

Leevi Juutilainen

TAKSILAIN VAPAUTUMISEN VAIKUTUKSET TAMPEREELLA

Liiketalouden koulutusohjelma

2020



TAKSILAIN VAPAUTUMISEN VAIKUTUKSET TAMPEREELLA

Juutilainen, Leevi
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Liiketalouden koulutusohjelma
Toukokuu 2020
Sivumäärä: 25
Liitteitä: 0

Asiasanat: taksi, autoilu, taksiala, taksilaki,

Tässä opinnäytetyössä analysoitiin taksilain vapautumisen vaikutuksia alaan palveluntarjoajien sekä kuluttajien näkökulmasta. Uusi taksilaki tuli voimaan 1. heinäkuuta 2018. Opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia nykyisen järjestelmän toimivuutta käytännössä Tampereella ja sen lähikunnissa reilun vuoden jälkeen. Työssä käytettiin vertailua aikaan ennen uutta taksilakia hahmottamisen helpottamiseksi. Uuden taksilain päämääränä oli ottaa askel kohti markkinataloutta ja vähentää byrokratiaa ja sääntelyä alalla.

Ajatus taksilain vapautumisesta aiheutti alalla runsaasti pelkoa ja ennakkoluuloja tulevaisuudesta. Kokoneiden taksiryttäjien näkemykset uudistuksesta olivat yhtenäisen negatiivisia koko maassa. Suurin huolenaihe ryttäjien näkökulmasta oli luonnollisesti liikevaihdon huomattava lasku kilpailun kiristyessä. Tämä johtaa epävarmuuteen toimentulosta ja provisiopalkkaisten kuljettajien tulojen laskua. Moni itsensä läpi elämän taksiautoilulla elättänyt kuljettaja vaihtoi alaa tai jäi eläkkeelle uuden liikennekaaren tultua voimaan.

Tutkimuksessa hyödynnettiin luotettavaa sähköistä aineistoa ja kuljettajien sekä asiakkaiden haastatteluita. Tutkimuksen luotettavuutta tuettiin havainnoimalla itse taksinkuljettajan ammatissa Tampereella kesän 2019 alusta saakka. Uusi taksilaki herättää paljon keskustelua sekä jakaa vahvasti mielipiteitä ihmisten keskuudessa. Tästä huolimatta tutkimus suoritettiin neutraalista näkökulmasta faktoihin perustuen ja tuotoksena syntyy raportti taksialan nykytilanteesta Tampereella. Raportista hyötyy etenkin ne kuluttajat, jotka eivät ole vielä perillä uudesta taksimaailmasta.

THE EFFECTS OF TAXI LAW LIBERALIZATION IN TAMPERE

Juutilainen, Leevi

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Business Administration

May 2020

Number of pages: 25

Appendices: 0

Keywords: taxi, motoring, taxi-law, taxi-industry

The purpose of this thesis was to analyze the effects of taxi law liberalization happened in July 1st 2018, from both customer and service provider point of view. The object was to examine the practical functionality of the current system in Tampere and its neighboring municipalities. Comparison to previous much more regulated system is used in the work for better perception. The goal of the new taxi law was to take a step towards market economy and reduce bureaucracy and regulatory in the industry.

Only the thought of the new taxi law caused a lot of fear and prejudices towards the future of the industry. The opinions from experienced taxi entrepreneurs and drivers in the whole country were extremely negative and a large part of them quit right away as soon as the new law came into force in July. The biggest concern from the entrepreneurs point of view was naturally the oncoming significant reduction of turnover and therefore lower income as the competition was about to increase considerably. Drivers salary is commission-based.

Reliable e-sources and interviews of both customers and taxi drivers were used in the research. Personal observation adds credibility to the research, since the author worked as a taxi driver in Tampere from June 2019 until this day. The new taxi law causes plenty of speculation and shares strong opinions about the current situation of the industry. Nevertheless the research was carried out from neutral point of view only based on the facts. The result is a report including the practical pros and cons of the new taxi law. The report can be used as a guide especially for the skeptical customers and those who are not quite up to date about the current taxi world.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	TYÖN TAVOITE JA TUTKIMUSONGELMAN RAJAUS	6
3	LIIKENNE SUOMESSA	7
4	SUOMALAISEN TAKSIALAN ESITTELY.....	9
4.1	Taksilupa.....	9
4.2	Taksin kysynnän ja tarjonnan seuranta ennen ja jälkeen	10
4.3	Taksiautojen liikevaihto.....	11
4.4	Kustannukset.....	12
4.5	Tuotot.....	13
5	TAKSIMATKAN HINTA ENNEN JA JÄLKEEN.....	14
5.1	Taksi Tampere & Liuttu.....	15
5.2	Uudistuksen jälkeen	15
5.3	02 Taksi.....	16
6	KILPAILUTILANNE TAMPEREELLA	18
6.1	Asiakkaan hyödyt.....	18
6.2	Kuljettajien näkökulma	19
7	TAKSIN LUOTETTAVUUS.....	20
8	HARMAA TALOUS	21
9	TYÖN LUOTETTAVUUS	22
10	POHDINTA.....	23
11	YHTEENVETO	23
	LÄHTEET.....	25
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä käsittelen taksialan taustaa sekä nykytilannetta uuden taksilain tultua voimaan 01.07.2018. Aluksi määrittelen tutkimusongelmat ja tutkimusmenetelmät sekä selvitän yleiskatsauksen suomalaisen liikenteen jakautumisesta ja käyn läpi taksialan taustaa sekä siihen liittyvää lainsäädäntöä. Tavoitteena on esitellä reilu vuosi sitten voimaan tullut liikennekaari ja käydä läpi sen vaikutuksia palveluntarjoajien ja asiakkaiden näkökulmasta jokapäiväisessä elämässä. Liikennekaari on laajempi käsite liikenneuudistuksista ja uusi taksilaki on osa sitä.

Uuden liikennekaaren tultua voimaan lupakiintiöstä luovuttiin ja nykymuotoista asemapaikka- ja enimmäishintasäätelyä muutettiin. Lisäksi taksiluvan saamisedellytyksiä helpotettiin poistamalla yrittäjäkoulutus ja myöhemmin seuraavana keväänä mm. paikallistuntemuskoe ei ollut enää pakollinen. Tämä tarkoittaa sitä, että kuljettajan osaminen on nykyään täysin työnantajan vastuulla. Liikennekaaren taksiliikenteen sääntelyn vapautukset ovat hyvin samanlaiset kuin Ruotsin mallissa 90-luvulla, jolloin määrä- ja hintasäätelyä luovuttiin.

Opinnäytetyöni käsittelee suomalaista taksialaa. Valitsin kyseisen aiheen, koska se on mielenkiintoinen ja aiheuttanut paljon keskustelua kuluneen reilun vuoden aikana. Kautta aikain Suomessa vahvasti säännelty taksiala otti askeleen kohti markkinataloutta. Sen ansioista olen päässyt työskentelemään taksinkuljettajana Tampereella Kajon Oy:n leivissä ja olen kyennyt havainnollistamaan kuljettajan arkea kesän 2019 alusta saakka. Kajon on Suomen suurin yksityinen taksiyritys ja nykyään Tampereen aluetaksin suurin kilpailija.

2 TYÖN TAVOITE JA TUTKIMUSONGELMAN RAJAUS

Opinnäytetyö suoritetaan kirjoituspöytätyönä ilman toimeksiantajaa. Työssä käytetään täten vain olemassa olevaa tietomateriaalia. Lisäksi välineenä käytetään avainhenkilöiden kanssa käytyjä epämuodollisia keskusteluja. Tavoitteena on kirjoittaa raportti taksialan nykytilanteesta – uuden taksilain myötä ilmenneistä positiivisista ja negatiivisista puolista. Aiheen ajankohtaisuus tuo haasteensa työn luotettavuudelle, koska tietoa nykytilanteesta ei olla pystytty juurikaan tuottamaan. Työssä käytetään pääosin sähköisiä lähteitä, koska kirjallisuutta aiheesta ei vielä ole. Lopuksi tehdään vielä johtopäätöksiä taksialan nykytilanteesta pohjautuen kirjoittajan ja tämän kollegoiden havaintoihin. Kirjoittaja on lisäksi haastatellut ja ollut asiakkaiden haastattelun kohteena taksimatkoilla. Asiakkaat ottavat asian usein puheeksi oma-aloitteisesti, josta keskustelu on lähtenyt sitten liikkeelle. Raportilla pyritään selvittämään ihmisten näkemystä alan nykytilanteesta etenkin Tampereen näkökulmasta.

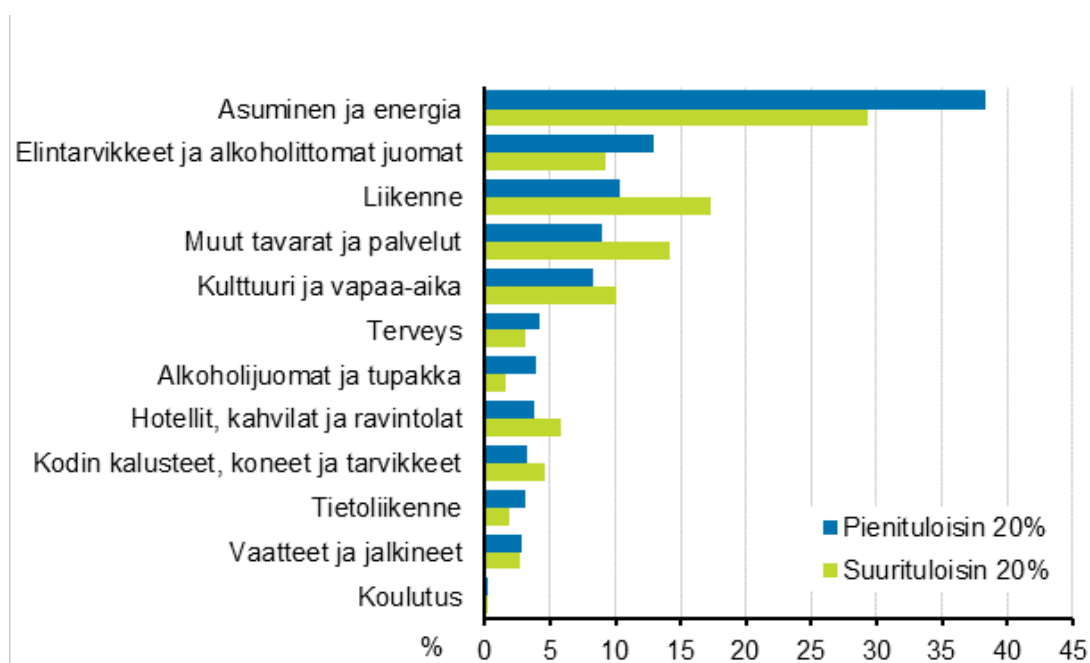
Tässä opinnäytetyössä käydään läpi seuraavia kysymyksiä:

- Onko voimaan tullut liikennekaari tuonut tehokkuutta suomalaiseen taksijärjestelmään?
- Mitä negatiivista/positiivista uusi taksilaki on tuonut tullessaan taksialalle?
- Voidaanko taksiin enää luottaa?

Keskeinen tutkimusongelma on selvittää, onko uusi taksilaki syönyt alan taloudellista kannattavuutta merkittävästi. Alaongelmia ovat, ajaako markkinatalous suomalaisen taksialan kuilun partaalle ja aiheuttaako taksimatkan hinnan vapaa määrittely epärehellisyyttä.

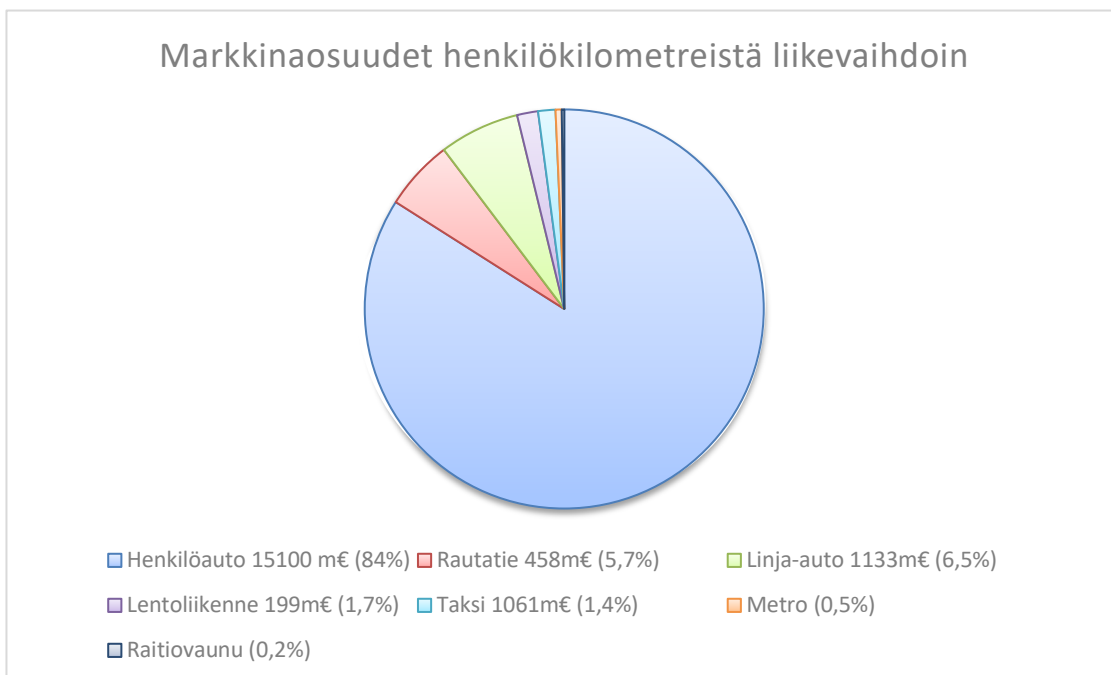
3 LIIKENNE SUOMESSA

Tässä luvussa selvitetään liikenteen osuus suomalaisten kotitalouksien kulutuksessa sekä vertaillaan liikenteen jakautumista Suomessa. Liikennejärjestelmä Suomessa koostuu yksityisautoilusta sekä rautatie-, linja-auto-, lento-, taksi-, metro- ja raitiovaunuliikenteestä.



Kuvio 1. Vuonna 2016 liikenne oli pienituloisten kolmanneksi suurin kuluerä ja suurituloisten toiseksi suurin kuluerä. (Kotitalouksien kulutus 2016, Tilastokeskus)

Liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Suomen kotitaloudet käyttivät vuonna 2012 liikenteeseen 19,0 miljardia euroa, joka on 17 prosenttia kotitalouksien kulutusmenoista. Henkilöautoilun osuus kulutusmenoista oli 15,1 miljardia euroa. Henkilöliikenteen markkinaosuudet ovat jakautuneet Suomessa viime vuosina siten, että henkilökilometreistä 84 prosenttia tehdään henkilöautolla, 6,5 prosenttia linja-autolla, 5,7 prosenttia rautateillä, 1,7 prosenttia lentoliikenteessä ja 1,4 prosenttia takseilla. Metron ja raitiovaunun osuus jää alle prosenttiin. (HE 161/2016, 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö)



Kuvio 2. Henkilöliikenteen markkinaosuudet henkilökilometreistä. (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013)

Taksien liikevaihto oli vuonna 2012 noin miljardi euroa. Taksiliikenteen osuus julkisen liikenteen ajokilometreistä on noin 9 prosenttia. Alan yhteenlasketusta liikevaihdosta noin 40 prosenttia tulee yksityiskysynnästä, 40 prosenttia julkisesti rahoitetusta käytöstä ja 20 prosenttia yritysten taksimatkoista. Julkisista varoista maksetaan taksimatkoja vuosittain noin 400 miljoonaa euroa. Kansaneläkelaitoksen (Kela) myöntämät korvaukset taksilla suoritetuista kuljetuksista olivat 136 miljoonaa euroa vuonna 2013. (HE 161/2016, 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö)

4 SUOMALAISEN TAKSIALAN ESITTELY

Taksiliikenteen harjoittamista säädellään taksiliikennelaissa, eikä sen harjoittamisen edellytyksistä ole EU-tason sääntelyä. (HE 161/2016, Taksiliikenne)

4.1 Taksilupa

Taksiliikenteen harjoittaminen vaatii pääsääntöisesti taksiluvan. Taksiluvalla saa harjoittaa tilausliikennettä ja EU:n palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä eli kaikille avointa liikennettä. Taksiliikennelain mukaan ammattimaisella liikenteellä tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muuten toisen elinkeinon ohella. (HE 161/2016, Taksiliikenne)

Luvan saadakseen hakijan tai hakijayrityksen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä luvan saamisen edellytykset. Edellytyksinä ovat oikeustoimikelpoisuus, hyvämaineisuus, yrittäjäkurssin ja yrittäjäkokeen suorittaminen tai käytännön kokemus, puolen vuoden kokemus taksinkuljettajana. Taksiluvan hakijoita on yleensä enemmän kuin myönnettäviä lupia. (HE 161/2016, Taksiliikenne). Taksilain uudistuksen jälkeen yrittäjäkurssin suorittamista eikä työkokemusta vaadita enää alalla. Tämä tekee luvan saamisesta huomattavasti helpompaa.

Ennen taksilain uudistusta lääninhallitus vahvisti vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrättiin myös, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset. Lääninhallituksen tuli vahvistaa lupien enimmäismäärät sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoittaneet taksipalvelujen saatavuutta myöskään vilkkaan kysynnän aikana eivätkä heikentäneet palvelujen laatua. (Taksiliikennelaki, 19§)

Hallituksen esityksen mukaan Suomen taksilupien kiintiöjärjestelmä oli epätarkoituksenmukainen ja työläs rasite – enää lupien myöntämistä ei säädellä ja jokainen ajokor-

tillinen kokeen läpäissyt henkilö voi alkaa taksia ajamaan. ”Suomen taksilupien kiintiöjärjestelmä ja lupavelvoitteet ovat rajoituksia perustuslain elinkeinovapaudelle, minkä vuoksi niistä on jouduttu sääntelemään hyvin tarkkaan ja täsmällisesti laissa. Suomen kiintiöjärjestelmä on siten sekä hakijoille että viranomaiselle muihin maihin verrattuna merkittävä hallinnollinen rasite. Muissa maissa toimijoiden on ollut helpompi laajentaa toimintaansa ja saavuttaa mittakaavaetuja, kun luvansaanti ei ole ollut etusijajärjestyksellä rajoitettua.” (HE 161/2016, Taksijärjestelmä)

Hyväksytyn taksinkuljettajan luvan saamiseksi hakijalla tulee olla Suomessa, muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa (ETA-valtio) myönnetty voimassa oleva B-luokan ajokortti, joka on ollut voimassa vähintään yhden vuoden ajan. Lisäksi hakijan pitää täyttää ammattiliikenteen terveysvaatimukset, läpäistä viranomaisen rikos- ja sakkorekisteritarkastuksen sekä suorittaa hyväksytysti taksinkuljettajan kokeen. (Suomen Taksiliitto)

4.2 Taksin kysynnän ja tarjonnan seuranta ennen ja jälkeen

Ennen uudistusta lääninhallituksen tehtävänä oli seurata taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alueellaan. Lääninhallituksen oli myös seurattava kuluttajien palautetta taksin saatavuudesta ja laadusta sekä taksien riittävyyttä elinkeinoelämän ja kuntien kuljetustarpeiden kannalta. (Taksiliikennelaki 20§)

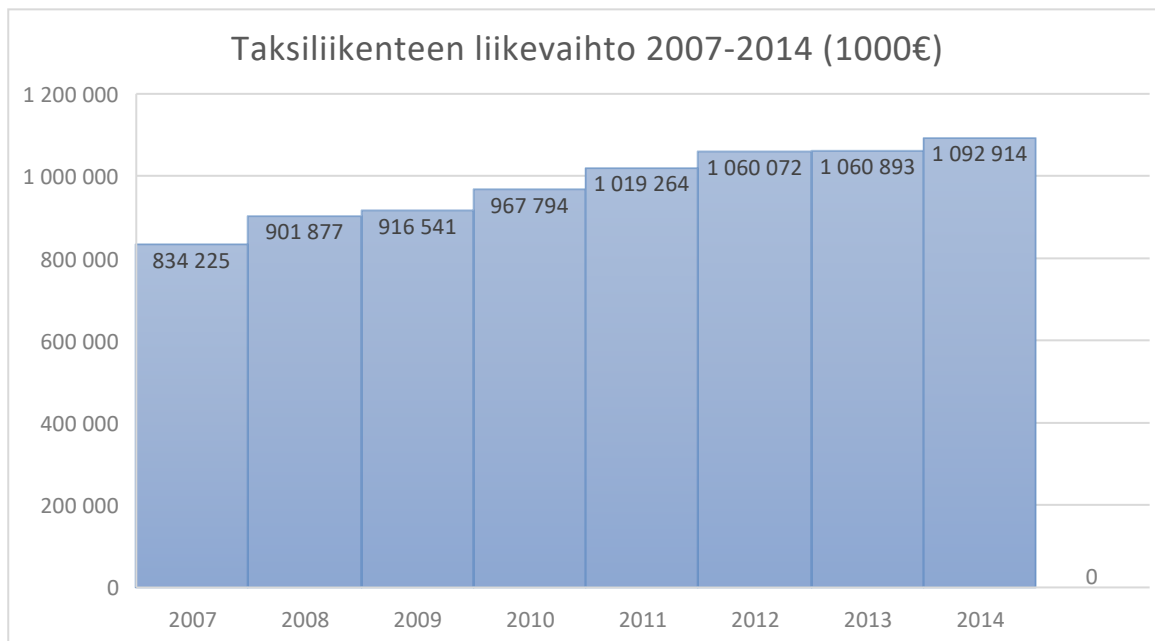
Lääninhallituksen oli kerättävä ja seurattava ainakin seuraavia kysyntään vaikuttavia tietoja: väestökehitys, väestön tulotaso, taajama-aste, työpaikkaomavaraisuus, katu- ja tieverkon pituus, vuodepaikkatiheys, anniskelulupatiheys, matkustajaterminaalit ja joukkoliikenteen määrä. Lääninhallituksen oli kerättävä ja seurattava ainakin seuraavia tarjontaan vaikuttavia tietoja: voimassa olevien taksilupien määrä, taksiliikenteen liikevaihto ja ajojen määrä kilometreinä autoa kohden, taksien yrityskoko sekä taksien tilausvälityskeskusten välittämien ja välittämättä jääneiden tilausten määrä. (Taksiliikennelaki 20§)

”Sääntelyn purkua sinänsä kannattavissa lausunnoissa nostettiin melko usein esiin tarve vielä selvittää, miten varmistetaan haja-asutusalueiden palvelut (asemapaikka- ja päivystyssääntelyn poistumisen vaikutusten selvittäminen ja korvaavat keinot) sekä estetään mahdolliset ylilyönnit hinnoittelussa” (HE 161/2016, Asian valmistelu ja lausunnot) Asemapaikka- ja päivystyssääntelyn poistuminen näkyy käytännössä niin, että pienempien kuntien autot saavat tulla vapaasti ajamaan esimerkiksi Tampereen keskustaan. Tällöin taksin saatavuus kyseisellä pikkukunnalla voi olla lähes mahdotonta ja keskustaan syntyy vuorostaan ylikapasiteettia autoista.

4.3 Taksiautojen liikevaihto

Taksirytysten lukumäärä oli 2000-luvulla suurimmillaan vuonna 2009; 8 747 kpl. Vuoteen 2016 mennessä alalta oli poistunut noin 950 yritystä; yrityksiä oli 7 801 kpl. Vuonna 2017 ja 2018 yritysten väheneminen on jatkunut. Moni taksiryttäjä on päättänyt lopettaa toimintansa ennen uuden lain voimaan tuloa. Taustalla vaikuttavat ryttäjäkohtaisesti muun muassa eläkkeelle siirtymisen ajoittaminen toimialan murrosvaiheeseen. (Metsäranta, Tervonen, Jaakola, 2018). Murrosvaiheella viitataan nimenomaan uuteen taksilakiin.

Suomessa toimii noin 7 900 taksiryttäjä eli taksiliikenneluvan haltijaa. Tavallisimmin liikenneluvan haltijalla on yksi lupa ja yksi auto. Taksilupien jakoperusteet ovat osaltaan vaikuttaneet siten, ettei samalle ryttäjäälle ole kertynyt useamman auton ajamiseen oikeuttavia lupia. Taksiautoja on noin 9 700. (HE 161/2016, Taksiliikenne) Taksien kokonaisliikevaihto Suomessa vuonna 2013 oli 1,06 miljardia euroa, joka tarkoittaa vuodessa keskimäärin noin 103 092€ suuruista liikevaihtoa per taksiauto.



Kuvio 3. Taksiliikenteen liikevaihdon kehitys 2007 – 2014. (Tilastokeskus)

4.4 Kustannukset

Kustannukset aiheutuvat yritystoiminnan ylläpitämiseksi tarvittavien tuotannontekijöiden, kuten toimitilat, henkilöstö, koneet ja laitteet sekä materiaalit ja tavarat, käytöstä. Kustannukset voidaan jakaa muuttuviin ja kiinteisiin. Muuttuvat kustannukset kasvavat tai vähenevät toiminnan volyymin mukaan ja niitä ovat esimerkiksi aine- ja tarvikekustannukset sekä provisiopalkat henkilösivukuluineen. Kiinteät kustannukset eivät vaihtele toiminnan volyymin mukaan eli ne pysyvät samoina valmistus- tai myyntimääristä riippumatta. Tyypillisiä kiinteitä kustannuksia ovat esimerkiksi toimitilojen ylläpito, markkinoinnin ja hallinnon kustannukset, rahoituskustannukset ja poistot. (Eklund & Kekkonen 2011, 42–43.)

Taksiyrityksen muuttuvia kustannustekijöitä ovat Kajonin mukaan muun muassa:

- Provisiopohjaiset palkat ja henkilösivukulut
- Huollot ja korjaukset
- Renkaat
- Poltto- ja voiteluaineet
- Pesukulut

- Varaosat ja tarvikkeet
- Ajopäiväkirjat ja kuittirullat
- Työvaatteet

Taksiyrityksen kiinteitä kustannustekijöitä ovat muun muassa:

- Pääomapoistot korkoineen
- Dieservero
- Vakuutusmaksut
- Taksiliikennelupamaksut
- Taksiasemamaksut
- Ajonvälitysjärjestelmäkulut
- Mahdolliset ajoneuvojen säilytykseen liittyvät kulut

4.5 Tuotot

Seuraavat tiedot ovat peräisin kirjoittajan henkilökohtaisista ajopäiväkirjoista. Vuoro-kohtaisista kassoista vähennetään arvonlisäveroprosentti (9,1%). Arvonlisäverotto-
masta kassasta lasketaan kuljettajan palkka päivävuoressa 05-19 välisenä aikana pro-
sentsilukemalla 35% ja yövuorossa 19-05 lukemalla 38%. Vertailussa käytettiin 11
tunnin työvuoroja, joka on vuoron tavallinen kesto.

Pienin kassa tähän mennessä on 86,50 EUR eräältä kesäkuiselta yöltä. Tällöin kysei-
nen auto tuotti tunnissa $7,86 \text{ EUR} \times 0,91 = 7,16 \text{ EUR}$. Tämä kuvastaa nykytilannetta,
kun hiljaisen yön pieni tilauskanta jakautuu useammalle yritykselle ja taksiasemati-
lauksia eli niin sanottuja tolppakyytejä jonottaa asiakasmäärään suhteutettuna liikaa
autoja. Taksien ylikapasiteettia näkyy todella usein taksiasemilla.

Suurin kassa taas syntyi marraskuussa orastavaan pikkujoulu-aikaan perjantaina, kun
kertyi peräti 529,10 EUR. Auto tuotti tuntia kohden $48,10 \text{ EUR} \times 0,91 = 43,77 \text{ EUR}$.
Kyseisenä yönä tolppa- ja tilausajoa oli jatkuvasti, eikä tuottamatonta ajoa tullut muul-
loin kuin paluumatkoilla. Tämä kuvastaa lähes maksimikapasiteettia Kajonin hinnas-
toilla. Vastaavanlaisiin lukemiin pääsee kesällä festivaalien aikana, sekä vilkkaina vii-
konloppuöinä.

5 TAKSIMATKAN HINTA ENNEN JA JÄLKEEN

Ennen liikennekaaren voimaantuloa taksimatkan hinta määräytyi alueen kaikissa autoissa saman taksahinnaston mukaan, mutta 01.07.2018 alkaen jokainen taksiyrittäjä tai yritys on saanut hinnoitella palvelunsa täysin vapaasti. Asiakkaalle on ilmoitettava ennen matkan alkua selkeästi ja yksiselitteisesti matkan hinta mahdollisessa sopimusajossa tai hinnoittelun perusteet esimerkiksi nettisivuilla tai muissa sähköisissä kanavissa. Myös autossa on oltava hintatiedot matkustajan saatavilla. Taksimatka on voitava maksaa käteisellä, pankkikortilla sekä yleisimmillä luottokorteilla, jos muusta ei ole etukäteen sovittu. Maksusta on tarjottava asiakkaalle aina kuitti. Jos matkan kokonaishinnan arvioidaan ylittävän 100 euroa, on siitä sovittava asiakkaan kanssa erikseen. (Suomen Taksiliitto, 2018)

Tampereella yritysten taksamittareiden rakenteissa on nykyään eroavuuksia. Seuraavat tiedot löytyvät yritysten kotisivuilta. Esimerkiksi Kajonin taksimatkan hinta koostuu 1-4 matkustajalle 0,89 €/km matkataksasta, sekä 0,89 €/min aikataksasta. Kun matkustajia on 5 tai enemmän niin tila-autoissa matkataksa on 1,39 €/km. Lähtömaksu on aina 5,90 €. Tampereen aluetaksin eli Taksi Tampereen hinta 1-4 henkilölle on 1,84 €/km ja 5-8 henkilölle 2,25 €/km. Lähtömaksu on normaalisti 5,30 € ja yö- sekä sesonkiaikaan 8,08 €. Sesonkiaikoina matkataksa on 1-4 henkilölle 2,12 €/km ja 5-8 henkilölle 2,59 €/km.

Taksimatkojen hinnoissa ei loppupeleissä ole merkittävää eroa, mutta tietoinen asiakas säästää, kun osaa valita tietyn taksin tietylle matkalle. Kajonin autoissa ruuhkassa ja liikennevaloissa jumittaminen näkyy hinnassa, mutta esimerkiksi yöaikaan, kun liikennettä ei ole niin taksimatkojen hinnat ovat usein todella suotuisia. Asiakkaat antavat oma-aloitteisesti jatkuvasti palautetta liittyen matkan hintaan. Taksi Tampereen autoissa hintaan ei vaikuta kuljettajan yli- tai alinopeus vaan hinta perustuu täysin matkan pituuteen. Esimerkissä oli kuitenkin vain kahden yrityksen hinnastot. Yksityisyrittäjiä omineen hinnastoineen on ainakin kymmeniä Tampereen alueella. Kuten aiemmin mainittiin, niin jokaisessa taksiautossa pitää kuitenkin olla asiakkaalle näkyvillä auton hinnasto, joka kannattaa ehdottomasti tarkastaa ennen kuin autoon hyppää.

Seuraavaksi käydään läpi taksin tilaamista ennen ja jälkeen uudistuksen. Lisäksi tarkastelussa on tuore kilpailua edistävä 02 Taksi -palvelu.

5.1 Taksi Tampere & Liuttu

Ennen uudistusta Tampereella toimi Taksi Tampereen aluetaksin lisäksi premium-kuljetuksia tarjoava Liuttu. Taksin tilaaminen tapahtui soittamalla näiden tilauskeskukseen. Aluetaksin autot päivystivät laajasti määrätyillä asemapaikoillaan keskustassa ja naapurikunnissa sekä oli lisäksi hinnastoltaan Liuttua edullisempi. Tästä syystä suurin osa kuluttajista piti aluetaksia ainoana ja oikeana vaihtoehtona sekä ennen kaikkea luotettavana – määräytyihän hinta aina saman tutun taksamittarin mukaan. Liutun autoja käytettiin, kun haluttiin ns. premium-palvelua pukuun pukeutuneelta kuljettajalta sekä autoksi täysin musta Mercedes-Benz.

5.2 Uudistuksen jälkeen

Uudistuksen jälkeen yksi polttavimmista aiheista taksimatkoilla on ollut taksin tilaaminen. Usein asiakas harmittelee hämillään, että taksin tilaaminen olisi nykyään kovin vaikeata. Todellisuudessa palveluntarjoajia on nykyään useita ja keskustassa sekä sen lähialueilla saa taksin entistä paremmin. Asiakkaita yksinkertaisesti hämmentää se, että taksin voi tilata niin monesta eri numerosta ja sovelluksesta. Nykyään asiakkaita palvelee perinteisen Taksi Tampereen ja Liutun lisäksi mm. Kajon, Menevä ja hybridiautoilla kuljettava Express-taxi. Kaikki nämä isompien yritysten autot ovat selkeästi teipattu ja teippauksissa mainostetaan tilausnumeroa ja/tai -sovellusta. On paljon myös autoja, jotka eivät ole ollenkaan minkään yrityksen kyydinvälityksessä vaan ajavat pelkästään tolppa-ajoa. Nämä autot voi tunnistaa siitä, ettei niissä ole usein ollenkaan teippauksia.

Nykyään monessa taksiautossa on useamman yrityksen kyydinvälitysjärjestelmät. Esimerkiksi Tampereella eräälle Kajonin tilaukselle saapui riihimäkeläinen Menevän teipeissä oleva auto. Kyseinen auto oli kuljettajan mukaan Menevän ja Kajonin lisäksi Uberin välityksessä. Lisäksi autossa oli järjestelmä Kela-kyytien ajamiseen. Tämä

luonnollisesti sekoittaa pakkaa entisestään asiakkaiden silmissä, kun tilattu auto ei vastaakaan odotutettua.

The screenshot shows a Google search for "taksi tampere". The search bar contains the text "taksi tampere". Below the search bar, there are navigation options: "Kaikki", "Kartat", "Kuvahaku", "Videot", "Ostokset", "Lisää", "Asetukset", and "Työkal". The search results are as follows:

- Nopsa palvelu | Rennot kuskit | expresstaxi.fi**
www.expresstaxi.fi/
 Perinteillä Sinun eduksesi
- Menevä-taksi Tampere | 5€ ale ensimmäisestä matkasta**
www.meneva.fi/ 0800 02120
 Tilaa Menevä taksi, sovelluksen lataajalle 5€ ale ensimmäisestä matkasta. Ennakkotilaukset ilman lisämaksua. Kiinteät hinnat. Ennakkotilauksen lisä 0€. Maksuton tilausnumero.
[Tilaa taksi](#) · [Palveluvalikoima](#) · [Yrityspalvelut](#) · [Palvelualueet](#) · [Kela-kyydit](#)
- 02 Taksi - Tilaa taksi Tampere | Taksit taas yhdestä paikasta**
www.02taksi.fi/tilaa/taksi
 02 Taksi yhdistää luotettavat taksiyhtiöt yhteen palveluun. Tutustu ja lataa sovellus! Vertaile Tampereen seudun takseja, valitse sopivin & tilaa kätevästi puhelimitse. Katso! Tilaa taksi missä vain. Tilaa taksi soittamalla. Lataa ilmainen sovellus. Vertaile taksiyhtiöitä.
[02 Taksin tilausohje](#) · [Toiminta-alue](#)
- Taksi Tampere 0100 4131**
<https://www.taksitampere.fi>
 Tilaa taksi numerosta 0100 4131 (2,84 €/puh + pvm/mpm). Tampere - Pirkkala - Nokia - Ylöjärvi - Kangasala - Lempäälä. Vakiovarusteena luotettavuus.

At the bottom of the search results, there are two tabs: "Hinnat" and "Kela-taksi".

Kuva 1. Kuvakaappaus: Googlen hakukoneen ensimmäiset osumat hakusanoilla ”taksi tampere”.

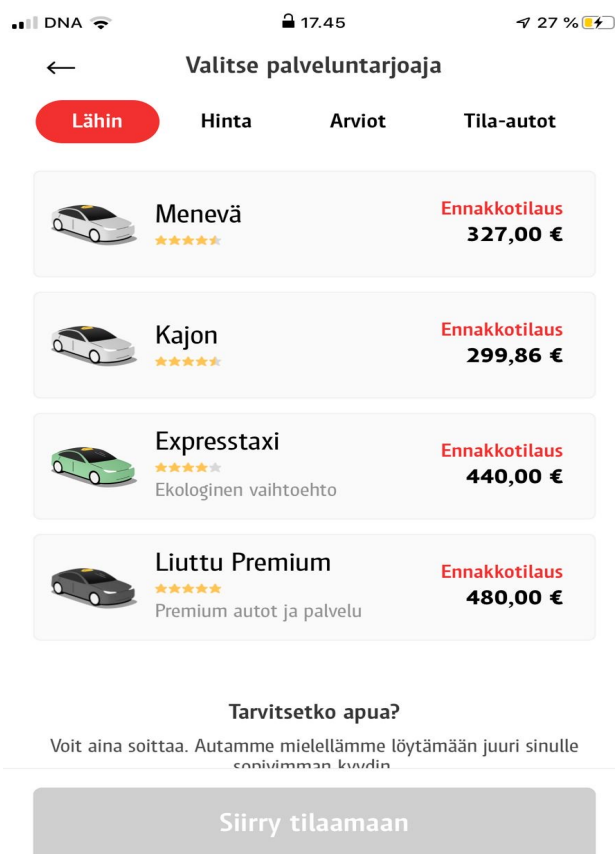
Aggressiivinen mainonta ja hakukoneoptimointi muokkaavat osumien järjestystä jatkuvasti. Mainonnan ja näkyvyyden merkitys on kasvanut merkittävästi kilpailun kiihtyessä.

5.3 02 Taksi

02 Taksi on 020202 Palvelut Oy:n perustama palvelu, jonka avulla asiakas pääsee vertailemaan alueen taksirytysten hintoja tietyllä matkalle. Asiakas saa puhelimitse tai sovelluksen kautta valita itselleen sopivan taksin ja saa lisäksi kiinteän hinnan matkalle etukäteen.

Kyseinen palvelu on ilman muuta kätevä ja tuo sitä kaivattua selkeyttä taksin tilaamiseen. Ongelmana näissä asiakkaille esitetyissä sopimushinnoissa on se, että ne laskeaan karttapalvelun avulla, jolloin hinta on usein vääristynyt suuntaan tai toiseen. Palvelu laskee joskus halvemman ja joskus kalliimman reitin, jolloin kuljettaja tai asiakas kärsii. Tämä antaa sitten väärän kuvan kyseisen taksiyrityksen hinnoittelusta. 02 Taksilla on yhteistyökumppaneita ympäri Suomea – Tampereella ne ovat Menevä, Kajon, Expresstaxi ja Liuttu.

”02 Taksilla voit kätevästi vertailla eri taksiyhtiöitä, valita itsellesi sopivimman kyydin ja myös säästää rahaa. Sovelluksessa tai puhelimitse ilmoitetaan aina taksikyydin hintatiedot tai lopullinen kiinteä hinta. Puhelinpalvelussamme saat parhaan kyydin löytämiseksi henkilökohtaista, nopeaa ja asiantuntevaa asiakaspalvelua, joka on hintansa väärti.” (02Taksi.fi)



Kuva 2. Kuvakaappaus 02 Taksi -sovelluksesta. Hinta-arviot Tampereen keskustasta Helsinki-Vantaan lentokentälle.

6 KILPAILUTILANNE TAMPEREELLA

Seuraavassa luvussa käydään läpi kilpailun aiheuttamia positiivisia ja negatiivisia puolia sekä yritysten että asiakkaiden näkökulmasta. Yhteenvedona asiakas hyötyy taksilain uudistuksesta monella tavalla, mutta eri yritysten taksinkuljettajien välillä tolilla esiintyy valitettavan negatiivista jännitettä. Erityisen huonon vastaanoton antaa kokeneet aluetaksin kuljettajat, koska nämä ovat kokeneet nahoissaan uudistuksen aiheuttamat negatiiviset taloudelliset vaikutukset.

”Minun näkemykseni mukaan uudistunut taksilaki on muuttanut taksitoimintaa avoimen markkinatalouden suuntaan ja vähentänyt turhaa byrokratiaa. Mitä paremmin teet työsi ja palvelet asiakasta, sitä varmemmin luot asiakassuhteita ja pärjät kilpailussa.” (Nimettömänä pysyvä kollega kirjoittaa 05.08.2019)

6.1 Asiakkaan hyödyt

Uudistuksen tultua voimaan media mustamaalasi alaa jatkuvalla pelottelulla taksimatkojen absurdista hinnoittelusta. Yli vuoden jälkeen osa kuluttajista pelkää edelleen taksilla liikkumista. Todellisuudessa tietoisella asiakkaalla on nykyään huomattavasti enemmän päätösvaltaa taksimatkojen suhteen kuin ennen;

- Taksitolpalla asiakas saa vapaasti kilpailuttaa hinnan ja hypätä haluamaansa autoon. Ensimmäisenä jonossa olevaa autoa ei ole pakko ottaa.
- Asiakas saa päättää reitin lähtöpaikasta kohteeseen.
- Kuljettajalta voi selvittää edullisimman reitin tai sopia hinnasta etukäteen jo ennen autoon istumista.
- Taksien asemapaikoista luovuttiin, joten taksin voi liftata kadulta tai vaikka yökerhon edestä kättä heiluttamalla.
- Kiireisenä aikana taksin saatavuus helpottuu, kun palveluita tarjoavia yrityksiä on useita.
- Tolpat purkavat viikonloppuisin huomattavasti nopeammin, eikä taksia pidä enää jonottaa myöhään aamun tunneille asti

6.2 Kuljettajien näkökulma

Yrittäjien ja kuljettajien näkökulmasta uusi taksilaki on vaikuttanut alaan ennustetun negatiivisesti. Syynä on luonnollisesti kilpailun aiheuttama tulotason lasku. Alla lisätty uuden taksilain vaikutuksia;

- Autojen lukumäärää eri vuorokauden aikoina ei enää säädellä, jonka johdosta tolilla on lähes aina ylikapasiteettia.
- Pitkään tolilla jonottanut auto saatetaan skipata asiakkaiden toimesta moneen kertaan, vaikka tämä olisi jonon ensimmäisenä. Asiakashan saa vapaasti mieluisan auton valita.
- Hiljaisena päivänä hintoja joudutaan polkemaan, kun asiakasmäärä on autoihin nähden pieni.
- Asiakas saattaa tietoisesti tilata kahden tai useamman yrityksen auton sillä periaatteella, että nopein voittaa. Tästä syntyy hukka-ajoja eikä asiakas saa minäänlaista sanktiota väärinkäytöstä.
- Tunnelma on usein kireä, jolloin ammatillinen käytös unohtuu ja ns. herrasmiessäännöt ovat historiaa.

7 TAKSIN LUOTETTAVUUS

Uusi taksilaki on herättänyt runsaasti huolta taksien luotettavuudesta. Ennen kuljettajiin luotettiin lähes sokeasti, mutta nykyään heidän ammattitaitoa ja moraalialla epäillä jatkuvasti. Suurin huolenaihe näin vapaan hinnoittelun aikana on pelko kohtuuttoman hintaisista taksimatkoista. Luottoa ei myöskään herätä kielimuuri ja kuljettajan mahdollinen paikallistuntemuksen puute. Monessa tapauksessa asiakkaan on pitänyt itse näppäillä kotiosoitteensa navigaattoriin ja ohjeistaa kuljettaja kädestä pitäen perille.

“Kun katsoo Tukholman taksiliikennettä, on vaikea uskoa saapuneensa länsieurooppalaiseen suurkaupunkiin. Vapautetut taksimarkkinat ovat tuoneet mukanaan villin lännen: kovan kilpailun ja moninaiset yrittäjät, jotka haluavat hyötyä tietämättömästä turistista. Syynä siis taksat etukäteen auton ikkunassa olevasta tarrasta, ja jos vain mahdollista, käytä hyvämaineista firmaa. Tukholmassa on ennemminkin sääntö kuin poikkeus, että tuntee jonkun, joka on vieraillessaan päätenyt maksamaan kovan hinnan kyydistään. Vapaat markkinat tarkoittavat, että kyydistä saa veloittaa mitä tahansa, kunhan hinta on selkeästi esillä.” (Vauhkonen, 2018)

Kymmenen kilometrin tai 15 minuutin ajomatkasta voidaan pyytää esimerkiksi 5 000 kruunua, kertoo Ruotsin Taksiliiton markkinointi- ja tiedotuspäällikkö Claudio Skubla. Vertailun kohteeksi otettiin Ruotsin malli, koska siellä taksilaki vapautui vastaavasti 1990-luvun alussa. Claudio Skublan mukaan Tukholman 6200 taksiautosta noin 1200 on ns. ”villejä takseja”. Kyseinen termi on käytössä tänä päivänä täällä Suomessakin ja sillä viitataan yksityisyrittäjään, joka ei ole minkään firman kyydinvälityksessä ja tällä on oma hinnoittelu. Villit taksiautot ovat lähes poikkeuksetta teippaamattomia.

Helsinkiin on rantautunut uuden taksilain myötä lukemattomia yksityisyrittäjiä. Mediassa on usein uutisoitu kuluneen vuoden aikana absurdista hinnoittelusta esimerkiksi lentokenttäkyydeissä. Jopa kiireisenä pikkujouluaikana juhlatuulella asiakkaiden on raportoitu valitsevan taksit erittäin huolellisesti. Tampereen päässä näin radikaalia valikointia ei ole vielä esiintynyt, mutta asiakkaat ovat usein raportoineet yksityisyrittäjien sopimattomasta ja epäammattimaisesta käytöksestä taksimatkan aikana.

8 HARMAA TALOUS

Harmaan talouden arvioidaan lisääntyneen hurjasti uuden taksilain myötä. Sinetöityä taksamittaria ei enää vaadita autoihin; esimerkiksi käteisellä maksettuja kiinteähintaisia matkoja on käytännössä mahdotonta valvoa. Verohallinto on havainnut huolestuttavia piirteitä talouteen liittyen. Tasan vuoden aikana uuden lain voimaantulosta myönnettiin 4000 uutta taksilupaa ja Verohallinnossa huomattiin, että niistä joka neljäs ei ollut rekisteröitynyt verottajalle.

Sekä Taksiliiton puheenjohtaja Kai Andersson ja Verohallinnon valvontajohtaja Marko Myllyniemi ilmaisivat tahtonsa taksilain remonttiin Ylen haastattelussa. Etenkin nimenomaan taksamittarin pakollinen käyttöönotto otettiin esiin: ”Taksamittari tai ylipäätään jonkinlainen kassakone pitää olla taksissa samaan tapaan kuin muissakin yrityksissä. Sen oltava sellainen, joka luo kuluttajalle turvan siitä, että hinta on oikea. Sen avulla hoidetaan myös maksamisen tallentuminen taksiyrityksen tilinpitoa varten.” (Andersson, 2019).

Verohallinto lupasi tarvittaessa reagoida tilanteeseen tarvittaessa ja niin kävikin Tampereella ja Pirkkalassa pikkujouluperjantaina 22. marraskuuta 2019. Poliisi, Traficom sekä verottaja yhdistivät voimansa ja tarkastivat perusteellisesti päivän ja illan aikana 93 taksia, joista alle puolet selviytyi puhtain paperein. Raporttien mukaan suurin osarikkomuksista oli lieviä puutteita uuden taksilain noudattamisesta. (Liikenne- ja vies-

tintävirasto 2019). Kuitenkin silmäänpistävää tuona päivänä työvuorossa olleille taksikuskeille oli huomata, miten moni taksi jätti tulematta töihin. Taksiasemilla oli poikkeuksellisen vähän autoja; täsmäiskusta oli etukäteen uutisoitu.

9 TYÖN LUOTETTAVUUS

Opinnäytetyö suoritettiin kirjoituspöytä tutkimuksena. Kirjoittaja teki havainnointia ja haastatteluita ollessaan töissä taksinkuljettajana. Haastattelun kohteeksi muodostui sekä taksinkuljettajat että asiakkaat, jotta asiaa voitiin puntaroida molemmista näkökulmista. Edellä mainituista tehtiin muistiinpanoja, jotka toimivat työn pääasiallisena lähteenä. Teoriapohjaa tukevat sähköiset lähteet aiheeseen liittyen. Kirjoituspöytä tutkimukselle tavallista on ns. epämuodolliset haastattelut/keskustelut, jotka luovat oman haasteensa tuloksien luotettavuudelle. Haastattelujen nauhoittaminen ja nauhoitusten litterointi olisi ollut luotettavampi tapa kerätä aineistoa. Tämä olisi kuitenkin vaatinut luvan asiakkaalta ja kirjoittaja ei halunnut tuottaa asiakkaille epämukavaa oloa.

Reliabiliteetin kannalta työ oltaisiin voitu suorittaa kvantitatiivisesti tai kvalitatiivisesti. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa oltaisiin suoritettu teemahaastatteluita kouralliseksi haastateltavia. Tässä tapauksessa otanta olisi ollut kuitenkin pieni, eikä tarvittavaa aineistoa olisi todennäköisesti saatu kasaan kirjoittajan haluamalla tavalla. Validiteetin kannalta jälkikäteen ajateltuna paras tutkimustapa olisi ollut suorittaa työ kvalitatiivisena tutkimuksena. Tämä olisi tarkoittanut esimerkiksi kirjallisen kyselylomakkeen lähettämistä laajalle otannalle luotettavien tulosten saamiseksi. Kyselylomake olisi pitänyt koota huolellisesti ja saada vastauksia sekä kuljettajilta että erilaisilta asiakailta. Vastauksia erittelemällä oltaisiin saatu kasaan tieteellisesti luotettavampi versio tästä opinnäytetyöstä.

10 POHDINTA

Opinnäytetyön teko oli mielestäni haastava ja aikaa vievä prosessi. Aihe vaihtui lennosta keväällä 2019 ja alustavan suunnittelun ja havainnoinnin aloitin samana kesänä. Aihe valikoitui omasta mielenkiinnosta ja työ on ollut täysin itsenäistä. Varsinaisen kirjoitustyön aloitin syksyllä. Tutkimustyötä tein viikottain taksia ajaessani. Taksinkuljettajan työt lopetin maaliskuussa 2020 ja viikkoja myöhemmin Kajon Oy meni konkurssiin. Mielenkiintoista nähdä koronaviruksen vaikutukset taksialaan, kun tilanne normalisoituu. Viimeisen muutaman kuukauden aikana ajot ovat vähentyneet lähes täysin.

Kirjoituspöytä tutkimus tuntui oikealta tavalta suorittaa tämä opinnäytetyö. Opettavia ja mielenkiintoisia keskusteluja käytiin taksissa lähes joka päivä, joista tein sitten muistiinpanoja itselleni. Taksinkuljettajien suhtautuminen uuteen taksilakiin oli yhteisen negatiivinen ja virallisten haastattelujen tekeminen asiakkaille työn ohessa olisi ollut käytännön tasolla todella hankalaa sekä epäsovivaa, varsinkin kun toimin pääasiallisesti yökuljettajana. Mielestäni sain laadittua kattavan kuvan taksialan nykytilanteesta, ottaen huomioon aiheen tuore luonne ja tietolähteiden vähäinen määrä.

11 YHTEENVETO

Tämä opinnäytetyö käsitteli yleisesti taksialan nykytilannetta ja uuden järjestelmän toimivuutta sekä tutkimuksessa pureuduttiin taksin luotettavuuteen. Uusi taksilaki vei alan kohti vapaata markkinataloutta, jonka tarkoituksena oli luoda lisää työpaikkoja ja kilpailua alalle. Tällä pyrittiin etenkin hintakilpailuun ja palvelun korostumiseen jokapäiväisissä taksikyydeissä. Usein hienolta kuulostava suunnitelma ja sen toteutuminen ei mene aivan käsi kädessä. Niin kävi myös tässäkin tapauksessa – uudistus toi sekä hyvää, että huonoa.

Uusien työpaikkojen syntyminen näkyy myönnettyjen taksilupien räjähdysmäisessä nousussa. Varjopuolena liiallinen kapasiteetti vähentää huomattavasti ajojen määrää

yksilötasolla. Taksilupa myönnetään ilman koulutusta, josta johtuen palvelun taso ja kuljettajan ammattitaito ovat todella vaihtelevaa. Asemapaikkojen poistaminen on huonontanut taksin saatavuutta syrjäseuduilla ja keskustassa autoja on liikaa. Taksikuskit ovat joutuneet lisäämään työmäärää huomattavasti saavuttaakseen yhtä hyvän tuottavuuden, kuin ennen uudistusta. Toinen keino tuoton lisäämiseen on hintojen nostaminen, joka on taas ristiriidassa taksilain tavoitteiden kanssa.

Taksiala on muuttunut entistä huomattavasti nykyaikaisemmaksi ja monimutkaisemmaksi, joka vaatii selvästi aikaa ja opettelua sekä asiakkaiden että palveluntarjoajien kannalta. Useat taksiyritykset, niiden omat sovellukset ja 02Taksi -palvelu selvästi hämmentävät kuluttajia. Taksiala voi tuskin ottaa enää askelta entiseen ja ihmisten on vain mukauduttava. Nuoret asiakkaat eli ns. älypuhelin-sukupolvi ovat usein hyvin tietoisia ja tietävät mitä taksia haluavat käyttää. Kilpailuvaltteina esimerkiksi Kajonilla käytetään opiskelija-alennusta, jonka saa tiettyä koodia käyttämällä. Vanhemmalla väestöllä mukautuminen vie selvästi enemmän aikaa ja jossain tapauksissa vaikuttaa siltä, ettei halutakaan mukautua. Loikataan autojonon keskeltä tuttuun ja turvalliseen Taksi Tampereen autoon.

Vapaa markkinatalous käänsi taksialan ylösalaisin. Tulotaso on laskenut ja kilpailu on kiivaampaa. Tämän johdosta moni taksiyrittäjä on ymmärrettävästi työt lopettanut. Uusi taksimaailma ei sovi kaikille ja kuljettajien sekä yritysten välinen ilmapiiri on yleisesti ottaen negatiivinen vielä 1.5 vuoden jälkeen. Kuluttajien luottoa pyritään voittamaan takaisin pienin säännöksin, esimerkiksi selkeämmin esillä olevilla hintatiedoilla. Niin kuin aiemmin on todettu, vanhaan ei ole paluuta. Hallitus on kuitenkin tietoinen olennaisista korjaustarpeista.

LÄHTEET

02 Taksi

<https://02taksi.fi/hinnoittelu/>

Eklund, I. & Kekkonen, H. 2011. Toiminnan kannattavuus. Helsinki: WSOYpro.

Hallituksen esitys uudesta liikennekaaresta: HE 161/2016.

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_161+2016.aspx

Kajonin hinnasto

<https://www.kajon.fi/>

Kotitalouksien kulutus 2013, Tilastokeskus

<https://www.ts.fi/teemat/auto+ja+liikenne/458170/Taksimatk+Ruot-sissa+voi+tulla+kalliiksi>

Taksi Tampereen hinnasto

<https://www.taksitampere.fi/hinnat/>

Trafi: Taksiliikenteen hintaseuranta ja enimmäishinnan laskentaperusteet. Metsäranta, Tervonen, Jaakola

https://arkisto.trafi.fi/file-bank/a/1530527390/24532c80c9f5f9b02070268c62fe3c46/31128-Trafin_julkaisu_15_2018_Taksiliikenteen_hintaseuranta_ja_enimmaishinnan_laskentaperusteet.pdf

https://www.stat.fi/til/ktutk/2016/ktutk_2016_2018-03-13_tie_001_fi.html

Tripsteri.fi Soile Vauhkosen kirjoitus

<https://www.tripsteri.fi/tukholma/taksit/>

Suomen Taksiliiton www-sivut.

www.taksiliitto.fi

Ylen uutinen taksialan harmaasta taloudesta

<https://yle.fi/uutiset/3-10850473>