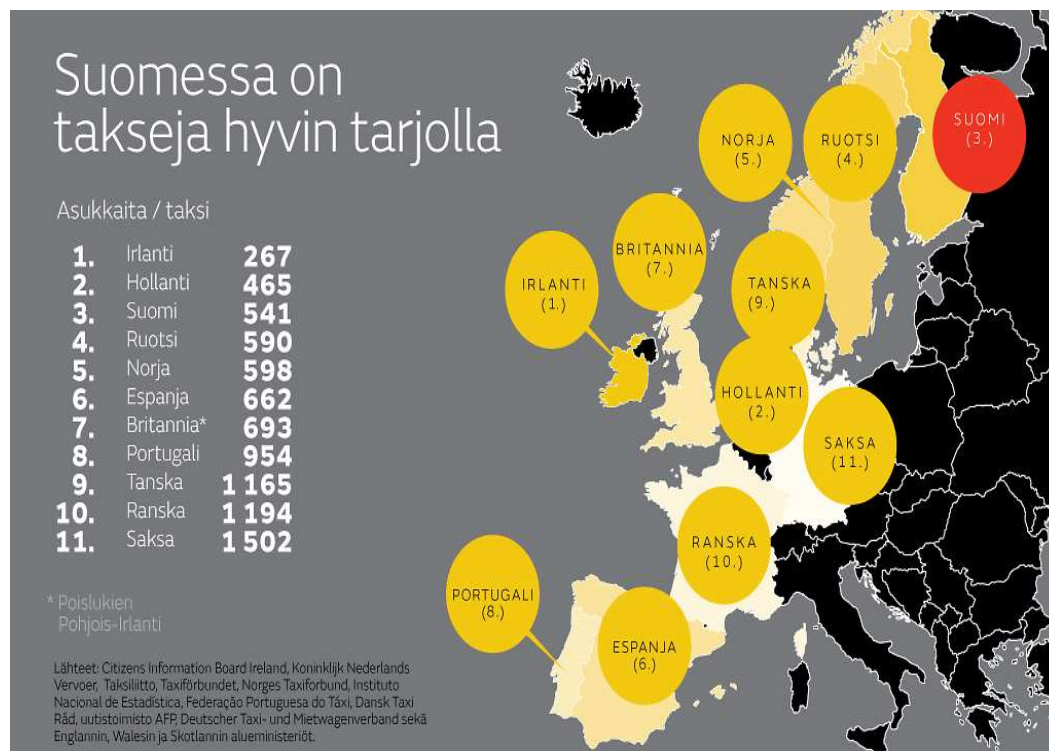
Tutkimuksessa kävi ilmi, ettei tietämys suomalaisesta taksilupajärjestelmästä ole kovinkaan hyvä. 4/5 vastaajista kertoi, ettei tunne järjestelmää hyvin tai ollenkaan. 15 prosenttia vastaajista sanoi tuntevansa järjestelmän hyvin. Kyselyyn osallistujille taksilupajärjestelmää kuvattiin näin: "Suomessa käytössä oleva taksitoiminnan lupajärjestelmä säätelee muun muassa taksimatkan hinnoittelua ja taksien määrää. Järjestelmä myös takaa, että takseja on saatavilla aina vuorokauden ajasta riippumatta ja koko maan alueella". Järjestelmään kaavailtuja muutoksia kuvattiin näin: "Suomessa on esitetty taksiliikenteen vapauttamista kilpailulle, jonka seurauksena taksiliikenteen hinnat saattavat laskea tai nousta kuluttajalle. Taksien ympärivuorokautista maanlaajuista saatavuutta ei enää taat-taisi". Suomalaisista 73 prosenttia kannatti lupajärjestelmän säilyttämistä ennallaan ja 15 prosenttia halusi purkaa järjestelmän. Vastaajista jotka kertoivat tuntevansa taksilupajärjestelmän hyvin, 71 prosenttia kannatti nykyistä järjestelmää ja neljäsosa halusi vapaan markkinatalouden taksialalle. (Suomen Taksiliitto J 2015.)

6.2 Suomalaisen taksiliikenteen vertailu muiden maiden järjestelmiin

Vertailu on keino, jolla pyritään havainnollistamaan eroja. Vertailukohtina Suomen järjestelmään pääpaino on Ruotsissa sekä muissa pohjoismaissa, koska näiden valtioiden yhteiskunnallinen rakenne ovat lähellä toisiaan. Mittareina on käytetty lukuja, joita voidaan verrata toisiinsa. Tällaisia helppoja vertailulukuja ovat taksikyödin hinta, taksitiheys suhteutettuna väkilukuun sekä liiketoiminnan tuotto prosenttiosuuksina. Vertailuja tehdään eri syistä. Kansainvälisiä vertailuja tehdään yleensä silloin, kun halutaan verrata oman maan kehitystä muihin maihin. Vertailujen avulla voidaan arvioida tulevaisuuden haasteita. Tähän osioon on myös kerätty sellaisia kansainvälisiä kokemuksia taksiliikenteen vapauttamisesta jotka liikennekaressa ovat jääneet vähemmälle huomiolle. (Alapuro & Arminen 2004, 8.)

6.2.1 Taksien määrä ja hinnat Pohjoismaissa

Suomessa on paljon takseja muihin Euroopan maihin nähden. STT vertaili taksien määrää 11 Länsi-Euroopan valtiossa. Tutkimuksen lähteinä STT käytti tutkittujen maiden taksiliitoilta saatuja tietoja. Tutkimuksessa tutkittiin taksien määrää suhteutettuna asukaslu-
kuun.



Kuvio 3. Suomessa on takseja hyvin tarjolla. (Mtv3 2014.)

Suomi sijoittui kolmanneksi vertailtaessa taksien määrää asukaslukuun. Taakse jäivät muun muassa kaikki pohjoismaat, edellä olivat ainoastaan Hollanti ja Irlanti. Suomessa yhtä taksia kohden oli 541 asukasta. Kaikkien maiden yhteenlaskettu keskiarvo oli 793 asukasta taksia kohti. (Mtv3 2014.)

Matkailusivusto Rantapallon mukaan taksiliikenne on piikki Tukholman maineessa. Sivuston mukaan taksit voivat pyytää asiakkaalta mitä tahansa hintoja, mikäli hinnasto näkyy taksin ikkunassa. Niin sanottu ryöstöhinnointelu on siis täysin laillista. Kuluttajan vastuulle jää tunnistaa taksi joka ei ole ylihintainen. Esimerkkeinä luotettavista taksiyhtiöistä jotka eivät yli hinnoitele mainitaan Taxi Stockholm, Taxi Kurir sekä Taxi 020. (Rantapallo 2016.)

Lasketaan vertailun vuoksi luotettavina pidettyjen tukholmalaisien taksien kyytien hinnat. Oletetaan että kuljetaan 15 kilometrin matka, aikaa matkaan menee 20 minuuttia ja 5 minuuttia kuluu liikennevaloihin ja muihin pysähdyksiin. Vertailukohtana käytetään Suomalaisella taksilla ajettua vastaavaa kyytiä.

Taulukko 4. Taksi on Suomessa halpaa kuluttajille verrattuna Ruotsin hintoihin (Taxi Kurir; Taxi Stockholm; Taxi 020).

Yritys	Esimerkkikyydille laskettu hinta
Suomen taksi	33,28€
Taxi 020	45,54€
Taxi Kurir	45,54€
Taxi Stockholm	47,40€

Vertailuissa käytettiin halvinta hinnaston mukaista taksaa. Suomalaisissa takseissa ainoa muuttuja taksojen hinnoissa on lähtömaksu, joka on joko 5,90 tai 9,0€. Ruotsissa taas hinnoittelu vaihteli enemmän kellonajan ja kalenteripäivän mukaan. Tässä vertailussa käytettiin tukholmalaisien taksien päivähintoja, jotka ovat niin sanottujen kysyntäpiikkien ulkopuolella. (Taxi Kurir; Taxi Stockholm; Taxi 020.)

Matka lentoasemalta kaupungin keskustaan on hyvin tyypillinen taksikyyti. CNN:n vuonna 2013 taksikyytien hintaa käsittelevässä tutkimuksessa tutkittiin missä on kalleimmat ja halvimmat taksikyydit. Suhteessa kallein taksimatka lentoasemalta keskustaan oli Kööpenhaminassa jossa 8 kilometrin matka maksoi 38 euroa. Vertailun vuoksi 20 kilometrin matka Helsinki-Vantaan lentoasemalta maksaa nykyään noin 45 euroa, vaikkakin

taksat ovat nousseet vuodesta 2013. Suomen tavoin Tanskassa noudatetaan taksien säätelyä. Sen sijaan Norjassa taksiliikenne on vapautettu. 40 kilometrin matka Oslon kentältä kaupungin keskustaan maksoi vuonna 2013 noin 86 euroa. Suomen takseissa, nykyisellä taksalla ja vastaavalla summalla, matkustaa vaikkapa lentoasemalta noin 50 kilometrin matkan Porvooseen. (Iltalehti 2013, alkuperäinen juttu CNN.)

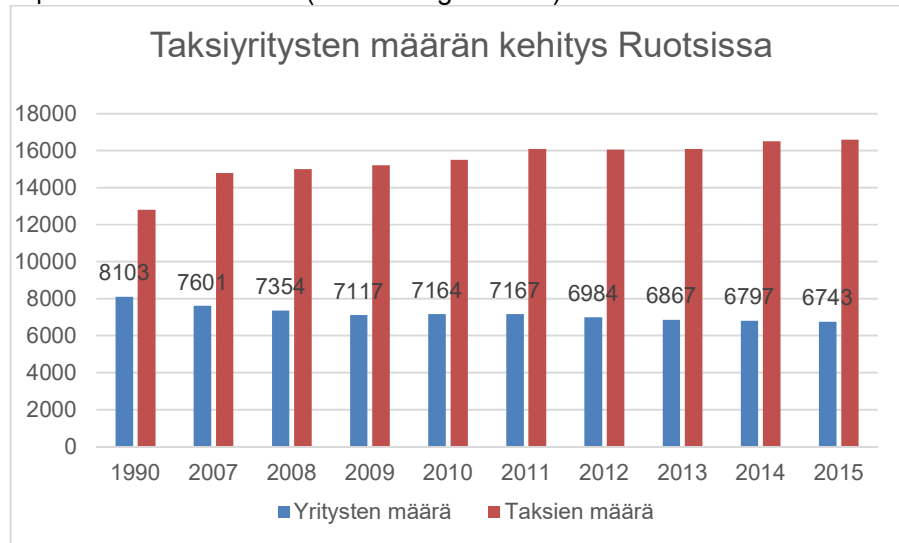
6.2.2 Tarkempi vertailu Ruotsiin

Liikennekaareissa on perusteltu taksiliikenteen vapauttamista sillä, mitä Ruotsin taksiliikenteen vapauttaminen on saanut aikaan. Lähteenä liikennekaareissa on käytetty kahta tutkimusta (Regelförändringar i transportsektorn 2013; Branschläget 2014.) Ruotsissa taksiliikenne vapautettiin 27 vuotta sitten, joten markkinataloudenlakien toimivuudesta on helppo tehdä johtopäätöksiä. Liikennekaaren mukaan vapauttamisen jälkeen taksien määrä on noussut merkittävästi, taksirytykset ovat monimuotoistuneet ja luoneet erilaisia palvelumalleja. Myöskin haja-asutus alueella takseja on hyvin saatavilla. Väkilukuun suhteutettu taksiautojen määrä on kasvanut 22 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Tyypillistä Ruotsin markkinoille on yhteiskunnan maksamien kuljetusten suuri osuus. Seuraavassa kappaleessa on poimittu samasta tutkimuksesta mittareita joita liikennekaareissa ei käsitelty. (HE 161/2016, 2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö, 53 momentti.)

Vuonna 2015 Ruotsissa oli 16605 takssia. Suhteutettuna Ruotsin väkilukuun se tekee siis 1,66 takssia tuhatta henkilöä kohden. Vertailun vuoksi Suomessa on noin 2 autoa 1000 asukasta kohden. Tukholman läänissä oli 6588 takssia eli 2,96 takssia tuhatta henkilöä kohden, kun Helsingin seudulla vastaava luku on 1,97 tuhatta asukasta kohden. Koska taksitiheys asutuskeskuksissa on selvästi suurempi verrattuna muuhun maahan, voidaan päätellä, ettei maaseudulla taksitarjontaa käytännössä ole. Tukholman seudulla on asukasluvuun suhteutettuna noin 50 prosenttia enemmän takseja kuin Helsingin seudulla, joten alueella esiintyy ylitarjontaa. Taksirytysten koko oli Ruotsissa selvästi isompi kuin Suomessa. Ruotsissa oli 6743 taksiryrittäjää. Varovaisen arvion mukaan alalta elantonsa ansaitsee 30 000 ihmistä. Yhdellä taksiryrittäjällä oli keskimäärin 2,46 takssia.

Taksirytysten keskimääräinen liikevoittoprosentti oli vuonna 2014 vain 1,6 prosenttia ja se on koko 2010-luvun ajan pysynyt alle 2,3%. Tässä kappaleessa on lähteenä käytetty tuoreinta vesiota samasta tutkimuksesta johon liikennekaareissa viitattiin. Luvuissa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia. (Branschläget 2016, sivut 16-17; Korhonen, Tiina 2016.)

Taulukko 5. Taksirytysten määrän kehitys Ruotsissa vuosina 2007-2015. Ruotsissa taksiliikenne vapautettiin vuonna 1990. (Branschläget 2016.)



Taulukosta voi nähdä vuonna 1990 tapahtuneen taksiliikenteen vapauttamisen vaikutus yritysten kokoon. Taksimäärä on hitaasti kasvanut samalla kun yritysten määrä on vähentynyt. Ruotsin taksiyhdistys pitää yritysten koon kasvua hyvänä asiana. (Branschläget 2016, sivu 14.)

Toinen hallituksen esityksessä käytetty tutkimus käsittelee muutoksia taksiliikenteessä vuoden 1990-2011 välisenä aikana. Lähtötilanne Ruotsissa oli haastava. Vapautumishetkellä vuonna 1990 taksiliikenteessä ilmeni erilaisia ongelmia. Taksien määrä suhteutettuna väkilukuun oli hyvin alhainen ja alalla esiintyi muun muassa saatavuus- ja luotettavuus ongelmia. Tutkimuksessa todetaan, että hinnat kuluttajille ovat vapauttamisen jälkeen kasvaneet kaksinkertaisella nopeudella verrattuna muihin kuluttajahintoihin. Tarjouskilpailuilla neuvotellut hinnat esimerkiksi vammaispalvelussa eivät ole kohonneet yhtä voimakkaasti. Taksiautojen määrä suhteutettuna väkilukuun on vuodesta 1990 lisääntynyt 22 prosenttia, mutta huomioiden alkutilanteen autojen määrän kasvu oli odotettua. Samaan aikaan taksikyytien hinnat ovat nousseet ja alan tuottavuus vähentynyt. (Regelförändringar i transportsektorn 2012.)

Kova kilpailu ja epävarmuus tulevasta ei kannusta pitkäjänteisiin toimintatapoihin. Tutkimuksessa todetaan, että markkinoiden vapautus voi aiheuttaa riistohinnoittelua erityisesti suurissa kaupungeissa. Suurissa kaupungeissa taksien on helpompi löytää sopiva uhri jota huijata. Uhrina voi olla esimerkiksi turisti tai taksia harvoin käyttävä henkilö joka

on tietämätön hinnoista. Isossa kaupungissa riski, että huijattu asiakas osuu samaan taksiin uudestaan, on pieni. Haja-asutus alueelta taas taksipalvelut ovat paikoitellen kokonaan kadonneet. Sellaisissa osissa maaseutua, joissa takseja on vielä saatavilla, keskimääräinen kuluttajahintojen nousu on ollut kaikista voimakkainta. Tämä johtuu kilpailun vähäisyydestä, joka vallitsee haja-asutusalueilla. (Regelförändringar i transportsektorn 2012.)

Ruotsin taksialan kokonaisliikevaihto on noin 1,4 miljardia euroa vuodessa. Haraan talouden osuus on noin 100 miljoonaa euroa. Ruotsin taksiliiton mukaan suurin syyllinen harmaan talouden esiintymiseen on heikko laki sekä huono valvonta. Taksiryttäjistä 70 prosenttia kuuluu Ruotsin taksiliittoon. Ruotsissa toimii noin 230 tilauskeskusta. Ruotsin taksiliiton tehtävänä on huolehtia taksialan maineesta ja parantaa alan houkuttelevuutta sekä pitää yllä vuoropuhelua viranomaisten ja poliitikkojen kanssa. (Svenska Taxiförbundet 2016.)

Taksinkuljettajien palkat Ruotsissa verrattuna muuhun kuljetusalaan ovat keskimäärin alhaisemmat. Taksinkuljettajan keskipalkka 18 900 kruunua kuukaudessa (Tutkitulla ajanjaksolla huhtikuu - toukokuu 2012) kun esimerkiksi bussinkuljettajan keskimääräinen aloituspalkka oli 21 700 kruunua kuukaudessa vuonna 2012. Kuuden vuoden työskentelyn jälkeen keskimääräinen bussinkuljettajan palkka oli vähintään 23100 kruunua kuukaudessa. Bussinkuljettajan työaika Ruotsissa on 174 tuntia kuukaudessa. Taksinkuljettajan työaika vaihteli, sen mukaan minkälaisista kuljetuksista hänen työnsä koostui. Osa kuljettajista ajoi vain yksityissektorin ajoja, osa pelkästään julkisen sektorin ajoja ja jotkut molempia. Todelliset keskimääräiset työtunnit vaihtelivat 177-204 välillä kuukaudessa. Kuitenkin valtaosalla työtunteja kertyi keskimäärin yli 185 tuntia kuukaudessa. (Svenska Transportarbetedeförbundet 2015.)

6.2.3 Viron kokemukset taksijärjestelmän vapauttamisesta

Virossa taksiliikenteen vapauttaminen johti suuriin haittavaikutuksiin, joiden vuoksi säätelyyn pyritään jatkossa palaamaan. Tallinnassa on voinut joutua maksamaan lyhyestä matkasta lentokentältä kaupunkiin 200 euroa ja hinta on ollut täysin lainmukainen. Voidaankin sanoa taksiliikenteen vapauttamisen johtaneen Virossa ylilyönteihin, anarkiaan sekä rikollisuuden lisääntymiseen alalla. Tämä taas johti taksinkuljettajien maineen tuhuriutumiseen ja vaikuttaa myös koko Viron maineeseen. Syksyllä 2015 Viron parlamentti

hyväksyi lakimuutoksen, jolla takseille voidaan määrätä kattohintaa. Tallinnassa aloitusmaksu saa olla 5,5 euroa ja kilometrikorvaus 1,1 euroa kilometriltä. Virossa ei kuitenkaan oleteta, että pelkästään yhden vapaan markkinatalouden kilpailukeinon poistolla saataisiin alaa kuriin, vaan parlamentissa suunnitellaan kiristyksiä muun muassa taksiluvan myöntämiseen. Tähän asti taksiyrityksen ovat saaneet perustaa kaikki halukkaat joilla ei ole vakavaa rikosrekisteriä. Taksit ovat Virossa keskittyneet asutuskeskuksiin. Virossa mietitäänkin nyt keinoja, jotta takseja saataisiin myös syrjäseuduille. (Tallinna 24.ee 2016.)

Niin sanotut mafiataksit ovat pitäneet Tallinnaa pihdeissään jo 20 vuoden ajan. Tallinnan satamassa laillisia toimijoita ovat Tallink Takso- ja Tulika Takso yritykset. Mafiataksit kii-laavat satamissa taksijonojen eteen ja saavat asiakkaikseen usein laivoilta tulleita Suomalaisia. Keulapaikan nämä taksit saavat ajamalla taksiaseman edessä olevalle suoja-tielle tai invapaikoille. Nimityksen mafiataksit ovat saaneet siitä, ettei kukaan uskalla puuttua niiden toimintaan. Asemansa nämä taksit ovat saaneet uhkailemalla kollegoi-tansa. Satamissa on usein 100 luvallista taksia odottamassa mutta taksinkuljettajat eivät halua riskeerata terveyttään käymällä mafiatakseja vastaan. Virossa on useita tahoja kuten poliisi, jotka voisivat puuttua ongelmaan mutta jostain syystä ongelmaa katsotaan sormien läpi. (Lotila 2017.)

6.2.4 Hollannin kokemukset taksijärjestelmän vapautuksesta

Hollannissa on 38000 taksia joista noin 8000 itsenäisiä yrittäjiä. Loput takseista kuuluvat isompaan ketjuun. Alan kokonaisliikevaihto on noin 1,2 miljardia euroa vuodessa. Sopimusliikenteen osuus on lähes kolme neljäsosaa kaikista ajoista. Kuluttajaliikenteen osuus on hieman yli neljänneksen. (Koninklijk Nederlands Veroer 2016.)

Hollannissa taksiliikenne vapautettiin kilpailulle, ainoastaan hintoja säädellään. Lakisää-teinen lähtömaksun yläraja on johtanut siihen, että kuljettajat kieltäytyvät lyhyistä ajoista. Lähtömaksu on 7,5 euroa ja sillä on päästävää kaksi kilometriä. Muuten hinnat ovat ver-rattavissa suomalaisiin taksinhintoihin. Tosin taksinkuljettajat saattavat yrittää laskuttaa ylimääräistä. Uusi taksilaki on mahdollistanut jos jonkinlaisten yrittäjien tulon kaupungin takseihin. Näiden kuljettajilla on joskus täysin olemattomat tiedot kaupungin kaduista ja muista paikoista. Taksin ottamista lennosta eikä esimerkiksi päärautatieasemalta ei suo-sitella, mikäli matka ei suuntaudu kuin hyvin tunnettuun paikkaan. (Amsterdam pieni mat-kaopas 2011.)

7 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tässä luvussa vedetään yhteen kaikki kerätty tutkimusmateriaali. Johtopäätöksissä pyritään vastaamaan kaikkiin tutkimusongelmiin. Kerätty tutkimusaineisto antaa selkeitä yhdenmukaisia viitteitä tutkimustuloksista, joten johtopäätökset on helppo tehdä. Perustelut tehdään tutkimusmateriaali huomioiden. Lopuksi esitetään kirjoittajan omia tutkimustuloksiin pohjautuvia näkemyksiä.

7.1 Yhteenveto

Muissa maissa normien purku on aiheuttanut seuraavia muutoksia taksiliikenteeseen. Taksien määrä usein vapautumisen jälkeen kasvaa hetkellisesti ainakin kaupungeissa. Taksin saatavuus kuitenkin heikkenee, sillä taksiryttäjät pyrkivät harjoittamaan liiketoimintaa asutuskeskuksista joissa potentiaalisia asiakkaita on paljon. Asutuskeskuksiin syntyvän ylitarjonnan vastapainoksi maaseudulta taksit pikkuhiljaa katoavat. Maaseudun taksirytykset ovat riippuvaisempia yhteiskunnan tukemista ajoista. Asutuskeskusten isoilla taksiyhtiöillä on paremmat edellytykset kilpailla yhteiskunnan maksamista ajoista, joten maaseudun taksien on joko lopetettava toimintansa tai siirryttävä asutuskeskuksiin. Sopimuskyytejä haja-asutus alueelle ajavat taksit eivät ole ratkaisu maaseudun taksipalvelun turvaamiseksi. Sopimuskyytejä ajavat taksit eivät jää pienille paikkakunnille päyvästämään. Maaseudun autoituessa takseilta jää haja-astusalueilla hoitamatta muun muassa koulukuljetukset.

Mikäli liikennekaaren tavoite lisätä taksien määrää onnistuu, voi olla hankalaa samanaikaisesti lisätä käyttöastetta. Yksi keino miten käyttöaste voi nousta on kysynnän lisääntyminen. Liikennekaareen kirjatut taksiliikenteen normien purkuun liittyvät toimet eivät ainakaan vertailumaissa ole saaneet aikaan olennaisia kysyntää lisääviä vaikutuksia. Kun nykyisessä järjestelmässä tilattava taksi on usein myöskin lähin taksi, niin tilauskeskusten määrän kasvun ja hintakilpailun takia taksi saattaa tulla kuinka kaukaa tahansa. Tämä voi aiheuttaa ylimääräisten kilometrien kertymisen jonka seurauksena käyttöaste pienenee.

Vapaaseen markkinatalouteen kuuluu hinnoittelun vapaus. Vertailu muihin maihin ei tue väitettä, että enimmäishinnan poisto laskisi taksinhintoja. Suomessa on pohjoismaiden halvin taksi. Vapautumisen seurauksina muissa maissa erityisesti asutuskeskuksiin on

tullut lisää uusia yrittäjiä. Jos kytymäärät eivät lisäännä, johtaa se ajojen jakaantumiseen vielä isommalle ryhmälle. Ajojen vähenemisen seurauksena taksiryitysten on nostettava hintoja pitääkseen liiketoimintansa kannattavana. Haja-asutusalueella toimivat vähäiset yrittäjät sen sijaan voivat hyödyntää asemaansa ainoana palveluntarjoajana kuten tahovat.

Liikennekaaren toteutuessa Suomessa taksit saivat jatkossa hinnoitella palvelunsa vapaasti. Vaikka hinnasto tulee jatkossa olla taksin ikkunoissa kuluttajan näkyvillä, voi siitä tehdä kuluttajalle vaikeasti ymmärrettävän. Vapaan hinnoittelun seurauksena taksit voivat käyttää monimutkaisempia laskutustapoja. Esimerkiksi luotettaviksi todetut ruotsalaisyhtiöt laskuttavat asiakkaalta samanaikaisesti matkaa ja aikaa. Tämä tuo kuluttajalle yhden muuttujan lisää, minkä hän joutuu huomioimaan arvioidessaan matkan kokonaishintaa. Toisin sanoen pystyäkseen laskemaan matkan hinnan kuluttajan on tiedettävä, kuinka kauan matka ajallisesti vie. Verrattuna Ruotsin malliin taksien hinnoittelu on Suomessa nykyisin selkeää ja läpinäkyvää. Kaikki taksit Suomessa ovat saman hintaisia. Lisäksi kaikissa autoissa on hinnasto esillä ja se löytyy myös tilauskeskusten sivuilta. Mikäli taksin hinnan muodostuksen laskeminen tuottaa ongelmia, voi kuluttaja käyttää hintalaskureita joita löytyy usean tilausvälityskeskuksen internetsivuilta, kuten Lähitaksilta. (Lähitaksi A.)

Hinnoittelun selkeys on asiakkaan kannalta tärkeä tekijä. Taksimatka saattaa olla esimerkiksi turisteille ainoita kontakteja paikallisiin ihmisiin. Mikäli turisti kokee tulleen huijatuksi saattaa matkailijalle jäädä negatiivinen kokonaiskuva matkakohteesta. Esimerkiksi Viron vapautetuilla taksimarkkinoilla on esiintynyt turisteihin kohdistunutta riistohinnoittelua. Nykylainsäädännössä määritelty enimmäistaksa on tehokas keino estää huijaukset.

Kilpailutuksen vuoksi invalidiliiton lausunnon mukaan huonoimmassa asemassa ovat vammaiset sekä iäkkäät kuljetettavat. Taksiryitykset, jotka ovat investoineet erityisryhmien vaatimusten mukaiseen kalustoon, eivät pysty vastaamaan henkilöliikenneluvilla toimivien yrittäjien hintakilpailuun. Tämän vuoksi kilpailutuksen saattaa voittaa yhtiö jolla ei ole välineitä erityisryhmien turvalliseen kuljetukseen eikä kuljettajalla pätevyyttä liikuntarajoitteisten kanssa työskentelyyn. Invalidiliiton lausunnossa todetaan, että taksiliikelluvilla toimivat yrittäjät pystyvät tuottamaan parempia palveluita erityisryhmille. Näiden ryhmien liikkuminen on täysin yhteiskunnan järjestämien kuljetuspalveluiden varassa, eikä heillä ole edellytyksiä kilpailuttaa kuljetuksiaan

Kilpailuttaminen voi aiheuttaa yhteiskunnalle ainakin välillisiä säästöjä. Yhteiskunta voi säästää kilpailuttamalla sairaalamatkat sekä muut erityisryhmien kuljetukset. Ainakin Ruotsissa yhteiskunnan maksamat kuljetukset on onnistuttu kilpailuttamaan kuluttajahintoja alemmiksi. Ongelmaksi maissa joissa taksiliikenne on vapautettu, on muodostunut se, ettei asemapaikkojen poiston seurauksena syrjäseuduilla ole palvelun tarjoajia. Säästöt ovat todennäköisesti yhteiskunnalle vain välillisiä. Kun taksipalvelut katoavat maaseudulta voi yhteiskunta joutua hankkimaan sairaskuljetuksiin sekä koululaisille takseja kalliimpia kuljetuspalveluita.

Taksiyritysten keskimääräinen liikevoitto Suomessa on liikennekaaren mukaan noin 22 prosenttia. Valtaosa taksiyrityksistä on pienikokoisia yhden taksin yrityksiä. Yrittäjän oma työpanos nostaa liikevoittoprosenttia ja tekee liiketoiminnasta kannattavampaa, vaikka taksien keskimääräiset liikevaihdot ovatkin suhteellisen pieniä. Ruotsissa taksiyritykset ovat keskimäärin suurempikokoisia, jonka seurauksena omistajan työpanos jää pienemmäksi. Tämä on yksi syy ruotsalaisten yritysten vaatimattomien liikevoittojen takana.

Maissa, joissa taksiliikenne on vapautettu, alalle on tullut vapautuksen jälkeen erilaisia yrityksiä ja kaikenlaisia yrittäjiä. Näin on käynyt esimerkiksi Virossa ja Hollannissa. Palvelun taso voi vaihdella eri yritysten välillä. Vaikka nykyisessä suomalaisessa taksijärjestelmässä taksiyritysten koko on pieni, kuuluvat ne isoihin tilausvälitysketjuihin. Isot välitysketjut, kuten Lähitaksi, pystyvät takaamaan kattavan palveluntarjonnan laajalla säteellä. Uusien alalle tulevien yritysten voi olla vaikeaa saada jalansijaa markkinoilta, jos ne eivät pysty takaamaan palveluidensa saatavuutta. Tämän vuoksi tärkeimmiksi kriteereiksi kuluttajille muodostuukin palveluiden laatu ja saatavuus. Hinta tulee jäämään toissijaiseksi asiaksi koska kuluttajalle on loppujen lopuksi tärkeintä päästä sujuvasti paikasta toiseen. Palvelun laadun suhteen tärkein kriteeri asiakkaalle tulee olemaan, että asiakas voi ottaa ”turvallisen ja ongelmattoman kyydin joka vie asiakkaan lähtöpaikasta hänen haluamaansa paikkaan”. Vapauttamisen jälkeen kaikki alalle tulevat toimijat eivät tähän pysty.

Liikennekaaren toimivuus perustuu visioon siitä, että syntyisi uudenlaisia liikennepalvelumalleja jotka saavuttaisivat suuren suosion kuluttajien keskuudessa. Tällaisten palvelumallien toimimisesta ei ole mitään kansainvälistä kokemusta. Yksi tällainen kokeiltu palvelu oli jo edesmennyt helsinkiläinen KutsuPlus, joka oli täysin epäonnistunut. Yhteis-

kunnan tukeman palvelun ideana oli, että asiakas tilaa kuljetuksen lähimmälle bussipysäkille ja KutsuPlus vie asiakkaan haluamansa kohteen läheiselle bussipysäkille. Hinnat olivat taksin ja bussin väliltä. Palvelu ei saavuttanut riittävää suosiota ja siitä muodostui yhteiskunnalle kallis. Epäonnistumista voidaan selittää kaupunkiolosuhteiden haasteilla. Kyydit olivat kuluttajalle liian hitaita ja myös hinnat olivat liian korkeita.

Liikenne ja viestintäministeriön näkemykset siitä, että uudistukset parantavat taksinkuljettajan tai yrittäjän asemaa, tuskin toteutuvat. Lisääntyneen kilpailun myötä ajojen väheneminen tulee näkymään suoraan kuljettajien palkoissa, kuten esimerkiksi Ruotsissa on käynyt. Vaikka taksinhinnat nousisivat, sekään ei tule provisiopalkalla työskenteleviä kuljettajia auttamaan, mikäli ajot eivät radikaalisti lisäänty. Ruotsalaiset taksiyrittäjät ovat riippuvaisia tilauskeskuksista, sillä yli puolet ajoista on yhteiskunnan kustantamia.

Uberin toimintatapaan liittyy runsaasti juridisia ongelmia. Lukuisissa maissa käydään oikeutta yhtiön toimintaperiaatteen laillisuudesta. Suomessa taksikyytien välitys ei ole lainvastaista. Sen sijaan tilausten hoitaminen ilman ammattipätevyyttä ja taksilupaa on laitonta. Uber välittää tilauksia autoille joilla ei ole taksilupaa sekä kuljettajille joilla ei ole ammattipätevyyttä. Suomen lainsäädännön mukaan kyydin välittämisessä ei ole mitään laitonta. Uber kuitenkin välittää tilauksia sellaisille kuljettajille joilla ei ole laillisia edellytyksiä hoitaa niitä. Yritys ei myöskään ota minkäänlaista vastuuta rekrytoimiensa kuljettajien oikeusturvasta. Työvoiman oikeuksista huolehtiminen ei Uberin mukaan kuulu yhtiön velvoitteisiin.

Yksi keskeinen juridinen Uberin toimintaan liittyvä epäkohta on vakuutukset. Yhtiö kertoo internet sivuillaan, että toimiakseen kuljettajana yritykselle henkilön pitää tehdä sopimus yrityksen kanssa. Sopimuksen edellytyksenä kuljettajalta vaaditaan ajokortti. Autoilta vaaditaan liikennevakuutustodistus, mikäli kuljettaja käyttää omaa autoaan Uberin välittämien kyytien ajoon. Liikennevakuutus korvaa yksityisliikenteessä sattuneet vahingot. Ammattiajossa ajatut kilometrit ja riskit ovat kuitenkin suuremmat jonka vuoksi laissa edellytetään ammattiliikennevakuutuksia. Uber ei kuitenkaan niitä edellytä. Mikäli vahingon sattuessa auto on ammattiajossa ilman ammattiajovakuutusta, vakuutusyhtiöllä ei ole korvausvelvollisuutta, joka kattaisi mahdollisesti sattuneet henkilövahingot.

Myöskin Uberin hinnoittelusta löytyy juridisia ongelmia. Uber käyttää niin sanottua ruuhkahinnoittelua jossa hintaan vaikuttavia tekijöitä ovat kysyntä ja tarjonta. Ongelmia ei

synny kysynnän ollessa alhainen, sillä tällöin yhtiön hinnoittelu on matalampi, kun lääninhallituksen vahvistavan taksapäätöksen mukainen enimmäishinta. Kysynnän ollessa runsasta yhtiön hinnat nousevat. Taksiliikennelaki kuitenkin määrää taksien enimmäistaksan jonka ylitys on laitonta. Uberilla on myös palvelu, jolla voi tilata luvallisen taksin sekä kuljettajan jolla on ammattipätevyys. Tässä ei ole mitään laitonta, mikäli hinta olisi taksapäätöksen mukainen. Uber kuitenkin ottaa välittämistään tilauksista provisioina 20 prosenttia kyydin hinnasta, jonka vuoksi taksikyytien ajo taksapäätöksen mukaisilla hinnoilla ei ole luvallisille takseille taloudellisesti kannattavaa.

Kuluttaja voi hyötyä taksiliikenteen vapauttamisesta silloin kun taksipalveluita on hyvin saatavilla. Hän voi hyödyntää kilpailutusta etsiessään sopivaa palvelun tarjoajaa. Kuluttaja saattaa ruuhka-aikojen ulkopuolella saada nykyisiä hintoja halvempia taksipalveluita. Isoissa Kaupungeissa taksien määrä saattaa lisääntyä, kuten monissa muissa maissa on käynyt, joten takseja voi olla paremmin tarjolla. Vaikka taksien kysyntä olisikin suurta, on kuluttajalla ainakin teoriassa mahdollisuus hankkia kalliilla hinnalla taksikyyti.

Kuluttajan kannalta vapaassa markkinataloudessa on se ikävä puoli, ettei hän voi valita kilpailuttaako taksin vai ei. Asiakas voi yrittää kilpailuttaa hintaa, maksaa suosiolla pyydetyn hinnan tai olla kokonaan käyttämättä taksia. Vaikka taksien kysyntä olisi kuinka vähäistä tahansa, ei kuluttaja vapaassa markkinataloudessa välttämättä pysty hyödyntämään kilpailutusta. Taksit voivat nimittäin aina kieltäytyä ajamasta tarjolla olevaa ajoa, jos eivät pidä sitä kannattavana. Kuluttajan kannalta ikävä seikka on se, että ihmismassoilla on usein tapana liikkua samanaikaisesti. Kun taksipalveluilla on kysyntää, määräävät taksinkuljettajat kuljetustenhinnan. Kuluttajat joutuvat tällöin myös turvautumaan halvimman taksirytyksen sijasta sellaiseen palveluun joita on saatavilla. Sesonkiaikoina, kuten pikkujouluaikaan kuluttajalla ei ole juurikaan mahdollisuuksia vaikuttaa taksipalvelunsa hintaan, sillä takseilla riittää kysyntää joka tapauksessa. Vapaa markkinatalous ei ole muissakaan maissa onnistunut karsimaan riistohinnoittelua, miksi se Suomessa onnistuisi?

7.2 Johtopäätökset

Tässä luvussa annetaan vastaukset keskeisiin tutkimusongelmiin. Vastaukset perustuvat analysoituun tutkimus tietoon. Kerätyn tutkimusaineiston perusteella oli helppo tehdä selkeitä sekä johdonmukaisia johtopäätöksiä.

7.2.1 Onko suomalainen järjestelmä tehoton?

Suomalainen taksijärjestelmä ei ole missään nimessä tehoton. Vaikka suomalainen järjestelmä on säädelty pärjää se vertailuissa muiden maiden taksijärjestelmiin vähintäänkin hyvin. Erityisen hyvin suomalainen järjestelmä menestyi vertailussa Ruotsin 27 vuotta sitten vapautettuun taksijärjestelmään. Tutkimuksessa käytettiin helppolukuisia relevantteja mittareita, joita on helppo tulkita sekä verrata keskenään. Valittuja mittareita ovat taksien määrä suhteutettuna väkilukuun, taksirytysten liikevoittoprosentti, taksikyydin hinta, autokohtainen liikevaihto, yhteiskunnan maksamien ajojen määrä sekä taksinkuljettajien keskimääräiset palkat. Kaikilla näillä mittareilla arvioituna suomalainen taksijärjestelmä on tehokkaampi Ruotsin järjestelmään nähden. Asemapaikkasäätely sekä päivystysvelvoite takaavat Suomessa taksitarjonnan koko maan laajuisesti ympäri vuorokauden. Ruotsalaisessa vapautetussa järjestelmässä esiintyy enemmän ylitarjontaa, jonka vastapainona haja-asutus alueilla taksipalveluita ei välttämättä ole lainkaan saatavilla. Suomalainen taksijärjestelmä pärjasi hyvin vertailussa muihin Pohjoismaihin. Suomessa on asukasluukuun suhteutettuna Pohjoismaiden eniten takseja sekä halvimmat hinnat.

Suomessa taksilla liikkuminen on olosuhteisiin nähden halpaa. Taksirytysten liikevaihdot ovat pieniä, mutta katteen takia toiminta on kannattavaa. Suomalaisten taksikusien palkat pärjäävät kansainvälisissä vertailuissa. Voidaan siis todeta, että suomalainen järjestelmä on tehokas. Vapaa markkinatalous ei takaa toimivaa taksijärjestelmää. Monissa maissa joissa taksiala on vapautettu, ollaan palaamassa säätelyn piiriin, kuten Ruotsissa ja Virossa.

7.2.2 Estääkö nykyjärjestelmä digitalisaaton ja innovaatiot?

Nykyinen säätelyyn perustuva taksijärjestelmä ei estä innovaatioiden tai digitaalisten palveluiden kehitystä. Lainsäädäntö kylläkin rajoittaa muun muassa yrittäjien taksialalle pääsyä ja asettaa alalle tulijoille edellytyksiä. Säätely ei kuitenkaan rajoita innovatiivista toimintaa. Tästä hyvänä esimerkkinä alalla ollaan otettu käyttöön uusia innovaatioita jotka liittyvät digitalisaatioon. Tällaisia palveluita ovat muun muassa älypuhelinsovellukset, jotka tuovat asiakkaalle lisää valinnanmahdollisuuksia taksin tilaamiseen. Varsinaisen kuljetuspalvelun tasoa tilausmahdollisuudet eivät kuitenkaan nosta. Suomessa takseissa on kehittyneet maksupalvelujärjestelmät. Nämä järjestelmät mahdollistavat asi-

akkaalle useita maksutapavaihtoehtoja ja osa yhteiskunnan korvaamista ajoista maksetaan elektronisilla suorakorvausjärjestelmillä. Suomi on edelläkävijä maksuliikenneasioissa ja tämä mahdollistaa tulevaisuudessa eri palveluiden sekä liikkumismuotojen yhdistelyn. Tutkimuksessa on käynyt myös ilmi, ettei maissa joissa taksipalvelu on vapautettu ole syntynyt alaa edistäviä mullistavia innovaatioita.

Ainakin suurimmissa kaupungeissa asiakkaalla on käytössään tilauskeskusten tarjoamat modernit älypuhelimilla toimivat mahdollisuudet tilata auto. Digiteknologian kehitys on tietysti hyvä asia, mutta nämä palvelut ainoastaan mahdollistavat asiakkaalle yhden tavan lisää tilata taksi. Kuljetusalalla on kysymys ihmisten tai tavaroiden liikuttamisesta paikasta toiseen. Tilaussovellukset tai uudet innovaatiot eivät sinänsä vie kuluttajia paikasta toiseen, vaan siirtämiseen tarvitaan nyt ja tulevaisuudessa järeämpää kalustoa kuten autoja. Tämän vuoksi se liikennekaareissa esitetty esimerkki, että Suomessa liikenneala ottaisi samanlaisen kehitysloikan innovaatioiden ja digitalisaation avulla kuin telealalla otettiin 90-luvun puolivälissä ei ole mahdollinen.

7.2.3 Onko liikennekaaren tavoitteiden toteutuminen realistista?

Liikennekaaren tavoitteiden toteutuminen ei ole realistista, vaikka kaavailut muutokset toteutuvatkin. Liikennekaaren tavoitteena on muun muassa lisätä taksien määrää, parantaa saatavuutta ja nostaa käyttöastetta. Jo pelkästään tavoitteet ovat ristiriitaisia. Lakiehdotuksen mukaan näihin tavoitteisiin voidaan päästä yhdistelemällä liikennepalveluita sekä purkamalla normeja. Tavoitteisiin pääsy edellyttää kuitenkin voimakasta kysynnän lisäystä. Erilaisten liikennepalveluiden yhdistäminen saattaa lisätä taksien ajoa, muttei kuitenkaan radikaalisti. Tutkimuksen aikana ei ole selvinnyt, miten normien purku lisääisi taksien kysyntää.

Liikennekaareissa mainitut tavoitteet erilaisten palveluiden yhteen liittämistä voidaan toteuttaa ilman normien purkua. Suomen taksiliikenne on jo nyt globaalisti edelläkävijä teknisissä ratkaisuuissa sekä digitalisaatioon perustuvissa tilauspalveluissa. Kehittynyt teknologia mahdollistaa palvelujen yhteen liittämisen. Palveluita ei kuitenkaan voida toteuttaa ilman palveluiden tarjoajia. Jotta palveluiden yhdistämistä voidaan toteuttaa tehokkaasti, edellytyksenä on järjestelmä joka takaa taksien saatavuuden koko maassa. Ilman taksien asemapaikkasidonnaisuutta sekä päivystysvelvoitteita maanlaajuista taksien saatavuutta ei voida taata ja sen seurauksena uudistus voi olla vaikea toteuttaa.

7.2.4 Edistävätkö Uberin kaltaiset yritykset kansantaloutta?

Uberin kaltaiset yritykset eivät edistä kansantaloutta. Edistääkseen kansantaloutta yrityksen tulee hoitaa velvoitteensa yhteiskuntaa kohtaan. Yrityksen velvollisuutena on huolehtia, että sen palkkaamat työntekijät hoitavat veronmaksun sekä muut velvoitteensa. Uber on kuitenkin ulkoistanut velvoitteensa työntekijöille itselleen. Ajot joita Uber välittää kuljettajille, jotka harjoittavat liiketoimintaa luvatta, ovat käytännössä pois laillisilta toimijoilta. Tutkimuksen mukaan kuljettajat, joille yritys tilauksia välittää, hoitavat varsin heikosti velvoitteensa yhteiskuntaa kohden. Ainoastaan kolmasosalla oli y-tunnus, joka on edellytyksenä veronmaksulle. Myöskään kuljettajien vakuutusmaksujen välttely sekä yksityiskäyttöön otettujen leasingautojen käyttö ammattimaisessa toiminnassa eivät ole yhteiskunnan etujen mukaista.

Jakamistalouden aatteella toimivat yritykset jättävät yhteiskunnalliset velvoitteensa hoitamatta. Tämän vuoksi ne pystyvät myymään palveluitaan halvemmalla ja samalla korkealla katteella. Luvallisesti toimivat taksit eivät velvoitteidensa takia pysty vastaamaan tällaisten palveluntarjoajien hintoihin. Tätä ei voida pitää terveenä ja tasapuolisena kilpailuna.

Uberin saavuttama maailman laajuinen menestys perustui volyyymiin, jolla tunnettu yhtiö pystyi nopeasti ja suhteellisen pienillä investoinneilla levittäytymään. Yhtiön menestyksensä innovaatio älypuhelinsovellus on otettu käyttöön laillisten toimijoiden keskuudessa. Liiketoiminnallisesti Uberin heikkous piileekin juuri siinä, ettei se tarjoa kuluttajalle muuta keinoa kyydin hankkimiseen kuin älypuhelinsovelluksen. Uberin liiketoimintamallissa kuluttajan on aina pakko maksaa auton välittämisestä

7.3 Lopuksi

Olen tutkinut perusteellisesti taksiliikenteen nykyistä järjestelmää sekä liikennekaaren mukanaan tuomia muutoksia. Koska lakimuutosta ei ole vielä toteutettu, voidaan sen vaikutuksia vain ennakoita. Kyseessä onkin siis ennakoiva tutkimus. Olen arvioinut liikennekaaren vaikutusta taksiliikenteeseen käyttäen asiantuntijoiden lausuntoja. Olen myös verrannut nykyistä järjestelmää maihin joissa taksiliikenteen säätelystä on luo-

vuttu. Tutkimukseni luotettavuutta arvioitaessa on olennaista toimivatko markkinatalouden lait taksiliikenteessä. Liikennekaari pohjautuu oletukseen, jonka mukaan markkinatalouden lait hyödyttävät taksialalla kaikkia, erityisesti kuluttajaa. Tutkimustulokseni pohjautuvat taksiliikenteen nykyisen järjestelmän vertailuun muiden maiden järjestelmiin validiin mittareiden avulla.

Tutkimuksessani ilmi tulleiden seikkojen perusteella Suomessa on toimiva taksijärjestelmä. Olen yrittänyt tulkita objektiivisesti liikennekaarta ja arvioinut sen vaikutuksia taksiliikenteelle. Olen yrittänyt etsiä siitä asioita joiden vaikutukset ovat positiivisia taksialalle. Niitä en kuitenkaan juurikaan ole onnistunut löytämään. Tutkimukseni perusteella liikennekaaresta on myös kuluttajalle enemmän haittaa kuin hyötyä. Mikäli olisi onnistunut löytämään edes jonkun osapuolen jolle liikennekaari tuottaa selkeästi hyötyä, olisi positiivisia puolia helpompi tuoda esiin. Eduskunta kuitenkin 19.4.2017 hyväksyi lakimuutoksen ja liikennekaari astuu voimaan 1.7.2018, joten en voi kuin toivoa, että olen ennakoinut sen vaikutuksia väärin.

Jokaisessa järjestelmässä on hyvät ja huonot puolensa. Suomen nykyisessä taksijärjestelmässäkin löytyy parantamista, vaikka se onkin yksi maailman parhaista. Liikennekaaren astuttua voimaan nykyinen järjestelmä jää historiaan. Kyseessä ei ole mikään kokeilu, vaan paluuta vanhaan järjestelmään ei ole. Nykyisen hallituksen aikana liikenneministeriöllä on ollut kaksi kärkihanketta: GPS-paikannukseen perustuva autoverotus uudistus sekä tämä liikennekaari. Autoverouudistus täystyrmättiin jo hallituksen sisällä. Liikennekaaren toteutuksesta hallitus oli tehnyt päätöksen jo aiemmin ja nyt se etenee yskien eduskunnassa. Liikennekaaren perustelut perustuvat oletukseen, vaikka saatavilla oleva tutkittu tieto kertoo toista. Miksi hankkeen, joka perustuu epäolennaisen tiedon perusteella tehtyihin johtopäätöksiin, annetaan edetä?

Liikennekaareissa on tuotu monia jo pitkään toiminnassa olleita asioita esiin, ikään kuin uusina asioina. Taksit ovat jo kohta sadan vuoden ajan voineet ottaa käsipystyjä sekä ajaa pakettikuljetuksia. Kilpailuttaminenkaan ei ole taksialalle mikään uusi asia. Julkispuolen kustantamat palvelut ovat jo pitkään kuuluneet kilpailutuksen piiriin.

Liikennekaareissa suunniteltuja muutoksia perustellaan sellaisilla seikoilla jotka eivät liity toisiinsa millään tavoin. Kun yksinkertaiset asiat saadaan näyttämään monimutkaiselle, voidaan perustella, että niitä tulisi muuttaa. Esimerkiksi taksilupajärjestelmästä, joka on

koko maan kattavan taksipalvelun kulmakivi, on liikennekaareissa esitetty pelkkänä esteenä alan kehittymiselle.

Liikennekaari sisältää runsaasti ristiriitoja. Hallituksen esityksen tarkoituksena on nykyaikaistaa taksialaa. Kuitenkin osa ehdotetuista asioista tulee viemään alaa päinvastaiseen suuntaan. Esimerkiksi, kun taksamittari muuttuu takseissa vapaaehtoiseksi, palataan kehityksessä useita kymmeniä vuosia taaksepäin. Taksamittari ei ole pelkästään auton kassakone joka hoitaa auton maksuliikenteen ja siinä sivussa estää harmaantalous. Se on myös kuluttajalle luottamuksen tae. Taksamittarin nähtyään asiakas tietää olevansa virallisessa taksissa ja voi olettaa, että kyydin hinta muodostuu joidenkin hyväksytyjen kriteerien perusteella. Ruotsissa ollaan taksamittari palauttamassa pakolliseksi kaikkiin takseihin tarkoituksena vähentää alalla esiintyvää harmaata taloutta.

Liikennekaareissa taksiliikennettä on jatkuvasti verrattu muuhun joukkoliikenteeseen. Bussi-, juna-, lentoliikenteeseen sekä muihin ihmismassojen liikutteluun tarkoitettuihin palveluihin vertaaminen ei ole sopivaa. Taksiliikenne tarjoaa kuluttajalle varsin erilaisen palvelukokonaisuuden. Taksipalvelut ovat tilausliikenteeseen perustuvia yksityiskuljetuksia, jotka kuljettavat asiakkaita niin sanotusti ovelta ovelle. Muusta julkisesta liikenteestä poiketen takseille maksetaan yhteiskunnan korvauksia ainoastaan palvelujen käytön perusteella. Hiljaisina aikoina, taksiasemilla päivystävät taksit eivät aiheuta yhteiskunnalle kustannuksia, toisin kuin esimerkiksi tyhjänä liikkuvat linja-autot.

Taksialalla on maailmassa kaikenlaisia järjestelmiä sekä säädelyjä että vapaaseen markkinatalouteen perustuvia. Ennen kuin järjestelmää aletaan muuttaa, tulisi selvittää sen hyvät puolet ja pyrkiä ottamaan ne mukaan uuteen järjestelmään. Myöskin tulisi selvittää mahdolliset haittavaikutukset joita muutokset aiheuttavat. Selvityksissä tulisi keskittyä tutkimuksiin perustuvaan vertailukelpoiseen tietoon. Mittarit joita vertailuissa käytetään, tulisi valita sen mukaan jotta selvitystyö on objektiivinen, eikä sen mukaan minäläisiä tuloksia halutaan nähdä.

Lainsäädäntöä on ennen liikennekaarta koko ajan tiukennettu koskien esimerkiksi koulukuljetuksia. Koulukuljetuksissa käytettävältä kalustolta edellytetään tiukkoja laatuvaatimuksia. Myöskin 2016 voimaan astunut laki teki alkolukon pakolliseksi koulukuljetuksia ajavilta takseilta. Liikennekaareissa mennäänkin päinvastaiseen suuntaan. Yhden tulkinnan mukaan jatkossa koulukuljetuksia voisi järjestää, vaikka traktorilla.

Liikennekaari ei tarjoa yksiselitteistä vastausta jakamistalouden nimissä toimivien palvelujen laillisuudesta. Jopa Uberin kaltaisille versioille jakamistaloudesta ollaan jättämässä porsaanreikiä liikennekaareen, mikäli tulonhankkimistarkoitusta ei määritellä selkeästi. Uber poistui jo Tanskasta sekä Ruotsista jatkuvien juridisten ongelmien seurauksena. Vaikkakin Ruotsissa taksiala on täysin vapautettu, ei Uber sielläkään onnistunut toimimaan lainmukaisesti. Miksi Suomessa pitäisi sallia tämän kaltaiset toimijat?

Kuluttajilla on monta syytä käyttää taksia. Tyypillisimpiä syitä ovat kiire, asiakas ei tiedä missä on osoite johon hänen tulisi mennä, kuluttaja voi myös olla humalatilassa tai jonkun muun syyn takia estynyt itse ajamaan autoa. Ovatko tällaisessa asemassa olevat kuluttajat vahvoilla kilpailutuksessa? No eivät varmasti. Tällaisia tilanteissa taksinkuljettajat voivat käyttää asiakkaan ahdinkoa hyväkseen hinnoitellessaan palvelunsa. Taksien määrien lisääntymisen myötä päivittäiset ajot vähentyvät, jolloin madaltuu kuljettajien kynnys hyödyntää saamansa tilaisuudet rahastaa asiakasta. Pikkujouluaikaan kun ajoa on tarjolla runsaasti taksit voivat hyödyntää riistohinnoittelua mielin määrin.

Lähteet

Aalto, Tuija. Yle. Jakamistalous -kolikon kääntöpuoli. Päivitetty 25.2.2015. [Http://yle.fi/aihe/artikkeli/2015/02/23/jakamistalous-kolikon-kaantopuoli](http://yle.fi/aihe/artikkeli/2015/02/23/jakamistalous-kolikon-kaantopuoli). Luettu 7.3.2017

Ajokorttilaki 29.4.2011/386

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090

Alapuro, Risto & Arminen, Ilkka 2004. Vertailevan tutkimuksen ulottuvuuksia. Dark Oy, Vantaa

Alkoholilaki 25.8.2016/730

Amsterdam pieni matkaopas. Liikkuminen Amsterdamissa. 2011. [Http://www.pienimatkaopas.com/amsterdam/liikkuminen.html](http://www.pienimatkaopas.com/amsterdam/liikkuminen.html). Luettu 30.3.2017

Autoverolaki 29.12.1994/1482

Branschläget – en rapport från svenska taxiförbundet 2016. [Http://www.taxiforbundet.se/media/93529/stf_branschl_get_20160429.pdf](http://www.taxiforbundet.se/media/93529/stf_branschl_get_20160429.pdf). Luettu 20.3.2017

Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskus. Taksiliikenne. Päivitetty 11.1.2016. [Http://www.ely-keskus.fi/web/ely/taksiliikenne#.WLMt6UfIYUY](http://www.ely-keskus.fi/web/ely/taksiliikenne#.WLMt6UfIYUY). Luettu 25.1.2017

Gothia Protection Group. Laittoman taksiliikenteen tilannekuva. 25.11.2016. [Http://www.taksiliitto.fi/files/taksiliitto/Uutisten%20liitteet/2016/Laittoman_taksiliikenteen_tilannekuva_TL161125.pdf](http://www.taksiliitto.fi/files/taksiliitto/Uutisten%20liitteet/2016/Laittoman_taksiliikenteen_tilannekuva_TL161125.pdf). Luettu 16.3.2017

HE 161/2016. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. 22.9.2016. Edilex. [Https://www.edilex.fi/he/20160161?#OT10](https://www.edilex.fi/he/20160161?#OT10). Luettu 17.3.2017

Invalidiliitto. Invalidiliiton asiantuntija lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esitykseen liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. 10.11.2016. [Https://www.invalidiliitto.fi/invalidiliiton-asiantuntijalausunto-eduskunnan-liikenne-ja-viestintavaliokunnalle-hallituksen](https://www.invalidiliitto.fi/invalidiliiton-asiantuntijalausunto-eduskunnan-liikenne-ja-viestintavaliokunnalle-hallituksen). Luettu 5.4.2017

Iltalehti. Laakso, Silva. Täällä saa kallista kyytiä- tyyreimmät taksimatkat kentältä keskustaan. 24.4.2013. [Http://www.iltalehti.fi/matkakajutut/2013042416945310_ma.shtml](http://www.iltalehti.fi/matkakajutut/2013042416945310_ma.shtml). Luettu 9.4.2017.

Kaleva. Taloussanomat. Taksi on vähän ajavalle autoa halvempi. 5.8.2011. [Http://www.is.fi/taloussanomat/art-2000001720376.html](http://www.is.fi/taloussanomat/art-2000001720376.html). Luettu 25.3.2017.

Kauppalehti. Taksit on vapautettava kilpailulle. 4.3.2015. [Http://www.kauppalehti.fi/uutiset/taksit-on-vapautettava-kilpailulle/NkTDBTMk](http://www.kauppalehti.fi/uutiset/taksit-on-vapautettava-kilpailulle/NkTDBTMk). Luettu 6.4.2017

Koninklijk Nederlands Veroer. Taxiveroer. 2016. [Https://www.knv.nl/taxi/](https://www.knv.nl/taxi/). Luettu 3.4.2017

Korhonen, Tiina. Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskus. Päätös. 1.12.2016. [Https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/58463/Kiinti%C3%B6%202017/4caaf2b4-b192-4893-b54e-f7f8fd9d7868](https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/58463/Kiinti%C3%B6%202017/4caaf2b4-b192-4893-b54e-f7f8fd9d7868). Luettu 27.2.2017

Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä 18.9.2009/695

Lähitaksi A. <https://www.lahitaksi.fi/hintalaskuri/>

Lähitaksi B. <https://www.lahitaksi.fi/>. Luettu 31.3.2017.

Lotila, Sami. Iltalehti. Tallinnan "taksimafia" vedättää suomalaisia- "mikään ei ole muuttunut paremmaksi". 19.3.2017. [Http://m.iltalehti.fi/ulko-maat/201703192200086585_ul.shtml](http://m.iltalehti.fi/ulko-maat/201703192200086585_ul.shtml). Luettu 28.3.2017.

Lönnberg, Timo. Kannattaako taksialaa säädellä. 29.12.2015. <https://www.facebook.com/timo.lonnberg/posts/10153972097272439>. Luettu 6.4.2017

Mtv3. Suomessa Eurooppalaisesti paljon takseja-Alalle haluttaisiin aitoa hinta kilpailua. 12.5.2014. [Http://www.mtv.fi/uutiset/kotimaa/artikkeli/suomi-euroopan-karkimaita-taksien-lukumaarassa-mitattuna/3359958](http://www.mtv.fi/uutiset/kotimaa/artikkeli/suomi-euroopan-karkimaita-taksien-lukumaarassa-mitattuna/3359958). Luettu 30.3.2017

Niemi, Antti. Talouselämä. Taksiliikenteen vapauttamisesta huonot kokemukset Ruotsissa. 26.8.2015. [Http://www.talouselama.fi/tebatti/taksiliikenteen-vapauttamisesta-huonot-kokemukset-ruotsissa-3449884](http://www.talouselama.fi/tebatti/taksiliikenteen-vapauttamisesta-huonot-kokemukset-ruotsissa-3449884). Luettu 7.4.2017

Niskanen, Jyrki & Niskanen, Mervi 2013. Yritysrahoitus. 7. Uudistettu painos. Edita Publishing Oy, Helsinki

Oravainen, Henriikki. Kilpailu- ja kuluttajavirasto. Voisiko Ruotsi sittenkin olla hyvä malliesimerkki taksialan sääntelyn purkamiselle? Julkaistu 9.5.2015. <https://ajankohtaistakilpailusta.wordpress.com/2015/10/09/voisiko-ruotsi-sittenkin-olla-hyva-malliesimerkki-taksialan-saantelyn-purkamiselle/>. Luettu 24.3.2017

Oxfordin yliopiston sanakirja. Oxford living Dictionaris. [Http://www.oxforddictionaries.com/definition/american_english/sharing-economy](http://www.oxforddictionaries.com/definition/american_english/sharing-economy). Luettu 7.3.2017.

Rantapallo. Edes Tukholma ei ole välttynyt turistiansoilta- älä lankea näihin huijauksiin. 20.2.2016. [Http://www.rantapallo.fi/kaupunkilomat/edes-tukholma-ei-ole-valttynyt-turisti-ansoilta-ala-lanke-naihin-huijauksiin/](http://www.rantapallo.fi/kaupunkilomat/edes-tukholma-ei-ole-valttynyt-turisti-ansoilta-ala-lanke-naihin-huijauksiin/). Luettu 8.3.2017

Suomen Taksiliitto A. Ammattipätevyysvaatimukset. [Http://www.taksiliitto.fi/koulutus/sinustako_taksinkuljettaja/ammattipatevyysvaatimukset/](http://www.taksiliitto.fi/koulutus/sinustako_taksinkuljettaja/ammattipatevyysvaatimukset/). Luettu 1.3.2017

Suomen taksiliitto B. Kuljettajasta yrittäjäksi. [Http://www.taksiliitto.fi/koulutus/kuljettajasta_yrittajaksi/](http://www.taksiliitto.fi/koulutus/kuljettajasta_yrittajaksi/). Luettu 28.2.2017

Suomen taksiliitto C. Lausunto. Luonnos hallituksen estys liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. 23.5.2016. [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). Luettu 6.4.2017

Suomen taksiliitto D. Suomen taksiliiton liittokokouksen julkilausuma. 12.6.2013. [Http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=11591](http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=11591). Luettu 23.3.2017

Suomen taksiliitto E. Taksintarkastajat. [Http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/taksitarkastajat/](http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/taksitarkastajat/). Luettu 26.2.2017

Suomen taksiliitto F. Taksi mahdollistaa liikkumisen kaikkialla. 11.6.2013. [Http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=1157](http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=1157). Luettu 30.3.2017

Suomen taksiliitto G. Taksimatkan hinta. 1.7.2016. [Http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/hinta/](http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/hinta/). Luettu 20.2.2017

Suomen taksiliitto H. Tilastokeskuksen taksi-indeksi on ilmestynyt. 28.4.2016. [Http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=13184](http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=13184). Luettu 6.3.2017

Suomen Taksiliitto I. Yleistä taksiliikenteestä. [Http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/yleista/](http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/yleista/). Luettu 3.3.2017

Suomen taksiliitto J. 73% Suomalaisista haluaa säilyttää nykyisen järjestelmän. 30.11.2015. [Http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=13030&From=Archive](http://www.taksiliitto.fi/ajankohtaista/?NewsAction=ShowNewsItem&ItemId=13030&From=Archive). Luettu 25.3.2017

Svenska Taxiförbundet. 2016. [Http://www.taxiforbundet.se/om-oss/verksamhet/branschfraagor/serioes-taxi.aspx](http://www.taxiforbundet.se/om-oss/verksamhet/branschfraagor/serioes-taxi.aspx). Luettu 24.4.2017

Svenska Transportarbetedeförbundet. Taxi branschen i Sverige. 2015. [Http://www.transportarbetaren.se/Global/Centrala%20sidor/Aktuellt/Taxibranschen%20i%20Sverige%20%E2%80%93%20en%20rapport%20fr%C3%A5n%20Svenska%20Transportarbetare%C3%B6rbundet.pdf](http://www.transportarbetaren.se/Global/Centrala%20sidor/Aktuellt/Taxibranschen%20i%20Sverige%20%E2%80%93%20en%20rapport%20fr%C3%A5n%20Svenska%20Transportarbetare%C3%B6rbundet.pdf). Luettu 21.3.2017

Taksialan laatualue. Taksilakiin kirjatut laatualueet. [Http://www.taksialanlaatualue.fi/laatualueet/taksilakiin_kirjatut_laatualueet/](http://www.taksialanlaatualue.fi/laatualueet/taksilakiin_kirjatut_laatualueet/). Luettu 22.1.2017

Taksikalenteri. Suomen taksiliiton julkaisu. 2016

Taksiliikennelaki 2.3.2007/217

Taksiryttäjä. 2017. Taksiryttäjän haastattelu toteutettu 26.3.2017

Taksiryttäjien kirjanpito. Luettu 26.3.2017

Tallinna24.ee. Suomi aikoo vapauttaa taksiliikennöinnin? Järjetöntä! Viro päinvastoin lisää säätelyä, sillä vapauttaminen johti anarkiaan. 19.4.2016. [Http://www.tallinna24.ee/artikkeli/385701-suomi-aikoo-vapauttaa-taksiliikennöinnin-jarjetonta-viro-painvastoin-lisaa](http://www.tallinna24.ee/artikkeli/385701-suomi-aikoo-vapauttaa-taksiliikennöinnin-jarjetonta-viro-painvastoin-lisaa). Luettu 28.3.2017

Talouselämä. Verottaja paljasti karun tuloksen taksialalta: "Paljon harmaata taloutta". 15.11.2016. [Http://www.talouselama.fi/uutiset/verottaja-paljasti-karun-tuloksen-taksialalta-paljon-harmaata-taloutta-6599336](http://www.talouselama.fi/uutiset/verottaja-paljasti-karun-tuloksen-taksialalta-paljon-harmaata-taloutta-6599336). Luettu 23.3.2017

Regelförändringar i transportsektorn. VTI. 2012. [Http://www.konkurrensverket.se/globalassets/publikationer/uppdraagsforskning/forskRap_2012-6.pdf](http://www.konkurrensverket.se/globalassets/publikationer/uppdraagsforskning/forskRap_2012-6.pdf). Luettu 21.3.2017.

Taloussanomien. Katso miten pärjää palkkavertailuissa- yli 500 ammattin tulot. 16.8.2016. [Http://www.is.fi/taloussanomien/oma-raha/art-200001918490.html](http://www.is.fi/taloussanomien/oma-raha/art-200001918490.html). Luettu 27.3.2017.

- Taxi Kurir. Priser i Stockholm. <https://www.taxikurir.se/priser>. Luettu 10.4.2017
- Taxi Stockholm. Prislista. <https://www.taxistockholm.se/sv/Priser/>. Luettu 10.4.2017
- Taxi 020. Priser i Stockholm. <https://www.taxi020.se/priser>. Luettu 10.4.2017
- TE-palvelut. Avoimet työpaikat. Taksinkuljettaja. <http://paikat.te-palvelut.fi/tpt/?lang=fi&searchPhrase=taksinkuljettaja>. Luettu 28.3.2017
- Tilastokeskus. Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit. Päivitetty 5.5.2015. <http://www.stat.fi/meta/til/tslhi.html>. Luettu 6.3.2017
- Uber. Aina haluamasi kyyti. 2017. <https://www.uber.com/fi/ride/>. Luettu 6.3.2017
- Valtioneuvoston asetus taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 5.11.2009/825
- Viitala, Riitta & Jylhä, Eila 2013. Liiketoimintaosaaminen Menestyvän yritystoiminnan perusta. 6. Uudistettu painos. Edita Publishing Oy, Helsinki.
- Wikipedia. Uber (Yritys). https://fi.wikipedia.org/wiki/Uber_%28yritys%29. Luettu 10.3.2017

Liite 1 Taksi-indeksin kehitys vuosina 2010-2015

2010=100												
Kuukausi	Vuosi	Palkat	Välilliset palkat	Polttoaineet	Korjaus, huolto ja renkaat	Pääoman poisto	Korot	Vakuutukset	Liikennöimismaksut	Ylläpito	Halvinto	Kokonaisindeksi
	(Paino 0/00)	445,1	266,4	49,2	25,2	72,1	4,9	29,3	13,2	37,8	56,7	(1000,0)
	2010	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	2011	101,5	102,1	118,4	101,5	101,1	128,6	106,5	98,4	102,7	103,0	102,8
	2012	103,4	104,8	133,9	104,8	103,0	106,4	115,5	91,1	106,0	104,5	105,6
	2013	105,5	107,0	130,3	106,4	104,0	105,0	126,2	91,7	108,6	107,2	107,6
	2014	107,0	108,0	127,2	107,5	105,1	112,1	134,1	96,5	111,8	110,8	109,2
01	2013	104,6	106,0	131,4	106,2	102,8	101,3	126,2	93,7	107,4	105,7	106,8
02	2013	104,6	106,0	133,8	106,0	102,8	95,8	126,2	93,7	107,6	105,5	106,9
03	2013	104,6	106,0	134,6	105,9	103,0	89,5	126,2	91,5	108,0	105,3	106,9
04	2013	104,6	106,0	132,9	106,1	104,3	103,7	126,2	91,3	108,5	105,8	107,0
05	2013	104,6	106,0	128,0	106,3	104,3	105,7	126,2	91,3	109,2	106,7	106,9
06	2013	104,6	106,0	127,8	106,4	104,3	106,8	126,2	91,3	108,7	106,7	106,9
07	2013	106,4	107,9	128,3	106,3	104,3	103,8	126,2	91,3	108,2	108,4	108,3
08	2013	106,4	107,9	129,7	106,8	104,4	112,4	126,2	91,3	107,7	108,2	108,4
09	2013	106,4	107,9	130,4	106,7	104,3	110,4	126,2	91,3	108,3	108,6	108,4
10	2013	106,4	107,9	129,5	107,1	104,4	108,9	126,2	91,3	109,6	108,4	108,4
11	2013	106,4	107,9	128,6	106,9	104,4	110,4	126,2	91,3	109,8	108,6	108,4
12	2013	106,4	107,9	128,8	106,8	104,4	110,9	126,2	91,3	110,2	108,9	108,4
01	2014	106,4	107,4	131,1	107,7	104,9	119,1	134,1	90,5	110,2	110,4	108,8
02	2014	106,4	107,4	131,3	107,8	105,0	111,6	134,1	90,5	110,5	110,5	108,8
03	2014	106,4	107,4	129,8	107,8	105,0	115,6	134,1	98,0	110,7	110,5	108,9
04	2014	106,4	107,4	129,6	107,7	105,1	116,7	134,1	97,9	111,6	111,0	109,0
05	2014	106,4	107,4	128,5	107,6	105,1	114,2	134,1	97,9	111,7	110,7	108,9
06	2014	106,4	107,4	128,3	107,7	105,1	115,8	134,1	97,5	112,0	110,8	108,9
07	2014	107,6	108,6	129,0	107,9	105,1	108,1	134,1	97,7	111,9	111,0	109,8

Liite 1
2 (2)

08	2014	107,6	108,6	126,9	107,5	105,1	110,2	134,1	97,7	112,5	111,0	109,7
09	2014	107,6	108,6	126,5	107,5	105,1	107,6	134,1	97,7	112,8	111,3	109,7
10	2014	107,6	108,6	124,0	107,0	105,1	104,0	134,1	97,6	112,4	111,1	109,5
11	2014	107,6	108,6	123,1	106,6	105,1	111,6	134,1	97,6	112,5	110,9	109,5
12	2014	107,6	108,6	117,7	106,7	105,1	110,1	134,1	97,6	112,5	111,0	109,2
01	2015	107,6	109,3	109,7	106,9	105,3	105,6	139,4	97,5	112,2	110,9	109,1
02	2015	107,6	109,3	111,2	106,8	105,3	107,6	139,4	97,5	112,2	111,4	109,2
03	2015	107,6	109,3	116,1	106,7	116,1	115,8	139,4	97,5	112,5	111,2	110,3

Liite 2. Lähitaksin yhteenveto vuoden 2016 välitetyistä ajoista.



VUOSIYHTEENVETO 2016

KUNTA	SUORA TILAUS	ENNAK- KOTI- LAUS	KÄSI- PYS- TYT	YH- TEENSÄ	Ku- lut- taja App kpl	KOKO- NAIS %
LTX	1 733 010	374 036	2 585 382	4 692 428	179 205	+2,0
VIHTI	13 625	7 930	49 230	70 785	1 281	+2,2
LOHJA	48 242	16 499	73 825	138 566	4 098	-2,3
KIRKKO- NUMMI/SIUN- TIO	57 954	14 337	68 521	140 812	5 084	+1,1
ESPOO/KAUNI- AINEN	714 200	109 325	453 831	1 277 356	70 682	+0,6
NURMIJÄRVI	23 436	20 813	46 843	91 092	4 369	+6,9
TUUSULA	40 749	15 264	46 900	102 913	5 369	+1,5
VANTAA	562 399	71 800	1 241 559	1 875 758	52 623	-0,1
KERAVA	56 981	10 992	95 673	163 646	5 226	+1,4
JÄRVENPÄÄ	55 670	15 669	118 801	190 140	6 235	+2,9
SIPOO	14 445	9 655	23 173	47 273	1 338	-2,0
MÄNTSÄLÄ	5 981	5 940	44 783	56 704	967	+10,4
HELSINKI	108 551	20 929	272 195	401 675	5 900	+3,3
MUUT	30 777	54 883	50 048	135 708	16 033	

Kulut-
taja- =LTX oma
app APP
(LUVUT
SISÄLTYY-
VÄT
SUORA JA
ETL LU-
KUIHIN)

Liite 3. Taksiryrittäjän haastattelu.

Kysymykset:

Miten kuvailisit taksialan nykytilannetta?

Mitkä ovat yrittäjän näkökulmasta suurimmat ongelmat alalla?

Mitä mieltä olet väitteistä, ettei taksialalla ole tarpeeksi kilpailua?

Aiheuttaako liikennekaari suuria muutoksia taksialaan? Jos aiheuttaa niin minkälaisia?

Miten taksiryrittäjät varautuvat muutoksiin?

Uskotko taksialan vapauttamisen laskevan taksin hintoja?

Miten muutokset vaikuttavat taksipalveluiden tarjontaan kaupungeissa/maaseudulla?

Uskotko muutosten lisäävän/vähentävän investointeja esim. kalustoon?

Liikennekaaren toteutuessa aiotko laajentaa/pienentää liiketoimintaa? Palkata lisää/vähentää työntekijöitä?

Miksi jotkut taksiryrittäjät kannattavat taksiliikenteen vapauttamista?