

Opinnäytetyö (AMK)

Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka

2021

Akusti Niittymies

# TAKSIASEMAN VALINTASTRATEGIOIDEN VAIKUTUS TAKSIYHTIÖN KANNATTAVUUTEEN

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

TURUN AMMATTIKORKEAKOULU

Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka

2021 | 35 sivua, 1 liitesivu

Akusti Niittymies

# TAKSIASEMAN VALINTASTRATEGIOIDEN VAIKUTUS TAKSIYHTIÖN KANNATTAVUUTEEN

Tämä opinnäytetyö käsittelee taksirytyksen kannattavuutta kuljettajan tekemien päätösten pohjalta, minne mennä odottamaan seuraavaa kyytiä. Onko kannattavampaa siirtyä aina takaisin kaupungin keskustaan, vai jäädä sille alueelle, minne edellisen asiakkaan jättää, hyödyntäen Taksi Tampereen kyytivälitystä. Pääpaino tutkimuksessa on kummallakin taktiikalla muodostuvassa liikevaihdossa, ajetuissa kilometreissä ja polttoainekuluissa.

Vertailu on toteutettu Tampereen alueella, itse taksikuljettajana toimien. Työssä käytetty aineisto on pääosin itse hankittua. Taustatietojen lähteinä on hyödynnetty internetistä kerättyä tuoretta aineistoa.

Tutkimuksessa selvisi huomattaviakin eroja varsinkin ajettujen kilometrien suhteen. Tyhjänä ajettut kilometrit putosivat selvästi, kun ei palattu kaupungin keskustaan, luoden näin ollen selvää säästöä taksirytyksen kannalta.

ASIASANAT:

Taksiliikenne, kannattavuus, liikennepalvelut

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Automotive and Transportation Engineering

2021 | number of pages: 35, number of pages in appendices: 1

Akusti Niittymies

# INFLUENCE OF TAXI STATION SELECTION STRATEGIES TO PROFITABILITY OF A TAXI COMPANY

This thesis explores different taxi station selection strategies and their impact on the profitability of a taxi company. In particular, the thesis inspects whether it is more profitable to return to the city center after every customer to get a new customer or stay in the area where the previous customer was left. The strategies are compared based on the generated turnover, mileage driven, and fuel costs.

The primary data collection for the comparison was executed in the Tampere area, with the author acting as a taxi driver. This primary data was supported with secondary data, used as background information, that was mainly collected from the internet.

The study indicated significant differences between the strategies, especially in miles driven, as the driven miles dropped notably, thus reducing the costs of the taxi company.

KEYWORDS:

taxi traffic, profitability, traffic services

# SISÄLLYS

<b>1 JOHDANTO</b>	<b>6</b>
<b>2 TYÖN TAVOITE</b>	<b>7</b>
<b>3 TAKSISTA YLEISESTI</b>	<b>8</b>
3.1 Taksiala Suomessa	8
3.1.1 Taksin tehtävä	8
3.1.2 Kuljettajan tehtävä	8
3.1.3 Taksilupa ja vaatimukset	9
3.1.4 Liikennelupa ja vaatimukset	9
3.2 Taksirytyksen kulut	10
3.3 Taksin tilaaminen ja välitys	11
3.3.1 Tolppakyyti	12
3.3.2 Tava-tilaus	13
3.3.3 Sotekyyti	13
3.3.4 Kelakyyti	13
3.3.5 Invakyyti	14
3.3.6 Paarikyyti	14
3.3.7 Koulukyyti	15
3.3.8 Tavarakuljetus	15
3.4 Taksi Tampere	16
3.4.1 Esittely	16
3.4.2 Taksi Tampereen välitys kuljettajan näkökulmasta	16
3.5 Koronavirustilanne	17
<b>4 TYÖN TOTEUTUS</b>	<b>18</b>
4.1 Toteutus käytännössä	18
4.1.1 Yleisesti	18
4.1.2 Yhtä asemaa ajaen	19
4.1.3 Lähintä asemaa ajaen	19
4.1.4 Omat huomiot	19
4.2 Data ja sen analysointi	20
4.2.1 Vertailu vuositasolla	26
4.2.2 Taksiauton käyttöiän aikana	29

4.3 Tulokset	30
<b>5 LOPUKSI</b>	<b>32</b>
<b>6 YHTEENVETO</b>	<b>34</b>
<b>LÄHDELUETTELO</b>	<b>35</b>

## KUVAT

Kuva 1. Tutkimuksessa käytetty taksiauto.....	18
Kuva 2. Esimerkki vuororaportista. ....	20

## TAULUKOT

Taulukko 1. Vertailun kokonaisajot.....	20
Taulukko 2. Vertailun aikana ajetut kyydit ja tilausten lukumäärä.....	21
Taulukko 3. Tuntikohtainen data.....	22
Taulukko 4. Kilometrikohtainen data.....	23
Taulukko 5. Tuntikohtaiset erot.....	23
Taulukko 6. Kilometrikohtaiset erot.....	25
Taulukko 7. Auton arvonalenema.....	26
Taulukko 8. Koontitaulukko laskelmia varten.....	27
Taulukko 9. Koontitaulukko laskelmien tuloksista.....	31

## KAAVAT

Kaava 1.....	27
Kaava 2.....	27
Kaava 3.....	28
Kaava 4.....	28
Kaava 5.....	28
Kaava 6.....	28
Kaava 7.....	29
Kaava 8.....	29
Kaava 9.....	29
Kaava 10.....	29
Kaava 11.....	29
Kaava 12.....	30
Kaava 13.....	30
Kaava 14.....	30

# 1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin taksiliikennettä Tampereen ja naapurikuntien alueella yhdellä Taksi Tampereen välitykseen kuuluvalla taksilla, ja yhden taksinkuljettajan näkökulmasta. Tutkimus kohdennettiin kuljettajan työaikana tekemistä päätöksistä johtuviin tuloksiin taksirytyksen tuloksen sekä muuttuvien kulujen kannalta. Käytännössä suoritettiin vertailu, jossa tutkittiin, onko kustannustehokkaampaa keskittyä ajamaan taksikyytejä palaamalla toistuvasti keskusta-alueelle, vai minimoida taksilla ajettavat turhat kilometrit.

Työn aihe valikoitui kirjoittajaa mietityttäneen kysymyksen pohjalta, kun itse taksinkuljettajan ammatissani huomasin osan liikennöivistä takseista, usein keskustasta kaupungin laidalle viedyn kyydin jälkeen, palaavan suoraan takaisin keskustaan tyhjällä autolla.

Taksiliikenteessä näitä niin kutsuttuja turhia kilometrejä tulee melko paljon. Joskus jopa yli puolet työvuoron aikana ajetuista kilometreistä taksi kulkee ilman matkustajia. Turhat kilometrit luonnollisesti aiheuttavat kustannuksia sekä myös ylimääräistä kulumista autoille, tieverkostolle ja luonnolle.

Turhat kilometrit ovat olleet puheenaiheena esimerkiksi vuonna 2018 voimaan tulleen taksiuudistuksen myötä, jolloin uudistusta perusteltiin mm. uusien innovaatioiden tuomilla hyödyillä, joilla voitaisiin näitä turhia kilometrejä vähentää. Käytännössä uudistuksen kahden voimassa ollen vuoden aikana konkreettisia toimia ei ole tapahtunut, paitsi uusien välitysyhtiöiden mainospuheissa.

Lähtökohtaisesti taksinkuljettaja tekee itsenäisesti valinnat, miten työvuoronsa käyttää. Tämän takia alalla usein onkin käytössä provisiopalkkaus. Kuljettajan tekemät valinnat, esimerkiksi seuraavan taksiaseman valinnassa, voivat vaikuttaa auton kassaan paljonkin. Tämän vuoksi moni kuljettajista näkeekin paremmaksi palata keskustaan, siirtyäkseen kyydin jälkeen sellaiselle asemalle, josta on odotettavissa mahdollisimman nopeasti seuraava kyyti. Hiljaisena arkiyönä laitakaupungille jääminen aamuyöllä voi olla melkoinen riski.

Työssäni tehtävä vertailu on sinänsä hieman karrikoitu, sillä yleensä työvuorossa seuraavaa ”liikettä” pohtiessaan kuljettajan tulee huomioida kellonaika ja kaikki se, mitä ympäristössä tapahtuu.

## 2 TYÖN TAVOITE

Työn tavoitteena on saada vastaus kysymykseen: onko järkevämpää palata aina keskustasta laitakaupungille suuntautuneen kyydin jälkeen keskustaan, vai jäädä alueelle, johon edellinen kyyti päättyi, tai lähimmälle tolपालle odottamaan seuraavaa kyytiä. Vertailussa tutkittiin joka vuoron päätteeksi tulostettavaa vuororaporttia, johon tulostuu vuoron aikana muodostunut data ajetuista kilometreistä ja kassasta. Vertailussa otettiin huomioon, paljonko kummallakin tyylillä tulee ajetuksi kyytivälityksen kautta tulleita kyytejä. Lisäksi tarkasteltiin taksin muuttuvia kuluja, esimerkiksi polttoaineen kulutusta.

Työssä esitellään ensiksi yleisesti taksialaa Suomessa, sekä ajankohtaisia muutoksia, joiden kanssa alalla työskentelevät ovat joutuneet elämään. Työssä käsitellään hieman myös taksinkuljettajan arkea, erilaisia kyytejä, sekä työhön liittyviä seikkoja, jotka voivat olla monelle lukijalle vieraita.

Työ antaa myös yritysesittelyn Taksi Tampereesta, joka toimii kirjoitushetkellä Tampereen alueen markkinajohtavana välitysyhtiönä. Lisäksi työssä käsitellään myös kirjoitushetkellä maailmalla vaikuttavaa Covid-19 -pandemiaa ja sen vaikutuksia taksiliikenteseen.

Tämän jälkeen työ etenee itse vertailun suorittamisen esittelyyn ja käytännön järjestelyihin sekä tuloksiin. Kerätty data analysoidaan, lopputulos esitellään, sekä vertaillaan tuloksia ja muuttuvia tekijöitä, joita vertailua suoritettaessa huomattiin.

Tämän jälkeen esitetään vielä kokonaisuuteen liittyvä pohdinta ja yhteenveto koko työstä, sen suorittamisesta sekä tuloksista.

## 3 TAKSISTA YLEISESTI

### 3.1 Taksiala Suomessa

#### 3.1.1 Taksin tehtävä

Taksi on merkittävä osa julkista liikennettä ja tärkeä tekijä yhteiskunnassa. Taksin pääasiallinen tehtävä on suorittaa henkilö- tai tavarankuljetusta korvausta vastaan. Suomessa on ollut vuonna 2018 noin 12200 taksiautoa, joista n. 3200 ollut niin sanottuja esteettömiä, eli joissa on pyörätuolipaikka. Yleensä yhdellä taksiyrittäjällä on vain yksi taksi. (Traficom 2019).

Tavallisimmillaan ihmiset näkevät taksin kulkuneuvona viikonloppuillan jälkeen baarista kotiin, mutta todellisuudessa taksin suorittamien kuljetusten kirjo on yllättävän laaja. Taksi kuljettaa koulukyytejä, Kelakyytejä, sotekyytejä, tavarankuljetuksia, invakyytejä, parikyytejä ja tietysti niitä ”tavallisia kyytejä”.

#### 3.1.2 Kuljettajan tehtävä

Taksinkuljettajan tehtävä on toimia taksiauton kuljettajana ja tarjota turvallinen ja laadukas kyyti sitä tarvitsevalle asiakkaalle. Kuljettajalta vaaditaan paljon muitakin ominaisuuksia kuin vain kyky ajaa autoa. Kuljettajan tultava toimeen erilaisten asiakkaiden kanssa ja oltava sosiaalisten tilanteiden taituri. Ammattitaitoinen kuljettaja myös omaa hyvän paikallistuntemuksen ja on ajan tasalla mahdollisista muutoksista liikenteessä. Muutenkin kuljettajan on hyvä olla hyvin ajan tasalla paikallisista muutoksista. Esimerkiksi täytyy tietää, jos sairaalalla on jokin kulkureitti muuttunut ja asiakas tarvitseekin viedä toiselle ovelle, ja osata neuvoa häntä kulkemaan eri kautta pyydetylle osastolle.

Erityisryhmiä kyydittäessä voidaan vaatia myös fyysisiä ominaisuuksia. Esimerkiksi invasiakkaiden kanssa kyytiin saattaa sisältyä asiakkaan saattoa sisälle rakennukseen. Jos matkalle sattuu ns. porrasvetoa, eli portaat, joista asiakas täytyy vetää pyörätuolilla ylitse, on kuljettajalla oltava voimaa tehtävän suorittamiseen.



### 3.1.3 Taksilupa ja vaatimukset

Taksinkuljettamiseen vaaditaan taksinkuljettajan ajolupa, jota saa hakea Traficomilta, jos alla mainitut edellytykset täyttyvät.

*Sinulle voidaan myöntää taksinkuljettajan ajolupa, jos*

- *olet saanut B-luokan ajokortin vähintään vuotta aiemmin Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa,*
- *et ole ajokiellossa,*
- *täytät ryhmän 2 ajoterveysvaatimukset*
- *olet suorittanut hyväksytysti taksinkuljettajan kokeen ja*
- *sinulla ei ole luvan myöntämisen estäviä rikos- tai sakkorekisterimerkintöjä (Traficom 2020a).*

### 3.1.4 Liikennelupa ja vaatimukset

Markkinoiden vapauttamisesta huolimatta taksiliikenteen harjoittaminen edellyttää yhä, että yrityksellä on taksiliikennelupa. Lisäksi kuljettajalla on oltava taksinkuljettajan ajolupa ja taksiliikenteeseen käytettävän ajoneuvon on oltava merkitty luvanvaraiseen käyttöön.

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen vaatii taksiliikenneluvan. Pelkällä taksinkuljettajan ammattiajoluovalla ei saa toimia taksiyrittäjänä. Taksiliikennelupaa tarvitaan, kun ajoneuvo on maksimissaan 1+8-paikkainen.

Taksiliikennelupa on yrityskohtainen eli ajoneuvojen lukumäärää ei yrityskohtaisesti rajoiteta.

Luvan myöntämisen edellytyksiä Traficom (2020b) mukaan ovat mm.:

- *Oikeustoimikelpoisuus; Luvanhakijan on oltava täysi-ikäinen ja täysivaltainen. Sama koskee myös yrityksen liikenteestä vastaavaa.*
- *Hyvämaineisuus; Hyvämaineisuuden vaatimus koskee sekä hakijaa että hakijan liikenteestä vastaavaa henkilöä. Jos lupaa hakee yritys, myös yrityksen toi-*

*mitusjohtajan ja vastuunalaisen yhtiömiehen tulee täyttää hyvän maineen vaatimus. Henkilön hyvää mainetta arvioitaessa huomioidaan viimeisen kahden vuoden kuluessa tuomitut lainvoimaiset vankeus- ja sakkorangaistukset liikennepalvelulaissa tarkemmin säädetyllä tavalla. Hyvän maineen vaatimus ei täyty, jos henkilön hyvä maine vaarantuu ja tekojen katsotaan osoittavan ilmeistä sopimattomuutta. Jos lupaa hakee yritys, yrityksellä ei saa myöskään olla ilmeistä sopimattomuutta osoittavia yhteisösakkotuomioita.*

- *Kyky vastata taloudellisista velvoitteista; Luvanhakija ei saa olla konkurssissa eikä hänellä/sillä saa olla ilmeistä sopimattomuutta osoittavaa konkurssikyköstä viimeisen kahden vuoden ajalta. Hakija eikä sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies saa olla myöskään liiketoimintakiellossa. Myös velvoitteiden hoidon tulee olla kunnossa. Hakijalla ei saa olla veroihin tai muihin vastaviiin maksuihin liittyviä laiminlyöntejä eikä ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia. Hakijalla ei saa myöskään olla ulosottoerinnästä varattomuustodistuksen palautuneita velkoja.*
- *Sijoittautuminen Suomeen; Lupaa hakevan luonnollisen henkilön vakituinen asuinpaikka tai lupaa hakevan yrityksen kaupparekisteriin merkitty kotipaikka tulee olla Suomessa. Hakijalla tulee lisäksi olla tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa.*

### 3.2 Taksirytyksen kulut

Taksiryttämiseen, niin kuin kaikkeen muuhunkin yritystoimintaan liittyy aina kustannustekijöitä toiminnan ylläpitämiseksi. Näitä ovat esimerkiksi toimitilat, laitteet, henkilöstö, yms. Kustannustekijät voidaan jakaa kiinteisiin ja muuttuviin. Kiinteitä kustannustekijöitä ovat sellaiset jotka eivät vaihtele toiminnan volyymin mukaan. Esimerkiksi toimitilat, rahoituskustannukset tai vakuutusmaksut.

Muuttuvat kustannustekijät taas vaihtelevat yrityksen menekin mukaan. Esimerkiksi aine- ja tarvikekustannukset. (Eklund & Kekkonen 2011.)

Taksirytyksen muuttuvia kustannustekijöitä ovat Juutilaisen (2020) mukaan muun muassa:

- *Provisiopohjaiset palkat ja palkan sivukulut*

- *Huollot ja korjaukset*
- *Renkaat*
- *Poltto- ja voiteluaineet*
- *Pesukulut*
- *Varaosat ja tarvikkeet*
- *Ajopäiväkirjat ja kuittirullat*
- *Työvaatteet*

Taksirytyksen kiinteitä kustannustekijöitä ovat Juutilaisen (2020) mukaan muun muassa:

- *Pääomapoistot korkoineen*
- *Dieselvero*
- *Vakuutusmaksut*
- *Taksiliikennelupamaksut*
- *Ajonvälitysjärjestelmäkulut*
- *Mahdolliset ajoneuvojen säilytykseen liittyvät kulut*

### 3.3 Taksin tilaaminen ja välitys

#### **Yleisesti**

Taksivälityksen ideana on tarjota asiakkaalle mahdollisuus tilata auto suoraan lähtöpaikkaan. Tilaustapoja on nykyään monia. Asiakkaat voivat soittaa välityskeskukseen, tai käyttää esimerkiksi älypuhelimien sovellusta. Sovelluksissa on yleensä paikannusmahdollisuus, eli asiakkaan ei tarvitse edes tietää olinpaikkansa tarkkaa osoitetta. Sovelluksissa on usein myös muita mahdollisuuksia asiakkaalle. Näitä ovat esimerkiksi kohdeosoitteen syöttäminen ja valmiin hinta-arvion, tai jopa kiinteän hinnan saaminen matkalle. Moniin sovelluksiin on myös mahdollista liittää oma maksukortti, jolloin kyydin hinta veloitetaan automaattisesti kyseiseltä kortilta. Näin ollen säästyy maksusuoritukselta itse taksissa.

Ennen taksiuudistusta jokaisessa kaupungissa oli oma taksikeskus, joka välitti takseja oman alueensa tarpeisiin. Usein nämä keskuksat olivat paikallisten taksiautoilijoiden itse omistamia osakeyhtiöitä, joihin oli palkattu ulkopuolista henkilökuntaa hoitamaan vain välitykseen liittyviä asioita. Jos paikkakunnalla taksiautoilija lopetti toimintansa, hän myi välitysyhtiön osakkeensa eteenpäin seuraavalle uudelle autoilijalle. Välitysyhtiöt itsessään eivät varsinaisesti pyrkineet tekemään voittoa, vaan tarjoamaan osakkailleen heidän taksiautoiluunsa liittyvät välityspalvelut kohtuullisin kustannuksin.

Taksiuudistuksen myötä tämä asetelma on kuitenkin muuttunut. Uusia välitysyhtiöitä syntyy jatkuvasti ja näillä monesti on tarkoituksena olla voittoa tekeviä yrityksiä, jotka myyvät taksiyrittäjille välityspalvelua joko kiinteään kuukausihintaan, tai perustuen provisioon tai näiden yhdistelmään. Vastineeksi välitysyhtiöt tarjoavat mahdollisimman näkyvää mainontaa kuluttajien suuntaan, ja näin ollen myös luovat lisääntyvää kysyntää heidän kauttansa tilattaviin kyyteihin.

Tampereen alueellakin asiakkaalla on mahdollisuuksia tilata taksi esim. Taksi Tampereelta, Valopilkkusta, iTaksilta, Menevältä, Tatsilla Oy:lta, O2Taksi:lta, Liuttu Logistiikka Oy:lta, yms. Ja välityspalveluita myös monesti yhdistellään eri toimijoiden välillä. Esimerkiksi kirjoitushetkellä Valopilkkun kautta tilatut kyydit välittyvät suoraan Taksi Tampereen välityksessä oleviin autoihin. Tilanne on tosin syksyn 2020 aikana muuttumassa niin, että Valopilkkun kautta tilatut kyydit siirtyvät Tatsillan välityksessä oleviin autoihin. Toisaalta useat Tatsillan välityksessä olevat taksit ovat myös Taksi Tampereen välityksessä.

Välityspalveluita tarjoavat yritykset voidaankin kategorioida kahteen luokkaan: toiset tarjoavat olemassa oleville välitysyhtiöille esimerkiksi tilaussovellusta, ja toiset tarjoavat välityspalveluita suoraan taksiyrittäjille.

Eli yhdellä taksiautoilijalla voikin olla yhdessä taksi-autossa käytössään useampikin välityspalvelu eri toimijoilta. Ja tällöin erona niin kuljettajan kuin asiakkaankin näkökulmasta on erilainen hinnoittelu ja eri tilaus- ja välitysalusta.

### 3.3.1 Tolppakyyti

Tolppakyyti, joskus myös kuljettajien puheessa ”jalkapoka”, on asiakas, joka kävelee siis tolपालta kyytiin. Ennen vuoden 2018 taksiuudistusta asiakas ohjattiin ensimmäisenä tolपालla olevaan autoon, ”herrasmiessääntöjen mukaan”, mutta nykyään, kun taksit voivat

olla erihintaisia, edustaa eri välitysyhtiöitä yms., asiakkaalla on oikeus valita taksinsa täysin vapaasti, vaikka automerkin perusteella.

Samaan kategoriaan voidaan toisaalta myös laittaa ns. ”käsipysty”, eli kun asiakas ilmaisee taksin tarpeensa ohiajavalle vapaalle taksille erilaisin käsimerkein. Tällöinhän asiakas ei ole käyttänyt minkään välitysyhtiön palvelua taksin saamiseksi.

### 3.3.2 Tava-tilaus

Tava-tilaus tarkoittaa ns. normaalia asiakasta, joka tilaa itselleen tai seurueelleen taksin ”tavallisella tavalla” eli soittamalla välityskeskukseen tai käyttämällä välitysovellusta. Asiakkaat maksavat kyydin näissä tilauksissa kokonaan itse heti matkan päätteeksi. Näissäkin kyydeissä voi olla erikoisvaatimuksia, eli esimerkiksi voidaan tarvita tilataksia tai isompaa tavaratilaa, jos on esimerkiksi mukana isompia matkatavaroita.

### 3.3.3 Sotekyyti

Nämä kyydit ovat yhteiskunnan osittain maksamia kyytejä. Näissä asiakas maksaa vain omavastuun, joka on yleensä paikallisliikenteen julkisen kulkuneuvon eli esimerkiksi bus-silipun hintaa vastaava summa. Sotekyyteihin oikeutetut ovat tyypillisesti vähätuloisia ikäihmisiä, joilla on lisäksi jonkinlaisia liikkumisvaikeuksia. He voivat olla myös vammais-palvelulain nojalla edunsaajiksi oikeutettuja henkilöitä, joilla on pitkäaikaisia, erityisiä vaikeuksia liikkumisessa, ja jotka eivät vamman tai sairauden vuoksi kykene käyttämään muita julkisia kulkuneuvoja ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. (Tampereen kaupunki 2020.)

Näissä kyydeissä yleensä on huomioitavaa nimenomaisesti asiakkaan erityistarpeet. Heillä usein saattaa vaikeuksia liikkumisessa, jolloin heitä autetaan autoon kulkemisessa ja sieltä poistumisessa, ym. asioissa.

### 3.3.4 Kelakyyti

Kelakyyti tarkoittaa Kelan suorakorvauskyytiä sairaalamatkoihin. Eli Kela korvaa matkan hinnan suoraan taksille ja asiakas maksaa vain mahdollisen omavastuun, joka on kirjoj-

tushetkellä maksimissaan 25 €/matka. Tässä on kuitenkin poikkeuksena, että jos asiakas joutuu kulkemaan vuoden aikana useasti sairaalaan tai sairaalasta kotiin taksilla, on omavastuussa vuosikatto 300 €. Tämä tarkoittaa, että kun on maksanut omavastuita tuon summan edestä, ovat loppuvuoden kyydit asiakkaalle maksuttomia.

Näissä kyydeissä voi olla auton rakenteisiin liittyviä erityisvaatimuksia, esimerkiksi pitää olla pyörätuolipaikka, tai autossa ei saa olla porrasta kyytiin noustessa, jotta myös huonokuntoinen asiakas pääsee helposti kyytiin. Näissä kyydeissä voi myös olla muitakin erityisvaatimuksia, kuten esimerkiksi asiakkaan noutoa sairaalasta osastolta tai kotoa, matkalla apteekissa asiointia, jolloin tietysti asiakasta avustetaan. Tarvittaessa asiakas saatetaan myös kotiin tai sairaalan osastolle.

### 3.3.5 Invakyyti

Invakyydeissä asiakas on pyörätuolilla liikkuva henkilö, jolla ei ole mahdollisuutta nousta tuolista edes autoon siirtymisen ajaksi. Tällöin vaaditaan esteetön tai invataksi. Näihin autoihin asiakas pääsee suoraan pyörätuolilla, ja tuoli sidotaan autoon kiinni. Invakyydeissä kuljettajalta vaaditaan kykyä ja taitoa saada asiakas siirrettyä turvallisesti autoon ja sieltä pois ja mahdollisesti vielä auttaa päämäärässä tai noutokohteessa esimerkiksi portaissa, jolloin puhutaan porrasvedosta. Porrasvedossa kuljettaja siis vetää pyörätuolilla liikkuvan asiakkaan portaista, mikä vaatii kuljettajalta myös hyvää fyysistä kuntoa, voimaa ja taitoa.

Invakyydit ovat yleensä kela- tai sotekyytejä.

### 3.3.6 Paarikyyti

Paarikyydeissä yleensä asiakas siirretään sairaalasta toiseen, terveyskeskukseen tai esimerkiksi hoitokotiin. Näissä kyydeissä asiakas kulkee matkan paareilla maaten eli asiakkaalla ei ole sairauden tai esimerkiksi tehdyn leikkauksen vuoksi mahdollisuutta matkustaa istuma-asennossa. Paarikyytejä varten taksissa on yrityksen oman parit, jotka haetaan säilytyspaikasta aina kyytiä varten, ja tämän jälkeen mennään parien kanssa hakemaan asiakas osastolta, jossa asiakas siirretään taksin paareille. Asiakas kuljetaan autolle ja parit sidotaan autoon kiinni, kuten invakyydeissä.

Paarikyydit yleensä Kelakyytejä, tai potilassiirtoja, joissa asiakas ei maksa itse edes mahdollista omavastuuta.

### 3.3.7 Koulukyyti

Koulukyydit ovat luonnollisesti koululaisia varten.

*”Jos perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai varhaiskasvatuslaissa tarkoitettu varhaiskasvatuksesta esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai varhaiskasvatuksesta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai varhaiskasvatukseen. Perusopetusta, lisäopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi.” (Finlex 1998.)*

Näissä kyydeissä taksikuvun päälle laitetaan koulukyytikupu, joka kertoo muille liikenteenkäyttäjille, että menossa on koulukuljetus. Koulukyydeissä voi myös olla erityistä huomioitavaa kuljettajalle. Esimerkiksi lapsi voi olla kehitysvammainen, jolloin voi olla huolehdittava, että lasta ei jätetä yksin, vaan esimerkiksi koulun henkilökunta tulee vastaanottamaan hänet. Kuljettajalla täytyy muutenkin olla kyky toimia ja tulla toimeen lasten kanssa, ja olla heille turvallinen ja vastuullinen aikuinen. Usein taksinkuljettajat tulevatkin koulukyyteihin oikeutetuille lapsille tutuiksi.

Monesti koulukyydit on kilpailutettu kuntien toimesta, ja niitä hoitavat tietyt yrittäjät ja kuljettajat ”tuttu taksi” -logiikalla. Joskus kuitenkin kyytejä tulee yleiseen jakoon, jolloin kuljettaja voi vaihtua. Näin voi käydä myös, jos lapsi esimerkiksi muuttaa ja reitti muuttuu, tai jos lapsi loukkaantuu ja hänelle myönnetään parantumisen ajaksi väliaikainen koulukyytioikeus.

### 3.3.8 Tavarakuljetus

Taksin voi myös tilata kuljettamaan pelkkää tavaraa. Tällöin kyydin hinta voidaan maksaa etukäteen, tai voidaan sopia mahdollisesta laskutuksesta. Myös välitysyhtiöiden

kanssa on mahdollista tehdä laskutussopimus, jolloin välitysyhtiö toimii välikätenä ja las-  
kuttaa asiakkaan ja tilittää rahat taksiyrittäjälle. Tavarankuljetuksissa on kuitenkin kuljet-  
tajan huomioitava ALV-muutos, sillä henkilökuljetusten ALV on 10 % ja tavarankuljetuk-  
sissa 24 %. Taksi voi joskus ollakin paras tapa saada tavara toimitettua, jos toimituksella  
on kiire.

### 3.4 Taksi Tampere

#### 3.4.1 Esittely

Taksi Tampere eli viralliselta nimeltään Tampereen Aluetaksi Oy, on Tampereen ja naa-  
purikuntien taksiyrittäjien omistama välityskeskus. Osakkaita on noin 370. Yritys on pe-  
rustettu vuonna 1990 hoitamaan Tampereen seudun taksikuljetukset takseille. Tänä päi-  
vänä Taksi Tampereen välityksessä on noin 500 autoa ja lisäksi Taksi Tampere välittää  
Pirkanmaan ja Kanta-Hämeen sairaanhoitopiirien Kela-kydyt kaikille näiden alueiden  
Kela-autoille, joita on noin 900. Kuljettajia toimii aktiivisesti Taksi Tampereen välityk-  
sessä noin 1500. Vuosittain Taksi Tampere välittää yli 2 miljoonaa taksikyytiä. (Taksi  
Tampere 2020.)

#### 3.4.2 Taksi Tampereen välitys kuljettajan näkökulmasta

Siihen aikaan, kun Tampereen Aluetaksi on perustettu, kyydit on välitetty ULA-radion  
kautta autoihin. Eli kaikissa takseissa on ollut radio, jota on kuunneltu vapaana ollessa  
ja kyytien välitys on toiminut samalla periaatteella kuin nykyään eli kyytiä tarjotaan ensi-  
sijaisesti lähimmällä tolalla olevalle ensimmäiselle autolle. Tätä varten eri alueet, ja niillä  
sijaitsevat taksiasemat eli tolpat, on numeroitu. Esimerkiksi Tampereen rautatieaseman  
alue on 106 ja tolppa 6.

Vertailun vuoksi Tampereen keskustorin alue on 102 ja tolppa 2. Näin ollen tilauksen  
tullessa esimerkiksi alueelta 106, on keskukselta kuulutettu radioon ”Tolppa 6” , johon  
ensimmäisenä rautatieaseman tolalla oleva taksi on vastannut radioon omalla auton  
järjestysnumerolla eli esimerkiksi ”auto 169”, ja tämän jälkeen keskus on kertonut nouto-  
osoitteen.



Jos tolpalla ei ole ollut ketään, on keskukselta kuulutettu uudestaan ”Alue 106, vapaa kyyti” ja näin ollen alueella tai lähellä vapaana oleva auto on taas vastannut radioon omalla auton järjestysnumerolla, ja näin ollen saanut kyydin.

Vuosituhanen vaihteessa käyttöön otettu järjestelmä toimii tietokoneen välityksellä, eli kaikissa autoissa on välityslaitteet, johon kyydit välitetään. Logiikka on kuitenkin sama, eli kyydit välitetään lähimmälle vapaalle autolle, ensisijaisesti kyseisen alueen taksiasemalle olevalle autolle.

### 3.5 Koronavirustilanne

Vertailun aikana koronavirustilanne vaikutti taustalla, mutta esimerkiksi ravintoloiden aukioloaikoihin vaikuttavia rajoituksia ei ollut.

Vuoden 2019 syksyllä alkanut Covid-19 -viruksen leviäminen on aiheuttanut maailmalla suuria muutoksia ja vaikuttanut ihmisten arkeen koko 2020 vuoden ajan.

Suomessa taudin leviäminen alkoi voimakkaasti maaliskuussa 2020 ja tähän reagoitiin mm. sulkemalla ravintolat asiakkailta maaliskuun lopussa. Ihmiset myös siirtyivät mahdollisuuksien mukaan etätöihin ja Suomen rajat suljettiin matkailijoilta.

Tämä näkyi myös taksissa voimakkaasti kyytimäärien romahtamisena. Yövuoroista loppuivat kyydit ravintoloihin ja baareihin. Kyydit linja-auto-, rautatie- ja lentoasemille käytännössä loppuivat, kun matkustusrajoitukset ja astuivat voimaan. Tampere-Pirkkalan lentoaseman siivililennot lakkautettiin kokonaan. Päivävuorossa loppuivat työmatkalaisien ja koululaisten kyydit. Myöskin sairaalakyydit vähenivät, kun aikataulutettuja kiireettömiä toimenpiteitä peruttiin, jotta sairaaloilla olisi keskittää enemmän resursseja mahdollisten koronapotilaiden hoitoon.

Taksiliiton jäsentutkimuksen mukaan koronapandemia on romahduttanut taksirytysten liikevaihdon. Jopa 72 prosenttia taksirytyistä kertoo, että liikevaihto on alentunut vuoden takaiseen verrattuna yli 60 prosenttia. Vastaajista 36 prosentilla pudotus on ollut yli 80 %. Vielä karumpaa kieltä kertoo Nordean Koronamittari, jonka mukaan romahdus on ollut koko toimialalla edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna lähes 80 % eikä minkäänlaista elpymistä ole tapahtunut. Edes valtion suljetuiksi määräämillä ravintoloilla pudotus ei ole ollut näin radikaali. (Taksiliitto 2020.)

## 4 TYÖN TOTEUTUS

### 4.1 Toteutus käytännössä

#### 4.1.1 Yleisesti

Vertailussa ajettiin kaksi samanpituista ajanjaksoa kumpaakin ”taktiikkaa” käyttäen. Toisessa palattiin aina kyydin jälkeen lähtöpaikan taksiasemalle ja toisessa jäätin kyydin jälkeen aina lähimmälle taksiasemalle. Kuitenkin toimittiin niin, että kaikki välitysjärjestelmän kautta tulleet kyydit hyväksyttiin. Vertailussa käytetyt ajanjaksot olivat molemmat yhden työviikon mittaisia, eli viisi perjantai- ja tiistaiyön välistä työvuoroa.

Vuoden 2018 taksiuudistuksen myötä taksien päivystysvelvollisuus ja vuorolistat poistui-  
vat, joten nykyään työvuorot ovat enemmänkin liukuvalla työajalla toteutettuja. Keski-  
määrin tutkimuksen aikana vuorot alkoivat illalla kuuden ja kahdeksan välillä, ja päättyivät  
aamulla kuuden ja seitsemän välillä.

Testijaksoiksi valittiin syyskuun kaksi työviikkoa, jotka osuivat syyskuun ensimmäiselle  
ja kolmannelle viikonvaihteelle, päivämäärille 4.9.–8.9.2020 ja 25.9.–29.9.2020 Työau-  
tona käytettiin työnantajan taksiautoa, kesäkuussa 2020 käyttöönottettua Citroen C5 Air-  
crossia, eli 5 paikkaista SUV-henkilöautoa, 1499 cm<sup>2</sup>, 96 kW dieselmoottorilla ja 8-por-  
taisella automaattivaihteistolla. Kyseinen autoyksilö esiintyy kuvassa 1.



Kuva 1. Tutkimuksessa käytetty taksiauto.

#### 4.1.2 Yhtä asemaa ajaen

Tässä tutkimuksen puolikkaassa käytettiin vain yhtä ja samaa taksiasemaa kyydin odottamiseen. Taksiasemaksi valittiin keskustan tolppa nro 6 eli Tampereen rautatieaseman taksitolppa. Tampereella keskustassa on käytännössä kaksi asiakkaiden ja kuljettajien eniten käyttämää tolppaa, joista toinen on Keskustorin tolppa ja toinen tämä rautatieaseman tolppa. Valitsin näistä kahdesta rautatieaseman, sillä sinne mahtuu enemmän takseja kerralla, ja näin ollen ei päässyt käymään sitä tilannetta, ettei taksiasemalle mahtuisi.

#### 4.1.3 Lähintä asemaa ajaen

Tätä taktiikkaa käytettiin testijakson jälkimmäisellä puolikkaalla, ja kyydin jälkeen ajettiin aina lähimmälle taksiasemalle odottamaan seuraavaa kyytiä ja näin ollen minimoitiin turhat kilometrit.

#### 4.1.4 Omat huomiot

Testiä tehtäessä huomattiin paljonkin eroja näiden kahden taktiikan välillä. Eroja havaittiin ihan yleisissä käytännön asioissa, kuten kahvitaukojen pitämisessä, sekä yleisessä työn mielekkyydessä.

Kahvitaukojen pitäminen muuttui melko hankalaksi lähintä tolppaa ajettaessa, sillä Tampereella ja naapurikuntien alueella on öisin auki vain muutama huoltoasema, joista vain yhden pihassa sattuu olemaan taksitolppa. Tuo kyseinen tolppa taisi kerran sattua olemaan se lähin tolppa, joten pääsin jopa oikeasti käymään kahvilla kesken vuoron. Rautatieaseman tolppaa ajaessa taas usein jokin näistä huoltoasemista osui paluumatkan varrelle, jolloin sallin itselleni kahvitaun.

Henkilökohtaisesti pidin mielekkäämpänä ajaa tuota pelkkää rautatieaseman tolppaa myös siitä syystä, että siellä oli aina muitakin takseja ja näin ollen myös juttuseuraa seuraavaa asiakasta odotellessa.

## 4.2 Data ja sen analysointi

Taulukossa 1 näkyy koko vertailun aikana kerätty data tehdyistä vuoroista.

Taulukko 1. Vertailun kokonaisajot.

	Viikon- päivä	Päivä- määrä	Kassa	Kilometrit	Maksetut kilometrit %	Työtunnit	Tunti- ansio	P-A lit- roina
Yksi taksiasema	Pe	4.9.	250,40 €	154,4	41 %	10:43	25,04 €	11,3
	La	5.9.	381,76 €	253,0	46 %	15:22	25,45 €	17,0
	Su	6.9.	282,42 €	190,7	42 %	10:41	28,24 €	18,5
	Ma	7.9.	164,46 €	123,7	41 %	11:16	14,95 €	11,6
	Ti	8.9.	201,20 €	155,9	41 %	11:25	18,29 €	13,9
	YHT		<b>1 280,24 €</b>	<b>877,7</b>	<b>42 %</b>	<b>59:27</b>	<b>22,39 €</b>	<b>72,3</b>
Lähin taksiasema	Pe	18.9.	202,74 €	93,0	56 %	9:00	22,53 €	7,4
	La	19.9.	469,70 €	231,4	67 %	12:54	39,14 €	17,7
	Su	20.9.	158,56 €	102,3	41 %	10:53	15,86 €	16,3
	Ma	21.9.	89,86 €	44,5	59 %	10:00	8,99 €	7,3
	Ti	22.9.	153,26 €	73,1	53 %	10:48	15,33 €	8,2
	YHT		<b>1 074,12 €</b>	<b>544,3</b>	<b>55 %</b>	<b>53:35</b>	<b>20,37 €</b>	<b>56,8</b>

Taulukossa 1 näkyvä materiaali on käytännössä suoraan vuororaportista kerättyä dataa, jota analysoidessa täytyy ottaa huomioon muutamia asioita, joista jäljempänä. Kuvassa 2 näkyy esimerkki vuororaportista, jollainen taksamittareistamme tulostetaan joka vuoron päätteeksi.

Vuororaporttiin tulostuvat tarkat tiedot vuorossa ajetuista kilometreistä sekä vuoron aikana saaduista tuloista.

Raportista saatavaan dataa on tämän kaltaista vertailua tehdessä muokattava. Esimerkiksi ”juoksuun”, joka kertoo ansaitun tulon ajettua kilometriä kohden, vaikuttaa aloitusmaksut ja näin ollen myös vuoron aikana ajettujen kyytien keskihinta. Siispä data ei ole vertailukelpoista keskenään, ellei ajettujen kyytien hinnoista vähennetä aloitusmaksuja.

VUOROJEN VÄLISSÄ	
ti08.09.2020	06:50
ti08.09.2020	07:09
Yksittäisajo	0,0 km
Huoltoajo	0,0 km
Vuororaportti	
VUORO	1448
TAKSI	169
Alku	ti08.09.2020 19:43
Loppu	ke09.09.2020 07:08
	KM TUN MIN
Vapaa	91,6 9 46
Taksa	63,9 1 27
Kassa	0,3 0 12
	155,9 11 25
YHT.	155,9
Tuottamaton	0,0 km
Tuottava	155,9 km
Maksetut	63,9 km
Maksetut/Amm	41,0 %
	KPL EURO
Taksa	9 201,14
YHTEEN	9 201,14
Pyörästykset	0,06
YHTEENSÄ	201,20
ALV %	BRUTTO VERO
10,0	201,20 18,29
ALV yhteensä	18,29
Kassa ALV %	182,91
Ansio	18,29 e/t
Juoksu	1,29 e/km
Tapahuma	22,36 e/tap
Kyuti	22,36 e/kyt
	KPL EURO
Käteis	4 107,00
PKoritt	5 94,20
Yhteensä	201,20
AUTON MATKAMITTARI	
- Alussa	22253,0 km
- Lopussa	22406,0 km
- Ajettu	153,0 km

Kuva 2. Esimerkki vuororaportista.

Raakadataa katsottaessa huomaa vuorojen välillä suuriakin heittoja. Tämä kertookin takinkuljettajan työn vaihtelevuudesta. Esimerkiksi maanantaiyönä, lähintä tolppaa ajaessa, asiakas rahastettiin viimeisen kerran klo 02:11 ja tämän jälkeen istuttiin samalla tolalla, kunnes lopetettiin vuoro klo 06:10. Eli tolalla istuttiin noin neljä tuntia.

Toisaalta, kun katsoo vuoroista kerätyn datan summia ja keskiarvoja, on data varsin järkevää ja vastasi ennako-odotuksia.

Taulukkoon 2 on kerätty data kunkin yön kyydeistä ja tilauksista.

Taulukko 2. Vertailun aikana ajatut kyydit ja tilausten lukumäärä.

	Viikopäivä	Päivämäärä	Juoksu €/km	Kyytejä	Tilaukset	Hukka	Aloituskulut	Kyydin keskihinta/€
Yksi taksiasema	Pe	4.9.	1,62 €	13	2	0	105,04 €	19,26 €
	La	5.9.	1,51 €	16	2	1	129,28 €	22,46 €
	Su	6.9.	1,48 €	14	5	0	110,34 €	20,17 €
	Ma	7.9.	1,33 €	8	1	0	64,64 €	20,56 €
	Ti	8.9.	1,29 €	9	5	0	69,94 €	22,36 €
	YHT		<b>1,45 €</b>	<b>60</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>479,24 €</b>	<b>20,96 €</b>
	Lähin taksiasema	Pe	18.9.	2,18 €	11	9	2	105,04 €
La		19.9.	2,03 €	18	16	0	145,44 €	26,09 €
Su		20.9.	1,55 €	9	6	0	72,72 €	17,62 €
Ma		21.9.	2,02 €	5	3	0	40,40 €	17,97 €
Ti		22.9.	2,10 €	10	6	1	80,80 €	15,33 €
YHT			<b>1,98 €</b>	<b>53</b>	<b>40</b>	<b>3</b>	<b>444,40 €</b>	<b>18,52 €</b>

Tästä nähdään hyvin ero esimerkiksi tilausten määrässä. Rautatieaseman tolppaa ajaessa ajetuista kyydeistä vain 15 kpl, eli 25 %, oli tilattuja kyytejä ja loput ns. jalkapokia. Lähimmän tolpan taktiikalla noin 75 % kyydeistä oli tilauksia. Myös huomataan, että kun tilausten määrä kolminkertaistui, hukkatilausten määrälle kävi samoin. Hukkatilaukset ovat siis tilauksia, joista ei asiakas tulekaan kyytiin. Näissä tapauksissa asiakkaalla olisi Taksi Tampereen käyttöehtojen mukaan velvollisuus tulla maksamaan aloitusmaksu, mutta usein asiakasta ei saa enää tavoitetuksi. Menetty aika ja paikka tolalla tulevat taksiautoilijan ja -kuljettajan omaksi tappioksi.

Kyytien keskihintoja vertaillen voidaan myös huomata pieni ero: keskustasta lähtevät kyydit ovat keskimäärin hieman pidempiä. Eroa selittää osittain se, että lähimmän tolpan

taktiikalla ajettaessa, kaupungin laidoilla ihmiset tilaavat taksin varsin lyhyisiinkin kyyteihin, esim. lähikaupasta kotiin. Esimerkiksi tiistai-iltana ensimmäiset kolme kyytiä olivat Hervannan sisäisiä, ns. kympin nyppyjä. Vasta neljäs kyyti siirsi auton Hervannan alueelta pois.

Taulukkoon 3 on koottu tulot ja polttoaineenkulutus tuntia kohden sekä kyydin keskihinnat. Lisäksi taulukkoon on laskettu auton tuntiansiot, vuoron aikainen keskinopeus ja kyydin keskihinnat korjattuina, eli ilman aloitusmaksuja.

Taulukko 3. Tuntikohtainen data.

	Viikonpäivä	Tuntiansio	Korjattu	Kyydin k-h/€	Korjattu	Keskinopeus (km/h)	l/h
Yksi taksi-asema	Pe	25,04 €	13,56 €	19,26 €	11,18 €	14,4	1,1
	La	25,45 €	16,43 €	22,46 €	15,78 €	16,5	1,1
	Su	28,24 €	16,11 €	20,17 €	12,29 €	17,9	1,7
	Ma	14,95 €	8,86 €	20,56 €	12,48 €	11,0	1,0
	Ti	18,29 €	11,50 €	22,36 €	14,58 €	13,7	1,2
	<b>Keskiarvo</b>	<b>22,39 €</b>	<b>13,47 €</b>	<b>20,96 €</b>	<b>13,35 €</b>	<b>14,8</b>	<b>1,2</b>
Lähin taksi-asema	Pe	22,53 €	10,86 €	15,60 €	8,88 €	10,3	0,8
	La	39,14 €	25,14 €	26,09 €	18,01 €	17,9	1,4
	Su	15,86 €	7,89 €	17,62 €	9,54 €	9,4	1,5
	Ma	8,99 €	4,95 €	17,97 €	9,89 €	4,5	0,7
	Ti	15,33 €	6,71 €	15,33 €	7,25 €	6,8	0,8
	<b>Keskiarvo</b>	<b>20,37 €</b>	<b>11,75 €</b>	<b>18,52 €</b>	<b>11,88 €</b>	<b>10,2</b>	<b>1,0</b>

Taulukkoon 4 on kerätty kilometrikohtaiset tulot eli juoksu, ja juoksu korjattuna. Lisäksi taulukossa näkyy polttoaineenkulutus sataa kilometriä kohden.

Taulukko 4. Kilometrikohtainen data.

Yksi taksiasema	Viikonpäivä	Kilometrit	Juoksu €/km	Korjattu	l/100km
	Pe	154,4	1,62 €	0,94 €	7,3
	La	253,0	1,51 €	1,00 €	6,7
	Su	190,7	1,48 €	0,90 €	9,7
	Ma	123,7	1,33 €	0,81 €	9,4
	Ti	155,9	1,29 €	0,84 €	8,9
	Keskiarvo	<b>175,5</b>	<b>1,45 €</b>	<b>0,91 €</b>	<b>8,4</b>
	Lähin taksi- asema	Pe	93,0	2,18 €	1,05 €
La		231,4	2,03 €	1,40 €	7,6
Su		102,3	1,55 €	0,84 €	15,9
Ma		44,5	2,02 €	1,11 €	16,3
Ti		73,1	2,10 €	0,99 €	11,2
Keskiarvo		<b>108,9</b>	<b>1,98 €</b>	<b>1,16 €</b>	<b>11,8</b>

Polttoaineenkulutusta taulukoista 3 ja 4 vertailtaessa voidaan huomata, että kilometrikohtainen kulutus on suurempi lähimmän tolpan taktiikalla ajaessa. Tämä johtuu vähentyneistä kilometreistä suhteessa tolalla olemiseen. Vertailun aikana yöt olivat sen verran viileitä, että autoa joutui lämmittämään tolalla ollessa auton polttoainekäyttöistä lisälämmitintä hyödyntäen. Tämä tietysti siirtää lämmityksessä käytetyn polttoaineen koroittamaan ajon aikaista kulutusta.

Taulukkoon 5 on koostettuna tuntikohtaisten keskiarvojen erot.

Taulukko 5. Tuntikohtaiset erot.

Keskiarvo	Kassa	Työtunnit	Tuntiansio	Keskino- peus (km/h)	P-A l/h	P-A €/h
Yksi taksiasema	256,05 €	11,89	13,29 €	14,8	1,2	1,50 €
Lähin taksiasema	228,89 €	10,68	11,91 €	10,4	0,9	1,12 €
Erotus	-27,16 €	-1,22	-1,38 €	4,4	-0,31	-0,38 €
Erotus %	-11 %	-10 %	-10 %	-30%	-25 %	-25 %

Taulukkoa 5 tarkastellessa voidaan huomata, että kassa on jäänyt lähimmän aseman tapauksessa keskiarvoisesti 11 % pienemmäksi. Tosin myös työtunteja kertyi 10 % vähemmän, joten keskiarvoisesti kokonaiskassan voidaan ajatella olevan vain 1 % pienempi. Tuntiansiossa kuitenkin jäätin 10 % jälkeen.

Tuntikohtainen polttoaineenkulutus aleni 25 %. Vaikka polttoaineenkulutus pieneni prosentuaalisesti enemmän kuin tuntiansio, huomataan, että euromääräisesti polttoainesäästö on 0,38 € ja taas alentunut tuntiansio on 1,38 €. Jos kuljettajan palkkaprocentti on esimerkiksi 35 %, yrittäjä maksaa hänen palkkaansa sivukuluineen 0,64 € tuosta 1,38 eurosta.

Työntekijän palkan lisäksi työnantaja on velvollinen maksamaan erinäisiä sivukuluja. Ensimmäisenä maksetaan työntekijälle vuosilomakorvaus, joka on alkaen 9 % riippuen alan työehtosopimuksesta. Tästä muodostuu työntekijän bruttopalkka, joka on nyt 38,15 % hänen aikaansaamastaan liikevaihdosta. Bruttopalkan summasta työnantaja suorittaa tarvittavat tilitykset eri kohteisiin keskinäisen eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen (2020) mukaan seuraavasti:

- *Sairausvakuutusmaksu: Työnantajan sairausvakuutusmaksu on 1,53 % v. 2021. Maksu tilitetään Verohallintoon.*
- *Työeläkemaksu: Perusmaksuprocentti on 1.1.2021 alkaen 24,8 %. Työntekijän osuus työeläkemaksusta on 7,15 % tai 53-62 vuotiaalla 8,65 %, loppu on työnantajan osuutta.*
- *Työttömyysvakuutusmaksu: Laskurissa on käytetty pientyönantajan työttömyysvakuutusmaksua, 0,50 % (2021). Maksetaan työttömyysvakuutusrahastolle.*
- *Tapaturmavakuutusmaksu: Laskurissa on käytetty keskimääräistä tapaturmavakuutusmaksua 0,70 % (v. 2021). Tarkista maksun suuruus omasta vakuutusyhtiöstäsi.*
- *Ryhmähenkivakuutus: Keskimäärin 0,07 % (v. 2021). Tapaturmavakuutusyhtiö perii maksun tapaturmavakuutusmaksun yhteydessä.*

Eli jos kuljettaja ajaisi yhden taksiaseman taktiikalla, yritykselle jäisi:

$$1,38 \text{ €} - 0,38 \text{ €} - 0,64 \text{ €} = 0,36 \text{ €}$$

enemmän rahaa tehtyä tuntia kohden.



Taulukossa 6 on koostettuna kilometrikohtaiset keskiarvojen erotukset.

Taulukko 6. Kilometrikohtaiset erot.

Keskiarvo	Kassa	Kilometrit	Juoksu	Tuottava	PA l/100 km	PA €/100 km
Yksi taksiasema	256,05 €	175,5	0,91 €	42 %	8,4	10,29 €
Lähin taksiasema	228,89 €	110,5	1,23 €	59 %	10,8	13,13 €
Erotus	- 27,16 €	- 65,04	0,32 €	17 %	2,38	2,84 €
Erotus %	- 11 %	- 37 %	35 %		28 %	28 %

Taulukoissa 5 ja 6 lähimmän tolpan taktiikalla ajettu sunnuntaiyö on jätetty huomioimatta, koska sinä yönä kyydissä oli kaksi ns. omaa asiakasta, jotka soittivat suoraankirjoittajalle. Näiden kyytien noutomatkat muuttivat tuon yön dataa niin paljon, että päädyin karsumaan koko vuoron datan pois tästä vertailusta, saadakseni paremman vastauksen tutkimukseni pääkysymykseen.

Myös taksin huoltokuluja arvioitiin, ja tässä tapauksessa lähdettiin arvioimaan kirjoittajan työauton kustannuksia. Koska testissä käytetty taksi on vielä suhteellisen uusi auto, eikä kilometrejä ole kertynyt edes huoltovälin vertaa, huoltokustannukset arvioitiin Citroenin nettisivuilla olevan huolenpitosopimushinnaston perusteella, joka löytyy liitteestä 1. Lisäksi laskettiin karkea arvio renkaiden kulumisesta aiheutuvasta kilometrikohtaisesta hinnasta.

Citroenin huolenpitosopimushinnastossa suurimmat vuosittaiset sallitut kilometrit olivat 60 tkm/vuodessa, joka normaalisti taksiajossa ylittyy, jos autolla on useampi kuljettaja. Siispä laskin koko hinnaston keskiarvon, ja siitä hinnan yhtä ajokilometriä kohden. Näin ollen yhden ajokilometrin huolenpitosopimuksen hinnaksi tuli 0,039 €/km.

Renkaan keski-ikäksi arvioin n. 45 tkm, edellisen taksiauto renkaiden uusimistarpeen mukaan. Citroenin ensiasennusrenkaan koko on 225/55R18, jonka karkea keskihinta Suomen johtavien rengasliikkeiden nettisivujen mukaan on n. 1000 € / sarja asennettuna. Eli näin ollen renkaan kilometrihinnaksi tulee 1000 € / 45000 tkm = 0,022 €/km

Näin ollen, jos auton huoltokulut olisivat n. 0,039 €/km ja rengaskulut 0,022 €/km, yhteensä kilometrin ajo ilman polttoainekuluja maksaisi 0,061 €.

## Auton arvon lasku

Myösauton keskimääräistä arvonalenemaa arvioitiin ajettua kilometriä kohden. Tässä hyödynnettiin Nettiauto.com-sivustoa, joka on Suomen suurin käytettyjen autojen myyntisivusto. Vertailuun otettiin neljä yleistä henkilöautotaksimallia vuodelta 2017: Ford Mondeo, Skoda Superb, Mercedesksen E-Sarja ja Volvo S/V90. Vain samalla tekniikalla varustettuja automalleja vertailtiin, ja mukaan otettiin eniten myynnissä olevalla tekniikalla varustetut ja vain yhdellä akselilla vetävänä. Yhteensä autoja tilastointiin tuli 182 kappaletta.

Taulukossa 7 näkyy kunkin automallin alla keskimääräinen mallikohtainen arvonalenema, jokaista ajettua kilometriä kohden.

Lopputulena voidaan huomata auton hinnan keskimäärin laskevan 0,053 € jokaista ajettua kilometriä kohden.

Taulukko 7. Auton arvonalenema.

Ford Mondeo	Skoda Superb	Mercedes-Benz E-Sarja	Volvo S/V90	182 kpl
- 0,048 €/km	- 0,054 €/km	- 0,060 €/km	- 0,047 €/km	<b>- 0,053 €/km</b>

Eli yhteensä, varovasti arvioiden, taksilla jokainen ajettu kilometri maksaa 0,061 € + 0,053 € = 0,114 €, ilman polttoainekuluja. Tässä on kuitenkin vain sellaiset taksin ylläpitokulut, jotka voidaan nähdä olevan suoraan verrannollisia nimenomaan ajettuihin kilometreihin nähden.

### 4.2.1 Vertailu vuositasona

Vertailun aikana kerätty data on ainoastaan yövuoron aikana kerättyä, mutta halusin hienan laskeskella miten data soveltuisi, jos sitä hyödyntäen laskisi taksin vuosittaista liikevaihtoa ja kuluja.

Laskelmissa käytetyt luvut on kerätty taulukkoon 8 ja niistä on jätetty lähimmän tolpan taktiikalla ajettu sunnuntaivuoro pois.

Taulukko 8. Koontitaulukko laskelmia varten.

	Viikonpäivä	Päivämäärä	Tuntiansio	Keskinopeus (km/h)	P-A l/h
Yksi taksiasema	Pe	4.9.2020	25,04 €	14,4	1,1
	La	5.9.2020	25,45 €	16,5	1,1
	Su	6.9.2020	28,24 €	17,9	1,7
	Ma	7.9.2020	14,95 €	11,0	1,0
	Ti	8.9.2020	18,29 €	13,7	1,2
	<b>YHT</b>		<b>22,39 €</b>	<b>14,8</b>	<b>1,2</b>
	Lähin taksiasema	Pe	18.9.2020	22,53 €	10,3
La		19.9.2020	39,14 €	17,9	1,4
Ma		21.9.2020	8,99 €	4,5	0,7
Ti		22.9.2020	15,33 €	6,8	0,8
<b>YHT</b>			<b>21,50 €</b>	<b>10,4</b>	<b>0,9</b>

Oletetaan, että autoa ajaa kaksi kuljettajaa, molemmat tekevät kymmenentuntisia työpäiviä ja viisi päivää viikossa. Työviikkoja kertyy molemmille vuodessa 40.

### Liikevaihto

Lasketaan paljonko molempien tyylien keskituntiansiolla muodostuisi liikevaihtoa vuodessa.

Yhden tolpan taktiikka: (tuntiansio poimittu taulukosta 8)

$$10h * 2 * 5pv * 40vko * 22,39€ = 89\ 560€$$

Kaava 1.

Lähimmän tolpan taktiikka: (tuntiansio poimittu taulukosta 8)

$$10h * 2 * 5pv * 40vko * 21,50€ = 86\ 000€$$

Kaava 2.

Liikevaihto jäisi jälkimmäisessä tapauksessa vain noin 3500 euroa pienemmäksi vuodessa.

## Kilometrit

Lasketaan paljonko kilometrikertymä olisi vuodessa vuorojen aikana koskettanut keskinopeutta hyödyntäen.

Yhden tolpan taktiikka: (keskinopeus poimittu taulukosta 8)

$$10h * 2 * 5pv * 40vko * \frac{14,8km}{h} = 59\,200\ km$$

Kaava 3.

Lähimmän tolpan taktiikka: (keskinopeus poimittu taulukosta 8)

$$10h * 2 * 5pv * 40vko * \frac{10,4km}{h} = 41\,600\ km$$

Kaava 4.

Eli noin 17 600 turhaa kilometriä jäisi ajamatta vuosittain.

## Polttoaine

Lasketaan polttoaineenkulutus vuositason tuntikohtaista kulutusta käyttäen.

Yhden tolpan taktiikka: (tuntikulutus poimittu taulukosta 8)

$$10h * 2 * 5pv * 40vko * \frac{1,1l}{h} = 4400\ l$$

Kaava 5.

Lähimmän tolpan taktiikka: (tuntikulutus poimittu taulukosta 8)

$$10h * 2 * 5pv * 40vko * \frac{0,9l}{h} = 3600\ l$$

Kaava 6.

Polttoainetta säästyisi vuodessa melkein 800 litraa.

Vuonna 2018 taksien liikevaihto suomessa oli 1,147 miljardia euroa. Taksiliikenneluvan haltijoita taas oli samana vuonna 9835 kpl. Tämä tarkoittaa, että keskimäärin yhden liikenneluvan haltijan liikevaihto oli vuodessa noin 116 600 €. (Traficom 2018a.)

Näin ollen vertailun aikana ajetuilla ajoilla oltaisiin jäämässä n. 24,7 % jälkeen keskiarvoisesta liikevaihdosta.

#### 4.2.2 Taksiauton käyttöiän aikana

Keskimäärin taksikäyttöön ostettu uusi auto palvelee kahdesta kolmeen vuotta. Käytetään seuraavissa laskuissa kirjoittajan työnantajan käyttämää vaihtoväliä, kolme vuotta.

##### **Liikevaihto**

Yhden tolpan taktiikka: (poimittu kaavasta 1)

$$89\,560\text{€} * 3v = 268\,680\text{€}$$

Kaava 7.

Lähimmän tolpan taktiikka: (poimittu kaavasta 2)

$$86\,000\text{€} * 3v = 258\,000\text{€}$$

Kaava 8.

Eli liikevaihdossa erotukseksi jää noin 10680 euroa kolmen vuoden aikana.

##### **Kilometrit**

Yhden tolpan taktiikka: (poimittu kaavasta 3)

$$59\,200\text{km} * 3v = 177\,600\text{ km}$$

Kaava 9.

Lähimmän tolpan taktiikka: (poimittu kaavasta 4)

$$41\,600\text{km} * 3v = 124\,800\text{ km}$$

Kaava 10.

Eli kolmessa vuodessa kertyisi jopa noin 52 800 km vähemmän.

##### **Polttoaine**

Yhden tolpan taktiikka: (poimittu kaavasta 5)

$$4400\text{l} * 3v = 13\,200\text{ l}$$

Kaava 11.

Lähimmän tolpan taktiikka: (poimittu kaavasta 6)

$$3600l * 3v = 10\ 800\ l$$

Kaava 12.

Ja polttoainetta säästyisi jopa noin 2400 litraa.

#### 4.3 Tulokset

Eli mitä jää viivan alle ja kumpi on kannattavampaa?

Lasketaan vielä säästyneiden kilometrien ja polttoaineen aiheuttamat rahalliset säästöt. Eli autolla ajettu kilometri maksaa 0,114€, kun huomioidaan auton arvonalenema, huolto- ja rengaskulut. Lähintä taksiasemaa hyödyntäen autolla jäisi ajamatta 17 600 km vuodessa.

$$17\ 600km * \frac{0,114€}{km} = 2006,40\ €$$

Kaava 13

Eli säästyisi 2006,40 € vuodessa.

Polttoainesäästöt euroissa olisivat tietenkin sitä suuremmat, mitä kalliimpaa polttoaine olisi. Vertailujakson aikana dieselin hinta oli keskiarvoltaan 1,222 €/litra, jolloin säätynyt euromäärä vuositason olisi:

$$800l * 1,222€/l = 977,20€$$

Kaava 14

Taulukkoon 9. on vielä kerätty laskelmien lopputulokset.

Taulukko 9. Koontitaulukko laskelmien tuloksista.

Koontitaulukko				
	Liikevaihto	km	Polttoaine (l)	Yhteensä
Yksi taksiasema	89 560,00 €	59200	4400	
Lähin taksiasema	86 000,00 €	41600	3600	
Yhteensä	- 3 560,00 €	- 17600	- 800	
Euroissa		- 2 006,40 €	- 977,20 €	-576,40 €
Alv 0%	81 418,18 €			
	78 181,82 €			
	- 3 236,36 €	- 1 618,06 €	- 788,06 €	-830,24 €

Taulukosta 9. voidaan huomata, että lopputulemana olisi aavistuksen kannattavampaa siis kuitenkin ajaa yhtä taksiasemaa. Yrityksen kulut kasvavat, mutta vastaavasti liikevaihto kasvaa myös ja viivan alle jää hieman enemmän.

Taulukon 9 alaosaan tehtiin vielä laskelmat siitä, miten arvonlisävero vaikuttaa viivan alle jäävään summaan. Henkilökuljetusten ALV on 10 % ja taksiyrityksen kulut sisältävät pääasiassa 24 % ALV:n. Eli voidaan huomata erotuksen kasvan, koska taksinyrityksen menot sisältävät enemmän arvonlisäveroa kuin tulot.

## 5 LOPUKSI

Tutkimusta varten tehty vertailu onnistui melko hyvin ja vaikka vuoroissa olikin eroja, näinkin lyhyen testijakson aikana kerätyn datan keskiarvot vastasivat varsin hyvin etukäteisodotuksia. Tutkimustuloksen tasavertaisuus yllätti, vaikka suurta eroa ei odottanutkaan. Työvuorot edustivat myös erittäin hyvin tyypillisiä taksivuoroja. Kyydit olivat tavanomaisia ja niitä oli tavanomaiseen tahtiin. Ainoastaan lähimmän tolpan taktiikalla ajettu sunnuntaiyö vesittyi hieman, kun kaksi kyytiä jouduttiin noutamaan hieman pidemmältä hyvän asiakaspalvelun nimissä, kun ns. omat asiakkaat soittivat suoraan autoon, eivätkä tilanneet taksia keskuksen kautta.

Jos jollekin vuorolle olisi osunut esimerkiksi joku pidempi kyyti, olisi senkin vuoron data jouduttu ohittamaan, sillä pidemmät kyydit muuttavat kerättyä kilometri- tai tuntikohtaista dataa melko reilusti. Tällöin lopputulos ei olisi vastannut tutkimuksen pääkysymykseen oikealla tavalla. Varsinkin lähimmän tolpan taktiikalla tulokset olisivat vääristyneet, jos ajatellaan, että olisi saanut kyydin yöllä vaikka Helsinkiin ja olisi joutunut ajamaan takaisin Tampereelle tyhjänä, jolloin nuo turhat kilometrit olisivat tehneet yöstä auton juoksun osalta vastaavan kuin silloin, jos aina ajaa takaisin samalle taksiasemalle.

Tutkimuksen kokonaisuutta arvioidessa täytyy huomata, että vertailu on tehty nimenomaan yövuorossa ja päivävuorossa tulokset voivat poiketa näistä huomattavastikin, varsinkin tuntiansioiden osalta. Myös täytyy huomata vertailun aikana vaikuttanut koronatilanne. Turhien kilometrien suhde maksettuihin voisi oletettavasti ollakin aika lähellä yövuoron dataa. Myös vertailuun käytetty aika, eli työvuorojen määrä, oli suhteellisen lyhyt.

Ajetut kilometrit vähenivät yllättävän paljon lähimmän tolpan taktiikalla. Jos keskiarvoa tutkimalla vuoron aikana ajettua kilometriä vähenivät 30 % tehtyä työtuntia kohden, menettelyn aiheuttamat säästöt taksikäytössä olevan auton omistusaikana ovat huomattavat.

Tutkimuksen pääkysymykseen, kumpi taktiikka on järkevämpi, vastaus on melko tasavertainen. Laskelmien mukaan vaaka kääntyy kuitenkin suosiollisemmaksi yhden tolpan taktiikalle. Näiden hypoteettisten laskelmien valossa erotus on kuitenkin vain noin 1 % arvioidusta liikevaihdosta.



Ja tätä lukeville taksiyrittäjille ja -kuljettajille suosittelenkin jatkamaan sen ”pelisilmän” käyttöä.

Kuitenkin itse näkisin, että kannattavampaa olisi jäädä lähimmälle taksiasemalle odottamaan seuraavaa kyytiä. Yhden yrityksen tuloksen kannalta ero marginaalisen pieni, mutta taas esimerkiksi ympäristön ja ilmaston kannalta ero muodostuisikin suureksi. Jos kaikki suomen taksit vähentäisivät turhat kilometrit minimiin, esimerkkilaskujeni mukaan säästynyt 800 litraa polttoainetta tarkoittaisi, että Suomessa säästyisi noin 7 868 000 litraa dieseliä vuodessa. Hiilidioksidipäästöjen osalta tämä tarkoittaisi noin 20 tonnia CO<sub>2</sub> säästöä vuodessa.

Tutkimuksen jatkokehitystä ajatellen olisi eduksi, jos mukaan saisi tuloksia siitä, kuinka paljon takseja on vertailun aikana ollut Tampereen alueella ajossa, sekä tietoja yleisestä taksin kysynnästä vertailun aikana. Myös kuluja tutkittaessa tarkat luvut yrityksen kirjanpidosta toisivat tarkkuutta tutkimustuloksiin. Vertailuun voisi myös tuoda mukaan päivävuorot ja niiden aikana tulleet erot.

Käytännössä tämänkaltaisen vertailun tekeminen pidemmältä ajalta olisi haastavaa, koska taksialalla päivät ovat usein hyvin erilaisia ja työn mielekkyys kärsii, kun ei pääse sovittamaan ruoka- ja kahvitaukoja itselle sopiviin hetkiin, vaan odottamaan, että kävisi tuuri, ja pääsisi kahvi- tai ruokataukopaikan lähelle. Myös teknisten laitteiden kanssa voi tulla tilanteita, joissa joutuisi tinkimään vertailun tekemisestä, esimerkiksi kun tarvitsee mennä tankkaamaan, tai käyttää autoa huollossa tai renkaiden vaihdossa.

## 6 YHTEENVETO

Taksiliikenteessä syntyy niin kutsuttuja turhia kilometrejä melko paljon. Näiden turhien kilometrien ajamisen kannattavuus olikin tutkimuksen pääkysymys. Turha ajaminen kasvattaa yrityksen kuluja ja ympäristökuormitusta.

Näin ollen kirjoittaja katsoi tarpeelliseksi ja kiinnostavaksi suorittaa aiheesta tutkimus. Tutkimusta varten vertailtiin kahta asiakashankintastrategiaa. Ensimmäisessä ajettiin kyydin jälkeen aina takaisin Tampereen rautatieaseman taksiasemalle, ja näin ollen taksi kulki paluumatkan eli yli puolet ajetuista kilometreistä ilman asiakkaita. Vertailun toisella puoliskolla taas pidettiin turhat kilometrit minimissä ja aina edellisen kyydin jälkeen siirryttiin lähimmälle taksiasemalle odottamaan seuraavaa kyytiä.

Vertailun laskelmissa keskityttiin tutkimaan ja arvioimaan pääasiassa muuttuvia kustannustekijöitä, eikä otettu huomioon esimerkiksi vakuutusmaksuja tai välitysjärjestelmien kustannuksia. Vertailu suoritettiin käytännössä kahdessa viikossa ja pelkästään yövuoroa ajamalla, joten myöskin sen takia tutkimustulosta ei voida pitää täysin yleispätevänä.

Tutkimuksen perusteella saatiin tuloksia, joiden perusteella voidaan huomata, että yhtä taksiasemaa ajamalla liikevaihtoa muodostuu enemmän johtuen rautatieaseman keskeisestä sijainnista Tampereen keskustassa. Toisaalta huomattiin myös kulujen kasvavan esimerkiksi polttoaineekulutuksen, huoltokustannusten ja taksiauton nopeutuvan arvonaleneman johdosta.

Vertailun tuloksena saatiin taksirytyksen tuloksen kannalta todella tasainen lopputulos. Euromääräisesti viivan alle jää hieman enemmän kaupungin keskustaan palattaessa, mutta ympäristöystävällisempää olisi valita jälkimmäinen vaihtoehto eli pyrkiä hankkimaan seuraava asiakas edellisen kyydin loppumisen lähitienoolta ja näin pitää turhat ajokilometrit minimissä.

## LÄHDELUETTELO

Citroen Suomi 2020. Huolenpitosopimushinnasto.

<https://www.citroen.fi/>. Viitattu 1.11.2020.

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

Finlex 1998. Finlex. Ajantasainen laki.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980628#L7P32>. Viitattu 1.11.2020.

Juutilainen, Leevi. 2020. Taksilain vapautumisen vaikutukset Tampereella. 2020.

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/344326/Juutilainen\\_Leevi.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/344326/Juutilainen_Leevi.pdf?sequence=3&isAllowed=y). Viitattu 27.10.2020.

Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen 2020. Palkkalaskuri.

<https://www.ilmarinen.fi/elakelaskurimme/kayta-laskureita/#palkkalaskuri>. Viitattu 1.11.2020.

Taksi Tampere 2020.

<https://www.taksitampere.fi/yritys/tietoa-meista/>. Viitattu 1.11.2020.

Taksiliitto 2020. Tiedote 11.5.2020.

<https://www.taksiliitto.fi/korona-niittaa-tuhoa-taksialalla-suoraa-tukea-tarvitaan-nyt/>. Viitattu 4.11.2020.

Tampereen kaupunki 2020. Kuljetustuet.

<https://www.tampere.fi/sosiaali-ja-terveyspalvelut/ikaihminen-palvelut/kulkeminen/kuljetustuet.html>. Viitattu 2.11.2020.

Traficom 2018a. Julkisen liikenteen suoritetilasto.

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/julkisen\\_liikenteen\\_suoritetilasto\\_2018.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/julkisen_liikenteen_suoritetilasto_2018.pdf). Viitattu 1.11.2020.

Traficom. 2018b. Voimassaolevat liikenneluvat.

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/T6-Voimassaolevat-liikenneluvan-haltijat-31.12.2018.xlsx>. Viitattu 1.11.2020.

Traficom 2019. Ajankohtaista 01.02.2019.

<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiuudistus-lisannyt-taksien-maaraa-eniten-lisaysta-uedellamaalla-lapissa-ja>. Viitattu 26.10.2020.

Traficom 2020a. Taksinkuljettajan ajolupa.

<https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/taksinkuljettajan-ajolupa>. Viitattu 1.11.2020.

Traficom 2020a. Haluan taksiliikenneyrittäjäksi.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/haluan-taksiliikenneyrittajak-si?toggle=Taksiliikenteen%20harjoittamista%20koskevat%20yleiset%20velvoitteet&togle=Tietoa%20taksiliikenteess%C3%A4%20k%C3%A4ytett%C3%A4v%C3%A4n%20ajoneuvon%20varusteista&togg>. Viitattu 3.11.2020.

# Citroen-huolenpitosopimushinnasto 2020



## HUOLENPITOSOPIMUS HINNASTO 2.1.2020 sitoumukselta

Oleudat muutoksin päätettiin

Voimassa 3 v. käyttöönottopäivästä. Hinnasto kolmen vuoden takuulla oleviin autoihin

Hinnasto 1-3 vuotta, €/kk, sitoumukselta (alv 24 %)	AJOMÄÄRÄ KM/vuosi	Sopimuksen kesto 0-36 kuukautta											
		10 000 km	15 000 km	20 000 km	25 000 km	30 000 km	35 000 km	40 000 km	45 000 km	50 000 km	55 000 km	60 000 km	
€/kk													
<b>HENKILÖAUTOT (alv 24 %)</b>													
CITROËN C1	Be	25 €	33 €	39 €	50 €	59 €	69 €	79 €	90 €	99 €	110 €	120 €	
CITROËN C3/ C3 Picasso / C3 Aircross / Berlingo	Be	31 €	37 €	45 €	55 €	63 €	75 €	87 €	100 €	116 €	133 €	156 €	
CITROËN C3/ C3 Picasso/ C3 Aircross / Berlingo	Diés	39 €	44 €	55 €	65 €	74 €	87 €	102 €	121 €	138 €	152 €	165 €	
CITROËN C4 / C4 Cactus / Grand C4 SpaciaTourer	Be	41 €	47 €	57 €	74 €	85 €	99 €	119 €	139 €	153 €	169 €	193 €	
CITROËN C4 / C4 Cactus / Grand C4 SpaciaTourer	Diés	41 €	47 €	57 €	77 €	92 €	107 €	119 €	132 €	150 €	164 €	184 €	
CITROËN C5 / C5 Aircross	Be	41 €	47 €	57 €	69 €	84 €	101 €	119 €	134 €	151 €	169 €	190 €	
CITROËN C5 / C5 Aircross	Diés	41 €	47 €	62 €	73 €	90 €	110 €	131 €	152 €	172 €	191 €	217 €	
<b>SÄHKÖAUTOT JA LADATTAVA HYBRIDIT (PHEV) (alv 24 %)</b>													
CITROËN C5 Aircross	PHEV	43 €	50 €	65 €	76 €	95 €	116 €	137 €	159 €	180 €	201 €	228 €	
Renkaiden kausvaihto		6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	
Sijaisauto A / B -kokoluokkaa		5 €	8 €	10 €	14 €	16 €	19 €	21 €	24 €	26 €	29 €	31 €	
Renkaiden kausvaihto ja -säilytys		19 €	19 €	19 €	19 €	19 €	19 €	19 €	19 €	19 €	19 €	19 €	

(Citroen Suomi 2020.)