

## **Vuoden 2018 taksilakimuutoksen vaikutukset taksiliiketoiminnan ansaintamalliin**

Kalle Usenius



<b>Tekijä(t)</b> Kalle Usenius	
<b>Koulutusohjelma</b> Liiketalouden koulutusohjelma	
<b>Raportin/Opinnäytetyön nimi</b> Vuoden 2018 taksilakimuutoksen vaikutukset taksiliiketoiminnan ansaintamalliin	<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 57+2
<p>Opinnäytetyössä tutkittiin vuoden 2018 taksilakimuutoksen vaikutuksia alalla toimivien yritysten ansaintamalliin eli siihen, kuinka yritystoiminnassa hankitaan tuloja. Työ toteutettiin tutkimuksellisenä opinnäytetyönä. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millainen vaikutus lakimuutoksella on ollut alalla jo ennen muutosta toimineiden taksiryttäjien sekä osaltaan myös välitysyhtiöiden toimintatapoihin ja kannattavuuteen Uudellamaalla. Opinnäytetyön tietotausta perustuu ansaintamallin käsittelemisen ohella taksialan lähtö- ja nykytilanteen vertailuun. Tietoperustan lähteinä on käytetty luotettavia verkkojulkaisuja, kirjallisuuslähteitä, aikaisempia tutkimuksia ja selvityksiä sekä haastattelutietoja.</p> <p>Tietoperustaan nojautumisen ohella tilannetta kartoitettiin empiirisen tutkimuksen kautta. Määrällisen tutkimuksen kohderyhmänä olivat Uudellamaalla toimivat taksiryttäjät. Kyselytutkimus toteutettiin Webropol-kyselytyökalulla kartoittavan otantatutkimuksen muodossa. Kyselylomake jaettiin kahdelle Uudenmaan suurimmalle taksinvälitysyhtiölle eli Lähitaksille ja Taksi Helsingille. Kyselytutkimus suoritettiin maaliskuussa 2020.</p> <p>Kyselytutkimus itsessään onnistui hyvin. Mielenkiintoa kyselylomaketta kohtaan löytyi ja kyselytutkimus saavutti täten suhteellisen laajan otannan. Kyselytutkimuksen tulosten ja kartoittavan tutkimuksen perusteella taksilakimuutoksella on ollut huomattavia vaikutuksia sekä taksiryttäjien talouteen että päivittäisiin toimintoihin.</p> <p>Kyselytutkimuksen tulosten luotettavuus ja hyödynnettävyyden osalta tilanne on kyseenalainen. Toteutukseen liittyvien seikkojen seurauksena luotettavuus kärsi jonkin verran. Tulokset tarjoavat sisätietoa alalla toimivien näkökulmasta, mutta tätä tietoa ei luonnollisesti voida pitää absoluuttisena totuutena. Kyselytutkimusta jalostamalla olisi mahdollista saada kerättyä vielä syvällisempää dataa aiheesta.</p>	
<b>Asiasanat</b> ansaintamalli, taksiala, lakimuutos, sääntelyn purkaminen, kvantitatiivinen tutkimus, kyselytutkimus	

# Sisällys

1	Johdanto .....	1
1.1	Tutkimuksen tavoitteet .....	2
1.2	Tutkimusongelma ja aiheen rajausta .....	3
2	Sääntelyn alainen taksiala Suomessa.....	5
2.1	Yleistä taksialasta .....	5
2.2	Lupasääntely.....	8
2.3	Kyydinvälitys .....	9
2.4	Kysyntä & Tarjonta.....	10
2.5	Hinnoittelu .....	11
2.6	Kilpailu .....	12
2.7	Harmaa talous.....	13
3	Uusi taksilaki & sen vaikutukset .....	15
3.1	Liikennekaari.....	15
3.2	Lakimuutoksen keskeisimmät vaikutukset .....	16
3.3	Yleiskatsaus alan kehitykseen .....	17
3.4	Kyydinvälitys .....	19
3.5	Kysyntä & Tarjonta.....	22
3.6	Hinnoittelu .....	24
3.7	Yhteiskunnan tukemat taksimatkat .....	26
3.8	Kilpailu & Alustatalous.....	27
3.9	Harmaa talous.....	28
4	Ansaintamalli .....	31
4.1	Yleistä ansaintamalleista.....	31
4.2	Tulonhankinta & tuotot .....	32
4.3	Kustannusrakenne .....	33
5	Empiirinen tutkimus.....	35
5.1	Toteutus .....	35
5.2	Tutkimuskysymykset.....	36
5.3	Kyselytutkimuksen tulokset.....	37
5.4	Kyselytutkimuksen luotettavuus ja hyödynnettävyys .....	46
6	Johtopäätökset.....	48
7	Pohdinta .....	50
	Lähteet .....	51
	Liitteet.....	58
	Liite 1. Taksiryttäjän haastattelukysymykset.....	58
	Liite 2. Kyselytutkimuksen saateviesti .....	59

# 1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan ja analysoidaan vuoden 2018 taksilakimuutoksen vaikutuksia tulonhankinnan rakenteeseen sekä menetelmiin kotimaisella taksialalla. Taksiliiketoiminnan liiketoimintamalli on itsessään melko suoraviivainen ja perustuu pohjimmiltaan palvelumyyntiin, mutta ansaintalogiikka palvelumyynnin sisällä on ollut suuressa murroksessa uuden lain voimaantulemisen myötä. Sipilän hallituksen Liikennekaari-hankkeen osana taksiala kokikin Suomessa yhden historiansa radikaaleimmista muutoksista. Ennen lakimuutosta suomalainen taksimarkkina oli yksi maailman tarkimmin säännellyistä.

Lakimuutoksen myötä alalla tapahtui täyskäännös ja 01.08.2018 alkaen koitti siirtymä yhteen liberaaleimmista taksimarkkinoista Euroopassa. Ennen Liikennekaaren voimaantuloa taksialalla vallitsivat muun muassa tarkkaan määritetyt lupakiintiöt sekä valtioneuvoston asettamat rajat taksikyytien hinnoittelulle. Suurimpiin muutoksiin lukeutuvat se, että lakimuutoksen myötä lupien enimmäismääriä ei ole enää määritetty ja myös hinnoittelu on täysin vapautettu. Tämän seurauksena alalle on tullut suuri määrä uusia toimijoita, ja vanhat toimijat ovat olleet pakotettuina kehittämään ja päivittämään toimintatapojaan.

Lakimuutos on saanut laajaa mediahuomiota ja on yhä erittäin ajankohtainen sekä jatkuvasti näkyvillä. Näkemyksiä on ollut sekä muutoksen puolesta että vastaan, ja viimeisimmät tutkimukset osoittavat muutoksen vaikuttaneen taksialaan huomattavasti ennustettua voimakkaammin. Rinteen hallituksen liikenne- ja viestintäministerin Sanna Marinin mukaan uuteen taksilakiin on tulevaisuudessa odotettavissa muutoksia, joten tilanne ei tule todennäköisesti pysymään täysin nykyisellään. Tässä tutkimuksessa vertailukohteena ovat lähtötilanne ennen lakimuutosta sekä noin puolentoista vuoden tarkastelujakso suoraan lakimuutoksen jälkeen. (Yle 2019.)

Opinnäytetyön aihe valikoitui osaltaan kirjoittajan työtaustan kautta. Kirjoittaja on työskennellyt alalla sekä pää- että sivutoimisesti noin 6 vuoden ajan ja on itse nähnyt lakimuutoksen vaikutuksia myös käytännössä. Alalla tapahtuva murros on myös analyyttisessä mielessä erittäin mielenkiintoinen ja modernissa liiketoimintaympäristössä melko ainutlaatuinen. Opinnäytetyön tietosisältö rakentuu luotettavien verkkolähteiden, lakipykälien, kirjallisuuden sekä aikaisempien alaa koskevien tutkimusten pohjalta. Myös

empiirisiä kokemuksia on sisällytetty keinoilla, jotka ovat tutkimuksen kannalta otollisia ja oikeutettavissa. Taksiliiketoiminnan taloudellisen rakenteen kartoittamiseen liittyen tutkimustyötä varten tullaan myös suorittamaan taksiyrittäjän haastattelu.

## **1.1 Tutkimuksen tavoitteet**

Suomalainen taksiala on suuressa muutostilanteessa. Uuden lain voimaantulosta on nyt kulunut noin puolitoista vuotta ja pöly alkaa hiljalleen laskeutua muutoksen jäljiltä. Tutkimuksen aikataulu on siltä osin otollinen, että muutoksen tuomasta alkumurroksesta on päästy ja tilanne alkaa hiljalleen olla tasoittunut. Tämän takia lakimuutosta edeltänyttä tilannetta on myös käytännöllisempi verrata tämänhetkiseen tilanteeseen. Perinteiset välitysyhtiöt ovat ehtineet tehdä muutoksia hinnoitteluperiaatteisiinsa ja uudet toimijat ovat tuoneet kyydinvälitysmarkkinoille uusia palvelualustoja sekä hinnoittelumalleja. Erityisesti jo ennen muutosta toimineiden taksiyrittäjien suunnalta on kuulunut paljon kritiikkiä muutoksen vaikutuksista, ja mediassa on ollut näkyvillä myös asiakaslähtöistä palautetta.

Tarkoituksena on luoda taksialan tilannetta liiketoiminnallisesta näkökulmasta kartoittava ja vertaileva tutkimus. Tavoitteena on muodostaa lukijalle käsitys siitä, mitkä asiat ovat taksiyritysten toiminnassa muuttuneet lakimuutoksen myötä ja millä tavoin. Tarkastelun pääpainona on muutoksen käsitteleminen kannattavuuden näkökulmasta. Millainen vaikutus kilpailun lisääntymisellä on ollut yritysten kannettavuuteen, miten nämä muutokset heijastuvat asiakkaisiin ja miten tämä näkyy heille myydyssä palvelussa. Tutkimuksessa tullaan vertailemaan yleisiä rahoitukseen ja yritysanalyysiin liittyviä taloudellisia tunnuslukuja. Tutkimuksen tavoitteena on myös luoda lukijalle yleiskuva siitä, mistä taksikyydin hinta rakentuu ja mitkä seikat vaikuttavat hintaan.

Yritystoiminnan rahoittamisen tutkimisen ohessa tullaan tutkimuksessa myös aihetta sivuten käsittelemään sitä, miten alan toimijat ovat mukautuneet uuteen markkinatilanteeseen ja millaisia toimia muutos on aiheuttanut liiketoimintaa tukeviin palveluihin, kuten ajonvälitykseen ja palveluiden markkinointiin. Muuttunut tilanne ei ole vaikuttanut ainoastaan hinnoitteluun ja palveluntarjontaan. Alalla on sääntelyn takia ollut monia erityispiirteitä, jotka eivät välttämättä ole näyttäytyneet palvelussa päälle päin. Tutkimuksen yhtenä tavoitteena on myös luoda lukijalle hyvä yleiskäsitys siitä, miten alalla on aikaisemmin toimittu ja miten asiat ovat yleisellä tasolla muuttuneet.

Keskeisenä huomion kohteena on myös se, kuinka suora vaikutus itse lakimuutoksella on ollut alan tilanteeseen ja miten mahdolliset muut seikat ovat vaikuttaneet tilanteeseen. Tavoitteena on luoda tutkimus, jonka tuloksien perusteella voidaan verrata mennyttä tilannetta tutkimushetkeen, siten että kuka tahansa voi ymmärtää tuloksia.

## **1.2 Tutkimusongelma ja aiheen raja**

Tutkimuksen pääongelmaksi on valikoitunut se, miten vuoden 2018 lakimuutos on vaikuttanut taksialan ansaintamalliin, eli siihen, miten alalla toimivat yritykset hankkivat tuloa. Millä tavalla tuotto syntyy, ja mikä on tulonhankinnan kannalta muuttunut. Miten tilanne eroaa siitä, mitä se oli ennen heinäkuuta 2018?

Jotta tutkimuksesta voidaan saada mahdollisimman hyödynnettävää dataa, tulee myös seuraaviin alakysymyksiin saada vastauksia

- Mitkä ovat Liikennekaaren voimaantulon myötä näkyvimmit muutokset taksiyrittämisessä ja millainen vaikutus muutoksella on ollut yritysten taloustilanteeseen?
- Millaisia muutoksia tuottavuudessa on tapahtunut ja mistä muutokset johtuvat?
- Miten kilpailun lisääntyminen on vaikuttanut kyytien volyymeihin ja työmäärään?
- Miten hinnoittelun vapauttaminen on vaikuttanut ansaintalogiikkaan ja työskentelyyn alalla?

Tutkimus toteutetaan kvantitatiivisena tutkimuksena, jonka kohderyhmänä toimivat taksiyrittäjät. Kvantitatiivinen tutkimus toteutetaan verkossa jaettavan kyselylomakkeen avulla. Teoriaosiota varten tullaan myös suorittamaan taksiyrittäjän haastattelu, jonka tarkoituksena on avata erityisesti ansaintalogiikkaa sekä perustietoja alalla toimimisesta. Varsinaisen kyselylomakkeen kysymykset tulevat keskittymään muutoksiin ansaintalogiikassa ja kannattavuudessa, mutta ajatuksena on myös kerätä tietoa siitä, millaisena kohderyhmä itse kokee tilanteen aikaisempaan verrattuna. Empiirisen tutkimuksen kautta pyritään siis keräämään mahdollisimman objektiivista tietoa perusjoukolta, joka on kokenut muutoksen vaikutukset käytännössä.

Yleinen raja on, että tutkimus koskee kotimaista taksialaa ja tarkennetusti tutkimus on rajattu koskemaan Uudellamaalla toimivia taksiyrityksiä, jotka ovat toimineet alalla myös

ennen uutta taksilakia. Näin saadaan aikaan vertailukelpoista dataa ja pystytään suoraan tarkastelemaan eroja lähtötilanteen ja nykytilanteen välillä. Tämän takia muutoksen jälkeen aloittaneita, uusia toimijoita ja palveluntarjoajia ei ole tässä tutkimuksessa haastateltu. Tämän tutkimuksen pääpaino on yritystoiminnan sisällä tapahtuneissa muutoksissa, johon kuuluvat myös osaltaan kyydinvälitystoiminta. Aihepiiristä ja liiketoiminnan rakenteesta johtuen opinnäytetyössä tullaan myös sivuamaan alalle uutena saapuneita vaihtoehtoisia palveluntarjoajia ja palveluita.

## 2 Sääntelyn alainen taksiala Suomessa

Tässä luvussa käydään yleisellä tasolla läpi Suomalaisen taksialan kehityskulkua sekä käsitellään alan tilannetta sääntelyn alaisuudessa eli ennen vuoden 2018 lakimuutosta. Tämän luvun keskeisimpänä tarkoituksena on luoda lukijalle kuva siitä, mitkä lähtökohdat alalla ovat olleet ennen lakimuutoksen voimaan astumista ja miten entinen laki on vaikuttanut toiminnan harjoittamiseen.

### 2.1 Yleistä taksialasta

Taksiala on keskeinen osa kotimaan henkilöliikennettä. Tilastoissa taksit lasketaan yleensä osaksi julkista liikennettä. Suomessa matkustajamäärien ja henkilökilometrien osalta selvästi suurin markkinaosuus muodostuu henkilöautoliikenteestä. Henkilökilometrejä tarkastellessa julkisen liikenteen osuudeksi kokonaismarkkinasta koostuu noin 15,4 prosenttia, joista taksit kattavat 1,2 prosenttia. (Traficom 2017, 8)



Kuvio 1. Markkinaosuudet henkilökilometreistä vuonna 2017. (Traficom 2017,8)

Vuonna 2017 henkilökilometrejä kertyi Traficomien tilaston mukaan yhteensä 77,7 miljardia, joista taksien osuus oli 916 miljoonaa henkilökilometriä. Matkustajamäärä oli puolestaan 49,2 miljoonaa, kun tilastoitu kokonaismatkustajamäärä oli 3960 miljoonaa. Kokonaiskuvan hahmottamiseksi tilannetta voidaan verrata toiseen yleiseen liikkumismuotoon eli linja-autoliikenteeseen. Linja-autoliikenteessä matkustajamäärä vuonna 2017 oli 361,1 miljoonaa ja henkilökilometrit puolestaan 5,13 miljardia. Matkustajamäärien osalta taksiliikenne on lähestulkoon samassa suuruusluokassa metro-



sekä raitiovaunuliikenteen kanssa. Matkustajamäärissä tapahtunut vaihtelu kuluneen 20 vuoden ajalta (1997-2017) on ollut 48,5 – 59,5 miljoonan välillä. (Traficom 2017, 8-13)

Taulukko 1. Matkustajamäärät milj. (Traficom 2017, 13)

	Rautatie	Raitiovaunu	Metro	Linja-auto	Taksi	Lento- liikenne	Kaupunki- lautta	Kaupunki- pyörä	Yhteensä
1997	50,0	53,6	42,3	330,1	48,5	2,6	1,2		528,3
1999	53,2	55,5	49,5	338,1	51,0	2,8	1,4		551,5
2001	55,0	57,3	52,8	347,5	52,0	2,9	1,4		568,9
2002	57,7	56,1	54,9	345,4	52,0	2,7	1,5		570,3
2003	59,9	56,8	55,4	335,4	51,5	2,6	1,3		562,9
2004	60,1	56,6	55,4	326,8	52,1	2,8	1,4		555,3
2005	63,5	55,6	56,0	320,7	54,9	2,7	1,4		554,8
2006	63,8	52,8	56,8	318,6	58,1	2,8	1,4		554,2
2007	66,7	52,7	56,2	319,6	59,1	2,7	1,5		558,6
2008	69,9	53,9	57,6	331,4	59,5	2,7	1,5		576,5
2009	67,6	54,9	57,3	325,9	57,5	2,3	1,5		567,1
2010	68,2	54,5	57,1	339,8	57,0	2,2	1,6		580,3
2011	67,1	53,7	61,5	346,8	58,6	2,7	1,7		592,0
2012	68,2	57,2	62,2	351,8	58,0	2,7	1,6		601,6
2013	70,6	56,6	63,4	352,7	55,8	2,4	1,8		603,3
2014	71,9	55,5	62,1	349,4	54,4	2,5	1,8		597,5
2015	76,0	55,2	62,9	347,6	53,3	2,5	1,9		599,4
2016	82,1	56,6	64,1	352,6	52,5	2,7	2,2		612,7
2017	85,2	60,2	67,5	361,1	49,2	2,7	2,1	1,6	629,6

Ennen Liikennekaaren voimaantuloa taksialalla toimi Suomessa noin 8000 taksiyritystä ja näillä on ollut yhteensä noin 9700 taksiautoa. Tavallisimmin taksiyrityksillä on ollut käytössä yksi auto, mutta lupia on ollut mahdollista hakea erikseen myös useammalle autolle yrityksen sisällä. Entinen liikennelupajärjestelmä aiheutti osaltaan sen, että suurin osa yritysten pääomasta oli sitoutunut taksiautoihin, mikä heijastui yritysten taseisiin. Taksiliikennettä on tyypillisesti harjoitettu henkilöautoilla, 8 hengen tila-autoilla, erikoisvarustelluilla ja esteettömillä takseilla sekä edustusautoilla. Taksiliikenteessä kelpuutettavat kuljetusvälineet ovat olleet säädettyinä laissa. Taksialalla on taksiyrittäjien lisäksi ollut suhteellisen suuri työllistävä vaikutus myös kuljettajien osalta. Alalla on työskennellyt yrittäjien lisäksi noin 5000 kuljettajaa päätoimisena sekä osa-aikaisina ja satunnaisesti työtä tekevinä. (HE 161/2016, 16; Taksiliitto 2018a; Taksiliitto 2018c.)

Taksiala on perinteisesti ollut hyvin suhdanneherkkä. Yleinen taloustilanne on vaikuttanut vahvasti kysyntään ja alan liikevaihdon kehitykseen. Taksien hinnoittelu on perustunut valtioneuvoston vuosittain säätämään asetukseen. Vuosittainen kokonaisliikevaihto taksiliikenteessä on ollut noin yhden miljardin euron luokkaa. Yrityskohtainen liikevaihto on keskimäärin 110000 euroa ja keskimääräinen tilikauden tulos 25000, joka tarkoittaa noin 22 prosenttia vuotuisesta liikevaihdosta. Liikevaihdon kasvu on keskimäärin ollut 4

prosenttia vuosittain. Taksiliiketoiminta on arvonlisäverotuksen alaista toimintaa.

Henkilökuljetuksiin sovelletaan 10%:n ja tavarakuljetuksiin 24%:n verokantaa.

Verohallinnon mukaan yritysکوhtainen verokertymä on alalla keskimäärin noin 20700 euroa vuosittain. (HE 161/2016, 16; Liikenne fakta 2017; Taksiliitto 2018c; Yrittäjät 2018, Verohallinto 2020, 14.)

Tutustuttaessa liikevaihtoon, taksiliikenteen talousvaikutukset osana julkista liikennettä korostuvat. Traficomin tilaston mukaan julkisen liikenteen liikevaihto vuonna 2017 oli noin 2,85 miljardia euroa, josta taksiliikenteen osuus oli 1,125 miljardia euroa. Bussiliikenteen kokonaisliikevaihto vuonna 2017 oli 1,042 miljardia euroa, vaikka matkustajamäärä oli taksiliikenteeseen verrattuna yli 7-kertainen. Liikevaihdon muodostumisperiaatteet ovat näillä aloilla hyvin erilaiset, mutta tilastosta voidaan kuitenkin nähdä, että taksiliikenne on liikevaihdossa mitattuna merkittävä osa liikennettä. (Traficom 2017, 8,18)

Taulukko 2. Julkisen liikenteen liikevaihto vuonna 2017, milj. euroa (Traficom 2017, 18)

2017, milj. euroa Liikennemuoto, liikennetyyppi	Liike- vaihto	Valtio			Kunnat			Julkishallinto yhteensä				Subventio- aste %-yks.
		Suora rahoitus	Matka- korv.	Yht.	Suora rahoi- tus	Matka- korv.	Yht.	Suora rahoitus	Matka- korv.	Yht.	Osuus l/vsta %-yks.	
Rautatieliikenne yhteensä	384	28,2	5,8	34,0	14,0	3,9	17,9	42,2	9,7	51,9	13,5 %	11,0 %
Kaukoliikenne	276	24,0	5,6	29,6	–	–	–	24,0	5,6	29,6	10,7 %	8,7 %
HSL-alue	75	0,8	–	0,8	14,0	2,4	16,4	14,8	2,4	17,2	22,9 %	19,7 %
Muu Helsingin lähiliikenne	33	3,4	0,2	3,6	–	1,5	1,5	3,4	1,7	5,1	15,7 %	10,4 %
Raitiovaunu, metro, kaupunki- lauta ja kaupunkipyörä	93	1,6	–	1,6	–31,0	5,0	–26,0	–29,4	5,0	–24,4	–26,4 %	–31,8 %
Bussiliikenne yhteensä	1 042	42,2	37,3	79,6	264,1	144,5	408,5	306,3	181,8	488,1	46,9 %	29,4 %
Suurten kaupunkiseutujen				–			–			–	–	–
bussiliikenne <sup>1)</sup>	457	7,3	3,5	10,8	182,5	11,0	193,5	189,8	14,5	204,3	44,7 %	41,5 %
Bussien tilausliikenne <sup>2)</sup>	233	3,9	3,6	7,5	–	84,2	84,2	3,9	87,8	91,6	39,3 %	1,7 %
Muu bussiliikenne <sup>3)</sup>	351	23,1	27,3	50,4	81,6	52,1	133,7	104,6	79,4	184,0	52,4 %	29,8 %
Kaukoliikenne	100	–	4,9	4,9	–	–	–	–	4,9	4,9	4,9 %	0,0 %
Muu sopimusliikenne	252	23,1	22,4	45,5	81,6	52,1	133,7	104,6	74,5	179,2	71,2 %	41,6 %
Taksiliikenne yhteensä <sup>4)</sup>	1125		164,1	164,1	–	281,5	281,5	–	445,5	445,5	39,6 %	0,0 %
Lentoliikenne	207	1,1	0,6	1,6	–	–	–	1,1	0,6	1,6	0,8 %	0,5 %
<b>Yhteensä</b>	<b>2 850,8</b>	<b>73,4</b>	<b>207,9</b>	<b>280,9</b>	<b>247,0</b>	<b>434,8</b>	<b>681,8</b>	<b>320,4</b>	<b>642,7</b>	<b>963,2</b>	<b>33,8 %</b>	<b>11,2 %</b>

<sup>1)</sup> Suurten kaupunkiseutujen liikenne sisältää HSL:n, Oulun, Tampereen ja Turun toimivalta-alueiden sopimusliikenteen. Liikevaihdosta on vähennetty infrastruktuuri- ja viranomaiskulujen tyyppiset menot. Suoran rahoituksen luvuista on vähennetty lipputulot.

<sup>2)</sup> Sisältää kaiken linja-autojen tilausliikenteen, myös kuntien koulubussit ja varusmiesten tilausajot.

<sup>3)</sup> Sisältää kaiken muun linja-autoliikenteen paitsi kohdassa 1) mainitun suurten kaupunkiseutujen liikenteen ja kohdassa 2) mainitun tilausliikenteen. Ei sisällä posti- ja rahtituottoja.

<sup>4)</sup> Sisältää taksit ja invataksit.

Taksiliiketoimintaan kuuluu useita erityyppisiä kyytipalveluita. Nämä voidaan kategorisoida kolmeen pääluokkaan. Isoimmat luokat ovat yksityishenkilöiden maksamat sekä yhteiskunnan kustantamat kuljetukset, jotka molemmat ovat kattaneet perinteisesti noin 40% kokonaiskysynnästä eli yhteensä 80%. Jäljelle jäävät 20% ovat olleet yrityskyytejä.

Isommissa kaupunkikeskuksissa ovat tavallisesti isomman osan kysynnästä muodostaneet yksityis- ja yritysajot. Maakunnissa ja syrjäseudulla yhteiskunnan maksamat kyydit ovat perinteisesti olleet taas isommassa roolissa. (Taksiliitto 2018c.)

## **2.2 Lupasääntely**

Kotimainen taksiala oli aiemmin yritystoiminnan perustamisen ja harjoittamisen näkökulmasta erityisasemassa. Samalla tavalla kuin esimerkiksi apteekeilla, Veikkauksella ja Alkolla, oli toiminta taksialalla luvanvaraista ja täten tarkoin säänneltyä ja valvottua. Sääntelyn vuoksi alalla vallitsi monia säännöksiä, joita ei normaalisti yritystoiminnassa sovelleta. Taksialan aiempaa sääntelyä on perusteltu aiemmin muun muassa saatavuuden jatkuvalla takaamisella sekä tasaisen laadun tarjoamisella. Jokaisella asemapaikalla oli tietty lupakiintiö. Taksilupien sääntely ja myöntäminen oli ELY-keskuksen tehtävä. (Taksiliitto 2018c.)

Lupasääntelystä oli määrätty Taksiliikennelain 2.3.2007/217 2 luvussa. Tämä laki määritteli tarkasti sen, kuka voi hakea taksilupaa. Tämän lisäksi hakijan tuli huomioida ELY-keskuksen vahvistama kuntakohtainen enimmäislupamäärä, sillä vaikka muut edellytykset olisivat hakijalla täyttyneet, ei taksilupaa voinut hakea kuntaan, jossa taksilupien kiintiö oli jo valmiiksi täynnä. Taksilupien myöntämisen kriteereinä olivat monenlaiset seikat, kuten taloudellisista velvoitteista selviäminen sekä erilaiset yksityishenkilöön kohdistuvat edellytykset. (Minilex 2019.)

Tärkeimpiä kriteereitä taksiluvan saamiseksi olivat luvanhakijan oikeustoimikelpoisuus sekä hyvämaineisuus. Hyvämaineisuus pohjautui siihen, ettei hakija saanut olla erikseen määritellyn tarkastelujakson aikana syyllistynyt tietyn tyyppisiin rangaistuksiin tai rikoksiin. Luvan hakijalta edellytettiin myös taksiliikenteen yrittäjäkurssin todistettavissa olevaa suorittamista sekä sitä, ettei lupaa ole aiemmin peruutettu vakavien rikkomusten seurauksena. Taloudellisista velvoitteista suoriutuminen oli myös keskeinen kriteeri. Konkurssissa olevaa tai maksukykyynsä nähden suurissa ulosottoveloissa olevalle henkilölle ei myönnetty taksilupaa. (Minilex 2019.)

Aiempien kriteerien ohella yksi taksiluvan myöntämiskriteereistä oli vähintään kuuden kuukauden työskentely taksinkuljettajana. Taksinkuljettajaksi pääsemisestä oli määrätty erikseen vuonna 2010 voimaan tulleessa laissa taksinkuljettajan ammattipätevyydestä

(695/2009). Taksinkuljettajalta edellytettiin tiettyjä terveysvaatimuksia sekä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen suorittamista. Tämän ohella tuli suorittaa erikseen taksiauton asemapaikkaa vastaava paikallistuntemus, ja mikäli työskenteli eri asemapaikkojen taksiyrityksille, tuli jokaisen alueen paikallistuntemuskoe suorittaa erikseen. (Minilex 2019.)

## **2.3 Kyydinvälitys**

Taksiala on perinteisesti toiminut taksiyrittäjien ja välitysyhtiöiden yhteistoiminnan kautta. Taksialaa ja sen tilannetta tarkasteltaessa tulee muistaa, että välitysyhtiöt ja taksiyritykset ovat kaksi erillistä instanssia. Välitysyhtiöt ovat keskittyneet kyytien tilaus- ja välityspalveluiden järjestämiseen, ja taksiyritykset ovat vastanneet kuljetusten hoitamisesta. Tämän tutkimuksen kannalta keskeinen tutkimuskohde on taksiyrittäjät. Välitysyhtiöitä ei kuitenkaan voi sivuuttaa, koska niiden merkitys on kasvanut entisestään taksilakimuutoksen voimaantulemisen myötä. Tämän ohella tulee huomioida, että myös tästä jaottelusta poikkeavia yritysmalleja on ollut käytössä ennen taksiuudistusta.

Vanhan taksilain alla taksiyritysten ja välitysyhtiöiden keskinäinen toiminta oli hyvin suoraviivaista. Välitysyhtiöiden välinen kilpailu oli asemapaikkojen seurauksena suhteellisen vähäistä, ja koska palvelu oli sen tuottajasta riippumatta aina hyvin samankaltainen, ei syytä palvelun kilpailuttamiselle asiakkaiden näkökulmasta juurikaan syntynyt. Luvanvaraiset taksiyritykset toimivat tietyllä asemapaikalla ja vastasivat varsinaisesta kuljetuspalvelusta tällä alueella. Toimialueilla on ollut omat kyydinvälitysyhtiönsä, ja näiden välitysyhtiöiden kautta asiakkaat ovat voineet tilata kyydin oman alueensa takseilta. Suurin osa taksiyrityksistä on kuulunut johonkin kyydinvälitysjärjestelmään. Taksiyrittäjät siis yleensä ulkoistivat osan palvelustaan kolmannelle osapuolelle, joka maksua vastaan välittää yritykselle kyytejä tämän toiminta-alueella.

Välitysyhtiöiden merkitys korostui juuri ennen uuden lain voimaantuloa, kun brändien rakentamisesta tuli iso osa taksitoimintaa. Sääntelyn alla taksiyrittäminen perustui vahvasti lakiin ja asetuksiin, joten yksittäiset toimijat eivät juurikaan voineet vaikuttaa esimerkiksi hinnoitteluun. Lakimuutoksen jälkeen välitysyhtiöiden ja brändien merkitys on korostunut entisestään. Suurimpia välitysyhtiötä Uudellamaalla ovat olleet Taksi Helsinki sekä Lähitaksi.

## 2.4 Kysyntä & Tarjonta

Kuten aiemmin mainittu, Suomessa oli taksiautoja noin 10000, tämä tarkoitti sitä, että maassa oli noin yksi taksi 530 asukasta kohden. ELY-keskuksen harjoittama lupasääntely määräsi sen, kuinka monta autoa milläkin paikkakunnalla oli. Jokaiselle luvanvaraiselle taksiautolle oli määrätty oma asemapaikka, jossa auto päivysti. Suurin osa takseista kuului tilausvälityskeskukseen alaisuuteen, taksiauton asemapaikka määräsi osaltaan sen, mihin välityskeskukseen auto kuului. (Taksiliitto 2018c.)

Aikaisemman taksilain alaisuudessa taksien tarjonta perustui lakiin ja tarjonnan vaihtelun määrä oli tämän takia vähäistä. Taksien päivystysvelvollisuudesta oli säädetty Taksiliikennelain (217/2007) 3 luvun 12 §:ssa. Käytännössä laki velvoitti maaseutumaisissa kunnissa ja syrjäseuduilla toimivia taksiyrittäjiä järjestämään päivystysvuoroja myös sellaisille ajankohdille, joihin kysyntä on vähäistä tai satunnaista. Tällä varmistettiin ympärivuorokautinen päivystys ja tämän seurauksena takseja oli saatavilla ainakin teoreettisesti ympäri vuorokauden jokaisessa asemapaikassa.

Loogisesti ajateltuna lupakiintiöllä oli sekä positiiviset että negatiiviset vaikutuksensa tarjontaan. Taksiliikennelain (217/2007) 4 luvun § 20 mukaisesti Lääninhallitukset tehtävänä oli tarkastella ja seurata taksien kysynnässä ja tarjonnassa tapahtuvia muutoksia. Tämä tarkoitti käytännössä sitä, että taksilupien määrällä hallinnoitiin tarjontaa ympäri Suomea. Tarjonnan määrä perustui pitkäaikaiseen tarkasteluun ja tarkoitti lyhyellä tähtäimellä sitä, että tarjonnan määrä riippuu tiettyyn asemapaikkaan sidottujen taksien määrästä. Lain määräämällä tavalla, myös vähäisen kysynnän aikaan takseja oli tarjolla. Toisaalta tavallisista poikkeavien kysyntäpiikkien, kuten erilaisten tapahtumien aikaan, taksien saatavuus saattoi jäädä tarpeellista vähäisemmäksi. Tämä oli seurausta asemapaikalle paluovelvoitteesta, jonka seurauksena muihin asemapaikkoihin sidotut takset saivat kyllä vastaanottaa asemapaikastaan poikkeavalta alueelta välitysyhtiön tarjoamia kyytejä, mutta ne eivät saaneet aktiivisesti päivystää toisen asemapaikan alueella.

## 2.5 Hinnoittelu

Ennen alan vapauttamista, taksimatkan hinta perustui joko sopimus- tai mittarihintaan. Hinnoitteluperusteet pohjautuivat valtioneuvoston vuosittaisiin asetuksiin. Nämä vuosittaiset asetukset määrsivät enimmäishinnan, jonka taksimatkasta sai veloittaa. Nämä enimmäishinnat olivat alalla yleisesti käytetty hinnoitteluperuste, joten taksimatkan hinta oli yleensä palvelun tuottavasta yrityksestä riippumatta lähes sama. Varsinaiseen matkan hintaan vaikuttavia seikkoja olivat matkustajamäärän ohella viikonpäivä, vuorokaudenaika, mahdollinen odotusaika sekä kuljettu matka. Hintojen sopiminen oli myös mahdollista, kunhan hinnoittelu ei ylittänyt asetettuja kattohintoja. Viimeisin perinteinen enimmäishintojen asetus sääti hinnat 30.06.2017 alkaen, tämä asetus kuitenkin kumottiin 01.07.2018 astuneen lakimuutoksen myötä uudella hinnoittelusäännöksellä. (Taksiliitto 2018b.)

Taksimatkan hinta on perinteisesti muodostunut perusmaksusta, matkustajamäärään sekä kuljettuun matkaan perustuneesta matkataksasta sekä mahdollisesta odotusajan taksasta. Perusmaksuille oli käytössä kaksi luokkaa. Arkipäivisin 06.00 – 20.00 alkaneissa matkoissa perusmaksu sai olla enintään 5,90 euroa. Muina aikoina perusmaksun enimmäismäärä oli 9 euroa. Kirkollisina juhlapyhinä 06.00 – 16.00 aikavälillä alkaneisiin kyyteihin sovellettiin poikkeushinnoittelua, näissä kyydeissä perusmaksu sai olla enintään 5,90 euroa. Perusmaksun lisäksi matkan hinta koostui matkustajamäärän mukaan vaihtuvasta matkataksasta. Näitä taksaluokkia oli neljä ja ne näkyvät taulukossa 3. Odotusajalle oli asetettu oma enimmäishintansa 47,04 euroa tunnilta. Taksamittari sovelsi tätä hintaa automaattisesti matkataksan sijaan myös hidasajossa, esimerkiksi liikenneruuhkissa tai liikennevaloissa, jossa auto liikkui tavallista hitaammin. (Taksiliitto 2018b.)

Taulukko 3. Valtiovarainministeriön asetuksen mukaiset enimmäishinnat taksimatkalle 30.06.2017 alkaen.

Taksiluokka	Matkustajien lkm	hinta €/km
1	1 - 2	1,60
2	3 - 4	1,91
3	5 - 6	2,07
4	6 tai enemmän	2,23

Näillä hinnoitteluperiaatteilla suoritettiin yleensä kaikki kuljetukset asiakastyypistä riippumatta. Valtioneuvoston määräämät hinnoitteluperusteet toimivat pohjana myös yhteiskunnan korvaamissa matkoissa, kuten KELA- ja SOTE-kuljetuksissa. Aiemmin mainittujen hinnoitteluperusteiden lisäksi käytössä oli myös ennakkotilausmaksu kyydeille, jotka tilattiin ennakkoon vähintään 30 minuuttia ennen haluttua noutoaikaa. Tätä ei kuitenkaan saanut yleensä periä yhteiskunnan korvaamista kyydeistä. (Taksiliitto 2018b.)

Taksimatkat kuuluvat henkilökuljetuksiin ja täten hintoihin sisältyivät arvonlisävero, jonka suuruus oli 10 prosenttia. Mikäli kyseessä oli tavarakuljetus, hinnoitteluperusteita ei ollut erikseen valtioneuvoston toimesta määrätty, yleisesti käytettiin samaa taksaa kuin henkilökuljetuksissa. Tavarakuljetukset kuitenkin lukeutuivat yleisen arvonlisäveroprosentin alle ja täten verotusaste oli 24 prosenttia. (Taksiliitto 2018c.)

## 2.6 Kilpailu

Vanhan taksilain alaisuudessa alalla oli käytössä selvät ja lakiin perustuvat hinnoitteluperiaatteet, joita kaikkien alalla toimivien tuli noudattaa. Hintakilpailua ei toimijoiden keskuudessa juurikaan esiintynyt, eikä tämä pitkällä tarkastelujaksolla olisi ollut toimijoiden etujen mukaista. Normiksi oli muodostunut, että valtioneuvoston asettamat taksat olivat ne, joilla kuljetukset suoritettiin. Nämä hinnat olivat käytössä myös yhteiskunnan tukemissa matkoissa kyytityypistä riippumatta. Yksi alan toimintamalleista oli myös, että taksiasemalta otettiin jonosta aina ensimmäisenä lähtövuorossa ollut auto. Tämä ei kuitenkaan tarkoittanut, etteikö tiettyä palveluntarjoajaa voinut halutessaan käyttää. Halutessaan asiakas saattoi esimerkiksi soittaa tietylle yrittäjälle ja tilata tältä suoraan kyydin. (Taksiyrittäjä 2019.)

Tiettyjä tavallisesta taksitoiminnasta erottuvia yritysmalleja sekä alan kanssa kilpailevia kokeiluja esiintyi myös jo ennen lakimuutosta. Tiettyjen uudenlaisten jakamistalouteen perustuvien palveluiden, kuten Uberin, harjoittaminen laillisesti oli hankalaa, koska toiminta vaati muun taksiyrittämisen tavoin voimassa olevan taksiluvan. Myös laillisia ja käyttöön otettuja vaihtoehtoisia palveluita esiintyi.

Taksien kanssa yhteistyössä toimi jo ennen lakiuudistusta MaaS Globalin lanseeraama Whim -palvelu. Whim on tilaajamalliin perustuva sovellus, joka tarjoaa kiinteää kuukausihintaa vastaan eri tasoisia liikkumispaketteja. Whim yhdistää yhden sovelluksen alle julkisen liikenteen, taksit, kaupunkipyörät sekä vuokra-autot. Tarjolla on eri hintaisia ja sisältöisiä kuukausipaketteja. Halvin kuukausipaketti maksaa saman verran kuin HSL:n 30 päivän kausilippu, mutta tarjoaa kausilipun ohella muun muassa maksimissaan 5 kilometrin taksimatkoja kiinteään 10 euron hintaan. Yrityksen yhteistyökumppaneihin lukeutuvat taksiyhtiöistä Taksi Helsinki, Lähitaksi, Kajon sekä Menevä. (Whim 2020.)

Osaltaan taksien kanssa kilpaillut Kutsuplus palvelu lanseerattiin vuonna 2013. Kutsuplus oli Aalto yliopiston joukkoliikenteen kehitysprojektina käynnistynyt, HSL:n lanseeraama kyytien yhdistelemiseen perustunut joukkoliikennepalvelu. Liikennekokeilu tarjosi asiakkailleen perinteistä bussimatkustamista yksilökohtaisemman joukkoliikennekokemuksen. Kokeilu lopetettiin kannattamattomana vuoden 2015 lopussa, sillä kehyskunnat eivät halunneet rahoittaa palvelua käyttäjämäärien jäätyä HSL:n toivomuksia pienemmiksi. (Vantaan Sanomat 2017.)

Vuonna 2017 Tuup Oy lanseerasi Oulussa halpataksin, jonka toimintaperiaate pohjautui Kutsuplussan tavoin useisiin samanaikaisiin käyttäjiin. Palvelun toiminnan perustana oli älypuhelinsovellus, joka yhdisteli algoritmiensa kautta taksiautot ja taksiasiakkaat niin, että kyytien hoitaminen oli logistisesti mahdollisimman tehokasta. Autossa saattoi matkustaa samanaikaisesti monta eri asiakasta eri lähtöpisteistä ja eri päätepisteisiin. Tämän seurauksena pystyttiin kuljetuksia tarjoamaan asiakkaille edullisin hinnoin perinteisiin takseihin verrattuna. (Yle 2017.)

## **2.7 Harmaa talous**

Harmaalla taloudella tarkoitetaan liiketoiminnan tai siihen rinnastettavissa olevan toiminnan harjoittamista siten, että lakisääteiset velvoitteet tai maksut jäävät



laiminlyödyiksi tavalla tai toisella. Liiketoiminnassa harmaan talouden avulla voidaan luoda epäreiluja kilpailuasetelmia sekä asettaa työntekijöitä epäsuotuisaan asemaan. Harmaalla taloudella on myös yhteiskunnallisesti merkittäviä vaikutuksia, kun verokertymät jäävät oletettua pienemmäksi eikä rahan alkuperää pystytä rehellisen liiketoiminnan kaltaisesti jäljittämään. (Verokampus 2017.)

Yksi taksilakimuutoksen kritiikin kohteista on ollut valvonnan vähentyminen ja tämän kautta oletettava harmaan talouden lisääntyminen. Harmaata taloutta alalla oli kuitenkin havaittavissa myös sääntelyn aikaan. Liiketoiminnan harjoittamiseen liittyvien erityispiirteiden ja kilpailuasetelman takia harmaan talouden vaikutukset taksialalla ovat aiemmin heijastuneen eniten julkiseen talouteen velvoitteiden suorittamatta jättämisen kautta.

Yksi harmaan talouden ehkäisy- ja samalla seurantakeino on ollut pakollinen sinetöity taksamittari. Sinetöity taksamittari toimii taksin kassakoneena ja kirjaa kaikki kuljetukset sekä auton kulkemat matkat ylös. Mittariraporteista on pystynyt helposti tarkastamaan tiedot ajoista vuoro-, kuukausi- sekä vuositalolla ja täten selvittämään epäjohtonmukaisuudet kirjanpidossa. (Talouselämä 2016.)

Verohallinto kertoi vuonna 2016, että tehovalvonnan alla taksialalla on tullut esille tapauksia kirjanpidon puutteista sekä harmaan talouden toimijoista alalla. Verohallinto keskittyi tällöin tutkimaan toimijoita, joiden tietoja analysoimalla on havaittu riski väärin toimimisesta. Tarkastuksia oli tuolloin valmistunut 180 kappaletta ja veroasioiden hoitamisessa puutteita oli havaittu 60 prosentissa näistä tapauksista. Tyypillisimmät keinot harmaan talouden harjoittamiselle taksialalla olivat tuolloin tulojen salaaminen sekä yksityiskulujen lisääminen kirjanpitoon. Tämän tutkimuksen pohjalta on vaikea vetää johtopäätöksiä harmaan talouden laajuudesta tai kokonaistilasta alalla, sillä tarkastelun kohteena on ollut noin 180 toimijan erityisryhmä ja kokonaistoimijoiden määrä alalla on Taksiliiton mukaan ollut noin 9500. (Talouselämä 2016.)

### **3 Uusi taksilaki & sen vaikutukset**

Tässä luvussa perehdytään liiketoiminnan harjoittamisen kannalta keskeiseen muuttujaan, eli varsinaiseen lakimuutokseen ja sen aikaansaamiin seurauksiin. Tämän luvun tarkoituksena on muodostaa lukijalle kattava yleiskuva siitä, mitä lakimuutos tarkoittaa taksiliiketoiminnan kannalta ja miten muutoksen vaikutukset näkyvät käytännössä.

#### **3.1 Liikennekaari**

Liikennekaari astui voimaan 01.07.2018 ja siitä on säädetty Laissa liikenteen palveluista (24.6.2017/320). Uusi taksilaki on osa tätä kolmiosaista liikennekaarena tunnettua Sipilän hallituksen lakikokonaisuutta, joka keskittyy purkamaan sääntelyä ja samalla uudistamaan sekä yhdistämään tavara- ja henkilökuljetuspalvelut keskitetysti yhden liikennelainsäädännön alle. Hallitus perusteli liikennekaari hanketta muun muassa tuottavuusloikan ja kasvun hakemisella, digitalisaation mahdollisuuksiin tarttumisella sekä turhan sääntelyn ja byrokratian purkamisella. Tämän ohella keskiössä oli normien purkaminen, jolla haetaan kansalaisten arjen helpottamista tuomalla maailmalla käytössä olevat konseptit ja myös suomalaisten saataville. (HE 161/2016, 23; Kauppakamari 2016.)

Hallituksen mukaan liikennekaari mahdollistaa yhtäläiset kehittymismahdollisuudet kaikille toimijoille ja tätä kautta auttaa luomaan uutta liiketoimintaa ja työpaikkoja. Hallituksen mukaan liikennekaaren ensimmäisen vaiheen myötä liikenteeseen syntyisi vuoteen 2020 mennessä kokonaisuudessaan 5700 uutta työpaikkaa, joista jopa 2000 taksiliikenteeseen ja 2000 tavaraliikenteeseen. (LVM 2016; Kauppakamari 2016.)

Yksi hankkeen keskeisistä tavoitteista on ollut julkisin varoin tuettujen kuljetusten järjestäminen tehokkaammin ja toimivammin. Kuten aiemmin todettu, julkisin varoin tuettujen kuljetusten osuus taksialan kokonaiskysynnästä on noin 40% ja täten muodostaa yli 400 miljoonan euron liikevaihdon. Hallitus on hakenut liikennekaaren myötä kymmenen prosentin säästöä näiden kuljetusten osalta vuodesta 2017 lukien. (LVM 2016.)

Kustannussäätöjen ohella hanke on myös keskittynyt tulevaisuuden palvelujen kehittämiseen. Liikennekaarella keskeisenä kohteena on tietorajapintojen avaaminen. Liikennekaarella on pitkälti kyse teknologian kehityksestä ja sen tuomien uusien

toimintamallien ja konseptien potentiaalisesta hyödyntämisestä tulevaisuudessa. Avoimet tietorajapinnat mahdollistavat tietojen ja tietojärjestelmien yhtenäistämisen ja toimimisen yhtenäisesti. Tämän seurauksena liikenteen palveluista tulisi paremmin tavoitettavia ja myös helpommin yhdisteltäviä, mikä mahdollistaisi sujuvamman liikkumisen. (LVM 2016.)

### **3.2 Lakimuutoksen keskeisimmät vaikutukset**

Taksijuudistus on suuri alaa mullistava muutos, jolla on kauaskantoisia seurauksia sekä suoraan että välillisesti. Uudesta taksilaista on säädetty Laissa liikenteen palveluista (24.6.2017/320). Uuden lain vaikutukset kohdistuvat sekä taksiliiketoimintaan että asiakaskuntaan. Normien purkaminen ja toiminnan helpottaminen on johtanut siihen, että asiakkaan vastuu on huomattavasti aiempaa suurempi. Seuraavaksi käydään tiivistetysti läpi näkyvimpiä muutoksia.

Taksilupien määrällisestä lupasääntelystä luovuttiin. Taksilupaa edellytetään myös uuden lain alaisuudessa, mutta ELY-keskuksen vahvistamista kuntakohtaisista enimmäismääristä luovuttiin, eikä määriä enää rajoiteta kysynnän perusteella. Luvan saamiselle ovat edelleen voimassa tietyt edellytykset, joihin lukeutuvat muun muassa oikeustoimikelpoisuus, pysyvä toimipaikka Suomessa, hyvä maine sekä ammatillinen pätevyys. Yrittäjäkurssin suorittaminen ja puolen vuoden työkokemus taksinkuljettajana eivät ole enää vaatimuksina luvan saamiselle. Henkilö- ja tavaraliikenneluvat kelpaavat taksityrittämisen harjoittamiseen, muita vaatimuksia noudatettaessa. Taksinkuljettajalta edellytetään myös edelleen voimassa olevaa ajolupaa, joka on eri asia kuin taksilupa. (Kaleva 2016.)

Taksikalustoa koskevat rajoitukset höllentyvät. Uuden taksilain alaisuudessa taksiliikennettä voi harjoittaa lähes millä tahansa kolmi- tai nelipyöräisellä kulkuneuvolla, kunhan tämä on rekisteröity, merkitty ja vakuutettu luvanvaraiseen käyttöön. Taksikuvun käyttö ei ole enää pakollista, mutta toimii edellytyksenä muun muassa taksikaistojen käyttämiselle. (Kilpailu- ja Kuluttajavirasto 2018.)

Taksin voi tilata asiakkaalle luonteelta tuntuvalta tavalla. Taksitolpalta voi valita haluamansa auton, eikä välttämättä jonossa ensimmäisenä olevaa. Takseilla ei ole enää asemapaikka- tai päivystysvelvoitetta, joten taksityritykset voivat harjoittaa toimintaansa haluamissaan paikoissa haluaminaan aikoina, pääasiallinen toiminta-alue ja palveluaika

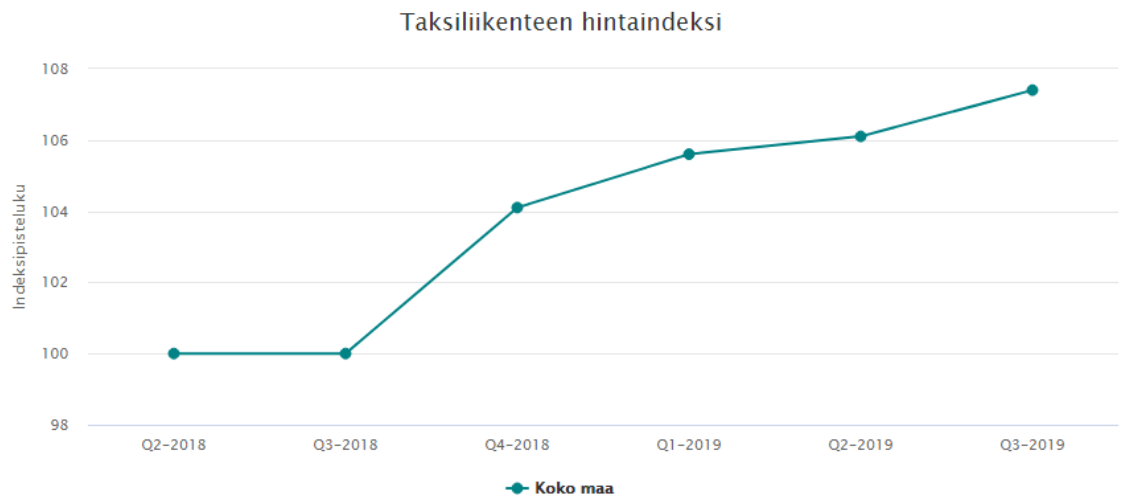
on kuitenkin ilmoitettava. Ympäri vuorokautista alueittaista saatavuutta ei enää lain perusteella taata. Yrityksillä ei myöskään ole velvoitetta ottaa vastaan kaikkia kyytejä. (Kilpailu- ja Kuluttajavirasto 2018.)

Taksien hinnoittelu on vapautettu. Takseilla ei ole enää voimassa lakiin perustuvia valtioneuvoston asettamia enimmäishintoja. Matkan hinnoitteluperusteiden tulee kuitenkin olla asiakkaalle saatavilla ennen matkan alkamista tai tilauksen vahvistamista. Hintojen tulee olla selkeät, yksiselitteiset ja helposti ymmärrettävissä. Hinnat tai hinnan määräytymisperusteet tulee ilmoittaa verot mukaan lukien. Taksamittaria ei myöskään tarvita, ellei matkan hinta perustu matkan tai ajan mittaamiseen. Lisäksi matkan hinnan ylittäessä tai arvioitaessa sen ylittävän 100 euron rajan, tulee tästä sopia asiakkaan kanssa erikseen. Käytettävissä olevien maksutapojen tulee myöskin olla asiakkaalle saatavissa ennalta. Yhtenäisten hintojen poistuminen tarkoittaa myös yhteiskunnan tukemien matkojen mahdollista kilpailuttamista jatkossa. (Kilpailu- ja Kuluttajavirasto 2018.)

### **3.3 Yleiskatsaus alan kehitykseen**

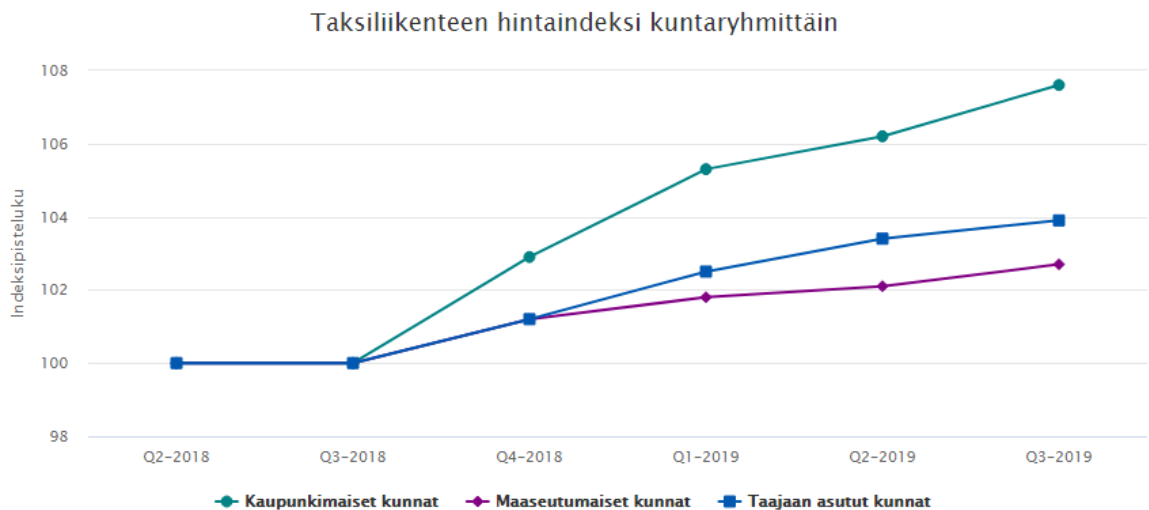
Uudistuksen vaikutuksia taksimatkustamisen taksialan kehitykseen spekuloi ennen uuden lain voimaantuloa. Yksi keskeisimmistä huomioin kohteista oli hintakehitys. Luonnollisesti näkemyksiä kehityksestä oli erilaisia. Moni tilannetta kommentoinut uskoi hintojen laskevan kilpailun lisääntyessä. Vastakohtaisesti useat taas uskoivat kilpailun kiristymisen seurauksena autokohtaisten kyytivolyyymien laskemisen johtavan hintojen nousuun.

Traficom on tuottanut vuosineljänneksittäin eri tarkastelukohteisiin keskittyneitä hintaindeksejä taksiliikenteestä. Indeksien pohjana on käytetty otokseen valittujen yritysten välittämiä hintatietoja. Otoksen kokonaismäärä kattaa 537 suomessa toimivaa taksiyritystä, eikä se siis seuraa kaikkia maassa tehtyjen taksimatkojen hintoja. Otoks ei suoraan vastaa todellista tilannetta, mutta antaa hyvän yleiskuvan kehityksestä. Otoksia on kaikista Suomen maakunnista, mutta otoksien määrä tällä jakaumalla vaihtelee 16 ja 55 yrityksen välillä maakuntaa kohden. Kuntaryhmittäin jakaumassa korostuvat maaseutumaaiset kunnat, joista otokseen on valikoitunut 306 yritystä. Taajaan asutut kunnat kattavat 129 yrityksen tiedot ja kaupunkimaaiset kunnat puolestaan 102 yritystä. (Traficom 2019a; Traficom 2019b.)



Kuvio 3. Taksiliikenteen hintaindeksi. (Traficom 2019a.)

Kuviossa 3. lähtötasona on vuoden toisen ja kolmannen vuosikvartaalin tilanne, jolloin hintataso oli vielä Valtioneuvoston asetuksen mukainen. Kuviosta voidaan nähdä, että otokseen valittujen yritysten osalta vuoden 2018 kolmannen ja neljännen vuosikvartaalin välillä on tapahtunut huomattava nousu hintaindeksissä. Tämän jälkeenkin hintaindeksi on ollut jatkuvassa nousussa, mutta ei yhtä voimakkaasti. Kuviosta 4. nähdään, että hintaindeksin nousu on ollut selvästi voimakkainta kaupunkimaisissa kunnissa.



Kuvio 4. Taksiliikenteen hintaindeksi kuntaryhmittäin. (Traficom 2019a.)



Kuvio 5. Kuluttajahintaindeksi (Taksimatkat) (Traficom 2019a.)

Taksimatkojen kuluttajahintaindeksistä (Kuvio 5.) voidaan hahmottaa hintakehityksen tarkempi tilanne välittömästi lakimuutoksen jälkeen. Tarkastelujakson 05-2018 ja 09-2018 välillä nähdään selvä pudotus taksimatkojen kuluttajahintaindeksissä. Taksiyhtiöt olivat uudessa markkinatilanteessa epävarmoja kilpailutilanteen kehittymisestä ja moni yhtiö alensikin aluksi hintojaan aiempiin valtioneuvoston asetuksen mukaisiin hintoihin verrattuna. Uudellamaalla toimiva Lähitaksi esimerkiksi alensi 01.07.2018 alkaen hintojaan, mutta nosti lokakuussa 2018 hintojaan takaisin ylöspäin, siirtyen samalla aikaan ja ajettuun matkaan perustuvaan hinnoittelumalliin. Kuluttajahintaindeksistä voidaan myös nähdä tilanteen kehitys vuoden 2018 neljännen vuosikvartaalin aikana, jolloin hintaindeksi on lähtenyt jyrkkään nousuun ja jatkanut nousuaan aina vuoden 2019 neljännen vuosikvartaalin alkuun asti. (Ilta-Sanomat 2018.)

### 3.4 Kyydinvälitys

Tilausvälitys- tai kyydinvälitystoiminnan rooli on ollut jo pitkään tärkeä osa kotimaista taksialaa. Toiminnan merkitys on korostunut Liikennekaaren voimaantumisen myötä alalla entisestään ja samalla välitysyhtiöiden rooli on muuttunut radikaalisti. Välitysyhtiöt ovat uuden lain myötä olleet pakotettuina muuttamaan toimintatapojaan ja panostamaan entistä enemmän näkyvyyteen. Aiemman lain alaisuudessa taksirytykset ovat oletusarvioisesti kuuluneet johonkin välitysyhtiöön. Taksiluvan saaminen oli väylä, jonka kautta oli mahdollista päästä liittymään osaksi oman asemapaikkansa alueella toimivaan välitysyhtiöön välitysmaksua vastaan. Uuden lupakäytännön myötä välitysyhtiöiden

palvelusopimuksista on tullut arvokkaita sopimuksia, sillä suuren välityskeskuksen alaisuuteen pääseminen ei enää ole millään tasolla itsestäänselvyys. Suuret perinteiset yhtiöt ovat lähes poikkeuksetta luoneet suljettuja kyydinvälitysrinkejä, joihin on haettu kasvua lähinnä välitysyhtiön sisältä. Välitysyhtiöt ovat myös omilla säännöillään pyrkineet estämään taksiyritysten kuulumisen samanaikaisesti useampaan välitysyhtiöön tai vastaavaan järjestelmään. Uusi laki on lisäksi tuonut mukanaan uudenlaisia franchising tyyppisiä sopimusmalleja alalle.

Palvelun valitsemisen kannalta asiakkaille yksi keskeisimmistä asioista on hinta. Taksiliiton mukaan tämän ohella kuluttajien keskuudessa tärkeinä pidettyjä ominaisuuksia ovat saatavuus, turvallisuus, täsmällisyys sekä asiakaspalvelun laatu. Välitysyhtiöistä on kuoriutunut brändejä, joiden tehtävä ei ole enää ainoastaan välittää kyytejä vaan toimia mielikuvamarkkinoinnin kautta itse itseään myyvänä merkinä. Taksiasemilla jonottamisen sijasta digitaalisten palvelualustojen yleistyminen on johtanut siihen, että taksiyhtiöiden tehtävä on myös entistä enemmän saada tarjonta ja kysyntä kohtaamaan. Suurilla perinteisillä taksiyhtiöillä oli ennen lakimuutosta osaltaan hyvät ennakoasetelmat. Taksi Helsingin ja Lähitaksin kaltaisilla yrityksillä oli määräävä asema omilla toiminta-alueillaan ja tätä kautta vakiintunut asiakaskunta. Taksiuudistuksen jälkeen aloittaneille yksittäisille yrityksille kilpailijoista erottautuminen ja asiakaskunnan haaliminen on jo taloudellisen tilanteen näkökulmasta haastavaa. Monilla aloittavilla yrityksillä ei ole isojen välitysyhtiöiden kaltaisia markkinointiresursseja käytössään. Yhdeksi mahdollisuudeksi nousee maailmanlaajuisesti tunnettujen palveluiden, kuten Uberin tai Yangon välitysjärjestelmään liittyminen, jolloin markkinointiin ei välttämättä ole pienyrittäjällä itsellään samanlaista tarvetta. (Taksiliitto 2019.)

Taksiyhtiöiden toimista voi päätellä, että yhtiöiden johdossa on ymmärretty markkinoinnin potentiaali. Taksi Helsinki kertoi noin vuosi ennen lakimuutoksen voimaantuloa aloittavansa mittavat markkinointitoimet ja brändinsä kirkastamisen. Taksi Helsingin mainonta keskittyi tuolloin eri mediaformaatteihin sekä kaupunkikuvaan. Samanlaisia toimia on näkynyt myös muiden yhtiöiden toimesta. Brändin merkityksen toinen puoli on tullut lakimuutoksen jälkeen esille plagiointisyytöksien muodossa. Lähitaksi on julkaissut marraskuussa 2019 tiedotteen, jossa yhtiö kertoo havainneensa ulkopuolisten yritysten käyttäneen Lähitaksin brändille ominaisia elementtejä mainonnassaan. Yhtiö kertoo puuttuvansa tällaiseen kopiointiin ja asiakkaiden harhauttamiseen tarvittaessa oikeustoimin. (Lähitaksi 2019, Talouselämä 2017.)

Franchising yrittäjyyden kaltaiset ratkaisut ovat lakimuutoksen myötä yleistyneet taksialalla. Franchising yrittämisellä tarkoitetaan kahden yrityksen välistä sopimukseen perustuvaa pitkän aikavälin yhteistyötä. Ideana on, että franchising-antaja tarjoaa franchising-ottajalle mahdollisuuden perustaa tuetusti yritys valmiilla liiketoimintamallilla, kuuluen osaksi tunnettua brändiä tai liikeketjua. Franchising-ottaja maksaa yleensä franchising-antajalle kiinteän korvauksen tai sopimuksen mukaisesti esimerkiksi tietyn osan liikevaihdosta. Samaan aikaan kun monet kyydinvälitysyhtiöt ovat sulkeneet ovensa uusilta taksiyrittäjiltä, toiset ovat ottaneet päivävälistä lähestymistavan asiaan. Suomalaiset taksiyhtiöt Kovanen ja Kajon tarjoavat tämänkaltaisia sopimuksia, vaikkeivat franchising termiä käytäkään. Kovanen tarjoaa taksiyrittäjille pääsyä yrityksen välitysjärjestelmään 450€ kiinteän kuukausimaksun sekä 5% provision hinnalla. Vastaavasti Kajon tarjoaa kumppanuutta 150€ liittymismaksun, kiinteän 69€ kuukausimaksun sekä 12% välityspalkkion hinnalla. Maksujen ja provision vastineeksi yrittäjä saa sopimuksen tarjoajalta markkinointia, myyntiä sekä järjestäytyneen brändin kyydinvälitykseen kuulumisen. Tämän tyyppiset sopimukset eivät juurikaan eroa perinteisestä tilausvälitysyhtiöön kuulumisesta. (Kovanen 2020a, Yrittäjät 2014.)

Uusien yritysmuotojen ohella kyytipalvelut ovat monipuolistuneet ja välitysyhtiöt tarjoavat nyt uudenlaisia ja tiettyihin palveluomaisuuksiin keskittyneitä palvelupaketteja sekä vaihtoehtoja. Taksi Helsinki toimii hyvänä esimerkkinä tällaisesta toiminnasta. Yrityksellä on tavanomaisen henkilö- sekä tavaraliikenteeseen keskittyneen kuljetuspalvelunsa ohella tarjolla sightseeing-, premium-, seniori- sekä erikoisautotilauspalvelut. Yritys on myös lanseerannut oman kanta-asiakasohjelmansa, joka tuo yrityksen aktiivisille asiakkaille etuja palvelun tilaamiseen ja käyttämiseen liittyen. Taksi Helsinki Sightseeing tarjoaa kiinteähintaisia taksikierroksia Helsingin nähtävyyksien parissa esimerkiksi turisteille. Vastaavasti, Taksi Helsinki Seniori on kotitalousvähennyskelpoinen palvelu, joka tarjoaa kyytien ohella apua päivittäisiin asiointitapahtumiin esimerkiksi vanhuksille. Premium ja erikoisautotilaukset ovat erityistarpeisiin ja edustustilaisuuksiin keskittyneitä tavallisesta taksiajosta poikkeavia palveluita. Myös muilla taksiyhtiöillä on tarjota vastaavanlaisia palveluita. (Taksi Helsinki 2020a.)



### 3.5 Kysyntä & Tarjonta

Aiemmin taksien määrä on Suomessa ollut hyvin vakaa ja lähestulkoon muuttumaton, sääntelyn alaisuudessa lupien määrään vaikutti vahvasti kysyntä, ja vaihtelu taksien määrissä on ollut tämän takia hyvin pientä. Kilpailu taksiyritysten ja välitysyhtiöiden välillä oli hyvin marginaalista. Perinteistä taksia haastaneet uudet liikennemuodot eivät onnistuneet ennen uudistusta haalimaan suuria markkinaosuuksia ja 2010-luvulla yleistyneitä jakamistalouteen perustuvia palveluita harjoitettiin usein laittomasti ilman taksilupaa. Uusi laki on tarjonnut alalle tulemiseen suuria helpotuksia ja tämän myötä myös monet maailmalla aiemmin käytössä olleet palvelualustat ovat rantautuneet Suomeen.



Kuvio 2. Liikennekäytössä olevien taksien lukumäärä 2017-2018. (Traficom 2019c.)

Tarjonnan todellista kehitystä on vaikea seurata, ja tähän kohdistuvia tutkimuksia ei ole juurikaan tarjolla. Osaltaan tarjonnan kehitystä kuvaavat taksilupien sekä taksiautojen kokonaismäärän kehitys. Taksiluvan saaminen ei ole suora tae liikennöinnin aloittamisesta ja marraskuun 2018 lopussa taksilupia olikin Tilastokeskuksen artikkelin mukaan yli 1000 enemmän kuin takseja. Traficom on julkaissut 01.02.2019 tilaston taksiliikenteessä käytettävien luvanvaraisten ajoneuvojen määrästä, ja tämä kuvaa paremmin todellista tilannetta. Tilasto käsittelee tilannetta noin 6 kuukautta uuden lain

voimaantulon jälkeen. Vuoden 2017 lopussa liikennekäytössä olleiden luvanvaraisten autojen määrä oli noin 9600. Vuosi tämän jälkeen luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityjen autojen määrä oli kasvanut 2600 autolla yhteensä noin 12200 autoon. Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen rekisteröityjen autojen määrä kasvoi noin 27 prosentilla vuoden aikana. Luvanvaraisen liikenteen harjoittamiseen sisällytettyjen kulkuneuvojen joukossa on myös 600 kuorma- tai pakettiautoa. Näiden ajoneuvojen osalta ei ole varmaa, käytetäänkö niitä henkilökuljetusliikenteessä. Tilasto osoittaa kuitenkin, että taksiautojen määrässä on tapahtunut selvä määrällinen lisäys, joten automäärien kasvaessa luonnollisesti myös kilpailu on lisääntynyt. (Tilastokeskus 2018; Traficom 2019c.)

Traficomien tilaston perusteella luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettyjä autoja on lakimuutoksen jälkeen kaikissa maakunnissa enemmän kuin aikaisemmin. Määrällisesti kasvu on ollut suurinta Uudenmaan, Lapin sekä Varsinais-Suomen alueella. Uusimaa kattaa alueena useita suuria kunta- sekä kaupunkikeskuksia eikä täten ole ihme, että alueella lupien kasvu on ollut sekä määrällisesti että prosentuaalisesti suurinta. Uudellamaalla autojen määrä on 31.12.2017 ollut 2800 ja vuotta myöhemmin vastaava luku on ollut 4043. Taksiliikennekäytössä olevien autojen määrä on siis ollut Uudenmaan alueella noin 44% suurempi, kuin vuotta aikaisemmin. (Traficom 2019c.)

Tilastojen valossa tarjonta on lisääntynyt erityisesti Uudenmaan alueella. Tarjonnan ohella alan elinvoimaisuuden kannalta keskeisessä osassa on kysyntä, jonka mittaaminen ei ole alalla yhtä suoraviivaista. Lainvalmistelijat ja taksiuudistuksen kannattajat käyttivät piilokysyntää yhtenä perusteena puolustellessaan uudistuksen tarpeellisuutta. Käytännössä tällä termillä viitattiin potentiaalsiin taksiasiakkaisiin, jotka toisivat alalle lisäkysyntää siinä vaiheessa, kun palvelun ominaisuudet kehittyisivät ja monipuolistuisivat, tarjonta lisääntyisi ja hinnat laskisivat.

Taksiliitto teetätti Value Clinicin kautta kysyntään kytkeytyvän kyselytutkimuksen noin yhdeksän kuukautta uuden lain voimaantulon jälkeen. Tämä tutkimus toimi jatkotutkimuksena välittömästi lakimuutoksen voimaantulon jälkeen tehdylle vuoden 2018 tutkimukselle. Jatkotutkimuksen perusteella taksin käyttö ei lisääntynyt odotetulla tavalla. Erittäin tai jossain määrin myönteisesti alan vapauttamiseen suhtautuneiden määrä oli aiemmin 24% ja uuden tutkimuksen perusteella enää vain 12% vastanneista. Vastaavasti kysyttäessä taksinkäytöstä, 9% vastaajista uskoi lisäävänsä ja 12% vähentävänsä

taksinkäyttöä uudistuksen seurauksena. Jatkotutkimukseen vastanneista vain 3% kertoi lisänneensä ja vastaavasti 22% kertoi vähentäneensä taksinkäyttöä. Tämän ohella viikoittain taksia käyttävien sekä alle 35-vuotiaiden ryhmät arvioivat lisäävänsä taksinkäyttöä huomattavasti vapautuksen seurauksena. Tutkimustulosten perusteella näin ei ole käynyt kummankaan ryhmän kohdalla. (Taksiliitto 2019.)

Kysynnän välitöntä kasvua uudistuksen jälkeen ei myöskään tue alan liikevaihdon kehitystilanne. Talouselämä kertoo keväällä 2019 julkaistussa artikkelissaan alan kokonaisliikevaihdon ja verotulojen pudonneen uudistuksen jälkeen. Pohjana tilastoille on käytetty Tilastokeskuksen Taksiliitolle keräämiä tietoja verohallinnon luvuista. Näiden lukujen perusteella vuoden 2018 syys-joulukuussa alan liikevaihto laski 3%, kun samanaikaisesti tarjonta lisääntyi ja hinnat lähtivät nousuun. Liikevaihdon laskeminen näkyy myös suoraan arvonlisäverotulojen vähenemisessä. Mahdollisia selityksiä ilmiölle ovat hintaseurannan epätarkkuus, harmaan talouden lisääntyminen sekä y-tunnuksen perusteella eri aloille kirjautuvat tilitykset. Näiden tietojen valossa ei voida ainakaan suoraan puhua kysynnän kasvusta. (Talouselämä 2019.)

### **3.6 Hinnoittelu**

Yksi keskeisimmistä ansaintalogiikkaan vaikuttavista tekijöistä on hinnoittelu. Hinnoittelu on uuden lain myötä vapautunut, eikä valtioneuvosto enää asetuksellaan vahvista kattohintoja. Hinnoittelun vapautumisen takia, ei alalla voida enää puhua yhteisestä hinnoittelulinjasta. Jokaisella yrityksellä tai palveluntarjoajalla on mahdollisuus hinnoitella palvelunsa kuten itse haluaa, kunhan hinnanmääräytymisperusteet ovat asiakkaan selvitettävissä ennen matkan alkamista. Selviä uusia trendejä hinnoittelumalleissa on kuitenkin havaittavissa.

Aikaisemman lain alaisuudessa välitysyhtiöiden vaikutus hinnoitteluun on ollut asetusten mukaisten kattohintojen seurauksena käytännössä olematon. Uuden lain voimaantulemisen myötä välitysyhtiöiden kokonaismerkitys alalla on kasvanut huomattavasti. Sääntelyn vallitessa taksien palvelu ja hinnoittelu oli palveluntarjoajasta riippumatta hyvin samankaltainen, eikä tarvetta toisista palveluntarjoajista erottumiselle ollut. Yhdenmukainen hinnoittelu on yksi keino erottua kilpailijoista uusien toimintatapojen vallitessa. Vastuu hinnoittelusta on tällä hetkellä keskittynyt palveluntarjoajien ja välitysyhtiöiden harteille.

Aikaisemmin hinnoittelun määräytymisperusteina on kärjistetyksi ollut perusmaksu, kuljettu matka sekä matkustajamäärä. Uudenmaan alueella toimivat suurimmat perinteiset välitysyhtiöt ovat kaikki siirtyneet kohti hinnoittelumallia, jossa pääpaino on perusmaksun ja kuljetun matkan ohella matkaan käytetyssä ajassa. Aikaisemmin aikaan perustuva hinnoittelu oli käytössä ainoastaan hidasajossa tai auton odottaessa paikallaan. Uudessa mallissa matkan hinta koostuu sekä kuljetusta matkasta että siihen käytetystä ajasta, jotka nostavat hintaa samanaikaisesti. Kaksi pääkaupunkiseudun suurta toimijaa, Taksi Helsinki ja Cabonlinen alaisuuteen kuuluva Kovanen, ovat myös ottaneet käyttöön kyytien minimaksun, joka veloitetaan, vaikka mittarihintaa jäisi tätä pienemmäksi matkan päättyessä. (Kovanen 2020b; Taksi Helsinki 2020b.)

Taulukko 4. Lähitaksi Hinnasto. (Lähitaksi 2020.)

<b>Lähtömaksu</b>	
Arkena (myös lauantai) klo 06-18	3,90€
Iltaisin klo 18-06 sekä pyhäpäivä	7,90€
<b>Matkataksa</b>	
Arkena (myös lauantai) klo 06-18	
1-4 henkilöä/km	1,00€
5-8 henkilöä/km	1,45€
Aikaveloitus/min	0,90€
Iltaisin klo 18-06 sekä pyhäpäivä	
1-4 henkilöä/km	1,05€
5-8 henkilöä/km	1,55€
Aikaveloitus/min	0,99€

Lähitaksin hintataulukosta otettu kuvakaappaus kuvaa yrityksen välityksessä ajavien taksien käyttämiä hinnoitteluperiaatteita. Matkustajamäärään perustuvat taksiluokat ovat tällä hetkellä jakautuneet kahteen aikaisemman neljän eri luokan sijasta. Edellisessä kappaleessa nostettiin esille hinnan määräytymisperusteiden muutokset, jotka ovat käytössä myös Lähitaksilla. Veloitus perustuu perusmaksun ja kuljetun matkan ohella matkaan käytettyyn aikaan. Taksien hintatason kehitys uudistuksen jälkeen on otettu esille kappaleessa 3.3.

Kotimaiselle taksialalle uutena tai yleistyvänä piirteenä mukaan ovat tulleet myös kiinteät hinnat sekä mahdollisuus maksaa kyyti etukäteen esimerkiksi applikaation kautta. Myös aikaisemmin on ollut mahdollista sopia kiinteistä hinnoista yksittäisille matkoille, mutta uusien taksijärjestelyiden myötä tästä on tullut helpompaa. Muun muassa Lähitaksin tarjoama Taksini-sovellus tarjoaa applikaatiolla maksaessa matkoille etukäteen määritetyn hinnan. (Taksini 2020.)

Kiinteästä hinnasta hyvänä esimerkkinä toimii Cabonlinen lanseeraama Fixutaxi. Yritys on luopunut perus- tai lähtömaksusta, ja tarjoaa applikaatiolla tilattuihin alle kahden kilometrin taksikyyteihin mahdollisuuden kiinteään 10 euron hintaan. Vastaavasti Helsinki-Vantaan lentokentällä operoivat yritykset tarjoavat kiinteitä hintoja matkalla Lento- asemalta tietyille säteelle tai alueelle. (Fixutaxi 2019.)

### **3.7 Yhteiskunnan tukemat taksimatkat**

Yksityisten- ja yritysmatkojen ohella tärkeä osa taksiliikennettä ovat yhteiskunnan tukemat matkat. Uuden lain myötä myös yhteiskunnan tukemien matkojen järjestely sekä hinnoittelu ovat kokeneet uudistuksia. Aiemmin yhteiskunnan tukemat taksimatkat suoritettiin pääsääntöisesti samoilla Valtioneuvoston asettamilla hinnoilla, kuin yksityiskyydit. Kyytien välitys tapahtui alueellisten välityskeskusten toimesta, eikä kyytejä tuolloin erikseen kilpailutettu. Taksiuudistuksen yhteydessä myös Kelan korvaamien matkojen tilanne koki lakimuutoksen edellyttämänä muutoksia. Kela valitsi kilpailutuksen kautta 17 maakunnan alueelle tuolloin 11 palveluntuottajaa. Kelakyytien järjestely sekä hinnoittelu vaihtelee kilpailutuksen seurauksena maakunnittain. Kilpailutuksen kokonaisarvo oli 160 miljoonaa euroa. Uudellamaalla kilpailutuksen voitti tuolloin Helsingin-Uudenmaantaksit Oy (HUT). (Kansaneläkelaitos 2018; Sosiaalivakuutus 2018.)

Uudenmaan alueella Kelan korvaamien taksimatkojen järjestäminen ei kilpailutuksen jälkeen toiminut sopimusten vaatimalla tasolla. Kilpailutuksen seurauksena kyytien hinnoittelu ja maksuperiaatteet muuttuivat ja moni taksiyritys lopetti Kelan korvaamien matkojen ajamisen kokonaan. Esimerkiksi vuonna 2017 Kelan korvaamien taksimatkojen määrä oli 3,3 miljoonaa matkaa ja korvausten alaisuuteen kuului 361000 henkilöä. Helsingin-Uudenmaantaksit Oy:n epäonnistuessa kyytien järjestämisessä Kela-kyydit kilpailutettiin uudelleen, ja ne siirtyivät 01.04.2019 alkaen Menevä Oy:n välitettäväksi. Kyytien siirtyminen uuden välitysyhtiön alle on myös osaltaan vaikuttanut monien taksien

tulonhankintaan. Iso osa Helsingin-Uudenmaantaksien alaisuudessa Kela-kyytejä suorittaneista taksiyrityksistä on jättäytynyt Menevän Kela-kyytien välityksen ulkopuolelle. (Kansaneläkelaitos 2019; Kauppalehti 2018.)

Yhteiskunnan korvaamien taksimatkojen alaisuuteen kuuluvat myös vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut. Näiden kyytien tarkoituksena on taata asiointi-, virkistys-, työ- sekä opiskelumatkat henkilöille, jotka joutuvat terveydellisen tilansa takia turvautumaan taksiin. Lakimuutoksen jälkeen näiden kyytien järjestäminen on Kela-kyytien tavoin muuttunut alueittain, eikä yhtenäistä linjaa hinnoitteluun tai matkojen järjestämiseen enää ole. Eri välitysyhtiöt vastaavat eri alueilla näiden kyytien järjestämisestä. Esimerkiksi Länsi-Uudenmaan alueella näiden matkojen tilaukset on keskitetty lakimuutoksesta alkaen Lähitaksin välitettäväksi. Näiden kyytien osalta palvelun järjestämiseen on tullut erilaisia tarkennuksia. Aikaisemmista järjestelyistä poiketen, korvattavat matkat ovat yhdensuuntaisia ja esimerkiksi odotusaika on nykyään asiakkaan maksettava itse. Tällä alueella kyytien hinnoitteluperusteena on toistaiseksi käytetty lakimuutosta edeltäviä valtioneuvoston asettamia taksoja ilman indeksitarkistuksia. (Karviainen 2018, 1-4.)

### **3.8 Kilpailu & Alustatalous**

Yleistä kilpailutilannetta sivuttiin kappaleessa 3.4 tarjonnan lisääntymisen kautta. Tässä kappaleessa perehdytään yleistasolla tarjonnan nykyiseen kirjoon. Taksiyritysten ohella kilpailu koskettaa olennaisesti myös perinteisiä välitysyhtiöitä sekä uutena Suomeen rantautuneita alusta- ja jakamistalouteen perustuvia yrityksiä. Alustataloudella tarkoitetaan liiketoiminnan organisointimallia, joka perustuu tietotekniikkaa ja digitalisaatiota soveltamalla kehitettyihin tuottaviin tapoihin yhdistää kuluttajat ja palveluntarjoajat saman alustan päälle. Käytännössä tämä tarkoittaa, että jokin yritys tarjoaa alustan, jonka päällä yksityishenkilöt tai yritykset voivat tuottaa ja myydä palveluitaan. Heinäkuun 2018 jälkeen kotimaiselle taksimarkkinalle ovat rantautuneet muun muassa kansainväliset yhtiöt Bolt, Uber & Yango. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2017.)

Uudenmaan alueella toimii useita taksinvälitysyhtiöitä. Näistä suurimpiin lukeutuvat muun muassa Taksi Helsinki, Lähitaksi, Kovanen, Menevä sekä Kajon. Nämä yhtiöt ovat osaltaan kilpailleet keskenään jo vanhan taksilain aikana, mutta uutena haasteena ovat tulleet suuret sijoittajarahoitteiset kansainväliset yritykset. Tyypillisenä piirteenä näille

alustatalouteen pohjautuville palveluille ovat applikaatioihin pohjautuminen sekä dynaamiset algoritmeihin perustuvat hinnat. Näiden hintojen vaihtelut voivat olla suuria, ja vaihdella laajalti esimerkiksi kysyntäpiikkien perusteella. Näissä palveluissa on myös tavallista, että asiakkaalla on mahdollisuus valita lentomatkustamisen tavoin saman palveluntarjoajan tarjoamien eri tasoisten ja hintaisten palveluiden väliltä. Perinteiset taksityhtiöt ovat vastanneet tähän lanseeraamalla omat vastaavanlaiset applikaatiopohjaiset tilauspalvelunsa ja myös vastaavanlaisia jaotteluita tavallisten ja esim. ”Premium”-taksien väliltä löytyy, kuten kappaleessa 3.4 tuotiin esille. (Helsingin uutiset 2019.)

Taksijuudistuksesta on kulunut noin puolitoista vuotta. Näiden yritysten välisistä markkinaosuuksista ei ole tähän mennessä tehty tarkkoja tutkimuksia ja asiaa vaikeuttaa osaltaan se, että monet alustatalouden pohjalla toimivat taksirytykset käyttävät samanaikaisesti useaa eri palvelualustaa. Selvää kuitenkin on, että kilpailu on Suomen kokoisella markkinalla koventunut. Virolaisyhtiö Bolt, joka aiemmin tunnettiin Taxify tai Taksify nimellä, kertoi tammikuussa 2020 keskeyttävänsä toimintansa Suomessa toistaiseksi. Yritys perustelee keskeyttämistä liian tiukoilla viranomaismääräyksillä. (Helsingin Sanomat 2020.)

### **3.9 Harmaa talous**

Harmaan talouden merkitys korostuu kilpailun kiristyessä. Harmaa talous vaikuttaa myös suoraan tulonhankintaan luoden potentiaalisesti epäreiluja kilpailuasetelmia. Velvoitteensa hoitavien ja lakia noudattavien toimijoiden on vaikea kilpailla sellaisten toimijoiden kanssa, jotka tuottavat palvelua vääristynyttä kulurakennetta hyödyntäen. Aiemmin harmaan talouden seuranta on ollut lain mukaisesti vaaditun sinetöidyn mittarin ansiosta suoraviivaista. Epäjohdonmukaisuudet kirjanpidon ja mittaritietojen välillä nostivat helposti epäilykset harmaan talouden harjoittamisesta ja osaltaan helpottivat valvontaa. Sinetöityjen mittarien pakollinen käyttö on poistunut, ja samalla kansainväliset digitaaliset kyytialustat ovat yleistyneet. Rahaliikenteen seuraaminen on tämän myötä luonnollisesti hankaloitunut.

Taksijuudistuksen on arvosteltu lisänneen harmaata taloutta. Kappaleessa 3.4 nostettiin esille alan kasvaessa tapahtunut liikevaihdon ja verotulojen vähentyminen. Harmaan talouden ohella on esitetty erilaisia skenaarioita, joista alan liikevaihdon ja verotilitysten

vähentyminen voisi johtua. Kokonaiskuvaa tarkastellessa voidaan hyvin todennäköisenä kuitenkin pitää harmaalla taloudella olevan osuutta tilanteeseen. Taksilupien nettomääräinen kasvu oli koko maassa vuoden 2018 loppuun mennessä noin 25%. Tästä huolimatta arvonlisäveroa tilittävien yritysten määrä ei lisääntynyt kuin 160 yrityksellä. Ruotsissa tapahtuneesta taksialan vapautuksesta seurasi hyvin samankaltainen tilanne, jota on korjattu muun muassa mittaritietojen automaattisella siirtymisellä viranomaisten tietoon. (Talouselämä 2019.)

Tammikuussa 2020 Verohallinto julkaisi selvityksen taksialan harmaan talouden tilanteeseen liittyen. Selvitys keskittyi kolmeen teemaan, joita olivat toimialan verotuksellinen merkitys, alustatalouden toimijoiden ilmoituslaiminlyönnit sekä yritysten arvonlisäverotuksen muutokset. Selvityksestä seurasi seuraavanlaisia johtopäätöksiä. Taksitoimialalla ei ole valtion kokonaisverotulojen kannalta kuin kohtuullisen pieni merkitys, yrityskohtaisen verokertymän ollen vain noin 20700 euroa vuosittain. Alustatalouden toimijoiden ilmoituslaiminlyöntien havainnointi on todella haasteellista johtuen useista samanaikaisista tulonlähteistä. Vain pieni osa alustatalouden harjoittajista ei ilmoittanut tulojaan ollenkaan ja henkilökohtaista tulottomuutta indikaattorina käytettäessä eroa perinteisiin taksiyrittäjiin ei esiintynyt. Taksialan arvonlisäverojen nettokertymä on laskenut jo ennen taksiuudistusta. Harmaan talouden osuutta tähän on vaikea arvioida. Muita vaikuttavia tekijöitä ovat kalustohankintojen lisääntyminen, alihankintaostojen kasvu sekä polttoaineen hinnan nouseminen. (Verohallinto 2020, 14, 32.)

Verohallinnon mukaan lainsäädännön uudistuksella on ollut harmaan talouden kannalta sekä riskitekijöitä lisääviä että vähentäviä ominaisuuksia. Tietojensaanti on muuttunut aiempaa haastavammaksi. Velvoitteiden laiminlyönti on alan yritysten keskuudessa lisääntynyt ja maksuista suoriutumisesta on tullut yhä useammalle toimijalle ongelma. Alalle ei kuitenkaan pääse, mikäli aiempia veroja on suorittamatta ja yrittäjän on mahdollista menettää lupansa laiminlyöntien seurauksena.

Verohallinnon selvityksen mukaan arvonlisäverotuksen muutoksista ei voida syyttää harmaata taloutta. Tarkastelu aika oli liian lyhyt perusteellisen selvityksen saamiseksi ja varmoja johtopäätöksiä alustatalouden osalta ei voitu puutteellisten tietojen valossa tehdä. (Verohallinto 2020, 32.)

Verohallinnon yritysvero-yksikön valvontajohtaja Marko Myllyniemi on helmikuussa 2020 tuonut esille lisätietoja alaan kohdistuvan harmaan talouden tilasta. Myllyniemi kertoi



liikenne- ja viestintäministeriön kuulemistilaisuudessa Verohallinnon olevan huolissaan siitä, että alan uusista taksiluvan saaneista toimijoista yli 1300 on jättänyt kokonaan rekisteröitymättä verovelvolliseksi. Verohallinnon mukaan on todennäköistä, että tästä huolimatta ainakin osa edellä mainituista taksiluvista on käytössä. Verohallinnon saamien alaan kohdistuvien ulkoisten ilmiantojen määrä on myös kaksinkertaistunut vuosien 2018 ja 2019 välillä. Samanaikaisesti viranomaisten tietoon on tullut tilaussovelluksia, jotka mahdollistavat kyytitietojen poistamisen vielä sen jälkeen, kun asiakkaalle on jo annettu maksusuorituksesta kuitti. (Uusi Suomi 2020.)

## 4 Ansaintamalli

Tässä luvussa perehdytään tiivistetysti teoriaan ansaintamallin takana ja luvun päällimmäisenä tarkoituksena on luoda lukijalle käsitys siitä, mitä ansaintamallilla tarkoitetaan. Aiemmissa kappaleissa on ansaintamallia sivuten perehdytty taksialaan, lakimuutokseen sekä muutoksen vaikutuksiin yleisellä tasolla. Teoriaan tutustumisen ohella tässä kappaleessa käsitellään sitä, miten muutokset lainsäädännössä heijastuvat ansaintamalliin juuri taksialalla. Kappale toimii samalla pohjana kyselytutkimukselle.

### 4.1 Yleistä ansaintamalleista

Liiketoimintamalli on pohja, jonka päälle yritystoiminta kehittyy. Vakiintuneesta käytöstä huolimatta, termiä ei ole yksiselitteisesti määritelty. Liiketoimintamalli mahdollistaa toiminnan jakamisen erilaisiin hahmotettaviin osiin helpottaen ja avustaen syy-seuraussuhteiden hahmottamisessa. Liiketoimintamallin ohella ansaintamalli ja kustannusrakenne ovat kaksi keskeistä talouden ohjaukseen liittyvää termiä. Ansaintamalli menee terminä helposti sekaisin liiketoimintamallin kanssa. (Saarelainen 2013, 79-80.)

Ansaintamalli (engl. revenue model) on toiminnallinen kuvaus siitä, miten yritys hankkii toiminnallaan tuloa asiakkailtaan tai yhteistyökumppaneiltaan. Ansaintamalli ja ansaintalogiikka (engl. revenue logic) ovat molemmat liiketoimintamallin tarkentavia osia. Ansaintalogiikka sisältää strategisen selosteen yrityksen tulonlähteistä, ja siitä kuinka yritys tekee tuottoa. (Sainio & Marjakoski 2009, 369.)

Ansaintamalli koostuu siis tiivistettynä periaatteista, joiden pohjalta yritys hinnoittelee ja laskuttaa tuotteista tai palveluistaan. Ansaintamalleja on lukuisia erilaisia. Saarelainen (2013, 80-81.) on antanut ansaintamalleista esimerkkeinä muun muassa:

- Tuotteiden ja palveluiden myynti kertakorvausta vastaan
- Tuotteiden ja palveluiden käytöstä perittävät käyttömaksut
- Lisenssimaksujen kerääminen käyttöoikeuksia vastaan
- Palvelusopimuksiin sidotut palvelumaksut
- Resurssien käyttöön perustuvat maksut

Vaikka ansaintamallit voivat päällepäin vaikuttaa erittäin yksinkertaisilta, mahtuu jokaisen mallin taakse paljon huomioitavia seikkoja ja ominaisuuksia. Ansaintamalleja on mahdollista jalostaa ja kehittää erilaisin tarkoituksin. Taksialan kehitys on hyvä esimerkki ansaintamallin jalostamisesta ja hyödyntämättömän potentiaalin valjastamisesta. Staattinen ja vähäinen kilpailutilanne johti palveluiden kehittymättömyyteen. Lakiuudistus toimi puskurina, jonka seurauksena uusia palvelumalleja alettiin kehittämään ja ottamaan käyttöön.

## **4.2 Tulonhankinta & tuotot**

Taksialan kannalta olennainen ansaintamalli on tuotemyynti. Taksiryitysten myymä tuote on yleensä kertakorvausta vastaan myytävä taksipalvelu. Varsinainen ansaintamalli ei ole lakimuutoksen seurauksena vaihtunut toiseen, mutta uusia rinnakkaisia ansaintamalleja on tullut mukaan markkinoille. Tuotemyynti on myös itsessään hyvin laaja käsite, jonka sisälle mahtuu monia eri ominaisuuksia. Yksinkertaistettuna taksialan ansaintamalli on sitä, että asiakkaat maksavat ostamastaan kyytipalvelusta. Kyydinvälitystoiminta on erillinen instanssi, joka liittyy taksiryityksen tulonhankintaan välillisesti.

Taksiryityksen tulonhankinta perustuu pohjimmiltaan aina kyytien myymiseen ja suorittamiseen. Tulonhankinta on suoriteperusteista eli kyytimäärä ja kyytikohtainen hinta määräävät sen, kuinka paljon taksiryityksen myynti on tiettyä aikana. Huippukysynnän aikaan eli esimerkiksi festivaalien ja juhlapyhien yhteydessä yhden taksin liikevaihto voi olla arvonlisäveroineen jopa 60 euroa tunnissa. Kääntöpuolena hiljaiset sesongit kuten alkuvuoden arkipäivät, jolloin heikoimmillaan liikevaihto voi olla vain joitain euroja tunnissa. Myynnin kasvattamisen näkökulmasta taksiryitykselle olisi tehokkainta pitää autot jatkuvasti ajossa, mutta tämä ei ole kovinkaan realistinen vaihtoehto. Kysynnän vaihteluissa on myös paljon alueellisia eroja. (Taksiryittäjä 2019.)

Myynnin rakenteen takia hinnoittelulla on erittäin keskeinen rooli taksialan tulonhankinnassa. Sipilän (2003, 25.) mukaan hinnoittelustrategia ja hinnoittelu ovat palvelutuotetta myyvän yrityksen kannattavuuden kannalta keskeisiä tekijöitä. Kustannusten lähteenä voi olla erittäin laaja kirjo erilaisia tekijöitä, mutta yritystoiminnan pääsääntöinen rahoitus on peräisin myyntituotoista eli tulorahoituksesta. Ulkoisina rahoituslähteinä alalla ovat lähinnä eri muotoiset lainat.

Palvelujen hinnoittelussa on eroteltavissa kolme hinnoittelun pääperiaatetta, jotka ovat:

- Kustannusperusteinen hinnoittelu
- Markkina-, kilpailu- ja asiakasperusteinen hinnoittelu
- Omat päämäärät ja tavoitteet hinnoittelun perustana

Kustannuspohjaisessa hinnoittelussa hinnoittelu pohjautuu palvelun tuotantokustannuksiin ja niiden päälle lisättyihin kate- tai voittotavoitteisiin. Hinnoittelutapana se on johdonmukainen ja perusteltavissa, mutta kärsii herkästi tehottomuudesta.

Markkinaperusteisessa hinnoittelumallissa hinta rakentuu kysynnän- ja kilpailun yhteisvaikutuksessa. Muita vaikuttavia seikkoja voivat olla muun muassa lait ja viranomais määräykset. Yritysten omat päämäärät hinnoittelussa ovat myös lähtökohta hinnoittelulle, mutta mikäli yritys ei ole monopoliasemassa, ei markkinoiden tahtoa voi sivuuttaa. (Sipilä 2003, 58-59, 63-64.)

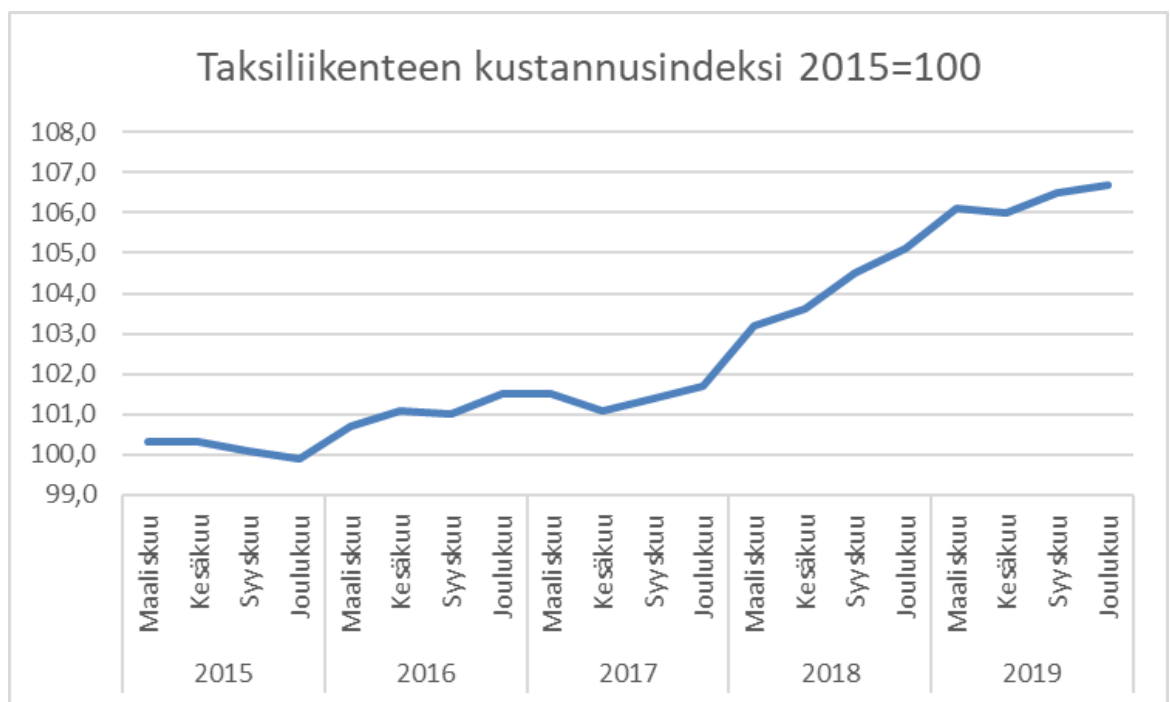
Taksialalla hinnoittelun pohjana on aina ollut kustannusperusteinen hinnoittelu.

Valtioneuvoston hinnoitteluperiaatteet perustuivat kustannusindeksiin, lisäksi hinnoitteluperusteilla oli myös kytköksiä tavoiteperusteiseen hinnoitteluun. Kilpailun avaamisen jälkeen painoarvo on siirtynyt entistä enemmän markkinaperusteiseen hinnoitteluun.

#### **4.3 Kustannusrakenne**

Taksialan kulujakaumasta on tarjolla niukasti julkista tietoa. Traficomin taksiliikenteen kustannusindeksi pohjautuu 10 eri osa-alueeseen. Nämä osa alueet ovat palkat, välilliset palkat, polttoaineet, huolto ym., pääoman poisto, korot, vakuutukset, liikennöimismaksut, ylläpito & hallinto. Taksiryttäjän haastattelun kautta ilmeni, että yhden taksiauton yrityksessä selvästi suurin osa kuluista syntyy suorista ja välillisistä palkkakuluista. Nämä kattavat jopa 70 prosenttia kokonaiskuluista. Seuraavaksi suurin kuluerä on n. 7% osuudella pääoman poisto, joka kohdistuu kaluston hankintamenoihin. Taksien hankintamenoihin on aiemmin vaikuttanut autoveron huojennus, joka kuitenkin lakimuutoksen seurauksena poistuu asteittain 01.07.2022 mennessä. Esteettömät ja tietyt ehdot täyttävät tilataksit ovat autoverottomia nykyään ja myös jatkossa. Kaluston ohella suhteellisen suuria menoeriä ovat hallinnolliset kulut sekä polttoaine. Taksiliikenteessä vaaditaan myös tavallisista autoiluista poikkeavat luvanvaraiseen liikenteeseen soveltuvat vakuutukset, joiden hinta on korkean riskisuhteen takia moninkertainen tavallisiin autovakuutuksiin verrattuna. (Traficom 2020; Vero.fi 2020.)

Taksiryttämisen kulurakenne rakentuu hyvin pitkälti erilaisista kiinteistä kuluista. Muuttuvia kustannuksia ovat lähinnä polttoaineet sekä huolto-, korjaus- ja rengaskustannukset. Provisiopalkattujen työntekijöiden palkkakustannukset ovat myös sidonnaisia myynnin määrään, joten ne voidaan osaltaan laskea muuttuviksi kuluiksi. Kulurakenteen takia tuottavuuden parantaminen kuluja karsimalla ei ole kovinkaan vartenotettava keino. Halvempaan kalustoon vaihtaminen, yrittäjän eläkemaksujen pienentäminen ja ennakoverojen alentaminen ovat vaihtoehtoja, joiden kautta kuluja on mahdollista pienentää hetkellisesti. Pitkällä tähtäimellä nämä eivät kuitenkaan ole kovinkaan tehokkaita tai kestäviä ratkaisuja. Polttoainekustannusten leikkaaminen voi onnistua sähköautoon vaihtamalla, mutta samalla hankintahinta todennäköisesti nousee.



Kuvio 6. Taksiliikenteen kokonaiskustannusindeksi 2015=100 muuttujina Vuosi, Kuukausi, Kustannustekijät, Perusvuosi ja Tiedot (Traficom 2020.)

Taksiliikenteen kustannusindeksi toimi aiemmin yhtenä perusteena valtioneuvoston asettamille enimmäishinnoille. Vapaan hinnoittelun takia indeksi toimii nyt enimmäkseen alan tilannetta kuvaava indikaattorina. Samaan aikaan kun taksipalveluiden hinnat ovat nousseet, ovat kustannusindeksin perusteella myös kustannukset nousseet aikaisempaa voimakkaammin.

## 5 Empiirinen tutkimus

Tässä kappaleessa käsitellään opinnäytetyöhön liittyvää empiiristä tutkimusta. Tämän opinnäytetyön empiirinen tutkimus toteutetaan kvantitatiivisen kyselytutkimuksen muodossa. Tutkimuksen kautta on tarkoitus selvittää se, miten tietyt lakimuutokseen liittyvät seikat ovat vaikuttaneet taksiryttämiseen ja millaisena taksiryttäjät itse kokevat muutoksen vaikutukset. Tutkimuksessa paneudutaan lakimuutoksen tuomiin suoriin sekä välillisiin ilmiöihin.

### 5.1 Toteutus

Kyselytutkimus laadittiin WebropolSurvey ohjelmalla ja vastaaminen tapahtui anonymisti. Sisällöltään tutkimuskysymykset koostuivat erilaisista väitteistä sekä yksiselitteisistä kysymyksistä. Kysely pohjautui monivalintakysymyksiin, ja näiden kysymysten osalta keskityttiin monivalintakysymyksiin, joissa oli mahdollista valita vain yksi vastaus useamman sijasta. Monivalintakysymykset tarjoavat valmiit vastausvaihtoehdot, jolloin saadaan helpommin analysoitavissa olevaa materiaalia. Toisaalta valmiit vastausvaihtoehdot voivat myös rajoittaa vastaamisen tarkkuutta ja aiheuttaa tilastoharhoja. Vastausvaihtoehdoissa on käytetty pitkälti Likert-asteikkoa, eli viisiportaista vastausasteikkoa, jonka kautta saadaan selvitettyä kysymyskohtaisesti sekä kielteinen- että myönteinen näkemys kysyttävää asiaa kohtaan. Avoimia kysymyksiä ei tässä kyselytutkimuksessa käytetty. Avoimilla kysymyksillä on mahdollista saada tarkempia ja monipuolisempia vastauksia kysyttä asiaa kohtaan, mutta samalla vastausten vertailu ja analysointi vaikeutuu. (Peda.net 2020.)

Tutkimuskohteen suuruuden takia kokonaistutkimuksen teettäminen ei ollut tässä vaiheessa käytännöllistä tai edes mahdollista. Tämän seurauksena tutkimus teetettiin otantatutkimuksena. Tutkimuskohteena ja perusjoukkona ovat Uudellamaalla toimivat taksiryttäjät, jotka ovat toimineet alalla sekä lakimuutosta edeltävänä että sen jälkeisenä aikana. Opinnäytetyön sisältö pohjautuu ansaintamallin ohella yrittämiseen ja yritysrahoitukseen. Johdonmukaisuuden nimissä taksinkuljettajia ei sisällytetty kohderyhmään. Suuret taksiryhtiöt rekrytoivat ja kouluttavat uusia kuljettajia jatkuvasti, mutta taksiryttäjien kohdalla vaihtuvuus on pienempää. Kysymykset olivat kuitenkin muotoilultaan sellaisia, että myös kokeneiden taksinkuljettajien oli mahdollista vastata niihin.

Kyselylomake lähetettiin saateviestin kanssa Lähitaksille sekä Taksi Helsingille. Saateviestissä esiteltiin tarkasti kyselyn käyttökohde sekä tutkimuksen tarkoitus (Liite 2.). Viestinvaihdon jälkeen linkki kyselylomakkeeseen lähti jakoon sekä Taksi Helsingin että Lähitaksin suljettuihin Facebook-ryhmiin, joissa on jäsenenä yhtiöiden välityksessä toimivia yrittäjiä sekä kuljettajia. Kummankin ryhmän jäsenmäärä oli kyselytutkimuksen toteuttamishetkellä 1100-1200 välillä. Potentiaalia kohderyhmän saavuttamiselle siis löytyi. Kyselylomakkeeseen oli mahdollista vastata 10 päivän ajan.

## 5.2 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksen kysymykset ja väitteet pyrittiin luomaan mahdollisimman selkeiksi ja ymmärrettävissä oleviksi. Kysymyksien muodostamisessa on käytetty apuna taksiyrittäjän haastattelussa esille nousseita asioita. Kysymykset pyrittiin pitämään kompakteina ja kyselylomake suhteellisen lyhyenä, jotta vastaajien kato jäisi mahdollisimman pieneksi. Kyselylomakkeen ensimmäinen sivu sisälsi tietoa tutkimuksen taustoista ja lomakkeeseen vastaamisesta. Toisella sivulla kysyttiin yleistietoja, jonka jälkeiset osiot liittyvät tulonhankintaan sekä kilpailutilanteeseen.

Ansaintamalli on käsitteenä laaja ja koostuu monesta osatekijästä. Kyselytutkimukseen valittiin kysymyksiä ja väitteitä, jotka heijastuvat suoraan lakimuutokseen ja sen tuomiin muutoksiin alalla. Myös näissä kysymyksissä keskeiseksi seikaksi nousi nykytilanteen vertaaminen aikaisempaan. Yhteensä kysymyksiä muodostui 14 kappaletta.

Kyselylomakkeen ensimmäinen varsinainen sivu koostui taustakysymyksistä. Nämä kysymykset eivät varsinaisesti liittyneet suoraan tutkittavaan asiaan, mutta tarjosivat tutkijalle mukavaa lisätietoa vastaajista ja heidän yhteyksistään taksialaan.

### Taustakysymykset

- Minkä ikäinen olette?
- Montako vuotta olette työskennelleet taksialalla?
- Toimitteko taksiyrittäjänä tällä hetkellä?
- Väite: Koen lakiuudistuksen olleen kokonaisuutena epäonnistunut muutos.

### Tulonhankinta

- Ajoitteko Kelakyytejä ennen lakimuutoksen voimaantuloa vuonna 2018?
- Ajatteko Kelakyytejä tällä hetkellä?

- Uusi kuljettuun matkaan sekä siihen käytettyyn aikaan perustuva hinnoittelumalli on tuottavuuden kannalta parempi kuin perinteinen kuljettuun matkaan keskittynyt malli.
- Kilometrikohtainen liikevaihto (juoksu) on parantunut huomattavasti asemapaikkavelvoitteen poistuttua.
- Taksialan vapauttamisella on ollut negatiivinen vaikutus yrityksen vuosittaisen kokonaisliikevaihdon kehitykseen.

#### Kilpailutilanne

- Perinteiseen kyydinvälitysyhtiöön kuulumisesta on muodostunut selvä kilpailuetu.
- Odotusajat kyytien välillä ovat pidentyneet lakiuudistuksen voimaantulemisen jälkeen.
- Olen tehnyt lakimuutoksen jälkeen keskimäärin pidempiä työvuoroja kuin ennen lakimuutosta.
- Taksiasemilla päivystävien taksien määrä on lisääntynyt huomattavasti lakiuudistusta edeltävään aikaan verrattuna.
- Uskon, että harmaa talous on lisääntynyt voimakkaasti lakiuudistuksen voimaantulon jälkeen.

Kysymyskohtaiset vastausvaihtoehdot tulevat esille tuloksia käsittelevässä kappaleessa. Pääsääntöisesti vastausvaihtoehdot olivat Likert-asteikkoa hyödyntäviä.

### 5.3 Kyselytutkimuksen tulokset

Kyselylomake sulkeutui 10 päivän määräajan tultua täyteen. Vastauksia tuli alussa erittäin nopealla tahdilla. Loppua kohti vastauksia tuli enää satunnaisesti, mutta kaiken kaikkiaan vastausmäärä oli positiivinen yllätys. Yhteensä kysely avattiin vastaajien toimesta 407 kertaa ja vastaaminen aloitettiin 210 kertaa. Lopullinen vastausten määrä oli 197, joten vastaamisen aloittaneiden vastaajien kato jäi maltilliseksi ja kiinnostusta aiheeseen liittyen oli selvästi havaittavissa.

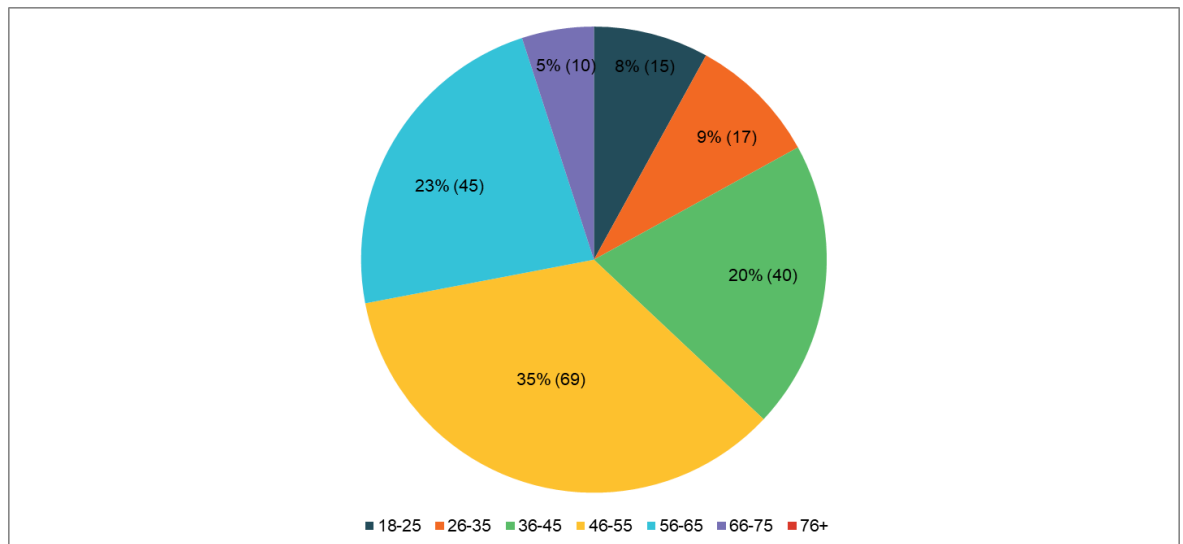
Kyselyn ollessa auki, tuli lomakkeen tekniseen toteutukseen liittyen palautetta. Kyselyn asetuksista oli unohtunut laittaa kaikkiin kysymyksiin vastaaminen pakolliseksi. Tämän ohella vastausmäärään rajoittaminen oli unohtunut. Tämä mahdollisti nettilinkin kautta vastaamisen samasta laitteesta useaan kertaan. Nämä virheet korjattiin, kun kyselyyn oli tullut 80 vastausta. Webropol-vastausten rajoittaminen perustuu selaimen evästeisiin, joten anonyymiin kyselyyn vastaaminen useampaan kertaan on asetuksesta huolimatta



mahdollista eri selaimilla tai evästeiden tyhjentämisen jälkeen. Tämän ohella on hyvä huomioida, että linkki kyselylomakkeeseen jaettiin kohderyhmää tavoitteleviin suljettuihin ryhmiin, joten tahallinen tulosten sabotointi on melko epätodennäköistä.

Kuvaajissa on vastausten prosenttiosuuksien ohella suluissa eritelty jokaisen vastausvaihtoehdon valinneiden vastaajien määrä.

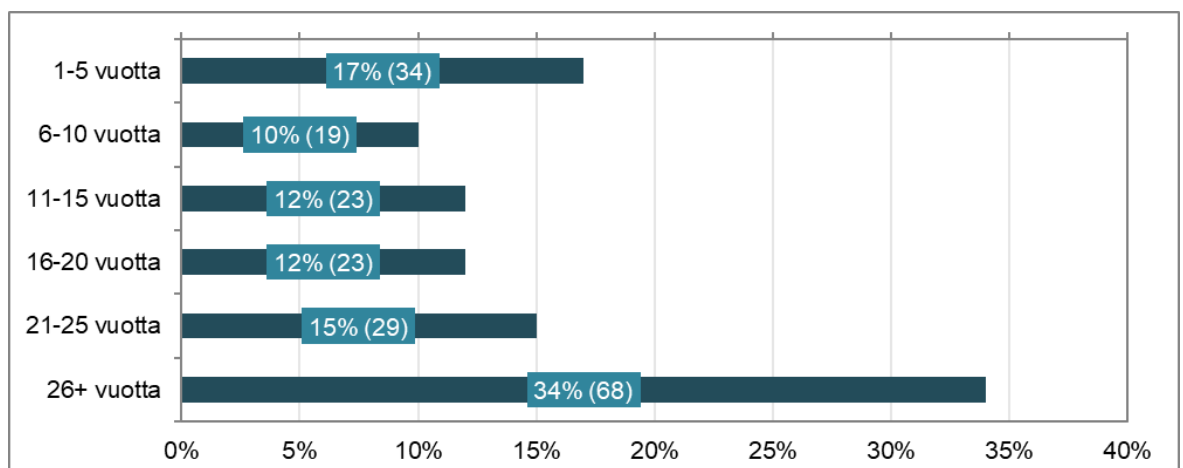
#### Kysymys 1. Minkä ikäinen olette?



Kuvio 7. Kysymys 1. vastaukset

Vastanneiden keskuudessa suurin osuus kuului 46-55 vuotiaisiin. Vastanneista 78% on 36-65 vuotiaita. Nuoret ja eläkeiän ylittäneet ovat määrällisesti selviä vähemmistöjä.

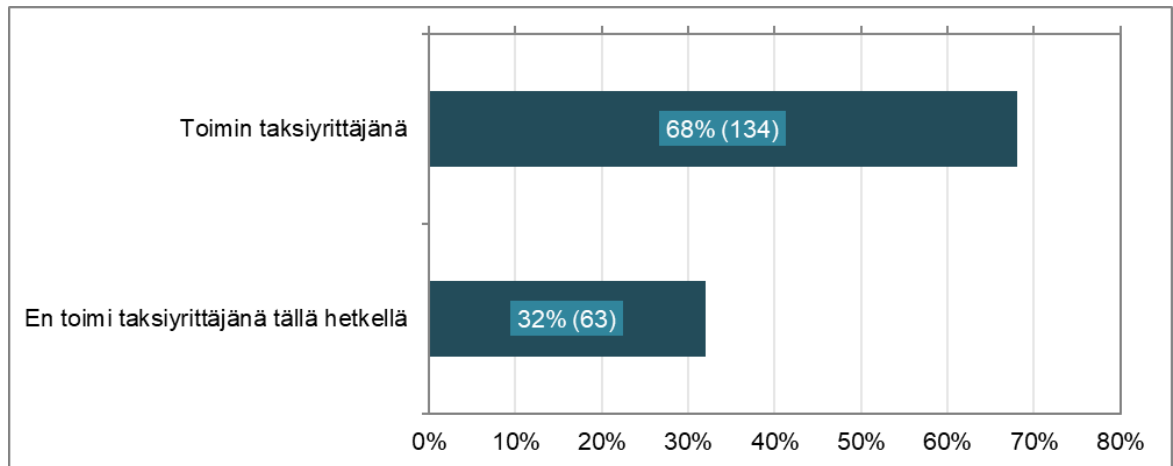
#### Kysymys 2. Montako vuotta olette työskennelleet taksialalla?



Kuvio 8. Kysymys 2. vastaukset

Työkokemus taksialalta jakautuu vastanneiden keskuudessa melko tasaisesti. Alalla 26 vuotta tai enemmän työskennelleiden osuus on selvästi suurin, mutta toisaalta asteikon lopettaminen tähän vaihtoehtoon selittää tilannetta. Nuoresta asti työskennelleiden alakohtainen ura voi ulottua helposti jopa yli 40 vuoteen.

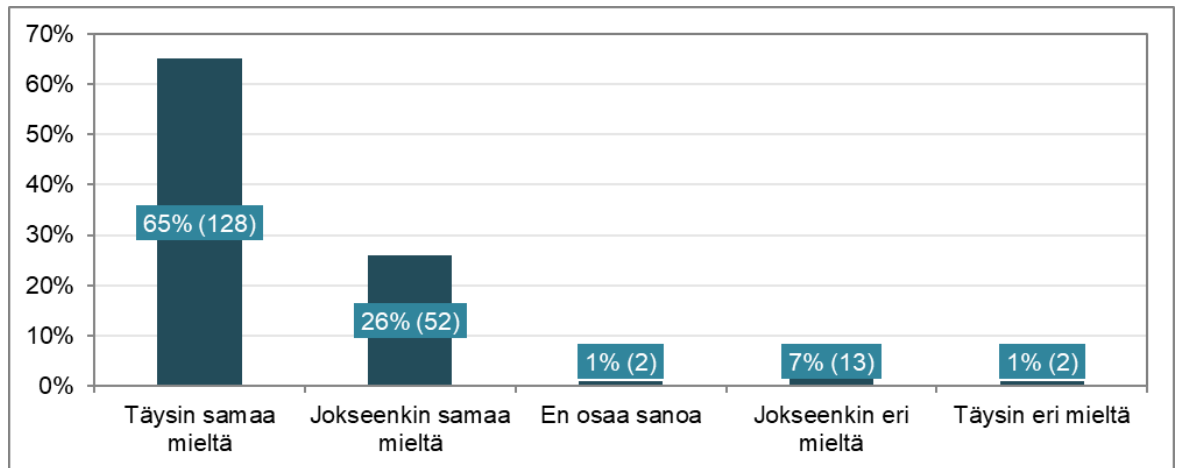
Kysymys 3. Toimitteko taksiyrittäjänä tällä hetkellä?



Kuvio 9. Kysymys 3. vastaukset

Vastanneista noin kolmannes ei toiminut vastaushetkellä taksiyrittäjänä. Tämä tieto on mahdollista tulkita useammalla tavalla. Osa vastanneista saattaa olla entisiä taksiyrittäjiä, eli yritystoiminta on mahdollisesti päättynyt lakimuutoksen jälkeen. Mahdollista on myös esimerkiksi se, että vastanneiden joukossa on taksinkuljettajia, jotka eivät toimi yrittäjinä. Jälkeenpäin mietittynä kysymyksen olisi voinut muotoilla paremmin tai lisätä siihen liittyvän avoimen jatkokysymyksen tilanteen parempaa kartoittamista varten.

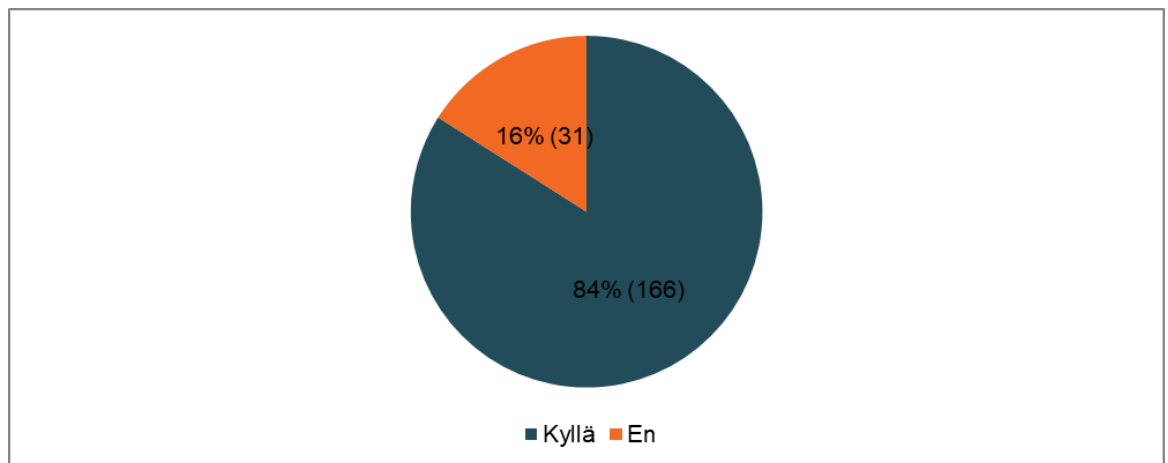
Kysymys 4. Koen lakiuudistuksen olleen kokonaisuutena epäonnistunut muutos.



Kuvio 10. Kysymys 4. vastaukset

Neljäs kysymys mittasi vastanneiden yleistä näkökantaa lakimuutosta kohtaan. Suurin osa vastanneista (91%) kokee muutoksen olleen jollain tasolla epäonnistunut muutos. Tämän väitteen olisi voinut muotoilla neutraalimmin, jolloin olisi mahdollisesti saatu hieman jakautuneempia vastauksia. Aiemmat mediassa esiintyneet näkökulmat taksiyrittäjien suunnalta ovat kuitenkin olleet pitkälti samoilla linjoilla tähän tutkimukseen vastanneiden kanssa. On yleisesti tiedossa, että vanhojen taksiyrittäjien suhtautuminen lakimuutokseen on ollut kielteisempi kuin alan vapautumisen myötä saapuneiden uusien yrittäjien.

Kysymys 5. Ajoitteko Kelakyytejä ennen lakimuutoksen voimaantuloa vuonna 2018?

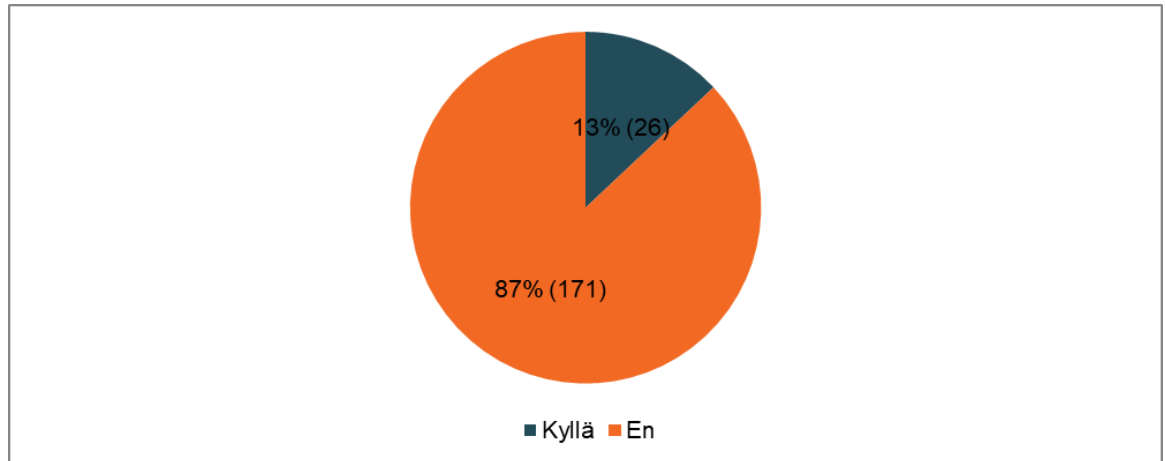


Kuvio 11. Kysymys 5. vastaukset

Kysymys 5. oli ensimmäinen tulonhankintaa käsittelevä kysymys. Yhteiskunnan tukemat kyydit muodostivat ennen lakimuutosta alan kokonaisliiketoimintaa noin 40%. Kelakyydit olivat keskeinen osa tämäntyyppisiä kyytejä. Erityisesti maaseutumaaisissa kunnissa

Kelakyydeillä oli vahva yritystoimintaa tukeva vaikutus. Jopa 84% vastanneista kertoi ajaneensa Kelakyytejä ennen lakimuutosta. Kyytien ensimmäinen varsinainen kilpailutus astui voimaan samanaikaisesti lakiuudistuksen kanssa.

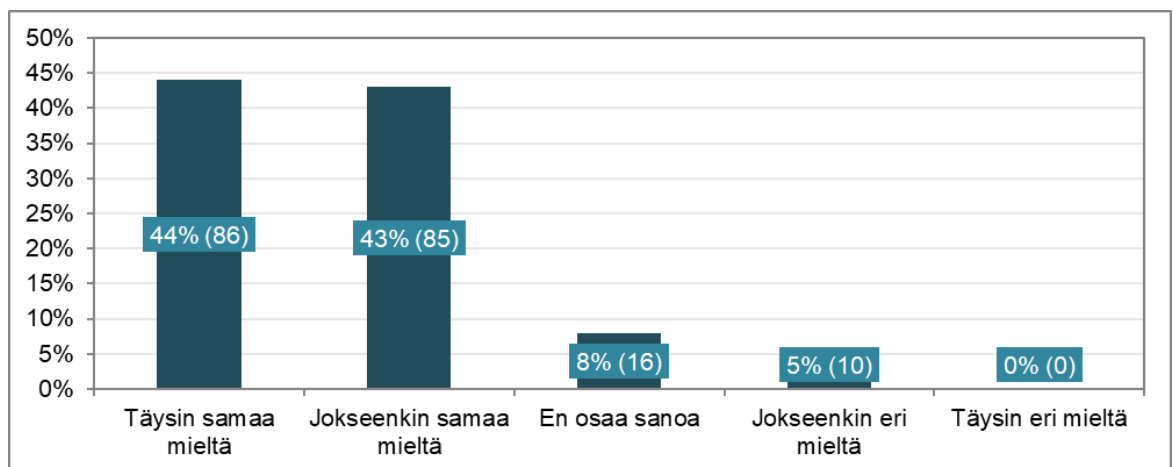
Kysymys 6. Ajatteko Kelakyytejä tällä hetkellä?



Kuvio 12. Kysymys 6. vastaukset

Kuudes kysymys toimi jatkokysymyksenä edelliselle kysymykselle. Kuten kuviosta voidaan huomata, vastaajista enää vain 13% kertoo ajavansa Kelakyytejä vastaamishetkellä. Vastausten perusteella tilanne oli lakimuutosta edeltävänä aikana lähes päinvastainen. Osaltaan tähän tulokseen vaikuttaa Kelan uuden kilpailutuksen tulos, jonka myötä kyydit siirtyivät Menevä Oy:n välitettäväksi Uudenmaan alueella.

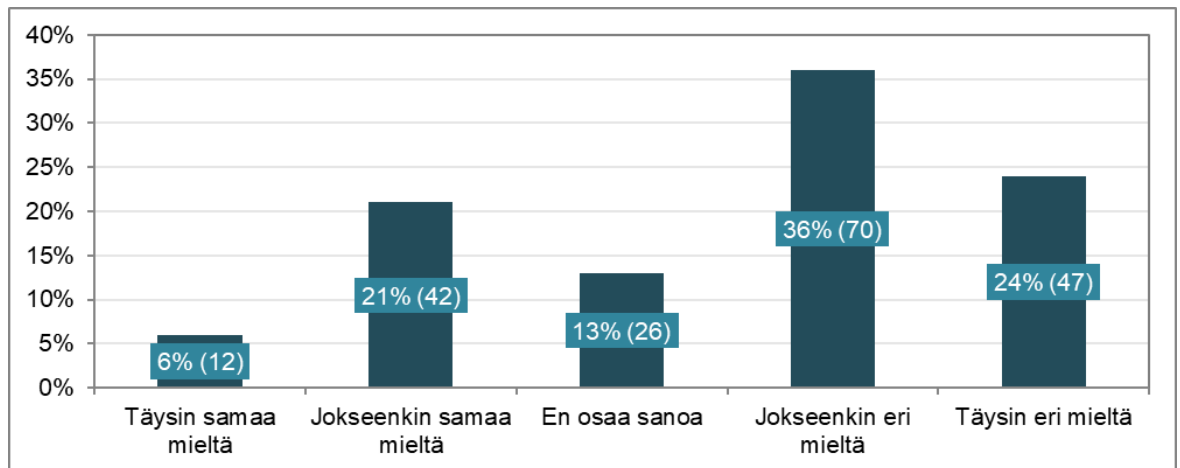
Kysymys 7. Uusi kuljettuun matkaan sekä siihen käytettyyn aikaan perustuva hinnoittelumalli on tuottavuuden kannalta parempi kuin perinteinen kuljettuun matkaan keskittynyt malli.



Kuvio 13. Kysymys 7. vastaukset

Kuten kappaleessa 3.6 tuli esille. Taksialalla on siirrytty kohti "eurooppalaista hinnoittelumallia", jossa hinnoitteluperusteena toimivat samanaikaisesti kuljettu matka sekä siihen käytetty aika. Suurin osa vastaajista (87%) kokee tämän olevan tuottavuuden näkökulmasta parempi hinnoittelumalli. 5 Prosenttia vastanneista on jokseenkin eri mieltä ja 8% ei osannut vastata. Tuottavuuden näkökulmasta uusi malli vaikuttaa suotuisalta.

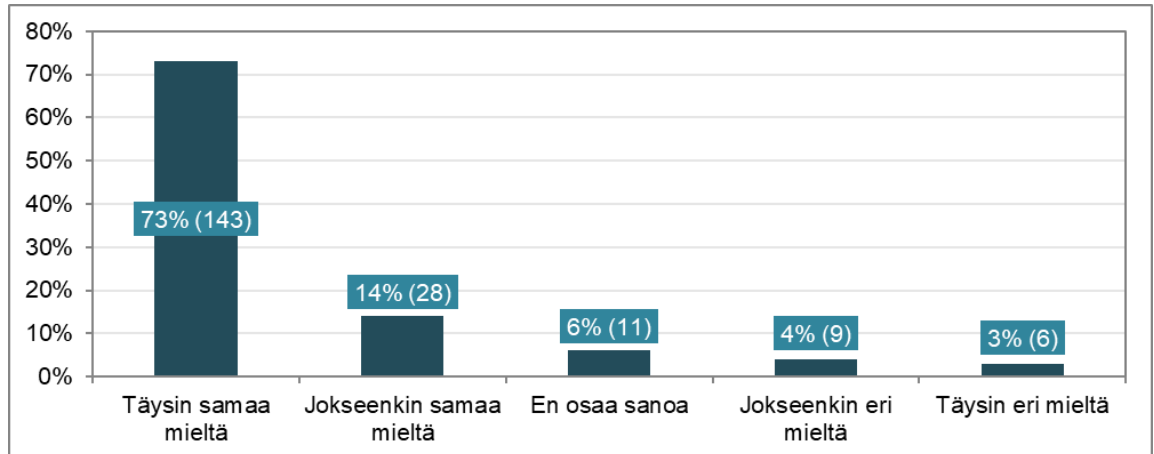
Kysymys 8. Kilometrikohtainen liikevaihto (juoksu) on parantunut huomattavasti asemapaikkavelvoitteen poistuttua.



Kuvio 14. Kysymys 8. vastaukset

Tällä kysymyksellä yritettiin selvittää asemapaikkavelvoitteen ja kilometrikohtaisen liikevaihdon välistä kausaliteettia. Muotoilussa olisi mahdollisesti ollut parantamisen varaa ja tämäkin kysymys olisi ollut mahdollista esittää neutraalimmalla tavalla. Olettamuksena oli, että kun taksiautot eivät ole asemapaikkaan sidottuja, jäävät autot herkemmin kyytien päätyttyä lähimmälle taksiasemalle. Ennen lakimuutosta tyhjänä ajoa syntyi asemalle palaamisvelvoitteen seurauksena. Vastaukset kertovat, että jopa 60% on eri mieltä eikä koe juoksun parantuneen muutoksen seurauksena. Kysymyksen huonon muotoilun takia on myös mahdollista, että vastaus on tulkittu eri tavalla kuin oli tarkoitettu. Juoksu on saattanut parantua, mutta ei huomattavasti. Täytyy myös huomioida, että Uusimaa on maantieteellisesti hyvin monipuolinen alue. Maaseutumaisissa kunnissa ei välttämättä ole muuta mahdollisuutta, kuin palata takaisin lähtöasemalle.

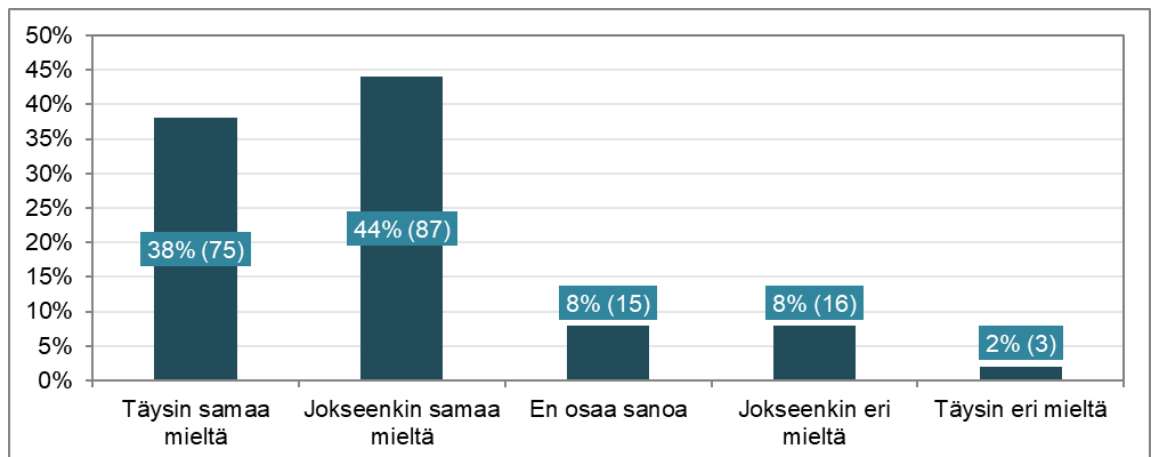
Kysymys 9. Taksialan vapauttamisella on ollut negatiivinen vaikutus yrityksen vuosittaisen kokonaisliikevaihdon kehitykseen.



Kuvio 15. Kysymys 9. vastaukset

Vastausten perusteella alaa kohdanneet muutokset sekä kilpailun tiukentuminen ovat näkyneet yritysten liikevaihdossa. Jopa 87% vastanneista on täysin samaa tai jokseenkin mieltä siitä, että alan vapauttamisella on ollut negatiivinen vaikutus kokonaisliikevaihdon kehitykseen. Tämä vaikuttaa luonnolliselta kehitykseltä ottaen huomioon kilpailun lisääntymisen.

Kysymys 10. Perinteiseen kyydinvälitysyhtiöön kuulumisesta on muodostunut selvä kilpailuetu.

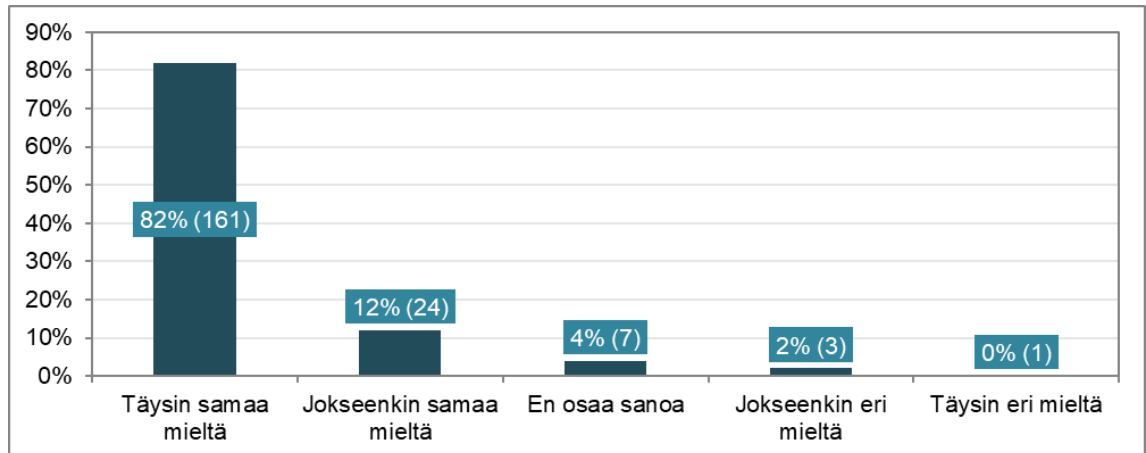


Kuvio 16. Kysymys 10. vastaukset

Taksiuudistus on laillistanut ja mahdollistanut uudenlaisten palvelualustojen- ja mallien käyttöönottamisen. Moni uusi yritys & palvelualusta on joutunut aloittamaan

markkinaosuuksien hankkimisen nollasta. Suuri enemmistö vastanneista kokee perinteiseen taksiyhtykseen kuulumisesta tulleen kilpailuetu. Myös vastakkaisia näkökulmia on havaittavissa, sillä jopa 10% vastanneista on tilanteesta jokseenkin tai täysin eri mieltä. Perinteisten taksiyhtiöiden voisi kuvitella tarjoavan hyvät lähtökohdat yritystoiminnalle, mutta kääntöpuolena voivat olla säännöstö ja yhtiön sisäisen rajoitteet mm. kuuluminen vain yhteen välitysyhtiöön.

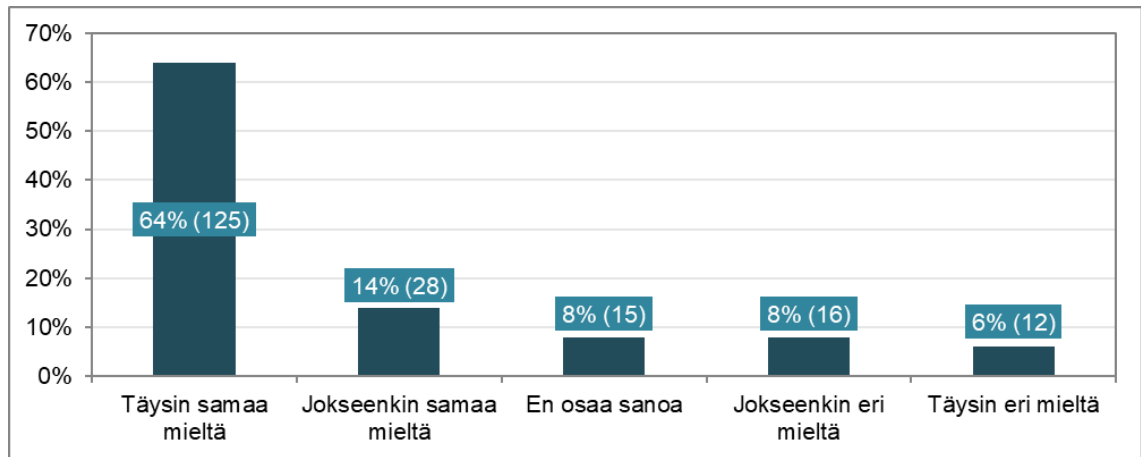
Kysymys 11. Odotusajat kyytien välillä ovat pidentyneet lakiuudistuksen voimaantulemisen jälkeen.



Kuvio 17. Kysymys 11. vastaukset

Kyselyyn vastanneet kokevat tämän kysymyksen perusteella kyytien välisten odotusaikojen pidentyneen. Tämän kysymyksen osalta vastaukset olivat melko odotettavissa. Taksiautojen määrä on uusien taksilupien myötä lisääntynyt huomattavasti, mutta näyttöä kysynnän samanaikaisesta kasvusta ei ole juurikaan esiintynyt.

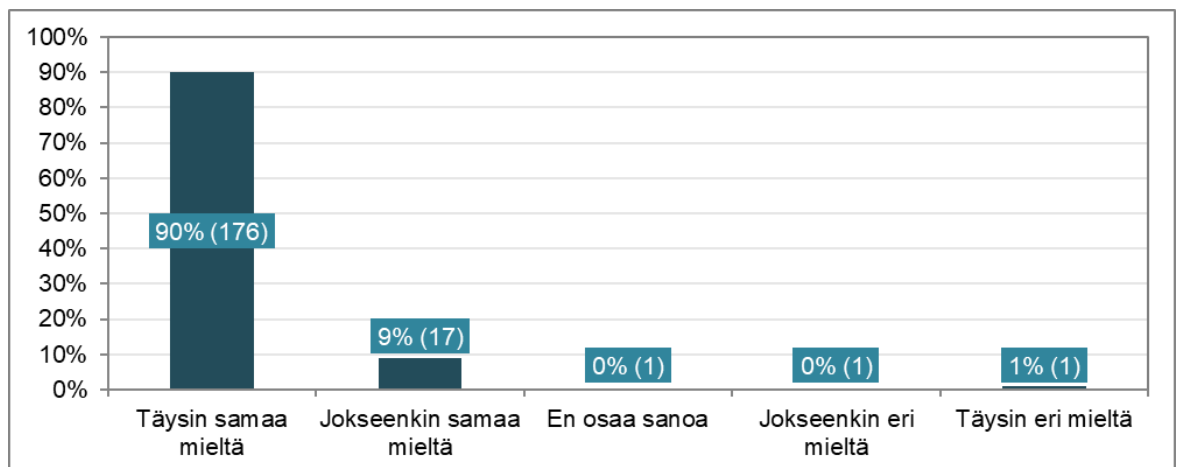
Kysymys 12. Olen tehnyt lakimuutoksen jälkeen keskimäärin pidempiä työvuoroja kuin ennen lakimuutosta.



Kuvio 18. Kysymys 12. vastaukset

Tämän kysymyksen tarkoituksena oli kartoittaa sitä, ovatko taksiyrittäjät joutuneet muuttamaan toimintatapojaan kilpailun lisääntymisen myötä. Kyytimäärien vähentyessä liikevaihdon kasvattamisen keinot ovat käytännön tasolla vähissä. Yksi keino on pidempien vuorojen tekeminen. Selvä enemmistö vastanneista vaikuttaa reagoineen tällä tavalla. Jälleen 78% vastanneista on väitteen kanssa täysin tai jokseenkin samaa mieltä.

Kysymys 13. Taksiasemilla päivystävien taksien määrä on lisääntynyt huomattavasti lakiuudistusta edeltävään aikaan verrattuna.

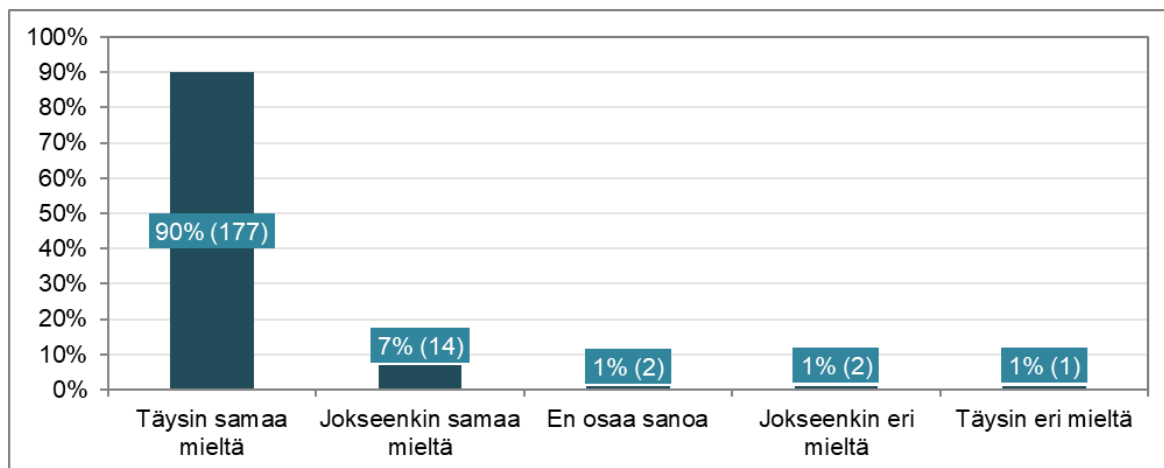


Kuvio 18. Kysymys 13. vastaukset

Tämä kysymys oli hyvin samankaltainen kysymyksen 11. kanssa. Myös tulokset ovat hyvin samankaltaisia. Lähes kaikki vastanneista kokevat, että taksiasemilla päivystävien autojen määrä on kasvanut lakiuudistuksen jälkeen.



Kysymys 14. Uskon, että harmaa talous on lisääntynyt voimakkaasti lakiuudistuksen voimaantumisen jälkeen.



Kuvio 19. Kysymys 10. vastaukset

Harmaa talous vääristää kilpailutilannetta ja vaikeuttaa rehellisesti toimivien yritysten toimintaa. Aiheesta on tehty useita eri tutkimuksia lakimuutoksen jälkeen ja tulokset ovat vaihtelevia. Lakimuutoksen myötä tapahtuneet muutokset ovat helpottaneet harmaan talouden harjoittamista, mutta tilanteen toteen näyttäminen on aiempaa hankalaa. Kuten kappaleessa 3.9 nähtiin, tietyt seikat tukevat selvästi harmaan talouden lisääntymistä. Kyselyyn vastanneet tuntuvat olevan lähes yksimielisiä siitä, että harmaa talous on lisääntynyt uuden lain alaisuudessa. Vain 3% vastanneista ei osaa sanoa tai on asiasta eri mieltä.

#### 5.4 Kyselytutkimuksen luotettavuus ja hyödynnettävyys

Kyselytutkimus koki heti alussa luotettavuutensa osalta takaiskun, sillä lomakkeen asetukset mahdollistivat useamman vastauskerran samalta selaimelta. Virheen korjaaminen tapahtui vasta, kun vastauksia oli tullut 80/197. Asetusten muuttaminen ei kuitenkaan itsessään estä huijaamista ja useiden vastausten lähettämistä, sillä evästeet poistamalla voi samalla selaimella vastata uudestaan. Osaltaan luotettavuuteen vaikutti myös se, että vastaaminen tapahtui anonyymisti, jolloin ei voitu varmentaa olivatko vastaajat todella taksiryrittäjiä tai alalla toimivia henkilöitä. Suuren otannan kyselytutkimuksissa tämä riski on kuitenkin aina läsnä.

Toteutuksen osalta virheitä tapahtui tiettyjen kysymysten muotoiluissa. Osa kysymyksistä oli muotoiltu puolueellisesti eli käytännössä muotoon, jossa vastaajaa ohjataan vastaamaan tietyllä tapaa. Neutraalimpi kysymysten asettelu olisi voinut aikaansaada jakautuneempia tuloksia ja luotettavampaa dataa. Lisäksi, kyselytutkimuksen kohderyhmä tarjoaa käytännönläheisen, mutta melko yksipuolisen näkökulman muutokseen.

Tutkimuksesta olisi mahdollista saada luotettavampi sisällyttämällä siihen myös muiden välitysyhtiöiden taksiyrittäjiä ja vielä huomattavasti isompi otanta. Lähitaksi ja Taksi Helsinki ovat Uudenmaan alueella isoimpia toimijoita, mutta myös muiden välitysyhtiöiden yrittäjillä on kokemusta sekä lakimuutosta edeltäneeltä, että sen jälkeiseltä ajalta.

Tähän kyselytutkimukseen sisältyneiden kysymysten kaltaisia asioita on käsitelty myös muiden toimijoiden ja tutkimusten toimesta. Tämä kyselytutkimus itsessään ei vielä tarjoa laajalti hyödynnettävissä olevaa uutta tietoa, mutta tutkimuksesta voisi olla hyötyä jatkotutkimuksia tai vastaavanlaisia tutkimuksia suunniteltaessa.

## 6 Johtopäätökset

Tämä tutkimus ei pohjautunut mihinkään tiettyyn hypoteesiin vaan yleiseen tutkimuskysymykseen. Kartoittavan tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että lakimuutoksella on ollut mullistava vaikutus taksialaan ja sen kehitykseen. Alan ansaintamalli on jalostunut ja samalla rinnakkaisia uudenlaisia ansaintamalleja on tullut mukaan kuvioihin. Lakimuutoksesta on seurannut valtavasti erilaisia suoria ja välillisiä ilmiöitä.

Hinnoittelun vapauttaminen ja kilpailuttaminen näkyvät sekä yritystoiminnassa, että asiakkaiden ostamassa palvelussa. Taksien hintaindeksit kertovat taksilla matkustamisen kallistumisesta erityisesti kaupunkimaisissa kunnissa. Yhteiskunnan tukemien Kelakyytien kilpailuttaminen on vaikuttanut monen yrityksen ansaintamalliin. Kilpailutuksen seurauksena näiden kyytien kannattavuus on laskenut tai niitä ei muusta syystä enää haluta ajaa. Yritykset joutuvat haalimaan Kelakyytien jättämän liikevaihdollisen aukon muualta.

Yksinkertainen matkaan perustunut hinnoittelu on jäänyt historiaan. Ajan ja matkan samanaikainen mittaaminen on pohja nykyiselle taksihinnoittelulle ja kyselytutkimuksen perusteella tämä on myös aikaisempaa tuottavampi malli. Samanaikaisesti, uudet digitaaliset sovellutukset ovat tuoneet dynaamisen hinnoittelun mukaan markkinoille, ja asiakkaan vastuu palvelun valitsemisessa on kasvanut entisestään. Mittarihinnoiteltuun kertakorvaukseen perustuvan hinnoittelun ohelle on noussut uusia tilaajamalleja. Muuttuvassa tarjontatilanteessa taksiyhtiöt ovat myös rakentaneet uudenlaisia tiettyihin ominaisuuksiin perustuvia eri taseisia palveluita.

Uusi laki mahdollistaa, ainakin teoriassa, aikaisempaa vähemmän tyhjänä ajamisen, kun velvoite omalle asemapaikalle palaamisesta on poistunut. Kilometrikohtaisen liikevaihdon parantumisesta ei ole kyselytutkimuksen perusteella kuitenkaan näyttöä, joka voi johtua muun muassa vanhoihin tapoihin tottumisesta. Mahdollisuus kyytien ketjuttamiseen ja sitä kautta parempaan tuottavuuteen on kuitenkin nyt olemassa.

Kilpailutilanteen kehittyminen näkyy yritysten liikevaihdossa negatiivisesti. Taksilupien määrä on lisääntynyt huomattavasti, ja aiempaa suurempi määrä taksirytyksiä kilpailee

rajallisilla markkinoilla. Samanaikaisesta kysynnän kasvusta ei ole merkkejä. Taksialan kustannusrakenteen luonteen takia liikevaihdon vähentyminen heijastuu herkästi myös kannattavuuteen. Alan kustannusindeksit kertovat kustannusten kasvavan, kun samanaikaisesti liikevaihdon kehitys on negatiivista.

Perinteisiin kyydinvälitysyhtiöihin kuulumisesta on tullut etuoikeus ja kilpailuvaltti. Markkina-asetelmat ovat yhä jatkuvassa murroksessa, jossa brändin merkitys korostuu jatkuvasti. Taksiasemilla päivystää aiempaa enemmän autoja, kyytien väliset ajat ovat pidentyneet ja alalla tehdään aiempaa pidempiä työpäiviä.

Harmaan talouden lisääntymisestä on selviä viitteitä ja tämä vääristää kilpailutilannetta. Tilanteen seuraaminen ja hallitseminen on aiempaa monimutkaisempaa ja vaatii toimiakseen tiettyjä lakiin perustuvia korjauksia. Kyselytutkimuksen perusteella vaikuttaa siltä, että harmaan talouden lisääntymistä pidetään erittäin todennäköisenä. Rehellisin keinoin toimiminen on kiristyneessä kilpailutilanteessa aina vain vaikeampaa.

## 7 Pohdinta

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää vuoden 2018 taksilakimuutoksen vaikutuksia taksiliiketoiminnan ansaintamalliin Uudellamaalla. Tietoperustan kautta saatiin aikaiseksi hyvä yleiskäsitys siitä, mikä alalla on muuttunut ja missä mielessä. Yhdeksi ongelmaksi opinnäytetyössä muodostui se, että lakimuutoksesta oli kulunut vasta suhteellisen vähän aikaa. Tietynlaisia syy-seuraussuhteita asioiden välille voidaan vetää, mutta tilanne elää ja muuttuu yhä, eikä tietoja voida täten vielä pitää totuutena. Aiheeseen liittyy myös olennaisesti se, että monet liiketoimintaan liittyvät seikat ovat tiukasti toisiinsa liittyviä. Tietoperustan osalta on vaikea välttää asioiden toistamiselta.

Osaltaan opinnäytetyön kompastuskiveksi osoittautui empiirinen tutkimus. Kvantitatiivinen tutkimus oli sekä hyvä että huono lähestymistapa aiheeseen. Myös kyselyn toteutus jätti tilaa parannuksille. Monivalintakysymyksiin perustuva kyselomake helpotti vastausten hankkimista ja tulosten analysointia. Avoimia kysymyksiä lisäämällä olisi tästä kuitenkin voitu saada huomattavasti enemmän tietoa irti. Kvalitatiivinen tutkimus olisi voinut tarjota syvällisemmän selosteen syy-seuraussuhteista muutosten takana. Positiivinen yllätys oli kyselytutkimukseen kohdistunut kiinnostus.

Tutkimuksen tuloksena saatiin lähinnä yleispätevää tietoa alan kokonaistilanteesta ja lakimuutoksen perusteella syntyneistä muutoksista. Tutkimuksen alkuperäisenä ideana oli tutustua aiheeseen tietoperustan ohella yritysten sisäisten taloustietojen hyödyntäen. Taksirytykset ovat pääsääntöisesti pieniä tai keskisuuria yrityksiä. Yritysten kirjanpitolietoihin käsiksi pääseminen osoittautui lähes mahdottomaksi, jonka seurauksena käytettiin sitä tietoa, jota oli saatavilla.

Kyselytutkimus oli opinnäytetyön kirjoittajalle uusi kokemus. Vaikka toteutuksessa oli parantamisen varaa, toimi tutkimuksen luominen hyvänä opetuksena. Kaikista epäkohdista huolimatta opinnäytetyön voi nähdä tarjoavan lukijalle perehdytyksen taksialaan. Tutkimusta jatkojalostaa keskittymällä syvemmin yritysکوhtaisiin talouslukuihin. Mielenkiintoinen idea olisi myös jatkotutkimuksen tekeminen, kun lakimuutoksen voimaantulemista on kulunut vielä huomattavasti pidempi aika.

## Lähteet

Elinkeinoelämän keskusliitto (EK) 2017. Viikon kysymys: Mitä on alustatalous?

Luettavissa: <https://ek.fi/ajankohtaista/uutiset/2017/10/11/viikon-kysymys-mita-on-alustatalous/> Luettu 23.01.2020.

Fixutaxi 2019. Hinnasto. Luettavissa: <https://fixutaxi.fi/#hinnasto> Luettu 15.01.2020.

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

Luettavissa <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2016/20160161.pdf> Luettu 20.11.2019

Helsingin Sanomat 2020. Taksipalvelu Bolt keskeyttää toimintansa Suomessa – yhtiön mukaan kasvua hidastavia rajoituksia on liikaa. Luettavissa: <https://www.hs.fi/talous/art-2000006372334.html> Luettu 23.01.2020.

Helsingin Uutiset 2019. Kyyti Helsingin Keskustasta Kehä I:n yli jopa alle 20 eurolla – nyt alkoi hintakisa! Luettavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/753308-kyyti-helsingin-keskustasta-kehan-in-yli-jopa-alle-20-eurolla-nyt-alkoi-hintakisa> Luettu 23.01.2020.

Ilta-Sanomat (Taloussanomat) 2018. Lähitaksin hintojen alennus kostautui: ”Kuskit lähtivät muihin taksiyhtiöihin tai lopettivat työt kokonaan”. Luettavissa: <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000005853725.html> Luettu 15.01.2020

Kajon 2020. Taksikumppanuus. Luettavissa: <https://www.kajon.fi/ura/taksikumppanuus/> Luettu 23.01.2020.

Kaleva 2016. Näin taksilaki muuttuu – katso ero nykyiseen kohta kohdalta. Luettavissa: <https://www.kaleva.fi/uutiset/kotimaa/nain-taksilaki-muuttuu-katso-ero-nykyiseen-kohta-kohdalta/738729/> Luettu 23.01.2020.

Kansaneläkelaitos (Kela) 2018. Kelan korvaamien taksimatkojen uudet palveluntuottajat on valittu. <https://www.kela.fi/-/kelan-korvaamien-taksimatkojen-uudet-palveluntuottajat-on-valittu> Luettu 21.01.2020.

Kansaneläkelaitos (Kela) 2019a. Kela-takseille on valittu uusi palveluntuottaja Uudellamaalla. <https://www.kela.fi/-/kela-takseille-on-valittu-uusi-palveluntuottaja-uudellamaalla> Luettu 21.01.2020.

Kansaneläkelaitos (Kela) 2019. Kela-takseille on valittu uusi palveluntuottaja Uudellamaalla. <https://www.kela.fi/-/kela-takseille-on-valittu-uusi-palveluntuottaja-uudellamaalla> Luettu 21.01.2020.

Karviainen 2018. Ohjeet taksin käyttäjille. Luettavissa: [http://www.karviainen.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/karviainen/embeds/65160\\_Taksiohje\\_1.11.2018.pdf](http://www.karviainen.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/karviainen/embeds/65160_Taksiohje_1.11.2018.pdf) Luettu 21.01.2020.

Kauppakamari 2016. Mitä muutoksia liikennekaari tuo liikennetoimijoille? Luettavissa: <https://kauppakamari.fi/2016/12/05/mita-muutoksia-liikennekaari-liikennetoimijoille/> Luettu 22.11.2019

Kauppalehti 2018. Kela aloittaa uuden taksikilpailutuksen Uudellamaalla. Luettavissa: <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/kela-aloittaa-uuden-taksikilpailutuksen-uudellamaalla/dbe0338e-28f2-3eef-b134-4105365087ef> Luettu 21.01.2020.

Kilpailu- ja Kuluttajavirasto (KKV) 2018. Taksimatkat. Luettavissa: <https://www.kkv.fi/taksimatkat> Luettu 23.01.2020.

Kilpailu- ja Kuluttajavirasto (KKV) 2020. KKV:n taksimarkkinaselvitys. Luettavissa: <https://www.kkv.fi/ratkaisut-ja-julkaisut/julkaisut/muistiot/taksimarkkinaselvitys/> Luettu 29.01.2020

Kovanen 2020b. Hinnasto. Luettavissa: <https://www.kovanen.com/helsinkitaksi/hinnasto/> Luettu 02.01.2020.

Kovanen 2020a. Yrittäjäksi. Luettavissa: <https://www.kovanen.com/yrittajaksi/> Luettu 23.01.2020.

Laki liikenteen palveluista (320/2017). Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320> Luettu 15.10.2019

Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä (695/2009). Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2009/20090695> Luettu 10.11.2019.

Liikennefakta 2019. Taksiliikenne. Luettavissa:

[https://www.liikennefakta.fi/markkinat/henkilot\\_ja\\_tavarat/taksiliikenne](https://www.liikennefakta.fi/markkinat/henkilot_ja_tavarat/taksiliikenne) Luettu 10.11.2019.

LVM 2016. Liikenne ja viestintäministeriö. Liikennekaari etenee, ratkaisu löytynyt.

Luettavissa: <https://www.lvm.fi/-/liikennekaari-etenee-ratkaisu-loytynyt> Luettu 22.11.2019

Lähitaksi 2019. Lähitaksi puuttuu yritysilmeensä väärinkäytöksiin. Luettavissa:

<https://www.lahitaksi.fi/fi/ajankohtaista/lahitaksi-puuttuu-yritysilmeensa-vaarinkaytoksiin>

Luettu 23.01.2020.

Lähitaksi 2020. Hinnasto. Luettavissa: <https://www.lahitaksi.fi/fi/hinnasto> Luettu

02.01.2020

Peda.net. Likert. Luettavissa:

<https://peda.net/ohjeet/ty%C3%B6v%C3%A4lineet/lomake/likert> Luettu 30.01.2020

Saarelainen, E. 2013. Kohti menestyvää liiketoimintamallia. Suomen Liikekirjat. Helsinki.

Sipilä, J. 2003. Palvelujen Hinnoittelu. WSOY. Helsinki.

Sainio, L. & Marjakoski, E. 2009. The logic of revenue logic? Strategic & operational levels of pricing in the context of software business. Technovation 2009, 29. vuosikerta.

Luettavissa:

[https://www.academia.edu/16625132/The\\_logic\\_of\\_revenue\\_logic\\_Strategic\\_and\\_operational\\_levels\\_of\\_pricing\\_in\\_the\\_context\\_of\\_software\\_business](https://www.academia.edu/16625132/The_logic_of_revenue_logic_Strategic_and_operational_levels_of_pricing_in_the_context_of_software_business) Luettu 27.02.2020.



Sosiaalivakuutus 2018. Kela ostaa taksipalvelun maakunnallisilta välityskeskuksilta.

Luettavissa: <https://sosiaalivakuutus.fi/kela-ostaa-taksipalvelun-maakunnallisilta-valityskeskuksilta/> Luettu 21.01.2020

Talouselämä 2016. Verottaja paljasti karun tuloksen taksialalta: ”Paljon harmaata

taloutta”. Luettavissa: <https://www.talouselama.fi/uutiset/verottaja-paljasti-karun-tuloksen-taksialalta-paljon-harmaata-taloutta/3d7005bf-058b-35da-aed0-eada88be9e1b> Luettu 15.11.2019.

Talouselämä 2017. Kilpailu pakottaa: Taksi ryhtyi kohentamaan brändiään. Luettavissa:

<https://www.talouselama.fi/uutiset/kilpailu-pakottaa-taksi-ryhtyi-kohentamaan-brandiaan/dfce45e5-69bf-33c8-9468-039184d15ca1> Luettu 23.01.2020.

Talouselämä 2019. Tämä haiskahtaa harmaalta: Miksi taksimäärä kasvoi, mutta verot

putosivat? Luettavissa: <https://www.talouselama.fi/uutiset/te/155511e3-80b7-434e-b85f-f05235787996> Luettu 23.01.2020.

Taksi Helsinki 2020a. Palvelumme. Luettavissa: <https://www.taksihelsinki.fi/palvelumme/>

Luettu 27.02.2020.

Taksi Helsinki 2020b. Taksihinnat. Luettavissa: <https://www.taksihelsinki.fi/tilaa-taksi/taksihinnat/>

Luettu 02.01.2020.

Taksiliikennelaki (kumottu) (217/2007) §12. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2007/20070217> Luettu 15.10.2019.

Taksiliitto 2018a. Sinustako taksinkuljettaja? Luettavissa:

[https://web.archive.org/web/20180426130749/http://www.taksiliitto.fi/koulutus/sinustako\\_taksinkuljettaja/](https://web.archive.org/web/20180426130749/http://www.taksiliitto.fi/koulutus/sinustako_taksinkuljettaja/) Luettu 05.11.2019.

Taksiliitto 2018b. Taksimatkan hinta. Luettavissa:

<http://web.archive.org/web/20180607161610/http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/hinta/> Luettu 25.10.2019.

Taksiliitto 2018c. Yleistä taksiliikenteestä. Luettavissa:

<http://web.archive.org/web/20180625041507/http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/yleista>

Luettu 15.10.2019.

Taksiliitto 2019. Taksien piilokysyntä on jäänyt piiloon. Luettavissa:

<https://www.taksiliitto.fi/vuosi-taksivuudistuksen-jalkeen-taksien-piilokysynta-on-jaanyt-piiloon/> Luettu 23.01.2020.

Taksini 2020. Käyttöehdot. Luettavissa: <https://www.taksini.fi/kayttoehdot> Luettu 21.01.2020.

Taksiyrittäjän haastattelu, (yrittäjä ei halunnut esiintyä omalla nimellään). 2019.

Taksiyrittäjän suullinen haastattelu. Haastattelu toteutettu 20.10.2019.

Tilastokeskus 2018. Taksiliikenteen tarjonnassa ei suurta mullistusta sääntelyn vapauttamisen jälkeen. Luettavissa:

<http://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2018/taksiliikenteen-tarjonnassa-ei-suurta-mullistusta-saantelyn-vapauttamisen-jalkeen/> Luettu 23.01.2020

Traficom 2017. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017. Luettavissa:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/julkisen\\_liikenteen\\_sooritetilasto2017-netti.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/julkisen_liikenteen_sooritetilasto2017-netti.pdf) Luettu 10.11.2019. Luettu 22.11.2019.

Traficom 2019a. Taksiliikenteen hintaseuranta 2019. Luettavissa:

<https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta> Luettu 15.01.2020.

Traficom 2019b. Taksiliikenteen täydentävä hintaseuranta. Taustaraaportti 5/2019.

Luettavissa:

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficomin%20julkaisuja%205-2019%20-%20Taksiliikenteen%20t%C3%A4ydent%C3%A4v%C3%A4%20hintaseuranta.pdf> Luettu

15.01.2020.

Traficom 2019c. Taksiiuudistus lisännyt taksien määrää – eniten lisäystä Uudellamaalla, Lapissa ja Varsinais-Suomessa. Luettavissa:

<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiiuudistus-lisannyt-taksien-maaraa-eniten-lisaysta-uudellamaalla-lapissa-ja> Luettu 17.01.2020

Traficom 2020. Tilastotietokanta: Taksiliikenteen kustannusindeksi 2015=100.

Luettavissa:

[http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_Taksiliikenteen\\_kustannusindeksi/010\\_tslhi\\_tau\\_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=714713ea-4df2-4b82-8e0a-68b51dad9956](http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Taksiliikenteen_kustannusindeksi/010_tslhi_tau_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=714713ea-4df2-4b82-8e0a-68b51dad9956)

Luettu 25.03.2020.

Taksiliikenteen kustannusindeksi 2015=100 muuttujina Vuosi, Kuukausi, Kustannustekijät, Perusvuosi ja Tiedot. Luettavissa:

[http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_Taksiliikenteen\\_kustannusindeksi/010\\_tslhi\\_tau\\_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=714713ea-4df2-4b82-8e0a-68b51dad9956](http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Taksiliikenteen_kustannusindeksi/010_tslhi_tau_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=714713ea-4df2-4b82-8e0a-68b51dad9956)

Luettu 25.03.2020.

Uusi Suomi 2020. Verottaja havaitsi yli 1300 hämärää taksilupaa ja törmäsi epäilyttäviin sovelluksiin: ”Kyyti pyyhittävissä pois jopa kuitenkin jälkeen”. Luettavissa:

<https://www.uusisuomi.fi/uutiset/verottaja-havaitsi-yli-1300-hamaraa-taksilupaa-ja-tormasi-epailyttaviin-sovelluksiin-kyyti-pyyhittavissa-pois-jopa-kuiten-jalkeen/b8e1ab4f-9ba7-4165-89f7-9f697c97a7c1> Luettu 27.02.2020.

Vantaan sanomat 2015. HSL lopettaa Kutsuplussin – palvelu saattaa aloittaa uudestaan 2017. Luettavissa: <https://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/338129-hsl-lopettaa-kutsuplussin-palvelu-saattaa-aloittaa-uudestaan-2017>

Luettu 17.01.2020

Vero.fi 2020. Taksien tavallista alempi autovero ja vapautus autoverosta.

Luettavissa: <https://www.vero.fi/yritykset-ja-yhteisot/tietoa-yritysverotuksesta/autoverotus/taksiliikenteen-muutokset/>

Luettu 25.03.2020.

Verohallinto 2020. Harmaan talouden selvitysyksikkö. Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana. Luettavissa:

[https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/0c7a8b71-260b-46e5-8e88-3ef39ed4f374/RAPORTTI\\_20200121111031.pdf](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/0c7a8b71-260b-46e5-8e88-3ef39ed4f374/RAPORTTI_20200121111031.pdf) Luettu 23.01.2020.

Verokampus 2019. Harmaa talous. Luettavissa:

<https://www.verokampus.fi/opettajille/harmaa-talous/> Luettu 15.11.2019.

Yle 2017. Nörttikaupungissa testataan kyytipalvelua, joka pistää ventovieraat puhumaan.

– ”Ei haittaa, vaikka autossa on muita ihmisiä”. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9537297>

Luettu 17.01.2020.

Yle 2019. Liikenneministeri Sanna Marin: Työ taksilain korjaamiseksi on käynnissä.

Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10838667> Luettu 10.10.2019.

Whim 2020. All your journeys. Luettavissa: <https://whimapp.com/> Luettu 27.02.2020.

Yrittäjät 2014. Franchising. Luettavissa: [https://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/perustietoa-](https://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/perustietoa-yrittajyydesta/yritysmuodot-ja-vastuut/franchising-318184)

[yrittajyydesta/yritysmuodot-ja-vastuut/franchising-318184](https://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/perustietoa-yrittajyydesta/yritysmuodot-ja-vastuut/franchising-318184) Luettu 23.01.2020

Yrittäjät 2018. Arvonlisäverokannat Suomessa. Luettavissa:

[https://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/verotus/arvonlisaverotus/arvonlisaverokannat-](https://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/verotus/arvonlisaverotus/arvonlisaverokannat-suomessa-320164)

[suomessa-320164](https://www.yrittajat.fi/yrittajan-abc/verotus/arvonlisaverotus/arvonlisaverokannat-suomessa-320164) Luettu 15.10.2019.

## **Liitteet**

### **Liite 1. Taksiryttäjän haastattelukysymykset**

#### **1. Kulurakenne**

Millaisista kulueristä taksialan kulurakenne muodostuu?

Millainen kulurakenteen koostumus on? Kuinka suuria tietyt kuluerät ovat?

#### **2. Tulonhankinta**

Mitä käytännön muutoksia uusi taksilaki on tuonut ja miten ne heijastuvat päivittäiseen yritystoimintaan?

Miten yksittäiset taksiryttäjät voivat mielestäsi parantaa asemaansa taksimarkkinoilla?

#### **3. Kyydinvälitys**

Miten kyydinvälityksen rooli on muuttunut taksialan vapauttamisen myötä?

## **Liite 2. Kyselytutkimuksen saateviesti**

Aihe: Kyselytutkimus vuoden 2018 taksilakimuutoksen vaikutuksista ansaintamalliin alalla.

Hei,

Tiedustelin mahdollisuudesta saada kyselytutkimukseni jakoon välitysyhtiössänne toimiville taksiyrittäjille. Opiskelen Haaga-Helia ammattikorkeakoulussa liiketalouden koulutusohjelmassa ja teen kyselytutkimusta, jonka kohderyhmänä ovat Uudellamaalla toimivat taksiyrittäjät. Kyselytutkimus on osa opinnäytetyötäni, jonka aiheena on vuoden 2018 taksilakimuutoksen vaikutukset taksiliiketoiminnan ansaintamalliin.

Tämä tutkimus käsittelee muutosta taksiyrittäjien ja -yritysten näkökulmasta. Tutkimuksen päällimmäisenä tarkoituksena on tuoda esille lakimuutoksen seurauksena syntyneitä käytännön muutoksia tulonhankintaan ja kilpailutilanteeseen liittyen.

Kysely koostuu 14 monivalintakysymyksestä, jotka ovat väitteiden muodossa.

Vastaaminen tapahtuu täysin anonyymisti ja aikaa siihen menee arviolta 5-10 minuuttia.

Kysely on toteutettu Webropol-kyselytyökalulla ja löytyy osoitteesta:

<https://link.webpolsurveys.com/S/10D8B81FD43A7166>

Kyselyyn on mahdollista vastata viikon ajan. Kyselylomake sulkeutuu sunnuntaina 15.03.2020 kello 23.59.

Kiitos jo etukäteen opinnäytetyössäni avustamisesta.

Ystävällisin terveisin,

Kalle Usenius

Liiketalouden opiskelija

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

[kalle.usenius@myy.haaga-helia.fi](mailto:kalle.usenius@myy.haaga-helia.fi)