



# Pirkanmaan taksiyrittäjien näkemyksiä liikennekaaresta ja sen vaikutuksista

Niko Kaihola

2020 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

## **Pirkanmaan taksiyrittäjien näkemyksiä liikennekaaresta ja sen vaikutuksista**

Niko Kaihola  
Liiketalouden koulutus  
Opinnäytetyö  
Toukokuu, 2020

Niko Kaihola

### Pirkanmaan taksiyrittäjien näkemyksiä liikennekaaresta ja sen vaikutuksista

Vuosi 2020 Sivumäärä 46

---

Opinnäytetyön tarkoituksena oli kartoittaa Pirkanmaan taksiyrittäjien näkemyksiä liikennekaaresta ja sen vaikutuksista. Tavoitteena oli selvittää, ovatko Pirkanmaalla toimivat taksiyrittäjät kokeneet lakiuudistuksen tarpeelliseksi ja hyödylliseksi, ja miten he arvioivat lakiuudistuksen onnistuneen taksialan osalta. Lisäksi tavoitteena oli selvittää, miltä osin uudistukset ovat olleet hyödyllisiä taksiyrittäjien näkökulmasta ja onko lakiuudistukselle asetettuihin tavoitteisiin päästy.

Osana mittavaa liikennekaarihanketta, laki liikenteen palveluista (320/2017) muutti olennaisesti liikennemarkkinoiden lainsäädäntöä etenkin taksiliikenteen osalta. Lakimuutoksen tavoitteena oli sääntelyä purkamalla ja uudistamalla edistää markkinoiden toimintaa ja vapaata kilpailua sekä luoda kasvuympäristö uusille liiketoimintamalleille ja digitaalisille palveluille. Suurimmat taksialaan vaikuttavat muutokset kohdistuivat lupakiintiöihin, asemapaikka- ja ajovelvoitteisiin, kuljettajaan ja ajoneuvoon sekä hinnoitteluun. Opinnäytetyön teoriaosuudessa on esitelty liikennekaaren lisäksi Suomen liikenne- ja taksialan markkinatunnuslukujen avulla.

Tutkimus toteutettiin kokonaistutkimuksena. Tutkimusotteena käytettiin määrällistä ja laadullista tutkimusta tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Pirkanmaan taksiyrittäjien näkemyksiä liikennekaaresta ja sen vaikutuksista kartoitettiin sähköisellä kyselytutkimuksella, joka lähetettiin yhteistyössä Suomen Taksiliiton kanssa kaikille heidän jäsenrekisteristään löytyville Pirkanmaalla toimiville taksiyrittäjille. Kyselylomake koostui monivalintakysymyksistä ja yhdestä avoimesta kysymyksestä. Monivalintakysymykset koostuivat väittämistä, jotka oli johdettu lakiuudistuksen yleisistä tavoitteista ja sen taksialaan vaikuttavista keskeisistä muutoksista. Avoin kysymys antoi vastaajille tilaisuuden ilmaista näkemyksiään omin sanoin.

Tutkimustulosten perusteella liikennekaaren tuomat muutokset taksialaan koettiin epäonnistuneiksi, eikä niitä nähdä hyödyllisinä. Tämän tutkimuksen tulokset eivät myöskään tue käsitystä siitä, että hallituksen esityksessä (161/2016) esitettyihin tavoitteisiin taksialan osalta olisi päästy. Tulosten validiteettia heikentää kuitenkin virhelähteiden aiheuttama vinouma jo pitkään alalla olleiden puolelle. Melkein jokainen kyselyyn vastanneista oli ollut alalla jo ennen lakimuutosta, joten tuloksia ei voida yleistää koko perusjoukkoon tai kaikkiin Suomen taksiyrittäjiin.

Opinnäytetyössä onnistuttiin kuitenkin vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja tutkimusongelmaan. Yksi tutkimuksen tuloksista merkittävästi noussut aihe jatkotutkimukselle on etenkin koettu harmaan talouden kasvu alalla, joka voi olla todennettavissa esimerkiksi verkertymistä.

Asiasanat: liikennekaari, laki liikenteen palveluista, taksiuudistus, kilpailun vapautus

Niko Kaihola

**The views of Pirkanmaa region taxi entrepreneurs on the Transport code and its effects**

Year	2020	Pages	46
------	------	-------	----

---

The purpose of the thesis was to map the views of taxi entrepreneurs in Pirkanmaa region about the Transport Code and its effects. The aim was to find out whether taxi entrepreneurs operating in Pirkanmaa have found the law reform necessary and useful, and how they assess the success of the law reform in the taxi sector. In addition, the aim was to find out to what extent the reforms have been beneficial from the point of view of taxi entrepreneurs and whether the objectives set for the legal reform have been achieved.

As part of a major Transport Code project, the Act on Transport Services (320/2017) substantially changed the legislation of the transport market, especially with regard to taxi sector. The aim of the amendment was to promote the functioning of the market and free competition by deregulating and reforming regulations, and to create a growth environment for new business models and digital services. The biggest changes affecting the taxi sector were related to permit quotas, station and driving obligations, driver and vehicle, and pricing. In addition to the Transport Code, the theoretical part of the thesis presents the Finnish transport and taxi market with the help of key figures.

The study was conducted as a comprehensive study. Quantitative and qualitative research was used as a research approach to solve the research problem. The views of Pirkanmaa region taxi entrepreneurs on the Transport Code and its effects were mapped by an electronic survey, which was sent in co-operation with the Finnish Taxi Association to all taxi entrepreneurs operating in Pirkanmaa found in their membership register. The questionnaire consisted of multiple-choice questions and one open-ended question. The multiple-choice questions consisted of statements derived from the general objectives of the law reform and its key changes affecting the taxi industry. The open-ended question gave respondents the opportunity to express their views in their own words.

Based on the research results, the changes brought to the taxi industry by the Transport Code were perceived as unsuccessful and are not seen as useful. The results of this study also do not support the notion that the objectives set out in the Government's proposal (161/2016) for the taxi sector have been achieved. The validity of the results is, however, weakened by the skew caused by sources of error to those who have been in the field for a long time. Almost every respondent had been in the industry before the change in the law, so the results cannot be generalized to the entire population or to all Finnish taxi entrepreneurs.

Nevertheless, the thesis succeeded in meeting the goals set for it and the research problem. One significant topic for future research that emerged from the results of the study, is especially the perceived growth of the gray economy in the sector, that could be verified, for example, from statistics and tax revenue.

Keywords: Transport Code, Act on Transport Services, taxi reform, deregulation

## Sisällys

1	Johdanto .....	6
1.1	Tutkimuksen tausta .....	6
1.2	Tutkimuksen tavoite, tutkimusmenetelmät ja rakenne.....	6
2	Liikenteen markkinat Suomessa.....	7
2.1	Julkinen rahoitus .....	8
2.2	Taksialan tunnusluvut & kannattavuus.....	9
2.3	Taksialan yritys rakenne .....	11
3	Liikennekaari.....	12
3.1	Yleistä.....	12
3.2	Vaikutukset.....	13
3.3	Vaiheistus.....	14
3.4	Keskeiset taksialaan vaikuttavat muutokset ja vaikutukset.....	15
3.4.1	Taksiluvat .....	15
3.4.2	Asemapaikka- ja ajovelvoite.....	16
3.4.3	Kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevat vaatimukset.....	16
3.4.4	Hinnoittelu .....	17
3.5	Liikennekaarta koskevasta hallituksen esityksestä annetut asiantuntijalausunnot	17
3.5.1	Suomen Taksiliitto ry .....	17
3.5.2	Kuluttajaliitto ry.....	18
3.5.3	Uber .....	19
3.5.4	Invalidiliitto ry .....	20
4	Tutkimuksen toteutus.....	21
5	Tulokset.....	23
5.1	Taustatiedot .....	23
5.2	Monivalintakysymykset .....	23
5.3	Avoin kysymys.....	27
5.4	Tutkimuksen luotettavuuden tarkastelu.....	32
6	Johtopäätökset .....	33
	Lähteet .....	37
	Kuviot.....	41
	Taulukot.....	41
	Liitteet .....	42

## 1 Johdanto

### 1.1 Tutkimuksen tausta

Liikennekaari on yksi vuonna 2015 aloittaneen pääministeri Juha Sipilän hallituksen keinoista saavuttaa hallitusohjelmansa mukaisia kärkihankkeita, joiden tavoitteena on purkaa turhaa sääntelyä ja byrokratiaa, sekä mm. parantaa tuottavuutta julkisissa palveluissa ja yksityisellä sektorilla mahdollistamalla uusi digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Liikennekaaren myötä liikennemarkkinoiden lainsäädäntö uudistettiin ja koottiin yhteen laiksi liikenteen palveluista (320/2017), joka muutti olennaisesti entistä, vahvasti säänneltyä ja julkisin toimin ohjattua liikennejärjestelmää varsinkin taksiliikenteen osalta.

Liikennemarkkinoiden lainsäädäntöä uudistamalla pyrittiin luomaan edellytykset uuden teknologian, digitalisaation, ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Byrokratiaa purkamalla ja sääntelyä keventämällä pyrittiin helpottamaan yritysten toimintaedellytyksiä sekä kansalaisten arkea. Vanha lainsäädäntö myös hankaloitti liikennejärjestelmän tarkastelemista yhtenä kokonaisuutena, kun eri liikennemuotoja koskevat säädökset ja toimintamallit poikkesivat toisistaan. Kilpailua estävää toimialakohtaista sääntelyä uudistamalla pyrittiin edistämään markkinoiden toimintaa ja vapaata kilpailua. Myös OECD (2016) suositteli Suomea avaamaan kilpailua ja helpottamaan markkinoille pääsyä liikenteen alalla vuoden 2016 Suomea koskevassa maaraportissaan.

Liikennekaaren vaikutusten seurannan tarpeeseen ja käytännössä syntyvien kokemusten merkitykseen muutostarpeen arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota lain valmisteluvaiheessa (LiVM 3/2017 vp). Liikennepalvelulaissa (320/2017, 178 § & 179 §) on säädetty Liikenne- ja viestintäviraston toimivuudesta yleisenä valvontaviranomaisena tämän lain osalta. Liikenne- ja viestintävirasto seuraa myös liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa, sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä, arvioi liikennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain vaikutuksia sekä raportoi säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta.

Aiempaa tutkimusta aiheesta on tehty kesällä 2017, jolloin Uusitalo (2018) käsitteli kyselytutkimuksessaan Suomen taksiliikenteen koettua palvelutasoa ja taksiliikenteen sidosryhmien liikennepalvelulakiin kohdistamia odotuksia ja aikomuksia, sekä syksyllä 2018 tehty seurantatutkimus, jonka tavoitteena oli vastata liikennepalvelulain vaikutusten seurannan tavoitteisiin (Uusitalo, Strömmer & Frösén 2019).

### 1.2 Tutkimuksen tavoite, tutkimusmenetelmät ja rakenne

Tämä opinnäytetyö pureutuu suomalaiseen taksiliikenteeseen ja sitä ravistaneeseen suureen säädösuudistukseen, niin kutsuttuun liikennekaareen. Opinnäytetyö on kokonaistutkimus, jonka tarkoituksena on kartoittaa Pirkanmaan taksiryttäjien näkemyksiä liikennekaaresta ja sen vaikutuksista. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, ovatko Pirkanmaalla toimivat

taksiryrittäjät kokeneet lakiuudistuksen tarpeelliseksi ja hyödylliseksi, ja miten he arvioivat lakiuudistuksen onnistuneen taksialan osalta. Lisäksi tavoitteena on selvittää miltä osin uudistukset ovat olleet hyödyllisiä taksiryittäjien näkökulmasta, ja onko lakiuudistukselle asetettuihin tavoitteisiin päästy. Tavoitteiden pohjalta asettuu tutkimusongelma: Kokevatko Pirkanmaan taksiryrittäjät lakiuudistuksen hyödyllisenä, ja oliko uudistus heidän mielestään onnistunut?

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmänä on sähköinen kyselytutkimus. Kyselylomake saatteineen lähetettiin yhteistyössä Suomen Taksiliiton kanssa kaikille heidän jäsenrekisteristään löytyville Pirkanmaan taksiryittäjille. Kyselylomake koostuu monivalintakysymyksistä ja yhdestä avoimesta kysymyksestä. Monivalintakysymykset koostuvat väittämistä, jotka on johdettu lakiuudistuksen yleisistä tavoitteista ja sen taksialaan keskeisesti vaikuttavista muutoksista. Vastausten jakaumat on esitetty Likert-asteikon mukaisesti määrällisesti taulukoiduissa palkkikaavioissa ja niitä on analysoitu kirjallisesti. Kyselylomakkeen avoin kysymys sallii vastaajan ilmaista näkemyksiään omin sanoin. Avoimen kysymyksen osalta vastauksia on analysoitu laadullisesti kvantifioimalla ja teemoittelemalla.

Opinnäytetyön alussa lukijalle pyritään muodostamaan yleispiirteinen kuva Suomen liikenne- ja taksialan markkinoista tunnuslukujen avulla, jonka jälkeen työssä esitellään liikennekaari, sen tavoitteet, ja taksialaan keskeisesti vaikuttaneet muutokset. Työssä esiintyvät lakimuutoksen tavoitteet määrittyvät hallituksen esitykseen kirjatusta tavoitteista. Luvussa 4 esitellään tutkimuksen toteutus, jonka jälkeen työ etenee tutkimuksen tulosten esittelyyn. Opinnäytetyön lopussa esitetään arvio luotettavuudesta ja tutkimuksen tuloksista tehdyt johtopäätökset.

## 2 Liikenteen markkinat Suomessa

Liikenne ja sitä palvelevat toimialat vaikuttavat merkityksellisesti Suomen kansantalouteen. Vuonna 2012 kotitaloudet kuluttivat liikenteeseen 19,0 miljardia euroa, joista henkilöautoilun osuus oli 15,1 miljardia euroa. Kokonaisuudessaan liikennemenot muodostavat Suomessa noin 17 % kotitalouksien kulutusmenoista, joten liikenne on yhdessä asumisen ja energian kanssa yksi suurimmista kotitalouksien menoeristä. Liikennemenojen osuus kotitalouksien kulutusmenoista on myös kansainvälisesti tarkasteltuna suuri: EU-maissa liikenteen osuus kotitalouksien kulutusmenoista on keskimäärin 12 % ja OECD-maissa osuus asettuu pääosin 10-15 % välille vuodesta 1970 lähtien. (Pöllänen, Mäkelä, Nykänen, Liimatainen & Mäntynen 2015, 11.)

Liikenneviraston (2018) ylläpitämän julkisen liikenteen suorite- ja markkinaosuustilaston perusteella Suomen julkisen liikenteen tarjonta oli 1 391,7 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuonna 2016, jolloin julkisella liikenteellä kulki yhteensä 612,7 miljoonaa matkustajaa.

Henkilöauto on Suomen sisäisen henkilöliikenteen suosituin kulkemismuoto. Vuonna 2016 henkilöautoilla kuljettiin 40 719 miljoonaa ajoneuvokilometriä, joka on 96,70 % osuus kaikkien muiden tilastoitujen liikennemuotojen ajoneuvokilometreistä. Matkustajilla mitattuna henkilöauton osuus muista liikennemuodoista on 84,48 %, yhteensä 3334,4 miljoonaa matkustajaa. Liikenneviraston tilastot eivät sisällä kevyttä liikennettä, ja vesiliikenteen osalta on tilastoitu vain Suomenlinnan lautta. (Liikennevirasto 2018, 1; Taulukko 1.)

2016	milj.		milj.		milj.		Matkustajaa / ajo-km	Henkilö-km / ajo-km
	Ajo-km	Osuus	Matkustajaa	Osuus	Henkilö-km	Osuus		
<b>Liikennemuodot yhteensä</b>	<b>42 110,7</b>	<b>100 %</b>	<b>3 947,2</b>	<b>100 %</b>	<b>72 319,8</b>	<b>100 %</b>		
Rautatie	167,6	0,40 %	82,1	2,08 %	3 867,7	5,35 %	0,5	23,1 / vaunu-km
Raitiovaunu	5,6	0,01 %	56,6	1,43 %	124,5	0,17 %	10,2	22,3
Metro	14,7	0,03 %	64,1	1,62 %	403,7	0,56 %	4,4	27,4 / vaunu-km
Linja-auto	452,9	1,08 %	352,6	8,93 %	4 802,0	6,64 %	0,8	10,6
Taksi	734,2	1,74 %	52,5	1,33 %	977,4	1,35 %	0,1	1,3
Lento	16,6	0,04 %	2,7	0,07 %	1 194,7	1,65 %	0,2	71,9
Suomenlinnan lautta	0,1	0,00 %	2,2	0,05 %	5,8	0,01 %	26,0	70,2
Henkilöauto	40 719,0	96,70 %	3 334,4	84,48 %	60 943,9	84,27 %	0,1	1,5

Taulukko 1: Suomen sisäinen henkilöliikenne 2016, markkinaosuudet (Liikennevirasto 2018, 1).

## 2.1 Julkinen rahoitus

Suomessa julkishallinto subventoi joukkoliikennettä suoralla rahoituksella ja matkakustannusten korvauksilla. Julkista liikennettä tukemalla pyritään markkinoiden sääntelystä ja liikennepolitiikasta johdettujen tavoitteiden saavuttamiseen, mm: markkinoiden häiriöiden korjaamiseen, liikennejärjestelmän tehokkuuden lisäämiseen, joukkoliikenteen saavutettavuuden lisäämiseen taloudellisesti heikoimmassa asemassa olevien turvaamiseksi, elinkeinoelämän ja alueellisen kehityksen tehostamiseen sekä kokonaissaavutettavuuden ja saavutettavuuden ja-kaumaan (Metsäranta, Hillo & Weiste 2008, 13-17.)

Vaikka julkisen liikenteen subventiot eri muodoissaan ovat menoerä julkistaloudelle, voi niistä seurata säästöjä ja lisätuloja valtiolle ja kunnille. Julkisen liikenteen kehityksellä on kytkös alueen kasvuun, palvelutasoon ja kilpailukykyyn, jolloin tuki voi muodostua kuntien taloudessa kannattavaksi. Valtiolle verohyödyt ovat merkittäviä: palvelutarjonnan kasvu ja lipputuki vaikuttavat matkakulujen verovähennysoikeuden laskentaan ja sitä kautta verotuloihin, jolloin verohyödyt muodostuvat tukimääriä selvästi suuremmiksi. (Metsäranta ym. 2008, 34-38.)

Julkisen liikenteen rahoitus on jakautunut suoraan rahoitukseen, eli valtion ja kuntien liikennepalveluiden ostoihin, lipputukiin ja sopimusliikenteen alijäämien korvauksiin sekä matkakustannuksien korvauksiin. Julkisen liikenteen yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2015 oli yhteensä 2 843 miljoonaa euroa. Subventioaste, eli julkishallinnon suoran rahoituksen osuus julkisen liikenteen liikevaihdosta, oli 11,9 %. (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015, 21; Taulukko 2.)



2015, milj. euroa	Liikevaihto	Valtio			Kunnat			Julkishallinto yhteensä			Subventioaste	
		Suora rahoitus	Matkakorv.	Yht.	Suora rahoitus	Matkakorv.	Yht.	Suora rahoitus	Matkakorv.	Yht.		
												Osuus lvs:sta
Liikennemuoto, liikennetyyppi												
Rautatieliikenne yhteensä	413	40,1	8,4	48,5	12,7	4,0	16,7	52,8	12,4	65,2	15,8 %	12,8 %
Kaukoliikenne	310	31,7	6,0	37,6	-	-	-	31,7	6,0	37,6	12,1 %	10,2 %
HSL-alue	64	0,7	0,5	1,2	12,7	2,5	15,2	13,4	3,0	16,4	25,8 %	21,1 %
Muu Helsingin lähiliikenne	39	7,7	1,9	9,7	-	1,5	1,5	7,7	3,4	11,2	28,8 %	20,0 %
Raatiuvaunu, metro ja SL lautta	78	1,6	-	1,6	-23,9	5,3	-18,7	-22,3	5,3	-17,1		
Bussiliikenne yhteensä	1 093	47,5	38,6	86,0	258,9	143,0	401,9	306,4	181,6	488,0	44,6 %	28,0 %
Suurten kaupunkiseutujen bussiliikenne 1)	440	7,9	5,4	13,3	190,5	11,0	201,5	198,4	16,4	214,8	48,8 %	45,1 %
Bussien tilausliikenne 2)	222	4,6	2,3	6,9	-	79,9	79,9	4,6	82,2	86,8	39,1 %	2,1 %
Muu bussiliikenne 3)	431	35,0	30,9	65,9	68,4	52,1	120,5	103,4	83,0	186,4	43,2 %	24,0 %
Kaukoliikenne	82	-	5,7	5,7	-	-	-	-	5,7	5,7	6,9 %	-
Muu sopimusliikenne	349	35,0	25,2	60,2	68,4	52,1	120,5	103,4	77,4	180,7	51,8 %	29,6 %
Taksiliikenne yhteensä 4)	1 076	0,5	171,5	172,0	-	272,8	272,8	0,5	444,3	444,8	41,3 %	0,0 %
Lentoliikenne	182	1,0	0,4	1,4	1,0	-	1,0	2,0	0,4	2,4	1,3 %	1,1 %
Yhteensä	2 843	90,7	218,9	309,6	248,7	425,1	673,8	339,3	644,0	983,3	34,6 %	11,9 %

- 1) Suurten kaupunkiseutujen liikenne sisältää HSL:n, Oulun, Tampereen ja Turun toimivalta-alueiden sopimusliikenteen. Liikevaihtoista on vähennetty infrastruktuuri- ja viranomaiskulujen tyyppiset menot. Suoran rahoituksen luvuista on vähennetty lipputulot.
- 2) Sisältää kaiken linja-autojen tilausliikenteen, myös kuntien koulubussit ja varusmiesten tilausajot.
- 3) Sisältää kaiken muun linja-autoliikenteen paitsi kohdassa 1) mainitun suurten kaupunkiseutujen liikenteen ja kohdassa 2) mainitun tilausliikenteen. Ei sisällä posti- ja rahtituottoja.
- 4) Sisältää taksit ja invataksit.

Taulukko 2: Julkisen liikenteen liikevaihto vuonna 2015 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015, 21)

## 2.2 Taksialan tunnusluvut & kannattavuus

Liikenneviraston (2018, 59) julkaiseman valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan takseilla matkustettiin vuonna 2016 keskimäärin 0,28 kilometriä vuorokaudessa asukasta kohden. Keskipituutta yhdelle matkalle kertyy 13,6 kilometriä, ja taksilla kuljettuun matkaan käytetään keskimäärin 25,5 minuuttia per matka. Yhteensä taksilla matkusti 52,5 miljoonaa matkustajaa vuonna 2016 (Taulukko 1).

Kuten taulukosta 3 käy ilmi, on taksiala ollut Suomessa kovassa kasvussa vuodesta 2000 tarkasteltuna. Vaikka sääntelystä johtuen yrityksiä lukumäärässä ei ole tapahtunut dramaattisia muutoksia, on taksialan liiketoimintavolyymi kaksinkertaistunut nimellisin hinnoin tarkasteltuna. Vuonna 2016 taksialan yhteenlaskettu liikevaihto oli noin 1,1 miljardia euroa, kun vuosituhat alussa liikevaihtoa kertyi vain 546 miljoonaa euroa. Alueellisesti tarkasteltuna taksialan liikevaihto jakautuu suurimmaksi osaksi Etelä- ja Länsi-Suomeen. Taksiala työllisti yhteensä 12 356 työntekijää vuonna 2016. (Metsäranta, Tervonen & Jaakola 2018, 4; Metsäranta ym. 2019, 3; Taulukko 3.)

	Yritykset, lkm	Liikevaihto, yhteensä (1000 €; muutos ed. vuodesta)	Julkisen rahoit- uksen osuus liikevaihdosta (1000 €; osuus)	Liikevaihto/ yritys (1000 €)	Henkilöstön lkm yhteensä	Henkilöstön lkm/yritys
2000	8 397	546 040	-	65	11 813	1,4
2001	8 410	578 719 (+6,0 %)	187 700 (32,4 %)	69	11 685	1,4
2002	8 443	596 463 (+3,1 %)	-	71	11 651	1,4
2003	8 358	614 604 (+3,0 %)	211 500 (34,4 %)	74	11 753	1,4
2004	8 316	633 674 (+3,1 %)	-	76	11 717	1,4
2005	8 266	665 064 (+5,0 %)	240 000 (36,1 %)	80	11 905	1,4
2006	8 360	722 982 (+8,7 %)	-	86	12 192	1,5
2007	8 511	778 441 (+7,7 %)	288 500 (37,1 %)	91	12 931	1,5
2008	8 626	834 313 (+7,2 %)	-	97	13 055	1,5
2009	8 747	915 844 (+9,8 %)	346 800 (37,9 %)	105	13 953	1,6
2010	8 646	966 981 (+5,6 %)	-	112	14 074	1,6
2011	8 516	1 018 338 (+5,3 %)	412 800 (40,5 %)	120	14 247	1,7
2012	8 379	1 059 254 (+4,0 %)	-	126	13 749	1,6
2013	8 350	1 060 893 (+0,2 %)	441 800 (41,6 %)	127	14 896	1,8
2014	8 161	1 087 152 (+2,5 %)	-	133	12 968	1,6
2015	8 014	1 070 528 (-1,5 %)	444 800 (41,5 %)	134	12 575	1,6
2016	7 801	1 090 335 (+1,9 %)	-	140	12 356	1,6

Taulukko 3: Taksialan tunnusluvut 2000-2016 (Metsäranta ym. 2018, 4)

Historiallisesti, vuosina 2006-2016 tarkasteltuna koko taksialan nettotulosprosentti on vaihdellut voimakkaasti, ollen ajoittain myös negatiivinen. Keskiarvallisesti taksialan nettotulosprosentti vuosina 2006-2016 on 1,6 %, vaikka vuonna 2016 taksialan kannattavuus on ollut poikkeuksellisen hyvä: 5,9 %. Vertailun vuoksi esimerkiksi linja-autoliikenteen kannattavuus nettotulosprosentin avulla laskettuna on ollut 1,2 prosenttia vuosina 2014-2016. (Metsäranta ym. 2018, 19.)

Nettotulosprosentti on yksi yrityksen liikevaihtoon suhteutetuista katemittareista, jonka avulla pystytään tarkastelemaan toiminnan kannattavuutta. Se kuvaa yrityksen varsinaisen toiminnan tulosta verojen jälkeen. Nettotulokseen ei sisälly tuloslaskelman satunnaiset erät ja tilinpäätössiirrot, joten se ei ole välttämättä sama kuin tilikauden tulos tai tappio. Yrityksen nettotulos saadaan laskettua tuloslaskelmasta kaavalla liiketulos +/- rahoituserät +/- verot. Nettotulosprosentti lasketaan kaavalla nettotulos / liiketoiminnan tuotot \* 100. (Almatalent 2019.)

Yrityskohtaisesti tarkasteltuna taksialalla toimiva yritys teki tilikaudella keskimäärin 23,9 tuhatta euroa tulosta vuonna 2016: luku on 16,9 % keskimääräisestä liikevaihdosta, siinä missä keskimääräinen nettotulos jää 8,4 tuhanteen euroon, muodostaen 5,9 % liikevaihdosta (Metsäranta ym. 2018, 19; Taulukko 4). Lukujen eroa selittää tuloslaskelmassa käytetty laskennallinen palkkakorjaus, joka rasittaa kannattavuuden tunnuslukuja.

2016	1 000 €	%
<b>Liiketoiminnan tuotot yht.</b>	141,3	100,0
Aine- ja tarvikekäyttö	-18,8	-13,3
Ulkopuoliset palvelut	-15,1	-10,7
Henkilöstökulut	-44,1	-31,2
Laskennallinen palkkorjaus	-15,7	-11,1
Liiketoiminnan muut kulut	-22,5	-15,9
<b>KÄYTTÖKATE (oikaistu)</b>	24,9	17,7
Poistot ja arvonalentumiset	-9,5	-6,7
<b>LIIKETULOS</b>	15,5	10,9
Rahoitustuotot	0,4	0,3
Rahoituskulut	-1,2	-0,9
Tuloverot	-6,3	-4,5
<b>NETTOTULOS</b>	8,4	5,9
Satunnaiset tuotot ja kulut	-0,3	-0,2
<b>KOKONAISTULOS</b>	8,1	5,7
Tilinpäätössiirrot	0,1	0,1
Palkkorjauksen palautus	15,7	11,1
<b>TILIKAUDEN TULOS</b>	23,9	16,9

Taulukko 4: Taksialan tuloslaskelma keskimäärin per yritys 2016 (Metsäranta ym. 2018, 19)

### 2.3 Taksialan yritys rakenne

Suomessa liikkeenharjoittajat muodostavat lähes kolme neljäsosaa taksiyritysten lukumäärästä. Liikevaihtoa taksialalla toimiva liikkeenharjoittaja tekee keskimäärin 95 000 euroa. Sen sijaan taksialalla toimiva osakeyhtiö tekee liikevaihtoa keskimäärin 305 000 euroa. On huomattavaa, että vaikka taksialalla toimivat osakeyhtiöt edustavat vain viidennestä koko taksialan yrityskannasta, on niiden yhteenlaskettu liikevaihto lähes yhtä suuri kuin liikkeenharjoittajien. (Metsäranta ym. 2018, 7; Taulukko 5.)

Yritysmuoto	Yritysten		Liikevaihto yhteensä (1000 €)		Liikevaihto / yritys	Henkilöstö	
	lkm	%		%			%
Liikkeenharjoittajat	5 692	73	539 145	49	95	6 643	54
Osakeyhtiö	1 576	20	480 516	44	305	4 913	40
Kommandiittiyhtiö	311	4	41 290	4	133	473	4
Avoin yhtiö	192	2	27 748	3	145	302	2
Muut	30	0	1 636	0	55	25	0
<b>Yhteensä</b>	<b>7 801</b>	<b>100</b>	<b>1 090 335</b>	<b>100</b>	<b>140</b>	<b>12 356</b>	<b>100</b>

Taulukko 5: Taksialan yritysrakenne 2016 (Metsäranta ym. 2018, 7)

Valtaosa Suomessa toimivista taksirytyksistä on liikevaihdoltaan 100 000-200 000 euron kokoluokassa toimivia pieniä yrityksiä. Yrityskannasta suuria, liikevaihdoltaan yli puolen miljoonan euron yrityksiä on vain 2,1 %. Suuriin yrityksiin luetaan mukaan myös tilausvälityskeskukset. (Metsäranta ym. 2018, 8; Taulukko 6.)

Liikevaihto, euroa	Yritysten lkm.	Osuus, %
0–100 000	4 375	56,1
101 000–500 000	3 258	41,8
500 001–1 000 000	95	1,2
1 000 001–	73	0,9
<b>Yhteensä</b>	<b>7 801</b>	<b>100,0</b>

Taulukko 6: Taksialan yritysten kokojakauma 2016 (Metsäranta ym. 2018, 8)

### 3 Liikennekaari

#### 3.1 Yleistä

Liikennemarkkinoita koskevan lainsäädännön uudistaminen yhtenäiseksi liikennepalvelulaiksi, nk. liikennekaari, oli yksi Juha Sipilän hallituksen keinoista toteuttaa strategisen hallitusohjelmansa kärkihankkeita. Sipilän hallitusohjelman kärkihankkeiden kautta on tarkoitus mm. purkaa turhia normeja sekä luoda suotuisa toimintaympäristö digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Pyrkimyksenä on myös hallinnollisen taakan keventäminen; julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista tavoitellaan kymmenen prosentin säästöä vuodesta 2017. (Ratkaisujen Suomi 2015.)

Uudistamalla henkilö- ja tavaraliikennettä koskevia säädöksiä, liikennekaaren pyrkimyksenä on parantaa palveluntarjoajien kilpailukykyä, palveluiden kysyntää, ja monipuolistaa kuljetusryrittäjyyttä sääntelyä keventämällä luoden pohjan uudentilaisille digitalisaatioon perustuville palvelumalleille (HE 161/2016, 1). Liikennekaaren yksi keskeisimmistä tavoitteista on liikenne palveluna -toimintatavan edistäminen, jossa ”tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä

luodaan yhteistyössä käyttäjien, elinkeinoelämän ja julkisen sektorin kesken käyttäjälähtöisiä liikenne- ja kuljetuspalveluita tuottava saumattomasti yhteentoimiva ja kestävä liikennejärjestelmä” (HE 161/2016, 8).

Liikennejärjestelmän saumattomalla yhteentoimivuudella pyritään tuottamaan asiakkaan ja käyttäjien tarpeisiin vastaavia laadukkaita ja edullisia palveluita, kun liikkumispalveluita hankitaan yhä etenevissä määrin eri mobiilialustojen ja palvelusovelluksien kautta. Hallituksen esityksessä mainitaan älyliikenteen olevan vahvasti kasvava uusi palvelumarkkina, ja liikenne palveluna -toimintatavan tavoitteena on myös nostaa Suomi maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa sekä tulevaisuuden liikennepalveluissa. Uudistusten kautta odotetaan myös kasvuodotuksia tieto- ja viestintäteknologian alalle, joka muodostaa merkittävän osan Suomen bruttokansantuotteesta. Liikenteen palveluistuminen ja uudet palvelumallit ovat myös osaltaan keino vastata ilmastonmuutoksen haasteisiin. (HE 161/2016, 8-9.)

### 3.2 Vaikutukset

Kilpailun vapautuessa palveluiden tarjonnan odotetaan lisääntyvän, joka parantaa myös työllisyyttä. Kansantaloudelle lakimuutoksen suurimmat myönteiset vaikutukset syntyvät niiden vaikutuksista liikennemarkkinoiden tehokkuuteen. Uuden lain arvioidaan tehostavan taksitoimialaa ja yritysten toimintaa, laskevan hintatasoa kilpailun lisääntyessä, ja parantavan eri julkisyhteisöiden mahdollisuuksia kilpailuttaa tarpeisiinsa sopivia taksipalveluita, joiden yhteisvaikutuksena myös julkistalouden rahoitusasema paranisi. Myös julkishallinnon resurssit säästyvät lupahallinnon keventämisen myötä, joka mahdollistaa niiden kohdentamisen tuottavampaan toimintaan. Lakimuutoksen katsotaan tukevan uusien liiketoimintamallien kehittymistä, uusien yritysten syntymistä ja nykyisten, jo alalla olevien toimijoiden mahdollisuutta kehittää toimintaansa. (HE 161/2016, 104-108.)

Myös ihmisten kulutuskäyttäytymisen odotetaan muuttuvan yhteiskunnan kokonaisedun kannalta myönteiseen suuntaan. Liikennepalveluiden kiinnostavuus ja joustavuus kulkumuotona voi parantua, kun valinnanvara lisääntyy ja uudentyypisiä palveluita tulee markkinoille. Oman auton käytöstä siirtyminen joukkoliikenteeseen parantaa liikenneturvallisuutta sekä vähentää liikenneluuhkia ja ympäristöhaittoja, joilla arvioidaan olevan noin 100 miljoonan euron suora yhteiskunnallinen hyöty. Välillisesti kulkumuotojakauman siirtyminen vaikuttaa pitkällä aikavälillä myös liikenneinfran rakentamisen tarpeeseen. (HE 161/2016, 104-106.)

Lakimuutoksen arvioidaan parantavan julkisen liikenteen tarjontaa koko maassa. Etenkin maaseudun julkisen liikenteen tarjontaa on pidetty yleisesti huonona. Määräsääntelystä ja asemapaikkavelvoitteesta luopuminen mahdollistaa kysynnän ja tarjonnan kohtaamisen entistä paremmin, jolloin tarjontaa riittää myös kysyntähuippujen aikana, ja jolla katsotaan olevan kuluttajahintoja laskeva vaikutus. Taksilupien määräsääntelyn ja asemapaikkavelvoitteen poistamisen katsotaan kasvattavan selkeästi tarjontaa erityisesti asutuskeskusten yhteydessä,

mutta harvaan asutuilla alueilla palveluiden saatavuus on lain valmistelun aikana esitetyissä kommentteissa arvioitu jossain määrin heikkenevän ja hintojen nousevan. Palveluntarjoajia luotetaan kuitenkin löytyvän lakimuutoksen jälkeen myös harvaan asutuilla alueilla joustavamman kuljetuspalveluiden tarjonnan sekä palvelusopimusasetuksen perusteella; julkishallinto voi hankkia taksiliikennepalveluita mikäli taksien saatavuus heikentyy alle kysynnän. (HE 161/2016, 121-122.)

Kun liikkumispalvelut lisääntyvät, ja uudet palvelut sekä palveluiden tarjoajat monipuolistuvat, on tietojen yhteen toimivuus käyttäjien kannalta olennaista. Tälle sektorille on myös odotettavissa uusia palveluita ja palveluntarjoajia. Lakimuutoksella luodaan edellytykset mahdollisuudelle hankkia kaikki matkaketjuun liittyvät lipputuotteet kerralla yhdestä pisteestä ja todentaa matkustusosoikeus esimerkiksi matkapuhelimeen toimitetun mobiililipun avulla. (HE 161/2016, 123.)

Liikennekaaren konkreettisia vaikutuksia kansantalouteen on vaikea arvioida täsmällisesti etukäteen. Kyse on mahdollistavasta lainsäädännöstä, jonka tarkoituksena on luoda ympäristö, jossa yritykset voivat tuottaa lisäarvoa tuottavia palveluita ja edesauttaa tuottavuuden kasvua uusilla menetelmillään ja innovaatioillaan. (HE 161/2016, 108.)

### 3.3 Vaiheistus

Liikennemarkkinoiden sääntelyn uudistaminen ja kokoaminen yhtenäiseksi liikennepalvelulaiksi (320/2017) oli valtava sääntelyuudistus, joka toteutettiin kolmessa vaiheessa. Hankkeen ensimmäisen vaiheen painopiste oli tieliikenteessä, jolloin liikennepalvelulakiin sisällytettiin tieliikenteen liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset. Ensimmäisessä vaiheessa pyrittiin parantamaan markkinoiden toimivuutta ja helpottamaan markkinoille pääsyä purkamalla kilpailua rajoittavaa lainsäädäntöä ja keventämällä julkista ohjausta. Ensimmäisessä vaiheessa mahdollistettiin myös henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistäminen. Laki liikenteen palveluista (320/2017) astui pääosin voimaan 1.7.2018, mutta tietyt sähköisien palveluiden edistämistä koskevat säännökset astuivat voimaan jo 1.1.2018. (Faktalehti 41/2017; HE 157/2018, luku 1.)

Hankkeen toisessa vaiheessa lakiin tuotiin tieliikenteen lisäksi lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita koskevat säädökset. Lisäksi parannettiin edellytyksiä liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja tiedon hyödyntämiseksi sekä uudistettiin kuljetusalan ammattipätevyysään- telyä. Toisen vaiheen säädökset astuivat pääosin voimaan samaan aikaan lain ensimmäisen osan säännösten kanssa 1.7.2018, mutta tietosääntelyyn lisätty säännös tuli kuitenkin voimaan vasta siirtymäajan jälkeen 1.1.2019. (Valtioneuvosto 2019; HE 157/2018, luku 1.)

Liikennekaarihankkeen kolmannen vaiheen pääpaino oli erityisesti logistiikan digitalisaation edistämässä. Tavoitteena edistää fyysisen tiedon muuttamista koneluettavaksi dataksi,

kehittää hajautettua tiedonjakoinfrastruktuuria ja tiedon tehokkaampaa liikkumista logistiikkaverkostoissa. Logistiikan digitalisaation edistämisen lisäksi liikennekaaren viimeisessä vaiheessa täsmennettiin ja täydennettiin aikaisempaa sääntelyä joidenkin yksityiskohtien osalta. Liikennekaarihankkeen kolmas vaihe vahvistettiin eduskunnassa 29.3.2019, ja se astui voimaan 1.4.2019. (Valtioneuvosto 2019.)

Liikenne- ja viestintäministeriön liikennepalvelulain seurantaraportissa (Karjalainen & Miettinen 2018, 9) mainitaan liikennepalvelulain olleen ”erittäin mittava sääntelyuudistus, jonka avulla on yhtenäistetty ja sujuvoitettu sääntelyä, purettu tarpeettomia normeja, vapautettu markkinoita sekä luotu kansainvälisesti edistyksellistä sääntelyä. Voimassa olevassa liikennepalvelulaissa on lähes 300 pykälää, sen myötä on kumottu toistakymmentä lakia, ja siihen liittyvät hallituksen esitykset, valiokuntamietinnöt ja -lausunnot sisältävät tällä hetkellä noin 2 000 sivua tekstiä.”

### 3.4 Keskeiset taksialaan vaikuttavat muutokset ja vaikutukset

#### 3.4.1 Taksiluvat

Ennen uuden lain voimaantuloa taksiliikennelupa oli ajoneuvokohtainen, ja sen myöntämisestä kiintiön puitteissa päätti ELY-keskus. Luvan saamisen edellytyksinä oli täysi-ikäisyys ja oikeustoimikelpoisuus, hyvämaineisuus, taloudelliset edellytykset, yrittäjäkurssin- ja kokeen hyväksytyt suorittaminen, kuuden kuukauden työkokemus taksin kuljettamisesta, eikä rikkeitä joiden myötä taksilupa on peruutettu viimeisen vuoden aikana. Lupakiintiöitä määriteltäessä ELY-keskusten tuli ottaa huomioon kysyntään ja tarjontaan vaikuttavia tietoja, sekä noudattaa taksiliikennelain (217/2007) määräyksiä luvanhakijoiden keskinäisestä etusijajärjestyksestä. (HE 161/2016, 19-20.)

Uuden lain myötä taksiliikennelupia koskevaa säännöstelyä muutettiin keventämällä taksiliikenneluvan saamisedellytyksiä yrittäjäkurssista- ja kokeesta sekä kuuden kuukauden työkokemusvaatimuksesta luopumalla ja vaihtamalla ajoneuvokohtainen taksiliikennelupa toimijakohtaiseksi. Lupakiintiöstä, eli taksilupien enimmäismäärästä luovuttiin kokonaan, ja taksiliikennettä saa nykyään ajaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvalla. Nykyään taksiliikenneluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. (Faktalehti 44/2017; Traficom 2019a.)

Uudistuksen myötä yritysten koon arvioidaan kasvavan. Toimijakohtaisen taksiliikenneluvan katsotaan mahdollistavan huomattavasti joustavamman yritystoiminnan taksialalla. Entinen ajoneuvokohtainen taksilupa rajasi yrittäjien laajentumista ja investointihalua, kun sääntely vaikeutti skaalaetujen tavoittelemista. Uusi toimijakohtainen taksiliikennelupamalli voi myös kannustaa erilaisiin auton omistajuus- ja hallintamalleihin, ja määräsääntelyn purkaminen yhdessä muiden uudistusten kanssa katsotaan mahdollistavan monipuolisempien palvelukokonaisuuksien rakentamisen ja uudenlaisten liikenteen toimijoiden syntymisen. (HE 161/2016, 99.)

### 3.4.2 Asemapaikka- ja ajovelvoite

Ennen taksien liikennöintiä rajoitettiin asemapaikkaa sekä ajovelvoitetta koskevilla säädöksillä, jolloin taksit olivat sidottuja tiettyyn asemapaikkaan sekä velvoitettuja päivystämään vahvistetuilla vuoroilla. Asemapaikkavelvoitteen mukaan auto oli vietävä viivytyksettä omalle asemapaikalle ajon jälkeen, eikä paluukyytejä saanut jäädä odottelemaan toisen asemapaikan alueelle, ellei kuljettajalla ollut sopimusta tällaisesta ajosta. Jos kuljettaja oli liittynyt ELY-keskuksen vahvistamaan ajovuorojärjestykseen, ajovelvoitteen mukaan kuljettaja ei saanut kieltäytyä pyydetystä ajosta lukuun ottamatta laissa erikseen määriteltäviä poikkeuksia, kuten auton rikkoutumista tai kuljettajan sairautta. (HE 161/2016, 20-21.)

Liikennepalvelulain (320/2017) myötä asemapaikka- ja ajovelvoitteista luovuttiin kokonaan. Nykyään taksiliikennelupa ei ole enää sidoksissa tietylle asemapaikalle, vaan lupa on valtakunnallinen: toimija saa ottaa kyytejä mistä vain, sekä määritellä itse missä ja milloin palvelut ovat saatavilla. Tieto pääasiallisesta toiminta-alueesta ja palveluajoista on oltava kuitenkin avoimesti saatavilla. (Faktalehti 44/2017.)

Asemapaikka- ja ajovelvoitetta koskevilla uudistuksilla tavoiteltiin kaluston tehokkaampaa hyödyntämistä ja toimintamallien monipuolistumista, kun taksien ei tarvitse enää odottaa seuraavaa ajoa asemapaikalla. Kapasiteetin käyttöä tehostaa esimerkiksi paikannusjärjestelmiin perustuvat tilausvälityspalvelut, jotka pystyvät ohjaamaan auton lähimpänä olevan asiakkaan luo. Välityspalveluiden määrän odotetaan kasvavan ja monipuolistuvan palveluiden tarjonnan lisääntyessä ja yritysten koon kasvaessa. Myös kilpailun välitystoiminnassa arvioidaan lisääntyvän. (HE 161/2016, 99.)

### 3.4.3 Kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevat vaatimukset

Taksinkuljettajaa koskevissa vaatimuksissa ei tapahtunut suuria muutoksia. Taksinkuljettaja tarvitsee edelleen taksinkuljettajan ajoluvan, ainoastaan taksinkuljettajan koulutusvaatimuksesta luovuttiin ja rikostaustaa koskevia vaatimuksia tiukennettiin. Kuljettajan ei tarvitse siis enää osallistua kuljettajakoulutukseen, mutta taksinkuljettajan koe on suoritettava hyväksytysti. Muita vaatimuksia taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi on vähintään vuotta aikaisemmin suoritettu B-luokan ajokortti, viranomaisen rikos- ja sakkorekisteritarkastuksen läpäisy, sekä ajokorttilaissa (386/2011, 3 luku 18 §) säädettyjen terveystietojen täyttäminen. Taksinkuljettajan ajoluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. (Faktalehti 44/2017; Taksiliitto 2019a.)

Ajoneuvojen osalta sääntelyä purettiin runsaammin. Nykyisin taksipalvelua voi tarjota myös muillakin kolmi- tai nelipyöräisillä kuin henkilöautoilla, pl. linja-auto. Taksia voi siis ajaa vaikka pakettiautolla, kuorma-autolla tai mopoputolla. Autossa on kuitenkin oltava matkustajan nähtävillä yrityksen nimi, yhteystiedot sekä kuljettajan nimi. Taksikupu ei ole enää



pakollinen varuste takseissa. Jos kyyti hinnoitellaan kiinteästi, myöskään taksamittaria tai vastaavaa laitetta ei tarvitse lain mukaan olla. (Taksiliitto 2019b.)

Taksinkuljettajia koskevien uudistuksien odotetaan lisäävän työvoimaa yritysten näkökulmasta, kun koe- ja koulutusvaatimuksista luopuminen laskee kustannuksia (HE 161/2016, 100).

#### 3.4.4 Hinnoittelu

Uuden lain myötä enimmäishintasääntelystä ollaan luovuttu. Ennen lakimuutosta valtioneuvosto vahvisti vuosittain taksimatkojen enimmäishinnat, jotka koostuivat perusmaksusta, ajo- matkamaksusta ja odotusmaksusta. Uuden lainsäädännön myötä taksin voi siis hinnoitella vapaasti, mutta hinta tai hinnan määräytymisperuste on kuitenkin ilmoitettava asiakkaalle etukäteen. Jos hinnoittelu perustuu kiinteään hinnan sijasta matkaan tai aikaan, on ajoneuvossa oltava lain mukaan taksamittari tai taksamittaria vastaava laite. (HE 161/2016, 22; Faktaletti 44/2017; Taksiliitto 2019b.)

Hallituksen esityksessä (161/2016, 89-99) tavoiteltiin taksien hinnoittelun suhteen ratkaisua, joka parhaiten edistäisi kilpailua, kysynnän ja tarjonnan kohtaamista ja joka suojaisi myös riittävällä tasolla matkustajaa. Entisessä laissa säädetystä enimmäishinnasta oli muodostunut käytännössä myös vähimmäishinta, eikä kilpailua hinnoittelun suhteen syntynyt. Hintakatko esti myös erikoistuneiden palveluiden tarjonnan korkeammalla hinnalla. Enimmäishintasääntelylle ei myöskään nähty perusteita tulevaisuudessa, kun matkustajilla on yhä paremmat mahdollisuudet saada tietoa palvelun hinnasta tai hinnan määräytymisestä digitaalisten sovelusten kautta. Kotitalouksien odotetaan myös käyttävän enemmän rahaa taksipalveluiden osaan, kun palvelut ja hinnoittelumallit monipuolistuvat.

Tätä opinnäytetyötä kirjoittaessa liikenne- ja viestintävirasto Traficom on julkaissut taksimat- kasta matkustajalle ilmoitettavat tiedot ja hintatietojen esilläpito -määräyksen (Traficom 2019b). Määräys astuu voimaan 1.2.2020, ja sillä veloitetaan ilmoittamaan taksimatkan hinta tai hinnanmääräytymisen perusteet matkustajalle ennen matkan alkua kirjallisesti taksin ulkopuolella. Määräyksellä pyritään ”yhtenäistämään ja selkeyttämään teknisin ratkaisuin nykyistä kirjavaa hinnoitteluilmoituskäytäntöä asiakkaan ja alan toimijoiden eduksi sekä tuke- maan hinnoittelun ymmärrettävyyttä, selkeyttä ja havainnoitavuutta” (Traficom 2019c).

### 3.5 Liikennekaarta koskevasta hallituksen esityksestä annetut asiantuntijalausunnot

#### 3.5.1 Suomen Taksiliitto ry

Eduskunnalle 14.10.2016 ja 27.10.2016 annetuissa lausunnoissa Suomen Taksiliitto (2016a; 2016b) on sääntelyn vähentämistä ja markkinaehtoiseen toimintaan siirtymistä vastaan, ja nä- kisi entisen, määrä säännellyn lainsäädännön kehittämisen johtavan koko maan kattavan

tehokkaan taksiverkon säilymiseen, sekä parempaan lopputulokseen asiakkaiden ja yhteiskunnan kannalta.

Hallituksen esityksen (161/2016) osalta Taksiliitto näkee merkittävimiksi ongelmiksi lakiesitykseen kirjatun ammattimaisuuden määritelmän sekä epätasälliset kassakonevaatimukset. Taksiliiton mukaan esitykseen kirjattu määritelmä ammattimaisuudesta on hyvä alku, mutta jää kuitenkin liian epäselväksi ja tulee johtamaan merkittäviin tulkinnallisiin ongelmiin. Jotta kilpailuneutraliteetti eri toimijoiden välillä toteutuisi ja ammattimainen liikenne olisi kaikilta osiltaan samojen tasapuolisten sekä oikeudenmukaisten vaatimusten piirissä, Taksiliitto ehdottaa omaa teknisluonteista korjausta lain sanamuotoihin sekä lisäystä kimpakyytien osalta. Taksiliitto nostaa lausunnoissaan esille muitakin teknisluonteisia tai kirjoitusvirheen tyyppisiä korjauksia hallituksen esitykseen, joista ammattimaisuuden määritelmä on merkittävin.

Toinen oleellisin korjausta edellyttävä kohta hallituksen esitykseen liittyy Taksiliiton mukaan taksamittareihin. Lausunnossaan Taksiliitto toteaa, että hallituksen esityksen mukainen säännös taksamittarin pakollisuudesta vain, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, on pelkästään asiakasnäkökulman kannalta arvioitu, eikä riitä yrittäjän yhteiskunnallisten vastuiden ja velvoitteiden valvontaan. Taksiliiton kanta on, että taksamittari - tai vastaava laite - tulisi olla pakollinen kaikissa luvanvaraista henkilöliikennettä harjoittavissa ajoneuvoissa, poikkeuksena M3-luokan linja-autot. Taksiliiton perusteet taksiauton ”kassakoneen” pakollisuudesta liittyvät harmaan talouden torjuntaan sekä yhteiskunnallisten velvoitteiden täyttämisen varmistamiseen. Taksiliiton mukaan erityisesti verokertymän kannalta kokemukset Ruotsista, Tanskasta ja Saksasta viittaavat voimakkaasti taksamittaritasoisen kassakoneen vaatimisen tarpeellisuuteen.

### 3.5.2 Kuluttajaliitto ry

Kuluttajan etuja ja oikeuksia ajava Kuluttajaliitto ry (2016) pitää lausunnossaan liikennekaarihanketta kokonaisuudessaan erittäin kunnianhimoisena ja hyvänä sekä on lämpimästi liikenteen markkinaehtoisuuden lisäämisen kannalla. Kuluttajan kannalta liikennekaaren keskeisin asia on kuluttajaliiton mukaan käyttäjän ottaminen koko liikennejärjestelmän keskiöön: liikkuminen nähdään palveluna, jossa eri liikennemuotojen tehtävänä on toteuttaa käyttäjien liikkumistarpeet saumattomasti tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä.

Kuluttajaliitto katsoo, että sääntelyn yhtenäistäminen ja keventäminen mahdollistaa joustavamman kaluston käyttämisen ja eri kuljetusten yhdistämisen, joka mahdollistaa kuluttajien kannalta julkisten liikennepalvelujen tarjoamisen alueilla, joilla se ei olisi muuten kannattavaa. Sääntelyn joustavuus ja tekninen kehitys tuo tulevaisuudessa kokonaan uusia liikennepalveluita ja mahdollisuuksia, joista ei ole vielä edes tietoa tällä hetkellä.

Lausunnossaan Kuluttajaliitto peräänkuuluttaa luvanvaraisuuden säilyttämisestä kuluttajien turvallisuuden kannalta. Kuluttajaliiton mukaan luvanvaraisuuden säilyttäminen on erittäin tärkeää, ja ehdotuksen keskeisin tae kuluttajien turvallisuudelle. Toisaalta Kuluttajaliitto olisi kuitenkin halunnut pienimuotoisen toiminnan vapauttamista kokonaan luvista. Lausunnossa korostetaan myös niiden kuluttajien liikkumismahdollisuuksien turvaamista, joilla ei ole käytössään mobiililaitetta. Kuluttajaliiton mukaan järjestelmien pitäisi olla mahdollisimman helppokäyttöisiä ja esteettömiä, jotta mahdollisimman moni pystyy hyötymään paremmasta palvelusta.

### 3.5.3 Uber

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 21.10.2016 antamassaan pitkässä, kymmensivuisessa lausunnossa Uber (2016) toivottaa hallituksen esityksen liikennekaaresta tervetulleeksi sekä antaa tunnustuksensa hallituksen pyrkimykselle toteuttaa hallitusohjelmaan kirjatut digitalisaation ja norminpurun kärkihankkeet. Lausunnossaan Uber nostaa esille pointteja, joiden mukaan markkinoiden avaaminen kilpailulle hyödyttää kuluttajia, kun valinnanvara ja laatustandardit kasvaa uusien palveluiden ja parempien liikkumisvaihtoehtojen myötä ja olemassa olevaa kapasiteettia hyödynnetään paremmin teknologian avulla.

Uberin kaltaisten, ”on demand”-sovellusten kautta matkustajat saavat yhteyden kuljettajiin vain yhdellä painalluksella älypuhelimien kautta. Uber uskoo, että kuljetusalan digitalisaation myötä uudistukset voivat vähentää yksityisautoilun tarvetta ja kannustaa ihmisiä käyttämään julkista liikennettä, kun mahdollisuus päästä paikasta A paikkaan B vain napin painalluksella tulee ajan myötä vaikuttamaan tarpeeseen omistaa oma auto. Teknologia voi auttaa myös taksitoimijoiden tuottavuutta, kun asiakkaita löydetään tehokkaammin ja odotusajat lyhenevät. Matkustajille tuottavuuden kasvu voi mahdollistaa alemman hinnan tarjoamisen.

Uber uskoo parantavansa kulkuyhteyksiä alueilla, joilla kulkuyhteyksiä ei aikaisemmin ole ollut. Lausunnossaan Uber viittaa tutkimuksiin, joiden mukaan ihmiset käyttävät Uberia etenkin kotimatkinsa viimeisiin kilometreihin. Sen sijaan että Uber ja sen kaltaiset kyydinjakopalvelut korvaisivat tavanomaisia taksipalveluita, ne vaikuttavat paremminkin kasvattavan yleisiä kuljetusmarkkinoita ja lisäävän tarjontaa. Uber uskoo, että vuokrattavien ajoneuvojen ja kuljetusten kokonaismarkkinoiden kasvu johtuu todennäköisimmin siitä, että kyydinjakopalvelut vetävät puoleensa kokonaan uusia matkustajaryhmiä.

Lausunnossaan Uber antaa tukensa taksilupien määräsääntelyn poistamiselle. Tarvetta määräsääntelystä luopumiselle Uber perustelee niin matkustajien kuin kuljettajien näkökulmasta. Uberin mukaan rajoitettu autojen määrä ei pysty vastaamaan taloudellisen- ja väestönkasvun aiheuttamaan kysynnän kasvuun, joka näkyy odotusaikojen pitenemisenä ja palveluiden saannin heikentymisenä varsinkin keskusta-alueiden ulkopuolella. Kuljettajat kärsivät taksilupien määräsääntelystä, kun niiden ihmisten määrää rajoitetaan keinotekoisesti, jotka voisivat

elättää itsensä kuljettamisella tai vain ansaita hieman ylimääräistä. Lausunnossa Uber nostaa myös esille OECD:n taksialaa käsittelevän raportin vuodelta 2007, jonka mukaan ei ole osoitettu, että kuljettajat ansaitsisivat enemmän säännellyillä markkinoilla.

Uber uskoo, että liikennöinnin luotettavuus paranee hintakaton poistamisen myötä. Kuluttajien suojelemiseksi ylihinnon poistamiselta ei tulisi Uberin mukaan asettaa tarkkaa hintasääntelyä, vaan antaa kuluttajille mahdollisuus saada etukäteen tieto hinta-arviosta tai kiinteästä hinnasta jo ennen kuin matkustaja pyytää kyydin, jotta tietoa hyödyntämällä matkustajat voisivat tehdä valistuneita päätöksiä. Matkustajahinnat myös pysyvät alhaisina, kun matkustajat näkevät matkojen hinnat ennen kuin he päättävät valita sen.

Turvallisuuden näkökulmasta Uber katsoo, että toimenpiteiden tulisi olla laajempia kuin pelkkä kuljettajan taustatarkistus. Älypuhelin teknologiat mahdollistavat dataan pohjautuvan turvallisuuden kehittämisen ja käyttämisen, jolloin matkustajien ja kuljettajien turvallisuus voidaan varmistaa kokonaisvaltaisesti koko matkan ajalta kun tietoa kerätään ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen. Esimerkkinä dataan pohjautuvan turvallisuusrisin minimoimisesta on matkustajien mahdollisuus jakaa oma saapumisaika ystäville sovelluksen kautta.

Uberin kaltaiset sovellukset tarjoavat työtä haluaville ihmisille uusia mahdollisuuksia joustavammin kuin perinteiset kokoaikaiset tai osa-aikaiset työmallit, kun kuljettajat voivat sovittaa työnsä muun elämänsä ympärille ja päättää omat ajoaikansa. Lausunnossaan Uber tukee matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista uusille palveluille, ja haluaa helpottaa taksiryttäjäksi ryhtymistä myös henkilöille, joilla on mahdollisia fyysisiä rajoitteita. Uberin palvelussa myös liikuntarajoitteiset ihmiset voivat toimia kuljettaja-kumppanina muunnellulla ajoneuvolla tai käyttämällä käsisäätöjä: kuka tahansa voi rekisteröityä Uberin kumppaniksi joka saa lain mukaan ajaa autoa. Esimerkiksi Yhdysvalloissa Uberilla on tuhansia kuljettaja-kumppaneita, jotka ovat kuuroja tai joilla on kuulo-ongelmia.

#### 3.5.4 Invalidiliitto ry

Fyysisesti vammaisten ihmisten valtakunnallinen vaikuttamisen ja palvelutoiminnan monialajärjestö Invalidiliitto ry edustaa 149 jäsenyhdistyksensä kautta 30 000 fyysisesti vammaista ja toimintarajoitteista suomalaista. Invalidiliiton toiminta-ajatus on ”edistää ja kehittää fyysisesti vammaisten ja toimintakyvyltään erilaisten henkilöiden mahdollisuuksia osallistua, liikua ja elää täysipainoista elämää”. (Invalidiliitto 2016.)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 9.11.2016 annetussa lausunnossa Invalidiliitto (2016) toteaa, että esityksellä tulee olemaan merkittäviä perusoikeudellisia liikkumisvapauksien liittyviä vaikutuksia liikuntavammaisten kansalaisten kohdalla. Invalidiliiton mukaan julkinen liikenne on liikuntavammaisille ihmisille käytännössä esteellistä haja-asutusseuduilla. Esteellisyyteen vaikuttaa niin kalusto, kuin myös ympäristön ja pysäkkien saavuttamattomuus

varsinkin talviaikaan. Liikuntavammaiselle kuljetuspalvelut voivat olla ainoa keino liikkua kodin ulkopuolella.

Hallituksen esityksen taustalla on ajatus ns. vahvasta kuluttajasta, joka kykenee itsenäisesti kilpailuttamaan ja arvioimaan palvelunsa tuottajan ennen ostopäätöstä. Invalidiliiton mukaan kuluttajan oma toimijuus ei toteudu samalla tavalla vammaisten ja ikääntyvien liikkujien osalta, eikä esteettömien ja saavutettavien palvelumallien syntymistä voi jättää pelkästään markkinoiden varaan.

Invalidiliitto on asiakasyhteydenottojen perusteella havainnut, että taksiliikenneluvalla liikennöivä palvelu on ollut turvallisempaa ja osaavampaa kuin joukkoliikenneluvallilla toimijoilla, koska taksilupaani liittyy velvoittavampaa sääntelyä. Invalidiliitto haluaisi saattaa eri liikenneluvilla toimivat tahot yhdenmukaiseen asemaan matkustajaturvallisuutta koskevien säädösten osalta. Invalidiliitto kokee, että jos kalustovaatimuksia ei liikuntavammaisten ihmisten osalta varmisteta lainsäädännöllä, taksiliikenneluvalliset invataksityyppiset ja muut velvoittavimmin säädellyt toimijat putoavat markkinoilta hintakilpailun myötä.

Vaikka lausunnossa annetaan myönnitys ajolupaani liittyyvästä pakollisesta koulutuksesta luopumiselle, Invalidiliitto kannattaa taksikuljettajan ajolupavelvoitteen säilyttämistä ammattipätevyuden arvioinnissa, ja lisää, että ajolupa tulisi saattaa koskemaan myös henkilöliikenneluvalla ajavia kuljettajia. Ajolupaani tulisi liittää viranomaisen järjestämä, perusasioihin liittyvä koe niiden kuljettajien kohdalle, jotka kuljettavat toimintakyvyltään rajoittuneita tai vammaisia asiakkaita. Invalidiliitto haluaa, että kuljettajan osaaminen ja luotettavuus olisi varmennettava etukäteen ajolupaani liittyyvällä pätevyysvaatimuksella.

Invalidiliitto haluaa myös, että liikennekaareen säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle velvollisuus määrätä kalustovaatimukset kaikille henkilöliikennettä harjoittaville, jotka kuljettavat pyörätuolissa istuvaa asiakasta, sekä velvollisuus antaa enimmäishinta kuljettajan vammaiselle ja toimintarajoitteiselle henkilölle antamalle avulle ja apuvälineen kuljettamiselle. Invalidiliitto olettaa, että jos turvallisuusvaatimukset eivät ole yhtenäisiä eri liikenneluvilla toimijoille, markkinat vinoutuvat niille toimijoille joita turvallisuusmääräykset eivät koske. Niin ikään hintasääntelystä luopuminen ei ole invataksikalustoa tarvitsevien sekä kuljettajien apua tarvitsevien asiakkaiden asiakasturvallisuuden näkökulmasta riittävää, kun jatkossa elinkeinonharjoittaja vastaa itse osaamisesta ja palvelun hinnoittelusta.

#### 4 Tutkimuksen toteutus

Tutkimusotteena on tässä opinnäytetyössä käytetty määrällistä ja laadullista tutkimusta tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Tutkimusmenetelmäksi muodostui sähköinen kyselytutkimus puolistrukturoidun kyselylomakkeen avulla, jossa kysymykset on vakioitu eli kaikille vastajille samat. Sähköisen kyselytutkimuksen etuina pidetään varsinkin sen tehokkuutta: aineistoa

on helppo saada ja analysoida tietokoneen avulla (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 190-191).

Tutkimus toteutettiin kokonaistutkimuksena. Ennen kyselylomakkeen lähettämistä sen sisältö tarkastutettiin Suomen Taksiliiton asiantuntijoilla sisällön laadun varmistamiseksi. Kattavan vastaajajoukon saamiseksi, Taksiliitto lähetti linkin kyselylomakkeeseen saatteineen (Liite 1) kaikille heidän jäsenrekisteristään löytyville 263:lle Pirkanmaan jäsenyrittäjälle.

Kyselylomake (Liite 2) laadittiin Google Forms -sovelluksella. Kyselylomake sisältää 15 väittämää, jotka on johdettu lakiuudistuksen yleisistä tavoitteista ja sen taksialaan vaikuttavista keskeisistä muutoksista. Väittämiä mitataan 5-portaisella Likert-asteikolla. Kyselylomakkeen lopussa on vielä yksi avoin kysymys, joka sallii vastaajan ilmaista näkemyksiään omin sanoin.

Ennen väittämiä vastaajalta kysytään hänen ikäänsä, sukupuolta, yrittäjyyden kestoa ja yrityksen kokoluokkaa. Ensimmäiset väittämät alkavat osiosta ”Yleistä lakimuutoksesta”, jossa tarkoituksena on selvittää taksiryttäjien näkemyksiä koskien lakimuutoksen yleisiä tavoitteita ja sen tarpeellisuutta yleisesti. Lakimuutoksen yleisiä tavoitteita oli mm. parantaa palveluntarjoajien kilpailukykyä, palveluiden kysyntää sekä monipuolistaa kuljetusyrittäjyyttä.

Seuraavissa osioissa selvitetään taksiryttäjien näkemyksiä koskien lakimuutoksen keskeisimpiin taksialaan vaikuttaviin muutoksiin, joilla oli vaikutuksia taksilupiin ja niiden saamisedellytyksiin, asemapaikka- ja ajovelvoitteisiin, kuljettajaa ja ajoneuvoa koskeviin vaatimuksiin sekä hinnoitteluun. Väittämien tarkoituksena on selvittää ovatko muutokset koettu hyödyllisinä.

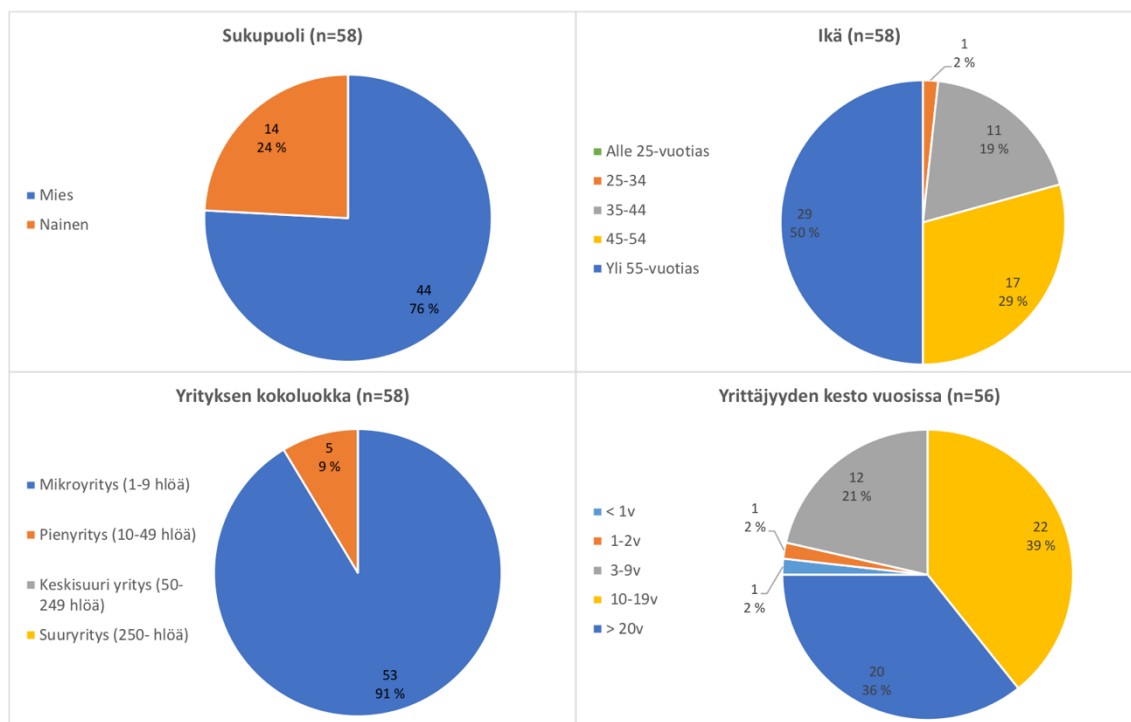
Lomakkeen lopusta löytyy yksi avoin kysymys, jossa kysytään vastaajalta hänen arviotaan lakimuutoksen onnistuneisuudesta taksialan osalta. Kysymyksessä tiedustellaan myös vastaajan mielipidettä lakimuutoksesta ja kehittämistarpeita. Laadullinen avoin kysymys sallii vastaajan ilmaista itseään omin sanoin, joka voi myös osoittaa vastaajien asiaan liittyvien tunteiden voimakkuuden (Hirsjärvi ym. 2007, 196, Foddyn 1995, 128 mukaan). Avoimen vaihtoehdon avulla voidaan myös saada esiin näkökulmia, joita tutkija ei ole etukäteen osannut ajatella (Hirsjärvi ym. 2007, 194).

Kyselylomakkeella saatu aineisto tuotiin Google Formsista xlsx-muodossa Microsoft Exceliin, jossa havaintomatriisi käytiin läpi ja monivalintakysymyksistä muodostettiin diagrammit. Monivalintakysymysten osalta vastauksia on analysoitu määrällisesti prosenttijakaumina, avoimen kysymyksen osalta vastauksia analysoitiin laadullisella tutkimusmenetelmällä kvantifioiden ja teemoittelemalla.

## 5 Tulokset

### 5.1 Taustatiedot

Vastauksia kyselyyn saatiin sen vastausaikana 7.1.-31.1.2020 yhteensä 58 kappaletta. Vastausprosentiksi muodostui 22,05 %. Suurin osa vastaajista koostui yli 30-vuotiaista, jo pitkään alalla ennen lakimuutosta toimineista taksialan mikroyrittäjistä. Vastaajista vain kaksi ilmoitti toimineensa alalla alle 3 vuotta. Yrittäjyyden keston mediaani oli 15, moodi: 20. Keskiarvollisesti vastaajat olivat toimineet alalla 15,4 vuotta. Vastaajien taustatiedot on luokiteltu kuviossa 1. (Kuvio 1.)



Kuvio 1: Vastaajien taustatiedot

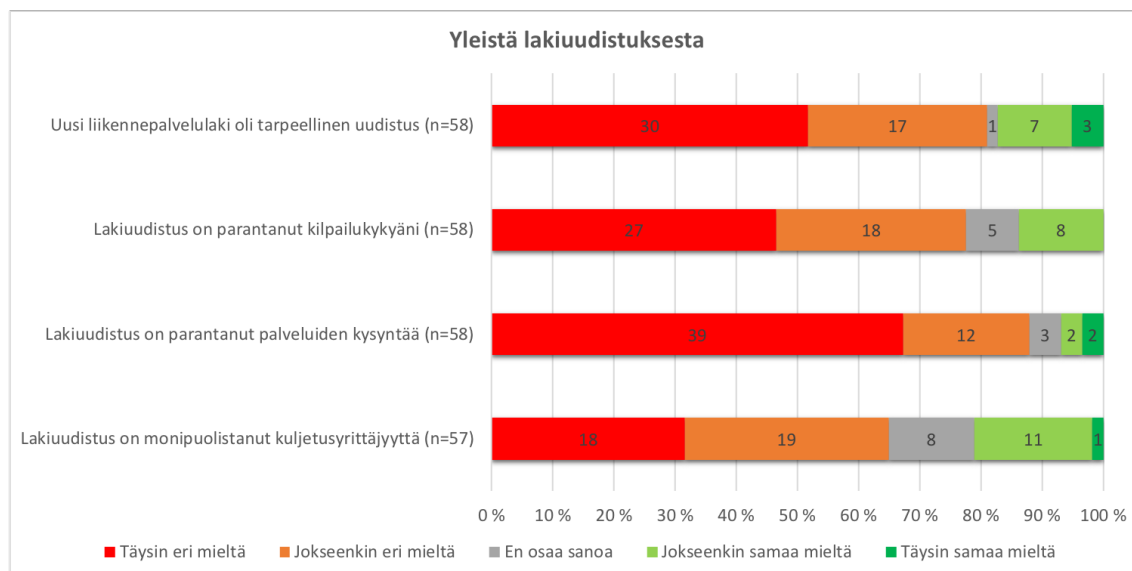
### 5.2 Monivalintakysymykset

Vastausprosenttien jakaumat on esitetty Likert-asteikon mukaisesti taulukoiduissa palkkikaavioissa. Arvopisteiden otsikot kuvaavat vastauksien lukumäärää. Vastausvaihtoehto ”en osaa sanoa” on jätetty aineistoon.

Selkeä enemmistö vastaajista (81 %) ei pitänyt uutta liikennepalvelulakia tarpeellisena uudistuksena. Vain 17 % vastaajista koki uudistuksen tarpeellisena. Kilpailukyyn osalta myös enemmistö (78 %) on sitä mieltä, ettei lakimuutos ole parantanut heidän kilpailukykyään. Vastaajista 14 % on kokenut lakimuutoksen parantaneen kilpailukykyään. (Kuvio 2.)

Lakiuudistuksen pyrkimys parantaa palveluiden kysyntää on koettu lähes yksimielisesti epäonnistuneeksi: 88 % vastaajista oli väittämän kanssa eri mieltä, vain 6 % on kokenut

lakimuutoksen parantaneen palveluiden kysyntää. Vastaajista 65 % on myös sitä mieltä, ettei lakiuudistus ole monipuolistanut kuljetusyrittäjyyttä. Samaa mieltä em. väittämän kanssa on noin yksi viidesosa (21 %) vastaajista, ja 14 prosentilla ei ollut mielipidettä asiaan. Suhtautuminen lakiuudistuksen yleisiin tavoitteisiin ja tarkemmat vastausjakaumat on esitetty kuviossa 2. (Kuvio 2.)

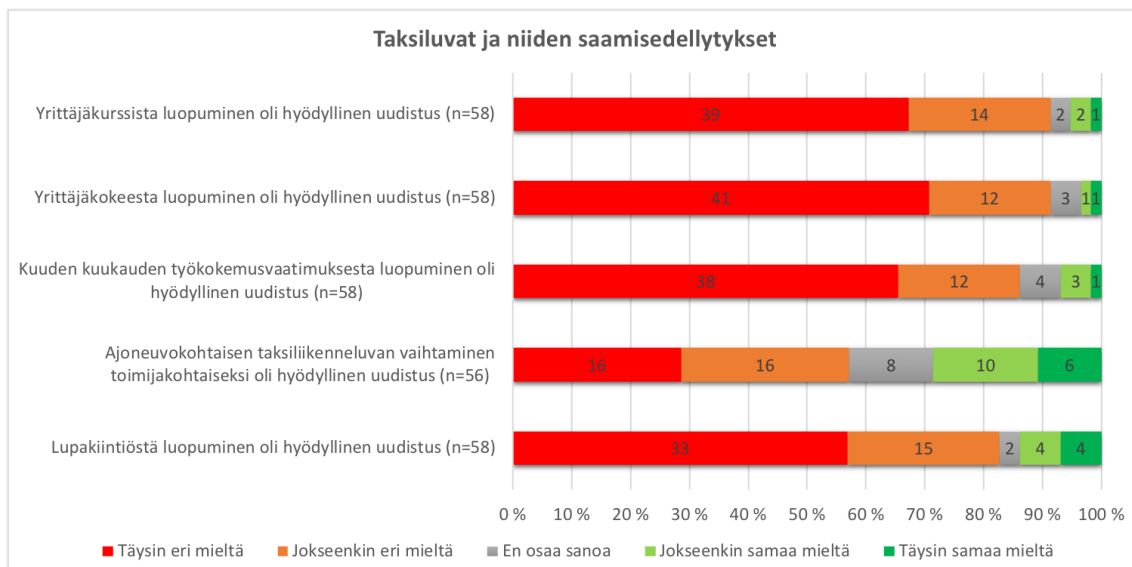


Kuvio 2: Taksiryttäjien suhtautuminen lakiuudistuksen yleisiin tavoitteisiin ja tarpeellisuuteen

Lähes yksimielinen enemmistö vastaajista ei pidä yrittäjäkokeesta ja -kursista luopumista hyödyllisenä uudistuksena: jopa 91 % vastaajista suhtautuu negatiivisesti yrittäjäkursista luopumiseen - yrittäjäkokeen osalta 92 % vastaajista. Myös väittämä kuuden kuukauden työkokemusvaatimuksesta luopumisen hyödyllisyydestä jakaa mielipiteet vahvasti eriävään suuntaan: täysin, tai jokseenkin eri mieltä väittämän kanssa oli 87 % vastaajista, vain 7 % oli väittämän kanssa samaa mieltä. (Kuvio 3.)

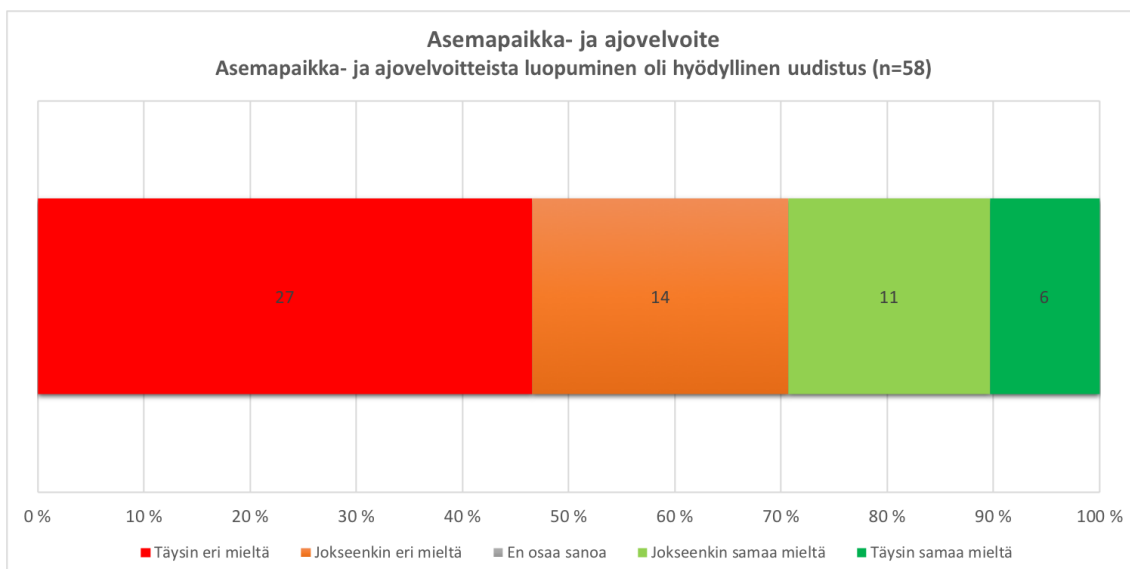
Enemmän hajontaa vastauksista löytyi väittämästä koskien ajoneuvokohtaisen taksiliikenneluvan vaihtamista toimijakohtaiseksi: vastaajista 58 % oli eri mieltä väittämän kanssa, kun 29 % piti taksiliikenneluvan vaihtamista hyödyllisenä uudistuksena. 14 prosentilla vastaajista ei ollut mielipidettä väittämään. Lupakiintiöstä luopumista ei pidetty suurelta osin hyödyllisenä: enemmistö vastaajista (83 %) oli eri mieltä väittämän kanssa, vain 14 % piti uudistusta hyödyllisenä. Suhtautuminen taksilupien ja niiden saamisedellytyksien uudistuksiin ja tarkemmat vastausjakaumat on esitetty kuviossa 3. (Kuvio 3.)





Kuvio 3: Taksiryttäjien suhtautuminen taksilupien ja niiden saamisedellytyksien uudistuksiin

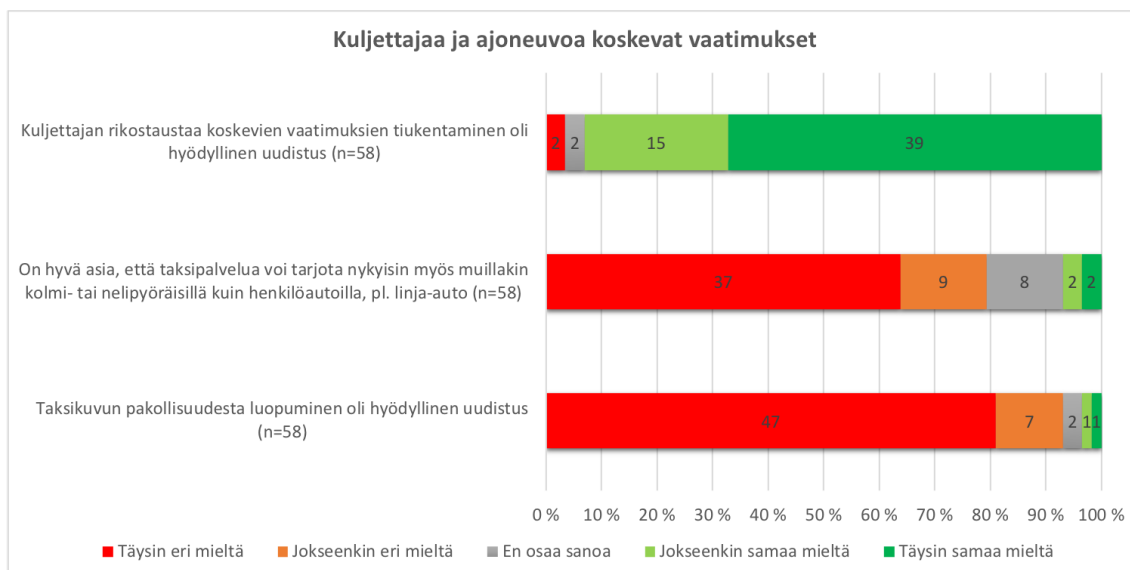
Asemapaikka- ja ajovelvoitteista luopumiseen suhtauduttiin myös pääosin negatiivisesti 71 % osuudella. Vastaajista 29 % piti muutosta hyödyllisenä. Suhtautuminen asemapaikka- ja ajovelvoitteista luopumiseen ja tarkemmat vastausjakaumat on esitetty kuviossa 4. (Kuvio 4.)



Kuvio 4: Taksiryttäjien suhtautuminen asemapaikka- ja ajovelvoitteista luopumiseen

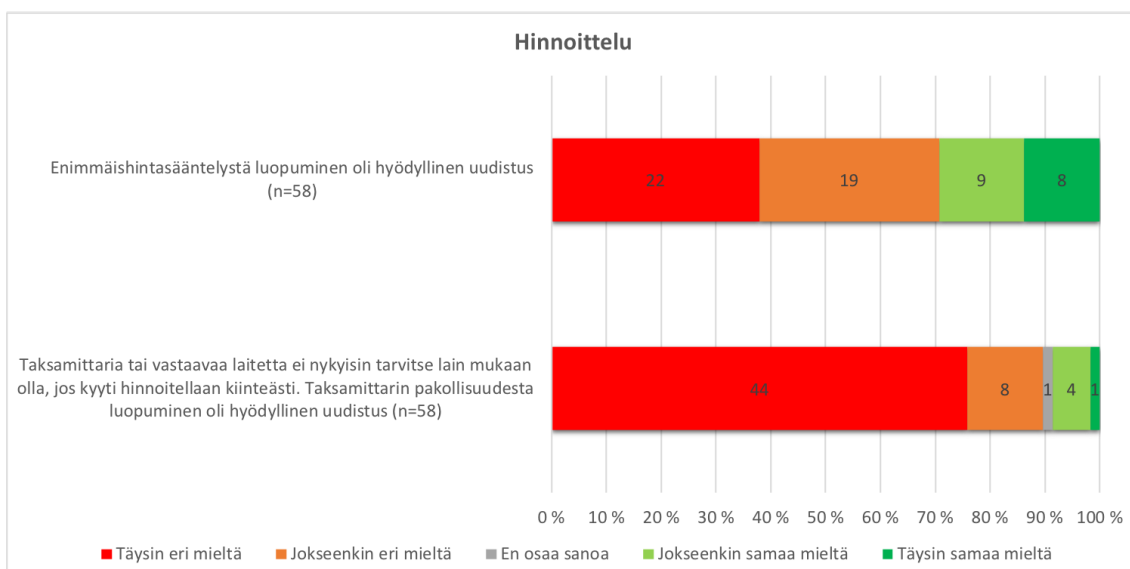
Kuljettajan rikostaustaa koskevien vaatimuksien tiukentamiseen suhtauduttiin lähes yksimielisesti positiivisella kannalla: 93 % vastaajista piti uudistusta hyödyllisenä. Ajoneuvosääntelyä koskevan väittämän kanssa suurin osa vastaajista (80 %) oli eri mieltä, 14 prosentilla ei ollut mielipidettä asiaan. Taksikuvun pakollisuudesta luopumiseen suhtauduttiin lähes yksimielisesti negatiivisesti: selkeä enemmistö vastaajista (93 %) ei pidä taksikuvun pakollisuudesta

luopumista hyödyllisenä uudistuksena. Suhtautuminen kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevien vaatimuksien uudistuksiin ja tarkemmat vastausjakaumat on esitetty kuviossa 5. (Kuvio 5.)



Kuvio 5: Taksiryttäjien suhtautuminen kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevien vaatimuksien uudistuksiin

Hinnoittelua koskevien uudistuksien osalta enimmäishintasääntelystä luopumista ei pidetä pääosin hyödyllisenä: 70,7 % vastaajista on väittämän kanssa eri mieltä, hyödyllisenä uudistusta pitää 29,3 % vastaajista. Taksamittarin pakollisuudesta luopuminen jakaa mielipiteet kiivaammin eriävään suuntaan: merkittävä enemmistö vastaajista (90 %) suhtautuu väittämään negatiivisesti. Suhtautuminen hinnoitteluun ja tarkemmat vastausjakaumat on esitetty kuviossa 6. (Kuvio 6.)



Kuvio 6: Taksiryttäjien suhtautuminen hinnoittelua koskeviin uudistuksiin

## 5.3 Avoin kysymys

Kyselylomakkeen avoimeen kysymykseen saatiin vastauksia yhteensä 43 kappaletta (74,14 % vastaajista). Avoimessa kysymyksessä tiedusteltiin, kuinka lakiuudistus onnistui taksialan osalta ja annettiin vastaajille tilaisuus kirjottaa mielipiteitään omin sanoin. Taulukossa 7 on esitetty vastauksissa toistuvia näkökulmia ja niiden määrät. Luvussa esitetään myös suoria lainauksia vastauksista.

Näkökulmat	Miten arvioisit uuden liikennepalvelulain onnistuneen taksialan osalta? Kerro, oliko lakiuudistus mielestäsi hyvä vai huono asia, ja mitä kehittämistarpeita näet siinä. Sana on vapaa. (n=43)	
	Frekvenssi	Osuus
Lakiuudistus oli huono/täysin epäonnistunut	25	58,1 %
Asiantuntemus ja asiakaspalvelu heikentynyt	11	25,6 %
Harmaa talous lisääntynyt	10	23,3 %
Asiakkaiden luottamus taksiin heikentynyt	9	20,9 %
Taksin saatavuus heikentynyt haja-asutusseuduilla	8	18,6 %
Alalla toimijoita ei kuunneltu	6	14,0 %
Kannattavuus heikentynyt	5	11,6 %
Uudistus tehtiin hätäisesti/uudistettiin liikaa kerralla	4	9,3 %

Autoja liikaa asiakkaisiin nähden	3	7,0 %
Jotain hyvää, mutta pääsääntöisesti huono uudistus	2	4,7 %
Päivystysvelvoitteesta luopuminen helpottanut arkea	2	4,7 %

Taulukko 7: Vastauksissa toistuvia näkökulmia avoimeen kysymykseen

Näkökulmista merkittävimäksi nousi vastaajien pettymys lakiuudistukseen: 58,1 % vastanesta kritisoi lakiuudistusta huonoksi tai täysin epäonnistuneeksi. Vastajista 25,6 % oli sitä mieltä, että lakiuudistus on heikentänyt kuljettajien asiakaspalvelua ja asiantuntevuutta. (Taulukko 7.)

*”Taksialan osalta liikennepalvelulain uudistus meni aivan metsään. Lakiuudistus oli erittäin huono asia. Mikään taho ei pysty valvomaan, että jokainen alalla oleva suorittaa taksiyrittämistä täysin laillisin tavoin (verot, alv, vakuutukset, luvat). Yrittäjät ovat äärimmäisen eriarvoisessa asemassa. Asiakaspalvelu ja asiantuntemus on heikentynyt.”*

*”Eihän tuosta mitään hyvää ole saatu. Asiakas sekä yrittäjä on tässä hävinnyt. Voittajia on varmaankin olleet vain ne jotka ovat saaneet uudet luvat helposti. Lähinnä nämä ei kantasuomalaiset joita on tullut pilvin pimein. Ei millään pahalla mutta he ovat vapaalla hinnoittelulla pilanneet luotettavan suomalaisen taksin maineen”*

*”Kyseessä oli taksialan alasajo. Aikanaan yhteiskunnan tarjoamalla lakisääteisillä kuljetuksilla katettiin koko maan kattava taksiverkosto, joka palveli myös kuluttajaa kohtuuhintaisena taksipalveluna. Surkea esitys, joka survottiin läpi taksiliiton varoituksista huolimatta. Nykyään hävettää sanoa oma ammatti julkisilla paikoilla.”*

*”Metsään meni! Uudistusta oli tekemässä ihmiset, jotka eivät käytännön työstä tienneet yhtikäs mitään, oli vaan pakonomainen tarve vapauttaa ala täysin. Taksiala on ihan oma maailmansa, eikä sitä voi moniltakaan osin verrata moneen muuhun alaan, jotka voivat markkinoilla toimia ilman suurempia ongelmia. Viimeisen kolmen vuoden aikana alueelta, jossa itse toimin on lopettanut yli sata autoilijaa. He olivat muuten niitä, jotka maksoivat lakisääteiset velvoitteensa mukisematta. Ja kuten jo tiedämme, niin tilalle tuli runsain määrin aineita, jotka piutpaut välittävät velvoitteista, tämän on jo verottajakin huomannut. Mutta näillä nyt mennään. Omalla kohdallani halusin nähdä mitä muutos tuo tullessaan, nyt se on nähty, ala on pilalla, tällä ammatilla ei enää elä muutoin kuin koiijaamalla ja jättämällä jotain velvoitteista maksamatta. Alkanut vuosi tulee olemaan kohdallani yrittäjäurani*

viimeinen, lopetan tämän vuoden aikana. Verottajalta jää entistä enemmän saamatta verotuloja ja firmastani tulee uusia työttömiä työnhakijoita kymmenkunta. Kiitos Anne Berner ja kumppanit kun pilasitte yhden maamme luotetuimmista ammattikunnista.”

”Liikennepalvelulaki on täysin epäonnistunut lähes joka saralla. Ihmiset, joilla ei ole juuri mitään kosketusta sekä näkemystä taksialasta, eivät kuuntele alan toimijoita, mestaroivat umpisurkean lain. Laki mahdollistaa asiakkaiden huijaamisen, veronkierron, pimeät taksit, on vaikeuttanut maaseudulla taksien saatavuutta, nostanut hintoja (hyvä asia), tuonut alalle ammattitaidottomia, kielitaidottomia, soveltumattomia henkilöitä. Ennen taksiin pystyi luottamaan, ja luotettiin, oli osaamista ja ammattitaitoa, ei ole enää sillä liikennepalvelulaki tuhosi sen. Poliisikaan ei tiedä miten takseja tulisi valvoa! Verottaja taitaa olla ainoa taho valtion hallinnossa jota taksit kiinnostaa, näin verojen saamisen kannalta. Taksilupien määrä nousi huimasti, verokertymä pienehen, mielenkiintoinen yhtälö? Lakiuudistus epäonnistui lähes täydellisesti, kehittämistarve olisi kumota koko laki, ja tehdä se uudelleen kuunnellen alan toimijoita ja sidosryhmiä, ettei tuli samanlaista sutta- ja sekundaarista mitään nyt saatiin. Anne sen sanoi: Kyllä markkinat hoitaa... Kuka kertoisi sen heille, ketkä eivät taksia tarpeeseensa saa?”

”Jos tein ennen töitä keskimäärin 3,5 päivää viikossa ja nykyään 6 päivää viikossa elättäkseni itseni, niin mitä mieltä kuvittelet minun olevan? Työntekijöitä - ainakaan hyviä - ei saa käytännöllisesti katsoen mistään, koska alasta kiinnostuneet hankkivat oman auton ja loput ovat lopettaneet nämä hommat. Asiakkaat haukkuvat jatkuvasti ammattitaidottomia kuskeja ja jo oletus asiakkaan noustessa kyytiin on se, että olen idiootti. Harkitsen joka päivä alan vaihtoa, vaikka olen melkein 5-kymppinen ja rakastan tätä työtä.”

”Metsään meni ja alkuperäiseen ei ole paluuta. Se että alalle tulee ammattitaidotonta keraman kuorijaa ei hyödytä ketään. Alalla on niin sanottu pudotuspeli/väsytyksen taistelu menossa.”

”Ei ollut onnistunut. Tuttu, turvallinen ja aina saatavilla oleva taksi on heitetty romukoppaan”

”Todella huono asiakkaiden kannalta nii kuin myös taksiryrittäjien.”

”Aivan susi koko uudistus.”

”Täysin Susi”

Harmaan talouden kasvun alalla nosti esille 23,3 % vastaajista. Noin viidennes vastaajista (20,9 %) oli sitä mieltä, että asiakkaiden luottamus taksiin on heikentynyt. Vastaajista 18,6 % mainitsee taksin saatavuuden heikenneen haja-asutusseuduilla. (Taulukko 7.)

*”Uudistus vei pohjan koko alalta. Valvontaa ei ole, harmaatalous rehoittaa varsinkin kaupungeissa ja yöaikaan. Yrittäjäksi voi alkaa kuka tahansa osaamatta edes yritystoiminnan alkeita. Muutamien huijariyritysten ja hinnoittelujen myötä taksien luotettavuus/uskottavuus on mennyt asiakkaiden silmissä. Toimijoiden laatu ja ammattitilpeys on joiltakin osin romahtanut ja tämä näkyy mediassa. Päivystysvelvollisuuden loppuminen on poistanut paljon palveluita varsinkin hiljaiseen kysyntäaikaan ja pieniltä paikkakunnilta kokonaan. Nykyisen kela-järjestelmän kautta hukataan valtava summa rahaa ja työt siirtyvät keskussairaala kaupunkien (lue maaseudun yrittäjiltä) takseille. Muutamilta osin tehtyjen virheiden myöntäminen ja paluu takaisinpäin pelastaisi monta yrittäjää ja tasavertaiset ja luotettavat palvelut koko suomeen.”*

*”Harmaa talous helppoa. Nykyisiä vaatimuksia alalla ei pytytä valvomaan. Asiakkaat kokevat valitsemisen hankalaksi. Ei ole suomalaiseseen kulttuuriin sopivaa kierrellä kysymässä hintoja. Joten matkustus vähentynyt.”*

*”Harmaa talous lisääntyi, mielestäni se on todella huono asia.”*

*”Huono. Harmaa talous lisääntyy. Paikallistuntemus olisi erittäin tärkeää.”*

*”Mielestäni uudistus vei asiakaskunnan luottamuksen taksiin, sen palvelun laatuun sekä taksin saatavuuteen täysin. Tästä seuraukset on jo nyt noin 1,5 vuotta uudistuksen jälkeen nähtävissä esim. omassa kotikunnassani sekä ympäri Pirkanmaan. Paluuta vanhaan ei tietenkään ole, mutta nyt jo kun on nähty mitä uudistuksesta on seurannut toivoisi päättäjiltä reagointia asioiden parantamiseksi.”*

*”Päivystys pakon lakatessa pienillä paikkakunnilla taksin saatavuus pyhinä / Arki öisin sattu-man kauppaa. Ei kuunneltu uudistaessa lakia alan toimijoita eikä päättäjillä ollut minkäänlaista konkretiaa alan asioista. Eri asia hki/maaseutu.”*

*”Todella epäonnistunut, haja-asutusalueella taksien saanti todella hankalaa, hinnoittelu mitä sattuu, kuskien ammattitaito hyvin kyseenalaista.”*

*”Eipä ihan putkeen mennyt! Rikkeet, autojen saanti syrjäseudulla ja harmaatalous lisääntynyt!”*

*”Päivystys velvollisuus palautettava. Taksamittari pakollinen ja taksin tunnistettavuus palautettava harmaan talouden kitkemiseksi alalta. Uusi laki on tehty rikollisen toiminnan helpottamiseksi alalla.”*

*”Käsittämätön tilanne että kuka vaan voi ja millä kalustolla tahansa harjoittaa taksiliikennettä. Harmaa talous ja verotta ajaminen lisääntynyt lain myötä. Ensimmäinen korjausliike*

*olisi ehdottomasti oltava taksamittareitten pakollisuus, jotta verottaja näkee tarvittaessa yrittäjän ajot. Nyt ei olla samalla viivalla kaikki yrittäjät.”*

Lopuissa vastauksissa esiintyvistä näkökulmista toistuu näkemys siitä, ettei lakimuutoksessa kuunneltu alalla toimijoita (14 %), kannattavuuden heikentyminen (11,6 %), liian hätäisesti tai liikaa kerralla tehty uudistus (9,3 %), sekä autojen ylitarjonta asiakkaisiin nähden (7 %). Vastanneista kaksi (4,7 %) näkee uudistuksessa jotain hyvää, mutta pitää sitä pääosin huonona. Kahdessa vastauksessa (4,7 %) esiintyy myös näkemys, että päivystysvelvoitteesta luopuminen on helpottanut yrittäjän arkea. (Taulukko 7.)

*”Ei ollut onnistunut, liian paljon yhdellä kertaa. Ei uskottu alan toimijoita siitä, että huonosti käy.”*

*”Alan omaa mielipidettä ei kuunneltu siitä, että liika on liikaa muutoksen tiellä. Oltaisiin voitu edetä rauhallisemmin uudistuksissa, nyt hätäiltiin ja huonoksi meni.”*

*”Jonkinlainen uudistus oli ihan ok, mutta olisi voinut uudistaa vain vähän kerrallaan. Kehitettävää riittää harmaan talouden kitkemisessä.”*

*”Pienillä paikkakunnilla auton saanti on saattanut vaikeutua huomattavasti, kun taas suurissa kaupungeissa on kuluttajan markkinat automäärän karattua aivan järjettömäksi. Suuren automäärän takia tulotaso on romahtanut. (Toimin suuressa kaupungissa) Kuljettajan haussa olen luovuttanut. Tuntuu että tarjolla on vain huonon kielitaidon omaavia maahanmuuttajia. Kokemuksesta sanoisin, että kuljettajalla pitää olla täydellinen suomen kieli, eikä vähän sinne päin. Kuljettajapulahan johtuu pääosin kahdesta asiasta: -Enää ei tarvi tulla ”lupaa ajamaan” vaan sen saa heti halutessaan, jos on elänyt vähänkään kunnollista elämää. -Paljon autoja omaavien yrittäjien määrä on lisääntynyt huomattavasti ja tästä johtuen päiväkuljettajien tarve on lisääntynyt. Lisäksi on tullut paljon uusia autoilijoita. Tästä johtuen öiksi on todella vaikea saada kuljettajaa.”*

*””Uudistukset” ovat tehneet maailmankuulusta suomalaisesta luotettavasta taksista hyvin epävarman, epäluotettavan ja sekavan. Ja kaikki tulleet muutokset ovat nimenomaan heikentäneet edellä mainittuja asioita asiakkaan kohdalla, joka joutuu näistä nykypäivänä kovin usein kärsimään. Ministeri, joka ei tiennyt alasta yhtään mitään, luuli tekevänsä alalle positiivisia uudistuksia ja vaikka häntä useaan otteeseen neuvottiin alaa tuntevilta tahoilta mitä tuleman pitää, ei hän halunnut kuunnella, vaan halusi järjettömän liikennekaarensa lyötyä läpi. On todella arveluttavaa ja vastuutonta antaa tietämättömän ronkkia alaa, joka on jo vuosikymmenet toiminut hyvin ja on elintärkeä tuhansille ihmisille joka päivä.”*

*”Lakiuudistus mahdollistaa siirtymisen kaupunkeihin, missä on ajoa. Siirtymäajot ovat lisääntyneet. Kilometrituotto heikkenee jatkuvasti, alan kannattavuus heikkenee. Työpäivät*

*erittäin pitkiä, yrittäjän terveys ja liikenneturvallisuus vaarantuu pitkällä tähtäimellä. Yrittäjillä ei ole työajan seuranta eikä laki rajoita työpäivän pituutta.”*

*”Lakiuudistus onnistui huonosti, vaikutusarviot ja asiantuntijoiden kuuleminen jäivät sivuosaan. Jonkinlaiset rajoitukset taksien sijoittumisen suhteen olisivat paikallaan, nyt kaupungeissa on ylitarjontaa ja maaseudulla paikoin pulaa palveluntarjoajista. Ajovuoroista sopiminen tulisi sallia jos siitä on myös asiakkaalle hyötyä.”*

*”Jotain hyviä juttuja on, mutta pääsääntöisesti uudistus oli huono asia.”*

*”Hyvä asia yrittäjän kannalta oli päivystysvelvoitteen loppuminen. Jos olet esim. kipeä tai kovin väsynyt niin ei tarte lähteä!”*

*”päivystysvelvoitteen poistuminen helpotti yrittäjän arkea olennaisesti”*

#### 5.4 Tutkimuksen luotettavuuden tarkastelu

Arvioitaessa tutkimuksen luotettavuutta tiedon tuottajana, vakiintuneita käsitteitä ovat sen reliabiliteetti ja validiteetti. Tutkimuksen reliabiliteetilla tarkoitetaan tulosten tarkkuutta, eli mittauksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia ja mittaustulosten toistettavuutta (Vilkkä 2015, 124). Reliaabelissa tutkimuksessa tulokset eivät ole sattumanvaraisia; jos tutkimus toistettaisiin, saataisiin samat tulokset.

Vaikka heikko reliabiliteetti voi johtaa suuriinkin virheisiin tutkimustuloksissa, ratkaisevampana laadun kriteerinä pidetään yleensä kuitenkin tutkimuksen validiteettia, eli sen kykyä tutkia oikeita asioita tutkimusongelmaa ajatellen. Toisin sanoen: on mitattu sitä, mitä tutkimuksessa oli tarkoituskin mitata (Vilkkä 2015, 124). Korkean validiteetin tutkimuksessa on tutkittu oikeita asioita tutkimusongelmaa ajatellen, ja tutkittavat ovat ymmärtäneet kysymykset samalla tavalla, kuin tutkija on tarkoittanut.

Tämän opinnäytetyön luotettavuutta mahdollisesti heikentävinä virhelähteinä voidaan pitää ainakin kehikkovirhettä, vastauskatoa ja vastausharhaa. Kyselytutkimus lähetettiin kaikille Suomen Taksiliiton jäsenrekisteristä löytyville Pirkanmaan taksiyrittäjille, joten tutkimuksen ulkopuolelle jäivät ne Pirkanmaan taksiyrittäjät, jotka eivät ole Taksiliiton jäsenrekisterissä. Tiedossa ei kuitenkaan ole kuinka moni Pirkanmaan taksiyrittäjä ei kuulu Taksiliiton jäsenrekisteriin, ts. kuinka merkittäväksi kehikkovirhe on muodostunut.

Luotettavuuden heikkenemistä vastauskadon osalta ilmaisee jokseenkin alhainen vastausprosentti 22,05 %. Tutkimukseen on myös saattanut valikoitua vain sellaisia henkilöitä, joita aihepiiri kiinnostaa, jolloin vastauskatoa syntyy niiden osalta, jotka eivät ole halunneet tai pystyneet osallistua tutkimukseen. Vastausharhaksi kutsutaan ilmiötä, jossa vastaajat saattavat antaa vääristyneitä vastauksia joko tahattomasti ymmärtäessään kysymyksen väärin, tai



tahallaan, jos aihe on esimerkiksi arka tai vastaaja tuntee painetta vastata jollain tietyllä tavalla (Vaughn 2018).

Vaikka tämän opinnäytetyön tuloksia ei ole varmistettu uusintamittauksella, voidaan kuitenkin olettaa, että uudelleen toteutettaessa tulokset olisivat samansuuntaiset. Kyselylomakkeen väittämät olivat melko konkreettisia ja yksiselitteisiä, joten niitä on hankala ymmärtää väärin. Väittämät olivat myös kaikille vastaajille samat, eivätkä ne sisältäneet teoreettisia käsitteitä, jotka voitaisiin ymmärtää helposti väärin. Kyselylomake saatteineen myös tarkastutettiin Taksiliiton asiantuntijoilla ennen sen lähettämistä. Tutkimusongelmaan saatiin vastauksia, eikä kyselylomake sisältänyt systemaattista virhettä validiteetin kannalta.

Tulosten pätevyyttä ja yleistettävyyttä, eli sisäistä ja ulkoista validiteettia heikentää kuitenkin virhelähteiden aiheuttama vinouma jo pitkään alalla olleiden puolelle. Melkein jokainen kyselyyn vastanneista oli ollut alalla jo ennen lakimuutosta, joten tuloksia ei voida yleistää koko perusjoukkoon tai kaikkiin Suomen taksiryttäjiin.

Opinnäytetyön tekijän arvio on, että tämän tutkimuksen kokonaisluotettavuus on kuitenkin vähintään tyydyttävä. Luotettavuutta lisää myös se, että tulokset ovat saman suuntaisia kuin liikenne- ja viestintävirasto Traficomien julkaisussa ”Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja kokemukset liikennepalvelulaista. Kyselytutkimus” (Uusitalo ym. 2019).

## 6 Johtopäätökset

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, kokevatko Pirkanmaan taksiryttäjätkin lakiuudistuksen hyödyllisenä, ja oliko uudistus heidän mielestään onnistunut. Lisäksi tavoitteena oli selvittää, miltä osin uudistukset ovat olleet hyödyllisiä taksiryttäjiensä näkökulmasta, ja onko lakiuudistukselle asetettuihin tavoitteisiin päästy.

Liikennekaaren taksialaan vaikuttavista uudistuksista merkittävimmät liittyivät taksilupiin, asemapaikka- ja ajovelvoitteisiin, kuljettajaa ja ajoneuvoa koskeviin vaatimuksiin sekä hinnoitteluun. Sääntelyä keventämällä haluttiin luoda edellytykset markkinoiden tehokkaammalle toiminnalle, kuluttajien tarpeita vastaavien laadukkaiden ja edullisten palveluiden luomiselle sekä yritysten toiminnan ja palvelun monipuolistamiselle.

Taksilupiin ja niiden saamisedellytyksiin koskevien uudistuksien myötä lupakiintiöstä, yrittäjäkurssista ja -kokeesta sekä kuuden kuukauden työkokemusvaatimuksesta luovuttiin. Taksiliikenneluvat vaihdettiin myös ajoneuvokohtaisesta toimijakohtaiseksi. Tutkimustulosten perusteella selkeästi suurin osa vastanneista ei pidä taksilupia ja niiden saamisedellytyksiä koskevia uudistuksia hyödyllisenä, ainoastaan ajoneuvokohtaisen taksiliikenneluvan vaihtamista toimijakohtaiseksi pidetään joltain osin hyödyllisenä uudistuksena.

Hallituksen esityksessä (161/2016) katsottiin uuden toimijakohtaisen taksiliikennelupamallin mahdollistavan huomattavasti joustavamman yritystoiminnan taksialalla, ja kannustavan erilaisiin auton omistajuus- ja hallintamalleihin. Tämä voi osin selittää, miksi osa vastaajista näkee em. uudistuksen hyödyllisenä. Tutkimustulosten perusteella voidaan kuitenkin osoittaa, ettei hallituksen yleiseen tavoitteeseen luoda edellytykset kuluttajien tarpeita vastaaville laadukkaille palveluille ole ainakaan vielä päästy. Tutkimuksen avoimen kysymyksen vastauksista nousee useasti esiin näkemys, jonka mukaan niin taksitoimijoiden paikallistuntemus ja asiakaspalvelu, kuin myös asiakkaiden luottamus taksiin on heikentynyt. Muun muassa taksilupien saamisedellytyksillä voidaan katsoa olevan näihin seikkoihin suora vaikutus.

Lakiuudistuksen myötä myös asemapaikka- ja ajovelvoitteesta luovuttiin. Yhdessä taksilupien määrä sääntelyn kanssa uudistuksen katsottiin mahdollistavan kysynnän ja tarjonnan kohtaamisen entistä paremmin, kun kalusto on tehokkaammassa käytössä. Toimilla katsottiin olevan myös kuluttajahintoja laskeva vaikutus, ja määrä sääntelyn ja asemapaikkavelvoitteen poistamisen oletettiin kasvattavan selkeästi tarjontaa erityisesti asutuskeskusten yhteydessä, mutta harvaan asutuilla alueilla palveluiden saatavuuden on lain valmistelun aikana esitettyissä kommentteissa arvioitu jossain määrin heikkenevän ja hintojen nousevan.

Tutkimuksen perusteella asemapaikka- ja ajovelvoitteesta luopumiseen suhtaudutaan pääosin negatiivisesti: suurin osa vastaajista kokee, ettei asemapaikka- ja ajovelvoitteesta luopuminen ollut hyödyllinen uudistus. Vajaa kolmannes vastaajista pitää kuitenkin muutosta hyödyllisenä, ja sen koetaan mm. helpottaneen yrittäjän arkea. Hallituksen odotukset tarjonnan lisääntymisestä asutuskeskusten yhteydessä sekä sen heikkenemisen harvaan asutuilla alueilla saavat tukea tutkimustuloksista: avoimen kysymyksen vastauksissa toistuu näkemys siitä, kuinka taksien saatavuus on harvaan asutuilla seuduilla heikentynyt, kun taas kaupungeissa tarjonta on kasvanut voimakkaasti.

Kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevien vaatimuksien osalta lakimuutos tiukensi kuljettajan rikostaustaa koskevia vaatimuksia, purki sääntelyä ajoneuvojen osalta jotta taksipalvelua voi tarjota myös muillakin kolmi- tai nelipyöräisillä kuin henkilöautoilla pl. linja-auto, ja myös taksikuvun pakollisuudesta luovuttiin. Taksinkuljettajia koskevien uudistuksien odotettiin lisäävän työvoimaa yritysten näkökulmasta, kun koe- ja koulutusvaatimuksista luopuminen laskee kustannuksia.

Tutkimuksen perusteella kuljettajan rikostaustaa koskevien vaatimuksien tiukentamista pidetään lähes yksimielisesti hyödyllisenä uudistuksena. Sen sijaan ajoneuvoa koskeviin lakimuutoksiin suhtaudutaan pääosin negatiivisesti: suurin osa vastaajista kokee, ettei ajoneuvoa koskevat lakimuutokset olleet hyödyllisiä. Tutkimuksen tulokset eivät tue hallituksen odotuksia työvoiman lisäämisestä: avoimen kysymyksen vastauksissa mainitaan lakimuutosten vaikuttaneen negatiivisesti työvoiman hankintaan, johtuen alalle tulleiden ammattitaidottomuudesta.

Hinnoittelun osalta lakimuutos vaikutti enimmäishintasääntelyyn ja siihen, kuinka kyyti hinnoitellaan. Uuden lain myötä enimmäishintasääntelystä ja taksamittarin pakollisuudesta luovuttiin kokonaan. Suurin osa vastaajista ei pitänyt hinnoittelua koskevia uudistuksia hyödyllisenä; merkittävä enemmistö pitää varsinkin taksamittarin pakollisuudesta luopumista negatiivisena uudistuksena. Taksamittareiden puutteen nähdään mahdollistavan harmaan talouden harjoittamisen, kun mikään taho ei pysty luotettavasti valvomaan lakisääteisten maksujen toteutumista.

Entisessä laissa säädetyistä enimmäishinnoista katsottiin estävän hintakilpailun muodostumisen markkinoille, kun enimmäishinnasta oli käytännössä muodostunut myös vähimmäishinta, eikä esim. erikoistuneita palveluita voinut tarjota korkeammalla hinnalla. Lakimuutoksilla hinnoittelun suhteen tavoiteltiin ratkaisua, joka parhaiten edistäisi kilpailua, kysynnän ja tarjonnan kohtaamista, ja joka suojaisi myös riittävällä tasolla matkustajaa. Tulevaisuudessa kotitalouksien odotetaan käyttävän enemmän rahaa taksipalveluihin, kun palvelut ja hinnoittelumallit monipuolistuvat.

Hinnoittelua koskevat uudistukset saavat osakseen huomattavaa kritiikkiä tutkimuksen tuloksista. Useat vastaajat kokevat hinnoittelun vapautumisen johtaneen harmaan talouden voimakkaaseen kasvuun, hintojen nousuun sekä taksin luotettavuuden heikkenemiseen. Tutkimuksen tulokset osoittavat, ettei kaikkiin hallituksen tavoitteisiin olla päästy hinnoittelun uudistuksien osalta.

Liikennekaaren yleisinä tavoitteina oli parantaa palveluntarjoajien kilpailukykyä, palveluiden kysyntää ja monipuolistaa kuljetusyrittäjyyttä. Tutkimuksen tulosten perusteella nämäkään tavoitteet eivät saa tukea taksiyrittäjien näkökulmasta. Suurin osa vastaajista kokee, ettei lakiuudistus ole parantanut heidän kilpailukykyään, palveluiden kysyntää tai monipuolistanut kuljetusyrittäjyyttä. Suurin osa vastaajista on myös sitä mieltä, ettei uusi liikennepalvelulaki ollut heidän mielestään tarpeellinen uudistus.

Yleisesti ottaen liikennekaaren tuomat muutokset taksialaan on tämän tutkimuksen tulosten valossa koettu epäonnistuneiksi. Taksialan yrittäjien suhtautuminen uuteen liikennepalvelulakiin on pääasiassa kielteinen, ja avoimen kysymyksen vastauksista voi aistia taksiyrittäjien pettymyksen sekä turhautuneisuuden lakimuutosta kohtaan. Tutkimuksen tulokset ovat saman suuntaisia kuin liikenne- ja viestintävirasto Traficom in julkaisussa ”Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja kokemukset liikennepalvelulaista. Kyselytutkimus” (Uusitalo ym. 2019).

Tulosten yleistettävyyttä ajatellen on huomattava, että tämän opinnäytetyön otanta vinoutui jo alalla pitkään olleiden puolelle. Jos perusjoukkona pidetään kaikkia taksialan yrittäjiä, sisältyy tuloksiin varsinkin otantavirhettä. Esimerkiksi em. Traficom in julkaisussa (Uusitalo ym. 2019) alalle tulleet uudet taksiyrittäjät suhtautuivat lakimuutokseen paljon myönteisemmin kuin alalla jo ennen lakimuutosta olleet. Lisäksi tämä opinnäytetyö keskittyi pelkästään

Pirkanmaan alueen taksiyrittäjiin; kokemukset lakimuutoksesta saattavat vaihdella maakuntien ja asukastiheyksien mukaan.

On myös huomattava, että kysely toteutettiin lakimuutoksen olleen voimassa vain alle kaksi vuotta, joten lakimuutoksen tuloksellisuutta pitkällä aikavälillä on tämän tutkimuksen perusteella hankala arvioida. Etenkin hallituksen tavoitteet markkinoiden tehokkuudesta sekä uusista ja monipuolisista palveluista ottavat todennäköisesti pidemmän aikaa toteutuakseen vapaan kilpailun muovatessa alaa. Jatkotutkimus on tärkeää, ja sitä tullaan varmasti myös vielä näkemään pidemmän aikavälin kuluessa muidenkin sidosryhmien osalta. Yksi tutkimuksen tuloksista merkittävästi noussut aihe jatkotutkimukselle on etenkin koettu harmaan talouden kasvu alalla. Onko harmaan talouden kasvu nähtävissä ja todennettavissa esimerkiksi verokerjymistä?

Opinnäytetyössä onnistuttiin kuitenkin vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja tutkimusongelmaan. Tutkimusosion avoimen kysymyksen vastaukset onnistuivat hienosti täydentämään monivalintakysymysten yksipuolisuutta ja tuomaan esille vastaajien asiaan liittyvien tunteiden voimakkuutta. Vastaajilla oli paljon näkemyksiä ja kokemuksia alasta ja sitä mullistavasta lakimuutoksesta, ja olen kiitollinen, että tämä opinnäytetyö sai osaltaan tuoda kentän omaa ääntä kuuluviin ja antaa vastaajille mahdollisuuden purkaa ajatuksiaan.

## Lähteet

### Painetut

Foddy, W. 1995. Constructing questions for interviews and questionnaires. Theory and practice in social research. 3. painos. Cambridge: Cambridge University Press.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. painos. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.

Vilkkä, H. 2015. Tutki ja kehitä. 4. painos. Jyväskylä: PS-kustannus.

### Sähköiset

Almatalent. 2019. Tunnuslukuopas. Nettotulos ja nettotulos-%. <https://www.almatalent.fi/tietopalvelut/tunnuslukuopas/kannattavuus/nettotulos-ja-nettotulos-prosentti>

Faktalehti 41/2017. Liikennepalvelulaki. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://www.lvm.fi/documents/20181/894261/Faktalehti%2041-2017%20Liikennepalvelulaki.pdf/1d9ba921-b69b-4a82-94da-8b6691a4a2b3>

Faktalehti 44/2017. Taksiliikenne liikennepalvelulaissa. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://www.lvm.fi/documents/20181/894261/Faktalehti%2044-2017%20Taksiliikenne%20liikennepalvelulaissa.pdf>

HE 157/2018. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2018/20180157>

HE 161/2016. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE\\_161+2016.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_161+2016.pdf)

Henkilöliikennetutkimus 2016. 2018. Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Helsinki. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti\\_2018-01\\_henkiloliikennetutkimus\\_2016\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf)

Invalidiliitto. 2016. Invalidiliitto ry:n lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esitykseen liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. 9.11.2016. <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-88095.pdf>

Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015. 2017. Liikenneviraston tilastoja 6/2017. Helsinki: Liikennevirasto. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti\\_2017-06\\_julkisen\\_liikenteen\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2017-06_julkisen_liikenteen_web.pdf)

Karjalainen, J. & Miettinen, K. 2018. Liikennepalvelulain seurantaraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 14/2018. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161242/14-2018%20Liikennepalvelulain%20seurantaraportti.pdf>

Kuluttajaliitto. 2016. Kuluttajaliitto ry:n lausunto eduskunnan talousvaliokunnalle hallituksen esitykseen liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. 13.10.2016. <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-81819.pdf>

L217/2007. Taksiliikennelaki

L320/2017. Laki liikenteen palveluista

Liikennevirasto. 2018. Julkisen liikenteen markkinaosuustilasto 2016. <https://vayla.fi/documents/20473/23664/Julkisen+liikenteen+suoritetilasto+2016.pdf>

LiVM 3/2017. Valiokunnan mietintö hallituksen esityksestä liikennekaaresta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Sivut/LiVM\\_3+2017.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Sivut/LiVM_3+2017.aspx)

Metsäranta, H., Hillo, K. & Weiste, H. 2008. Joukkoliikenteen lipputukijärjestelmä ja hinnoittelu. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 53/2008. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78304/Joukkoliikenteen\\_lipputukij%c3%a4rjestelm%c3%a4\\_ja\\_hinnoittelu\\_%28LVM53-2008%29.pdf](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78304/Joukkoliikenteen_lipputukij%c3%a4rjestelm%c3%a4_ja_hinnoittelu_%28LVM53-2008%29.pdf)

Metsäranta, H., Hillo, K., Piipponen, J., Lämsä, E., Suninen, S. & Strömmer, H. 2019. Taksiliikenteen täydentävä hintaseuranta. Taustaraportti. Traficom julkaisuja 5/2019. Helsinki: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficom%20julkaisuja%205-2019%20-%20Taksiliikenteen%20t%C3%A4ydent%C3%A4v%C3%A4%20hintaseuranta.pdf>

Metsäranta, H., Tervonen, J. & Jaakola, V. 2018. Taksiliikenteen hintaseuranta ja enimmäishinnan laskentaperusteet. Taustaraportti. Traficin julkaisuja 15/2018. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. [https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1530527390/24532c80c9f5f9b02070268c62fe3c46/31128-Traficin\\_julkaisuja\\_15\\_2018\\_Taksiliikenteen\\_hintaseuranta\\_ja\\_enimmaishinnan\\_laskentaperusteet.pdf](https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1530527390/24532c80c9f5f9b02070268c62fe3c46/31128-Traficin_julkaisuja_15_2018_Taksiliikenteen_hintaseuranta_ja_enimmaishinnan_laskentaperusteet.pdf)

OECD. 2016. OECD Economic Surveys FINLAND. January 2016. Overview. <https://www.oecd.org/eco/surveys/Overview-OECD-Finland-2016.pdf>

Pöllänen, M., Mäkelä, T., Nykänen, L., Liimatainen, H. & Mäntynen, J. 2015. Liikenteen markkinat Suomessa. Traficin tutkimuksia 16/2015. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

[https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1452675021/34e771ac250db32ab331b2d71ae92ffc/19497-Liikennemarkkinat\\_raportti\\_2015-12-10.pdf](https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1452675021/34e771ac250db32ab331b2d71ae92ffc/19497-Liikennemarkkinat_raportti_2015-12-10.pdf)

Ratkaisujen Suomi. 2015. Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma. Hallituksen julkaisusarja 10/2015. Edita Prima. [https://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1427398/Ratkaisujen+Suomi\\_FI\\_YHDISTETTY\\_netti.pdf](https://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1427398/Ratkaisujen+Suomi_FI_YHDISTETTY_netti.pdf)

Taksiliitto. 2016a. Suomen Taksiliiton lausunto eduskunnan talousvaliokunnalle hallituksen esitykseen liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. 14.10.2016. <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-81822.pdf>

Taksiliitto. 2016b. Suomen Taksiliiton lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esitykseen liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. 27.10.2016. <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-87785.pdf>

Taksiliitto. 2019a. Taksinkuljettajan ajolupa on tie ammattiin. <https://www.taksiliitto.fi/taksinkuljettajaksi/ajolupa/>

Taksiliitto. 2019b. Taksiasiakkaalle. <https://www.taksiliitto.fi/taksipalvelut/#taksinsaantely>

Traficom. 2019a. Hae taksiliikennelupaa tai muutosta lupaan. Asiointipalvelu. <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-taksiliikennelupaa>

Traficom. 2019b. Taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavat tiedot ja hintatietojen esilläpito. Määräys. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/M%C3%A4%C3%A4r%C3%A4ys%20FI.pdf>

Traficom. 2019c. Taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavat tiedot ja hintatietojen esilläpito. Perustelumustio. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Perustelumustio\\_FI.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Perustelumustio_FI.pdf)

Uber. 2016. Uberin lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esitykseen liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. 21.10.2016. <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-84289.pdf>

Uusitalo, J. 2018. Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja odotukset lakimuutokselle. Kysely- ja haastattelututkimus. Trafin tutkimuksia 2/2018. Helsinki: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. [https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1515417691/e3b7e40ee85aab649f1b4ba55150a083/28991-Trafi\\_02\\_2018\\_Taksiliikenteen\\_koettu\\_palvelutaso\\_ja\\_odotukset\\_lakimuutokselle.pdf](https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1515417691/e3b7e40ee85aab649f1b4ba55150a083/28991-Trafi_02_2018_Taksiliikenteen_koettu_palvelutaso_ja_odotukset_lakimuutokselle.pdf)

Uusitalo, J., Strömmer, H & Frösén, N. 2019. Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja kokemukset liikennepalvelulaista. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 4/2019. Helsinki: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficom%20tutkimuksia%20ja%20selvityksi%C3%A4%204-2019%20-%20Taksiliikenteen%20koettu%20palvelutaso.pdf>

Valtioneuvosto. 2019. Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi, III vaihe. Säädösvalmistelu. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM004:00/2018>

Vaughn, G. 2018. Kyselyt haltuun - mikä ihmeen vastausharha? Luettu 22.4.2020. <https://blog.zef.fi/mika-ihmeen-vastausharha>



## Kuviot

Kuvio 1: Vastaajien taustatiedot .....	23
Kuvio 2: Taksiryttäjien suhtautuminen lakiuudistuksen yleisiin tavoitteisiin ja tarpeellisuuteen .....	24
Kuvio 3: Taksiryttäjien suhtautuminen taksilupien ja niiden saamisedellytyksien uudistuksiin .....	25
Kuvio 4: Taksiryttäjien suhtautuminen asemapaikka- ja ajovelvoitteista luopumiseen .....	25
Kuvio 5: Taksiryttäjien suhtautuminen kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevien vaatimuksien uudistuksiin .....	26
Kuvio 6: Taksiryttäjien suhtautuminen hinnoittelua koskeviin uudistuksiin .....	27

## Taulukot

Taulukko 1: Suomen sisäinen henkilöliikenne 2016, markkinaosuudet (Liikennevirasto 2018, 1). .....	8
Taulukko 2: Julkisen liikenteen liikevaihto vuonna 2015 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015, 21) .....	9
Taulukko 3: Taksialan tunnusluvut 2000-2016 (Metsäranta ym. 2018, 4) .....	10
Taulukko 4: Taksialan tuloslaskelma keskimäärin per yritys 2016 (Metsäranta ym. 2018, 19) .....	11
Taulukko 5: Taksialan yritys rakenne 2016 (Metsäranta ym. 2018, 7).....	12
Taulukko 6: Taksialan yritysten kokojakauma 2016 (Metsäranta ym. 2018, 8).....	12
Taulukko 7: Vastauksissa toistuvia näkökulmia avoimeen kysymykseen .....	28

## Liitteet

Liite 1: Saate .....	43
Liite 2: Kyselylomake.....	44

## Liite 1: Saate

7.1.2020

Hyvä vastaanottaja,

teen kyselytutkimusta koskien viime vuonna voimaan tullutta liikennepalvelulakiuudistusta, joka muutti liikennemarkkinoiden lainsäädäntöä olennaisesti etenkin taksiliikenteen osalta. Kyselyn tarkoituksena on selvittää Pirkanmaalla toimivien taksiryttäjien näkemyksiä lakimuutoksesta ja sen hyödyllisyydestä. Kyselylomake sisältää 15 väittämää, jotka on johdettu lakiuudistuksen yleisistä tavoitteista ja sen taksialaan vaikuttavista keskeisistä muutoksista. Lomakkeen lopussa on vielä yksi avoin kysymys, johon vastaaja saa halutessaan kirjoittaa näkemyksiään omin sanoin.

Pyydän teitä vastaamaan kyselyyn. Kysely on täysin anonyymi, ja taustatietoja käytetään vain tietojen luokitteluun. Pääset aloittamaan vastaamisen seuraavan linkin kautta:

[https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf3prl0S4QFgMcsv5xbTfbccnXhSDxBMCb6Ak4344i18IcC4Q/viewform?usp=sf\\_link](https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf3prl0S4QFgMcsv5xbTfbccnXhSDxBMCb6Ak4344i18IcC4Q/viewform?usp=sf_link)

Vastausaikaa teillä on 31.01.2020 saakka.

Annan mielelläni lisätietoja kyselystä.

Ystävällisin terveisin,

Niko Kaihola  
Opiskelija, Laurea-ammattikorkeakoulu  
niko.kaihola@student.laurea.fi

## Liite 2: Kyselylomake

## Kyselytutkimus liikennepalvelulakiuudistuksesta

## 1. Sukupuoli

- Mies  
 Nainen

## 2. Ikä

- Alle 25-vuotias  
 25-34  
 35-44  
 45-54  
 Yli 55-vuotias

## 3. Yrityksen kokoluokka

- Suuryritys (250- hlöä)  
 Keskiuuri yritys (50-249 hlöä)  
 Pienyritys (10-49 hlöä)  
 Mikroyritys (1-9 hlöä)

## 4. Yrittäjyyden kesto vuosissa

---

## 5. Yleistä lakiuudistuksesta

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	En osaa sanoa	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Uusi liikennepalvelulaki oli tarpeellinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lakiuudistus on parantanut kilpailukykyäni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lakiuudistus on parantanut palveluiden kysyntää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lakiuudistus on monipuolistanut kuljetusyrittäjyyttä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 6. Taksiluvat ja niiden saamisedellytykset

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	En osaa sanoa	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Yrittäjäkurssista luopuminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yrittäjäkokeesta luopuminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuuden kuukauden työkokemusvaatimuksesta luopuminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoneuvoikohtaisen taksiliikenneluvan vaihtaminen toimijakohtaiseksi oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lupakiintiöstä luopuminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 7. Asemapaikka- ja ajovelvoite

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	En osaa sanoa	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Asemapaikka- ja ajovelvoitteista luopuminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 8. Kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevat vaatimukset

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	En osaa sanoa	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Kuljettajan rikostaustaa koskevien vaatimusten tiukentaminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
On hyvä asia, että taksipalvelua voi tarjota nykyisin myös muillakin kolmi- tai nelipyöräisillä kuin henkilöautoilla, pl. linja-auto.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taksikuvun pakollisuudesta luopuminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 9. Hinnoittelu

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	En osaa sanoa	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Enimmäishintasäätelystä luopuminen oli hyödyllinen uudistus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taksamittaria tai vastaavaa laitetta ei nykyisin tarvitse lain mukaan olla, jos kyyti hinnoitellaan kiinteästi. Taksamittarin pakollisuudesta luopuminen oli hyödyllinen uudistus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Miten arvioisit uuden liikennepalvelulain onnistuneen taksialan osalta? Kerro, oliko lakiuudistus mielestäsi hyvä vai huono asia, ja mitä kehittämistarpeita näet siinä. Sana on vapaa.

---

---

---

---

---

Google ei ole luonut tai hyväksynyt tätä sisältöä.

Google Forms