

Taksilainsäädännön muutosten vaikutukset Etelä-Karjalaan

Tiivistelmä

Tekijä(t) Liukka, Samu	Julkaisun laji Opinnäytetyö, AMK	Valmistumisaika 2021
	Sivumäärä 31 + 3 liitettä	
Työn nimi Taksilainsäädännön muutosten vaikutukset Etelä-Karjalaan		
Tutkinto Tradenomi (amk)		
Ohjaavan opettajan nimi, titteli ja organisaatio Jarmo Kempainen, lehtori, LAB-ammattikorkeakoulu		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää 1. heinäkuuta 2018 uudistuneen taksilainsäädännön muutosten vaikutus taksialaan Etelä-Karjalassa. Tutkimuksessa vertailtiin uutta ja vanhaa taksilakia sen oleellisimmilta osilta, jotta saatiin selville, miten taksilaki on muuttunut ja siten pystyttiin selvittämään miten nämä muutokset ovat vaikuttaneet Etelä-Karjalassa.</p> <p>Tutkimus rajattiin Etelä-Karjalan kahteen suurimpaan ja tunnetuimpaan toimijaan eli Taksi Saimaahan ja Taksi Imatraan. Vertailua tehtiin myös valtakunnallisesti, jotta tutkimukseen saatiin laajempi näkökulma kuvaamaan sitä, miten taksiala on nimenomaan Etelä-Karjalassa muuttunut.</p> <p>Tutkimuksessa selvitettiin myös Taksi Saimaan ja Taksi Imatran hallitusten jäsenten sekä yhden asiakkaan mielipide uudesta taksilaista sekä sen muutosten vaikutuksista taksialaan.</p> <p>Tutkimuksen tuloksena saatiin se, että taksialan muutosten vaikutukset eivät juurikaan näy Etelä-Karjalassa asiakkaan näkökulmasta. Muutokset ovat vaikuttaneet enemmän yrittäjien arjessa negatiivisella tavalla.</p>		
Asiasanat taksilainsäädännön muutokset, taksiala, Etelä-Karjala		

Abstract

Author(s) Liukka, Samu	Type of Publication Thesis, UAS	Published 2021
	Number of Pages 31 + 3 attachments	
Title of Publication The effects of changes in taxi law in South-Karelia		
Name of Degree Degree Programme in Business Administration		
Name, title and organization of the supervising teacher Jarmo Kempainen, lecturer, LAB University of Applied Sciences		
Abstract <p>The purpose of thesis was to clarify the 1st of July 2018 renewed taxi legislation modifications impacts to the taxi industry in South Karelia.</p> <p>In this thesis comparison was made between the old and the new taxi legislation essentially, to figure how its changed and there so determinate the effects of the changes to South Karelia.</p> <p>The research was limited to South Karelia's two biggest and most well-known operators, Taksi Saimaa and Taksi Imatra. The comparison was also made nationwide, so the research gets a broader perspective on that, how the taxi industry in South Karelia has changed.</p> <p>In this thesis was also reconciled opinions from Taksi Saimaa's and Taksi Imatra's members of the board and one of the customers of the new taxi legislation and its effects to taxi industry.</p> <p>The results were that the impacts of renewed taxi legislation were not that big from the customer's point of view in South Karelia. The modifications have had a greater impact on a daily basis of entrepreneurs.</p>		
Keywords changes in taxi law, taxi industry, South-Karelia		

Sisällys

1	Johdanto.....	1
1.1	Taustaa aiheelle	1
1.2	Tutkimuskysymykset ja rajaus	1
1.3	Teoreettinen viitekehys.....	2
1.4	Tutkimusmenetelmät ja aiemmat tutkimukset	2
1.4.1	Laadullinen tutkimus.....	3
1.4.2	Määrällinen tutkimus.....	4
1.4.3	Aiemmat tutkimukset	4
2	Taksiala yleisesti.....	5
2.1	Taksin historiaa	5
2.2	Taksiliikennelupa	5
2.3	Taksinkuljettajan ajolupa.....	5
2.4	Toimijoiden määrä Suomessa	6
2.5	Liikenne Suomessa	7
3	Taksilainsäädäntö.....	9
3.1	Taxilain uudistus	9
3.2	Hinnoittelu	9
3.3	Taksiyrityksen perustaminen	10
3.4	Taksinkuljettajan ajolupa.....	11
3.5	Taxilain korjaussarja	11
4	Taksitoimijat Etelä-Karjalassa	13
4.1	Johdanto.....	13
4.2	Taksi Imatra.....	13
4.2.1	Toimijoiden määrän muutos ja kilpailevat yritykset	13
4.2.2	Hinnoittelu ja hinnastojen muutos	14
4.3	Taksi Saimaa.....	14
4.3.1	Toimijoiden määrän muutos ja kilpailevat yritykset	15
4.3.2	Hinnoittelu ja hinnastojen muutos	15
4.4	Valtakunnallista vertailua	16
4.4.1	Taksiliikennelupien ja taksinkuljettajien ajolupien määrän muutos	16
4.4.2	Hintojen muutos.....	16
5	Kyselyt Taksi Saimaan ja Taksi Imatran hallituksille	18
5.1	Kyselyn toteuttaminen	18
5.2	Kyselyn tulokset.....	18

6	Asiakkaan haastattelu.....	24
6.1	Haastattelun toteutus ja haastateltavan löytäminen	24
6.2	Haastattelun vastaukset.....	24
7	Tutkimuksen eteneminen ja johtopäätökset	26
7.1	Tutkimuksen eteneminen.....	26
7.2	Johtopäätökset	27
	Lähteet	29

Liitteet

Liite 1. Toni Haakanan ja Jyrki Sivosen haastattelu

Liite 2. Kysely Taksi Saimaan ja Taksi Imatran hallituksille

Liite 3. Asiakkaan haastattelu

1 Johdanto

1.1 Taustaa aiheelle

Taksilainsäädäntö muuttui 1. heinäkuuta 2018 ja taksilainsäädännön muuttaminen on herättänyt paljon keskustelua sekä väittelyä paljon ennen sen voimaantulua ja sen jälkeen. Suomi oli tunnettu luotettavasta taksijärjestelmästä, jossa asiakas pystyi istumaan minkä tahansa taksin kyytiin ja hän tiesi, että pääsee luotettavasti perille tiettyyn ennalta määriteltyyn hintaan. Heinäkuussa 2018 tämä kaikki muuttui, sillä muun muassa taksien hinnat vapautettiin eli tutusta enimmäishinnoittelusta luovuttiin ja yritykset saavat nykyisin määrittellä hinnoittelunsa itse. Nykyisin myös kuka tahansa saa perustaa taksirytyksen, joten taksimarkkinoille on tullut paljon uusia ja tuntemattomia toimijoita.

Lähes tulkoon jokainen suomalainen on varmasti jollain tavalla törmännyt viimeisen vajaan kolmen vuoden aikana uutiseen tai artikkeliin uudesta taksilaista ja sen tuomista muutoksista. Aihe on puhuttanut alalla toimivia henkilöitä, kuluttajia, päättäjiä sekä alasta piittaamattomia henkilöitä. Varsinkin iltapäivälehtien sivuilla nämä uutiset ovat olleet hyvin negatiivissävytteisiä ja taksialan tilasta on välittänyt todella huono kuva ihmisille. Onkin hyvin ajankohtaista tutkia hieman taksilainsäädäntöä ja sen tuomia muutoksia sekä tarkastella taksialan tilaa Etelä-Karjalassa.

Tutkija on itse ajanut taksia Imatralla reilut viisi vuotta ja ollut alalla ennen ja jälkeen uuden taksilain sekä tutkijalle on kertynyt paljon tietoa, kokemuksia ja kontakteja alalta varsinkin täällä Etelä-Karjalassa. Tutkijalta on myös viime vuosina todella paljon kyselyt asiakkaiden toimesta, että miten taksilain muuttaminen on vaikuttanut Imatralta. Tämä kertoo sen, että taksialan ulkopuoliset henkilöt ja instituutiot ovat myös kiinnostuneet siitä, miten taksiala nykyisin Suomessa voi. Tämän aihe valikoituminen opinnäytetyöksi oli kirjoittajalle aika itsestään selvä edellä mainittujen asioiden vuoksi.

1.2 Tutkimuskysymykset ja rajaus

Opinnäytetyössä tutkitaan Etelä-Karjalan alueen taksialaa ja tutkimus rajataan nimenomaan Taksi Saimaahan ja Taksi Imatraan. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää miten taksiala on muuttunut Etelä-Karjalassa uuden taksilain tultua voimaan. Tavoite toimii samalla myös tutkimuksen päätutkimuskysymyksenä. Tähän kysymykseen saadaan vastaus selvittämällä vastaukset muutamaaan alatutkimuskysymykseen. Tutkimuksen alatutkimuskysymyksinä toimivat alla luetellut kohdat:

- Miten taksilainsäädäntö on muuttunut?
- Miten muun muassa hinnasto ja toimijoiden määrä on muuttunut Etelä-Karjalassa ja valtakunnallisesti?
- Mitä alueen yrittäjät ja asiakkaat ovat mieltä vaikutuksista?

1.3 Teoreettinen viitekehys

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys perustuu lainsäädännölle. Tutkimuksessa vertaillaan uutta ja vanhaa taksilakia, joka muodostaa opinnäytetyön perustan. Taksilainsäädännöstä tutkitaan vain sen oleellisimpia muutoksia, joilla on ollut eniten vaikutusta taksialaan.

Tärkeänä lähdemateriaalina tutkimuksessa käytetään myös Taksi Saimaan toimitusjohtajan Jyrki Sivosen sekä Taksi Imatran hallituksen puheenjohtajan Toni Haakanan haastatteluja, joilta saatiin ajankohtaista tietoa Taksi Saimaan ja Taksi Imatran tämänhetkisestä tilasta. Valtakunnallista vertailua varten kerättiin Traficomilta tietoja toimijoiden määrän muutoksista muualla Suomessa. Tarkoituksena on myös kysyä maakuntien suurimmilta taksiryksiltä heidän hinnastojen muutoksista uuden taksilain aikana. Mitään valtakunnallista dataa hintojen kehityksistä ei ole olemassa, koska alalla on tänä päivänä niin paljon eri toimijoita ja tällaisen valtakunnallisen tilaston tekeminen on käytännössä mahdotonta. (Taksiliitto 2021.)

Molempien yritysten hallituksille järjestettiin myös kysely, jossa kysyttiin heidän mielipiteitään lainsäädännön muutosten vaikutuksista ja ylipäättänsä uudesta taksilaista. Hallituksissa on jäsenenä kymmeniä vuosia taksiautoilijoina toimineita henkiköitä ja he, jos ketkä osaavat antaa hyviä vastauksia. Tutkimuksessa on tärkeää ottaa myös asiakasnäkökulma mukaan, joten tutkimusta varten haastateltiin yhtä aktiivisesti taksia käyttävää henkilöä.

1.4 Tutkimusmenetelmät ja aiemmat tutkimukset

Tutkimusmenetelmät on perinteisesti jaettu kahteen osaan: kvalitatiiviseen eli laadulliseen tutkimusmenetelmään sekä kvantitatiiviseen eli määrälliseen tutkimusmenetelmään. (Ojasalo ym. 2014, 40.) Tutkimusmenetelmien välillä on eroja. Laadullinen tutkimusmenetelmä vastaa kysymyksiin miksi, miten ja millainen, määrällinen tutkimusmenetelmä vastaa esimerkiksi kysymyksiin mikä, missä, paljonko. (Heikkilä 2014, 6.) Kuvassa 1 kuvataan tutkimusmenetelmien eroja.

Kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimuksen oleellisimmat erot

KVANTITATIIVINEN (määrällinen)	KVALITATIIVINEN (laadullinen)
<ul style="list-style-type: none"> • vastaa kysymyksiin: Mikä? Missä? Paljonko? Kuinka usein? • numeerisesti suuri, edustava otos • ilmiön kuvaus numeerisen tiedon pohjalta 	<ul style="list-style-type: none"> • vastaa kysymyksiin: Miksi? Miten? Millainen? • suppea, harkinnanvaraisesti koottu näyte • ilmiön ymmärtäminen ns. pehmeän tiedon pohjalta

Kuva 1. Määrällisten ja laadullisten tutkimusmenetelmien erot. (Heikkilä, T. & Edita Publishing Oy 2014)

Tämän opinnäytetyön menetelmiksi valikoitui molemmat menetelmät. Molempien menetelmien käyttäminen tuli aiheelliseksi, koska tutkimukseen haluttiin tilastoja isommalta joukolta suoraan alalta, joten laadullisen tutkimuksen tueksi täytyi ottaa mukaan määrällinen tutkimus.

1.4.1 Laadullinen tutkimus

Laadullisella menetelmällä pyritään hankkimaan tietoja kohteesta, joka ei ole kovinkaan laaja. Tällä tavalla ymmärretään tutkittavaa kehittämisen kohdetta kokonaisvaltaisemmin ja paremmin. (Ojasalo ym. 2014, 104.) Yksi laadullisen tutkimuksen päätavoitteista on kuvata todellista elämää. (Hirsniemi ym. 2009, 161.) Tutkijan läsnäolo sekä osallistuminen tutkittavien toimintaan on tässä tutkimusprosessissa tyypillistä. Jotta tutkimuksen luotettavuudesta voisi tehdä helpommin johtopäätöksiä, tutkimusprosessin tarkka kuvaus ja perustelut ovat oleellisessa osassa. (Ojasalo ym. 2014, 105.) Laadullinen tutkimus tutkii tapausta, jossa tutkittavan asian ja tutkijan välillä on suora kontakti. Laadullinen tutkimus on kuvailevaa ja tämän lisäksi tutkijaa kiinnostaa merkitykset, prosessit ja ilmiön ymmärtäminen tekstien, sanojen ja kuvien avulla (Kananen 2008, 25.) Tyypillisinä laadullisen tutkimuksen tiedonkeruumenetelminä käytetään haastatteluja ja havainnointia. (Tuomi & Sarajarvi 2018, 83.)

1.4.2 Määrällinen tutkimus

Määrällisellä menetelmällä tietojen hankkiminen tapahtuu kysymällä samoja asioita suuremmalta joukolta. Menetelmän tavoitteena on ihmisten toiminnan selittäminen. Menetelmän intressinä voidaan pitää numeraalisen tiedon saavuttamista. Tutkijan on tunnettava aihepiirinsä melko hyvin, jotta tutkimustulosten kontrolloitu mittaaminen on mahdollista. Määrällinen tutkimusmenetelmä soveltuu hyvin käytettäväksi tutkimuksiin, jossa kuvaillaan yleisesti, miten joku asia on muuttunut. Tyypillisesti määrällisessä tutkimusmenetelmässä tiedonkeruu toteutetaan lomakekyselyllä tai lomakehaastattelulla. (Ojasalo ym. 2014, 104-108.) Määrällisessä tutkimuksessa asioita kuvataan numeeristen suureiden avulla ja usein pyritään selvittämään myös tutkittavassa ilmiössä tapahtuneita muutoksia tai eri asioiden välisiä riippuvuuksia. Määrällisen tutkimuksen avulla saadaan yleensä kartoitettua olemassa oleva tilanne, mutta ei kuitenkaan pystytä tarpeeksi hyvin saamaan selville asioiden syitä. (Heikkilä 2014, 8.)

1.4.3 Aiemmat tutkimukset

Tästä aiheesta on aiemmin tehty muutama opinnäytetyö. Aiheeseen liittyvien opinnäytetöiden vähyys johtuu varmasti osittain aiheen uutuudesta, eikä kaikkia uuden taksilain vaikutuksia ole vielä tullut julkisesti esille.

Juutilaisen (2020) opinnäytetyössä tutkittiin taksialan vapauttamisen, joka pohjautuu taksilainsäädännön muutoksista, vaikutuksia Tampereella. Tutkimuksen lopputuloksena oli muun muassa se, että kilpailu on kiristynyt taksialalla sekä kuljettajien tulotaso on laskenut. Juutilainen nostaa myös esille sen, että taksiluvan myöntäminen ilman koulutusta on aiheuttanut palvelun tason ja kuljettajien ammattitaidon vaihtelevuutta.

Ahokkaan (2017) opinnäytetyössä tutkittiin liikennekaaren vaikutuksia taksiliikenteeseen. Tässä opinnäytetyössä nimenomaan pohdittiin sitä, miten taksiala tulee muuttumaan uuden taksilain astuessa voimaan, asiaa tutkittiin myös selvittämällä, miten muissa maissa taksijärjestelmä toimii.

2 Taksiala yleisesti

2.1 Taksin historiaa

Takseja on ollut Suomessa jo yli 120 vuotta. Ensimmäisen taksiluvan Suomessa sai helsinkiläinen Gustaf Wilhelm Orraeus huhtikuussa vuonna 1906. Orraeuksen piti hakea maistraatista oikeutta käyttää automobiiliaan yleisön palvelukseen. Samaisena keväänä kaksi muuta onnekasta saivat taksiluvat. Itsenäistymisen jälkeen Suomessa oli noin 250 taksiautoa. 1960-luvulla taksiala oli murroksessa sodanjälkeisten sääntelyiden poistuessa ja auto-kannan länsimaallistumisen myötä. Vuonna 1964 Suomeen saatiin vielä tänäkin päivänä toimiva KELAn sairausvakuutus, joka mahdollistaa taksilla ajamisen yhteiskunnan mak-suun. Siitä tulikin taksiautoilun kasvuala, joka on nykyäänkin yksi suurimmista tulonlähteistä taksialalla. (02taksi 2020.)

2.2 Taksiliikennelupa

Voidakseen harjoittaa taksiliikennettä pitää hakea taksiliikennelupaa. Taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle myöntää hakemuksesta Liikenne- ja viestintäministeriö. Taksiliikennelupa voidaan myöntää henkilölle, joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain nojalla määrättyä edunvalvojaa. Hakijan tulee olla hyvämaineinen sekä hänen taksiliikennelupaansa ei ole saatu peruuttaa viimeksi kuluneen vuoden aikana. Hakijalla ei saa myöskään olla veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykynsä nähden vähäistä suurempia. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 6§.)

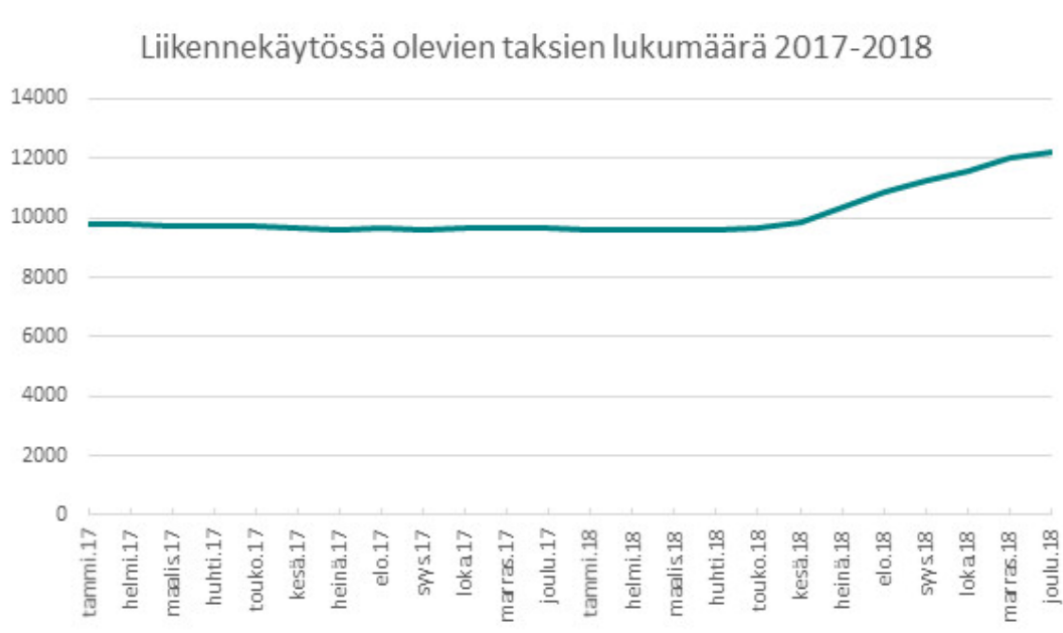
2.3 Taksinkuljettajan ajolupa

Taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä eli taksinkuljettajalla tulee olla taksinkuljettajan ajolupa. Ajoluvan myöntää hakemuksesta Liikenne- ja viestintäministeriö. Henkilöllä tulee olla voimassa oleva ajo-oikeus, joka on kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus. Hakijan tulee täyttää ajokorttilain 18§ säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Hakijan tulee myös suorittaa Liikenne- ja viestintäviraston järjestämä taksinkuljettajan koe. Lupaa ei myöskään myönnetä henkilölle, joka on viimeisen viiden vuoden aikana syyllistynyt seksuaalirikokseen, henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, ihmiskauppaan, huumausainerikokseen,

omaisuusrikokseen, ryöstöön, kätkemis- ja rahanpesurikokseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, törkeään rattijuopumukseen tai kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 25§.)

2.4 Toimijoiden määrä Suomessa

Toimijoiden määrä Suomessa on ollut nousussa uuden taksilain astuessa voimaan. Vuoden 2017 lopussa luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen oli rekisteröity yhteensä noin 9600 taksia. Vuoden 2018 loppuun mennessä rekisteröityjen taksien määrä oli noussut yli 12 200 ajoneuvoon. Vastaavasti Etelä-Karjalassa rekisteröityjen taksien määrä kasvoi kyseisenä aikana 232:sta 256:een. (Traficom 2019.) Kuviossa 1 kuvataan liikennekäytössä olevien taksien lukumäärän kasvua.



Kuvio 1. Liikennekäytössä olevien taksien lukumäärän nousu 1.7.2018 uudistuneen taksilain jälkeen. (Liikennekäytössä olevien taksien lukumäärä 2019, Traficom)

Täysin päivitettyä tietoa luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen rekisteröityneiden taksien määrästä ei löytynyt. Alhaalla on kuitenkin taulukko vuoden 2020 lopussa voimassa olevista taksiliikenneluvista. Tämä taulukko ei kuitenkaan kerro sitä, kuinka monta taksiautoa on liikenteessä, sillä uuden taksilain tullessa voimaan yritys tarvitsee vain yhden taksiliikenneluvan, joka kattaa kaikki yrityksen autot. (Traficom 2019.) Taulukko 1 näyttää kuinka monta liikenneluvanhaltijaa Suomessa oli vuoden 2020 lopussa.

Voimassaolevat liikenneluvanhaltijat yritysmuodoittain 31.12.2020

Yritysmuoto	Taksiliikenne
yksityinen	8 193
avoin yhtiö	199
kommandiittiyhtiö	394
osakeyhtiö	3 424
osakeyhtiö julkinen	.
osuuskunta	7
rekisteröity yhdistys	3
säätiö	3
kunta	.
kuntayhtymä	1
liikelaitos	1
Yhteensä	12 225

Taulukko 1. Vuoden 2020 lopussa oli 12 225 taksiliikenneluvanhaltijaa. (Traficom 2021)

Taulukosta voidaan päätellä, että taksiautojen määrä on jatkanut kasvuaan vuodesta 2018, sillä jo liikenneluvanhaltijoiden määrä ylittää vuoden 2018 lopussa olleiden taksiautojen määrän (12 200) ja onkin yleistä, että yhden liikenneluvan alla on useampi auto.

2.5 Liikenne Suomessa

Liikenne on pitkien välimatkojen Suomessa oleellinen osa arkea. Suomessa liikennejärjestelmä koostuu tie-, raide-, vesi-, lento-, sekä paikallisliikenteestä. Selvästi eniten Suomessa matkoista kuljetaan henkilöautolla, jonka osuus kaikista matkustetuista kilometreistä on 72 prosenttia. (Wikipedia 2020.) Liikenne on myös suomalaisille suuri kuluerä, sillä kuten alla olevasta taulukosta näkee, suomalaiset käyttävät toiseksi eniten rahaa liikkumiseen.

Kotitalouksien kulutusmenot

	1980	1990	2000	2010	2019*
	%				
Asuminen, vesi, sähkö, kaasu ja muut polttoaineet	18,6	18,3	24,5	25,8	28,7
Liikenne	14,4	14,5	13,2	12,3	11,7
Elintarvikkeet ja alkoholittomat juomat	21,3	16,3	12,6	12,1	11,4
Kulttuuri ja vapaa-aika	10,2	11,2	11,3	11,9	10,2
Ravintolat ja hotellit	6,4	7,7	6,4	6,3	6,9
Terveys	2,1	2,9	3,8	4,4	4,9
Alkoholijuomat, tupakka ja huumeaineet	6,3	6,6	5,8	5,1	4,7
Kalusteet, kotitalouskoneet ja yleinen kodinhoito	6,1	5,4	4,8	5,3	4,6
Vaatteet ja jalkineet	6,1	5,6	4,6	4,8	4,0
Viestintä	1,1	1,4	3,1	2,5	2,3
Koulutus	0,2	0,3	0,5	0,4	0,4
Muut tavarat ja palvelut	7,2	9,8	9,4	9,1	10,2
Yhteensä	100	100	100	100	100

Taulukko 2. Kotitalouksien kulutusmenot prosentuaalisesti vuonna 2019. (Tilastokeskus 2021)

Kuten taulukosta huomataan liikenteen prosentuaalinen osuus on vuosi vuodelta laskenut. Jotta saadaan hieman tarkempaa tietoa siitä, miten suomalaisten rahat jakautuivat matkustamisen osalta ja nimenomaan kuinka paljon suomalaiset käyttivät rahaa taksilla kulkemiseen täytyy tutkia alla olevaa tilastokeskuksen taulukkoa.

Kotitalouksien kulutusmenot, vuosittain muuttujina Sektori, Taloustoimi, Kestävyyssluokka, Kulutusluokka, Vuosi ja Tiedot

	2019*
	Käypiin hintoihin, miljoonaa euroa
S14 Kotitaloudet	
P31DCK Yksityiset kulutusmenot Suomessa, menona	
Yhteensä	
07.3.1 Matkustajien kuljetus rautatieliikenteessä	564
07.3.1.1 Matkustajien kuljetus junalla	497
07.3.1.2 Matkustajien kuljetus maanlaisella ja raitiovaunulla	67
07.3.2 Matkustajien kuljetus tieliikenteessä	911
07.3.2.1 Matkustajien kuljetus linja-autolla	660
07.3.2.2 Matkustajien kuljetus taksilla ja kuljettajalla varustetulla vuokra-autolla	251
07.3.3 Matkustajien kuljetus lentoliikenteessä	567
07.3.4 Matkustajaliikenne meri- ja sisävesiliikenteessä	291

Taulukko 3. Kotitalouksien matkustamiseen käyttämät rahat vuonna 2019. (Tilastokeskuksen PxWeb -tietokanta 2021)

Yhteensä rahaa käytettiin liikkumiseen 3808 miljoonaa. Tästä toiseksi pienin osuus meni taksilla kulkemiseen, mikä ei ole kovin suuri yllätys, sillä taksi ei ole kovin arkinen liikkumisväline, vaan sitä voisi pitää jopa luksushyödykkeenä. 251 miljoonan kulutus osoittaa, että takseille on kysyntää nyt ja tulevaisuudessa. Mikäli tuo 251 miljoonaa jaetaan kuvitellulla 12 000 taksiautolla saadaan jok'ikisen auton liikevaihdoksi noin 21000. Tästä kun vielä lasketaan pois autot, jotka eivät aja kovin aktiivisesti tai ollenkaan niin luku kasvaa entisestään. Pitää myös ottaa huomioon, että Kela-kyhydeistä saatavia tuottoja ei ole laskettu tähän mukaan.

3 Taksilainsäädäntö

3.1 Taksilain uudistus

Taksiala koki Suomessa ison muutoksen kun 1.7.2018 taksiliikennelaki 217/2007 kumottiin ja uudeksi alaa säänteleväksi laiksi tuli laki liikenteen palveluista 320/2017. Entinen laki koski pelkästään taksiliikennettä, nykyinen laki käsittää kaikenlaiset henkilöiden ja tavaroiden kuljetukset. Tässä osiossa selvitetään miten laki on muuttunut ja keskitytään nimenomaan lainmuutosten keskeisiin osiin, joilla on ollut eniten merkitystä alan muuttumisen kannalta ja jotka ovat saaneet eniten huomiota mediassa.

3.2 Hinnoittelu

Eniten taksia käyttäville ja käyttämättömille näkyvänä muutoksena on tullut hintojen vapauttaminen. Ennen taksiliikenteessä kuluttajilta perittävä enimmäishinta koostui perusmaksusta, ajomatkamaksusta ja odotusmaksusta, perusmaksu voitiin periä korotettuna yöaikaan ja viikonloppuna, lisäksi voitiin periä ennakotilausmaksu sekä avustamis-, lentokenttä- ja tavarankuljetuslisä. Tarkemmat säännökset enimmäishinnoista annettiin valtioneuvoston asetuksella vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta. (Taksiliikennelaki 217/2007, 16§.) Vanhan taksilain viimeinen enimmäishinta muodostui perusmaksusta 5,90 euroa (arkisin 6–20, lauantaisin 6-16 sekä kirkollisina juhlapäivinä, itsenäisyyspäivän aattona ja vappuaattona), muina aikoina ja sunnuntain ollessa aattopäivä perusmaksu oli 9 euroa. Taksialuokkia oli neljä, 1-2 henkilöä, jonka hinta oli 1,60 euroa/kilometri, 3-4 henkilöä hinnaltaan 1,91 euroa/kilometri, 5-6 henkilöä 2,07 euroa/kilometri sekä yli 6 henkilöä 2,23 euroa/kilometri. Odotusmaksua sai periä 47,04 euroa tunnilta. (Taksiliitto 2021.)

Vanhassa taksilaissa oli määritelty etukäteen takseille enimmäishinnat, joita ei saanut ylittää. Näitä enimmäishintoja ei tietenkään ollut pakko veloittaa, vaan halvemminkin hinnoilla sai kyyditä asiakkaita. Vanhan taksilain mukaisessa järjestelmässä asiakas tiesi aina taksin kyytiin hypätessään paljonko häneltä suurin piirtein tullaan veloittamaan matkasta. Uuden lain mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että asiakkaan astuessa autoon, kuljettajan täytyy ilmoittaa hänelle paljon kyyti tulee maksamaan tai taksiautosta tulee löytyä tarroja, joista hinnoittelu tulee selvästi esille. Mikäli kyydin jälkeen hinnasta tulee erimielisyyttä on palveluntarjoajan näytettävä väitteensä toteen. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 152§.) Liikenteen turvallisuusviraston Trafimääräyksen mukaan

taksipalvelun kokonaishinnan ylittyessä tai arvion mukaan ylittäessä 100 euroa, on hinnasta sovittava nimenomaisesti. (Traficom 2018.)

Tällä perusteella taksipalvelun tarjoaja voi käytännössä veloittaa kyydistä mitä tahansa, kunhan siitä on mainittu asiakkaalle suullisesti tai tarralla. Tämä uuden lain suoma mahdollisuus onkin aiheuttanut ikäviä tilanteita asiakkaille. Iltalehden artikkelissa Taxi Pointin taksitarkastajan Satu Sydänmaan mukaan kannattaa aina ensin katsoa hinnastoa ja sitten vasta hypätä kyytiin. Sydänmaan mukaan kuluttajien valitukset ovat moninkertaistuneet taksialan vapauttamisen jälkeen ja valitukset useimmiten koskevat taksimatkan hintaa. Etenkin Helsingin Rautatieasemalta on hypätty taksin kyytiin katsomatta auton ikkunassa olevaa hinnastoa ja perillä tyrmistytty matkan hintaa. Sydänmaan mielipide uudistukseen on se, että se on heikentänyt yksittäisen kuluttajan turvaa, sillä aikaisemmin kuluttaja pystyi luottamaan omaan arviointikykyynsä hinnan suhteen ja hypätä huoletta taksin kyytiin. (Niinivuo 2018.)

3.3 Taksirytyksen perustaminen

Vanha laki rajoitti taksirytyksen perustamista rajoittamalla lupien määrää. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vahvisti vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tuli vahvistaa lupien enimmäismäärät sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoittaneet taksipalveluiden saatavuutta myöskään vilkkaan kysynnän aikana eivätkä heikennä palvelujen laatua. Eli ennen kuka vaan ei pystynyt perustamaan taksirytystä, vaikka olisikin halunnut. Saadakseen luvan perustaa yrityksen tuli hakijan tämän opinnäytetyön kohdassa 2.1 mainittujen vaatimusten lisäksi olla ollut vähintään puoli vuotta taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa sekä olla kykeneväinen vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Myös yrittäjäkurssin suorittaminen oli yhtenä vaatimuksena taksiluvan saamiselle. (Taksiliikennelaki 217/2007, 6§, 8§, 19§.)

Uudessa laissa taksilupien määrien rajoittaminen on poistunut, eli nykyisin kuka hyvänsä voi perustaa taksirytyksen, kunhan täyttää opinnäytetyön kohdassa 2.1 mainitut laatuvaatimukset. Tämä lainmuutos on lisännyt taksiliikennelupia merkittävästi ja erityisesti niin kutsuttujen villien taksien määrä on lisääntynyt Suomessa. Villillä taksilla tarkoitetaan taksia, joka ei kuulu mihinkään taksinvälitysjärjestelmään. Taksinvälitysjärjestelmään kuulumattomat ajavat periaatteessa pelkkiä tolppakyytejä. Villien taksien tulo markkinoille on herättänyt epäluottamusta ja pelkoa kuluttajissa. (Haakana 2021.) Villi taksiryttäjä kertoo Iltalehden artikkelissa (Hujanen 2018), kuinka uudet taksiryttäjä leimataan huijareiksi. Taksiryttäjä mukaan asiakkaita myös pelotellaan niin, että he eivät uskalla mennä kuin tiettyjen firmojen autoihin. Jotkut villit taksit ovat harrastaneet myös plagiointia. Villi taksi on

naamioitu jonkin toisen firman autoiksi ja näin houkuteltu asiakas kyytiin luullen, että hän on esimerkiksi Taksi Helsingin auton kyydissä. (Salminen 2018.)

3.4 Taksinkuljettajan ajolupa

Taksinkuljettajan ajoluvan saamista haluttiin helpottaa. Ennen uutta taksilakia tuli kuljettajan ajolupaa hakevan käydä koulutus, jossa oli annettava perustiedot ja käytännön valmiudet taksinkuljettajan ammatin harjoittamiseen sekä matkustajien avustamiseen ja heidän turvallisuudestaan huolehtimiseen. (Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä 695/2009.)

Uuden taksilain alla koulutusta ei tarvita, vaan riittää, että hakijalla on ajokortti ja hän täyttää ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Hakijalla ei myöskään saa olla rikosrekisterissä luvan saantia estäviä merkintöjä. Hakijan tulee suorittaa myös taksinkuljettajan koe, joka koostuu 30 monivalintakysymyksestä liittyen matkustajan turvallisuuteen sekä matkustajan toimintarajoituksiin (Laki liikenteen palveluista, 25§, Traficom.)

3.5 Taksilain korjaussarja

Hallitus jätti 15.10.2020 esityksen eduskunnalle, jossa liikenteen palveluista annettua lakia, ajoneuvolakia sekä tieliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi. Muutoksilla tavoitellaan taksitoiminnassa havaittujen epäkohtien korjaamista erityisesti turvallisuudessa, harmaan talouden torjunnassa, hinnoittelun läpinäkyvydessä sekä taksien saatavuudessa. (HE 176/2020.)

Turvallisuuden korjaaminen tapahtuisi lisäämällä lakiin sääntelyä vapaaehtoisesta koulutuksesta, joka suunnattaisiin erityisryhmien kanssa työskenteleville. Koulutuksen suorittaneelle myönnettäisiin koulutuksen suorittamisesta todistus. Koulutus sisältäisi teoriaopetuksen lisäksi käytännön harjoitteita ja koulutus kestäisi vähintään 21 oppituntia, joista ainakin 7 olisi käytännön opetusta. (HE 176/2020, 4.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu.)

Taksien saatavuutta parannettaisiin muuttamalla lakia siten, että lain määritelmät olisivat nykyistä täsmällisemmät sen suhteen, mitä tietoja henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajien tulisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle. Nykyistä laajemmat ja täsmällisemmät tiedonsaantioikeudet parantaisivat taksipalveluiden saatavuustilanteiden selvittämistä eri puolilla Suomea. (HE 176/2020, 4.1.2 Taksipalvelujen saatavuus.)

Verovalvontaa varten taksikyydeistä kerättävien tietojen kattavuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi lisättäisiin liikennepalvelulakiin säännös siitä, mitä tietoja kaikista taksikyydeistä tulisi tallentaa ja kerätä sekä millaisia järjestelmiä tai laitteita tähän tarkoitukseen tulisi

käyttää. Näiden tietojen tallentamiseen tai keräämiseen tulisi käyttää joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saisi sähköisesti kerättyä jokaisesta taksimatkasta laissa vaaditut tiedot. Kaikissa autoissa tulisi jatkossa olla jokin tällainen järjestelmä tai laite, jolla saisi mitattua matkan pituuden ja keston sekä tallennettua tiedot liikennöinnissä käytettävästä ajoneuvosta, matkan ajankohdasta sekä autoa kuljettaneesta kuskista. Tällä tavalla kaikista taksimatkoista saataisiin kerättyä sellaista tietoa, joka mahdollistaa verovalvonnan tehokkaan toteuttamisen. (HE 176/2020, 4.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.)

Taksipalvelujen hinnoittelun läpinäkyvyyden lisäämiseksi esitetään ratkaisuna sitä, että jatkossa takseissa tulisi käyttää tiettyä hinnoittelurakennetta, ellei ennen matkaa ole sovittu kiinteää hintaa sekä takseissa tulisi esittää esimerkkimatkan hinta. Esimerkkimatka olisi 10 kilometriä pitkä ja se kestäisi 15 minuuttia. Matkan hintaan voisi sisällyttää erillisen lähtömaksun sekä muita mahdollisia lisämaksuja, joista on etukäteen kerrottu matkustajalle. Hinnan määrittämiseen tulisi käyttää taksamittaria. Taksamittarin käyttämisellä pyritään siihen, että kuluttaja voi luottaa mittaus tietoon ja sen perusteella muodostuvaan hintaan. (HE 176/2020, 4.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu.)

Laki liikenteen palveluista lain ja laki tieliikennelain 155 ja 171§:n muuttamisesta oli tarkoitettu tulla voimaan vuoden 2021 alusta, mutta lakien muutokset eivät ole vielä huhtikuun 2021 alkuun mennessä tulleet voimaan, joten pientä myöhästymistä on havaittavissa. Laki ajoneuvolain muuttamisesta pitäisi tulla voimaan 1.6.2021. (HE 176/2020, 9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset.)

4 Taksitoimijat Etelä-Karjalassa

4.1 Johdanto

Tässä osiossa tarkastellaan Etelä-Karjalan kahta suurinta toimijaa Taksi Imatraa sekä Taksi Saimaata. Muitakin toimijoita Etelä-Karjalasta löytyy, mutta ne ovat sen verran pienehköjä, että niiden läpi käyminen ei ole tälle tutkimukselle tarpeellista. Osiossa tutustaan Taksi Imatran ja Taksi Saimaan yrityksiin lukuina sekä tutkitaan yrityksissä tapahtuneita muutoksia uuden taksilain tullessa voimaan. Tähän osioon saatiin tietoja haastattelemalla sähköpostin välityksellä Taksi Imatran hallituksen puheenjohtajaa Toni Haakanaa sekä Taksi Saimaan toimitusjohtajaa Jyrki Sivosta. Taksi Imatrasta tutkijalla oli etukäteen jo joitakin tietoja, sillä tutkija on työskennellyt Taksi Imatran alaisuudessa noin viisi ja puoli vuotta.

4.2 Taksi Imatra

Imatran Taksi Oy on jo yli 25 vuotta vanha yritys sillä se on perustettu vuonna 1995. Ennen osakeyhtiön perustamista Imatran Taksi toimi tilausvälitysyhtiönä osuuskuntana. Imatran Taksi Oy:n osakasyrityksiä löytyy 25 kappaletta ja välityksessä on 36 autoa, joten ei voida puhua mistään hirveän isosta taksiyrityksestä. Useimmat osakeyritykset ovat yksittäisten yrittäjien hallinnoimia, joilla on vain yksi auto välityksessä, mutta esimerkiksi Taxijehuilla ja Taxi Momentilla on useampi auto välityksessä. Laskettaessa täysiaikaiset, osa-aikaiset sekä niin sanotut keikkakuskit Imatran Taksissa työskentelee noin 60-65 henkilöä. Taksi Imatran päätoimisto sijaitsee osoitteessa Koskikatu 1, 55120 Imatra. (Haakana 2021.)

4.2.1 Toimijoiden määrän muutos ja kilpailevat yritykset

Imatralla toimijoiden määrä on ollut kokonaisvaltaisesti laskusuhdanteessa melko tasaisella tahdilla. Vaikka Taksi Imatra on saanut koulutettua koko ajan uusia kuljettajia, on kuljettajien kokonaismäärä ollut silti laskussa. Myöskin autojen ja osakkaitten määrä on ollut laskemaan päin. Uuden taksilainsäädännön astuessa voimaan moni autoilija jäi eläkkeelle ja osa lopetti, eikä heidän kaikkien tilalle ole ollut uusia tulijoita. Jotkut nykyisistä osakasyrityksistä ovat laajentaneet toimintaansa ja hankkineet lisää kalustoa tien päälle, esimerkiksi Taxijehut ovat lisänneet kalustoaan huomattavasti. Nykyinen automäärä siis on 36 autoa, kun vielä vuonna 2018 autoja välityksessä oli 42 ja ennen sitä jopa 50. Imatralla siis autot ovat koko ajan vähentyneet tasaiseen tahtiin. Imatran Taksi Oy on ainut paikallisesti toimiva tilausvälitysyhtiö, mutta alueella operoi myös maanlaajuisesti toimivia yrityksiä, kuten Taksi Helsinki ja Menevä Oy. Niin kutsuttuja villejä takseja on nähty ainakin pari kappaletta

myös pitkälti yhden auton omistavia yrittäjiä, mutta joukossa on myös useamman auton omistajia. Laskettaessa mukaan vakituiset, osa-aikaiset sekä keikkakuskit, työskentelee Taksi Saimaassa arviolta 150 kuljettajaa. Taksi Saimaan päätoimisto sijaitsee osoitteessa Satamakatu 25, 53900 Lappeenranta. (Sivonen 2021.)

4.3.1 Toimijoiden määrän muutos ja kilpailevat yritykset

Taksi Saimaassa ei ole nähty samanlaista autojen vähenemistä kuten Imatralla. Taksi Saimaan autojen määrä on pysynyt aika lailla samana kuin ennen taksilain uudistamista. Autoilijoiden määrä on kuitenkin vähentynyt. Lopettaneiden osakkeet on ostettu nykyisten osakkaiden toimesta ja nämä osakkaat ovat tällä tavalla laajentaneet toimintaansa lisäämällä autojensa määrää liikenteessä. Kuljettajien määräkin on pysynyt liki samana, pientä vaihtelua kuitenkin tapahtuu kuljettajien määrässä koko ajan, koska alalla on paljon osa-aikaisia työntekijöitä. Lappeenrantaan on tullut yksi varteenotettava kilpailija taistelemaan asiakkaista samalle markkina-alueelle. Menevä Oy rantautui Eksoten kilpailutuksen myötä Lappeenrantaan reilulla kymmenellä autolla. Myös muutama villi taksi on nähty liikenteessä Lappeenrannan teillä. (Sivonen 2021.)

4.3.2 Hinnoittelu ja hinnastojen muutos

Taksi Saimaan ensimmäinen ja ainoa hintojen muutos tapahtui vuoden 2020 huhtikuussa, jolloin hintoja yhtenäistettiin ja kilometritaksaluokkia vähennettiin, hinnasto kuitenkin pidettiin lähestulkoon vanhan lain määrittämän enimmäishinnan mukaisena. Taksi Saimaan hinnoittelu perustuu Imatran Taksin tapaan lähtömaksuun, kilometritaksaan asiakasluvun mukaan sekä odotus-/hidasajotaksaan. Taksi Saimaan palveluihin kuuluu myös niin sanottu kutsutaksi -palvelu, joka mahdollistaa taksilla ajamisen omavastuun hinnalla esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalle, mikäli lento lähtee aikaisin tai lento tulee myöhään takaisin Suomeen. Tällöin matkasta maksetaan 87,50 euron omavastuu per suunta. (Sivonen 2021.)

Taksi Saimaan hinnasto koostuu siis lähtömaksusta, joka on tällä hetkellä 5,90 euroa arkisin kello 6-20 sekä lauantaisin ja aattoina kello 6-16. Lähtömaksu on muina aikoina 9 euroa. Kilometritaksa perustuu asiakkaiden lukumäärälle ja kilometritaksoja on 2 kappaletta. Kun asiakkaita on 1-4 henkilöä taksa on 1,76 euroa/kilometri. Yli neljän henkilön tilauksissa taksa on 2,28 euroa/kilometri. Odotus-/hidasajotaksana toimii 59,80 euroa/tunti eli noin euro per minuutti. Taksi Saimaan autoissa ei käytetä kiinteää aikaveloitusta auton liikkuaessa. (Taksi Saimaa 2021.)

4.4 Valtakunnallista vertailua

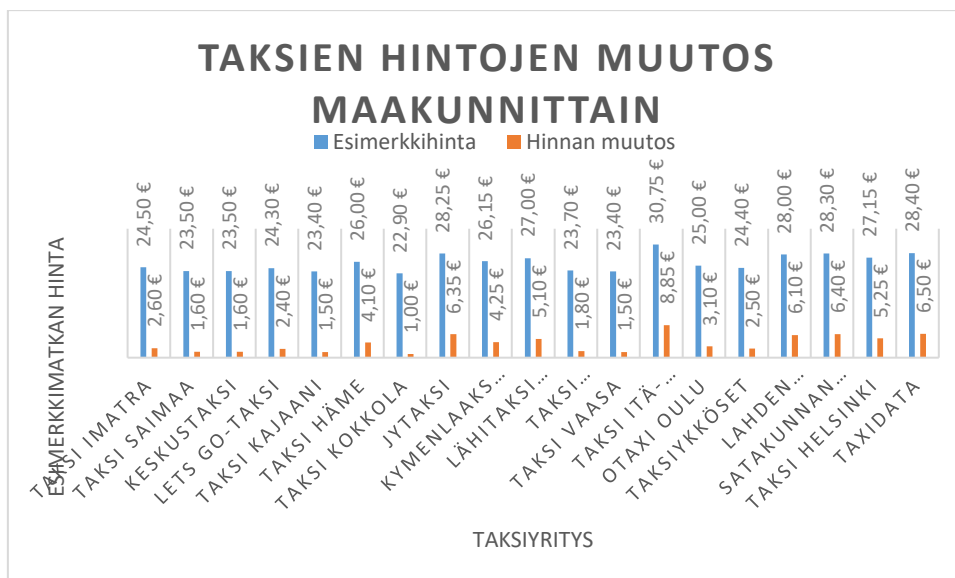
Etelä-Karjalan lisäksi myös muualla Suomessa on tapahtunut muutoksia muun muassa toimijoiden määrissä ja hinnastojen muutoksissa. Valtakunnallisella vertailulla saadaan parempi kuva siitä, kuinka paljon asiat ovat muuttuneet Etelä-Karjalassa.

4.4.1 Taksiliikennelupien ja taksinkuljettajien ajolupien määrän muutos

Taksiliikennelupien määrä on koko ajan noussut, eli yrittäjien ja näin ollen autojen määrä on ollut rajussa noususuhdanteessa yleisesti ympäri Suomea, kun vuonna 2018 rekisteröityjen taksien määrä kasvoi yli 2600 taksilla. Etelä-Karjalassa tällaista noususuhdannetta ei olla nähty. Samassa ajassa Etelä-Karjalaan rekisteröityjen taksien määrä kasvoi vain 24 taksilla. (Traficom 2019.) Taksikuljettajien ajolupien määrien muutoksista ei ole mitään valtakunnallista tilastoa, mutta Haakanan ja Sivosen lausuntojen perusteella ainakaan Etelä-Karjalassa taksinkuljettajien lukumäärä ei ole ainakaan merkittävästi muuttunut suuntaan eikä toiseen, vaikka ajoluvan hankkimisesta tulikin helpompaa uuden taksilain myötä.

4.4.2 Hintojen muutos

Hintojen muutoksistakaan ei löydy mitään valtakunnallista tietoa. Hintojen muutosten täydellinen seuraaminen on käytännössä mahdotonta, sillä alalle on tullut niin paljon uusia toimijoita ja hinnoittelu on kirjavaa. Tutkimuksessa selvitettiin kuitenkin jokaisen maakunnan suurimman taksirytyksen hinnat yritysten nettisivuilta ja niiden avulla saa jotain osviittaa siitä, miten hinnat ovat kehittyneet Etelä-Karjalassa verrattuna muihin maakuntiin. Vertailussa käytetään esimerkkihintaa, joka muodostuu 10 kilometriä ja 15 minuuttia kestävästä matkasta ja joka tapahtuu arkipäivänä kello 12 sekä kyydissä on 2 asiakasta, eikä auton tarvitse odottaa asiakasta tai pysähdellä liikennevaloisiin. Hinnan muutosta vertaillaessa käytettiin vanhan taksilain sallimaa enimmäishintaa kyseiseltä matkalta. Kyseinen 10 kilometrin ja 15 minuutin matka olisi ennen vanhaan maksanut 21,90 euroa. Taulukosta 4 löytyy vertailudataa maakuntien suurimpien taksien vertailuhintojen kehityksestä.



Taulukko 4. Taksihintojen muutos maakunnittain esimerkkimatkaan verrattuna 2021.

Kuten yllä olevasta taulukosta voidaan päätellä, hinnat ovat nousseet jokaisen maakunnan suurimmassa taksirytyksessä. Etelä-Karjalassa hintojen nousu on ollut hyvin maltillista. Taksi Imatran hinta 10 kilometrin ja 15 minuutin pituisella matkalla on noussut 2,60 euroa. Taksi Saimaan hinta aiempaan enimmäishintaan verrattuna on noussut 1,60 euroa. Prosentuaalisesti nousua on tapahtunut Taksi Imatran kohdalla noin 11,90 prosenttia, kun taas Taksi Saimaan hinnoissa prosentuaalista nousua on tapahtunut noin 7,30 prosenttia. Kaikista eniten nousua on tapahtunut Pohjois-Karjalassa, jossa Taksi Itä-Suomen hinta on noussut prosentuaalisesti yli 40 prosenttia. Maltillisinta nousu on ollut Keski-Pohjanmaalla, jossa Taksi Kokkolan hinnat on noussut vain noin 4,60 prosenttia. Huomionarvoista tässä hintojen vertailussa on se, että kaikista eniten hintoja nostaneiden yritysten hinnoitteluperusteisiin kuuluu kilometriperusteisen veloituksen lisäksi aikaveloitus, joka tarkoittaa sitä, että mittari raskauttaa ylöspäin kilometrien lisäksi myös ajan perusteella. Asiakas voikin helposti harhautua taksin hinnoittelusta tuijottaessaan pelkästään kilometriveloitusta. Painotan vielä sitä, että taksihintojen kokonaisvaltainen vertailu on täysin mahdotonta, juuri hinnoittelun kirjavuuden, uusien toimijoiden sekä olosuhteiden muutosten vuoksi. (Jormanainen 2021.)

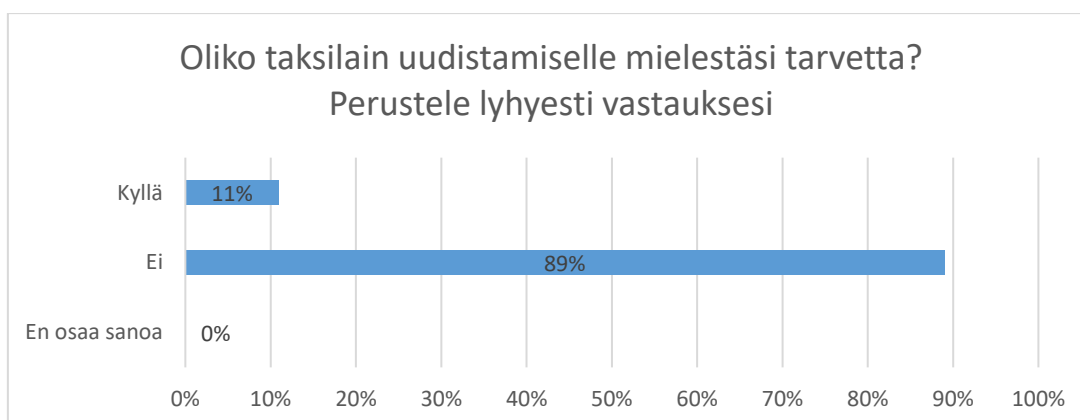
5 Kyselyt Taksi Saimaan ja Taksi Imatran hallituksille

5.1 Kyselyn toteuttaminen

Kysely toteutettiin Webropol -ohjelmalla, johon luotiin kysely ja kyselyn nettilinkkiä jaettiin Taksi Saimaan ja Taksi Imatran hallitusten jäsenille täysin anonymisti. Kyselyssä oli seitsemän kysymystä, joista kuusi ensimmäistä oli monivalintakysymyksiä, johon pystyi lopuksi kirjoittamaan lyhyet perustelut vastaukselleen. Viimeinen kysymys oli avoin kysymys, johon sai vapaasti kirjoittaa vastauksia. Kyselyn kysymykset olivat samat niin Taksi Saimaan kuin Taksi Imatran hallituksille. Kyselyyn annettiin vastausaikaa viikko, mutta vastausaikaa pidennettiin vähäisten vastausten vuoksi ja lopulta vastausaikaa oli yhteensä melkein kaksi viikkoa. Kyselyyn vastasi yhteensä yhdeksän hallitusten jäsentä.

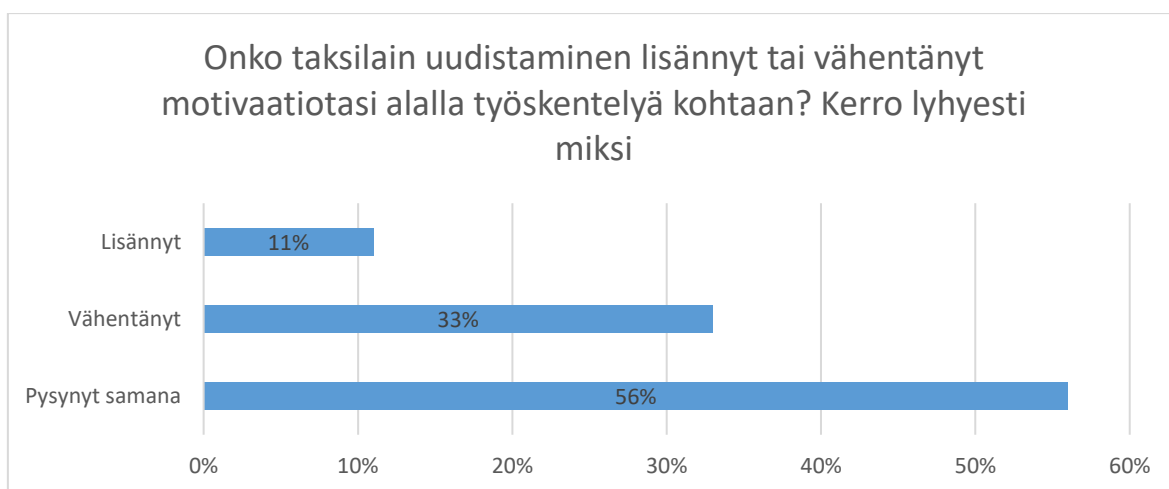
5.2 Kyselyn tulokset

Ensiksi haluttiin tietää mitä alalla pitkään toimineet hallitusten jäsenet olivat ylipäätään taksilainsäädännön uudistamisesta, kun vanhakin toimi ihan hyvin. Taulukossa 5 käy selväksi alan tuntevien mielipide siitä, oliko taksilain uudistamiselle tarvetta vaiko ei. Yhdeksästä vastaajasta kahdeksan oli sitä mieltä, että taksilain uudistamiselle ei ollut tarvetta ja ainoastaan yksi oli sitä mieltä, että taksilain uudistaminen oli kaivattu asia. Perusteluita sille miksi taksilain uudistamiselle ei ollut tarvetta oli muun muassa se, että säännelty taksilaki oli vuosikymmenten tulos, joka takasi turvalliset taksipalvelut kaikille asiakasryhmille, mutta nykyinen taksilaki romutti sen totaalaisesti. Yhden vastaajan mukaan uuden taksilain myötä kaikki meni kuluttajan kannalta huonompaan suuntaan, toisen vastaajan mielestä vanhaa taksilakia olisi voitu muokata toimivammaksi esimerkiksi tarveharkinta ja kiintiöiden määrittely olisi hiljaisille alueille maaseuduilla taksipalvelut. Ainut kysymykseen myöntävästi vastannut perustelee vastaustaan sillä, että taksiryttäjien toimintamahdollisuuksia oli hyvä avata vähän laajemmiksi.



Taulukko 5. Hallitusten jäsenten mielipide taksilain uudistamisen tarpeelle

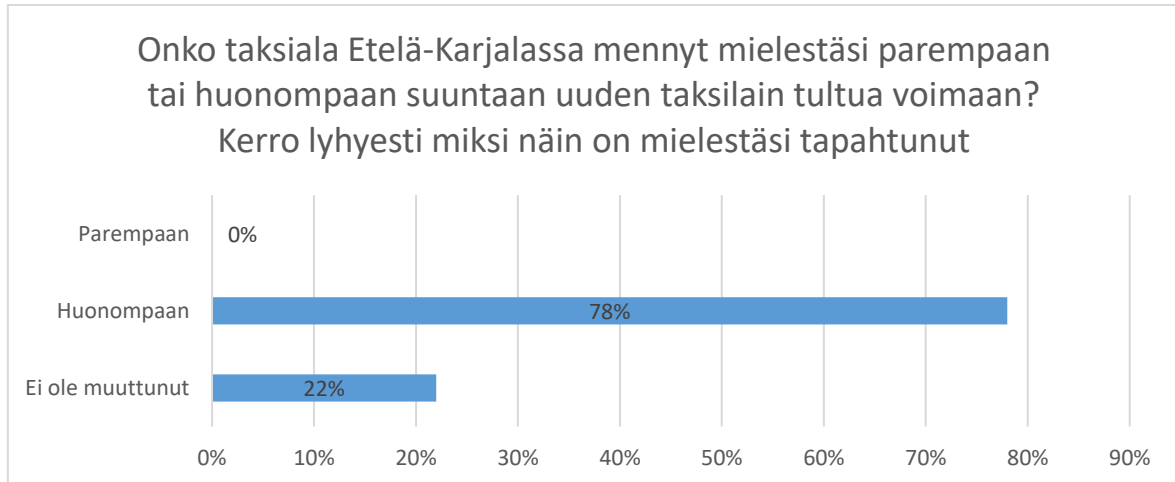
Taksilain uudistus on muuttanut taksialaa paljon. Kauan ajaneet yrittäjät ovat nähneet ajan ennen sekä jälkeen, joten heillä on mielipide siitä, oliko ennen paremmat ajat. Taulukossa 6, selviää onko pitkään alalla toimineiden motivaatio alalla työskentelyä kohtaan lisääntynyt, vähentynyt vai pysynyt samana taksilain uudistamisen myötä. Tämä kysymys sai jo vähän mielipiteitä jakautumaan vastaajien keskuudessa. Enemmistö eli viisi vastaajaa oli sitä mieltä, että motivaatio on pysynyt samana, vaikka taksilaki uudistui. Kolmella vastaajalla motivaatio oli vähentynyt ja vain yhdellä lisännyt. Taksilain uudistus ei ainakaan tuonut sitä kaivattua lisämotivaatiota alalle vastauksista päätellen. Ne, jotka vastasivat, että motivaatio pysyi samana perustelivat sitä aika lailla siten, että työt on hoidettava ja muutoksessa on pysyttävä mukana. Yhdellä vastaajista yksi laki ei vaikuta asenteeseen asiakaspalvelua kohtaan. Motivaation vähenemiseen syiksi annettiin alan yleisarvostuksen romahtamisen yleisön silmissä sekä alan muuttumisen epäluotettavaksi kuluttajan kannalta. Ainoan motivaation lisäyksen kokeneen perustelu oli, että vastaaja koittaa tehdä hommansa entistä paremmin ja jos kaikki tekisivät näin, niin ehkä alan luottamusta saataisiin edes vähän takaisin.



Taulukko 6. Lisäsikö uusi taksilaki motivaatiota alalla työskentelyä kohtaan

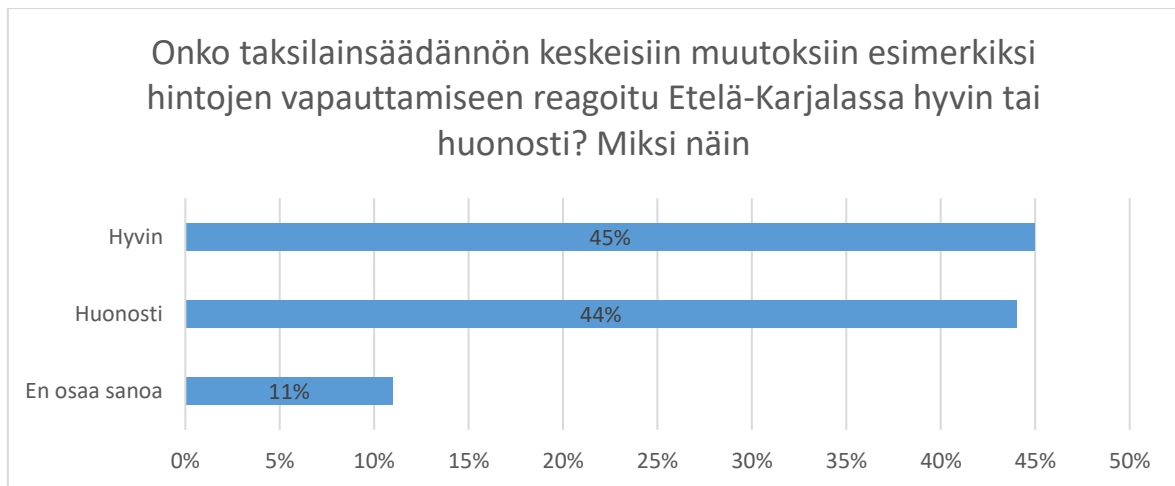
Taksiliikenteessä on tapahtunut isoja muutoksia koko Suomessa. Maaseudulta taksit ovat hävinneet ja siellä takseista on pulaa, isommissa kaupungeissa takseja on tullut paljon lisää, jonka myötä taksiliikenne on jopa villiintynyt jossain päin Suomea. Taulukko 7 kertoo hallitusten jäsenten mielipiteet siitä, mihin suuntaan taksiala on Etelä-Karjalassa mennyt. Enemmistö eli seitsemän vastaajaa on sitä mieltä, että taksiala on mennyt huonompaan suuntaan Etelä-Karjalassa. Perusteluina tähän on muun muassa kilpailutusten huono kulttuuri, jossa vain hinta ratkaisee sekä alueen ulkopuolelta uusien toimijoiden tuleminen, joita ei kiinnosta asiakkaiden taksin saanti vaan oma ansainta, myös taksien saatavuus on yhden vastaajan mielestä heikentynyt. Yksi perustelu sille, että taksiala on mennyt huonompaan suuntaan on se, että ylisuuren tarjonnan vuoksi yrittäjän toimeentulon mahdollisuus on

heikentynyt. Kaksi vastaajista on sitä mieltä, että taksiala ei ole muuttunut suuntaan eikä toiseen vaan pysynyt samana. Perusteluna on se, että Etelä-Karjala on pieni paikka ja asiakaskunta on pysynyt samana. Kukaan yhdeksästä vastaajasta ei ollut sitä mieltä, että taksiala olisi mennyt parempaan suuntaan Etelä-Karjalassa uuden taksilain tultua voimaan.



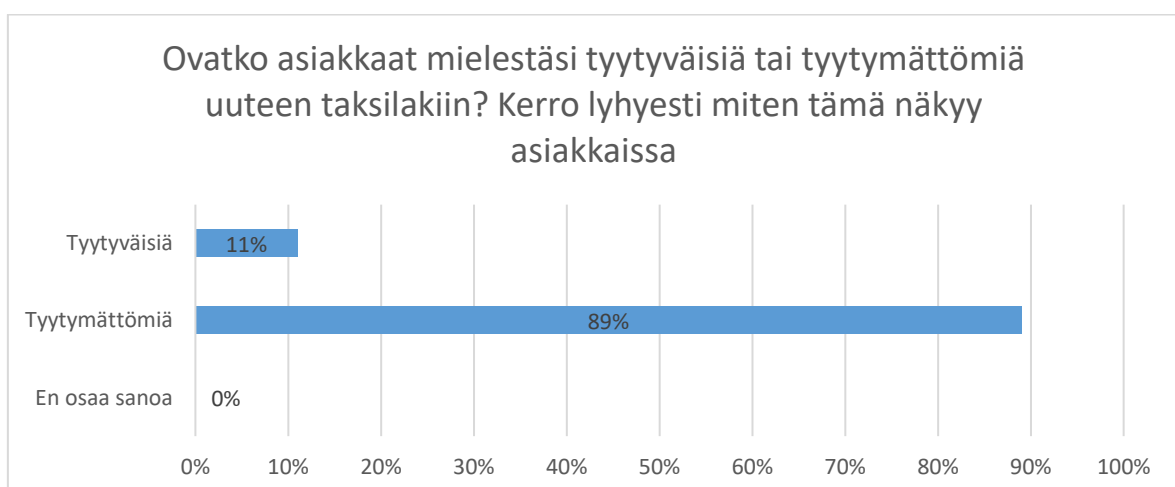
Taulukko 7. Taksialan muuttuminen Etelä-Karjalassa

Nykyisin taksirytykset saavat itse määrittää omat hintansa, ajovuoronsa ja toimintatapansa. Nämä muutokset ovat varmasti kirvoittaneet mielenkiintoisia keskusteluja yritysten hallituksissa siitä, miten nämä muutokset hoidetaan omassa yrityksessä. Taulukko 8 kertoo sen, mitä mieltä vastaajat ovat mieltä siitä, miten Etelä-Karjalassa on reagoitu näihin keskeisiin lainmuutoksiin. Tässä kysymyksessä vastaukset jakautuivat aika tasan. Neljän mielestä muutoksiin on reagoitu hyvin. Perusteluiksi on annettu lähinnä hinnanmuutoksiin reagointi. Hinnoittelumalleja on pystytty yksinkertaistamaan ja pitämään hinnoittelu selkeälukuisena. Hintoja on myös muokattu enemmän kuluja vastaaviksi. Myös neljä vastasi kysymykseen, että lainmuutoksiin on reagoitu huonosti. Tässäkin perustelut liittyvät hinnoitteluun. Yksi vastaaja toivoisi, että yötaxat olisivat korkeampia, jotta hiljaiset arkityöt olisivat edes jollain tavalla kannattavia. Eksoten hinnoittelu on aiheuttanut muutamassa vastaajassa närää. Eksote käyttää vielä vanhoja hintoja pohjana kilpailutuksissa, joista pitää antaa vielä alennusprosentti. Tämä ei ole vastaajan mielestä hintojen vapauttamista. Yksi vastaajista ei osaa sanoa onko reagointia tapahtunut, eikä tätä kummemmin perustellutkaan.



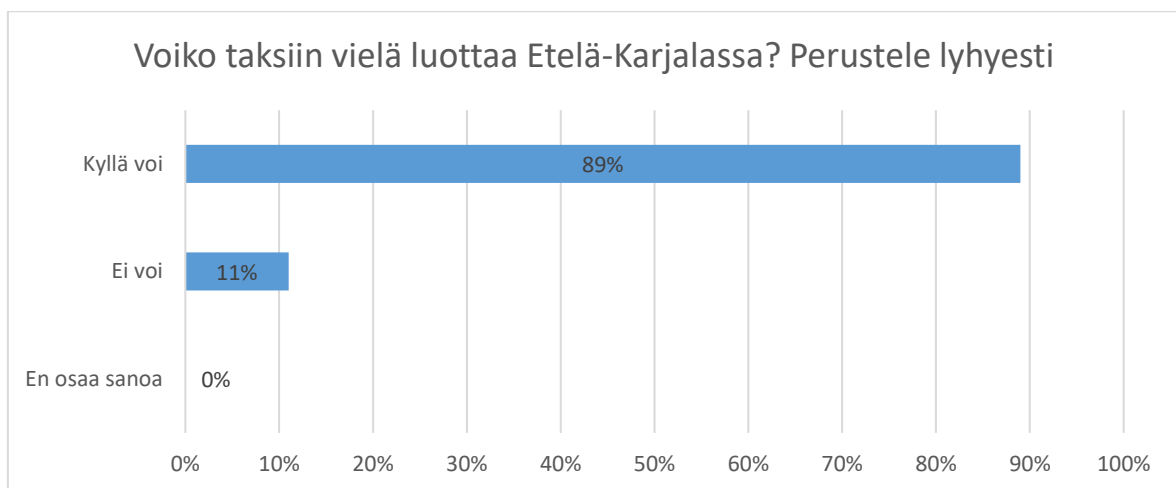
Taulukko 8. Taksilainsäädännön muutoksiin reagoiminen Etelä-Karjalassa

Yksi osa-alue taksinkuljettajien työtä on keskustella asiakkaiden kanssa, välillä jopa pitkiä aikoja, jos kyyti venyy. Taksinkuljettaja saa monesti kysymyksiä uudesta taksilaista ja siitä, mitä hän itse on siitä mieltä. Asiakkaat myös monesti sanovat oman mielipiteensä asiasta. Taulukko 9 kertoo siitä, miten kyselyyn vastaajat ovat itse huomanneet asiakkaiden tyytyväisyyden tai tyytymättömyyden asiakkaissa. Tähän kysymykseen on aika selkeä vastaus, sillä kahdeksan vastaajaa kertoo, että asiakkaat ovat tyytymättömiä uuteen taksilakiin. Tämä näkyy asiakkaissa siten, että taksiin ei luoteta samalla tavalla kuin ennen. Yhden vastaajan mukaan kukaan ei ole kehumut uutta taksilakia ja toinen vastaaja kertoo, että monet sanovat, että vanha laki toimi moitteettomasti. Yksi vastaaja kertoo, että vaikka isossa mittakaavassa vapautusta on pidetty huonona asiana, paikalliset asiakkaat ovat tyytyväisiä heidän palveluihinsa. Yhden vastaajan mielestä asiakkaat ovat tyytyväisiä uuteen taksilakiin. Hänen mukaansa aluksi asiakkaat olivat epäileväisiä, mutta huomattuaan, että homma pelaa, on ollut tyytyväisyyttä ilmoilla.



Taulukko 9. Asiakkaiden tyytyväisyyden/tyytymättömyyden näkyminen

Taksien luotettavuudesta on ollut nykyisin paljon puhetta medioissa. Taksien luotettavuus on horjunut muun muassa epäselvien hinnoitteluiden sekä hämäräiden taksien markkinoille tulon vuoksi. Taulukko 10 kuvaa hallitusten jäsenten mielipidettä siitä, voiko taksiin vielä luottaa Etelä-Karjalassa. Vastauksissa oltiin taas suhteellisen samaa mieltä. Kahdeksan vastaajista oli sitä mieltä, että taksiin voi vielä luottaa Etelä-Karjalassa. Perusteluna näkemykselle annettiin muun muassa, että sekä Taksi Saimaassa että Taksi Imatrassa on lähes tulkoon samat ammattitaitoiset toimijat kuin ennenkin samalla ammattietiikalla varustettuna. Molemmilla yrityksillä on myös autoja ajossa kellon ympäri sekä autoista löytyy kalibroidut taksamittarit selkeillä hinnoitteluperiaatteilla. Ainoa vastaaja, jonka mielestä taksiin ei voi enää luottaa Etelä-Karjalassa perustelee kantaansa sillä, että alueelle on tullut paljon uusia toimijoita ja valvonta on muuttunut olemattomaksi.



Taulukko 10. Taksien luotettavuus Etelä-Karjalassa

Kuten tässä opinnäytetyössä jo aiemmin mainittiin, on eduskunnassa puuhailtu niin sanottua taksilain korjaussarjaa. Hallitusten jäsenille järjestetyn kyselyn viimeinen kysymys käsittelee yllä mainittua korjaussarjaa. Kyselyyn vastaajat ovat alan ammattilaisia kymmenien vuosien kokemuksella ja ovat nähneet ajan ennen ja jälkeen taksilainsäädännön uudistamisen, joten heillä on paljon omakohtaista kokemusta ja näkemystä siitä, miten taksilainsäädäntöä tulisi korjata. Kyselyn viimeinen kysymys oli miten hallitusten jäsenten mielestä uutta taksilakia pitäisi korjata. Vastaus tuli antaa tekstimuodossa ja konkreettisia korjausehdotuksia tuli mukava määrä. Näitä korjausehdotuksia listataan alle.

- Taksamittarien käyttöpakko takaisin, joka karsii harmaata taloutta
- Alalle tulijoille tulisi olla lain mukaiset kriteerit ja vaatimukset
- Vero- ja työaikatarkastuksia tehtävä huomattavasti useammin
- Vanhan ajan koulutus pakolliseksi kaikille alalle pyrkiville

- Hinnoitteluun joku yhteneväinen järkevä skaala
- Palaaminen lähelle vanhaa mallia, pois lukien hintojen sääntely
- Alueelliset paikat takseille, eli ympäri Suomea ei voisi toimia

Yllä olevaa listaa luettaessa huomaa, että korjausehdotukset liittyvät lähinnä koulutuksen ja valvonnan lisäämiseen sekä hinnoittelun selkeyttämiseen/muuttamiseen. Näillä korjaus-ehdotuksilla uudesta taksilaista saataisiin varmasti luotettavampi ja selkeämpi ja taksialan maine saataisiin ehkä palautettua samalle tasolle kuin ennen uutta taksilakia.

6 Asiakkaan haastattelu

6.1 Haastattelun toteutus ja haastateltavan löytäminen

Haastateltavia etsittiin Lappeenrannasta ja Imatralla. Tarkoituksena oli löytää molemmista kaupungista haastateltavaksi henkilö, joka käyttää suhteellisen aktiivisesti taksia ja pystyy vastaamaan muutama kysymykseen liittyen taksilainsäädännön muutoksien vaikutuksiin asiakkaan näkökulmasta. Haastateltavia etsittiin sekä Lappeenrannan että Imatran Facebook -ryhmistä. Lappeenrannasta ei löytynyt halukasta henkilöä vastaamaan kysymyksiin, mutta Imatralla haastateltava löytyi hyvin nopeasti. Haastateltava on kirjoittajalle tuttu, joten haastateltavan taksin käytön aktiivisuus on siten varmistettu. Haastattelu toteutettiin teema-haastatteluna ja haastattelu käytiin sähköpostitse.

6.2 Haastattelun vastaukset

Haastateltavana toimi 33-vuotias Jari Tiippana Imatralla. Ensiksi haastateltava haluttiin tietää, mitä hän oli taksilain uudistamisesta mieltä etukäteen – oliko taksilain uudistamiselle tarvetta vai ei. Haastateltava kertoo, että hänen mielestään vanhassa taksilaissa ei ollut mitään vikaa ja se toimi hänen mielestään hyvin. Hän kuitenkin lisää, että kokee hyvänä asiana hinnoittelun vapauttamisen ja sen, että asiakas voi sopia hinnasta kuljettajan kanssa etukäteen ja mitään etukäteen määriteltyä hintaa ei ole pakko käyttää.

Seuraavaksi haastateltavalta kysyttiin mitä mieltä hän oli Taksi Imatran hintojen kehityksestä. Haastateltava vastaa, ettei ole huomannut omassa käytössään muutoksia hinnoittelussa. Hän myös mainitsee, että hinnat ovat todennäköisesti nousseet enemmän isommissa kaupungeissa kuin täällä vähemmän asutuissa paikoissa.

Kolmannessa kysymyksessä haastateltavalta tiedusteltiin Imatran taksin saatavuudesta – onko hän huomannut saatavuuden parantuneen tai heikentyneen Imatralla. Haastateltava pitää taksin saatavuutta Imatralla hyvänä, hänen mielestään Imatralla taksien saatavuus on aina ollut hyvällä tasolla, joten mitään muutosta hänen mielestään tilanteessa ei ole tapahtunut.

Taksien luotettavuudesta on ollut paljon puhetta. Imatralla taksien vaihtuvuus ei ole ollut kovin suurta ja alalla toimii aika lailla samat ihmiset kuin ennen taksilain uudistamistakin Taksi Imatran hallituksen puheenjohtaja Toni Haakanan mukaan. Haastateltavalta kuitenkin haluttiin kysyä onko hänen mielestään Taksi Imatran luotettavuus pysynyt samalla tasolla tai muuttunut suuntaan tai toiseen. Hänen mielestään Taksi Imatran luotettavuus ei ole muuttunut mihinkään suuntaan ja Taksi Imatraan voi luottaa samalla tavalla kuin aina ennenkin.

Villit taksit ovat rantautuneet ympäri Suomen uuden taksilain myötä. Haastateltavalta kysyttiin, onko hän käyttänyt villien taksien palveluita ja jos on, mitä mieltä hän oli kyseisistä palveluista. Haastateltava ei ole käyttänyt villien taksien palveluita ja kertoo, ettei niitä ole katukuvassa hirveästi havainnutkaan.

Lopuksi haastateltavalta kysyttiin hänen mielipidettään siitä, mikä mielipide hänelle on asiakkaan näkökulmasta syntynyt taksilainsäädännön uudistamisesta ja sen tuomista muutoksista. Hänen mielestään aiemmin matkustaminen oli varmempaa, sillä kuljettaja ei pystynyt sooloilemaan hinnan kanssa, jos esimerkiksi asiakas oli päihtynyt.

7 Tutkimuksen eteneminen ja johtopäätökset

7.1 Tutkimuksen eteneminen

Tutkimuksen eteneminen oli suhteellisen vaivatonta ja tutkimuskysymyksiin saatiin helposti vastaukset. Ensimmäiseen alatutkimuskysymykseen ”*miten taksilainsäädäntö on muuttunut?*”, saatiin vastaus tutkimalla lainsäädäntöä. Tutkimuksessa vertailtiin uutta ja vanhaa taksilakia niiden oleellisimmilta osilta, jotta saatiin selville, miten laki on muuttunut. Lainsäädännön lisäksi tutkittiin hallituksen esitystä taksilain korjaussarjasta, joka tulee todennäköisesti lähiaikoina muuttamaan taksilakia. Lainsäädännön tutkiminen loi perustan tälle tutkimukselle, sillä taksiala ei olisi muuttunut mihinkään suuntaan ilman lainsäädännön uudistamista.

Toiseen alatutkimuskysymykseen ” *miten muun muassa hinnasto ja toimijoiden määrä on muuttunut Etelä-Karjalassa ja valtakunnallisesti?*”, piti selvittää Etelä-Karjalan yritysten hinnastojen- ja toimijoiden määrien muutokset, sekä valtakunnalliset muutokset. Etelä-Karjalaisten yritysten tiedot saatiin haastattelemalla Taksi Saimaan toimitusjohtajaa ja Taksi Imatran puheenjohtajaa, joista molemmista oli iso apu tätä tutkimusta kirjoittaessa. Valtakunnallista tietoa toimijoiden määrien muutoksista saatiin Traficomilta, hinnastojen muutoksista löytyi tietoa vain indeksien muodossa, jota ei koettu sopivana muotona tähän tutkimukseen. Hinnastojen muutosten valtakunnallista vertailua varten, tutkittiin jokaisen maakunnan suurimman taksiyrityksen hinnastoa.

Kolmatta ja viimeistä alatutkimuskysymystä ”*mitä alueen yrittäjät ja asiakkaat ovat mieltä vaikutuksista?*”, varten järjestettiin Taksi Saimaan ja Taksi Imatran hallitusten jäsenille kysely Webropol -ohjelmalla. Kysely rajattiin hallitusten jäseniin, koska tällä tavalla saatiin paremmin perusteltuja vastauksia. Kysely koostui kuudesta monivalintakysymyksestä sekä yhdestä avoimesta kysymyksestä. Taksi Saimaan ja Taksi Imatran jäsenten vastaukset yhdistettiin, koska vastausmäärät olisivat jääneet muuten liian alhaisiksi. Tutkimukseen haluttiin myös asiakkaan näkökulma Imatralta sekä Lappeenrannasta, joten haastateltavia etsittiin Imatran ja Lappeenrannan Facebook-ryhmistä. Valitettavasti vain Imatralta löytyi haastateltavaksi haluava henkilö. Haastattelu toteutettiin sähköpostitse.

Näihin kolmeen alatutkimuskysymykseen vastaamalla saatiin vastaus päätutkimuskysymykseen ”*miten taksiala on muuttunut Etelä-Karjalassa uuden taksilain tultua voimaan?*”. Tutkimuksen validiteettia eli pätevyyttä tukee kirjoittajan alalla työskentely ennen sekä jälkeen uuden taksilain ja aiheen havainnointi ennen tutkimuksen tekemistä. Alan tuntemuksen myötä pystyttiin kysymään vastauksia tutkimuksen kannalta oleellisiin kysymyksiin.

7.2 Johtopäätökset

Taksilainsäädännön uudistaminen on muuttanut paljon taksialaa ympäri Suomea. Nämä muutokset ovat vaikuttaneet eri tavalla eri puolella Suomea. Etelä-Karjalassa muutosten vaikutukset ovat olleet aika vähäisiä ainakin asiakkaan näkökulmasta katsottuna.

Ehkä puhutuin taksilainsäädännön uudistus oli hinnaston vapauttaminen, eli hinnaston saa jokainen yritys nykyään määrittellä itse. Etelä-Karjalassa hinnastojen kehittyminen on ollut maltillista. Taksi Saimaan sekä Taksi Imatran hinnastot ovat nousseet aiemman lain määrittämästä enimmäishinnasta, mutta valtakunnallisessa vertailussa nämä hintojen nousut ovat olleet hyvinkin maltillisia. Molemmissa edellä mainituissa yhtiöissä on myös pysytty vanhassa kilometriperusteisessa taksassa, joten myöskään hinnan määräytymisen peruste ei ole muuttunut mihinkään. Näiden tietojen perusteella asiakas voi Etelä-Karjalassa nauttia maanlaajuisella tasolla halvoista ja luotettavista hinnoista.

Alueelle ei myöskään ole alan vapauttamisen myötä tullut hirveästi kilpailevia yrityksiä. Menevä Oy on tullut kilpailemaan Lappeenrantaan kourallisella autoja Eksoten kilpailutuksen myötä sekä muutamia villejä takseja on nähty Lappeenrannassa että Imatralla, mutta samanlaista villien taksien markkinoille tuloa ei ole nähty kuten isoimmissa kaupungeissa, joissa tilanne on jopa ongelmallinen. Asiakas voi yhä siis luottaa siihen, että taksitolpalta auton kyytiin hypätessä, hän todennäköisesti istuu turvallisen ja luotettavan taksin kyytiin.

Taksin saatavuus ei asiakkaan kannalta ole ainakaan huomattavasti mennyt huonompaan suuntaan Lappeenrannassa. Alueella toimijoiden määrä on pysynyt aika lailla samana kuin ennen taksilain uudistamista sekä autoja on normaaliin tapaan ajossa 24/7. Saatavuus on Imatralla todennäköisesti hieman heikentynyt, koska autojen määrä on ollut vähenemään päin, mutta tutkimuksessa haastateltu asiakas on ainakin sitä mieltä, että saatavuus on pysynyt yhtä hyvänä kuin ennenkin.

Vaikka asiakkaan näkökulmasta taksiala on pysynyt aika samana pienten hintojen muutosten lisäksi, yrittäjät eivät ole olleet taksinlainsäädännön muutosten vaikutuksiin tyytyväisiä, kuten tutkimuksessa järjestetty kysely osoittaa.

Tyytymättömyys kumpuaa jo pelkästä taksilain uudistamisesta. Taksilain uudistamiselle ei yrittäjien mielestä ollut alun perinkään tarvetta, vaan vanha taksilaki toimi moitteettomasti. Myös uuden taksilain tuomat ongelmat olivat nähtävissä etukäteen, mutta alalla toimineita ammattilaisia ei kuunneltu.

Hintojen kilpailuttamisen kulttuuri on aiheuttanut yrittäjissä myös paljon närää yrittäjien keskuudessa, varsinkin Eksoten kyytien ajaminen polkuhinnoilla ei miellytä useita. Hinnoittelu saa myös positiivista palautetta, sillä sekä Taksi Imatrassa että Taksi Saimaassa hinnoittelu on yksinkertaistettu ja saatu vastaamaan kuluja, jotka ovat olleet koko ajan nousussa kuten esimerkiksi polttoaineiden hintojen noususta huomaa.

Asiakkaisakin on näkynyt tyytymättömyyttä uuteen taksilakiin, joka väistämättä vaikuttaa yrittäjien mielipiteisiin. Taksialan maine on mennyt alaspäin siitä lähtien, kun uusi taksilaki tuli voimaan. Jokainen työelämässä oleva henkilö ja varsinkin yrittäjä haluaisi, että hänen omaa alaansa arvostettaisiin yleisesti. Tänä päivänä ei pysty ylpeydellä sanomaan olevana taksikuski tai -yrittäjä. Taksilain uudistaminen ei kuitenkaan ole saanut enemmistön motivaatiota alaa kohtaan vähentymään ja työt hoidetaan kunniakkaasti vaikka mitä tapahtuisi.

Loppujen lopuksi maailma kuitenkin muuttuu koko ajan, vaikka sitä ei itse haluaisi tai siihen ei itse pystyisi vaikuttamaan. Muutoksessa on pysyttävä mukana ja siihen on sopeuduttava tai elämästä ei tule yhtään mitään. Nähtäväksi jää saadaanko taksilain korjaussarjalla palautettua alan uskottavuus takaisin ja voiko tulevaisuudessa sanoa ylpeydellä työskentelevänsä taksialalla.

Lähteet

02taksi. 2020. Taksin historia. <https://02taksi.fi/taksin-historia/>. Luettu 7.3.2021

Ahokas, P. 2017. Liikennekaaren vaikutukset taksiliikenteeseen. Metropolia-ammattikorkeakoulu. Liiketalouden koulutusohjelma. Opinnäytetyö. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/132415/petteri_Ahokas.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Haakana, T. 2021. Taksi Imatra Sähköpostihaastattelu

Hallituksen esitys 176/2020 vp eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171§:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. 9. uud. p. Helsinki: Edita Publishing Oy

Hirsniemi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15–16. uud. p. Helsinki: Tammi.

Hujanen, M. 2018. Nyt puhuu ”villi taksiryttäjä”: ”Ihmisillä on hirveä epävarmuus siitä mihin taksiin voi mennä” Iltalehti. <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000005926579.html> luettu 16.3.2021

Jormanainen, A. 2021. Taksiliitto. Sähköpostikeskustelu

Juutilainen, L. 2020. Taksialan vapauttamisen vaikutukset Tampereella. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Liiketalouden koulutusohjelma. Opinnäytetyö. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/344326/Juutilainen_Leevi.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Jytaksi. 2021. <https://jytaksi.fi/taksalaskuri/> luettu 19.3.2021

Kananen, J. 2008. Kvali – Kvalitatiivisen tutkimuksen teoria ja käytänteet. Jyväskylän ammattikorkeakoulu

Keskustaksi. 2021. <https://keskustaksi.fi/taksi-etela-pohjanmaa/> luettu 19.3.2021

Kymenlaakson taksi. 2021. <https://www.kymenlaaksontaksi.fi/hinnasto> luettu 19.3.2021

Lahden aluetaksi. 2021. <https://www.lahdenaluetaksi.fi/> luettu 19.3.2021

Laki liikenteen palveluista 320/2017.

Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä 695/2009.

Lets go -taksi, 2021. <https://letsgo.fi/hinnat/> luettu 19.3.2021

- Lähitaksi Rovaniemi, 2021. https://www.rovaniemenaluetaksi.fi/taksi-hinna_luettu 19.3.2021
- Niinivuo, S. 2018. Taksitarkastaja: Ryöstöhinnoittelun riski on kasvanut – ”Perillä on sitten tyrmistytty” Iltasanomat. <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000005891424.html> luettu 16.3.2021
- Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2014. Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Helsinki: WSOYpro Oy.
- Otaxi Oulu. 2021. <https://www.otaxi.fi/hinnasto/otaxi-oulu-hinnasto/> luettu 19.3.2021
- Salminen, S. 2018. Hämmäntäviä virityksiä ovissa ja katoissa - näin Helsingin kekulitaksit naamioidaan: ”Tavaramerkkirikos, kuluttajan harhauttamista” Iltalehti. <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/e4c478fd-b110-4126-8091-52bd888870f0> luettu 16.3.2021
- Satakunnan aluetaksi. 2021. <https://www.satakunnanaluetaksi.fi/hinnat/> luettu 19.3.2021
- Sivonen, J. Taksi Saimaa. Sähköpostihaastattelu
- Taksi Helsinki, 2021. <https://www.taksihelsinki.fi/> luettu 19.3.2021
- Taksi Häme, 2021. <https://www.taksihame.fi/> luettu 19.3.2021
- Taksi Itä-Suomi, 2021. <https://www.taksiitasuomi.fi/> luettu 19.3.2021
- Taksi Kajaani. 2021. <http://www.taksikajaani.fi/taksat.html> luettu 19.3.2021
- Taksi Kokkola. 2021. <https://taksikokkola.fi/hinnat-ja-tilaaminen> luettu 19.3.2021
- Taksiliitto. 2021. Sähköpostiliite taksiliikenteen maksuluettelosta 30.6.2017
- Taksiliikennelaki 217/2017.
- Taksi Saimaa. 2021. <https://taksisaimaa.fi/hinnasto/> luettu 19.3.2021
- Taksi Tampere. 2021. <https://www.taksitampere.fi/hinnat/> luettu 19.3.2021
- Taksi Vaasa. 2021. <https://www.taksivaasa.fi/hinnasto/> luettu 19.3.2021
- Taksiykköset. 2021. <https://taksi1.fi/kuopio/> luettu 19.3.2021
- Taxidata. 2021. <https://taxidata.fi/hinnasto/> luettu 19.3.2021
- Tilastokeskus PxWeb -tietokanta. 2021. https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__kan__vtp/statfin_vtp_pxt_127s.px luettu 15.3.2021
- Tilastokeskus. 2021. Tulot ja kulutus. https://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_tulot.html luettu 15.3.2021

Tiippana, J. 2021 Sähköposti -haastattelu

Traficom. 2018. Määräys taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta. https://arkisto.trafi.fi/uutisarkisto/6109/maarays_taksiliikenteen_palvelun_kokonaishinnasta luettu 16.3.2021

Traficom. 2019. Taksiuudistus lisännyt taksien määrää – eniten lisäystä Uudellamaalla, Lapissa ja Varsinais-Suomessa. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiuudistus-lisannyt-taksien-maaraa-eniten-lisaysta-uudellamaalla-lapissa-ja>. Luettu 13.3.2021

Traficom. 2021. Liikennelupatilastot. <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/liikennelupatilastot>. luettu 13.3.2021

Traficom. <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/taksinkuljettajan-ajolupa> luettu 17.3.2021

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällön analyysi. 2. uud. p. Helsinki: Tammi.

Wikipedia. 2021. Liikenne Suomessa. https://fi.wikipedia.org/wiki/Liikenne_Suomessa
luettu 15.3.2021

Liite 1. Haastattelu Toni Haakanalle ja Jyrki Sivoselle

1. Milloin Taksi Imatra/Taksi Saimaa on perustettu?
2. Montako autoa, yrittäjää ja kuskaa (ei tarvitse olla täysin tarkka lukema) Taksi Imatraan/Taksi Saimaahan kuuluu?
3. Miten Taksi Imatran/Taksi Saimaan hinnasto on muuttunut uuden taksilain tullessa voimaan?
4. Onko autojen ja esimerkiksi kuljettajien määrä lisääntynyt vai vähentynyt heinäkuusta 2018 Taksi Imatrassa/Taksi Saimaassa ?
5. Onko Imatralle/Lappeenrantaan tullut kilpailevia yrityksiä tai villejä takseja? Jos on niin mitä

Liite 2. Kysely Taksi Saimaan ja Taksi Imatran hallituksille

1. Oliko taksilain uudistamiselle mielestäsi tarvetta? Perustele lyhyesti vastauksesi

Kyllä

Ei

En osaa sanoa

Perustelu _____

2. Onko taksilain uudistaminen lisännyt tai vähentänyt motivaatiotasi alalla työskente-lyä kohtaan? Kerro lyhyesti miksi.

Lisännyt

Vähentänyt

Pysynyt samana

Perustelu _____

3. Onko taksiala Etelä-Karjalassa mennyt parempaan vai huonompaan suuntaan uu-den taksilain tultua voimaan? Kerro lyhyesti miksi näin on mielestäsi tapahtunut.

Parempaan

Huonompaan

Ei ole muuttunut

Perustelu _____

4. Onko taksilainsäädännön keskeisiin muutoksiin reagoitu Etelä-Karjalassa hyvin vai huonosti? Miksi näin?

Hyvin

Huonosti

En osaa sanoa

Perustelu _____

5. Ovatko asiakkaat mielestäsi tyytyväisiä vai tyytymättömiä uuteen taksilakiin? Kerro miten tämä näkyy asiakkaissa

Tyytyväisiä

Tyytymättömiä

En osaa sanoa

Perustelu _____

6. Voiko taksiin vielä luottaa Etelä-Karjalassa? Perustele lyhyesti

Kyllä voi

Ei voi

En osaa sanoa

Perustelu _____

7. Eduskunnassa puuhataan taksilain ”korjaussarjaa”. Tähän kohtaan haluaisin kuulla teiltä mielipiteitä, miten taksilakia tulisi korjata.

Vastaus _____

Kiitos!

Liite 3. Asiakkaan haastattelu

1. Nimi ja Ikä?
2. Mitä mieltä olit taksilain uudistamisesta etukäteen – oliko uudistamiselle tarvetta vai toimiko vanha hyvin?
3. Mitä mieltä olet Taksi Imatran hintojen kehityksestä?
4. Onko taksin saatavuus mielestäsi parantunut vai huonontunut Imatralla?
5. Onko Taksi Imatran palveluiden luotettavuus mielestäsi pysynyt samalla tasolla tai muuttunut suuntaan tai toiseen?
6. Oletko käyttänyt ns. vilttejä takseja? Jos olet, mitä mieltä olit palvelusta?
7. Mikä mielipide sinulle on asiakkaan näkökulmasta muodostunut taksilainsäädännön uudistamisesta ja sen tuomista muutoksista?

Kiitos!