

Sammeli Huhtamella ja Jenna Rantoharju

TAKSILIIKENNELAIN KUMOAMINEN SEKÄ UUDEN LAIN TUOMAT MUUTOKSET – VAIKUTUKSET LIIKETOIMINNASSA OULUN ALUEELLA

TAKSILIIKENNELAIN KUMOAMINEN SEKÄ UUDEN LAIN TUOMAT MUUTOKSET – VAIKUTUKSET LIIKETOIMINNASSA OULUN ALUEELLA

Sammeli Huhtamella ja
Jenna Rantoharju
Opinnäytetyö
Syksy 2019
Liiketalous
Oulun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu
Liiketalous, Oikeuden ja hallinnon suuntautumisvaihtoehto

Tekijät: Sammeli Huhtamella ja Jenna Rantoharju

Opinnäytetyön nimi: Taksiliikennelain kumoaminen sekä uuden lain tuomat muutokset – vaikutukset liiketoiminnassa Oulun alueella

Työn ohjaaja: Lea Isopoussu-Koponen

Työn valmistuslukukausi ja -vuosi: Syksy 2019

Sivumäärä: 41 + 1

Opinnäytetyö käsittelee taksiliikennelain kumoamista sekä uuden lain tuomia muutoksia. Opinnäytetyön tavoite on selvittää, miten taksiliikennettä koskeva lainsäädäntö on muuttunut ja miten muutos on vaikuttanut alan toimijoihin Oulun alueella. Työssä käydään läpi taksiliikennettä koskevan lain muutoksen taustoja, tavoitteita ja vaikutuksia. Tämän lisäksi vanhan ja uuden lain keskeiset erot käydään läpi tarkastellen lakeja ja niiden esitöitä.

Taksiliikennettä koskeva lainsäädäntö koki suuren mullistuksen 1.7.2018, kun sääntelyä huojennettiin osana suurta liikennekaari-hanketta. Muutokset kohdistuivat hinnoitteluun, lupakiintiöihin, koulutusvaatimukseen sekä ilmoittamisvelvollisuuksiin. Perinteisesti tiukkaan säännellyn taksiliikenteen liikevaihdon osuus koko tieliikennesektorista on merkittävä. Näin ollen muutosten vaikutukset voisivat olla huomattavat.

Työn tutkimusmenetelmä on kvalitatiivinen tutkimus. Opinnäytetyön tietoperusta rakentuu liikennekaaresta, taksiliikennelaista sekä näitä koskevista hallituksen esityksistä. Lisäksi työssä tutustuttiin Suomen tieliikennemarkkinoihin ja eri yritysten ja yhtiöiden antamiin lausuntoihin. Muutoksen vaikutuksia Oulun alueella tutkittiin yrittäjille lähetetyn tutkimuskyselyn avulla.

Tutkimuksessa saatujen tulosten mukaan hintataso on noussut alan toimijoiden saadessa määritellä hintansa vapaasti. Kilpailu on lisääntynyt uusien toimijoiden saapuessa markkinoille, vanhojen kuitenkin hallitessa markkinoita. Uusien kuljettajien paikallistuntemus koetaan heikoksi ja osaamattomuus lisääntyy uusien toimijoiden määrän kasvaessa markkinoilla.

Asiasanat: taksiliikenne, liikennepalvelut, taksit, tieliikennesektori, liikennekaari

ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences
Degree programme, option

Authors: Sammeli Huhtamella & Jenna Rantoharju

Title of thesis: Repealing the law concerning taxi industry and the changes brought in by the new law – the effects in the region of Oulu.

Supervisor: Lea Isopoussu-Koponen

Term and year when the thesis was submitted: Autumn 2019 Number of pages: 41 + 1

This thesis covers the repealing of the law concerning taxi industry and changes brought about by the new law. The goal for this thesis was to find out how the legislation was changed and the changes have affected the operators working in Oulu. All changes will be reviewed in this thesis.

The legislation concerning taxi industry experienced major upheavals as the old law was repealed and the new, much less restricted, law came into effect on first July, 2018. These changes applied to pricing, permission contingency, informing obligations and training requirements. The revenue of the taxi industry is a significant part of the whole revenue in the sector. Therefore, the effects brought about by the new law may be significant.

The research method used in this thesis was a quantitative study. Other sources utilised were the old and the new law concerning taxi industry and the preparation documents regarding the laws the old and the new law. In addition reports about the industry produced by different officials and statements given by various entrepreneurs and associations were employed.

Results obtained from the research suggest that price level in the industry has risen as the entrepreneurs are allowed to determine their prices freely. The competition in the sector has increased as new operators are entering into the industry. New drivers' knowledge of the regions driveways has become weaker due to the loosening the requirements in the training. The lacking skills are more noticeable than before as a result of new entrepreneurs and new drivers entering into the industry.

Keywords: taxi industry, traffic services, taxi, Act on Transport Services

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
2	MUUTOKSEN TAVOITTEET SEKÄ KATSAUS NYKYTILAAN	8
2.1	Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit	8
2.2	Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen	9
2.3	Tavara- ja henkilöliikenne mukaan lukien taksiliikenne	10
2.4	Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen	11
2.5	Esteetön liikkuminen	11
2.6	Viranomaistehtävien uudelleenjärjestely	12
3	LAKIMUUTOKSEN VAIKUTUKSET	14
3.1	Yrittäjien, yhdistysten ja virastojen lausuntoja	14
3.2	Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset palvelutasoon	16
3.3	Vaikutukset yrityksille	18
3.4	Muut yhteiskunnalliset vaikutukset	18
4	UUDEN JA VANHAN LAIN VERTAILU	20
4.1	Lupakiintiö	20
4.2	Ilmoitusvelvollisuus	22
4.3	Koulutus- ja lupavaatimukset	24
4.4	Hinnoittelun sääntely	26
5	MUUTOKSEN VAIKUTUKSET OULUN ALUEELLA	28
5.1	Tutkimuksen toteuttaminen	28
5.2	Muita tutkimuksia uuden lain tuomista muutoksista	31
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	33
7	POHDINTA	36
	LÄHTEET	38
	LIITTEET	42

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää uudessa liikennekaaressa ilmenevät muutokset koskien taksiliikennettä sekä muutoksen vaikutukset yhteiskunnassa. Tavoitteena on selvittää, miten uusi laki on vaikuttanut taksipalveluiden määrään sekä palveluiden laatuun. Opinnäytetyön tavoite pyritään saavuttamaan vastaamalla tutkimuskysymyksiin, miten taksiliikennettä koskeva lainsäädäntö on muuttunut ja miten muutos on vaikuttanut alan toimijoihin Oulun alueella. Opinnäytetyön keskeisiä lähteitä ovat liikennekaari (L 320/2017), taksiliikennelaki (L 217/2007), näitä koskevat hallituksen esitykset sekä tutkimuskysely.

Taksiliikenne jakautuu Suomessa kahdenlaisiin liikennepalveluihin: sopimustakseihin ja tolppataksihin. Tolppataksit tilataan joko puhelimella tai suoraan tieltä. Sopimustaksit tilataan etukäteen joko kertaluonteisesti tai säännöllisiksi kuljetuksiksi. (Pöllänen, Mäkelä, Nykänen, Liimatainen & Mäntynen 2015, 22.) Taksiliikenteellä on Suomessa merkittävä rooli liikenteen kokonaiskuvassa. Taksit täyttävät muun julkisen liikenteen tavoin hetkellisen ajoneuvon tarpeen henkilöille, jotka eivät omista ajoneuvoa tai henkilöille, jotka eivät syystä tai toisesta voi käyttää kyseisellä hetkellä ajoneuvoa. Taksit toimivat joustavampana vaihtoehtona verrattaessa linja-autojen aikataulutukselle ja reittisidonnaisuudelle. Erityistä merkitystä takseilla on eläkeläisille, koululaisille sekä liikuntarajoitteisille henkilöille.

Perinteisesti taksiliikenne on ollut Suomessa tiukasti säänneltyä. Sääntelyllä on pyritty luomaan kansalaisten näkökulmasta luotettava ja turvallinen toimintaympäristö, jossa palvelujen laatu olisi korkeatasoista ja hintataso yritysten välillä tasaista. Myös taksilupien määrä on ollut tiukassa kontrollissa. Taksiliikenne koki suuren mullistuksen, kun alaa säännellyt taksiliikennelaki (L 217/2007) kumottiin 30.6.2018. Taksiliikennettä säädelleen lain tilalle tulivat taksiliikennelakia koskevat pykälät liikenteen palveluista annetussa laissa (L 320/2017), joka astui pääosin voimaan 1.7.2018. Muutoksia tapahtui muun muassa lupakiintiöissä, ilmoitusvelvollisuuksissa, koulutus- ja lupavaatimuksissa sekä hinnoittelun sääntelyssä.

Opinnäytetyölle ei ole toimeksiantajaa vaan aihe valikoitui kiinnostuksen mukaan. Aihetta koskien on tehty aiemmin opinnäytetyö, jonka Jukka-Pekka Kukkonen suoritti vertailevana tutkimuksena vuonna 2016 opinnäytetyössään *Vertaileva tutkimus liikennekaari uudistuksesta – Taksiliikenne – Taksiliikenteen tulevat muutokset*.

Tutkimukset voidaan jakaa kahteen ryhmään, kvantitatiivisiin ja kvalitatiivisiin tutkimuksiin. Tässä opinnäytetyössä on käytetty kvalitatiivista kyselylomaketta, joka on lähetetty vastattavaksi taksiliikennealan yrittäjille sähköpostitse. Ensimmäiseen tutkimuskysymykseen vastaamme vertailemalla uutta lainsäädäntöä vanhaan lainsäädäntöön. Toiseen tutkimuskysymykseen pyrimme vastaamaan strukturoidulla kyselylomakkeella.

Opinnäytetyöraportin alussa ja sen toisessa pääluvussa tarkastellaan uuden säädöksen taustalla vaikuttaneita asioita. Näihin kuuluvat pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelmassa sekä uutta lakia koskevassa hallituksen esityksessä linjatut tavoitteet. Tärkeimmät tavoitteet liittyivät digitalisaation, markkinoiden, palveluiden sekä viranomaistoiminnan kehittämiseen.

Kolmannessa pääluvussa tarkastellaan uuden lain voimaantulemisen johdosta ennakoituja vaikutuksia. Luvussa esitellään yhdistysten, yritysten ja virastojen lausunnoissa sekä hallituksen esityksessä kaavailtuja vaikutuksia. Tarkastelun keskiössä ovat yleiset taloudelliset vaikutukset, vaikutukset yrityksille sekä muut yhteiskunnalliset vaikutukset. Neljännessä pääluvussa vertaillaan uutta ja vanhaa lakia sekä niiden esitöitä. Vertailu keskittyy keskeisiin eroihin, eli hintasäätelyyn, lupakiintiöön, ilmoitusvelvollisuuteen ja koulutus- ja lupavaatimuksiin.

Viidennessä pääluvussa siirrytään tutkimukseen. Tutkimus on rajattu koskemaan liikennekaareissa olevia taksiliikennettä koskevia muutoksia. Näkökulma on rajattu koskemaan yrityksiä ja kuljettajia. Tutkimus suoritetaan strukturoidulla kyselylomakkeella, joka lähetetään sähköpostin kautta.

2 MUUTOKSEN TAVOITTEET SEKÄ KATSAUS NYKYTILAAN

Liikennekaariuudistukseen liittyy olennaisesti monia pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelmassa asetettuja tavoitteita. Tavoitteet liittyvät digitaalisten palveluiden ja innovaatioiden tehokkaampaan hyödyntämiseen, kuntien kustannusten karsimiseen sekä yrittäjätoiminnan helpottamiseen. Hallituksen tavoitteena on saavuttaa Suomessa “tuottavuusloikka” hyödyntämällä teknisen kehittymisen avaamia mahdollisuuksia sekä purkamalla sääntelyä. Suomeen pyritään luomaan toimintaympäristö, joka pystyisi hyödyntämään digitaalisia palveluita luoden samalla uudenkaltaista liiketoimintaa sekä joustamaan teknologian muutosten aikana. Sääntelyä puretaan tavoitteena helpottaa niin yrittäjien kuin palveluita käyttävien kansalaisten elämää. (Valtioneuvoston julkaisu 2015, 26.)

Taksiliikenteessä tapahtuvan sääntelyn muutokset ovat osa laajaa liikennekaari-muutosta. Liikennekaaren on tarkoitus astua voimaan kolmivaiheisena. Ensimmäisessä vaiheessa muutetaan ja yhtenäistetään tieliikennettä sääteleviä lakeja aiempaa sääntelyä vapaammaksi. Toisessa vaiheessa saman säännöskokoelman alle koottaisiin lento-, meri- ja raideliikennettä sääntelevät lait. Kolmannessa vaiheessa taas keskityttäisiin digitalisaation edistämiseen logistiikkasektorilla panostuen tiedonjakoinfrastruktuurin kehittämiseen. (HE 161/2016 vp, 1; HE 145/2017 vp, 1-2; HE 157/2018 vp, 7.)

2.1 Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit

Yhtenä hankkeen tavoitteista on purkaa esteet digitalisaation, automaation ja uusien innovaatioiden käyttöönotolle, jotka aiempi lainsäädäntö aiheuttaa. Digitalisaation katsotaan luovan paremmat mahdollisuudet kuluttajien tarpeiden täyttämiseen tämän luodessa uusia palvelu- ja liiketoimintamalleja. Liikennekaaren tavoitteena olisi olla niin kevyt, johdonmukainen ja teknologianeutraali sääntely kuin vain mahdollista. Tämä toteutuisi purkamalla ja kumoamalla useisiin eri säädöksiin jakautuneet säädökset koskien tieliikenteen markkinoita ja kokoamalla niiden keskeiset kohdat uuteen lakiin. (HE 161/2016 vp, 77.)

Digitalisaatiolla pyrittäisiin mahdollistamaan tietojen yhteentoimivuus. Liikennepalveluihin liittyvien olennaisten tietojen saatavuus vahvistuisi velvoittamalla palveluiden tarjoajat avaamaan tietonsa

koneluettavaan muotoon yhteisen informaatiolähteen kautta. Tällainen tietojen jakaminen edistäisi myös kysyntää, kun tiedot olisivat saatavilla mahdollisimman helposti ja laajasti. Hallituksen esityksen mukaan tyhjentävää luetteloa informaatiovelvollisuuden alaisista olennaisista tiedoista ei olisi tarkoituksenmukaista kirjoittaa sääntelyyn, johtuen olennaisten tietojen vaihtelusta liikennepalvelun mukana. Tietojen sääntely tapahtuisi asetusten tasolla. (HE 161/2016 vp, 78.)

Tiedon käsittelyä koskevaa sääntelyä on varsin suppeasti taksiliikenneläisissä ja taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa. Nykyisetkin säännökset koskevat lähinnä viranomaisille luovutusvelvollisia tietoja sekä taksinkuljettajien salassapitovelvollisuutta. Taksiliikenneläisissä säädetään viranomaisen tehtävästä valvoa toimialan kysynnän ja tarjonnan vaihteluita sekä kannattavuuden kehittymistä aluekohtaisesti. Näitä varten viranomaiset tarvitsevat tietoja laajasti väestön kehityksestä, kansan tulotasosta sekä majoituspaikkojen ja anniskelulupien määristä. Taksinkuljettajien ammattipätevyyttä koskevia tietoja kerätään ajoneuvoliikennerekisteriin. (HE 161/2016 vp, 12.)

Uutena liiketoimintamallina taksiliikenteessä ajatellaan esimerkiksi jakamistalouden mukaisten sähköisten kimppakyytipalveluiden muodostumista. *Jakamistaloudella* tarkoitetaan palveluiden ja omaisuuden käytön jakamista ja vaihtamista. Suomessa on syntynyt jo monia jakamistalouden toimintamalliin perustuvia palveluita. Kimppakyytejä voi esimerkiksi tilata sähköisten sovellusten kautta. Lisäksi sähköisen välityksen avulla voi tilata erilaisia auton vuokrauspalveluita. Jakamistalouteen perustuva toiminta on Suomessa vielä suhteellisen pientä. Toiminnan odotetaan kuitenkin kasvavan uuden sääntelyn myötä. (HE 161/2016 vp, 14 – 15.)

2.2 Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen

Uudistuksen tavoitteena on luoda kuluttajien tarpeita vastaavat laadukkaat ja edulliset palvelut, jotka olisivat myös tehokkaasti tuotettuja. Palveluntarjoajille puolestaan halutaan luoda edellytykset palvelujen kehittämiseen teknisen kehityksen mukana tulevien tilaisuuksien, palveluympäristön muutosten ja asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. Myös liikennealalle tulon kynnystä pyritään alentamaan. (HE 161/2016 vp, 79.)

Liikennealan sääntely on nyky muodossa laajojen innovaatioiden aikaan saavuttamisen kannalta tehoton. Laajoja uudistuksia ei ole tapahtunut vuosikymmeniin. Lisäksi liikennealaa on säännelty

liikennemuotokohtaisesti. Eri liikennemuotojen säännökset poikkeavat toisistaan, ja tämä hankkii alan yhtenäisen arvioinnin kokonaisuutena. Sääntelyn purkamisella pyritään saamaan aikaan laadukkaat, koko maan kattavat peruspalvelut sekä uutta liiketoimintaa ja uudenlaisia palveluita liikennesektorille. (HE 161/2016 vp, 9.)

2.3 Tavara- ja henkilöliikenne mukaan lukien taksiliikenne

Taksiliikenteessä tavoitteena on keventää ja yhdenmukaistaa sääntelyä. Näin alalle tulo ja siinä toimiminen helpottuisi ja uusien liiketoimintamallien ja innovaatioiden hyödyntäminen mahdollistuisi. Lisäksi sääntelyn keventäminen ja yhdenmukaistaminen tukisi eri kuljetusmuotojen yhdistämismahdollisuuksia ja tehostaisi niin alalla toimivien henkilöiden kuin viranomaistenkin toimintaa matkustajaturvallisuudesta ja jo saavutetuista esteettömien palvelujen tasosta tinkimättä. (HE 161/2016 vp, 79.)

Vanhan säännöksen mukainen joukkoliikennelupa esitettiin muutettavaksi henkilöliikenneluvaksi, joka oikeuttaisi niin nykymuotoisen joukkoliikenteen kuin taksiliikenteenkin harjoittamiseen. Myöskin tavaraliikennelupa oikeuttaisi taksiliikenteen harjoittamiseen. Kotimaista taksiliikennelupaa esitettiin kuitenkin säilytettäväksi sellaisia palveluntarjoajia varten, jotka ”harjoittaisivat henkilökuljetuksia tiellä vain ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä tai kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä”, johtuen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen henkilö- ja tavaraliikenneluvan vaativammista myöntämisedellytyksistä verraten taksiliikenneluvan myöntämisedellytyksiin. (HE 161/2016 vp, 79.)

Suurimmat muutokset koskien kyseistä tavoitetta liittyisivät taksiliikenteeseen. Muutoksessa luovuttaisiin lupakiintiöjärjestelmästä, jonka lisäksi asemapaikka- ja enimmäishintasääntelystä luovuttaisiin. Muita muutoksia olisivat autokohtaisen taksiluvan muuttuminen toimijakohtaiseksi, taksiluvan saamisedellytyksien helpottaminen, taksikuljettajan koulutuksesta ja kokeesta luopuminen, taksamittarivaatimuksien muuttuminen teknologianeutraalimmaksi, sekä uudet säännökset kuluttajien turvallisuuden ja oikeuksien varmistamiseksi. (HE 161/2016 vp, 80.)

2.4 Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen

Esityksessä ehdotetaan liikenneluvan haltijoille veloitetta asettaa sähköisesti riittävät tiedot kuluttajille tarjottavista palveluista sekä niiden hinnoittelusta. Siten kuluttajat voisivat vertailla palveluita ja hintoja eri palveluntarjoajien välillä ennen palveluntarjoajan valitsemista. Liikenneluvan haltijat voisivat poiketa tarjottavien palveluiden tiedoksiantovaatimuksesta, jos se olisi kohtuullista ottaen huomioon toiminnan koko. Hintojen ilmoittamisen sääntelyllä pyritään estämään negatiiviset vaikutukset, jotka ovat syntyneet muissa taksiliikennettä vapauttaneissa maissa. (HE 161/2016 vp, 81 – 82.)

Eri liikennemuotojen lippu- ja maksujärjestelmät ovat usein yhteen sopimattomia ja toimijakohtaisia. Näin kuluttajien on ollut erittäin vaikea luoda kokonaiskuvaa palveluista ja vertailla palveluiden laatua ja hintoja. Valtio pyrkii uudella sääntelyllä luomaan puitteet, joissa yrittäjät voivat luoda kuluttajan käyttökokemukselle lisäarvoa tuottavia palveluita, esimerkiksi yhteensopivia lippu- ja maksujärjestelmiä. (HE 161/2016 vp, 10.)

Taksiliikenteen palveluiden laatua koskevat vaatimukset pysyisivät ennallaan. Liikenneluvan haltija vastaisi kuljettajan ajolupien voimassaolosta, tämän riittävästä kieli- ja vuorovaikutustaidoista, asiakkaan turvallisuuden huolehtimisesta sekä asiakkaiden fyysisistä rajoitteista johtuvista erikoispalveluiden huomioimisesta. (HE 161/2016 vp, 82.)

2.5 Esteetön liikkuminen

Suomessa oli vuonna 2014 esteettömiä autoja koskevia lupia yhteensä 1125. Tämä oli suunnilleen 11 % kokonaisuudesta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014, 16). Esteettömiä taksiautoja on kolmenlaisia. Ensimmäiseksi on perinteinen invataksi. Sen lisäksi voi olla joko kooltaan suurempia tila-autoja tai pienempiä caddy- malliseksi kutsuttuja henkilöautoja. Kahta jälkimmäisenä lueteltua taksityyppiä koskevien laatuvaatimusten mukaisesti esteettömissä taksiautoissa on oltava joko nostin tai vaihtoehtoisesti kulkuluiska pyörätuolia varten, jonka lisäksi pyörätuolipaikkoja on oltava vähintään yksi. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 723/2009:2.)

Esteettömyyden laatuvaatimuksista ei aiota tinkiä uudessa lainsäädännössä. Esityksen mukaan taksiliikenteellä on ollut suuri merkitys liikennepalveluiden tarjoamisessa vammaisille tai iäkkäille henkilöille. Erityislainsäädännön mukaisesti kunnat kilpailuttavat kuljetuksensa ottaen huomioon eri seikkoja – kuljettajan osaaminen, kalusto, hinnoittelu jne. – valitessaan palveluntarjoajan. Tuleva lakimuutos antaa kunnille laajempia valintakriteereitä, joiden perusteella valita palveluntarjoajat. Esityksen tavoitteena on parantaa palveluntarjoajien kykyä huomioida erikoispalveluita tarvitsevien asiakkaiden tarpeet ja oikeudet. (HE 161/2016 vp, 82 - 83.)

Laajempien valintakriteerien lisäksi esityksessä pohditaan laajalla yhteistyöllä laadittavia yleisiä suosituksia esteettömissä palveluissa toimivien henkilöiden ammattitaidon ja tiedon vähimmäisvaatimuksista. Yleisillä suosituksilla pyritään parantamaan ihmisten tietämystä koskien esteettömyyttä ja vammaisten matkustajien turvallisuuteen liittyviä huomioita. Esteettömyystiedon merkitys korostuu ministeriössä vireillä olevassa liikenteen ja viestinnän toimenpideohjelmassa, jonka lisätavoitteena on edistää liikenteen välityspalveluiden käytettävyyttä ja saavutettavuutta liikuntarajoitteisten näkökulmasta. (HE 161/2016 vp, 83 - 84.)

2.6 Viranomaistehtävien uudelleenjärjestely

Esityksessä ehdotetaan liikennelupien myöntämisen keskittämistä ELY-keskuksesta ja poliisilta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Virasto saisi enemmän määräyksenantovaltuuksia sen aiemman toimenkuvan liikennepalveluiden kysynnän ja tarjonnan valvojana sekä markkinoiden kehittämistyön yhteen sovittajana pysyessä pitkälti muuttumattomana. Palvelutasoa ja palvelusopimuksia määrittäisivät ne viranomaiset, joille tämä työ on osoitettu joukkoliikennelaisissa. (HE 161/2016 vp, 84.)

Liikenneviraston taksilupien tarkastamiseen ja valvomiseen vaadittavan työmäärän odotetaan vähentyvän noin kolmannekseen johtuen lupakiintiöitä koskevan lainsäätelyn poistumisesta. Nykyisin taksiliikenteen valvomiseen liittyviin tehtäviin kulutetaan noin 15 henkilötyövuotta. Uudistuksessa tehtäviin kulutettava aika hupenisi siis pelkästään 5 henkilötyövuoteen. Taksilupien käsitteilyssä kielteisiä päätöksiä tulee todennäköisesti paljon vähemmän, jonka lisäksi kerran luvan saaneen ei tarvitsisi hakea lupaa uudestaan taksilupien ollessa toistaiseksi voimassa. (HE 161/2016 vp, 112 – 114.)

Yhtenä lisätehtävänä Liikennevirastolle osoitettaisiin liikkumispalvelun olennaisten tietojen toimitamiselle sopivan pohjan luominen, mikäli palveluntarjoajat eivät itse avaisi rajapintaansa. Virastolla jo olemassa olevia Koontipalvelua ja RAE-työkalua voitaisiin mahdollisesti käyttää tässä tehtävässä hyödyksi. (HE 161/2016 vp, 114).

3 LAKIMUUTOKSEN VAIKUTUKSET

Hallituksen esityksessä ja muiden yhdistysten, yritysten ja virastojen lausunnoissa annettiin arvioita lakimuutosten vaikutuksista taksiliikenteelle. Arviot koskivat taloutta, työllisyyttä, yrittäjien toiminnan muuttumista sekä muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

3.1 Yrittäjien, yhdistysten ja virastojen lausuntoja

Useat eri yritykset, yhdistykset ja virastot antoivat lausuntoja koskien liikennekaarta sekä taksiliikennettä säätelevän lainsäädännön uudistumista. Valtioneuvoston sivustolta löytyi yhteensä 260 lausuntoa. Opinnäytetyössä tarkastelemme taksiliiton sekä kaikkien Oulun seudulta tulleiden toimijoiden lausuntoja. Näitä valtioneuvoston sivuilta löytyi yhteensä seitsemän. Eniten keskustelua herättivät alkuperäiseen hallituksen esitykseen sisältynyt pienimuotoinen toiminta ja tämän vapaudet, hintasäätelyn vapauttaminen, digitalisointi, ammattipätevyysvaatimusten muuttuminen sekä kansainvälisten toimijoiden pääseminen markkinoille (Valtioneuvosto 2016).

Liikennekaareen suhtauduttiin lausunnoissa pitkälti positiivisesti. Liikennekaareessa mainittua uusien palveluiden mahdollistamista, kuljetusten yhdistelymahdollisuuksien edellytysten parantamista ja tiedon ja sen saatavuuden parantamista pidettiin isona askeleena kohti toimivia liikenne-markkinoita. Lisäksi sen ajateltiin takaavan Oulun kaupungin Liikenne palveluna-hankkeelle vakaan perustan toiminnan jatkamiseen. Hintasäätelyn vapautumisen ajateltiin luovan vapaiden markkinoiden kautta syntyvien hintojen kautta tehokkaampia ja kilpailukykyisempiä toimijoita. (Oulun kaupunki 2016, 2; Liikenne- ja viestintäministeriö 2016, 1; Suomen taksiliitto 2016b, 1.)

Alunperin uudella lainsäädännöllä ajateltiin mahdollistaa niin sanotun pienimuotoisen toiminnan harjoittaminen. Kyseisen lain mukaan kuljetustoiminnan harjoittaminen ei olisi edellyttänyt liikennelupaa tiettyyn ansaittuun määrään asti. Esityksessä oli kaavailtu 10 000 euron rajaa 12 kuukauden tarkastelujaksolle. Lisäksi pienimuotoisen toiminnan harjoittajilla ei olisi ollut samanlaisia tiedonanto- ja ilmoitusvelvollisuuksia kuin varsinaisilla taksiliikenteen yrittäjillä. (HE 161/2016 vp, 85.) Kyseinen kohta esityksessä sai kuitenkin laajaa kritiikkiä. Pienimuotoisen toiminnan sallimisen väitettiin asettavan erilaiset taksialan toimijat eriarvoiseen asemaan. Lisäksi pienimuotoisen toiminnan

salliminen saattaisi lisätä yksittäisten toimijoiden myötä kilpailijoiden määrää niin rajusti, että alan kiinnostavuus ja tuottavuus heikkenisi niin yrittäjien kuin kuljettajienkin näkökulmasta. Pienimuotoisen toiminnan harjoittajien suppeampi tiedonanto- ja ilmoitusvelvollisuus lausuntojen mukaan esittäisi yhtenäisen ja toimivan palveluiden tarjoamisen oikeellisilla tiedoilla. (Suomen taksiliitto 2016a, 5; Oulun aluetaksi oy 2016, 2; Suomen taksiliitto 2016b, 5; Suomen taksiliitto 2016c, 27.) Hallituksen esityksessä ajateltiin pienimuotoisessa toiminnassa tulevien vapauksien kompensoituvan muun muassa sillä, että kyseisen toiminnan harjoittavat maksaisivat enemmän arvonlisäveroa kuin suuremmat toimijat tämän täten rajoittaen alalle pyrkijöitä. Laajan vastustuksen vuoksi kyseisestä kohdasta päätettiin kuitenkin luopua. (HE 161/2016 vp, 85- 86.)

Suomen taksimarkkinoiden avaaminen kansainvälisille markkinoille herätti paljon keskustelua ja tähän suhtauduttiin poikkeuksetta negatiivisesti. Kansainvälisten toimijoiden päästämiseksi Suomen markkinoille ei katsottu olevan perusteita. Epäilyksiä herätti Suomen viranomaisten kyky valvoa ulkomaisten yritysten toimintaa sekä näiden palveluiden laatua, veloitteiden täyttämistä ja lainsäädännön (Suomen tai oman kansallisen lainsäädäntönsä) noudattamista. Kansainvälisillä toimijoilla oli suomalaisiin toimijoihin nähden merkittävää kilpailuetua niin työvoiman kuin kaluston hintojen muodossa. Ulkomailta tuotu halvempi työvoima ja kalusto tekisi toiminnan harjoittamisesta edullisempaa kansainvälisille toimijoille. Verotuksellisenkin hyödyn katsottiin olevan lähes merkityksetöntä, jolloin kansainvälisen kilpailun avaamiselle ei olisi edes kansantaloudellisesti hyviä perusteita. (Suomen taksiliitto 2016b, 7; Oulun aluetaksi oy 2016, 2.)

Taksialaan liittyvien ammattipätevyys- ja koulutusvaatimusten muuttuminen herätti kritiikkiä. Kyseisten vaatimusten ja eritoten koulutuksen katsottiin luovan vakaan perustan kuljettajien ammattipätevyydelle. Samalla koulutuksilla nähtiin olevan huomattava vaikutus palveluiden laadun tasolle. Kyseisten vaatimusten poistaminen herätti lausunnonantajissa huolta muun muassa siitä, kuinka matkustajien ajoturvallisuuden tasolle kävisi koulutuksen poistuessa. Asiakkaiden kokemusten pelättiin muuttuvan kielteiseen suuntaan, kun kuljettajan ammattipätevyydestä ei olisi takeita. Erikoispalveluja tarvitseviin asiakkaisiin kiinnitettiin lausunnoissa erityishuomiota. Uuden lainsäädännön mukaan kuljettajien pätevydestä huolehtiminen jäisi yrittäjien vastuulle. Lausunnoissa kuitenkin epäiltiin yrittäjien kykyä ja resursseja varmistua riittävän tarkasti kuljettajien taustoista sekä näiden kouluttamisesta. (Oulun aluetaksi oy 2016, 2; Oulun LaatuPaJa Oy 2016, 1.)

3.2 Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset palvelutasoon

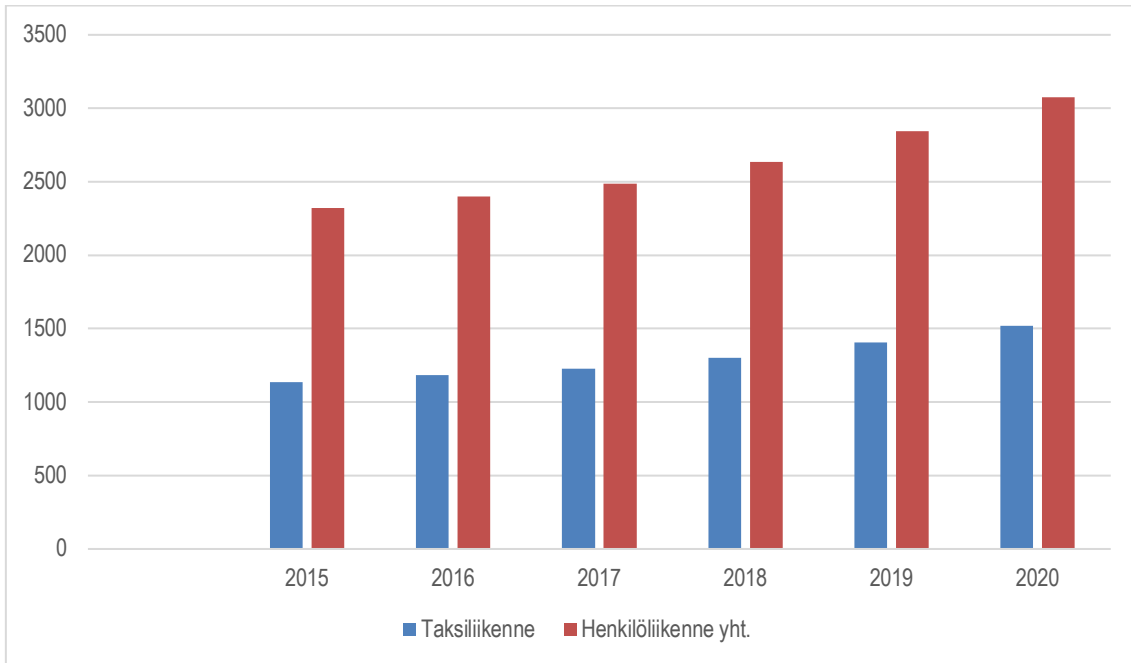
Taksiliikenteen markkinaosuus on kasvanut tasaisesti 1990-luvulta lähtien. Taksiliikenteen kuljetamien asiakkaiden osuus kokonaismatkustajien määrästä nousi vuoden 1990 6,9 prosentista 10,1 prosenttiin vuoteen 2007 mennessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009, 14.) Liikenneviraston vuonna 2016 suorittaman henkilöliikennetutkimuksen mukaan vähintään kuusi vuotta täyttäneet suomalaiset matkustivat vuonna 2016 tehden 5,1 miljardia kotimaanmatkaa. Näistä matkoista 8 prosenttia suoritettiin julkisen liikenteen kulkuvälineillä, joihin myös taksiliikenne oli sisällytetty. Kotimaanmatkoiksi määriteltiin kaikki ne matkat, joiden aloitus- ja lopetuspaikka olivat Suomessa. Takseilla matkustettiin keskimääräisesti 7,3 kertaa henkilöä kohden vuodessa kokonaismatkustusmäärän noustessa 0,506 miljardiin kilometriin. (Liikennevirasto 2016, 8; Liikennevirasto 2018, 59.) Tilastokeskuksen kulutustutkimusten mukaan vuonna 2016 kotitaloudet käyttivät liikenteeseen keskimäärin 5808 euroa kotitaloutta kohden. Näistä taksiliikenteeseen meni keskimäärin 60 euroa kotitaloutta kohden. (Tilastokeskus 2016, viitattu 26.5.2019.)

Tasaisesta markkinakasvustakin huolimatta taksiliikenteen käyttöastetta on pidetty liian heikkona. Hintasäätelyn purkautumisen odotetaan laskevan taksipalveluiden hintoja, Tämän odotetaan nostavan taksien käyttöastetta, joka tulee nostamaan kaikkia edellä mainittujen tilastojen lukemia. (Pöhlänen, Mäkelä, Nykänen, Liimatainen & Mäntynen 2015, 30.)

Uuden lain myötä markkinoille tuleminen helpottuu huomattavasti. Tällä odotetaan olevan positiivisia vaikutuksia markkinoille etenkin kysynnän ja tarjonnan kasvun muodoissa. Kysynnän ja tarjonnan kasvun odotetaan taas muuttavan palveluiden hintoja kuluttajille edullisempaan suuntaan. (HE 161/2016 vp, 92.)

Vanhassa lainsäädännössä taksien hinnoittelua säädeltiin tiukasti. Tämän lopputuloksena taksihintojen enimmäishinnasta muodostui käytännössä markkinoiden vakiohintaa. Tarkkaan säännellyt lupakiintiöt myös rajoittivat kilpailua ja tarjonnan syntyä. Hinta- ja lupasäätelyn poistuessa kilpailu taksimarkkinoilla vapautuu. Yritysten odotetaan lähtevän hintakilpailuun, mikä tulee johtamaan halvempiin taksimatkoihin. Erityisesti hintojen odotetaan muuttuvan paljon siellä, missä kysyntää on paljon. Lisäksi hintojen vapautuminen mahdollistaa uudenlaisten palveluiden syntyä, jolloin kuluttajat voivat valita erilaisia kuljetuksia eri hinta- ja laatukriteerien avulla. Hintakehitykseen vai-

kuttaa kuitenkin myös erilaisten tuotantokustannusten hintakehitys, joihin laki ei pysty vaikuttamaan. (HE 161/2016 vp, 93.) Alla olevassa taulukossa tarkastellaan taksi- ja henkilöliikenteen muutosta vuosina 2015-2020.



TAULUKKO 1. Taksiliikenteen ja henkilöliikenteen liikevaihdon muutos, milj. euroa

Liikenteessä kuljetuista kokonaiskilometreistä taksiliikenteen osuus oli 2016 prosentin luokkaa (Liikennevirasto 2016, 40). Vuonna 2017 taksiliikenteessä kuljetettujen matkustajien osuus kokonaismatkustajien määrästä liikennesektorilla oli 10,1 % (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009, 14). Taksiliikenteen liikevaihto oli 1,1 miljardia euroa vuonna 2014. Koko maaliikenteen liikevaihdosta puolet tuli taksiliikenteeltä. Näin taksiliikenteen liikevaihto on hyvin merkittävä sektorilla. Koko taksiliikenteen liikevaihto oli 1,1 miljardia euroa. Sektorin liikevaihdosta puolet tuli taksiliikenteeltä. Sektoriin lukeutuivat mukaan taksiliikenteen lisäksi paikallisliikenne, säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne ja linja-autojen tilausliikenne (Pöllänen, Mäkelä, Nykänen, Liimatainen & Mäntynen 2015, 26.) Hallituksen esityksen liikevaihtoennusteessa liikevaihdon taksialalla odotetaan kasvavan vuoden 2015 1,137 miljardista eurosta 1,383 miljardiin euroon vuoteen 2020 mennessä. Koko liikennesektorin liikevaihdolle liikennekaarella odotetaan olevan 20,4 prosentin kasvattava vaikutus. (HE 161/2016 vp, 95.)

3.3 Vaikutukset yrityksille

Koko liikenteen palvelusektorin odotetaan kasvavan huomattavasti. Merkittävintä kasvua odotetaan syntyvän mikro- ja pieniin yrityksiin. Lakimuutosten avulla vapautuvassa kilpailussa yrittäjien odotetaan kykenevän luomaan paremmin asiakkaiden tarpeisiin vastaavien palveluiden lisäksi ai-
van uudenlaisia palveluita, joka toisi liikennemarkkinoille täysin uudentyyppisiä asiakkaita. (HE 161/2016 vp, 94.)

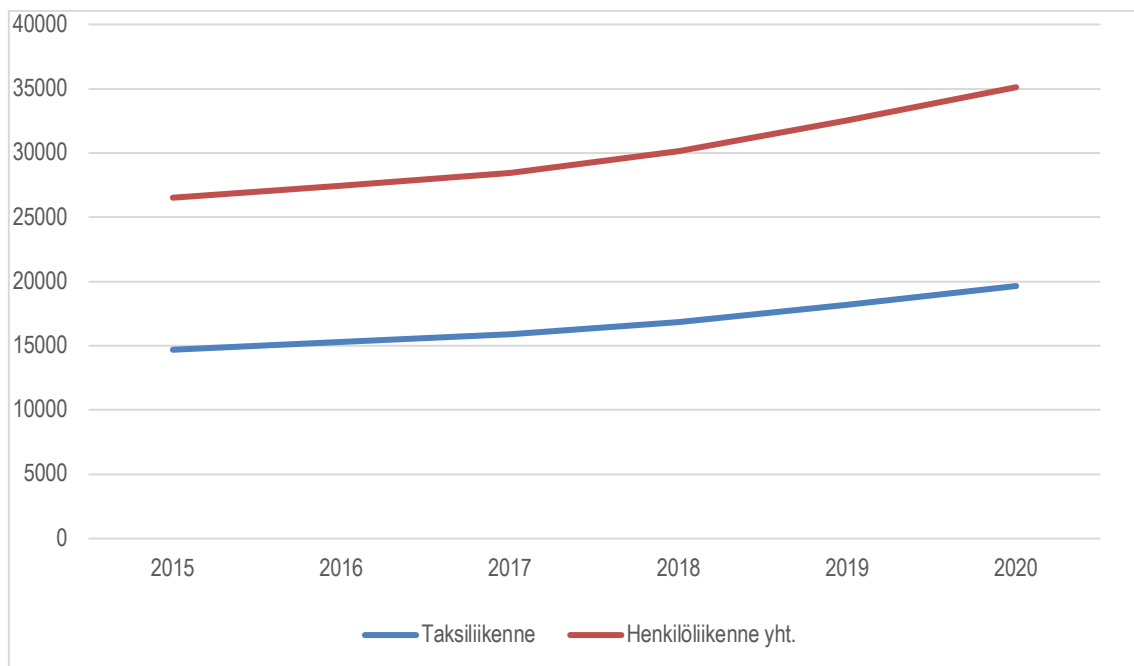
Vanha lainsäädäntö säänteli tarkasti taksiryitysten taksilupien määriä. Tämä esti isompien yritysten kasvamista ja osaltaan tuki mikroyrityksiä markkinoilla. Mikroyritysten asemat lupakiintiöiden poistussa tulevat odotettavasti heikentymään. Kuitenkin lain vapautumisen odotetaan tuovan markkinoille uusia yrityksiä. Uudet yritykset ovat useimmiten mikroyrityksiä. (HE 161/2016 vp, 94.)

Lakimuutosten odotetaan muuttavan taksialalla toimimisen nykyistä huomattavasti monipuolisemmaksi ja mukautumiskykyisemmäksi. Yrityksillä on mahdollista muuttaa toimintaansa esimerkiksi luomalla erilaisia palvelukokonaisuuksia entistä laajemmilla kuljetusvaihtoehdoilla. Kalustoa voi käyttää vanhaan lainsäädäntöön verrattuna paljon tehokkaammin asemapaikkasääntelyn poistussa. (HE 161/2016 vp, 99.)

3.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Noin 10 prosenttia Suomen kaikista työllisistä työllistyvät liikenteestä ja sitä tukevista toimialoista (Liikennejärjestelmä.fi 2018). Taksiliikennesektorilla työskenteli vuonna 2014 13 763 henkilöä 8 330 yrityksessä. Taksiliikenteen osuus muun maaliikenteen henkilöliikenteen yritysten määrästä on merkittävä, koska yhteensä yrityksiä oli kyseisellä sektorilla 9020. (Pöllönen 2015, 26.) Taksiliikennettä koskevan sääntelyn vapautumisen odotetaan luovan sektorille uusia työpaikkoja. Ammativaatimusten keventäminen ja kiintiöiden poistaminen lisäävät alan kiinnostavuutta. Alalle uskotaan syntyvän kausiluonteisia työpaikkoja johtuen alan sivutoimisen harjoittamisen helpottamisesta. Alalle odotetaan lisäksi syntyvän uusia liiketoiminta- ja työllistymismahdollisuuksia liittyen uuden lain asettamiin lisävaatimukseen sähköisistä palveluista. (HE 161/2016 vp, 120.)

Hallituksen esityksessä esitetään henkilöstöennuste tulevan työllistymisen kehityksestä. Ennusteen mukaan taksiliikenteen henkilöstötaso nousisi vuoden 2015 14694 henkilöstä 17878 henkilöön vuoteen 2020 mennessä. Näin ollen henkilöstön määrä taksialalla nousisi viidessä vuodessa 21,6 prosentilla. Koko liikennesektorilla työllistymisen odotetaan nousevan 22,7 prosentilla vuoteen 2020 mennessä. Uusia työpaikkoja odotetaan erityisesti syntyvän harvaan asutuille alueille. Tämän ajatellaan johtuvan juurikin taksiliikenteen sivuliiketoiminnan harjoittamisen helpottumisesta. (HE 161/2016 vp, 121.) Henkilöstömäärän kehittymistä tarkastellaan alla olevassa taulukko 2:ssa.



TAULUKKO 2. Henkilöstömäärän kehittyminen lakimuutosten myötä.

Palvelujen lisääntymisen ajatellaan parantavan sellaisten kuluttajien asemaa, joilla ei ole omaa autoa. Kasvava palvelujen määrä parantaa myös kotitalouksien kortittomien henkilöiden liikkumismahdollisuuksia. Taksiliikenteessä asemapaikkavaatimuksen ja hintasääntelyn poistaminen tulevat luomaan asiakkaille suuria valinnanmahdollisuuksia. Kuluttajat voivat vertailla eri vaihtoehtoja tehokkaasti johtuen palveluntarjoajien lisääntyneistä tiedoksiantovelvollisuuksista ja sähköisten palveluiden vaatimuksista. (HE 161/2016 vp, 122.)

4 UUDEN JA VANHAN LAIN VERTAILU

Suurimmat taksiliikennelain muutokset tapahtuivat lupakiintiöissä, ilmoitusvelvollisuudessa, koulutus- ja lupavaatimuksissa ja hinnoittelun sääntelyssä. Tässä luvussa vertailemme kumottua taksiliikennelakia sekä 1.7.2018 voimaan tullutta lakia liikenteen palveluista edellä mainittujen muutosten osalta. Alunperin taksiliikennettä on säännelty vain muutamalla säännöksellä vuoden 1919 laissa elinkeinon harjoittamisen oikeudesta, jossa asetettiin vaatimukset elinkeinon harjoittajan ominaisuuksista, ja säännöksen piiriin kuuluvista ammateista. (L 122/1919 1;3.) Vuonna 1990 säädettiin luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettu laki, jolla pyrittiin päivittämään lainsäädäntö aikakautta vastaavaan tilaan. Lisäksi säännöksellä pyrittiin selkiyttämään viranomaisten ja yrittäjien toimintaa. (HE 175/1990 vp, 2.)

Liikennepalvelulain (L 320/2017) korvattu taksiliikennelaki astui voimaan 1.8.2007. Lain tavoitteena oli turvata laadukkaiden taksiliikennepalvelujen saatavuus koko Suomen laajuisesti säätelemällä palvelujen laatuvaatimuksista, hinnoittelusta, luvanvaraisuudesta, ajovelvollisuudesta ja muista taksiliikenteen harjoittamista koskevista seikoista. (HE 38/2006 vp, 1.) Tässä luvussa vertaillaan vuoden 2007 taksiliikennelain ja liikennepalvelulain taksiliikennettä koskevia keskeisiä eroja.

4.1 Lupakiintiö

Taksiliikennelain 4 luvun 19 §:ssä säädettiin taksilupien enimmäismäärästä. Kuntakohtaisten taksilupien enimmäismäärät vahvisti vuosittain toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tätä koskevassa päätöksessä määrättiin myös se, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset ja kuinka monta lupaa myönnetään liitetyn kunnan alueelle. Lupien enimmäismäärät tuli vahvistaa sellaiselle tasolle, etteivät ne rajoittaneet taksipalveluiden saatavuutta kovan kysynnän aikana eivätkä heikentäneet palvelujen laatua. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus hyödynsi enimmäismääriä vahvistaessaan 20 §:n mukaisessa taksin kysynnän ja tarjonnan seurannassa hankkimiaan ja saamiaan tietoja. (L 217/2007 4:19 §.) Viranomaisen tuli seurata kuluttajien palautetta taksin saatavuudesta, laadusta sekä taksien riittävydestä elinkei-

noelämän ja kuntien kuljetustarpeiden kannalta. Keskuksen tuli kerätä sekä seurata ainakin kysyntään vaikuttavia tietoja, joita olivat muun muassa väestökehitys, väestön tulotaso, katu- ja työverkon pituus ja joukkoliikenteen määrä. (L 217/2007 4:20 §).

Uuden lain perusteluissa esitetään, että lupakiintiöjärjestelmästä luovuttaisiin ja asemapaikka- ja enimmäishintasäätelyä muutettaisiin. Toimijoiden olisi ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa eli pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa. (HE 161/2016 vp, 80.) Lupakiintiön poistumisen uskotaan olevan yksi asia, joka lisäisi taksialan kiinnostavuutta sekä työllistymistä (HE 161/2016 vp, 120). Autokohtaisesta taksiluvasta siirtyminen toimijakohtaiseen taksiliikennelupaan mahdollistaa huomattavasti joustavamman yritystoiminnan taksialalla. Taksialalla on pääsääntöisesti yhden auton yrityksiä, joiden laajentumista ja investointihalua lupa- ja kiintiömenetelmät ovat voimakkaasti rajanneet. Tulevaisuudessa yritysten koon arvioidaan kasvavan, sillä sääntely ei estä mittakaavaetujen tavoittelemista sekä toimijakohtaiseen taksiliikennelupaan siirtyminen voi kannustaa erilaisiin auton omistajuus- ja hallintamalleihin. (HE 161/2016 vp, 99.)

Asemapaikkavelvoitteesta luopuminen mahdollistaa kaluston tehokkaamman hyödyntämisen, sillä taksien ei tarvitse palata asemapaikalle odottamaan tilausta. Toimintamallien arvioidaan monipuolistuvan, sillä taksien ei tarvitse enää odottaa seuraavaa ajoa asemapaikalla ja kalustoa voidaan hyödyntää mahdollisesti muussa liiketoiminnassa. Tilausvälityspalvelut pystyvät ohjaamaan lähimmän auton asiakkaan luokse paikannusjärjestelmän avulla. Tämä tehostaa kapasiteetin käyttöä. Välityspalvelujen odotetaan monipuolistuvan ja niiden määrän lisääntyvän palveluiden tarjonnan lisääntyessä ja yritysten koon kasvaessa. Tämän lisäksi sähköisten kyytien välityspalveluiden yleistyessä kilpailun välitystoiminnassa arvioidaan lisääntyvän. (HE 161/2016 vp, 99.) Asemapaikkavelvoitteesta ei enää säädellä uudessa laissa. Näin ollen taksien velvoite palata asemapaikalle on poistunut.

Taksiliikenneluvat muuttuvat ajoneuvoikohtaisista yrityskohtaisiksi, toisin sanoen ajoneuvojen lukumäärää ei yrityskohtaisesti rajoiteta. Yrittäjälle riittää yksi taksiliikennelupa. (Traficom 2018, viitattu 23.11.2018.)

Laki liikenteen palveluista 2 §:ssä säädetään taksiliikenteestä. Ammattimaiseen henkilöiden kuljetamiseen tiellä ajoneuvolaissa 1090/2002 tarkoitetulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuormaautolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä (taksiliikenne) tarvitaan taksili-

kennelupa tai liikenteen palveluista annetussa laissa 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa (L 320/2017 2 §). Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä) tarvitaan lupa (L 320/2017 §.) Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tulee tehdä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilman taksiliikennelupaa saa suorittaa konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla tai kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevilla henkilöautoilla kuljetuspalveluiden saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan. (L 320/2017 2 §.)

4.2 Ilmoitusvelvollisuus

Kumotussa taksiliikennelaissa oli säädetty, että taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä taksiluvan mukaisesti. Taksiluvan haltija oli pyydettyäessä velvollinen suorittamaan luvan mukaisen henkilökuljetuksen pääasiallisella toiminta-alueella, ellei muu ajotehtävä, vapaavuoro, kuljettajan sallitun työajan ylittyminen, luvan haltijan oma tai hänen perheenjäsenensä äkillinen sairaus, kuljettajan sairaus, ajoneuvon rikkoutuminen tai muu rinnastettava erityinen syy estänyt kuljetusta. Luvan haltijalla oli oikeus kieltäytyä kuljetuksesta sellaisessa tilanteessa, jossa kuljettaja oli voinut työntekijänä pidättäytyä työstä työturvallisuuteen vedoten. Taksiluvan haltija, joka harjoitti ammattiaan maaseutumaisessa kunnassa tai lupa oli myönnetty asemapaikalle, jonka etäisyys oli vähintään 20 kilometriä kuntakeskuksesta tai liitetyn kunnan alueelle, ja joka ei kuulunut vahvistetun ajovuorojärjestyksen piiriin, oli itse tai yhdessä muiden paikkakunnan autoilijoiden kanssa velvollinen ilmoittamaan sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystyksistä tai sovitusta päivystysvuoroista, joihin kysyntä oli vähäistä. (L 217/2007 3:12.)

Hallituksen esityksessä ehdotettiin, että toimijoiden olisi ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa, toisin sanoen pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa (HE 161/2016 vp, 2). Kunnat voisivat edelleen halutessaan järjestää omassa kunnassaan päivystysvelvoitteen hankkimalla tämän erikseen palveluntarjoajalta, jos kunnassa ei ole riittävästi muutoin taksipalveluja tarjolla tai niiden tarjoamista pidetään välttämättömänä (HE 161/2016 vp, 88).

Taksitoiminnan sääntelyn vapauttamista koskevin osin lausunnoissa näkyi selkiä kahtiajako: takisialaa edustavien taholta esityksiä laajasti vastustettiin, muut lausunnonantajat joko kannattivat tai eivät vastustaneet. Sääntelyn purkua kannattavissa lausunnoissa nostettiin melko usein esiin tarve selvittää vielä, miten varmistetaan haja-asutusalueiden palvelut (asemapaikka- ja päivystyssääntelyn poistumisen vaikutusten selvittäminen ja korvaavat keinot). (HE 161/2016 vp, 126.) Valtaosa kunnista suhtautui luonnoksessa taksiliikennettä koskeviin muutosehdotuksiin positiivisesti. Taksiliikenteen sääntelyn vapauttamista kannatettiin, mutta huolta kannettiin useissa kuntien lausunnoissa asemapaikka- ja päivystysvelvoitteen sekä hintasääntelyn poistumisen vaikutuksista palveluiden tarjontaan ja hintoihin. (HE 161/2016 vp, 128.)

Lausuntojen johdosta esitykseen tehtiin muutoksia. Taksipalvelun laadun varmistamiseksi ja kuluttajan tiedon saannin parantamiseksi esitettiin täsmennystarpeita. Yrittäjien tulisi ilmoittaa palveluntarjoajan pääasiallinen toiminta-alue ja toiminta-ajat. Tämä olisi edellytys sille, että viranomainen voi tarvittaessa ostaa täydentävää palvelutarjontaa, esimerkiksi päivystys- ja varallaolopalveluna. (HE 161/2016 vp, 130.)

Laki liikenteen palveluista (L 320/2017) 3 luvun 1 §:ssä säädetään henkilöliikennepalveluista. Pykälässä säädetään tiedoista, jotka henkilöliikennettä tarjoavan liikenneluvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistelmäpalvelun tarjoajan olisi pidettävä matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa, jotka voivat olla internet-sivut tai sosiaalisen median palvelut. Olennaista on kuvata tarjottavat palvelut, millaista palvelua, missä ja milloin tarjotaan, sekä niiden ominaisuudet niin hyvin, että matkustajan on mahdollista annettujen tietojen perusteella varmistua palvelun sopivuudesta itselleen ja valita palvelu. Asiakkaalle on tarjottava tieto palvelun pääasiallisesta toiminta-alueesta. Tällä tarkoitettaisiin asemapaikkaa, jolla kuljetuksia pääsääntöisesti tarjottaisiin. Laissa palveluntarjoajia ei veloitettaisi toimimaan ainoastaan tietyllä alueella. Tämän lisäksi tulee tarjota tieto ajankohdista, jolloin palveluita pääsääntöisesti tarjottaisiin sekä mahdollisista muutoksista näihin aikoihin. (HE 161/2016 vp, 145.)

4.3 Koulutus- ja lupavaatimukset

Taksiliikennelaissa taksiluvan myöntämisen edellytyksenä oli ollut, että henkilö oli suorittanut ammattitaitoa edellyttävän taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja jolle Liikenteen turvallisuusvirasto oli myöntänyt todistuksen taksiliikenteen yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta. Yrittäjäkursseja ei kuitenkaan vaadittu sellaiselta henkilöltä, jolla oli vähintään kahden vuoden käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä. Kurssia ei myöskään vaadittu sellaiselta henkilöltä, joka oli suorittanut ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa 631/1998 tarkoitettuun tutkintorakenteeseen sisältyvän kaupallisen, hallinnollisen, teknisen, kuljetusalan tai vastaavan alalle soveltuvan ammatti- ja erikoisammattitutkinnon tai korkeakoulututkinnon. Tällaisenkin henkilön oli kuitenkin suoritettava hyväksytysti yrittäjäkurssi. (L 217/2007 2:6.)

Yrittäjäkurssin tarkoituksena oli ollut antaa taksiliikenteen harjoittajaksi aikovalle riittävä ammatillinen pätevyys. Kurssin sisältöön tuli kuulua ainakin: taksitoimialan yleinen kehitys ja taksitoimialaa koskeva lainsäädäntö, asiakaspalvelu, liikenteessä käytettävä auto ja sen varusteet, liikenteen harjoittaminen ja taloudenpito. Kurssin keston oli tullut olla vähintään 120 tuntia. Yrittäjäkurssin sisällöstä ja kestosta annettiin tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. (L 217/2007 2:8.)

Hallituksen esityksessä ehdotettiin, ettei taksinkuljettajalta vaadittaisi enää erillistä taksinkuljettajan koulutusta ja koetta, vaikkakin taksinkuljettajalta edelleen edellytettäisiin ajotaitoa koskevien tarkempien vaatimusten täyttämistä sekä henkilökohtaista soveltuvuutta. Koulutusvaatimuksen tilalle luvanhaltijan tulee huolehtia kuljettajien osaamisesta. Tämä tarkoittaa sitä, että luvan haltijan tulee perehdyttää ja kouluttaa kuljettaja tuottamaan käytettävällä kalustolla sellaisia palveluita, joita luvan haltija asiakkaalleen tarjoaa. Lisäksi ehdotetaan uusia säännöksiä taksimatrustajan turvallisuuden ja oikeuksien varmistamiseksi (HE 161/2016 vp, 80.)

Kumotussa taksiliikennelain (L 217/2007) 8 §:ssä on säädetty yrittäjäkurssin sisällöstä, jonka sääntelyssä on hyvin yksityiskohtaisia vaatimuksia sen sisällöstä. Kyseiset yksityiskohtaiset vaatimukset koskevat sekä pientä yhden miehen taksirytytystä kuin isompaakin toimijaa. Esimerkiksi hankintalainsäädännön ja taksitilausvälitysjärjestelmien tuntemista edellytetään samalla lailla pieneltäkin toimijalta, jonka suunnitelmissa ei ole hankintamenettelyihin osallistuminen tai joka ei halua liittyä taksinvälitysjärjestelmään. Vaatimukset nostavat alalle tulemisen kynnystä eikä laajaa ja yksityis-

kohtaista koulutusvaatimusta voida pitää perusteltuna. Jatkossa koulutus ei olisi enää lakisääteinen. Kysyntää tulee varmasti olemaan jatkossakin koulutukselle ja koulutusta tullaan hankkimaan, jotta palvelu täyttäisi asetetut vaatimukset. On hyvin tärkeää, että tarjolla on koulutusta erilaisten toimintarajoitteiden huomioimiseksi. (HE 161/2016 vp, 139-140.)

Uudessa laissa (L 320/2017) säädetään, että taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä, toisin sanoen taksinkuljettajalla, tulee olla taksinkuljettajan ajolupa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle, jolla on voimassa oleva ajo-oikeus. B-luokan ajo-oikeus tulee olla saatu vähintään vuotta aikaisemmin. Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeutettavaksi. Henkilön tulee täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveystaamukset. Näiden lisäksi henkilön tulee olla suorittanut Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä taksinkuljettajan koe. Kuljettajalla tulee olla tarvittava osaaminen. Taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena on ajoluvan hakemuksen yhteydessä selvittää, että kuljettaja on kykeneväinen huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta, ottamaan huomioon matkustajan mahdolliset toimintarajoitukset ja että hänellä on toiminta-alueen koskeva tarvittava paikallistuntemus. (L 320/2017 2 osa 3:1 §.)

Liikennepalvelulain kolmas vaihe astui voimaan 1.4.2019. Taksiliikenteen kannalta merkittävin muutos on paikallistuntemuskokeesta luopuminen. Laissa liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta säädetään, että taksinkuljettajan kokeessa ei enää mitata paikallistuntemusta. Vastavasti taksinkuljettajan kokeen vaatimuksia koskevasta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä on poistettu paikallistuntemuksen mittaamista koskeva osio. Taksinkuljettajan kokeessa ei enää 1.4.2019 testata paikallistuntemusta (Traficom 2019b, viitattu 4.4.2019.) Taksiliitto on kannattanut kokeen poistamista, sillä se ei enää asemapaikkojen poistumisen jälkeen mittaa tosiasiallista paikallistuntemusta. Kokeen on voinut suorittaa minkä tahansa kunnan alueelle ja sillä on saanut oikeuden toimia taksinkuljettajana kaikkialla Suomessa. Paikallistuntemus on edelleen kuitenkin oleellinen osa taksinkuljettajan ammattitaitoa sekä laatutekijä, jolla yrittäjät erottuvat markkinoilla (Suomen taksiliitto 2019, viitattu 4.4.2019.)

4.4 Hinnoittelun sääntely

Taksiliikennelain 3:16 §:ssä säädettiin taksiliikenteen kuluttajahinnoista. Kuluttajilta perittävä enimmäishinta koostui perusmaksusta, ajomatkamaksusta sekä odotusmaksusta. Perusmaksu oli voitu periä yöaikaan sekä viikonloppuisin korotettuna. Tämän lisäksi oli mahdollista periä ennakkotilausmaksu sekä avustamis-, lentokenttä- ja tavarankuljetuslisä. Enimmäishintojen, ennakkotilausmaksun sekä muiden maksujen tuli olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyi kohtuullinen voitto. Taksiliikenteen kustannusindeksin perusteella tarkasteltiin kustannustason muutoksia. Tarkemmat säännökset kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista sekä näiden lisäksi perittävistä lisämaksuista annettiin valtioneuvoston asetuksella. (L 217/2007 3:16.)

29.6.2016 kumotun valtioneuvoston asetuksen mukaan kuluttajilta perittävä perusmaksu saa olla enintään 5,36 euroa, mikäli kuljetus alkaa arkipäivänä kello 6.00 ja 20.00 välisenä aikana. Lisäksi enintään 5,36 euroa saa periä myös kuljetuksesta, joka alkaa kello 6.00 ja 16.00 välisenä aikana lauantaina tai kirkkolain (1054/1993) 4 luvun 3 §:n mukaisten juhlapäivien, vapunpäivän tai itsenäisyyspäivän aattona. Muina aikoina ja sunnuntain ollessa aattopäivä perusmaksu on enintään 8,18 euroa. (Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista 570/2016 1§). Ajomatkamaksu määräytyy matkan pituuden ja matkustajien lukumäärän mukaan, jotka jaetaan neljään taksiluokkaan, joiden hinnat ovat 1,43 – 2,01 euron kilometriltä. (Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista 570/2016 2 §). Odotusmaksua saa periä tunnilta enintään 41,72 euroa. Sitä on oikein periä ajomatkamaksun sijasta, jos ajo liikenteen ruuhkautumisen tai muun vastaavan syyn takia on niin hidasta, että odotusmaksu tulee ajomatkamaksua korkeammaksi tai silloin, kun asiakasta odotetaan tilauspaikalla hänen myöhästyttyään tai muualla matkustajan poistuttua ajoneuvosta kuljetuksen aikana (Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista 570/2016 3 §.)

Hallituksen esityksessä on tavoiteltu ratkaisua hinnoittelun suhteen, joka edistäisi kilpailua, kysynnän ja tarjonnan kohtaamista sekä suojaisi riittäväällä tavalla matkustajaa. Kevein sääntelyvaihtoehto on, että hintasääntelystä luovuttaisiin kokonaan. Tämä edistäisi parhaiten kilpailua. Se voisi myös johtaa hintojen alenemiseen eritoten kaupunkialueilla, sillä tarjonnan voidaan olettaa kasvavan määräsääntelystä luovuttaessa. Enimmäishintasääntelystä luopuminen voisi johtaa hintojen nousuun harvaan asutuilla alueilla, mikäli palveluntarjoajia ei olisi tarpeeksi synnyttämään kilpailua. Hintatason nousuun kyseisillä alueilla saattaisi vaikuttaa myös, että maaseudulla luokseajokor-

vauksia koskeva hintasääntely poistuu. Kuitenkin hintoihin voi vaikuttaa alentavasti päivystysvelvoitteen poistuminen ja toiminnan tehostamismahdollisuudet. (HE 161/2016 vp, 88.) Hallituksen esityksessä arvioitiin hinnoittelun vapautumisen johtavan lisääntyvään kilpailuun hinnoittelussa sekä palveluiden laadussa. Tämän uskotaan johtavan siihen, että kotitaloukset käyttäisivät nykyistä enemmän rahaa taksipalveluiden ostoon. (HE 161/2016 vp, 99.)

Pääosin 1.7.2018 voimaan tulleessa Laki liikenteen palveluista 3 luvun 3 §:ssä säädetään taksiliikenteen palveluiden hinnoittelusta. Lain mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, mikäli täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, ilmoittaa hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Nämä tulee esittää selkeällä, yksiselitteisellä ja matkustajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla sekä niiden tulee olla helposti havaittavissa. (L 320/2017 3 osa, 1:3.1 §.)

Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palveluiden hinnoittelua. Se voi antaa tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Liikenteen turvallisuusviraston tulee huomioida edellä mainitun hinnan määrittämisessä taksiliikenteen palvelun yleinen hintataso, erilaiset hinnoittelumallit, yleinen kuluttajahintataso sekä väestön yleinen tulotaso. Määriteltyä kokonaishintaa tulee tarkastella vuosittain (L 320/2017 3 osa, 1:3.3 §.) Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille sekä erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille mikäli niiden kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Sen asettaman enimmäishinnan tulee olla kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Enimmäishintaa tulee tarkastella vuosittain (L 320/2017 3 osa, 1:3.5 §.)

Puolet taksialan liikevaihdosta tulee julkisista varoista, johon liittyy keskeinen ongelma. Kansaneläkelaitoksella ja kunnilla on lain nojalla tietyissä tapauksissa velvoite korvata tai hankkia kyytejä asiakkaille ja usein taksikyydit ovat ainoa vaihtoehto muun muassa niistä löytyvien pyörätuolipaikkojen takia. Tämä tekee kysynnästä käytännössä joustamatonta. Taksa-asetuksissa erilaiset esteettömästä kalustosta ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamisesta perittävät lisämaksut moninkertaistuivat viimeisen vuosikymmenen aikana. Toimialan on siis ollut helppo esittää korotuksia kyseisiin hintoihin, sillä pelkoa kysynnän vähenemisestä ei ollut (Karjalainen & Ronikonmäki, 2018, viitattu 13.8.2019.)

5 MUUTOKSEN VAIKUTUKSET OULUN ALUEELLA

Opinnäytetyön toinen tutkimuskysymys oli, miten muutos on vaikuttanut alan toimijoihin Oulun alueella. Voidaksemme vastata tutkimuskysymykseen päätimme aluksi selvittää toimijoiden määrän alalla. Traficomin mukaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen oli rekisteröity vuoden 2018 lopussa yli 12 200 ajoneuvoa kun vuotta aikaisemmin takseja oli yhteensä noin 9 600 kappaletta koko Suomen alueella. Ajoneuvojen määrä on kaikkiaan noussut noin 2 600 ajoneuvolla koko maassa vuoden 2019 helmikuuhun mennessä. Pieniä esteettömiä ajoneuvoja oli taksiliikennekäytössä viime vuoden lopussa 115 kappaletta ja suuria esteettömiä 222. Ajoneuvojen lukumäärä on kasvanut kaikissa maakunnissa, eritoten Uudellamaalla, Lapissa ja Varsinais-Suomessa. (Traficom 2019c, viitattu 5.7.2019.)

Traficom internetsivuilla on julkaistu tilastot 1.7.-31.12.2018 väliseltä ajalta. Ajovarmalla, joka on Traficomin sopimuskumppani, on Oulussa kaksi toimipistettä, Ruskossa ja Heinäpäässä. Ruskon toimipisteeltä on haettu edellä mainitun ajanjakson aikana 186 taksinkuljettajan ajolupaa, joista on hyväksytty 180 kappaletta. Heinäpään toimipisteeltä on haettu vastaavana aikana 26 taksinkuljettajan ajolupaa, joista on hyväksytty 26 kappaletta. Tammikuun 2019 aikana hakemuksia on tullut kaiken kaikkiaan 34 kappaletta molempiin toimipisteisiin ja myönnettyjä taksinkuljettajan ajolupia on ollut 33 kappaletta. (Traficom 2019a, viitattu 17.2.2019.)

5.1 Tutkimuksen toteuttaminen

Taksirytysten määrän selvittäminen Oulun alueella osoittautui haastavaksi eikä tästä löytynyt täsmällistä tietoa. Myöskin yhteystietojen keräämisessä oli omat vaikeutensa. Teimme internethakuja helmikuussa 2019 Oulun alueen taksiryttäjistä. Haun tuloksena saimme 19 eri taksiryttäjän yhteystiedot. Suurimmalla osalla löytämistämme taksiryttäjistä ei ollut esillä sähköpostiosoitetta, joten tämä rajasi suuren määrän ryttäjiä pois.

Päätimme tehdä tutkimuskyselyn sähköpostitse, koska se oli nopea tapa lähestyä ryttäjiä. Tutkimuskysymyksemme ovat liitteessä 1. Strukturoitu eli lomakehaastattelu valittiin sen helppouden vuoksi. Kyselylomakkeen heikkoutena on kuitenkin, että kysymykset voidaan tulkita monella eri

tavalla. Tämän vuoksi on tärkeää tehdä kyselylomake huolella. Lomakkeen suurin etu on aineiston käsittelyssä. Tallennettuun haastatteluaineistoon verrattuna kyselylomakkeet voidaan käsitellä nopeasti ja saada myös tarvittaessa tilastolliseen analyysiin. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 37.)

Lähetimme tutkimuskyselyn sähköpostitse 19 alan yrittäjälle vastattavaksi. Joukossa oli myös in-
vataksiyrittäjiä. Vastausaikaa annoimme kaksi viikkoa. Kyselyn avulla halusimme selvittää taksiryttäjien näkemyksiä lain tuomista muutoksista. Vastauksia saimme kolmelta taksialan yrittäjältä.

Kysyimme taksiryttäjiltä, onko yrityksen toiminta muuttunut uuden lain voimaantulemisen jälkeen. Jokainen taksiryttäjä vastasi toiminnan laajentuneen merkittävästi uuden lain voimaantulemisen jälkeen. Eräs taksiryttäjä vastasi, että toiminta on laajentunut välitysyhtiön sisällä ja kalusto on muuttunut uusien veroetujen vuoksi, kun taas toinen yrittäjä kertoi vanhan toiminnan supistuneen kuljettajien siirryttyä yrittäjiksi.

Toinen kysymys taksiryttäjille oli, miten taksimarkkina ja kilpailu sektorilla on muuttunut lakimuutoksen johdosta. Kyselyyn saatujen vastausten mukaan taksialan kilpailu on lisääntynyt, kun uusia toimijoita on saapunut markkinoille. Vanhojen toimijoiden asema ja kilpailukyky on kuitenkin edelleen ylivoimaisen vahva, sillä uudet toimijat ovat edelleen lähtökuopissa. Tasaveroisen kilpailutilanteen muodostuminen voisi viedä useita vuosia aikaa.

Kolmas kysymys oli, onko taksimarkkinoilla syntynyt uudenlaisia palveluita (sähköisiä tai fyysisiä). Taksiryttäjien mukaan lähtökohtaisesti taksimarkkinoilla ei ole syntynyt uudenlaisia palveluita. Peruspalvelu on ja tulee pysymään samana. Palveluun saattaa syntyä erilaisia vivahteita sen ominaisuuksiin, tällaisia voivat olla hinta, laatu, tilaaminen ja maksutapaan liittyvät muutokset.

Neljäs kysymys oli, onko sektoreille syntynyt uudenlaisia asiakkaita. Yleisesti ottaen taksiryttäjät ovat sitä mieltä, ettei uudenlaisia asiakkaita ole syntynyt sektorille uuden lakimuutoksen myötä. Eräs taksiryttäjä kokee, että taksialalla on paljon mahdollisuuksia käytön lisäämiseksi. Hän totesi, että edullisesti palvelua myyvät markkinoille pyrkivät toimijat ovat toivottavasti pystyneet saamaan uusia asiakastyyppejä liikkeelle.

Viides kysymys oli, onko taksiliikenteen hintatasoissa tapahtunut muutoksia. Mikäli muutoksia on, niin kumpaan suuntaan ja kuinka voimakkaasti. Taksiryttäjien mukaan taksiliikenteen hintatasossa on tapahtunut muutoksia. Heidän mukaansa hinnat ovat olleet nousussa alan houkuttelevuuden

lisäämiseksi kuljettajakunnan suuntaan. Taksiryttäjät kokevat, että asiakkaiden tietoisuus markkinoilla olevista palveluista ja niiden hinnoittelusta on heikkoa. Asiakkaat eivät ole tottuneet vertailemaan taksipalveluita. Lisäksi uuden lain sisältö on asiakkaille vieras, vaikka aihe on ollut suuresti esillä eri medioissa. Eräs taksiryttäjä kokee, että lakimuutoksen myötä on ilmennyt ”häirikköhintoja”, jopa ryöstöhinnoittelua on esiintynyt.

Kuudes kysymys oli, onko yrityksen tiedottaminen sen tarjoamista palveluista ja niiden hinnoista muuttunut lakimuutoksen myötä. Yleisesti ottaen taksiryttysten markkinointi on lisääntynyt merkittävästi kaikilla toimijoilla.

Seitsemäs kysymys oli, onko asiakkaiden tietoisuus markkinoilla tarjolla olevista palveluista ja niiden hinnoittelusta parantunut. Yrittäjät kokevat, ettei asiakkaiden tietoisuus ole parantunut. Kuten aiemmin todettiin, asiakkaat eivät ole tottuneet vertailemaan taksipalveluita.

Kahdeksas kysymys oli, onko kuljettajien (uusien ja vanhojen) kouluttamisen järjestämisessä ja sen sisällössä tapahtunut muutoksia. Yhdeksäs kysymys oli, onko uusien kuljettajien ammattitaso parempi tai heikompi verrattaessa vanhaan lainsäädännön mukaisesti koulutettuihin kuljettajiin. Uusien kuljettajien paikallistuntemus koetaan heikoksi. Tämä johtuu siitä, että koulutukset eivät ole enää pakollisia taksiluvan saamiseksi. Taksiryttysten kurssit ovat myös keventyneet, mutta laatuvaatimukset ovat kiristyneet, minkä seurauksena taksiluvan saaneet kuljettajat eivät välttämättä pääse ajamaan taksia tavoittelemansa yrityksen väreihin. Lain tuntemisella ei ole niin paljon merkitystä kuin ennen lain muutosta, sillä lainsäädäntö on kevyempi. Alan osaamattomuus näkyyn nyt selvemmin, sillä uusien kuljettajien osuus on suurempi kuin aikaisemmin.

Viimeisenä varsinaisena kysymyksenä kysimme, onko lakimuutos ollut onnistunut. Vastausten mukaan taksiryttäjät kokevat lakimuutoksen toteutumisen yleisesti ottaen epäonnistuneeksi. Heidän mielestään on paljon korjattavaa sekä asiakkaiden palvelun parantamiseksi että kilpailun syntymiseksi yritysten välille. Lakimuutos on kuitenkin tuonut yritysten toimintaan muutoksia. Yleisesti ottaen toiminta on laajentunut merkittävästi. Uusien veroetujen myötä yritykset ovat voineet muuttaa ja parantaa kalustoaan. Vanha yritystoiminta on pienentynyt sillä yrityksen palveluksessa olleet kuljettajat ovat siirtyneet yrittäjiksi. Tutkimuskyselyssä oli myös vapaa sana – osio. Tähän ei kuitenkaan saatu tutkimuksen kannalta merkittäviä vastauksia.

5.2 Muita tutkimuksia uuden lain tuomista muutoksista

Traficomien vuoden 2018 elo-syyskuussa kansalaisille ja taksialan yrittäjille teettämän kyselyn mukaan kansalaisista lähes 90 prosenttia oli tyytyväisiä taksipalvelun laatuun kokonaisuutena. Kyselyyn vastanneista kansalaisista 85 prosenttia katsoi taksien turvallisuuden hyväksi. Erityisryhmien kohdalla huolenaiheena on ollut turvallisuusnäkökulmasta henkilön tarvitseman avustamisen puuttuminen tai puutteellisuus sekä esteettömän ajoneuvon puutteellinen turvallisuus. Kyselyn mukaan sekä taksiryttäjiä että kuljettajia huolesti taksiliikenteen turvallisuus. Taksimarkkinoiden vapautumisen katsottiin vaikuttavan negatiivisesti taksien saatavuuteen, erityisesti pienillä paikkakunnilla. Kuitenkin uusista toimijoista yli 40 prosenttia koki saatavuuden parantuneen. Kyselyn mukaan taksialan vapautuminen on näyttänyt tuoneen mahdollisuuksia yhdistää taksiryttäjäyttä tai –kuljettajuutta entistä paremmin omaan työelämän vaiheeseen. Kyselyn perusteella näyttää siltä, että myös uusista alalle tulijoista moni aikoo jäädä eläkkeelle seuraavien vuosien aikana eli taksialalle on tultu tekemään töitä omaehtoisesti muutamaksi vuodeksi ennen eläkkeelle siirtymistä (Traficom 2019d, viitattu 13.7.2019.)

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Tilastokeskus ovat julkaisseet internetsivuillaan kuluvan vuoden alussa tuoreet tutkimukset lain tuomista muutoksista.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan taksialalla toimivien yritysten ja kuljettajien määrä on kasvanut huomattavasti uudistusten myötä, mutta joillakin alueilla taksien saatavuuden on koettu heikentyneen. Tämä saattaa johtua siitä, että päivystysvelvoitteen poistumisen myötä kaikilla taksiryttäjiillä ei ole ympärivuorokautista päivystystä. Suurin osa takseista kuitenkin tarjoaa palvelujaan ilmoittamansa mukaan edelleen ympärivuorokautisesti. Yli 80 prosenttia palveluaikansa ilmoittaneista yrityksistä kertoo tarjoavansa kyytejä kaikkina aikoina maanantaista sunnuntaihin. Lakimuuoksen jälkeen on myönnetty lähes 3800 uutta taksilupaa ja kuluttajien tarjolla on tullut myös uudentyyppisiä sovelluspohjaisia palveluja, jotka mahdollistavat aiempaa paremmin esimerkiksi joukkoliikenteeseen liitettävät taksipalvelut (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019, viitattu 7.4.2019.)

Tilastokeskuksen mukaan lainmuutoksen voimaan astumisen myötä taksimatkojen hinnat laskivat erityisesti suurimmissa aluekeskuksissa. Muutos oli suurinta Uudellamaalla, 7 prosenttia. Hintojen lasku on kuitenkin ollut tilapäistä ja hinnat lähtivät nousuun vuoden 2018 syyskuussa, kun taksialan yrittäjät päivittivät hinnoitteluperusteitaan. Tässä yhteydessä moni tarkisti lähtömaksuaan, kilometriveloitusta ja otti käyttöön aikaveloituksen (Tilastokeskus 2019, viitattu 26.5.2019.) Liikenne- ja Viestintäministeriö on seurannut hintojen muuttumista vuoden 2018 viimeiseltä neljännekseltä. Heidän mukaansa hinnat ovat joissakin paikoissa laskeneet ja joissakin nousseet. Hinnat ovat laskeutuneet kuudessa maakunnassa, eniten Kanta-Hämeessä sekä Varsinais-Suomessa. Kyseinen hintojen lasku johtuu yleisimmin vyöhykehintojen käyttöönotosta. Suurimmat hintojen nousut ovat tapahtuneet Kymenlaaksossa, Uudellamaalla, Kainuussa, Päijät-Hämeessä sekä Pirkanmaalla. Hintojen nousujen taustalla ovat perusmaksun ja kilometrihinnan korotukset (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019, viitattu 7.4.2019.)

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää suurimmat taksiliikenteen sääntelyssä tapahtuneet muutokset, joista säännellään kumotun taksiliikennelain jälkeen uudessa laajassa liikennekaareissa. Lisäksi tavoitteena oli selvittää, miten uusi laki on vaikuttanut taksipalveluiden määrään sekä palveluiden laatuun Oulun alueella. Tutkimuskysymyksinä olivat siis, miten taksiliikennettä koskeva lainsäädäntö on muuttunut ja miten muutos on vaikuttanut alan toimijoihin Oulun alueella. Ensimmäiseen tutkimuskysymykseen opinnäytetyössä vastataan raportin teoriaperustassa ja toiseen tutkimuskysymykseen vastausta haettiin tutkimuskyselyn avulla. Koska vastaajien määrä kuitenkin jäi vain kolmeen, ei kyselystä voi tehdä yleistäviä johtopäätöksiä.

Kuten monesti opinnäytetyön aikana on todettu, suurimpia sisällöllisiä eroavaisuuksia syntyi lupakiintiötä, ilmoitusvelvollisuutta, koulutus- ja lupavaatimuksia ja hintasääntelyä koskeviin säännöksiin. Hallituksen esityksessä todettiin tavoitteiksi sääntelyn keventyminen, markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen sekä laadun ja saatavuuden varmistaminen. Uuden lain säännökset heijastavat näitä tavoitteita.

Sääntelyn keventyminen näkyy ennen kaikkea taksilupien enimmäismäärän sääntelystä sekä asemapaikkavelvoitteesta luopumisesta. Myös taksiliikennelupien muuttuminen ajoneuvokohtaisesta yrityskohtaisiksi heijastaa merkittävää sääntelyn vapauttamista. Näin yritykset voivat hyödyntää kalustoa tehokkaammin ja monipuolistaa toimintaansa laajentaessaan palveluitaan ja ajoneuvovälikoimaansa. Yritysten kaluston määrän kasvaessa myös varmuus palveluiden riittävydestä vahvistuu. Tutkimuskyselyyn saatujen vastausten mukaan yritysten toiminta on yleisesti laajentunut. Yrittäjät ovat parantaneet kalustoaan. Osalla toiminta on kuitenkin supistunut palkallisten siirtyessä yrittäjiksi. Tältä osin vaikutukset Oulun alueella näyttäisivät saavuttavan hallituksen asettamat tavoitteet.

Myös koulutus- ja lupavaatimuksia kevennettiin. Aiemmin kuljettajien oli pääsääntöisesti suoritettava sisällöltään laaja taksiliikenteen yrittäjäkurssi ennen toimintansa aloittamista. Uudistuksen jälkeen kuljettajalla on oltava ainoastaan taksinkuljettajan ajolupa, jonka saa hakemuksella Liikenteen turvallisuusvirastolta, kunhan kuljettajalla on voimassa oleva ajo-oikeus ja hyväksytty taksinkuljettajan koe. Vaatimukset ovat siis uudessa laissa paljon löysemät aiempaan lakiin verrattuna. Näi-

den muutosten oletettiin lisäävän kiinnostusta taksialan työmarkkinoita kohtaan. Tutkimuskyselyssä hintatasojen nousemisen uumoiltiin liittyvän taksialan työmarkkinoiden kiinnostavuuden lisäämiseen. Koulutus- ja lupavaatimusten keventämisen jälkeen uusien kuljettajien paikallistuntemus koetaan heikoksi. Taksirytysten kurssien kevennyttyä ja samanaikaisesti laatuvaatimusten kiristyttyä on syntynyt tilanne, jossa taksiluvan saaneet kuljettajat eivät välttämättä pääse halumaansa yritykseen. Alan osaamattomuus näkyy nykyään laajemmin johtuen siitä, että alalle tulijoita on enemmän kuin aikaisemmin.

Markkinoiden toimintaedellytysten parantamiseen sisältyi kuluttajien tarpeita vastaavien laadukkaiden ja edullisten palveluiden luomista sekä yritysten toiminnan ja palvelujen kehittämisen tehostamista. Hinnoittelun ylärajan säätelemisestä luopumisessa haettiin erilaisten ja näin ollen erihintaisien palveluiden syntymistä. Tutkimuskyselyn mukaan markkinoilla ei ole kuitenkaan syntynyt uudenlaisia palveluita. Taksialan peruspalvelu on ja tulee pysymään samana. Hintaa ja laatua kuvailtiin vain eri yritysten peruspalveluissa oleviksi vivahde-eroiksi. Hinnat taas ovat olleet nousussa alan houkuttelevuuden lisäämiseksi. Yritysten toiminta on tehostunut yritysten uudistettua ja laajennettua kalustoaan.

Aiemman lain aikana taksiryrittäjät olivat velvollisia ilmoittamaan ajankohdat, jolloin kysyntä kuljettajien toiminta-alueella olisi vähäistä. Laadun ja saatavuuden varmistaminen piti sisällään tavoitteet asettaa kuluttajien saataville sähköisesti riittävät tiedot palveluista ja niiden hinnoista. Siten kuluttajat voisivat vertailla palveluita ja hintoja eri palveluntarjoajien välillä ennen valinnan tekemistä. Tätä tavoitetta peilaten uudessa laissa ilmoitusvelvollisuus laajennettiin koskemaan myös tarjottavia palveluita, ryrittäjien toiminta-alueita ja toiminta-aikaa sekä palvelujen ominaisuuksia. Laajennettu ilmoitusvelvollisuus parantaisi myös markkinoiden toimintaedellytyksiä asiakkaiden saadessa entistä laajemmin informaatiota, jonka perusteella he voivat valita aina parhaan mahdollisen palvelun. Tutkimuskyselyn mukaan yritysten markkinointi on lisääntynyt merkittävästi kaikilla toimijoilla. Asiakkaiden tietoisuus markkinoilla tarjolla olevista palveluista ja hinnoittelusta ei kuitenkaan ole parantunut vaan tätä voidaan pitää suoranaisesti sekavana. Tämä johtuu siitä, että asiakkaat eivät ole yksinkertaisesti tottuneet vertailemaan palveluja keskenään.

Yleisesti ottaen taksilain muutokset on koettu epäonnistuneiksi. Taksiryrittäjien mielestä olisi paljon korjattavaa sekä asiakkaiden palvelun parantamiseksi että kilpailun syntymiseksi yritysten välille.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja taksialan yrittäjien mukaan taksialalla toimivien yritysten ja kuljettajien määrä on kasvanut huomattavasti lakiuudistuksen myötä. Lain voimaantulon jälkeen on myönnetty lähes 3800 uutta taksilupaa koko Suomessa. Oulussa taksilupia on myönnetty Ruskon ja Heinäpään Ajovarman toimipisteissä yhteensä 240 kappaletta 1.7.2018 – 31.1.2019 välisenä aikana.

7 POHDINTA

Opinnäytetyön aiheena oli taksiliikennelain kumoaminen ja uuden lain tuomat vaikutukset Oulun alueella. Tavoitteena oli tutkia miten muutokset ovat vaikuttaneet taksiryttäjien näkökulmasta katsottuna. Taksiliikennelain muutos on varsin ajankohtainen aihe, jonka vuoksi se on ollut mediassa esillä kovasti viime aikoina. Opinnäytetyössämme pääasiallisina lähteinä käytimme liikennekaarta (L320/2017), taksiliikennelakia (L217/2007), näitä koskevia hallituksen esityksiä sekä tutkimuskyselyä. Tutkimuskysymyksiämme oli, että miten taksiliikennettä koskeva lainsäädäntö on muuttunut ja miten muutos on vaikuttanut alan toimijoihin Oulun alueella.

Opinnäytetyöprosessi itsessään oli mielenkiintoinen. Työ antoi paljon uutta syvempää tietoa taksialasta ja siihen liittyvästä sääntelystä. Aihe oli kiinnostava ja kaiken lisäksi ajankohtainen, yksi syy valinnan taustalla. Kiinnostava aihe auttoi pitämään motivaation yllä koko opinnäytetyön prosessin ajan. Työ kehitti tiedonhakutaitoja, sillä perinteisten kirjallisten lähteiden löytäminen vaati välistä suurtakin mielikuvitusta. Lähteiden löytämisessä on kuitenkin mielestämme onnistuttu.

Opinnäytetyön tekeminen parityönä toi omia vaikeuksiaan erityisesti aikataulujen yhteensovittamisessa, mutta mielestämme tästä selviytyttiin kohtuullisen hyvin. Ajankäytön hallitseminen oli kuitenkin yksi suurimmista haasteista. Kävimme kumpikin täysipäiväisesti töissä koko opinnäytetyön tekemisen ajan, minkä vuoksi opinnäytetyön tekeminen oli katkonaista. Edellä mainituista syistä johtuen opinnäytetyöprosessi venyi suunnitellusta aikataulutusta huomattavan paljon, lähemmäs puoli vuotta.

Tutkimusta tehdessä haastetta toi niin suunnittelu kuin toteuttaminenkin. Tutkimusta suunniteltaessa tutkimuksen kohde ja sen suorittamistapa vaihtui useaan kertaan johtuen vajavaisista tiedoista ja taidoistamme. Tutkimuksen toteuttaminenkin oli lopulta melko haparoivaa. Alun perin ajattelimme tehdä tutkimuksen asiakkaiden näkökulmasta mutta työn edetessä ryttäjien näkökulma tuntui mielenkiintoisemmalla vaihtoehdolla. Lähetimme 19 taksiryttäjälle kyselyn vastattavaksi, joukossa oli myös invataksiryttäjiä. Kahden viikon vastausajassa saimme ainoastaan kolme vastausta. Olisi ollut mielenkiintoista saada vastauksia enemmän, myös invataksiryttäjiltä. Luulemme kuitenkin, että olisimme voineet saada paremmin vastauksia, mikäli olisimme suorittaneet haastattelun

esimerkiksi puhelinhaastattelulla. Oli vaikea löytää yrittäjien yhteystietoja. Useimmiten taksiryrittäjiltä ei löytynyt sähköpostiosoitetta ollenkaan. Jälkikäteen ajateltuna varsinkin tässä vaiheessa olisi tarvittu enemmän ohjausta.

Jatkotutkimusaiheeksi ehdotamme tutkimuksen tekemistä asiakkaiden näkökulmasta. Näin voisi saada selville, miten asiakkaat ovat kokeneet taksiliikennelain vapautumisen ja pitävätkö nämä muutosta onnistuneena. Toisena jatkotutkimusaiheena voisi olla liiketaloudellinen tutkimus, jossa taksiryitysten tunnuslukuja tarkasteltaisiin esimerkiksi uudistusta seuraavien viiden vuoden ajalta. Tutkimus antaisi tietämystä siitä, miten lakimuutos on onnistunut kansantaloudellisesta näkökulmasta.

LÄHTEET

HE 145/2017 vp. Hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 157/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 161/2016 vp. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 175/1990 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä ja laiksi elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 22 §:n kumoamisesta.

HE 38/2006 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle taksiliikennelaiksi sekä laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2008. Tutkimushaastattelu.

Karjalainen, J. & Ronikonmäki, N. 2018. Taksiliikenteen hintasääntely. Viitattu 13.8.2019, <https://www-edilex-fi.ezp.oamk.fi:2047/artikkelit/19317.pdf>

Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta 27.9.1919/122

Laki liikenteen palveluista 24.5.2017/320

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009. Liikennemarkkinoiden nykytila. Viitattu 9.12.2018. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78235/Julkaisu_45-2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014. Vireillä olevien säädösmuutosten taloudelliset vaikutukset henkilöliikenteen yrityksiin. Viitattu 9.12.2018. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78849/Julkaisu_32-2014_2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2016. Oulun kaupungin lausunto: Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Viitattu 27.1.2019. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/ded3866c-62f8-4f2c-aac1-0878f90dfa9f/869f4e0f-4653-45fc-9a4a-0ee9122c5dbd/LAUSUNTO_20160523141501.PDF

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2019. Vastauksia kysymyksiin liikennepalvelulain vaikutusten seurannasta. Viitattu 7.4.2019. <https://www.lvm.fi/-/vastauksia-kysymyksiin-liikennepalvelulain-vaikutusten-seurannasta-1002877>

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista 29.9.2009/723

Liikennejärjestelmä.fi. 2018. Liikenteen työllisyys ja arvonlisäys. Viitattu 16.12.2018. <http://liikennejarjestelma.fi/talous-ja-tehokkuus/arvonlisa/liikennealan-liiketoiminta/>

Liikennevirasto. 2016. Henkilöliikennetutkimus 2016: Suomalaisten liikkuminen. Viitattu 9.12.2018. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf

Oulun aluetaksi Oy. 2016. Lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi diaarinumero_ 18.4.2016 LVM 2096/03/2015. Viitattu 27.1.2019. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/ded3866c-62f8-4f2c-aac1-0878f90dfa9f/0d5d3f67-d74e-497e-a046-cadb1c8a8f2b/LAUSUNTO_20160523091502.PDF

Oulun kaupunki. 2016. Oulun seudullisen joukkoliikenneviranomaisen lausunto; Hallituksen esitys liikennekaareksi LVM076:00/2015. Viitattu 27.1.2019. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/ded3866c-62f8-4f2c-aac1-0878f90dfa9f/a1f40f37-de21-46e8-9a2a-0ff1fed64d58/LAUSUNTO_20160519061501.PDF

Oulun LaatuPaJa Oy. 2016. Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi. Viitattu 27.1.2019. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/ded3866c-62f8-4f2c-aac1-0878f90dfa9f/e4c285f2-bc20-420a-98d7-80210396c231/LAUSUNTO_20160524101501.PDF

Pöllänen, M., Mäkelä, T., Nykänen, L., Liimatainen, H. & Mäntynen, J. 2015. Liikenteen markkinat Suomessa. Viitattu 9.12.2018. https://www.trafi.fi/filebank/a/1452675021/34e771ac250db32ab331b2d71ae92ffc/19497-Liikennemarkkinat_raportti_2015-12-10.pdf

Suomen taksiliitto. 2016a. Suomen taksiliiton Oulun lääninyhdistys ry:n Lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 18.4.2016 LVM 2096/03/2015. Viitattu 27.1.2019

Suomen taksiliitto. 2016b. Suomen Taksiliitto ry:n lausunto; Hallituksen esitys liikennekaareksi LVM076:00/2015. Viitattu 27.1.2019. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/ded3866c-62f8-4f2c-aac1-0878f90dfa9f/bdef4e15-4c71-480f-be28-8efd79fa9386/LAUSUNTO_20160523121500.PDF

Suomen taksiliitto. 2016c. Asiantuntijalausunto koskien tasavertaisia kilpailuedellytyksiä taksi- ja tavaraliikenteessä. Viitattu 27.1.2019. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/ded3866c-62f8-4f2c-aac1-0878f90dfa9f/d593b39d-63ee-4b6a-b4b3-755af26a252d/LAUSUNTO_20160526131500.PDF

Suomen taksiliitto. 2019. Liikennepalvelun kolmas vaihe voimaan 1.4.- paikallistuntemuskoe poistuu. Viitattu 4.4.2019. <https://www.taksiliitto.fi/liikennepalveluin-kolmas-vaihe-voimaan-1-4-paikalistuntemuskoe-poistuu/>

Taksiliikennelaki 2.3.2007/217

Tilastokeskus. 2016. Kotitalouksien kulutusmenot muuttujina Kulutusmenot, Hinta, Vuosi, Kotitaloustyyppi ja Kulutustyyppi. Viitattu 26.5.2019. http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__tul__ktutk/statfin_ktutk_pxt_001.px/table/tableViewLayout2/?rxid=a92ebdcb-452c-49c6-a26a-0a7cc350809b

Traficom 2019a. Liikennelupatilastot 14.2.2019. Viitattu 17.2.2019. <https://www.traficom.fi/fi/liikennelupatilastot>

Traficom. 2019b. Uusi määräys: Taksinkuljettajan kokeen vaatimukset. Viitattu 4.4.2019. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/uusi-maarays-taksinkuljettajan-kokeen-vaatimukset>

Traficom. 2019c. Taksiiudistus lisännyt taksien määrää – eniten lisäystä Uudellamaalla, Lapissa ja Varsinais-Suomessa. Viitattu 5.7.2019. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiiudistus-lisannyt-taksien-maaraa-eniten-lisaysta-uudellamaalla-lapissa-ja>

Traficom. 2019d. Liikennepalvelulain vaikutuksia seurataan. Viitattu 13.7.2019. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/liikennepalvelulain-vaikutuksia-seurataan>

Traficom 2018. Taksiliikenteen harjoittaminen 1.7.2018. Viitattu 23.11.2018.

https://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/liikenneluvat_trafiin/taksiliikenneyrittajat

Valtioneuvosto. 2016. Hallituksen esitys liikennekaareksi – Laki liikenteen palveluista. Viitattu 27.1.2019. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM076:00/2015>

Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista 570/2016.

Valtioneuvoston julkaisuja. 2015. Ratkaisujen Suomi - Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma 21.5.2015. Viitattu 17.2.2019. https://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1427398/Ratkaisujen+Suomi_FI_YHDISTETTY_netti.pdf

Haastattelun vastauksia hyödynnetään opinnäytetyössä. Vastaukset käsitellään työssä niin, ettei kenenkään henkilöllisyys käy ilmi.

Kysymykset:

1. Onko yrityksen toiminta muuttunut uuden lain voimaantulemisen jälkeen? Miten?
2. Miten taksimarkkinat ja kilpailu sektorilla on muuttunut lakimuutosten johdosta?
3. Onko taksimarkkinoilla syntynyt uudenlaisia palveluita (sähköisiä/fyysisiä)?
4. Onko sektorille syntynyt uudenlaisia asiakkaita?
5. Onko taksiliikenteen hintatasoissa tapahtunut muutoksia? Kumpaan suuntaan? Kuinka voimakkaasti?
6. Onko yrityksen tiedottaminen sen tarjoamista palveluista ja niiden hinnoista muuttunut lakimuutoksen myötä?
7. Onko asiakkaiden tietoisuus markkinoilla tarjolla olevista palveluista ja niiden hinnoittelusta parantunut?
8. Onko kuljettajien (uusien ja vanhojen) kouluttamisen järjestämisessä ja sen sisällössä tapahtunut muutoksia?
9. Onko uusien kuljettajien ammattitaso parempi/heikompi verrattaessa vanhan lainsäädännön mukaisesti koulutettuihin kuljettajiin?
10. Onko lakimuutos ollut onnistunut?

Vapaa sana: