

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket
Finnish Transport and Communications Agency

Taksiliikenteen vaikutusten seuranta

Traficom julkaisu

3/2020

Sisällysluettelo

1.	Selvityksessä hyödynnetyt tietolähteet	1
1.1	Traficomin hintaseurantatiedot	1
1.1.1	Tilastokeskuksen taksihintaseuranta.....	1
1.1.2	Traficomin ylläpitämä välityskeskusten hintoihin perustuva hintaseuranta.....	1
1.1.3	Traficomin täydentävä hintaseuranta	2
1.2	Julkisen liikenteen suoritetilasto (Traficom)	2
1.3	Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (Traficom)	2
1.4	Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin (Traficom).....	2
1.5	Taksiliikenteen koettu palvelutaso (Traficom)	3
1.6	Kotitalouksien kulutus –tutkimus (Tilastokeskus 2016)	3
1.7	Liikenneasioiden rekisteri (Traficom)	3
1.8	Traficomin tietopyyntö taksiryhmittäjäille.....	3
1.9	Tilastokeskuksen ylläpitämä yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto.....	4
1.10	Tilastokeskuksen työvoimatutkimus	4
1.11	Tilastokeskuksen ylläpitämät yksityisen sektorin tunti- ja kuukausipalkkatilastot	4
1.12	Työ- ja elinkeinoministeriön työnvälitystilasto (Ammattibarometri).....	4
1.13	Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot.....	5
1.14	Tilastokeskuksen liikenneonnettomuusrekisteri	5
1.15	Invalidiliiton selvitys taksipalveluiden toimivuudesta	5
1.16	Yhteisvalvonnat taksiliikenteessä	5
2.	Taksipalvelujen kysynnän muutos	6
2.1	Uudistuksen vaikutukset taksialan liikevaihtoon	6
2.2	Uudistuksen vaikutukset taksiliikenteen kysyntään.....	9
2.3	Taksipalvelut osana liikennejärjestelmää.....	11
2.3.1	Julkisen liikenteen suoritetilasto: Taksiliikenteen markkinaosuus.....	11
2.3.2	Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus: Taksien kulkutapaosuus ja taksinkäyttäjien muut kulkutavat.....	12
2.3.3	Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään: Taksinkäyttäjien vaihtoehtoinen kulkutapa / taksikäyttäjien muut kulkutavat	13
2.3.4	Taksiliikenteen koettu palvelutaso: Millaisten matkojen toteutukseen taksia käytännössä käytetään?	15
3.	Taksipalvelujen saatavuus ja hinnat	17
3.1	Uudistuksen vaikutukset taksipalvelujen saatavuuteen	17
3.1.1	Kokemukset taksien saatavuudesta	17
3.1.2	Kokemukset taksien saatavuudesta alueellisesti.....	19
3.1.3	Taksiyrittäjät.....	30
3.2	Uudistuksen vaikutukset taksipalvelujen kuluttajahintoihin ja tuotantokustannuksiin	30
3.2.1	Alueellinen hintakehitys	34
3.2.2	Muutokset kuluttajahinnoissa eri aikoina	36
3.2.3	Uutta teknologiaa hyödyntävien yritysten kuluttajahinnat	37
3.2.4	Muutokset taksipalvelujen hinnoittelumalleissa	39
3.2.5	Markkinoiden muutos ja uudet palvelut.....	39
3.3	Kokemukset uudistuksen vaikutuksista taksipalvelujen hintatasoon.....	40
3.4	Onko taksiliikenteen enimmäishinnoista luopuminen johtanut yksittäisiin ylilyönteihin hinnoittelussa?.....	44
3.4.1	Hintatiedon paikkansapitävyys ja kokemukset huijatuksi tulemisesta	45
4.	Muutokset taksialan yrityskehittämisessä	48
4.1	Taksialan yritysten lukumäärän kehitys	48
4.2	Taksialan PK-yritysten ja suurten yritysten lukumäärän kehitys	49

4.3	Taksikäytössä olevien autojen lukumäärän kehitys.....	50
4.4	Taksialan osa-aikaisten yritysten määrä valtakunnallisesti ja alueellisesti	52
4.5	Yrityskoot ja eri kokoluokkien markkinaosuudet alueellisesti	58
4.6	Yritysten kiinnostus laajentaa toimintaansa	60
4.6.1	Multiluvalliset yritykset	60
4.6.2	Yritysten omat arviot ja näkemykset	61
4.7	Yritystoiminnan kannattavuuden, tuottavuuden, katteiden sekä pääomarakenteen muutos.....	62
4.7.1	Tunnuslukujen vertailu: pienten ja keskisuurten yritysten kannattavuus, tuottavuus ja katteiden muutos verrattuna suurten yritysten vastaaviin	66
4.8	Yritysten tuotot ja tuottojen pysyvyys	70
5.	Muutokset alan työllisyydessä ja työpaikkojen määrässä	73
5.1	Kuljettajalupien lukumäärä	73
5.2	Työntekijöiden määrä	75
5.3	Muutokset taksinkuljettajien ja uusien taksiliikenneluvan haltijoiden taustatiedoissa	78
5.3.1	Taksinkuljettajien koulutustaso	78
5.4	Muutokset taksinkuljettajien palkkatasossa	79
5.5	Muutokset taksinkuljettajien työllisyydessä ja toimialan avoimien työpaikkojen määrässä	82
6.	Turvallisuus	83
6.1	Uudistuksen vaikutukset taksipalvelun turvallisuuteen	83
6.1.1	Taksien aiheuttamat liikennevahingot.....	83
6.1.2	Liikennevahingot, joissa taksi on ollut vastapuolena	86
6.1.3	Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet	88
6.2	Uudistuksen vaikutukset taksipalvelun koettuun turvallisuuteen	90
6.2.1	Kokemukset taksiliikenteen turvallisuudesta alueellisesti.....	92
6.2.2	Taksiyrittäjät.....	98
6.3	Taksinkuljettajien rikkeet - Havainnot valvontaiskuista	98
7.	Taksipalvelujen vaikutukset liikenteen tuottamiin kasvihuonekaasupäästöihin.....	100
7.1	Uudistuksen vaikutukset taksipalveluista aiheutuviin päästöihin	100
8.	Erityisryhmien palvelut.....	104
8.1	Yleistä tietoa erityisryhmien taksin käytöstä	104
8.2	Erityisryhmien tyytyväisyys taksien saatavuuteen	107
8.3	Erityisryhmien kokemukset turvallisuudesta	111
8.4	Erityisryhmien tyytyväisyys taksinkuljettajaan.....	117
8.5	Esteettömien taksien lukumäärän kehitys ja alueellinen jakauma.....	118
8.6	Julkisesti tuettujen kyytien saatavuus ja luotettavuus: jonotus- ja odotusaikojen sekä myöhästymisten ja peruuntumisten kehitys.....	122
8.7	Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämisessä havaitut muutokset	124
8.7.1	Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämiskustannusten muutos.....	124
8.7.2	Muut julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämisessä havaitut muutokset	125
9.	Viranomaisten työmäärä.....	127
10.	Lähteet	128

1. Selvityksessä hyödynnetyt tietolähteet

Seuraavassa kuvataan vaikutusten arviointityössä hyödynnetyt merkittävimmät tietolähteet.

1.1 Traficom in hintaseurantatiedot

Tällä hetkellä taksiliikenteen hintoja seurataan kolmella eri indeksillä. Tilastokeskuksella on oma taksiliikenteen hintaseuranta, joka lasketaan osaksi kuluttajahintaindeksiä. Lisäksi Traficom seuraa taksiliikenteen hintojen kehitystä kvartaaleittain kahden eri hintaindeksin avulla. Toinen Traficom in tuottama hintaindeksi seuraa kahdeksan eri välityskeskusten hintojen kehitystä. Lisäksi Traficom ylläpitää taksiliikenteen täydentävää hintaseurantaa, jonka avulla tarkastellaan taksiliikenteen hintojen kehitystä korostaen alueellista näkökulmaa.

Näiden kolmen hintaseurannan lisäksi tilastokeskus ylläpitää taksiliikenteen kustannusindeksiä, jonka avulla on mahdollista tarkastella taksitoimialan kustannusten kokonaisindeksiä sekä toimialalle ominaisten kustannusten kehitystä.

1.1.1 Tilastokeskuksen taksihintaseuranta

Liikennepalvelulain myötä Tilastokeskus on alkanut seurata taksiliikenteen hintojen kehitystä kuukausittain. Ennen kuluttajahintaindeksin osana esitetty taksiliikenteen osaindeksi laskettiin asetuksessa olleiden taksihintojen avulla kerran vuodessa. Tilastokeskus käynnisti taksihintojen seurannan osana kuluttajahintaindeksiä kesällä 2018. Kuluttajahintaindeksi perustuu kerättyyn tietoon hinta-arvioista (listahinnoista) ja sitä varten kerätään noin 200 havaintoa koko maasta. Maakunnittaiset tarkan tason tiedot eivät ole julkisia, jos toimijoita on maakunnassa hyvin vähän. Tilastokeskuksesta tietoa on saatavilla suuraluejaolla.

1.1.2 Traficom in ylläpitämä välityskeskusten hintoihin perustuva hintaseuranta

Traficom in tekemä välityskeskusten hintaseuranta perustuu välityskeskuksilta saatavaan tietoon toteutuneista hinnoista. Välityskeskusten hintaseuranta ei ole reaaliaikaista eikä vastaa yksittäisten yritysten hinnoittelumallien seurantarpeeseen. Välityskeskusten mittaridata on kattavin aineisto toteutuneesta hinnoittelusta.

Välityskeskusten hintaseurannan haaste on, että hintatiedot perustuvat toteutuneisiin hintoihin ja tyyppimatkoihin. Nämä tyyppimatkat saattavat kuitenkin vaihdella välityskeskusten välillä, minkä takia myös hintojen vaihteluissa on suuria eroavaisuuksia.

1.1.3 Traficomin täydentävä hintaseuranta

Täydentävän hintaseurannan kuvaus on esitetty julkaisussa Taksiliikenteen täydentävä hintaseuranta (Traficomin julkaisuja 5/2019).

Täydentävä hintaseuranta perustuu kerättyyn tietoon listahinnoista ja vastaa periaatteiltaan kuluttajahintaindeksiä. Täydentävä hintaseuranta on suunniteltu edustavuutensa puolesta vastaamaan erityisesti haja-asutusalueen hintatason seurantaan, sillä haja-asutusalueiden hinnat kehittyvät tyypillisesti kaupunkiseutuja maltillisemmin. Täydentävän hintaseurannan tietoa voidaan tuottaa myös maakunnittain. Hintaseurantaan on poimittu noin 500 yritystä, joista 300 on maaseutumaisista kunnista, 100 taajaan asutuista kunnista ja 100 maakuntakeskuksista. Tiedot kerätään vuosineljänneksittäin samoista yrityksistä.

1.2 Julkisen liikenteen suoritetilasto (Traficom)

Julkisen liikenteen suoritetilastoa on tuotettu kahden vuoden välein vuodesta 2011 lähtien, sekä vuoden välein vuodesta 2017 alkaen (vuosia 2018 ja 2019 koskevat tilastot julkistetaan vuoden 2020 aikana). Suoritetilastoinnin tarkoituksena on tuottaa liikennepoliittista päätöksentekoa varten tietoa sekä kotimaan henkilöliikenteen tarjonnan ja kysynnän volyymeista että julkisen vallan (valtio ja kunnat) rahoituksen vaikutuksesta. Tilastoinnissa on mukana kotimaan henkilöliikenteestä rautatie-, raitiovaunu-, metro-, linja-auto-, taksi- ja lentoliikenne. Tilastossa on tarkasteltu sekä joukkoliikennettä että tilausliikennettä. Liikennejärjestelmien tarkastelussa on keskitytty puhtaasti liikennöintiin, joten liikennemuotojen toimintaan liittyvät infrastruktuurikustannukset sekä erilaiset joukkoliikenteen viranomaiskustannukset on jätetty tilastoinnin ulkopuolelle.

1.3 Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (Traficom)

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (HLT) on toteutettu kuuden vuoden välein vuodesta 1974 alkaen. Tutkimus kertoo suomalaisten liikkumisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, alueellisista ja ajallisista vaihteluista. Henkilöliikennetutkimuksen kohteena on suomalaisten toteutunut liikennekäyttäytyminen, eli matkat ovat tehtyjä matkoja (erotuksena mm. myöhemmin esiteltävään Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -kyselyyn, joka on vastaajan arvio). Tutkimuksen kohderyhmään kuuluivat kaikki kuusi vuotta täyttäneet Suomessa henkikirjoitetut henkilöt Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Tutkimus kestää koko vuoden. Viimeisin henkilöliikennetutkimus tehtiin vuonna 2016.

1.4 Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin (Traficom)

Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimuksessa on kerätty tietoa kansalaisten taksilla matkustamisen useudesta, tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen, laatuun ja turvallisuuteen sekä yleisarvio taksipalveluista. Vuoden 2019 tutkimus on pyritty toteuttamaan mahdollisimman vertailukelpoisena aiempiin tutkimuksiin, kuitenkin uudistaen tutkimusmenetelmää. Tutkimusaineisto kerättiin puhelinhaastatteluin ja internetkyselyllä touko-heinäkuussa 2019. Aiemmin käytössä oli posti- ja internetkysely. Menetelmän muutos on vaikuttanut tuloksiin, joten aikasarjoja tulee tulkita varauksella. Tutkimusmenetelmän muutoksista johtuen tyytyväisyys liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin on pääosin hienon nousnut. Mainittavaa myös on, että vuonna 2013 ja sitä aikaisemmin taksipalvelujen laatua ja saatavuutta tarkasteltiin tutkimuksessa samassa kysymyksessä. Tästä syystä aikasarjat on tehty vain vuodesta 2015 eteenpäin.

1.5 Taksiliikenteen koettu palvelutaso (Traficom)

Taksiliikenteen koettua palvelutasoa seurataan kuluttajille ja alan yrittäjille suunnatulla kyselytutkimuksella. Kyselytutkimus on toteutettu laajana ennen lain voimaantuloa vuonna 2017 (kuluttajat, taksiyrittäjät, taksin kuljettajat, linja-autoyrittäjät) ja lain voimaantulon jälkeen 2018 (kuluttajat, erityisryhmät, taksiyrittäjät, taksin kuljettajat, linja-autoyrittäjät, tavaraliikenneyrittäjät). Vuonna 2019 toteutettiin kuluttajille suunnattu versio kyselystä.

1.6 Kotitalouksien kulutus –tutkimus (Tilastokeskus 2016)

Tilastokeskuksen kulutustutkimus tuottaa tietoa kotitalouksien kulutusmenoissa tapahtuneista muutoksista ja väestöryhmittäisistä kulutuseroista. Tutkimuksessa selvitetään myös kotitalouksien asuinoloja, käytössä olevia kulkuvälineitä sekä tuloja. Lisäksi tutkimus tuottaa tiedot yhteiskunnallisten palvelujen käytöstä saatavasta etuudesta ja kotiin ostettujen elintarvikkeiden määristä. Tutkimus on otostutkimus, jonka uusimmat tiedot kerättiin vuonna 2016 puhelinhaastatteluilla, kotitalouksien keräämistä kuiteista ja täyttämistä päiväkirjoista sekä hallinnollisista rekisteriaineistoista. Vuodesta 1966 lähtien kulutustutkimuksia tehtiin säännöllisesti viiden vuoden välein aina vuoteen 1990 asti. Vuosina 1994–1996 kulutustutkimus valmistui vuosittain. Sen jälkeen kulutustutkimuksia on tehty vuosina 1998, 2001, 2006, 2012 ja 2016.

1.7 Liikenneasioiden rekisteri (Traficom)

Liikennepalvelulain VI osa Luku 1 määrittää liikenneasioiden rekisteristä seuraavaa:

”Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja: ([23.11.2018/984](#))

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;*
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (liikenneväline);*
- 3) henkilöluvista.*

Liikenneasioiden rekisteriä pidetään liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi, liikenteen turvallisuuden parantamiseksi, liikennevälineiden ja niihin liittyvän verotuksen ja kiinnitysten yksilöimiseksi, ympäristöhaittojen vähentämiseksi, liikkumispalveluiden kehittämisen sekä niiden käytämisen edistämiseksi, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi, henkilön omien tietojen hallintaan perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi, liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi ja kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi.”

1.8 Traficom in tietopyyntö taksiyrityksille

Traficomissa toteutettiin kesän 2019 aikana taksiliikennettä harjoittaville yrityksille (jatkossa taksiyritykset) suunnattu kysely, jossa kerättiin vuoden 2018 toteutunutta tietoa yrityksiäns toimialueesta ja -alasta, kaluston määrästä (taksiautot, esteettömät taksiautot ja muut henkilöautot), täysipäiväisten kuljettajien määrästä, osa-aikaisten kuljettajien määrästä, liikevaihdosta sekä ammattiajokilometreistä. Kyselyyn vastasi 4813 taksiyrittäjää. Lisäksi noin tuhat yritystä ilmoitti, ettei niillä ollut taksiliikennetoimintaa vuonna 2018.

Tulkintoja tehdessä on hyvä muistaa, että kyselyn tiedot ovat vain suuntaa-antavia, koska siihen vastasi noin 50% kaikista Suomessa toimivista taksiliikennettä harjoittavista. Täten tuloksia ei voida varmuudella yleistää koko markkina-alueeseen.

1.9 Tilastokeskuksen ylläpitämä yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto

Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto kuvaa yrityksiä, jotka toimivat Suomessa. Tilasto sisältää toimialakohtaisia tietoja yritysten lukumäärästä, henkilöstöstä, tilinpäätöksistä sekä liikevaihdon ja kulujen erittelystä. Yritysten tilinpäätöstiedoilla kuvataan eri toimialojen tuloksen muodostumista, kannattavuutta ja taseen rakennetta. Tarkasteltavina muuttujina ovat taseen ja tuloslaskelman tiedot ja niiden pohjalta lasketut tunnusluvut. Tilasto sisältää myös tietoja yritysten kasvusta aloitusvuoden jälkeen.

1.10 Tilastokeskuksen työvoimatutkimus

Työvoimatutkimus kerää tilastotietoja 15–74-vuotiaan väestön työhön osallistumisesta, työllisyydestä ja työttömyydestä sekä työvoiman ulkopuolisten toiminnasta. Tiedonkeruu perustuu Tilastokeskuksen väestötietokannasta kahdesti vuodessa satunnaisesti poimittuun otokseen. Kuukausittainen otos on noin 12 000 henkeä ja tiedot kerätään tietokoneavusteisilla puhelinhaastatteluilla. Vastaaajien antamien tietojen pohjalta luodaan kuva koko 15–74-vuotiaan väestön toiminnasta.

1.11 Tilastokeskuksen ylläpitämät yksityisen sektorin tunti- ja kuukausipalkkatilastot

Yksityisen sektorin tuntipalkkatilasto kuvastaa tuntipalkkaisten palkansaajien määriä ja palkkatasoja sukupuolen, iän, ammattiryhmän ja koulutuksen mukaan. Keskeisimpiä ansiokäsitteitä ovat tehdyn työajan ansio säännölliseltä työajalta sekä tehdyn työajan ansio kokonais työajalta.

Tuntipalkkatiedot kerätään yhteistyössä työnantajajärjestöjen kanssa niin, että työnantajajärjestöt keräävät tiedot omilta jäsenyrityksiltään ja Tilastokeskus järjestäytymättömiltä yrityksiltä. Tiedot kerätään pääasiassa viimeiseltä vuosineljännekseltä: palvelualoilla lokakuulta ja teollisuudessa koko vuosineljännekseltä.

Yksityisen sektorin kuukausipalkkatilasto kuvastaa yritysten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen kuukausipalkkaisten palkansaajien määriä ja palkkatasoa ammatin, ammattiryhmän koulutuksen, sukupuolen ja iän mukaan.

Tiedot kerätään yhteistyössä työnantajajärjestöjen kanssa niin, että työnantajajärjestöt keräävät tiedot omilta jäseniltään ja Tilastokeskus järjestäytymättömiltä yrityksiltä. Tiedot kerätään pääasiassa syys-lokakuulta.

1.12 Työ- ja elinkeinoministeriön työnvälitystilasto (Ammattibaro-metri)

Työ- ja elinkeinoministeriö laatii Työnvälitystilaston tiedoista Työllisyyskatsauksen ohella vuosittain ilmestyviä tilastojulkaisuja. Vuositilastojen tiedot ovat pääasiassa kertymätietoja koko vuodelta. Vuosikeskiarvo sen sijaan on kyseisen vuoden kaikkien kuukausien keskiarvo.

1.13 Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot

Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimiva Onnettomuustietoinstituutti (OTI) ylläpitää tilastoa Suomessa tapahtuneista, vakuutusyhtiöiden korvaamista liikennevahingoista. Tässä raportissa käytetyt tiedot on saatu OTI:lta erillispoimintana, jossa taksiajoneuvot on tunnistettu luvanvaraisina, ei viranomaiskäytössä olevina osallisina. Liikennevahinkotilasto kattaa pääasiassa ajoneuvojen välisiä onnettomuuksia. Tilastossa ovat kattavasti myös kuolemaan johtaneet onnettomuudet.

1.14 Tilastokeskuksen liikenneonnettomuusrekisteri

Tilastokeskus ylläpitää Suomen virallista tieliikenneonnettomuustilastoa, joka perustuu poliisille tehtyihin ilmoituksiin onnettomuuksista. Tätä selvitystä varten Tilastokeskukselta pyydettiin erillispoiminta onnettomuuksista, joissa tapauksen kuvauksesta löytyi sana 'taksi' tai 'taxi' ja osallisista vähintään yksi oli ammattiajossa.

1.15 Invalidiliiton selvitys taksipalveluiden toimivuudesta

Invalidiliitto toteutti syksyllä 2019 kyselyn, jossa kerättiin tietoa vammaispalvelulain sekä sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin liittyen. Palveluita käyttäneiltä kerättiin tietoa yksittäisistä tilanteista taksipalveluissa – sekä hyvistä että huonoista kokemuksista – vuosi uudistusten jälkeen. Kyselyyn vastasi yhteensä 226 henkilöä.

1.16 Yhteisvalvonnat taksiliikenteessä

Poliisin, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Verohallinto ovat aloittaneet yhteisvalvonnat taksiliikenteen sääntöjen valvomiseksi liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Valvontaiskuja on tehty tämän selvityksen laatimishetkellä seitsemän kappaletta eri puolilla Suomea yhteensä 868 ajoneuvoon.

2. Taksipalvelujen kysynnän muutos

2.1 Uudistuksen vaikutukset taksialan liikevaihtoon

Taksialan liikevaihto on kasvanut tasaisesti koko 2000-luvun¹. Vuonna 2000 koko toimialan liikevaihto oli noin 546 miljoonaa euroa. Tästä liikevaihto on kasvanut kaikkina muina vuosina paitsi aikavälillä 2014-2015. Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan vuonna 2018 taksialan liikevaihto oli noin 1146 miljoonaa euroa eli hiukan yli miljardin.

Julkisen rahoituksen osuus taksitoimialan kokonaisliikevaihdosta on tärkeä tunnusluku markkinoiden toimivuuden kannalta. On esimerkiksi arvioitu, että taksitoimialalla markkinatoimijoiden liian suuri riippuvuus julkisesti tuetuista matkoista voi johtaa siihen, että yrityksillä ei ole kyvykkyyttä tai halukkuutta erottautua uudentlaisilla palveluilla, minkä johdosta markkinat eivät uudistu samalla tavoin kuin lakimuutoksen yhteydessä on odotettu².

Julkisen rahoituksen osuutta taksitoimialan liikevaihdosta voidaan tarkastella Julkisen liikenteen suoritetilastosta (kuvattu tarkemmin luvussa 1) saatavien tietojen avulla. Julkisen rahoituksen osuus taksiliikenteen liikevaihdosta on kasvanut vuoden 2001 32%:sta vuoden 2017 40%:iin. Korkeimmillaan julkisen rahoituksen osuus taksitoimialan liikevaihdosta on ollut vuosina 2013 ja 2015, jolloin rahoituksen osuus oli 42%. Absoluuttisesti julkisen rahoituksen osuus on kasvanut jokaisen tilastointikerran yhteydessä 2000-luvulla. Valtion osuus taksiliikenteen julkisesta rahoituksesta oli vuonna 2017 37 % (164,1 M€) ja kuntien osuus vastaavasti 63 % (281,5 M€).

¹ Metsäranta, H., Tervonen, J. & Jaakkola, V. (2018) Taksiliikenteen hintaseuranta ja enimmäishinnan laskentaperusteet. Taustaraportti. Traficom julkaisuja xx/2018. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Helsinki, 4.

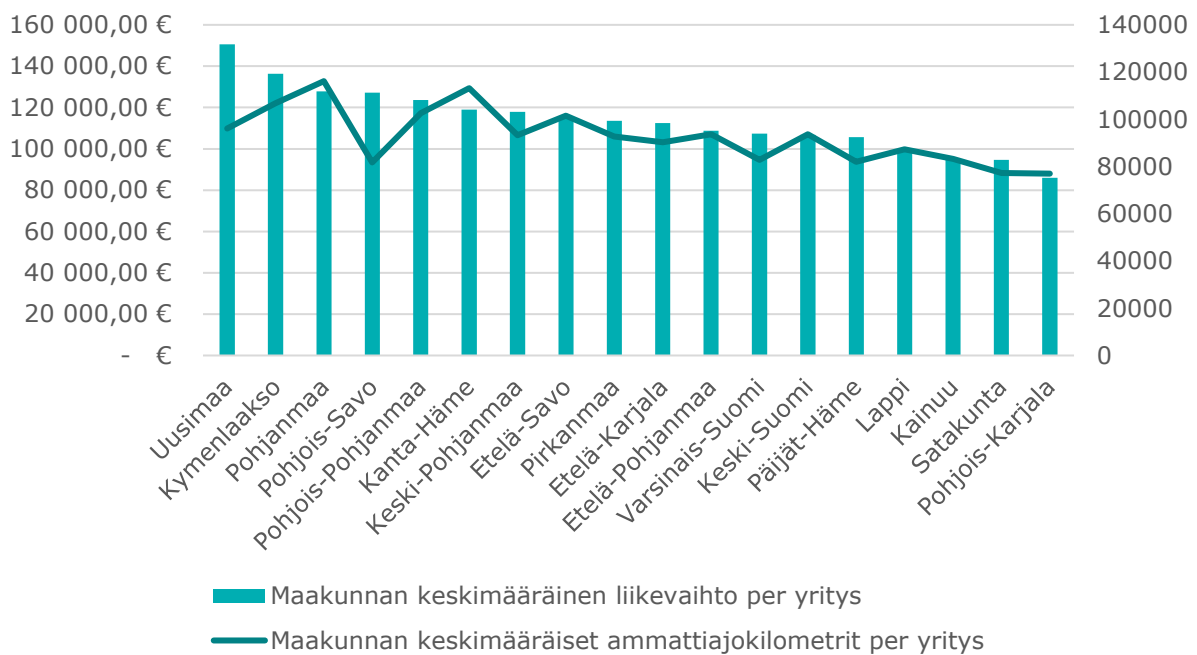
² Marell, A. & Westin, K. (2002): The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden, Journal of Transport Geography 10/2002. Umeå University, Umeå, Sweden, 135-144.

Taulukko, useita lähteitä 1: Yhteenvedo taksitoimialan tunnusluvuista

	Yritykset, lkm	Liikevaihto, yhteensä (1000 €;)	muutos ed. vuodesta %	Julkisen rahoituk- sen osuus liike- vaihdosta (1000 €)	Julkisen ra- hoituksen osuus %	Liikevaihto / yritys (1 000€)	Henkilöstön lkm yhteensä	Henkilöstön lkm/yritys
2000	8397	546 040,00 €	-	-		65,03 €	11813	1,41
2001	8410	578 719,00 €	6,0 %	187 700,00 €	32 %	68,81 €	11685	1,39
2002	8443	596 463,00 €	3,1 %	-		70,65 €	11651	1,38
2003	8358	614 604,00 €	3,0 %	211 500,00 €	34 %	73,53 €	11753	1,41
2004	8316	633 674,00 €	3,1 %	-		76,20 €	11717	1,41
2005	8266	665 064,00 €	5,0 %	240 000,00 €	36 %	80,46 €	11905	1,44
2006	8360	722 982,00 €	8,7 %	-		86,48 €	12192	1,46
2007	8511	778 441,00 €	7,7 %	288 500,00 €	37 %	91,46 €	12931	1,52
2008	8626	834 313,00 €	7,2 %	-		96,72 €	13055	1,51
2009	8747	915 844,00 €	9,8 %	346 800,00 €	38 %	104,70 €	13953	1,60
2010	8646	966 981,00 €	5,6 %	-		111,84 €	14074	1,63
2011	8516	1 018 338,00 €	5,3 %	412 800,00 €	41 %	119,58 €	14247	1,67
2012	8379	1 059 254,00 €	4,0 %	-		126,42 €	13749	1,64
2013	8359	1 060 893,00 €	0,2 %	441 800,00 €	42 %	126,92 €	14896	1,78
2014	8161	1 087 152,00 €	2,5 %	-		133,21 €	12968	1,59
2015	8014	1 070 528,00 €	-1,5 %	444 800,00 €	42 %	133,58 €	12575	1,57
2016	7801	1 090 335,00 €	1,9 %	-		139,77 €	12356	1,58
2017	7660	1 125 339,00 €	3,2 %	445 500,00 €	40 %	146,91 €	12071	1,58
2018	7293	1 146 880,00 €	1,9 %	-		157,26 €	12344	1,69

Taksiliikenteen liikevaihtotietoja ja ammattiajokilometrejä on myös mahdollista tarkastella alueellisesti maakunnittain Traficom in kesällä 2019 toteutetun, taksiyrittäjille suunnatun kyselyn avulla (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Kyselyn tiedot koskivat vuotta 2018 ja kyselyyn vastasi yhteensä 4813 yrittäjää tai elinkeinoharjoittajaa, joista 4806 ilmoitti selkeästi liikevaihtotietonsa ja 4792 ammattiajokilometreinsä. Uudellamaalla yritysten keskimääräinen liikevaihto oli korkein, noin 150 000€ per yritys. Pienin keskimääräinen liikevaihto oli Pohjois-Karjalassa, jossa yritys teki liikevaihtoa keskimäärin noin 86 000€. Suurimmat keskimääräiset ammattiajokilometrit ajettiin Pohjanmaalla, jossa ajettiin noin 116 000 kilometriä per yritys. Ammattiajokilometrien jakauma noudattaa muuten suurelta osin samaa kaavaa kuin liikevaihdon jakauma.

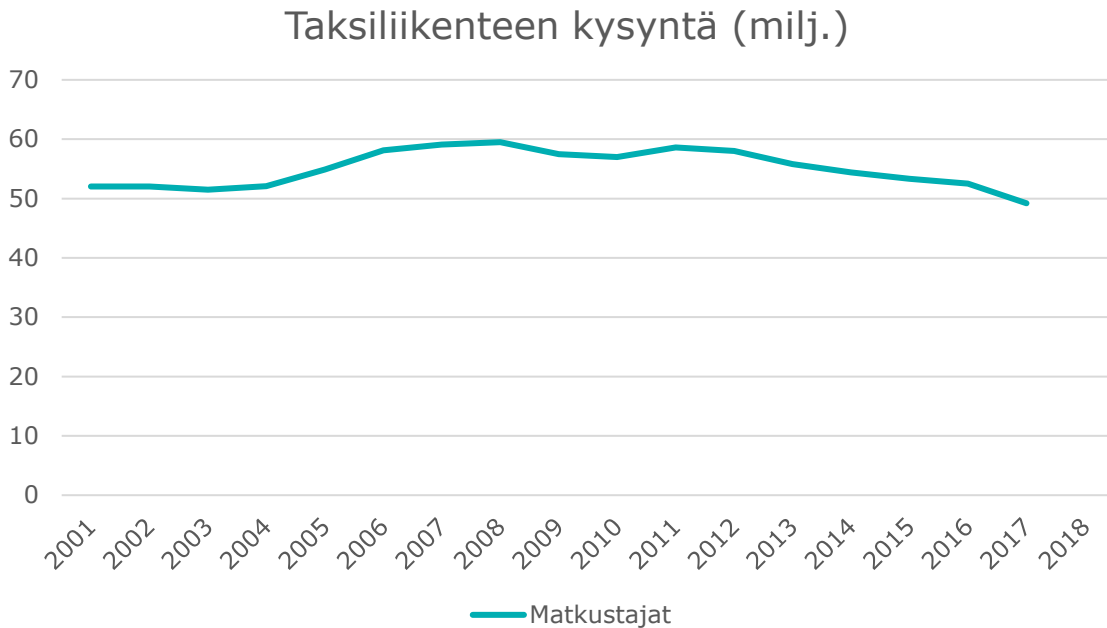
Keskimääräisen liikevaihdon ja ammattiajokilometrien alueellinen jakauma 2018



Traficom in tietopyyntö taksiyrityksille 1 - Maakuntaakohtaista vertailutietoa yritysten keskimääräisestä liikevaihdesta ja ammattiajokilometreistä.

2.2 Uudistuksen vaikutukset taksiliikenteen kysyntään

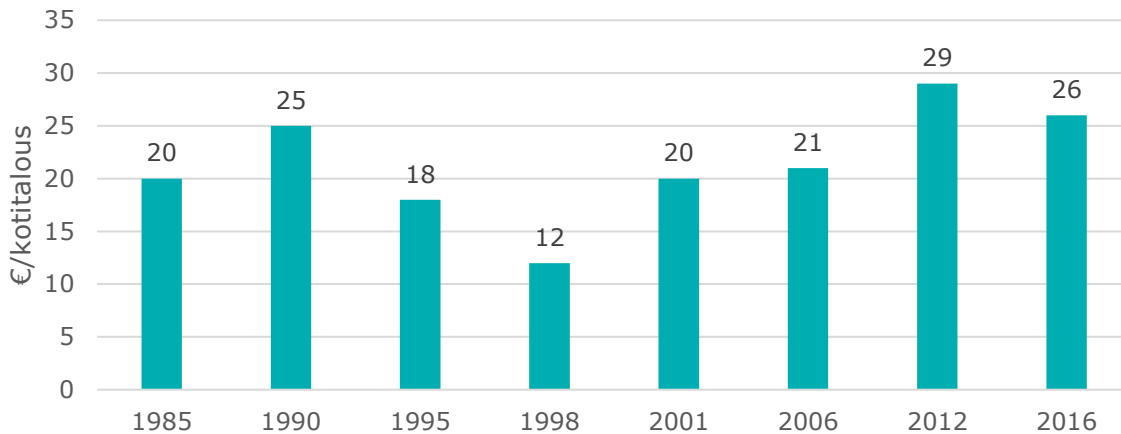
Taksiliikenteen toteutunut kysyntä on 2000-luvulla vaihdellut jonkin verran. Taksiliikenteen kysyntää voidaan seurata Julkisen liikenteen suoritetilaston (kuvattu tarkemmin luvussa 1) kautta. Vuonna 2001 taksilla matkusti 52 miljoonaa matkustajaa. Tästä matkustajamäärä lähti kasvuun vuoden 2004 52,1 miljoonasta matkustajasta kasvaen aina vuoden 2008 finanssikriisiä edeltäneen vuoden huippulukemiin ollen 59,5 miljoonaa matkustajaa. Tästä matkustajamäärä lähti lievään laskuun ja saavutti 2000-luvun pohjalukeman vuonna 2017 laskien 49,2 miljoonaan matkustajaan. Alla olevasta kaaviosta ilmenee matkustajamäärien kehitys 2000-luvulla. Vuoden 2018 luvut julkaistaan vuoden 2020 aikana.



Julkisen liikenteen suoritetilasto 1 - Taksiliikenteen vuosittaisten matkustajien määrä (miljoonaa matkustajaa).

Taksipalvelujen kysynnän muutosta voidaan kuvata myös tarkastelemalla kotitalouksien taksipalvelujen kulutuksessa tapahtuvia muutoksia. Tähän liittyvää tietoa saadaan mm. Tilastokeskuksen Kotitalouksien kulutus -tutkimuksesta (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Tuorein tutkimus on kuitenkin tehty vuonna 2016, joten sen avulla päästään kiinni vain vuosina 1985-2016 tapahtuneisiin muutoksiin, jotka on esitetty kaaviossa alla.

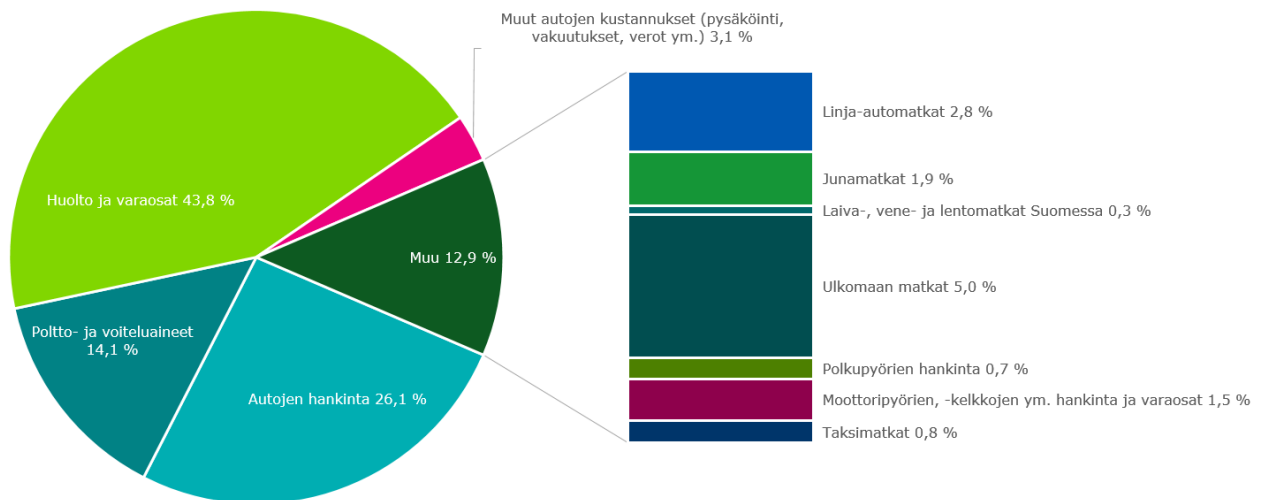
Kotitalouksien keskimääräiset kulutusmenot taksimatkoihin vuosina 1985-2016



Tilastokeskuksen Kotitalouksien kulutus -tutkimus 1: Ajallista vertailutietoa kotitalouksien taksimatkoihin kulutetun rahan määrästä (€/kotitalous).

Kaaviosta huomataan, ettei taksimatkojen kotitalouskohtaisessa kulutuksessa ole tapahtunut juurikaan muutosta kaaviossa kuvattujen vuosien aikana, vaikka samanaikaisesti esimerkiksi kokonaisuutena liikenteeseen kohdistuva kulutus (sisältäen sekä palvelut, että esimerkiksi ajoneuvohankinnat) on yli kolminkertaistunut.

Taksipalvelujen osuutta kotitalouksien liikenteeseen kohdistuvasta kulutuksesta on kuvattu tarkemmin kaaviossa alla. Kokonaiskulutukseen suhteutettuna taksimatkojen osuus (0,8 %) jää hyvin maltilliseksi, ollen samassa suuruusluokassa esimerkiksi kotitalouksien polkupyörä-hankintoihin käyttämän rahasumman kanssa.



Tilastokeskuksen Kotitalouksien kulutus -tutkimus 2: Taksipalvelujen osuus kotitalouksien liikenteeseen kohdistuvasta kulutuksesta (€/kotitalous vuonna 2016).

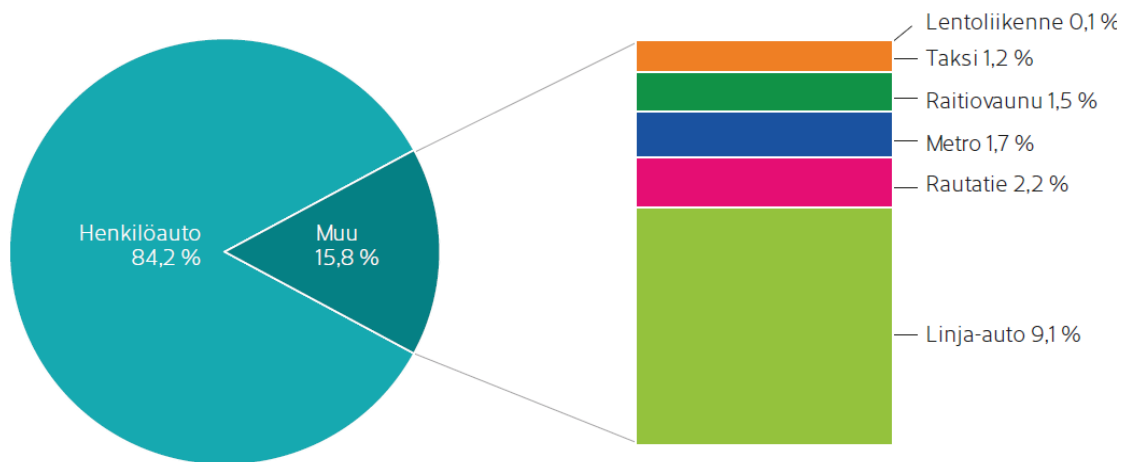
2.3 Taksipalvelut osana liikennejärjestelmää

Taksien kysyntää tarkasteltaessa on tärkeää tarkastella taksipalvelujen merkitystä myös osana liikennejärjestelmää. Taksipalvelujen roolia ja merkitystä liikennejärjestelmäkokoisuuden osana voidaan tarkastella hyödyntämällä mm. Valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään- ja Taksiliikenteen koettu palvelutaso -tutkimuksista, sekä Julkisen liikenteen suoritetilastosta saatavia, taksiliikennettä liikennejärjestelmäkokoaisuuteen suhteuttavia tunnuslukuja.

2.3.1 Julkisen liikenteen suoritetilasto: Taksiliikenteen markkinaosuus

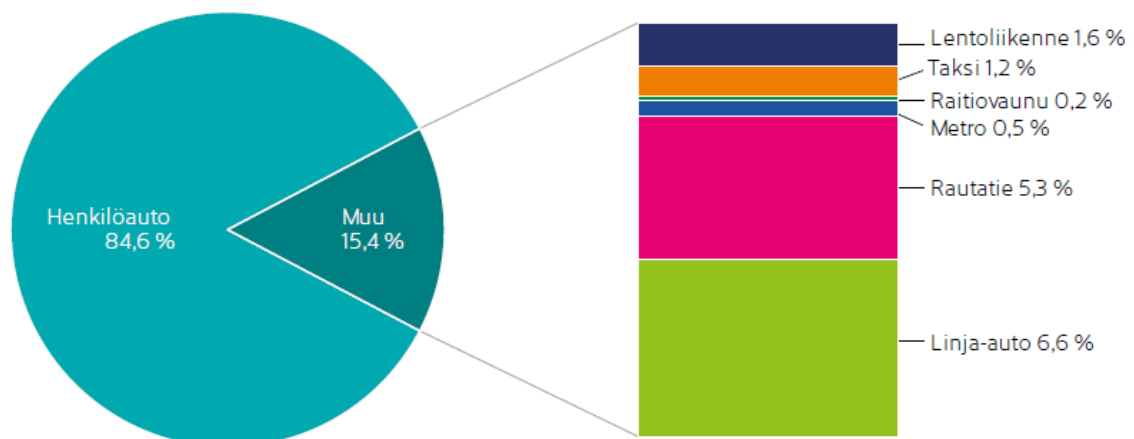
Taksiliikenteen roolia ja merkitystä liikennejärjestelmäkokoisuuden osana voidaan hahmottaa tarkastelemalla taksiliikenteen markkinaosuutta toteutuneista matkustajamääristä ja henkilökilometreistä (vuoden 2017 tilannetta kuvaavat kuvaajat alla).

Kuva 1. Markkinaosuudet matkustajamääristä vuonna 2017



Julkisen liikenteen suoritetilasto 2

Kuva 2. Markkinaosuudet henkilökilometreistä vuonna 2017



Julkisen liikenteen suoritetilasto 3

Vuonna 2017 tehdyistä matkoista sekä kuljetuista kilometreistä vain 1,2 % toteutettiin taksiliikenteellä, jolloin taksin roolin ja merkityksen etenkin matkojen pääasiallisena kulkutapana voidaan todeta jäävän liikennejärjestelmätasolla varsin maltilliseksi. Siksi onkin oleellista tarkastella myös sitä, miten taksin osittainen käyttö vaikuttaa käyttäjän koko kulkutapapaletin muodostumiseen. Tätä tarkastellaan seuraavien lukujen avulla tarkemmin.

2.3.2 Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus: Taksien kulkutapaosuus ja taksin-käyttäjien muut kulkutavat

Henkilöliikennetutkimuksen (kuvattu tarkemmin luvussa 1) päätulosraportin mukaan taksin kulkutapaosuus matkaluvusta ja matkasuoritteesta on 0,7 %. Päivittäin tehdään noin 0,02 taksimatkaa henkilöä kohti, kun kaikkiaan tehdään 2,73 matkaa henkilöä kohti. Suoritetta kertyy päivässä 0,28 km/hlö, kun kokonaissuorite on 40,7 km/hlö. Henkilöliikennetutkimuksen tulosten mukaan yhden matkustajan keskimääräinen taksimatkan keskipituus on 13,6 km.

Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen tiedoista on lisäksi tehty taksien käyttäjien liikkumisesta **erillisanalyysi**³, johon seuraavaksi esiteltävät havainnot ja päätelmät perustuvat. Analyysin tulosten tulkinnaassa tulee huomioida, että niiden tausta-aineisto (118 vastaajaa) on huomattavasti koko tutkimuksen perusaineistoa (9 307 vastaajaa) suppeampi, jolloin siitä saatavia tuloksia voidaan pitää korkeintaan suuntaa-antavina.

Matkoja, joiden pääkulkutavaksi on ilmoitettu taksi, on aineistossa 166 havaintoa. Lisäksi taksinkäyttäjiksi alla oleviin laskelmiin otettiin mukaan 9 liityntämatkalaista lähinnä lentokentille/lentokentiltä. Matkoja on tehnyt 118 henkilöä. Noin 50 näistä on tehnyt edestakaisen matkan. Väestöpohjaan laajennettuna taksimatkoja tehdään noin 110 000 matkaa päivässä tai 40 miljoonaa matkaa vuodessa. Julkisen liikenteen suoritetilaston mukaan taksimatkojen määrä on reilut 50 miljoonaa vuodessa, joten HLT:ssä taksimatkat ovat hieman aliedustettuja.

Taksia pääkulkutapana käyttäneistä 38 % on 6–17-vuotiaita. Ikäluokan osuus kaikista henkilöliikennetutkimuksen vastaajista on 14 %. Taksin käyttäjissä on siis selvästi useammin koululaisia kuin mitä näiden osuus vastaajista on.

Matkapäiväkirjassa ilmoitettujen tietojen perusteella on muodostettu suuntaa-antavat kulkutapajakauumat taksia käyttäneille ja taksia käyttämättömille. Edellä todetun perusteella koululaisten ryhmää on perusteltua tarkastella erikseen. Koululaisten joukossa (6–17-vuotiaat) merkittävin ero taksia käyttävien ja käyttämättömien välillä on taksin käyttäjien matalampi jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuus: taksin käyttäjien matkoista 16 % ja taksia käyttämättömien matkoista 47 % tehdään kävellen tai pyörällä. Vastaavasti taksia käyttävät koululaiset tekevät matkoistaan 74 % henkilöautolla, kun osuus käyttämättömien joukossa osuus on 43 %.

Vanhemmissa ikäryhmissä taksin käyttö on lähinnä henkilöauton käytön sisäistä painotussiirtoa: 18 vuotta täyttäneet tekevät noin kaksi kolmesta matkasta henkilöautolla, mutta taksia käyttäneet ovat harvemmin kuljettajia kuin taksia käyttämättömät. Näissä ikäryhmissä taksin käyttö ei siis suoraan korvaa kulkutapana esimerkiksi joukkoliikennettä tai pyöräilyä, vaan käyttötarve saattaa kytkeytyä esimerkiksi yksittäiseen tutkimuspäivään kytkeytyviin erityistarpeisiin. Päätelmiin vaikuttaa kyselyn toteutustapa, jossa vastaajalta tiedustellaan yhden päivän aikana tehtyjä matkoja. Päivän ensimmäinen pääkulkutavan valinta määrittää pitkälle muita päivän aikana tehtäviä valintoja. Vanhempien ikäryhmien osalta voitaneen päätellä, että taksin käytöllä korvataan pääasiassa muuta henkilöautolla liikkumista.

Henkilöliikennetutkimuksessa vastaajilta kysytään tehtyjen matkojen (toteutunut käyttäytyminen) lisäksi arviota kulkutapojen käytön useudesta. Arvio kysytään erikseen työ- koulu- ja

³ Tiedot on koostanut Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tietopalvelukonsultti WSP Finland Oy

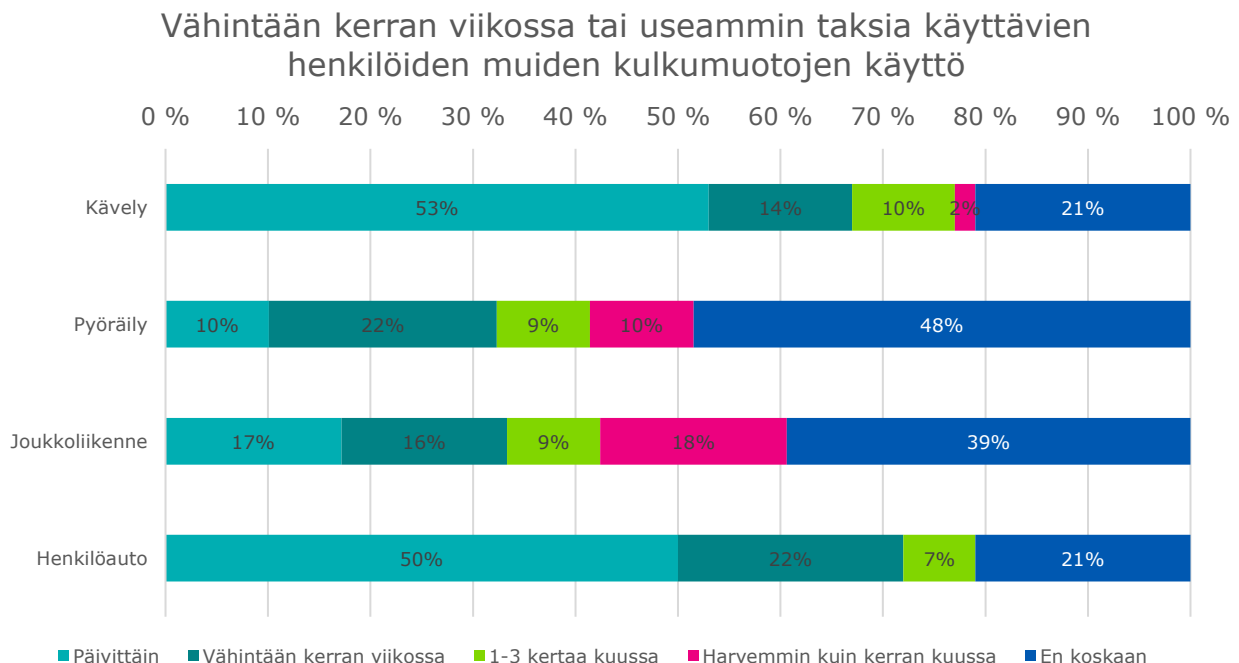
opiskelumatkoilta sekä muilta matkoilta. Kulkutapavaihtoehdot ovat henkilöauto, joukkoliikenne, kävely ja pyöräily. Arviot käytön useudesta voidaan kertoimilla muuntaa arvioiksi kulkutapajakaumista. Arvioitu kulkutapajakauma eroaa merkittävästi toteutuneista matkoista lasketusta jakaumasta, minkä vuoksi sitä ei pidä verrata toteutuneiden matkojen tuloksiin.

Työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla kaikkien vastaajien kulkutapajakauma on seuraava: henkilöauto 52 %, joukkoliikenne 18 %, jalankulku 15 % ja polkupyöräily 15 %. Taksin käyttäjien kulkutapajakauma työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla on henkilöauto 50 %, joukkoliikenne 42 %, jalankulku 3 % ja polkupyöräily 5 %. Tämä tukee edellä tehtyä havaintoa, että erityisesti kouluikäisillä taksinkäyttäjillä kävely ja pyöräily on vähäisempää. Muilla kuin työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla kaikkien vastaajien ja taksin käyttäjien välillä ei ole merkittävää eroa kulkutapajakaumassa.

2.3.3 Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään: Taksinkäyttäjien vaihtoehtoinen kulkutapa / taksikäyttäjien muut kulkutavat

Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään –tutkimuksen (kuvattu tarkemmin luvussa 1) tuloksien avulla on mahdollista tarkastella taksienkäyttäjien vaihtoehtoisia kulkutapaa suuntaavasti. Tuloksia on tarkasteltu taksinkäytön useuden kautta jakaen taksinkäyttäjät kolmeen ryhmään: vähintään kerran viikossa tai useammin taksia käyttävät, 1-3 kertaa kuussa taksia käyttävät ja harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan taksia käyttävät. Näiden kolmen ryhmän vaihtoehtoisia kulkumuotoja on mielekästä tarkastella erikseen. Alla olevista kaavioista ilmenevät taksinkäyttäjien käyttämät muut kulkutavat sen perusteella.

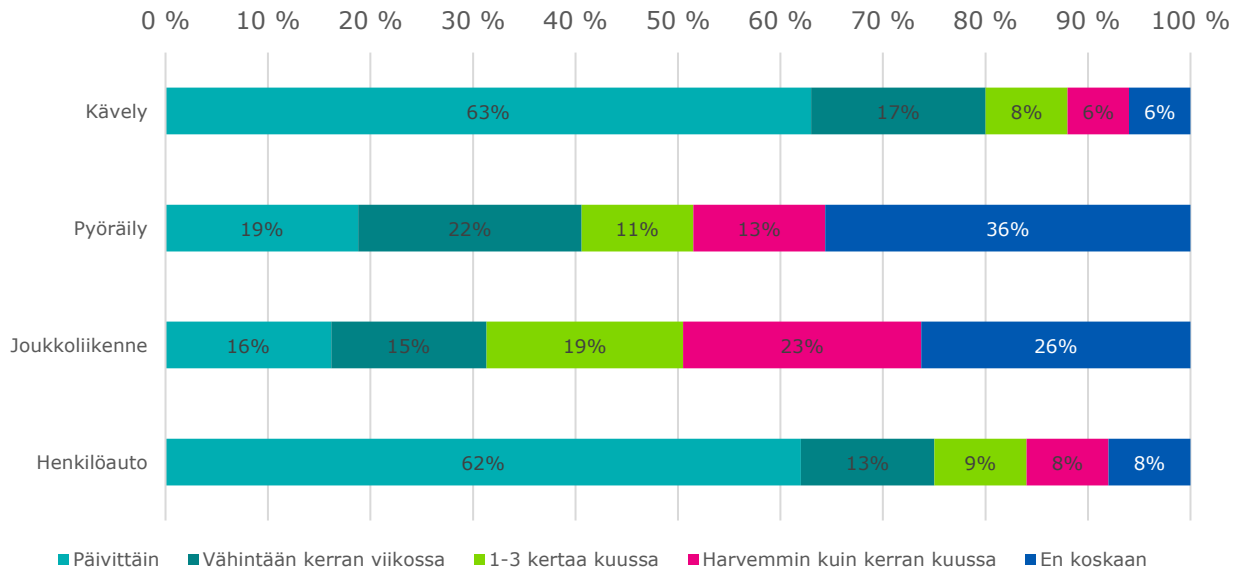
Vähintään kerran viikossa tai useammin taksia käyttävät henkilöt näyttäsivät olevan pääosin henkilöautoilijoita, jotka selkeästi myös kävelevät paljon. Näiden henkilöiden pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö taas ei ole niin yleistä kuin henkilöautoilu ja kävely.



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 1: Vähintään kerran viikossa tai useammin taksia käyttävien henkilöiden muiden kulkumuotojen käyttö.

1-3 kertaa kuussa taksia käyttävien henkilöiden muiden kulkumuotojen käyttö noudattaa melko samankaltaista jakaumaa kuin usein taksia käyttävien henkilöiden. Tässä ryhmässä olevat henkilöt tosin kävelevät ja pyöräilevät enemmän kuin useammin taksia käyttävät, mutta myös henkilöauton käyttö liikkumiseen on yleistä.

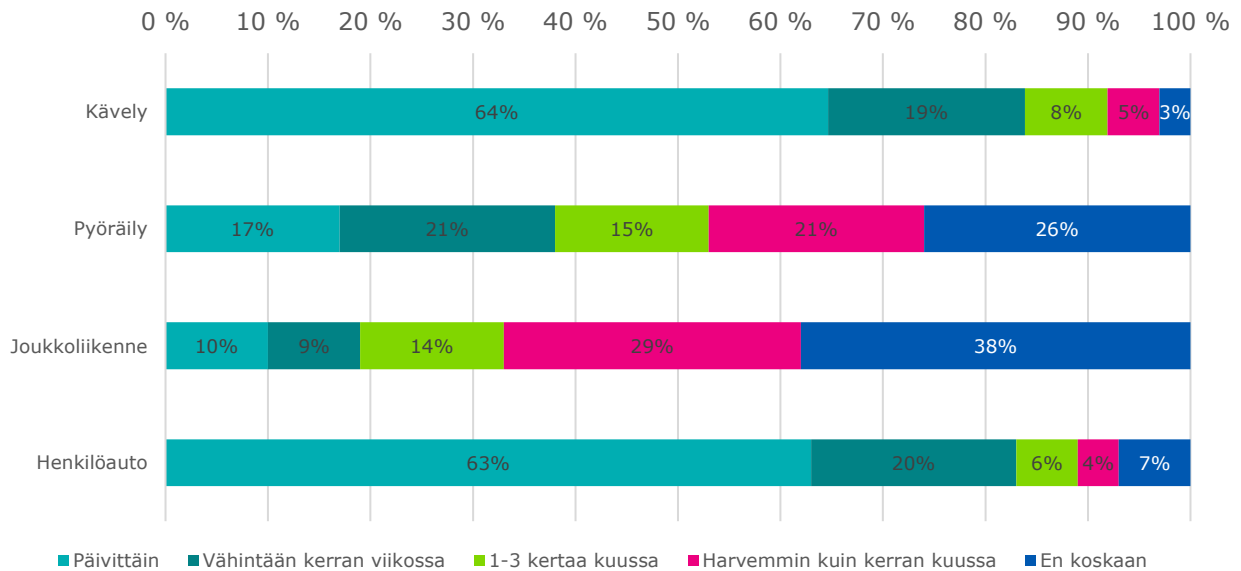
1-3 kertaa kuussa taksia käyttävien henkilöiden muiden kulkumuotojen käyttö



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 2: 1-3 kertaa kuussa taksia käyttävien henkilöiden muiden kulkumuotojen käyttö.

Harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan taksia käyttävät henkilöt näyttäisivät tulosten perusteella olevan aktiivisimpia kävelijöitä. Tämän ryhmän henkilöauton käyttö tosin on vielä yleisempää kuin muilla ryhmillä.

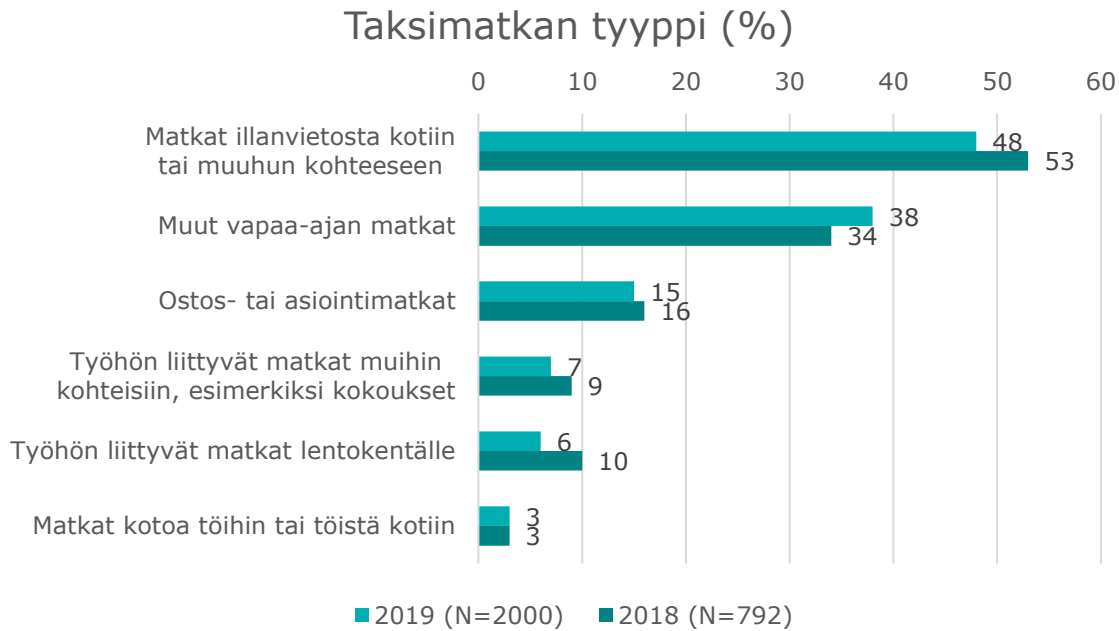
Harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan taksia käyttävien henkilöiden muiden kulkumuotojen käyttö



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 3: Harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan taksia käyttävien henkilöiden muiden kulkumuotojen käyttö.

2.3.4 Taksiliikenteen koettu palvelutaso: Millaisten matkojen toteutukseen taksia käytännössä käytetään?

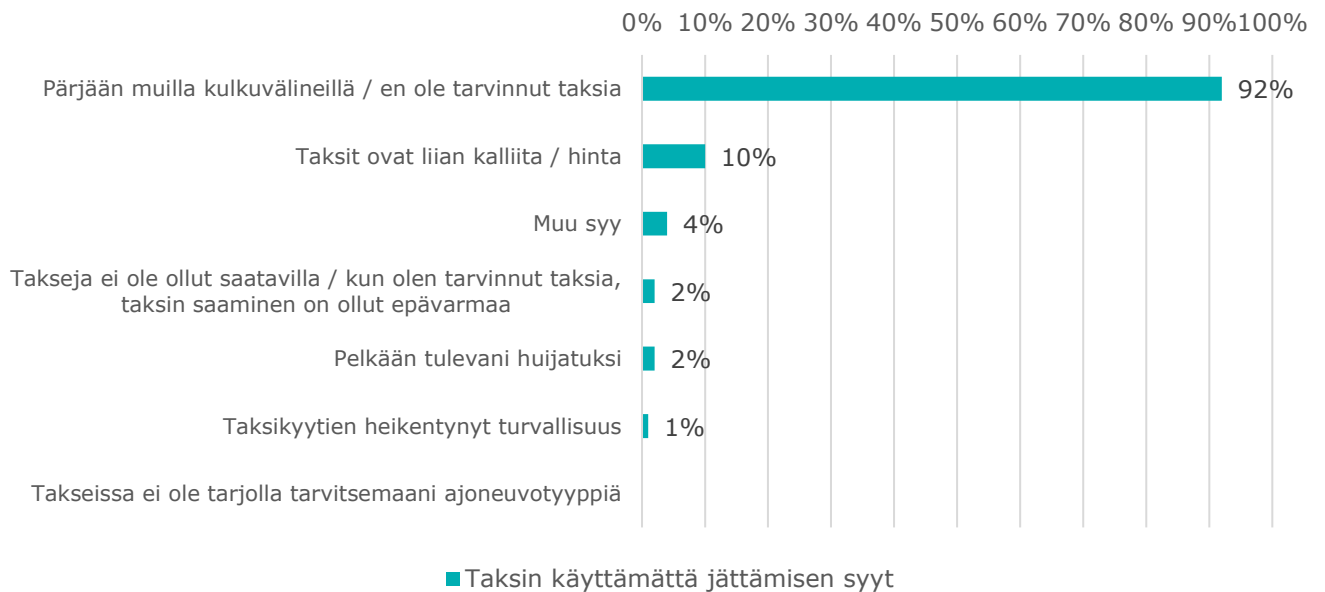
Kansalaisten taksilla matkustusta on tarkasteltu *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* tutkimuksessa (kuvattu tarkemmin luvussa 1) matkan tarkoituksen mukaan, eli siitä näkökulmasta, mihin ihmiset taksia useimmiten käyttävät (yksittäinen vastaaja on voinut samalla kertaa nimetä useampia syitä, mikä näkyy tulosten tilastoinnissa). Tulosten perusteella yleisin syy taksin käytölle on illanvieton jälkeinen taksimatka kotiin tai muuhun kohteeseen. Tähän tarkoitukseen taksia on käyttänyt noin puolet vastaajista vuosina 2018 ja 2019. Toinen yleinen taksin käytön syy sekä vuonna 2018 että 2019 on muut vapaa-ajan matkat. Nämä kaksi syytä kattavat yli 85% takseilla tehdyistä matkoista (2018=87%, 2019=86%). Alla oleva kaavio havainnollistaa niitä matkoja, joihin taksia yleisimmin käytetään.



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 1: Taksimatkan tyyppi.

Taksiliikenteen koettu palvelutaso -tutkimuksessa on tarkasteltu myös kysymystä siitä, miksi vastaajat eivät ole käyttäneet taksia (myös tämän kysymyksen kohdalla yksittäinen vastaaja on voinut samalla kertaa nimetä useampia syitä, mikä näkyy tulosten tilastoinnissa). Suurin osa vastaajista (92%) ei ole käyttänyt taksia, koska pärjää paremmin muilla kulkuvälineillä tai ei vain ole tarvinnut taksia. Toiseksi yleisin syy, miksi vastaaja ei ollut käyttänyt taksia oli taksin hinta, jonka koki liian kalliiksi 10% vastaajista. Kolmanneksi yleisin syy oli muu syy (4% vastaajista), johon ihmiset olivat antaneet avoimen vastauksen. Näitä syitä käsitellään seuraavassa kappaleessa. Marginaalisen pieniksi syiksi jäivät se, että takseja ei ollut saatavilla, kun niitä olisi tarvittu (2%), huijatuksi tulemisen pelko (2%) sekä taksikyytien heikentynyt turvallisuuden kokemus (1%).

Ette ole tänä vuonna matkustanut taksilla Suomessa.
Kertoisitteko syitä siihen, että ette ole käyttänyt taksia.
(n=1487)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 2: Taksin käyttämättä jättämisen syyt.

Seuraavaksi tarkastellaan hiukan tarkemmin muita vastaajien mainitsemia syitä taksin käyttämättä jättämiselle Suomessa. Muun syyn ilmoittaneita oli yhteensä 57 kappaletta, joista 51 oli jättänyt avoimen kommentin siitä, miksi eivät käyttäneet taksia. Suurin osa näistä olin hyvin vaihtelevia, kuten, että vastaaja ei ole "voinut luottaa, että taksi löytää perille" tai, että taksin käytön "hinta vaihtelee liikaa". Vastauksissa oltiin myös huolissaan esimerkiksi kuljettajien ammattitaidoista uudistuksen jälkeen.

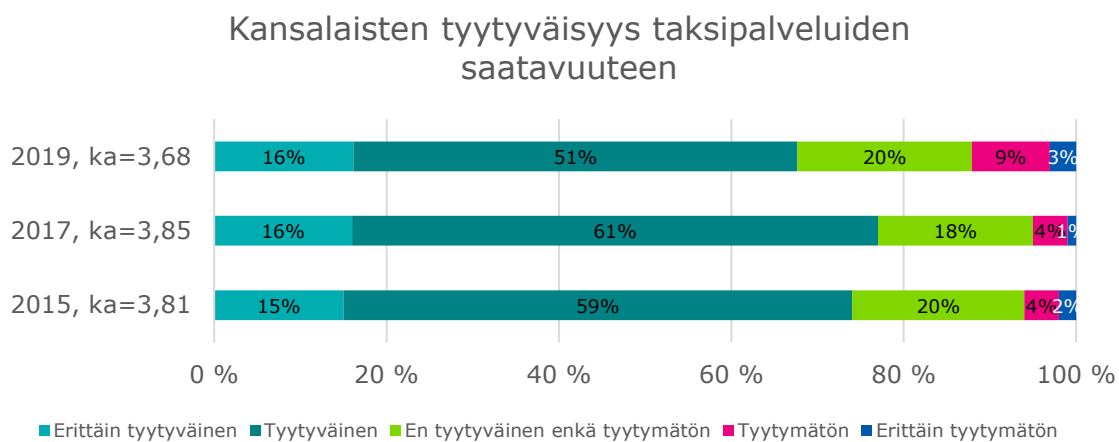
Monet avoimet vastaukset liittyivät pitkälti seikkoihin, kuin mitä kyselyn vastausvaihtoehtoissa oli jo annettu. 11 avoimen kommentin jättäneistä vastaajista oli ilmoittanut, että käytti omaa autoa, minkä johdosta taksin käyttö ei ollut tarpeellista. 10 vastaajaa ilmoitti taksiuudistuksen olevan syy sille, ettei käytä taksia enää. 5 vastaajaa käytti julkista liikennettä tai muuta liikkumistapaa, ja 5 käyttäjää ei pitänyt taksien hinnoittelusta. Samalla tavoin 5 vastaajaa mainitsi, että takseja ei vain yksinkertaisesti ollut tarjolla.

3. Taksipalvelujen saatavuus ja hinnat

3.1 Uudistuksen vaikutukset taksipalvelujen saatavuuteen

3.1.1 Kokemukset taksien saatavuudesta

Asiakkaiden kokemuksia taksin saatavuudesta on tarkasteltu osana *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin* -tutkimusta (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Koko Suomen tasolla kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on keskimäärin hyvällä tasolla. Vuonna 2015 kansalaisten keskimääräinen tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuus oli viisiportaisella asteikolla 3,81. Vuonna 2017 tyytyväisyys nousi hieman, ollen keskimäärin 3,85. Uusimmassa vuonna 2019 julkaistussa tutkimuksessa kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen laski, ollen 3,68.

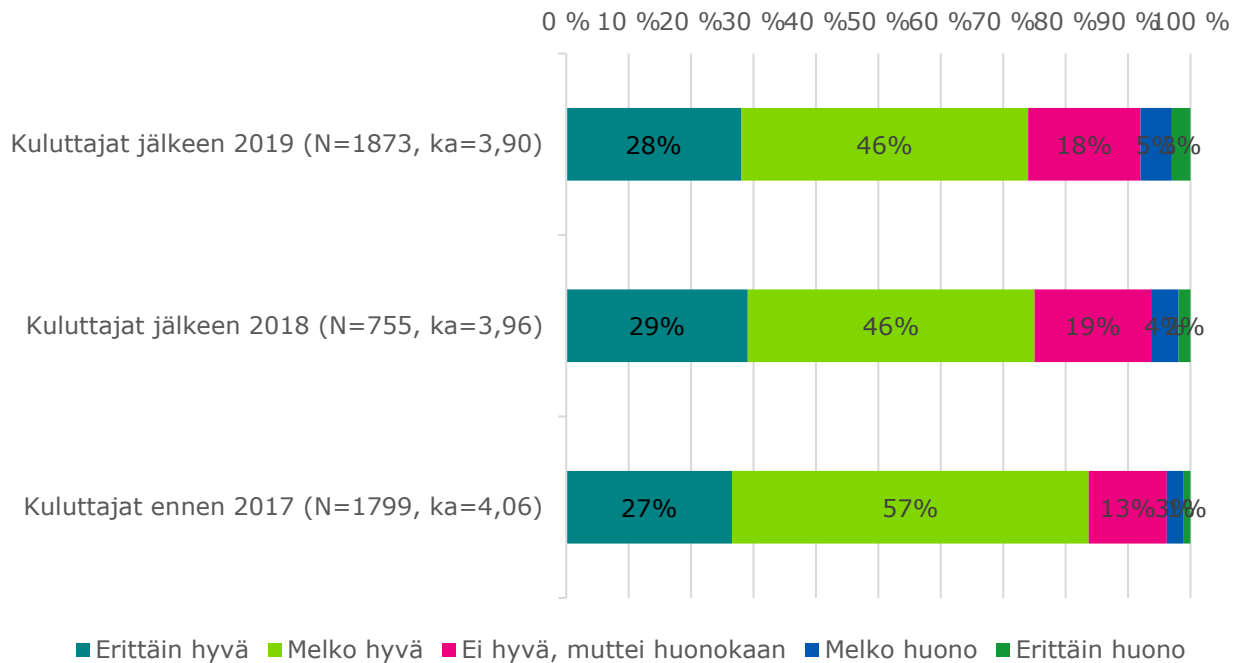


Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 4: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen eri vuosien välillä.

Erittäin tyytyväisten osuus on vuosien 2015-2019 välillä pysynyt jokseenkin samana. Vuonna 2015 15 % kaikista vastaajista koki olevansa erittäin tyytyväinen taksipalveluiden saatavuuteen. Vuosina 2017 ja 2019 erittäin tyytyväisten osuus oli 16 % kaikista vastaajista. Toisaalta tyytyväisten osuus vastaajista on laskenut aikaisemmista tutkimuksista. 2015 ja 2017 tyytyväisten vastaajien osuus oli noin 60 %, mutta vuonna 2019 enää 51 % vastaajista. Samaan aikaan tyytymättömien osuus on kasvanut vuosien 2015 ja 2017 4 %:sta vuoden 2019 9 %:iin.

Taksin saatavuuteen liittyviä kokemuksia on kartoitettu tarkemmin myös osana *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimusta (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Koko Suomen tasolla kuluttajien tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on keskimäärin hyvällä tasolla myös tämän mukaan. Vuonna 2017 kuluttajien keskimääräinen tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen oli viisiportaisella asteikolla 4,06. Vuonna 2018 tyytyväisyys laski hieman, ollen keskimäärin 3,96/5. Uusimmassa vuonna 2019 julkaistavassa tutkimuksessa kuluttajien tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen laski edelleen hieman, ollen 3,90/5.

Minkä arvosanan antaisitte taksin saatavuudesta kotipaikkakunnallanne?

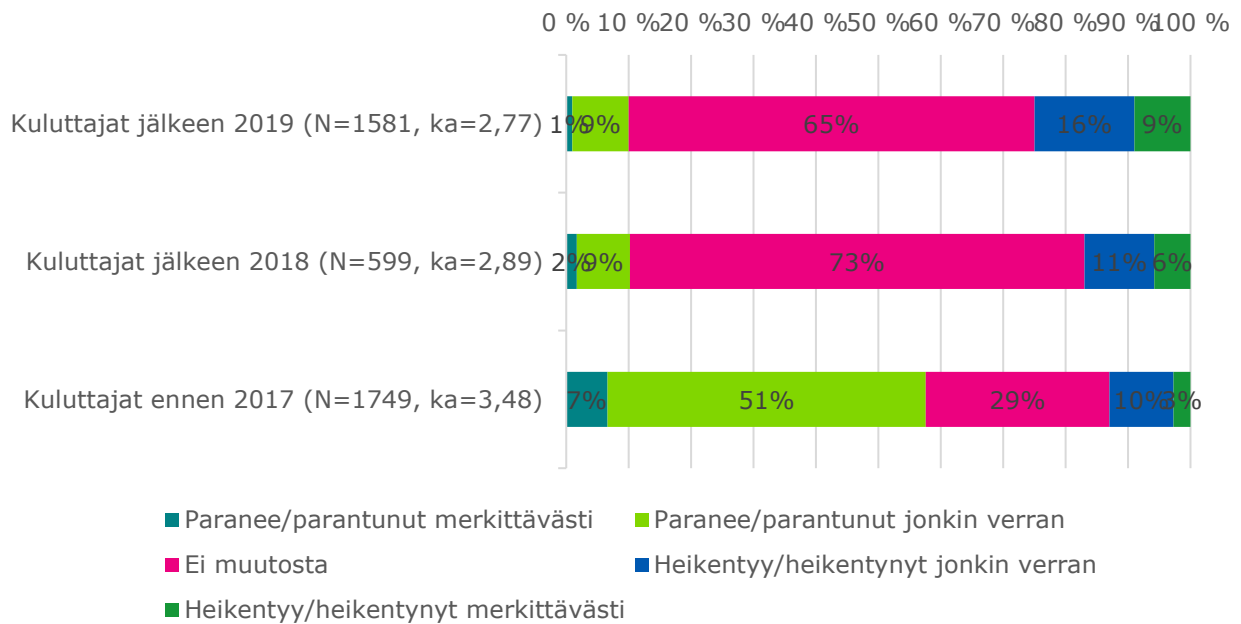


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2017-2019) 3: Vertailutietoa kuluttajien taksipalveluille antamasta arvosanasta kotipaikkakunnalla eri vuosien välillä.

Erittäin hyvän arvosanan taksin saatavuudesta kotipaikkakunnalla on kolmena tarkastelussa olevana vuonna antanut suurin piirtein yhtä suuri osuus kuluttajista (27-29 %). Melko hyvän arvosanan jakauma vaihtelee jo hieman. Vuonna 2017 57 % kuluttajista koki, että taksin saatavuus kotipaikkakunnalla on melko hyvä. Vuosina 2018 ja 2019 enää 46 % koki, että taksin saatavuus kotipaikkakunnalla on melko hyvä. Neutraalisti taksin saatavuuteen suhtautuvien osuus on kasvanut vuodesta 2017, jolloin 13 % vastaajista suhtautui taksin saatavuuteen neutraalisti (ei hyvä, muttei huonokaan). Vuonna 2018 neutraalisti suhtautui 19 % vastaajista. Vuonna 2019 neutraalisti suhtautui 18 % vastaajista. Täten tyytymättömien vastaajien osuus on kasvanut. Tyytymättömiksi luetaan vastaajat, jotka ovat vastanneet taksin saatavuuden kotipaikkakunnallaan olevan melko huono tai erittäin huono. Vuonna 2017 vain 3,8 % vastaajista oli tyytymättömiä taksin saatavuuteen kotipaikkakunnalla. Vuonna 2018 tyytymättömien osuus oli 6,4 % vastaajista ja vuonna 2019 tyytymättömien osuus kasvoi 8 %:iin vastaajista.

Seuraavaksi tarkastellaan kuluttajien kokemuksia markkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksipalvelujen saatavuuteen. Vuonna 2017 jopa 58 % vastaajista odotti taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan positiivisesti taksien saatavuuteen. Positiivisesti suhtautuviksi lasketaan ne vastaajat, jotka odottivat taksin saatavuuden paranevan merkittävästi tai jonkin verran. Lakiuudistuksen jälkeen vuonna 2018 tutkimukseen vastanneista vain 11 % suhtautui positiivisesti uudistuksen vaikutuksesta taksin saatavuuteen (vs. 58 % odotti positiivista vaikutusta). Vuonna 2019 positiivisesti suhtautuvien osuus oli enää 10 % vastaajista. Suurin osa vastaajista näyttää muuttaneen suhtautumisestaan enemmän neutraaliin suuntaan. Tämä tarkoittaa, että vuonna 2018 ja 2019 suurin osa vastaajista (2018=73 %, 2019=65 %) koki, että taksimarkkinoiden vapautumisella ei ollut muutosta taksin saatavuuteen. Samaan aikaan kuitenkin tyytymättömien vastaajien osuus on kasvanut vuodesta 2017. Tyytymättömiksi luetaan ne vastaajat, jotka kokivat, että taksin saatavuus heikentyy jonkin verran tai heikentyy merkittävästi. Tyytymättömiä vastaajia vuonna 2017 oli 13 % vastaajista, vuonna 2018 tyytymättömien osuus kasvoi 17 %:iin ja vuoteen 2019 tyytymättömien kasvoi edelleen 25 %:iin vastaajista.

Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan (ennen) / vaikuttaneen (jälkeen) taksin saatavuuteen?

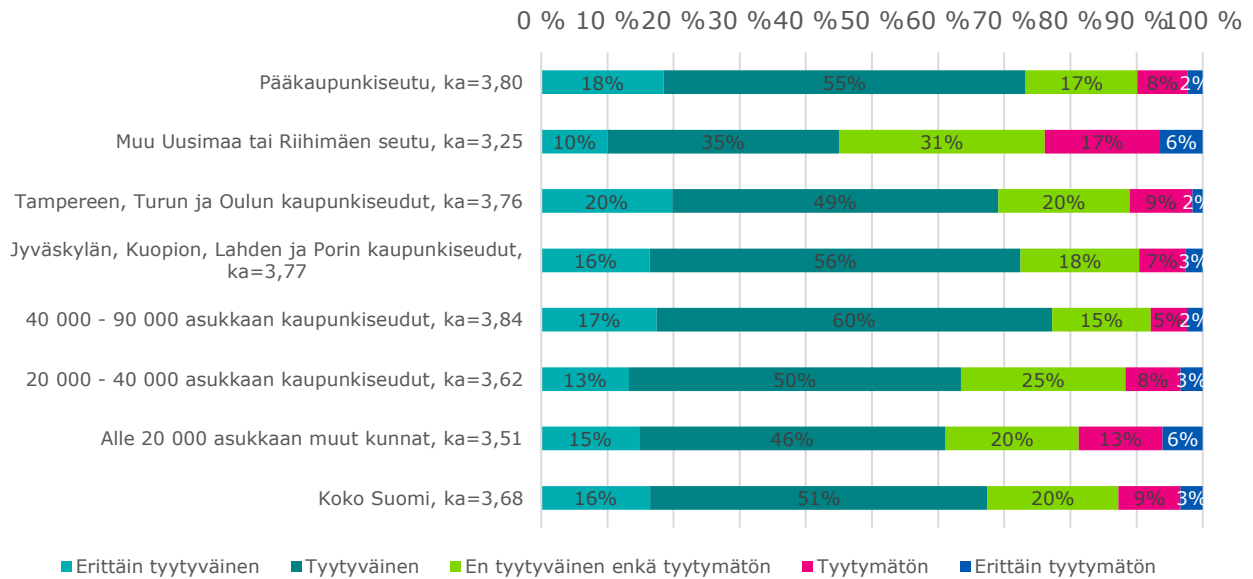


Taksiliikenteen koettu palvelutaso 4: Vertailutietoa kuluttajien arvioista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksin saatavuuteen.

3.1.2 Kokemukset taksien saatavuudesta alueellisesti

Seuraavaksi tarkastellaan kansalaisten tyytyväisyyttä taksipalveluiden saatavuuteen alueellisesti vuosina 2015–2019. Tulokset on johdettu *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin* -kyselytutkimuksista. Alueellisesti tarkasteltuna kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen vuonna 2019 on korkeinta 40 000–90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla, joissa keskiarvo on 3,84/5. Toiseksi tyytyväisempiä taksipalveluiden saatavuuteen ollaan pääkaupunkiseudulla, jossa keskiarvo on 3,80/5. Tyytymättömimmät kansalaiset tulevat muualta Uusimaalta tai Riihimäen seudulta (keskiarvo 3,25/5) sekä alle 20 000 asukkaan muista kunnista (keskiarvo 3,51/5).

Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen alueittain 2019

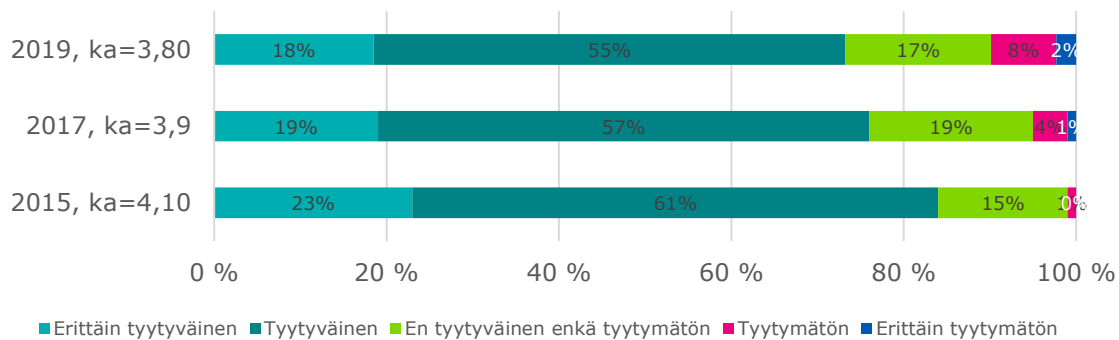


Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 5: Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen alueittain vuonna 2019.

Huomionarvoista alueellisessa tarkastelussa on, että neljässä seitsemästä kaupunkiseudusta erittäin tyytyväisten kansalaisten osuus on kasvanut vuosien 2015–2019 välillä. Samaan aikaan kuudessa seitsemästä kaupunkiseudusta tyytymättömien osuus on myös kasvanut. Näyttäisi siis siltä, että liikennepalvelulain myötä kansalaisten mielipiteet uudistuksesta ovat jossain määrin polarisoituneet.

Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen pääkaupunkiseudulla on hiukan laskenut vuosien 2015–2019 aikana. Vuonna 2015 erittäin tyytyväisten osuus oli 23 % ja tyytyväisten osuus 61 %. Vuonna 2017 erittäin tyytyväisten osuus oli 19 % ja tyytyväisten osuus 57 % ja vuonna 2019 erittäin tyytyväisten osuus oli 18 % ja tyytyväisten osuus 55 %. Trendi on siis ollut laskeva vuodesta 2015 saakka. Huomionarvoista on, että pääkaupunkiseudulla tyytymättömien osuus on kasvanut 1 %:sta vuonna 2015 8 %:iin vuonna 2019.

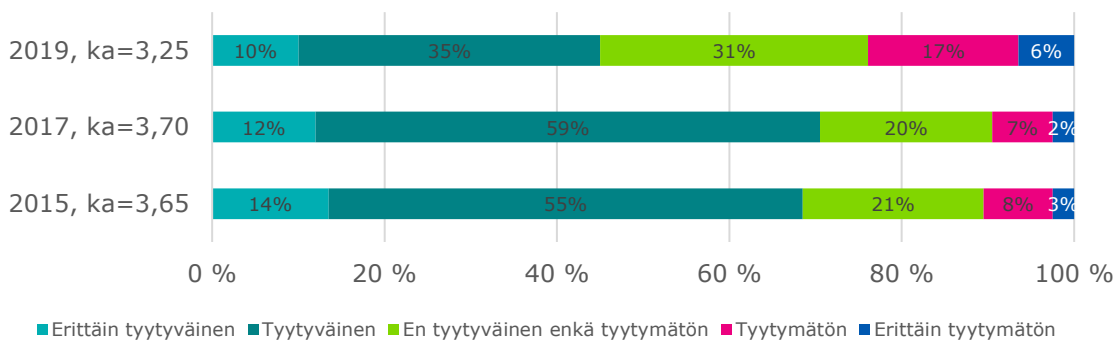
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen pääkaupunkiseudulla 2015-2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 6: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen pääkaupunkiseudulla eri vuosien välillä.

Myös muualla Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on laskenut vuosien 2015–2019 aikana. Vuonna 2015 erittäin tyytyväisten osuus oli 14 % ja tyytyväisten osuus 55 %. Vuonna 2017 erittäin tyytyväisten osuus oli 12 % ja tyytyväisten osuus kasvoi 59 %:iin. Vuonna 2019 erittäin tyytyväisten osuus oli 10 % ja tyytyväisten osuus laski radikaalisti 35 %:iin. Tyytyväisten kansalaisten osuus muualla Uudellamaalla tai Riihimäellä on siis romahtanut edellisestä tutkimuksesta. Huomionarvoista on, että muualla Uusimaalla tai Riihimäen seudulla tyytymättömien osuus on kasvanut vuoden 2015 8 %:sta vuoden 2019 17 %:iin. Muun Uudenmaan ja Riihimäen seudun tiedot eivät myöskään ole täysin vertailukelpoisia vuosien 2015–2017 ja 2019 välillä, sillä aikaisemmissa vuosien 2015 ja 2017 julkaisuissa kyseinen seutu on jaettu kahteen eri kuntaryhmään ”Helsingin seudun muut 10 kuntaa” ja ”Hki seudun ulkopuolinen Uusimaa ja Riihimäen seutu”. Näistä kahdesta on laskettu keskiarvo vuosien 2015 ja 2017 tuloksiin.

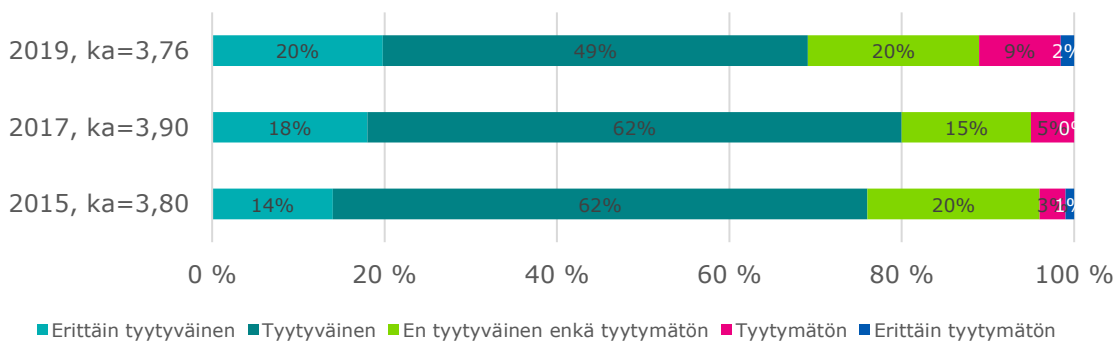
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen muualla Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla 2015-2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 7: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen muualla Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla eri vuosien välillä.

Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on hiukan laskenut vuosien 2015-2019 aikana. Vuonna 2015 erittäin tyytyväisten osuus oli 14 % ja tyytyväisten osuus 62%. Vuonna 2017 erittäin tyytyväisten osuus oli 18% ja tyytyväisten osuus 62%. Vuonna 2019 erittäin tyytyväisten osuus kasvoi 20%:iin ja tyytyväisten osuus laski 49%:iin. Huomionarvoista myös tällä alueella on, että tyytymättömien osuus on kasvanut vuoden 2015 1%:sta vuoden 2019 9%:iin.

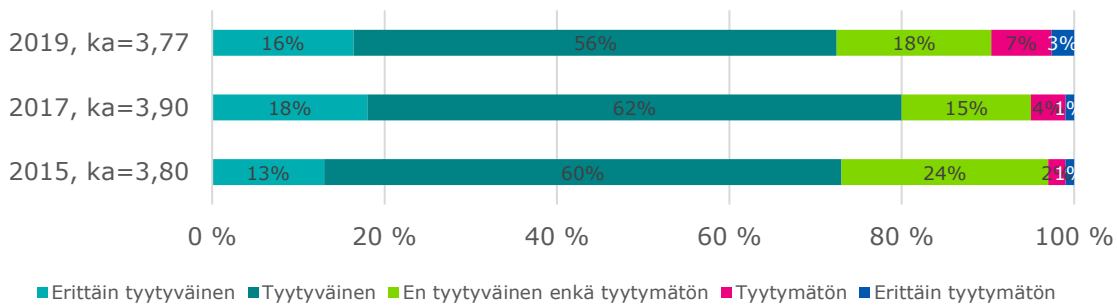
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla 2015-2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 8: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla eri vuosien välillä.

Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on hiukan laskenut vuosien 2015-2019 aikana. Vuonna 2015 erittäin tyytyväisten osuus oli 13% ja tyytyväisten osuus 60%. Vuonna 2017 erittäin tyytyväisten osuus oli 18% ja tyytyväisten osuus 62%. Vuonna 2019 erittäin tyytyväisten osuus oli 16% ja tyytyväisten osuus laski, ollen 56%. Huomionarvoista alueella on, että tyytymättömien osuus on kasvanut vuoden 2015 1%:sta vuoden 2019 7%:iin.

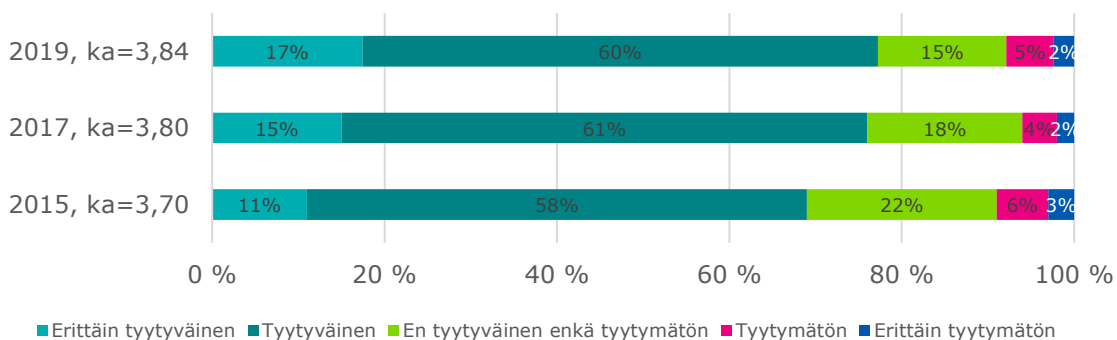
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen
Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla
2015-2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 9: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla eri vuosien välillä.

40 000–90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on hiukan kasvanut vuosien 2015–2019 aikana. Vuosien 2015 ja 2019 välillä keskiarvo nousi 3,7:stä 3,84:ään. Vuonna 2015 erittäin tyytyväisten osuus oli 11 % ja tyytyväisten osuus 58 %. Vuonna 2017 erittäin tyytyväisten osuus oli 15 % ja tyytyväisten osuus 61 %. Vuonna 2019 erittäin tyytyväisten osuus kasvoi 17 %:iin ja tyytyväisten osuus laski hieman, ollen 60 %. Tyytymättömien osuus on tutkimusten välillä pysynyt jokseenkin samana.

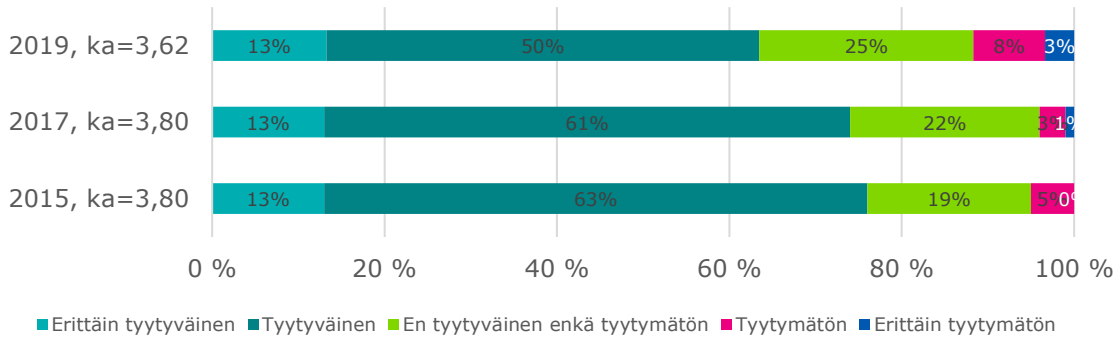
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen
40 000 - 90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla 2015-2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 10: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen 40 000 - 90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla eri vuosien välillä.

20 000–40 000 asukkaan kaupunkiseuduilla tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on laskenut vuodesta 2017 vuoteen 2019. Vuonna 2015 erittäin tyytyväisten osuus oli 13 % ja tyytyväisten osuus 62 %. Vuonna 2017 erittäin tyytyväisten osuus oli 13 % ja tyytyväisten osuus 62 %. Vuonna 2019 erittäin tyytyväisten osuus oli sama 13 %, mutta tyytyväisten osuus laski 50 %:iin. Huomionarvoista tälläkin alueella on, että tyytymättömien osuus on kasvanut vuoden 2015 5 %:sta vuoden 2019 8 %:iin.

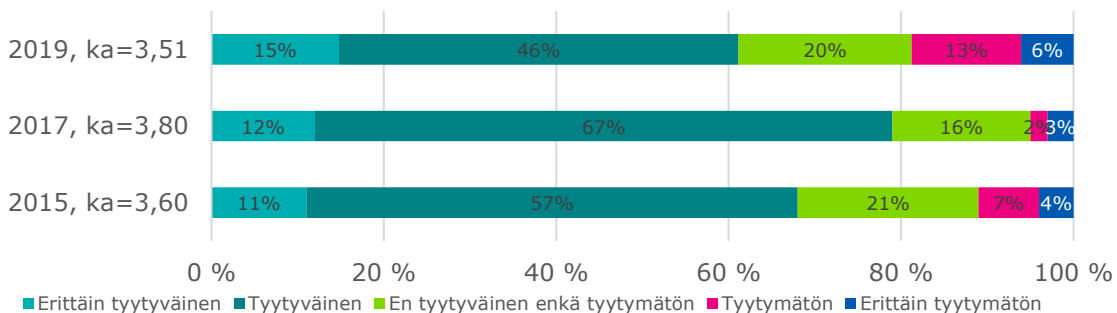
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen
20 000 - 40 000 asukkaan kaupunkiseuduilla 2015-2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 11: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen 20 000 – 40 000 asukkaan kaupunkiseuduilla eri vuosien välillä.

Alle 20 000 asukkaan kaupunkiseuduilla tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen on laskenut vuosien 2015-2019 aikana. Vuosien 2015 ja 2017 välillä keskiarvo nousi 3,6:sta 3,8:aan, mutta laski siitä vuoden 2019 3,51:een. Vuonna 2015 erittäin tyytyväisten osuus oli 11% ja tyytyväisten osuus 57%. Vuonna 2017 erittäin tyytyväisten osuus oli 12% ja tyytyväisten osuus 67%. Vuonna 2019 erittäin tyytyväisten osuus kasvoi 15%:iin ja tyytyväisten osuus laski 46%:iin. Huomionarvoista myös tällä alueella on, että tyytymättömien osuus on kasvanut vuoden 2015 7%:sta vuoden 2019 13%:iin.

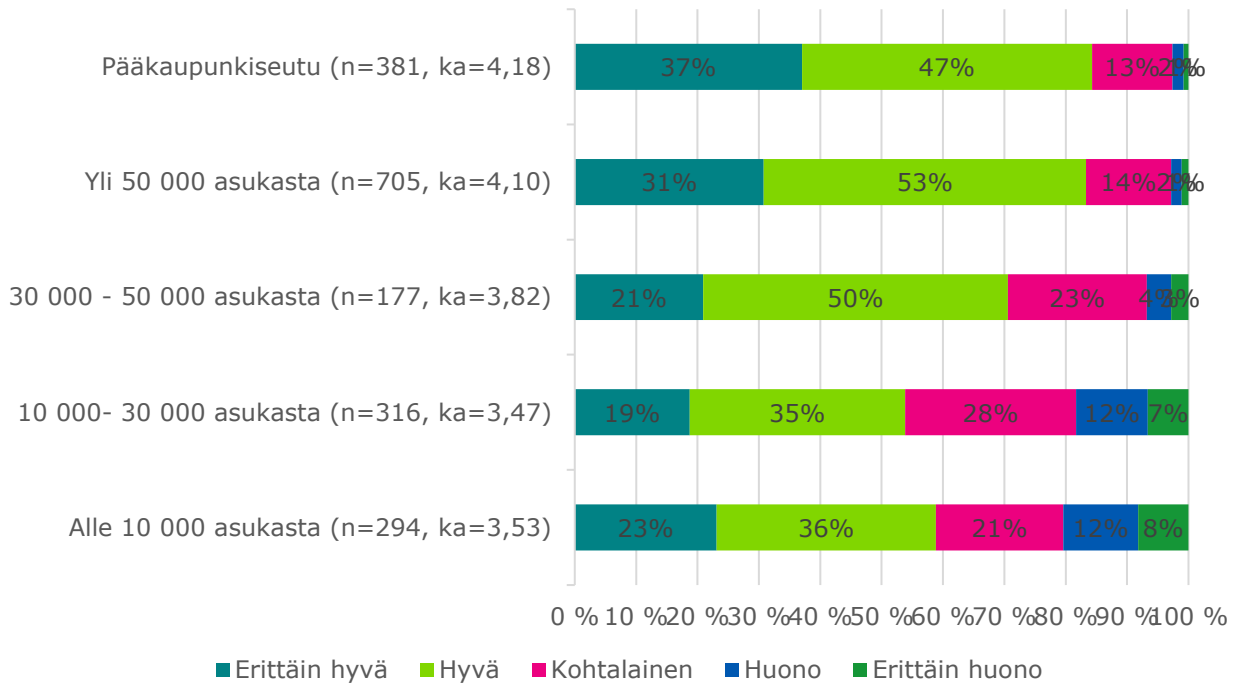
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen alle
20 000 asukkaan kaupunkiseuduilla 2015-2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus 12: Vertailutietoa kansalaisten tyytyväisyydestä taksipalveluiden saatavuuteen 20 000 asukkaan kaupunkiseuduilla eri vuosien välillä.

Tyytyväisyyttä taksipalvelujen saatavuuteen alueellisesti vuonna 2019 voidaan tarkastella myös *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimuksen tulosten avulla. Alueellisesti tarkasteltuna kuluttajien tyytyväisyys taksipalveluiden saatavuuteen vuonna 2019 on korkeinta pääkaupunkiseudulla, jossa keskiarvo on 4,18/5. Toiseksi tyytyväisempiä taksipalveluiden saatavuuteen ollaan yli 50 000 asukkaan kunnissa, jossa keskiarvo on 4,10/5. Tyytymättömimmät kuluttajat tulevat 10 000 – 30 000 asukkaan kunnista, joissa keskiarvo on 3,47/5 sekä alle 10 000 asukkaan kunnista, joissa keskiarvo on 3,53/5. Tulokset ovat pitkälti linjassa kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimuksen tulosten kanssa.

Minkä arvosanan antaisitte taksin saatavuudesta kotipaikkakunnallanne? (n=1873)

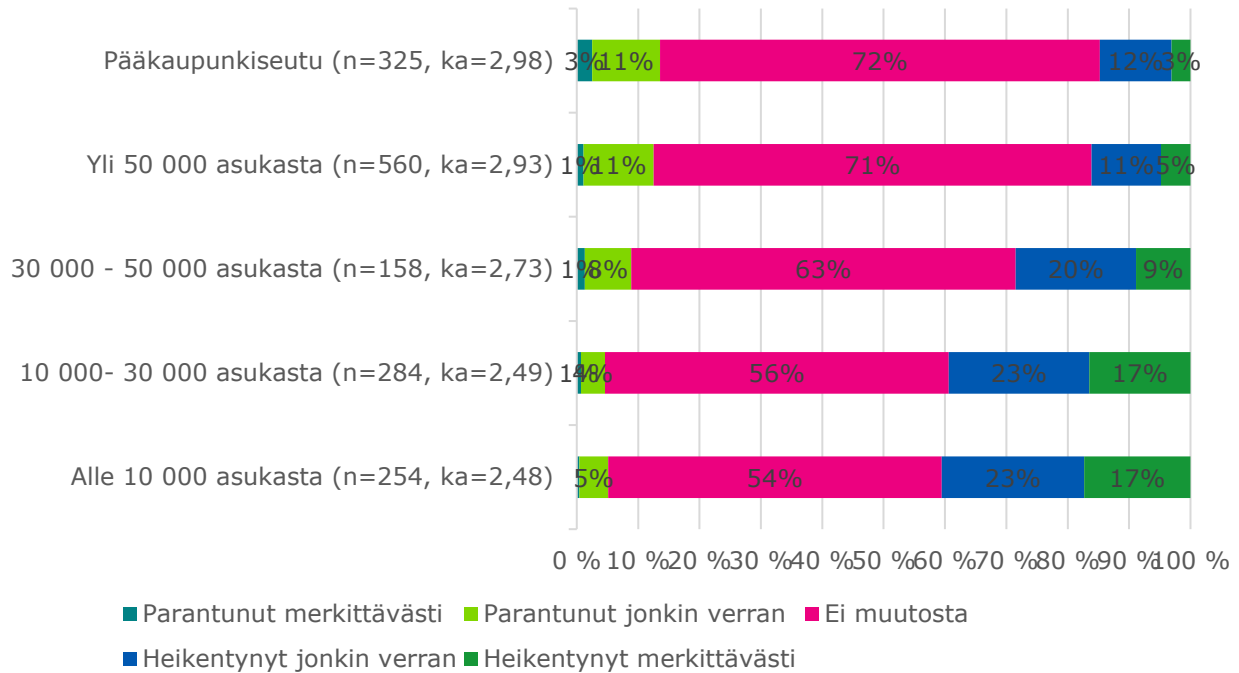


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 5: Alueellista vertailua kuluttajien antamasta arvosta taksin saatavuudesta kotipaikkakunnalla.

Seuraavassa kaaviossa tarkastellaan kuluttajien kokemuksia taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksin saatavuuteen kuluttajan kotipaikkakunnalla. Kaikissa kaupunkiryhmissä suurin osa kuluttajista kokee, että markkinoiden vapauttaminen ei ole tuonut muutosta taksin saatavuuteen. Toisaalta, mitä pienemmästä paikkakunnasta on kyse, sitä useammin kokemus on, että markkinoiden vapautuminen on heikentänyt taksin saatavuutta. Tässä yhteydessä taksin saatavuuden heikentyminen tarkoittaa, että kuluttaja on vastannut taksin saatavuuden heikentyneen jonkin verran tai heikentyneen merkittävästi.

Alle 10 000 asukkaan kunnissa jopa 41% vastaajista kokee taksimarkkinoiden vapauttamisen heikentäneen taksin saatavuutta. 10 000 – 30 000 asukkaan kunnissa 39% vastaajista kokee, että taksimarkkinoiden vapauttaminen on heikentänyt taksin saatavuutta. 30 000 – 50 000 asukkaan kunnissa 29% kokee markkinoiden vapautumisen heikentäneen taksin saatavuutta. Yli 50 000 asukkaan kunnissa enää 16% kokee, että markkinoiden vapautuminen on heikentänyt taksin saatavuutta ja pääkaupunkiseudulla näin kokee enää 15% vastaajista.

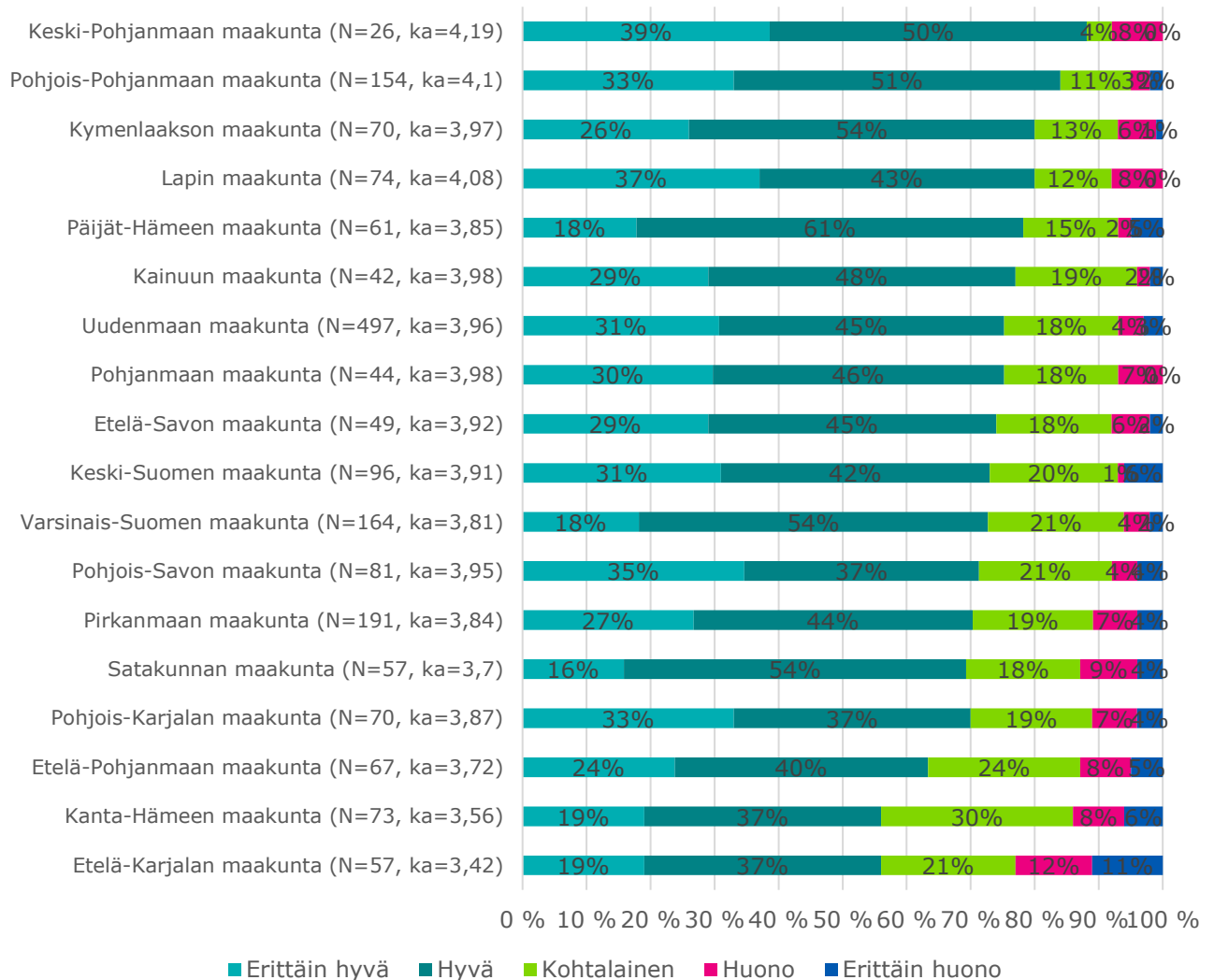
Onko taksimarkkinoiden vapautuminen mielestänne vaikuttanut taksin saatavuuteen kotipaikkakunnallanne? Onko taksin saatavuus... (n=1581)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso 6: Alueellista vertailua kuluttajien arvioista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksin saatavuuteen kotipaikkakunnalla.

Alueellista tarkastelua taksin saatavuudesta on tehty myös maakuntatasolla. Maakuntaluokitus osoittaa, että pääsääntöisesti vastaajat ovat tyytyväisiä taksin saatavuuteen (lähes kaikissa maakunnissa vastaajien keskiarvo on yli 3,5/5). Tyytyväisimpiä taksin saatavuuteen ollaan Keski-Pohjanmaalla, jossa vastauksien keskiarvo on 4,19/5. Toiseksi tyytyväisimpiä ollaan Pohjois-Pohjanmaalla, jossa vastauksien keskiarvo on 4,1/5. Taksin saatavuuteen tyytymättömimmät tulevat Etelä-Karjalan maakunnasta, jossa tyytyväisyys taksin saatavuuteen on keskimääräisesti 3,42/5.

Minkä arvosanan antaisitte taksin saatavuudesta kotipaikkakunnallanne? (n=1873)

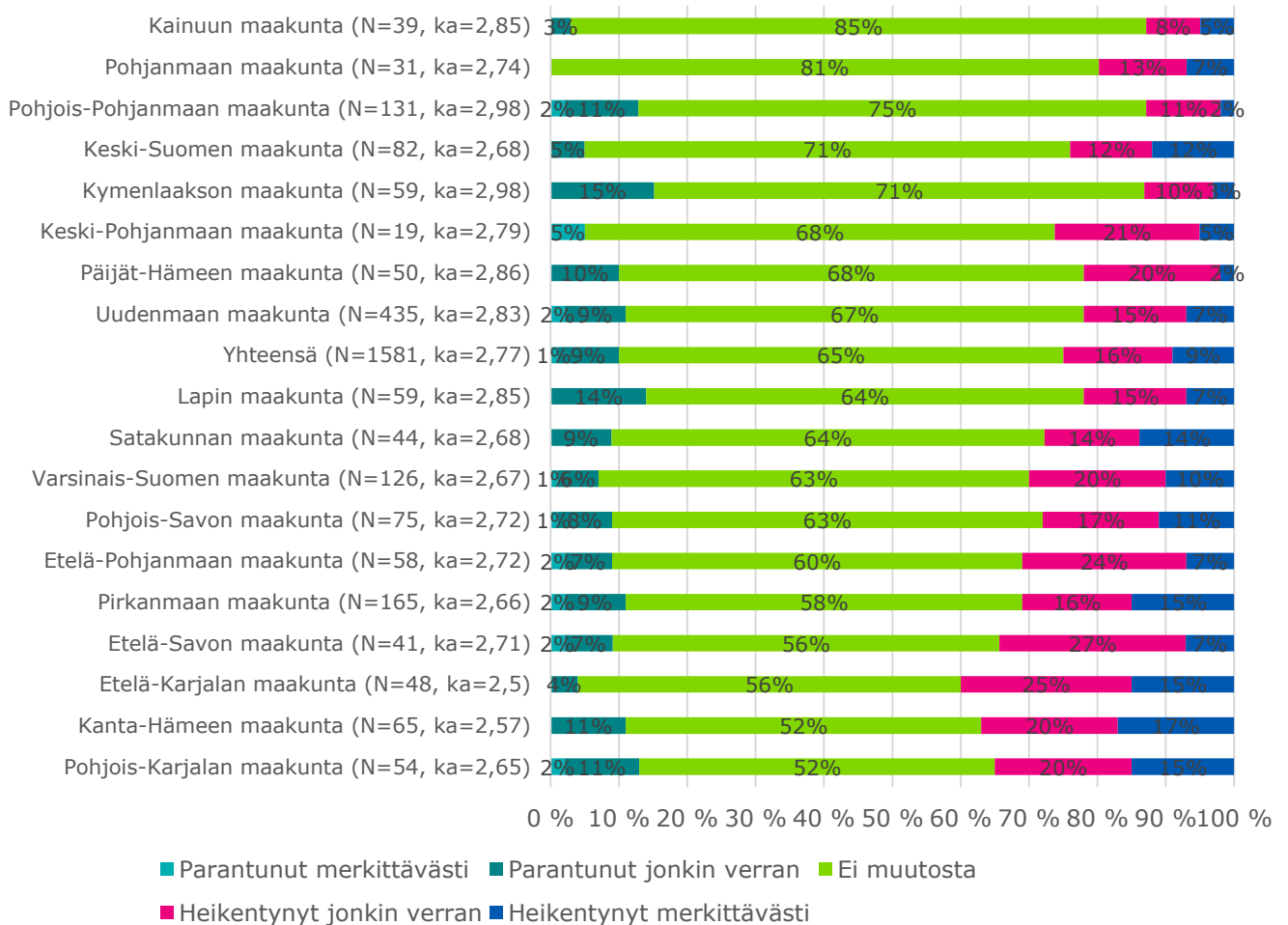


Taksiliikenteen koettu palvelutaso 7: Maakuntakohtaista vertailua kuluttajien antamasta arvosanasta taksin saatavuudesta kotipaikkakunnalla.

Maakuntatasolla tarkasteltiin ihmisten kokemuksia siitä, kuinka taksimarkkinoiden vapauttaminen on vaikuttanut taksin saatavuuteen. Kaikissa maakunnissa suurin osa vastaajista kokee, että markkinoiden vapauttaminen ei ole tuonut muutosta taksin saatavuuteen. Toisaalta myös maakuntakohtaisessa tarkastelussa ilmenee, että monet vastaajista kokevat taksin saatavuuden heikentyneen taksimarkkinoiden vapautumisen myötä. Tässä yhteydessä taksin saatavuuden heikentyminen tarkoittaa, että vastaaja on ilmoittanut taksin saatavuuden heikentyneen jonkin verran tai heikentyneen merkittävästi.

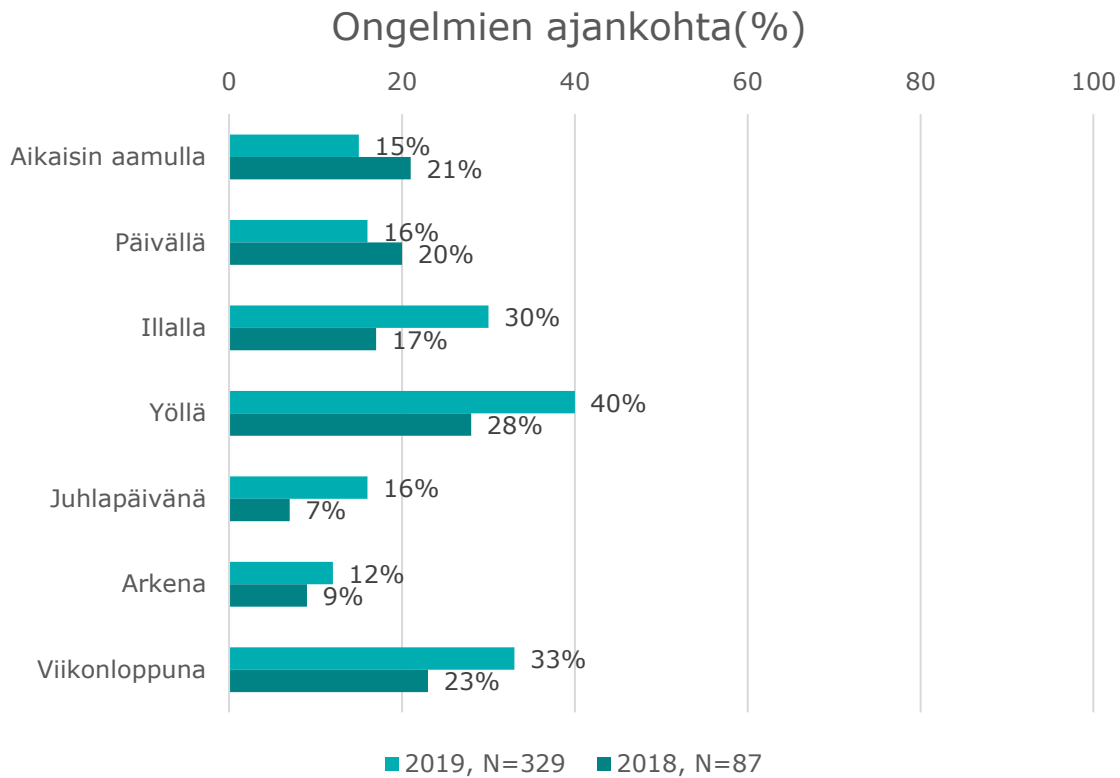
Tyytymättömiä taksin saatavuuteen ollaan Etelä-Karjalan maakunnassa, jossa jopa 40% vastaajista kokee taksin saatavuuden heikentyneen jonkin verran tai merkittävästi. Kanta-Hämeessä tyytymättömien osuus on 37% ja Pohjois-Karjalassa 35%. Muissa maakunnissa tyytymättömien osuus vaihtelee 13-34% välillä.

Onko taksimarkkinoiden vapautuminen mielestänne vaikuttanut taksin saatavuuteen kotipaikkakunnallanne? Onko saatavuus... (n=1581)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso 8: Maakuntakohtaista vertailua kuluttajien arvioista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksin saatavuuteen kotipaikkakunnalla.

Vuonna 2019 kyselyyn vastasi yhteensä 3487 henkilöä, joista taksilla 12 kuukauden sisällä matkustaneita henkilöitä oli 2000. Näistä 2000:sta vastaajista 16% ilmoitti kohdanneensa ongelmia saada taksia. Vuonna 2018 vastaajia oli hiukan vähemmän: taksilla 12 kuukauden sisällä matkustaneita henkilöitä oli 792, joista 11% ilmoitti kohdanneensa ongelmia saada taksia. Alla oleva kaavio havainnollistaa ongelmien ajankohtaa niiden vastaajien osalta, jotka kokivat ongelmia saada taksia.

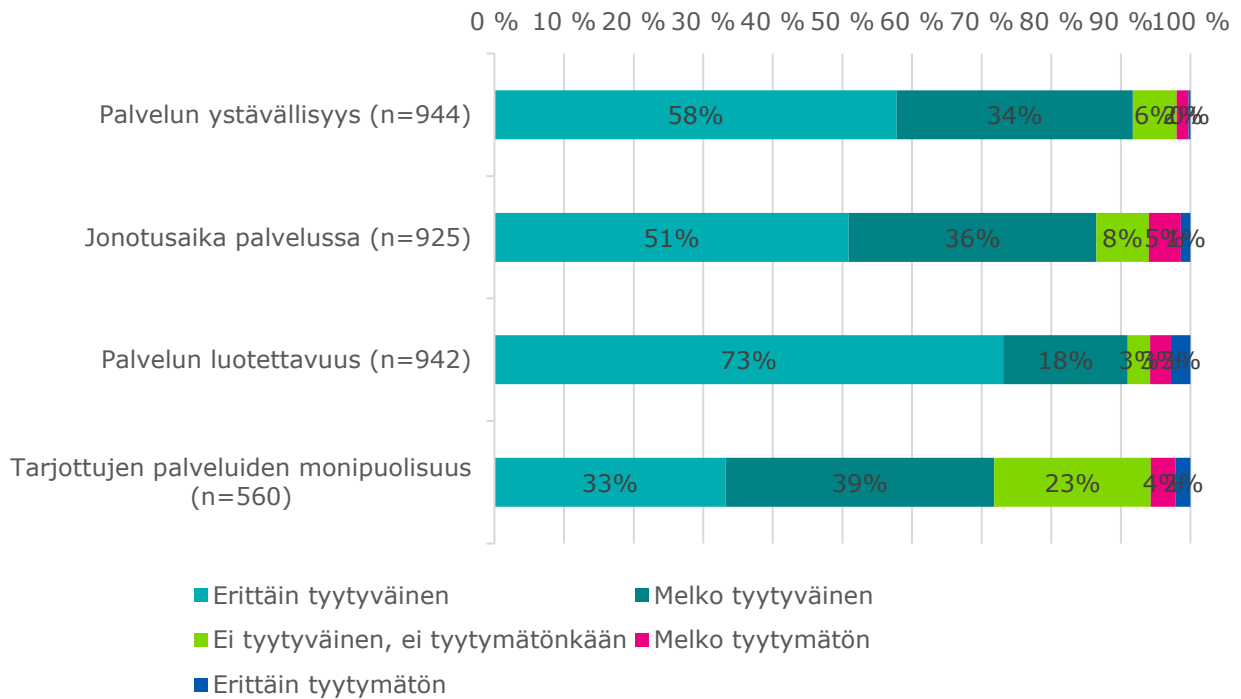


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 9: Taksin saatavuuteen liittyvien ongelmien ajankohta niiden vastaajien osalta, jotka olivat kohdanneet taksin saatavuuteen liittyviä ongelmia.

Myös taksikyytien odotusaikoihin liittyvät kokemukset kytkeytyvät oleellisesti kokemukseen taksien saatavuudesta. Odotusaikoihin liittyviä kokemuksia on kartoitettu myös osana *Taksi-liikenteen koettu palvelutaso* -tutkimusta, jossa tyytyväisyyttä jonotusaikaan on kysytty vain yleisesti ja tyytyväisyyttä odotusaikaan on kysytty niiltä vastaajilta, jotka ilmoittivat ottaneensa taksin tolpalta.

Yleisellä tasolla ihmiset ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä palvelun jonotusaikaan tilaustavasta riippumatta. Vain 6% vastaajista oli melko tai erittäin tyytymätön jonotusaikaan palvelussa.

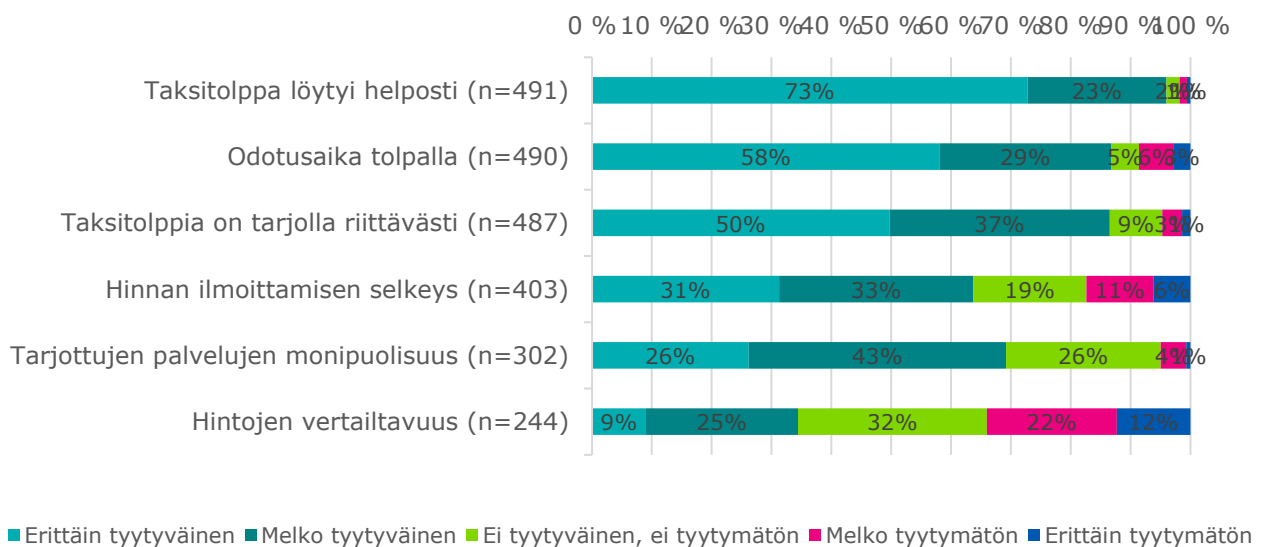
Kuinka tyytyväinen viimeksi taksia tilatessanne olitte seuraaviin asioihin...



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 10: Kuluttajien tyytyväisyys taksipalveluihin.

Suurin osa odotusaikaa kommentoineista vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen tai melko tyytyväinen (yhteensä 87%) taksin odotusaikaan tolalla.

Kun viimeksi otitte taksin tolpalta, kuinka tyytyväinen olitte seuraaviin asioihin...



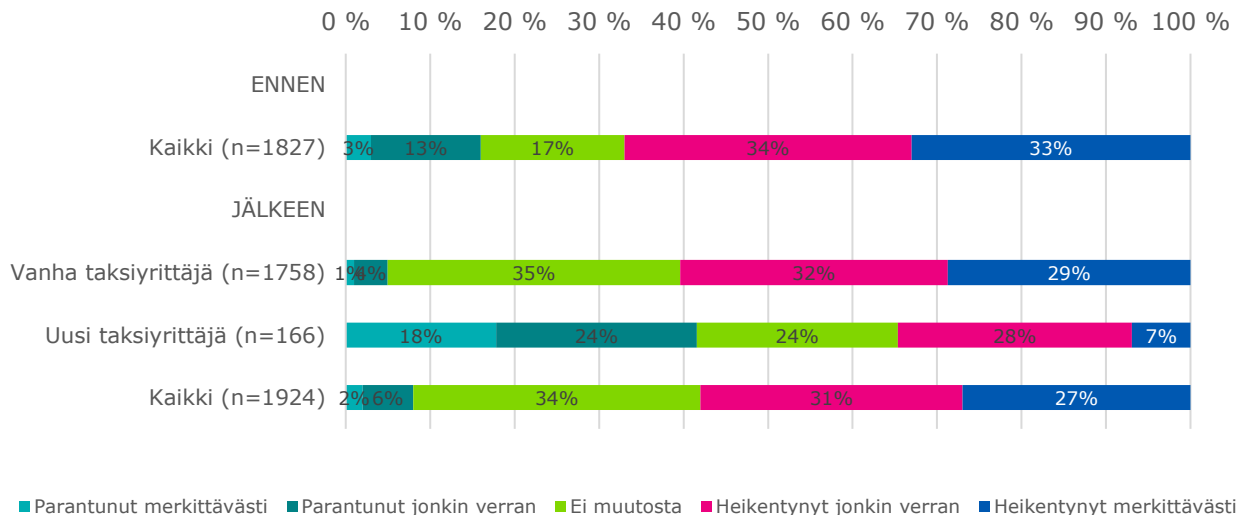
Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 11: Kuluttajien tyytyväisyys taksipalvelun eri osatekijöihin.

3.1.3 Taksiryrittäjät

Taksiryrittäjien kokemuksia saatavuuden muutoksista on kartoitettu osana kuljettajille ja yrityksille kohdistettua *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimusta (kuvattu tarkemmin luvussa 1).

Taksiliikenteen yrittäjistä 27 % arvioi taksien saatavuuden heikentyneen merkittävästi ja 31 % jonkin verran. Ennen lain voimaantuloa 69 % taksiliikenteen yrittäjistä arvioi saatavuuden heikenevän, joten näkemykset ovat muuttuneet hieman myönteisemmiksi.

Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttaneen taksiliikenteen saatavuuteen?



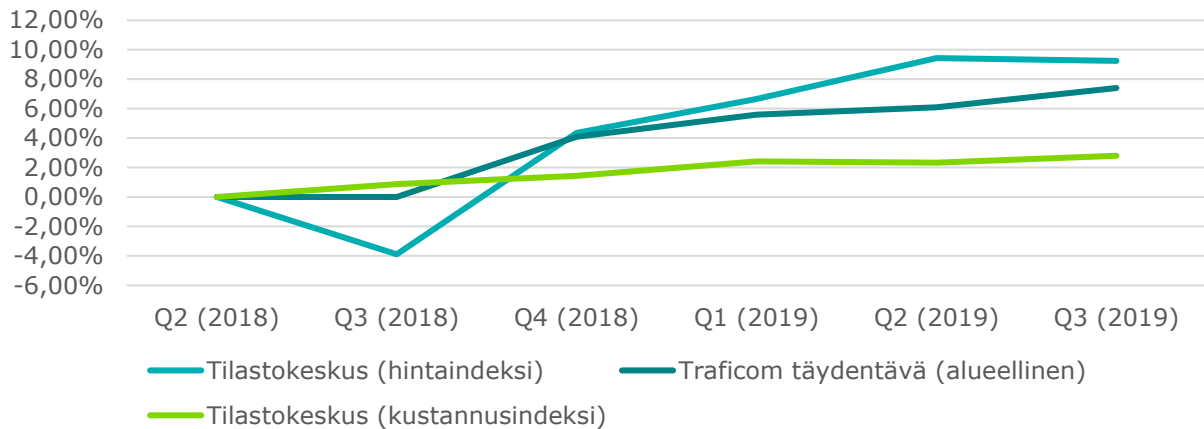
Taksiliikenteen koettu palvelutaso (yrittäjät, 2018) 12: Taksiryrittäjien arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen saatavuuteen.

3.2 Uudistuksen vaikutukset taksipalvelujen kuluttajahintoihin ja tuotantokustannuksiin

Taksiliikenteen hintakehitystä seurataan kolmella eri indeksillä, jotka on kuvattu tarkemmin luvussa 1. Seurannan tuloksia on havainnollistettu alla esitettyssä kaaviossa sekä hintakehityksen, että alan kustannustason osalta.

Hintojen yhteistarkastelussa voidaan todeta taksien hintatason nousseen lakimuutosta edeltävään aikaan nähden noin 10%, haja-asutusalueilla hieman vähemmän. Taksien kustannukset ovat myös kasvaneet tasaisesti lakimuutosta edeltävään tasoon verrattuna, eivät tosin läheskään yhtä nopeasti kuin taksien hinnat (tuotantokustannusten muutosta on tarkasteltu tarkemmin luvussa 2.3). Perusvuotena tarkastelussa on käytetty vuoden 2018 toista kvartaalia.

Muutokset kuluttajahinnoissa ja taksien kustannusindeksissä(%)

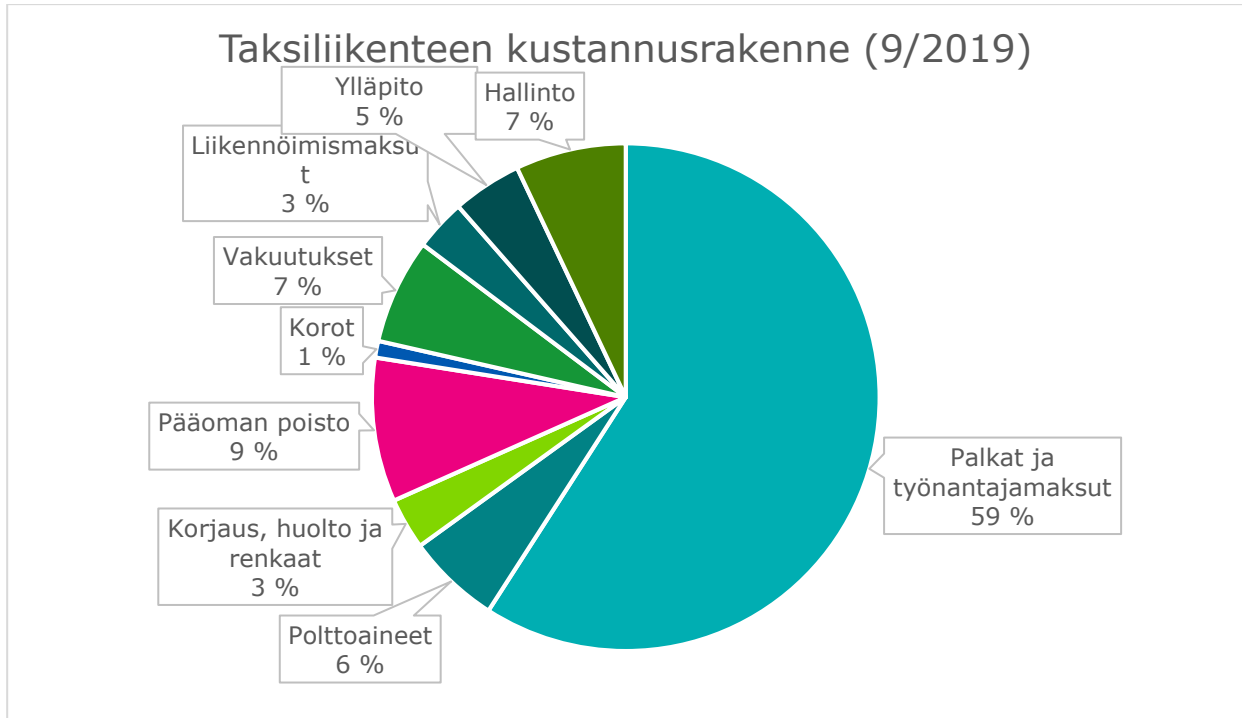


Useita lähteitä 1: Muutokset taksien kuluttajahinnoissa ja kustannuksissa taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeisenä aikana.

Tulosten tulkinnassa tulee toisaalta kuluttajahintojen osalta huomioida, että sekä Tilastokeskuksen hintaseuranta, että Traficom:n täydentävä hintaseuranta perustuvat kerättyyn tietoon listahinnoista määritellyiltä tyyppimatkoilta (tietyn pituinen matka tietyssä kellonaikana). Kerätyt tiedot eivät siis ole toteutuneita hintoja eikä seurannassa kerätä tietoja kaikista taksimatkoista. Siksi varsinkin tyyppimatkoista paljon eroavien matkojen hintakehitys voi poiketa indeksien hintakehityksestä.

Esitettyssä seurantatiedossa ei myöskään huomioida ns. hidasajomaksun vaikutusta, joka menee päälle aina hitaan ajon (alle 30 km/h) aikaan, vaikuttaen siten myös taksimatkan hintaan niiden yritysten osalta, joilla on edelleen lakimuutosta edeltäneen hinnoittelutavan mukainen hinnoittelumalli käytössä. Hidasajomaksun huomiotta jättäminen nostaa arviota hintojen noususta todellista korkeammaksi (ennen-vertailuhinta jää tämän vuoksi todellista matalammaksi) etenkin niillä alueilla, missä hinnoittelumalli on muuttunut.

Taksiliikenteen kustannuskehitystä voidaan tarkastella myös yksityiskohtaisemmalla tasolla, kustannustekijöihin jaoteltuna. Taksiliikenteen kustannukset on jaoteltu palkkoihin, välillisiin palkkoihin (kaaviossa yhdistettynä nimellä palkat ja työnantajamaksut), polttoaineisiin, korjaukseen, huoltoon ja renkaisiin, pääoman poistoon, korkoihin, vakuutuksiin, liikennöimismaksuihin, ylläpitoon sekä hallintoon, joista kunkin merkitystä taksiliikenteen kokonaiskustannusten muodostumisessa on havainnollistettu alla esitettyssä kaaviossa.



Taksiliikenteen kustannusindeksi 1: Taksiliikenteen kustannusrakenne.

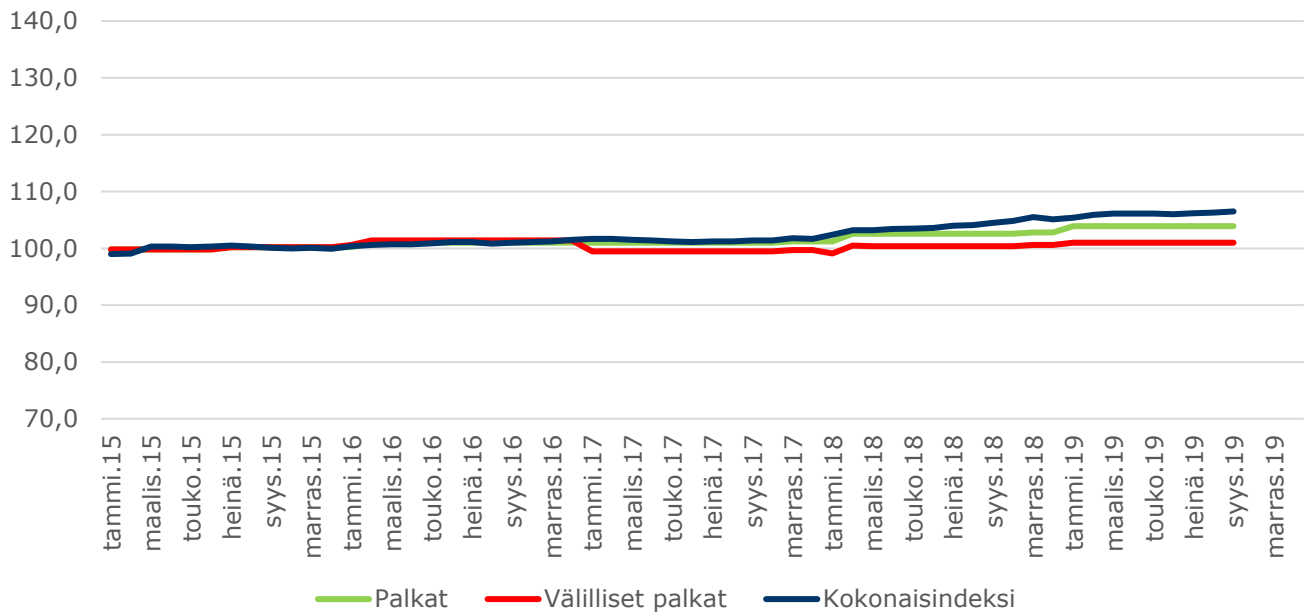
Taksiliikenteen kustannusindeksiin on viimeksi muodostettu kustannuslaskennan avulla painorakenne vuodelle 2015. Painorakenne on laskettu hinnoittamalla ennalta arvioidut vuosisuoritteet kuten työmäärät ja ajokilometrit. Tästä on johdettu kustannus-/painorakenne indeksiin. Tyypillisesti taksiliikenteen kustannusrakenne uudistetaan viiden vuoden välein, eli seuraava painorakenteen uudistaminen tapahtunee vuonna 2020.⁴ Tässä tarkastelussa painorakenne on hintapäivitetty kustannusindeksin avulla ajankohtaiseksi, mutta määrät siis ovat edelleen vuodelta 2015.

Alla olevista kolmesta kaaviosta ilmenee, että taksiliikenteen kustannusindeksin kokonaisuuskehitys on huomattavasti maltillisempaa kuin osan toimialan keskeisistä kustannustekijöistä. Esimerkiksi vakuutuskustannukset ovat vuodesta 2015 kasvaneet kokonaisuudessaan 33,3 %. Verratessa tämänhetkistä tilannetta Liikennepalvelulain voimaantuloa edeltävään ajankohtaan, kesäkuuhun 2018, vakuutuskustannukset ovat kasvaneet 8,5 %. Eniten liikennepalvelulain voimaantuloa edeltävään viimeiseen ajankohtaan (6/2018) verrattuna ovat kuitenkin vakuutuskustannuksien ohella nousseet liikennöimismaksut (11,6 %) ja korot (12,2 %).

⁴ Lähde: Tilastokeskus.

Ensimmäisessä kaaviossa on esitetty kokonaisindeksin kehitys sekä henkilöstöön liittyvien palkkojen ja välillisten palkkojen kehitys.

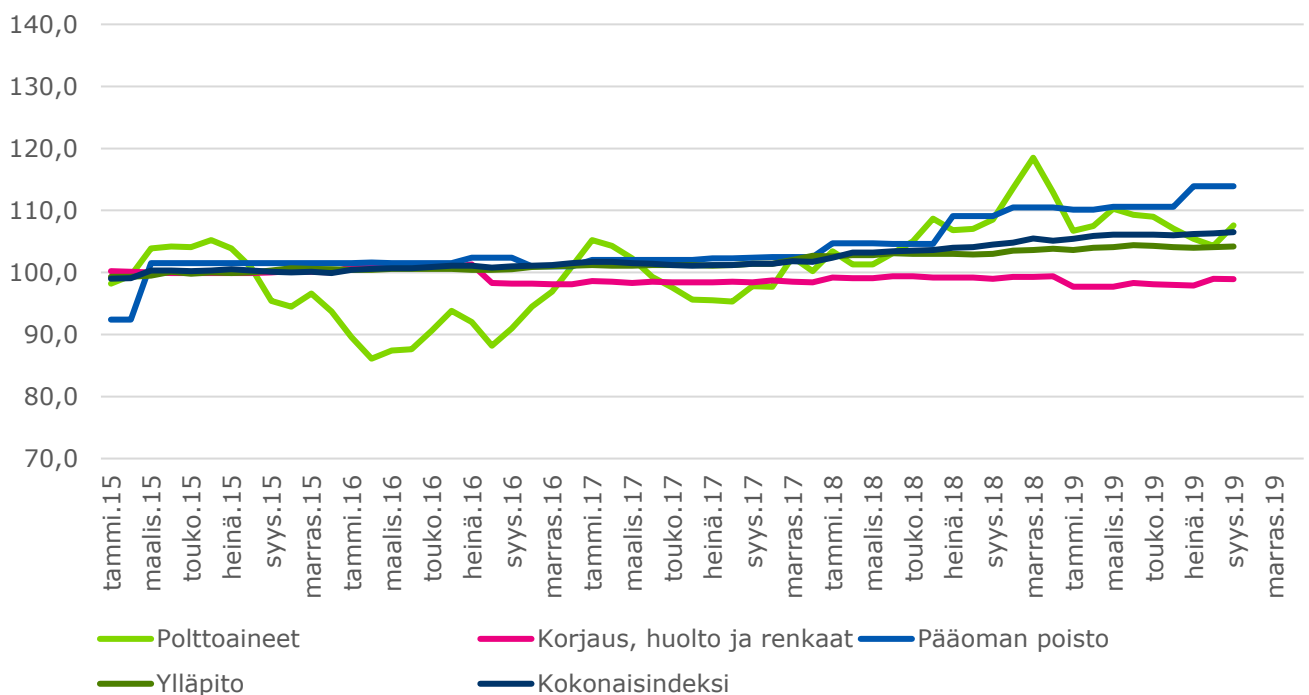
Taksiliikenteen kustannusindeksin ja sen osatekijöiden kehitys (2015=100)



Taksiliikenteen kustannusindeksi 2: Taksiliikenteen henkilöstökustannusten sekä palkkakustannusten kehitys.

Seuraava kaavio kuvaa suoraan kalustoon (polttoaineet, korjaus, huolto ja renkaat, pääoman poisto ja ylläpito) liittyvien kustannusten kehitystä.

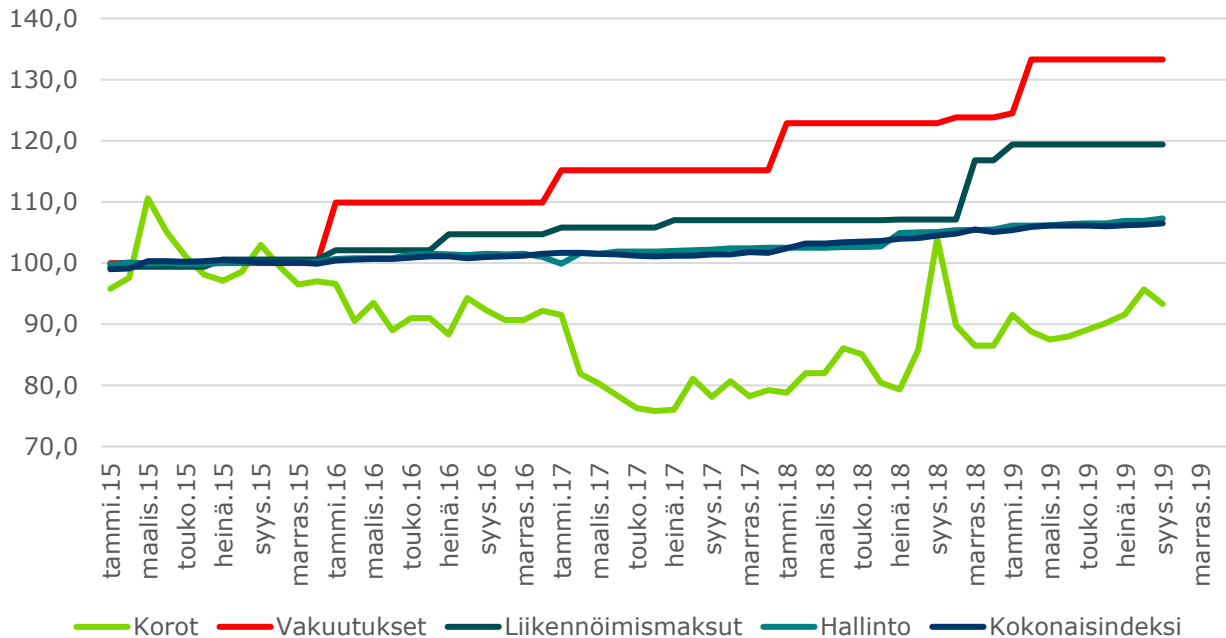
Taksiliikenteen kustannusindeksin osatekijöiden kehitys (2015=100)



Taksiliikenteen kustannusindeksi 3: Taksiliikenteen kalustoon liittyvien kustannusten kehitys.

Viimeisessä kaaviossa on kuvattu loput kustannustekijät, eli sellaiset, jotka eivät liity suoraan henkilöstöön tai kalustoon.

Taksiliikenteen kustannusindeksin osatekijöiden kehitys (2015=100)



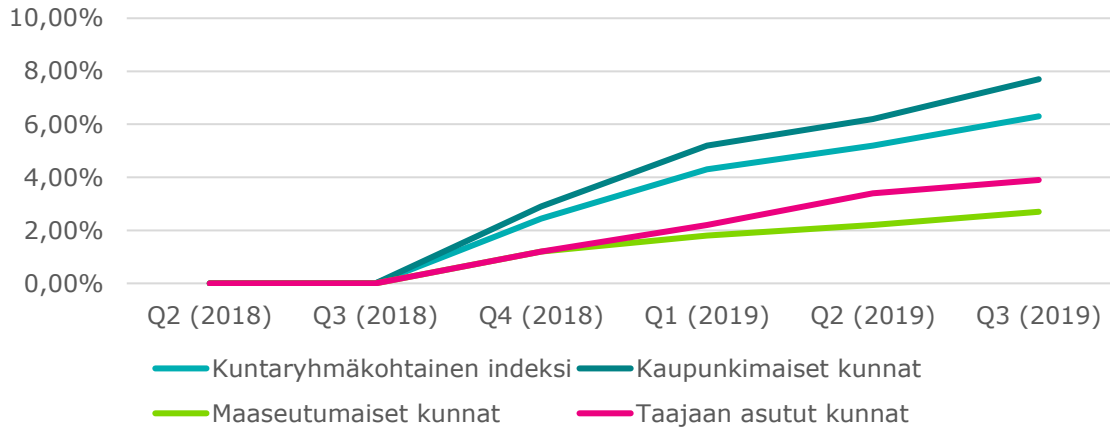
Taksiliikenteen kustannusindeksi 4: Taksiliikenteen henkilöstöön tai kalustoon liittymättömien kustannusten kehitys.

3.2.1 Alueellinen hintakehitys

Alueellista hintakehitystä voidaan tarkastella Traficom in ylläpitämän täydentävän hintaseurannan avulla. Täydentävä hintaseuranta tarjoaa kokonaisindeksin kehityksen lisäksi alueellista tietoa kaupunkimaisista kunnista, maaseutumaisista kunnista sekä taajaan asutuista kunnista.

Täydentävän hintaseurannan mukaan valtakunnallisella tasolla hinnat ovat nousseet 6,3 % lakimuutosta edeltävään ajankohtaan (1.7.2018) verrattuna. Tämän vuoden kolmannen kvartaalin loppuun mennessä hinnat kaupunkimaisissa kunnissa olivat nousseet 7,7 % lakimuutosta edeltävään ajankohtaan verrattuna. Maaseutumaisissa kunnissa hinnat ovat nousseet selkeästi hitaammin kuin muualla Suomessa. Viimeisen vuoden aikana maaseutumaisten kuntien hinnat ovat nousseet 2,7 %. Taajaan asutuissa kunnissa hintojen nousu on ollut hiukan maaseutumaisia kuntia nopeampaa. Vuodessa hinnat ovat nousseet 3,9 %. Alla on esitetty kaavio, josta ilmenee Traficom in täydentävän hintaseurannan mukainen hintojen kehitys koko maassa sekä kuntaryhmittäin.

Traficom in täydentävän hintaseurannan mukainen hintojen kehitys (%)

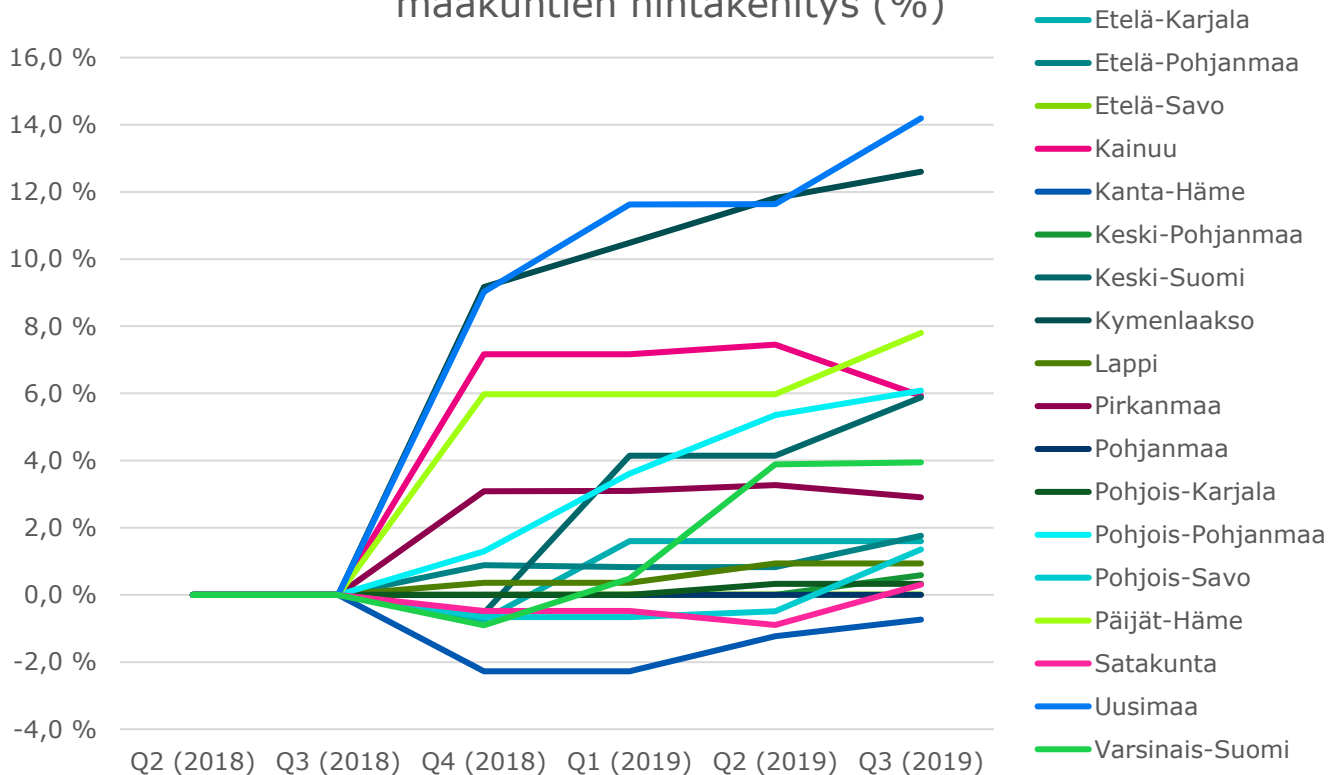


Traficom in täydentävä hintaseuranta 1: Alueellisten hintojen kehitys.

Alueellista hintakehitystä voidaan kuvata Traficom in täydentävän hintaseurannan kautta myös maakuntatasolla. Maakuntatasolla hintojen muutos vaihtelee jokseenkin paljon. Eniten hinnat ovat nousseet liikennepalvelulakia edeltävään aikaan verrattuna Uudellamaalla (+14,2 %) ja Kymenlaaksossa (12,6 %). Lähes kaikissa maakunnissa hinnat ovat nousseet. Ainoana poikkeuksena tästä on Kanta-Häme, jossa hinnat ovat laskeneet 0,7 %. Alla olevasta kaaviosta ilmenee kuinka hinnat ovat kehittyneet eri maakunnissa.

..

Traficom in täydentävän hintaseurannan mukainen eri maakuntien hintakehitys (%)

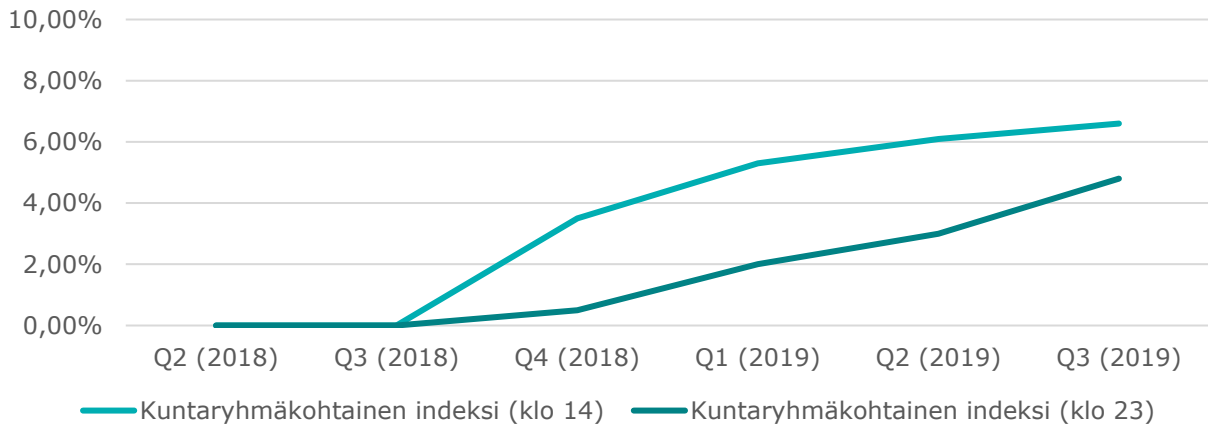


Traficom in täydentävä hintaseuranta 2: Maakuntakohtainen hintojen kehitys.

3.2.2 Muutokset kuluttajahinnoissa eri aikoina

Traficom in täydentävän hintaseurannan avulla on mahdollista tarkastella myös kuluttajahintojen muutoksia eri aikoina tehdyille matkoille. Hintoja voidaan tarkastella niin kello 14.00 kuin kello 23.00 tehtäville matkoille. Näin voidaan tarkastella sitä, kuinka taksien hinnat muuttuvat sekä valtakunnallisesti että alueellisesti eri aikoina. Alla olevassa kaaviossa on esitetty hintojen muutos kello 14.00 ja kello 23.00 tehtyille matkoille valtakunnallisesti.

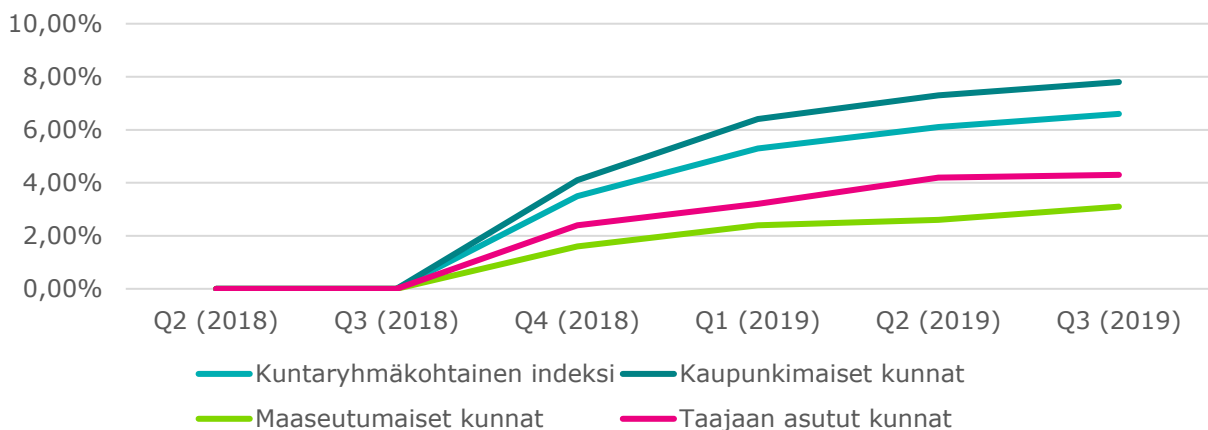
Traficom in täydentävän hintaseurannan mukainen klo 14 ja 23 lähtevien matkojen hintakehitys (%)



Traficom in täydentävä hintaseuranta 3: Eri ajankohtien hintakehitys.

Seuraavassa kaaviossa on esitetty hintojen muutos klo 14.00 tehdyille matkoille niin alueellisesti kuin valtakunnallisestikin.

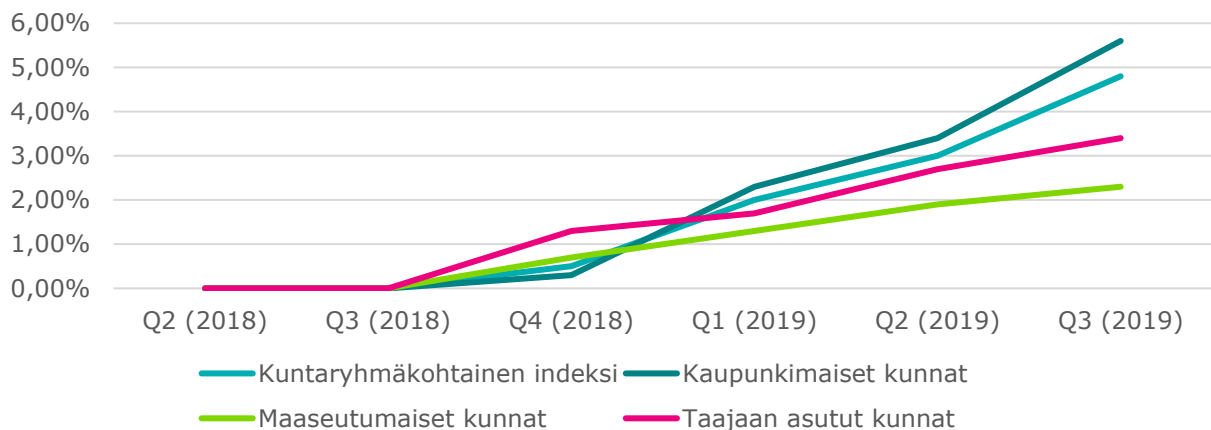
Traficom in täydentävän hintaseurannan mukainen klo 14 lähtevien matkojen hintakehitys (%)



Traficom in täydentävä hintaseuranta 4: Klo 14 lähtevien matkojen alueellisten hintojen kehitys.

Viimeisessä kaaviossa on esitetty hintojen muutos klo 23.00 tehdyille matkoille niin alueellisesti kuin valtakunnallisestikin.

Traficom in täydentävän hintaseurannan mukainen klo 23 lähtevien matkojen hintakehitys (%)



Traficom in täydentävä hintaseuranta 5: Klo 23 lähtevien matkojen hintojen kehitys.

3.2.3 Uutta teknologiaa hyödyntävien yritysten kuluttajahinnat

Eräs mielenkiintoinen lakimuutoksen voimaantulon jälkeen tarkasteltava asia on se, kuinka uutta teknologiaa hyödyntävien yritysten hinnoittelu suhteutuu niiden toimijoiden hintoihin, jotka ovat olleet alalla ja pidemmän aikaa. Traficomissa on syksyn 2019 aikana tarkasteltu neljän eri uutta teknologiaa hyödyntävän toimijan hintoja eri viikonpäivinä, eri aikoina ja eri pituisille matkoille⁵. Näitä toimijoita ovat Uber, Yango, Bolt (ent. Taxify) ja Valopilkku. Huomionarvoista on, että muut toimittajat määrittävät itse palvelunsa hinnan paitsi Valopilkku, joka toimii vain alustana kumppaneilleen, eli taksirytyksille. Tarkastelua on tehty vain Helsingissä, sillä näistä toistaiseksi vain Valopilkku toimii myös muissa kaupungeissa. Tarkastelupäivät ovat perjantai 4.10, keskiviikko 9.10, tiistai 15.10, torstai 17.10 ja lauantai 26.10. Kellonajat, jolloin tarkastelut on tehty ovat kello 14.00 ja kello 23.00 kunakin päivänä. Matkojen pituudet, joille tarkastelut on tehty ovat 5 ja 15 kilometriä.

Tarkastelut on tehty Uberin osalta hiukan eri tavalla kuin muiden toimijoiden kohdalla. Uberin hinnat on selvitetty Uberin internetsivuilta⁶ syöttämällä 5 kilometrin ja 15 kilometrin pituiset, ennalta tarkastetut matkat järjestelmään. Tämän jälkeen Uber tarjoaa hinta-arvion, joka on esimerkiksi haarukassa 10-15€ kyseiselle matkalle. Sitten hintahaarukasta on laskettu keskiarvo. Muut toimijat ovat tarkasti ilmoittaneet aloitusmaksunsa, kilometrihintansa ja ajallisen hinnoittelunsa omilla tai kumppaniensa internetsivuilla^{7,8,9}, minkä johdosta näiden toimijoiden hintojen laskenta on melko yksinkertaista. Matkan ajallisen hinnan selvittäminen on vaatinut sen, että ennalta määrätyn matkaan menevä aika on tarkistettu google maps -verkkopalvelusta.

Kaikkien tarkasteltujen hintojen keskiarvo on 21,10€. Kello 14 tehtyjen matkojen hintakeskiarvo 21,55€ ja kello 23 tehtyjen matkojen hintakeskiarvo on 20,65€. Näiden hintojen ero johtuu pääsääntöisesti siitä, että iltaisin tehdyissä matkoissa kuluu yleisesti ottaen vähemmän aikaa, ja käytännössä kaikkien näiden toimijoiden hintoihin vaikuttaa merkittävästi matkan kulutettu aika. Toimijoista halvin on Bolt, jonka pienin hinta tehdyissä tarkasteluissa on

⁵ Hintoja on kerätty 4.10.2019 – 26.10.2019 välisenä aikana.

⁶ <https://www.uber.com/fi/fi/price-estimate/>

⁷ <https://yango.yandex.com/helsinki/tariff?lang=fi>

⁸ <https://bolt.eu/fi/cities/helsinki>

⁹ <https://valopilkkutaksi.fi/>

9,00€. Toiseksi halvin toimija on Yango, jonka pienin hinta tarkastelussa on 10,65€. Kolmantena tulee Uber (pienin hinta 12,00€) ja viimeisenä Valopilkku, jonka pienin tarkasteltu hinta on 19,75€. Huomionarvoista on, että Uberilla, Yangolla ja Boltilla illalla (klo 23) tehtävät matkat ovat halvempia kuin päivällä (klo 14) tehtävät matkat. Sama trendi ei näyttäisi pätevän täydentävän hintaseurannan mukaiseen taksimarkkinaan yleisesti vaan hinnat ovat pääsääntöisesti korkeammat illalla kuin päivällä. Alla oleva taulukko havainnollistaa eri uutta teknologiaa hyödyntävien toimijoiden hintoja suhteessa Traficom in täydentävän hintaseurannan (Q3/2019) mukaisiin hintoihin.

*Taulukko 2: Uutta teknologiaa hyödyntävien yritysten eri matkojen ja ajankohtien hintakehitys. *HUOM! Hinnat internetsivuilla ilmoitettuja listahintoja, ei toteutuneita.*

Kaikki *	Uber	Yango	Bolt	Valopilkku	Täydentävä hintaseuranta
5 km klo 14					
Keskiarvo	13,40€	11,80€	9,75€	21,10€	14,36€
Maksimi	14,00€	12,50€	10,05€	22,70€	20,00€
Minimi	13,00€	11,45€	9,60€	19,91€	8,00€
5 km klo 23					
Keskiarvo	12,20€	11,03€	9,42€	22,52€	17,27€
Maksimi	12,50€	12,50€	10,05€	26,68€	25,00€
Minimi	12,00€	10,05€	9,00€	19,75€	8,63€
15 km klo 14					
Keskiarvo	36,50€	26,57€	19,08€	33,00€	31,83€
Maksimi	36,50€	26,85€	19,20€	36,27€	47,15€
Minimi	36,50€	26,15€	18,90€	31,39€	16,00€
15 km klo 23					
Keskiarvo	26,80€	26,01€	18,84€	37,19€	34,88€
Maksimi	29,00€	26,15€	18,90€	37,59€	49,93€
Minimi	25,50€	25,80€	18,75€	36,60€	16,00€

Kaikkien havaintojen keskiarvo					
Keskiarvo	22,23€	18,85€	14,27€	28,45€	24,58€
Maksimi	36,50€	26,85€	19,20€	37,59€	49,93€
Minimi	12,00€	10,05€	9,00€	19,75€	8,00€

Uberin, Yangon ja Boltin listahinnat eivät merkittävästi vaihdelleet eri päivien välillä. Edes viikonloppuina näiden palveluiden sivuilla ilmoitetut hinnat eivät kasvaneet tai laskeneet merkittävästi tarkasteluajanjaksolla. Valopilkun hinnoissa sen sijaan oli usein ero riippuen siitä, tilasiko taksin viikonloppuna vai arkipäivänä. Ainut ajankohta, jolloin hinnassa ei ollut merkittävää eroa oli kello 23 tilatut matkat, sillä niiden hinnat olivat jokaisena tarkastelupäivänä samat. Matkan ajan pituus on tosin voinut vaikuttaa myös kello 23 tehtyjen matkojen hintaeroihin

3.2.4 Muutokset taksipalvelujen hinnoittelumalleissa

Taksiliikenteen täydentävän hintaseurannan perusteella voidaan havaita, että yrittäjät ovat pääosin pitäytyneet suoriteperusteisessa hinnoittelussa (euroa per kilometri tai minuutti). Hinnoittelumallin pohjana on yleensä aiempi taksa-asetuksen mukainen malli, jossa päivä- ja yöajan taksa on määritetty erikseen. Tämän tyyppisessä hinnoittelumallissa hinta ei vaihtelee viikonpäivän mukaan ja vuorokauden aikakin määrittyy vain päivä- ja yötaksan vaihteluna. Kiinnostus dynaamiseen hinnoitteluun on vähäistä: vain 8 % yrittäjiä ilmoitti harkitsevansa siirtymistä dynaamiseen sopimusperusteiseen hinnoitteluun (Taksiliikenteen palvelutasokysely, 2018, yrittäjät).

Vuoden 2018 kyselyssä yrittäjistä 47 % kertoi harkitsevansa siirtymistä kilometri- ja aikaperusteisen veloituksen yhdistelmään. Taksiliikenteen täydentävän hintaseurannan mukaan tämä on merkittävin hinnoittelumalleissa tapahtunut muutos, joka on vähitellen yleistynyt maan eri osissa. Muutos käynnistyi Uudellamaalla, Päijät-Hämeessä ja Kymenlaaksossa.

Kiinteää tai dynaamista hinnoittelua tarjoavat toistaiseksi lähinnä yksittäiset palveluntarjoajat. Joillain suoriteperusteista hinnoittelumallia käyttävillä yrityksillä on myös erikseen määriteltyjä kiinteitä hintoja esim. lentokenttämatoille.

3.2.5 Markkinoiden muutos ja uudet palvelut

Hintojen vaihtelun lisäksi on mielenkiintoista arvioida, onko markkinoille ilmestynyt palveluita, joita ei ollut ennen liikennepalvelulain voimaantuloa. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteen¹⁰ mukaan "[l]iikennepalvelulaki kokoaa yhteen liikennemarkkinoiden lainsäädännön ja luo edellytykset liikenteen digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille... Liikennepalvelulaki edistää merkittävästi uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönottoa."

¹⁰ <https://www.lvm.fi/-/liikennepalvelulaki-mahdollistaa-hyvät-ja-joustavat-liikenteen-palvelut-932759>

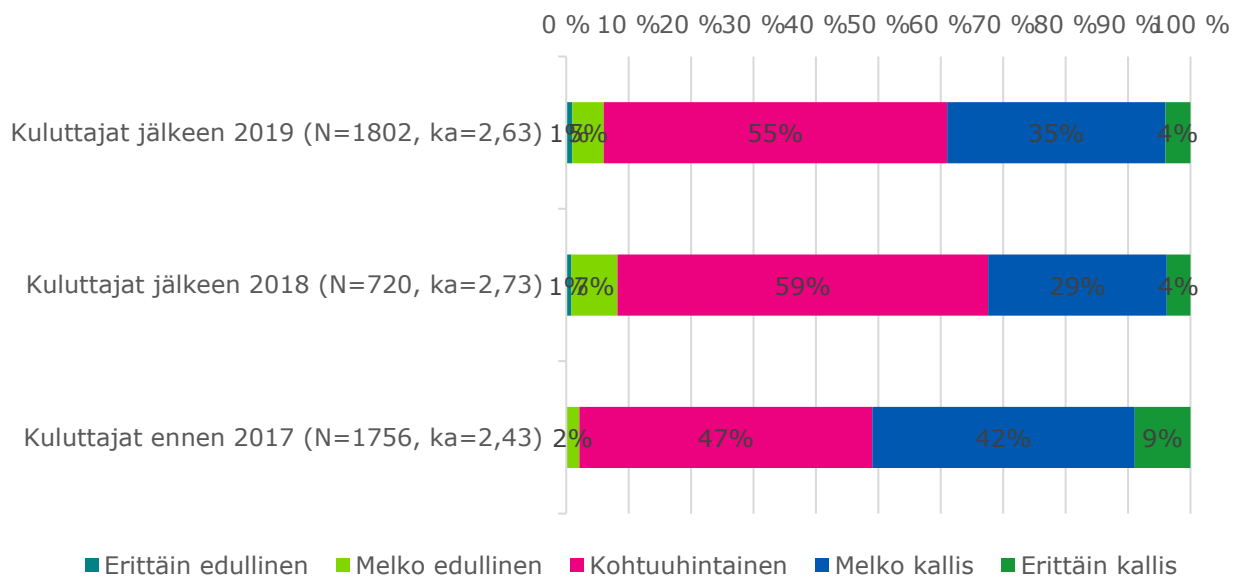
Taksimarkkinoiden osalta liikennepalvelulaki onkin jossain määrin onnistunut tehtävässään. Nopeasti liikennepalvelulain voimaantulon (1.7.2018) jälkeen Uber¹¹ (07/2018), Taxify¹² (10/2018; nykyisin Bolt) ja Yango¹³ (11/2018) laajensivat liiketoimintansa Suomen markkinoille. Kaikille näille palveluille yhteistä on se, että ne eivät markkinoi itseään taksiyrityksinä, vaan teknologiayrityksinä, joiden alustan kautta kuljettaja ja potentiaalinen asiakas voivat löytää toisensa.

Samaan aikaan, liikennepalvelulain voimaantuloon varautuen, alalla jo aiemmin olleet toimijat ryhtyivät kehittämään uutta liiketoimintaa. Esimerkiksi 1.6.2018 Kovanen lanseerasi¹⁴ uuden halpataksipalvelun, FixuTaxin, joka markkinoi taksimatkojaan kiinteillä hinnoilla.

3.3 Kokemukset uudistuksen vaikutuksista taksipalvelujen hintatasoon

Hintatason muutokseen liittyviä kokemuksia on kartoitettu tarkemmin myös osana *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimusta (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Vuodesta 2017 kuluttajien kokemukset kotipaikkakunnan hintatasosta ovat yleisesti ottaen vain parantuneet. Vuonna 2017 kuluttajien keskimääräinen arvosana taksin hintatasosta kotipaikkakunnalla oli 2,43/5. Vuonna 2018 keskimääräinen arvosana kasvoi, ollen 2,73/5. Uusimpien vuoden 2019 tutkimuksen tulosten perusteella kuluttajien kokemus taksin hintatasosta kotipaikkakunnalla on hieman laskenut, ollen 2,63/5.

Millaiseksi arvioitte taksin hintatason kotipaikkakunnallanne tällä hetkellä?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2017-2019) 13: Vertailutietoa kuluttajien arvioista taksin hintatasosta kotipaikkakunnalla eri vuosina.

¹¹ <https://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/3974492/Kyytiyhtio+Uber+palaa+Suomeen++lakimuu-tos+tuot+markkinoille+myos+halpataksit+ja+mullistaa+hinnoittelun>

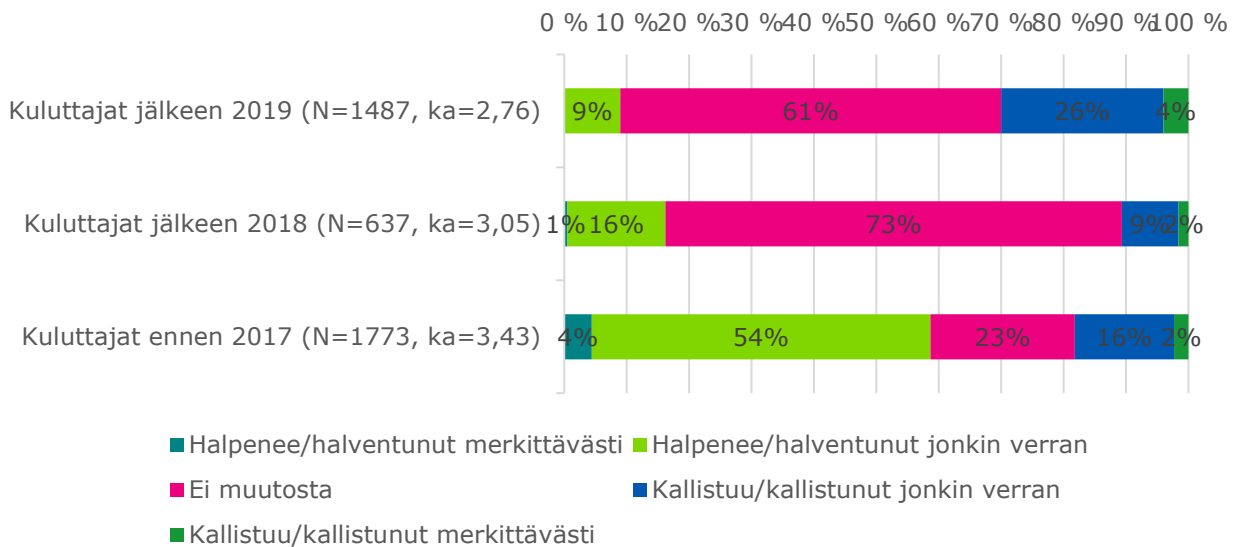
¹² <https://www.marmai.fi/uutiset/virolainen-taxify-aloittaa-tanaan-helsingissa-200-kuskin-voimin-haluamme-tehda-taksilla-liikkumisesta-todellisen-vaihtoehdon-omalle-autolle/1deffd99-06c6-3d94-888b-a27938c6b5d4>

¹³ <https://www.iltalehti.fi/digi/uutiset/a/85b75fb6-3da2-46da-9cda-76d60d9f32e9>

¹⁴ <https://www.yrittajat.fi/en/news/576236-panokset-kovenevat-uusi-taksilaki-pian-kaytoon-halpataksipalvelu-aloitti-helsingissa>

Vuonna 2017 ennen lakimuutosta kuluttajat suhtautuivat melko optimistisesti taksimarkkinoiden vapauttamisen vaikutukseen taksiliikenteen hintatasoon. Tällöin kaikkien vastausten keskiarvo oli 3,43/5 ja 58 % vastaajista odotti, että taksin hintataso tulee halpenemaan merkittävästi tai jonkin verran. Vuonna 2018 kuluttajien odotukset olivat kääntyneet neutraaleiksi. Kaikkien vastausten keskiarvo oli 3,05/5, ja vastaajat näyttivät siirtyvän mielipiteissään siihen suuntaan, ettei vapautuminen ole aiheuttanut muutosta taksin hintatasoon. Vuonna 2019 näyttääkin siltä, että vastaukset ovat muuttuneet negatiivisemmiksi. Kaikkien vastausten keskiarvo on tippunut, ollen 2,76/5, ja niiden vastaajien osuus, jotka kokevat, että taksin hintataso on kallistunut jonkin verran tai kallistunut merkittävästi on kasvanut vuoden 2018 11 %:sta vuoden 2019 30 %:iin.

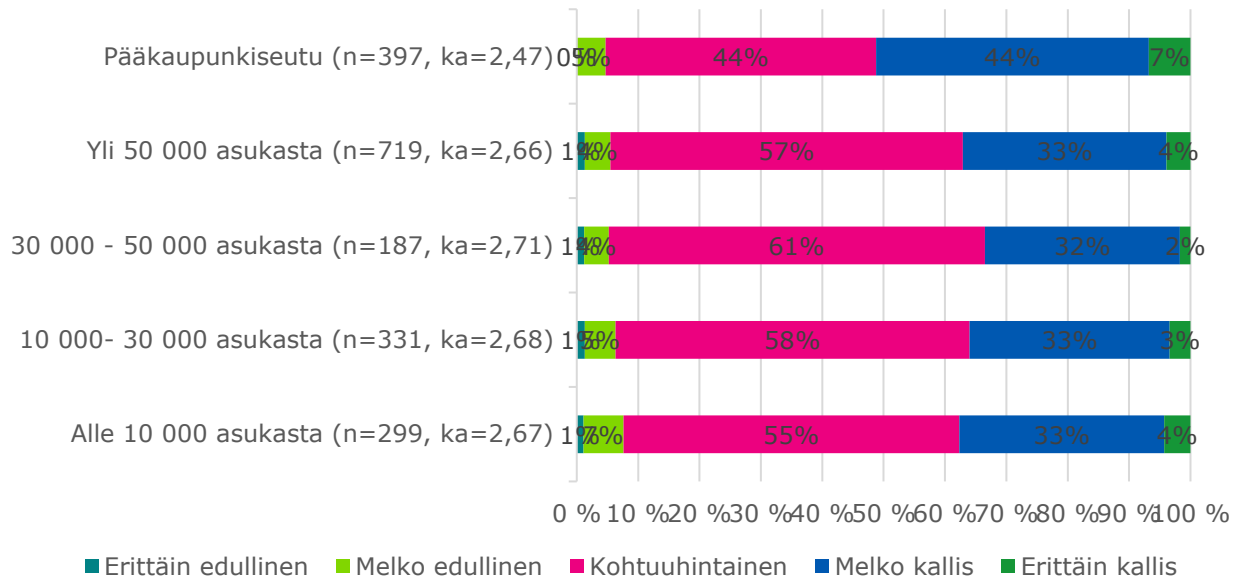
Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan (ennen) / vaikuttaneen (jälkeen) taksin hintatasoon?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso 14: Vertailutietoa kuluttajien arvioista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksin hintatasoon.

Alueellisesti tarkasteluna tilanne on kuntaryhmittäin melko lailla sama. Pääkaupunkiseudulta löytyy hintatasoon tyytymättömimmät kuluttajat. Pääkaupunkiseudulla kaikkien vastausten keskiarvo on 2,47/5, ja samaan aikaan 51 % vastaajista on sitä mieltä, että taksin hintataso kotipaikkakunnalla on joko melko kallis (44 %) tai erittäin kallis (7 %). Muissa kuntaryhmissä taksin hintatasoon kotipaikkakunnalla ollaan hieman tyytyväisempiä, ja jakauma on melko lailla tasainen. Seuraava kaavio havainnollistaa ihmisten kokemuksia taksin hintatasosta kotipaikkakunnalla.

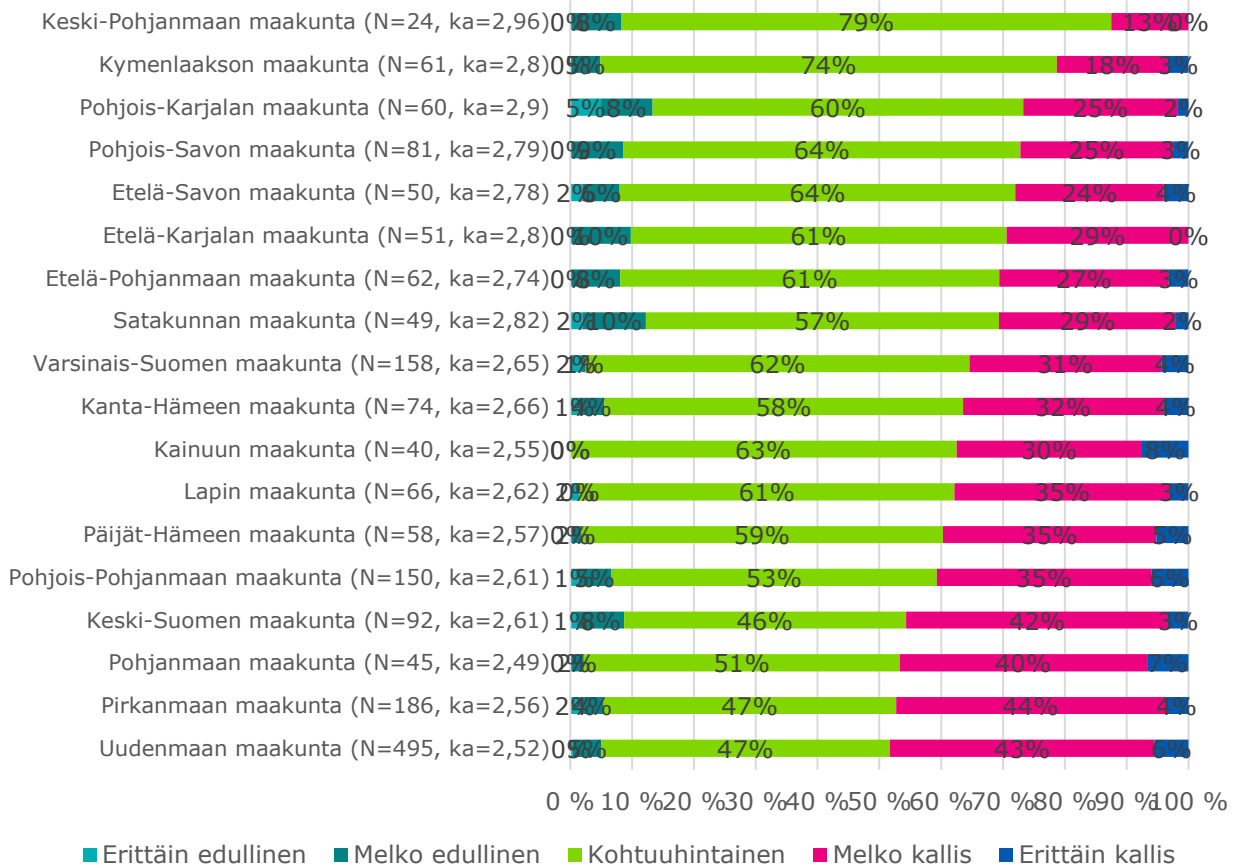
Millaiseksi arvioitte taksin hintatason kotipaikkakunnallanne tällä hetkellä? (n=1802)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 15: Alueellista vertailutietoa kuluttajien arvioista taksin hintatasosta kotipaikkakunnalla.

Maakuntatasolla tyytyväisin maakunta on Keski-Pohjanmaan maakunta, jossa kaikkien vastausten keskiarvo on 2,96/5. Toiseksi tyytyväisimpiä ollaan Pohjois-Karjalassa, jossa kaikkien vastausten keskiarvo on 2,9/5. Tyytymättömimmät vastaajat tulevat edellisen kaavion vastauksia heijastellen Uudenmaan maakunnasta, jossa kaikkien vastausten keskiarvo on 2,52/5.

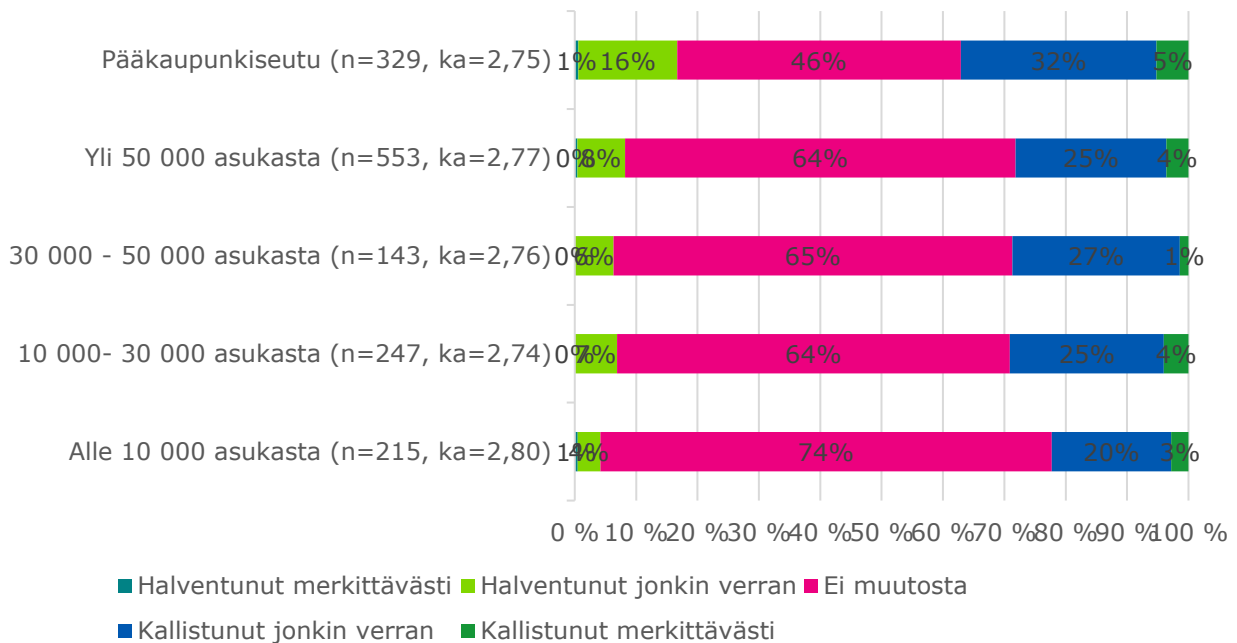
Millaiseksi arvioitte taksin hintatason kotipaikkakunnallanne tällä hetkellä? (n=1802)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 16: Maakuntakohtaista vertailutietoa kuluttajien arvioista taksin hintatasosta kotipaikkakunnalla.

Alueellisessa tarkastelussa taksimarkkinoiden vapautuminen ei kuluttajien mielestä ole merkittävästi vaikuttanut taksin hintatasoon kotipaikkakunnalla. Kaikissa muissa kuntaryhmäjäotteluissa "ei muutosta" -vastaajien osuus on yli 50%, paitsi pääkaupunkiseudulla, jossa 46% on vastannut, että markkinoiden vapautuminen ei ole vaikuttanut taksin hintatasoon kotipaikkakunnalla.

Onko taksimarkkinoiden vapautuminen mielestänne vaikuttanut taksin hintatasoon kotipaikkakunnallanne? (n=1487)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 17: Alueellista vertailutietoa kuluttajien arvioista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksin hintatasoon kotipaikkakunnalla.

3.4 Onko taksiliikenteen enimmäishinnoista luopuminen johtanut yksittäisiin ylilyönteihin hinnoittelussa?

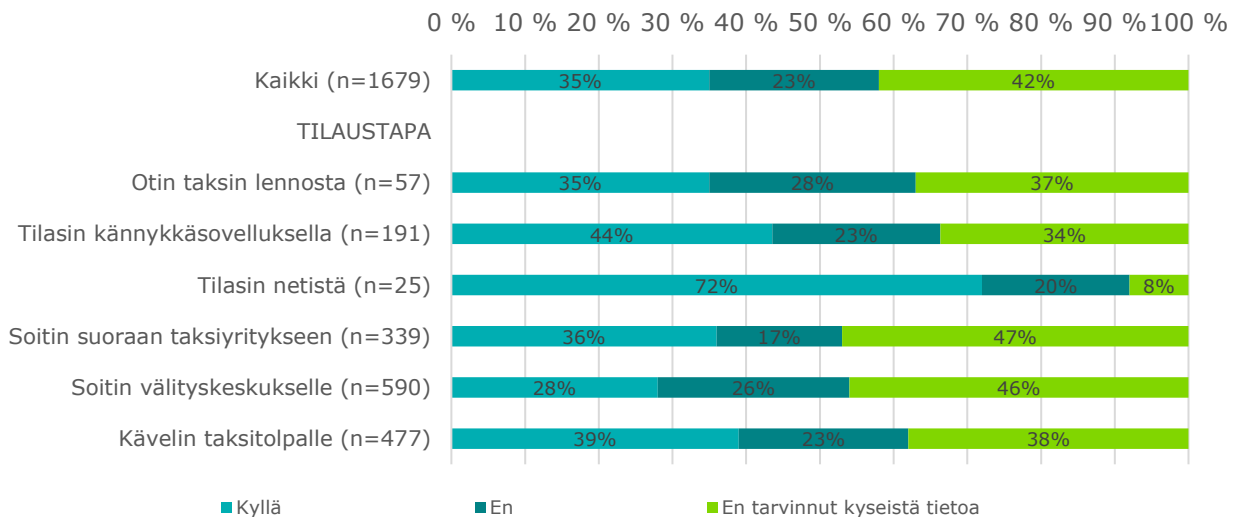
Taksimatkan hinnoittelun ylilyönteihin liittyvää tarkastelua voidaan tehdä Traficom in teettämien tutkimusten sekä Traficom in vastaanottamien valitusten ja palautteiden kautta. Käytävissä olevien aineistojen perusteella ei ole näyttöjä ylilyöntien erityisestä lisääntymisestä.

Traficomille lakimuutoksen jälkeen tulleita hinnoittelua koskevia palautteita on hyvin vähän. Hinnoittelun osalta valitukset liittyvät pääasiallisesti hintojen sijoittamiseen matkustajan nähtävälle. Ylilyönneistä ei siis voida sanoa olevan merkittävästi havaintoja. Osa kuluttajista toki kokee, että taksipalveluissa riski tulla huijatuksi on lisääntynyt, mutta Traficom in hallussa olevan aineiston perusteella ei voida päätellä riskin realisoituneen.

3.4.1 Hintatiedon paikkansapitävyys ja kokemukset huijatuksi tulemisesta

Hintatiedon paikkansapitävyyteen ja yksittäisiin hinnoittelun ylilyönteihin liittyviä kokemuksia on kartoitettu tarkemmin myös osana *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimusta (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Hintatiedon paikkansapitävyyttä koskevaan kysymykseen on vastannut yhteensä 1679 vastaajaa. Näistä 35% koki saavansa riittävän hyvin tiedon taksin hinnoittelusta. 23% vastaajista koki, ettei saanut riittävän hyvää tietoa ja 42% oli sitä mieltä, ettei kyseistä tietoa tarvinnut. Samaa tarkastelua on tehty myös niiden vastaajien osalta, jotka ovat ilmoittaneet, millä tilaustavalla ovat taksinsa tilanneet. Pääsääntöisesti eri tilaustavojen välillä ei ole juurikaan vaihtelua: noin 30-35% vastaajista on usein ilmoittanut, että saivat hyvin tiedon hinnoittelusta. Tyytyväisimpiä olivat ne, jotka tilasivat taksin kännykkäsovelluksella tai netistä. Netistä taksin tilanneet kokivat useimmiten saaneensa riittävän hyvin tiedon hinnoittelusta (72% vastaajista). Tosin netistä tilanneiden lukumäärä oli tutkimuksessa pieni, vain 25 vastaajaa. Seuraavaksi useimmin riittävän hyvin tiedon hinnoittelusta kokivat saaneensa ne, jotka tilasivat taksin kännykkäsovelluksella (n=191). Näistä vastaajista 44% koki saaneensa riittävän hyvin tiedon hinnoittelusta. Välityskeskukseen soittaneista vain 28% oli sitä mieltä, että saivat hyvin tiedon hinnoittelusta.

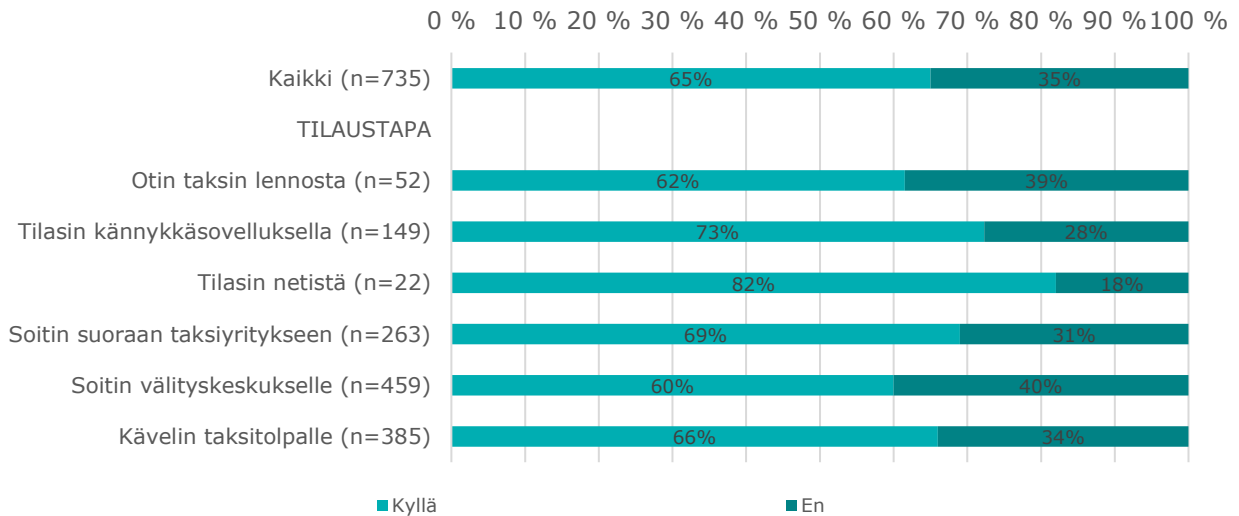
Saiko viimeksi taksia tilatessa riittävän hyvin tiedon hinnoittelusta



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 18: Kuluttajien kokemuksia riittävien hintatietojen saamisesta tilaustavoittain.

Vastaajat olivat pääsääntöisesti myös sitä mieltä, että kykenivät hintatiedon perusteella arvioimaan taksimatkan kokonaishinnan. Kaikista vastaajista näin ajatteli 65 % vastaajista (n=735). Tilaustavoittain "kyllä" -vastanneiden osuus oli poikkeuksetta yli 60 %. Eniten "kyllä" -vastanneita oli netistä tilanneiden (82 %) ja kännykkäsovelluksella tilanneiden (73 %) joukossa.

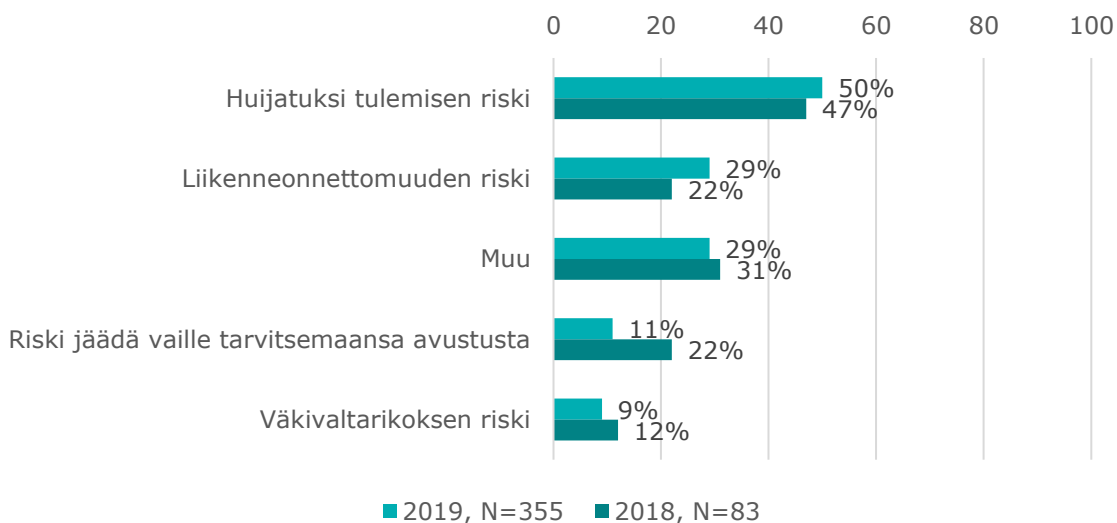
Pystyikö hintatiedon perusteella arvioimaan matkan kokonaishinnan



Taksiliikenteen koettu palvelutaso 19: Kuluttajien kokemuksia siitä, pystyikö hintatiedon perusteella arvioimaan matkan kokonaishinnan.

Yksittäisiä hinnoittelun ylilyöntejä on mahdollista tarkastella myös saman tutkimuksen turvallisuutta koskevien tarkentavien kysymysten avulla. Taksiliikenteen turvallisuuden heikentymisestä tarkentavia kysymyksiä on kysytty niiltä vastaajilta, jotka ovat kokeneet, että turvallisuus on heikentynyt. Hinnoittelun ylilyönteihin tässä yhteydessä viittaa eniten "huijatuksi tulemisen riski". Vuosina 2018 ja 2019 yleisin syy turvallisuuden heikentymiselle oli, että huijatuksi tulemisen riski on kasvanut. Vuonna 2018 47 % vastaajista koki, että huijatuksi tulemisen riski on kasvanut. Vuonna 2019 osuus nousi 50 %:iin.

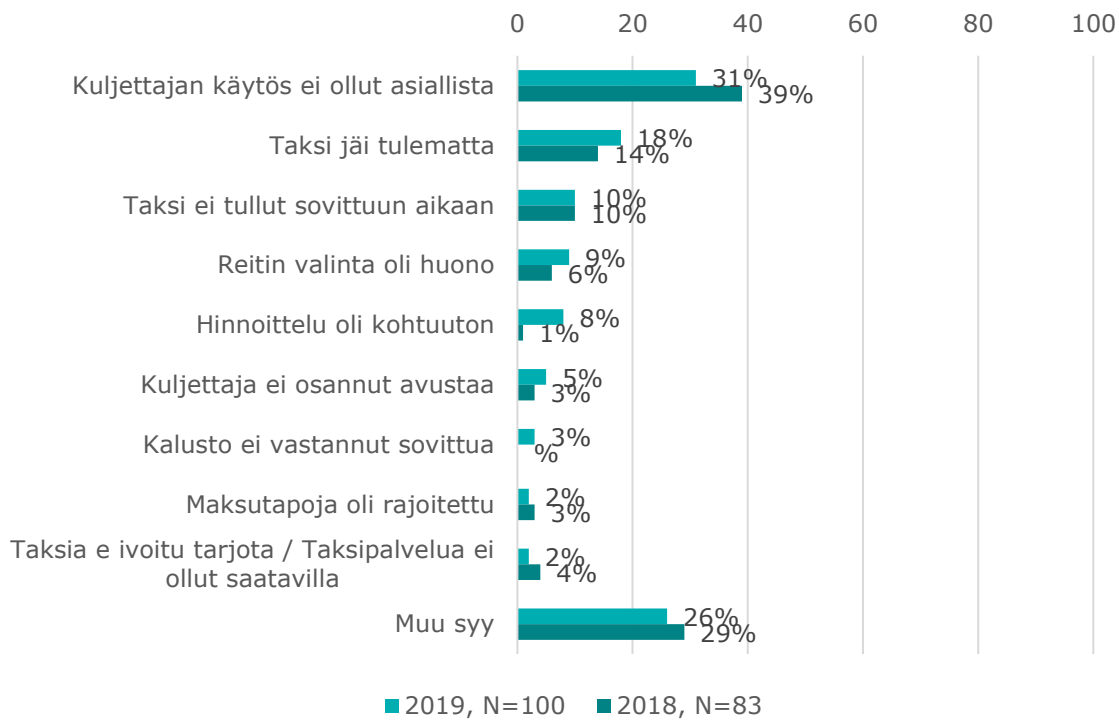
Minkä tekijöiden osalta katsotte turvallisuuden heikentyneen? Mitkä riskit ovat kasvaneet taksimarkkinoiden vapauduttua? (%)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso 20: Kuluttajien kokemuksia siitä, mitkä riskit ovat kasvaneet taksimarkkinoiden vapauduttua.

Hinnoittelun ylilyöntejä voidaan tarkastella myös sen kautta, mistä vastaajat ovat tehneet valituksen. Vuonna 2019 tutkimuksen kaikista vastaajista yhteensä 100 vastaajaa oli tehnyt taksiliikennettä koskeneen valituksen. Vuonna 2018 valituksen tehneitä oli 83. Merkittävä muutos hinnoittelun ylilyöntejä koskien on se, että kohtuuttomasta hinnoittelusta vuonna 2018 valitti 1 % vastaajista. Huomioitavaa kuitenkin on, että kysymyksen vastausmäärät ovat melko pieniä. Vuonna 2019 näiden vastaajien osuus oli noussut 8 %:iin. Alla esitetty kaavio havainnollistaa tarkemmin niitä syitä, joista ihmiset ovat tehneet valituksen.

Mistä aiheesta tehnyt valituksen? (%)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso 21: Mistä aiheesta valituksen tehnyt kuluttaja oli tehnyt valituksen.

4. Muutokset taksialan yrityskehityksessä

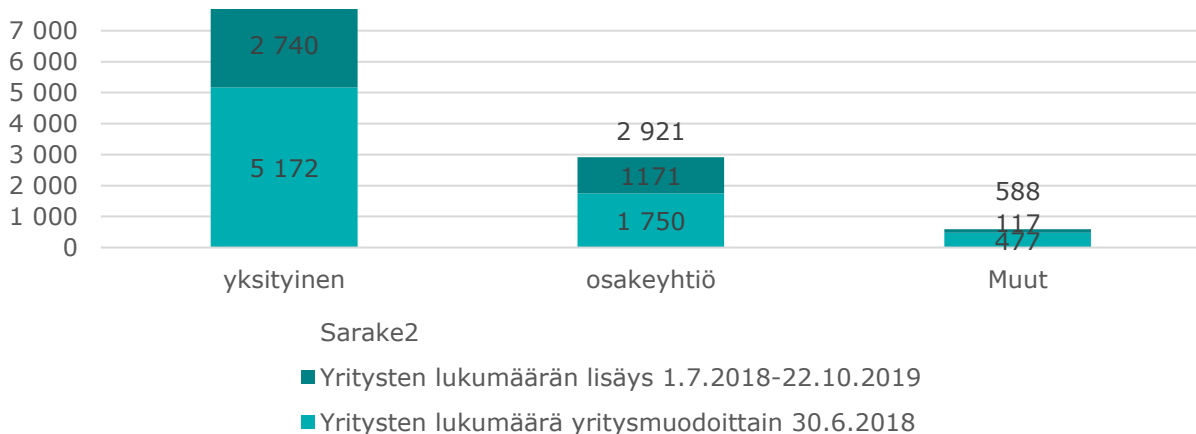
Liikennepalvelulailta tavoiteltiin palvelujen saatavuuden parannusta mahdollistamalla yritysten lukumäärän kasvu toisaalta uusien yritysten alalle tulon kynnystä madaltamalla, sekä toisaalta mahdollistamalla esimerkiksi osa-aikainen yritystoiminta entistä paremmin. Seuraavissa kappaleissa keskitytäänkin siis näiden ilmiöiden, sekä niihin liittyvän nykytilan ja kehityksen kuvaukseen.

4.1 Taksialan yritysten lukumäärän kehitys

Liikennepalvelulain uudistuksen myötä taksiliikenteen yritysten lukumäärä on kasvanut. Taksialan yritysten lukumäärän kehitystä voidaan tarkastella *Traficom in liikenneasioiden rekisteristä* (kuvattu tarkemmin luvussa 1) saatujen tietojen perusteella. Kesäkuun 2018 lopussa liikenneluvan haltijoiden (taksirytysten) lukumäärä oli 7 399. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen liikenneluvan haltijoiden lukumäärä on kasvanut melkein 4 000:lla. Viimeisimmän 27.11.2019 kerätyn aineiston mukaan liikenneluvan haltijoiden lukumäärä on 11 770. Pieni osa kehityksestä tosin johtuu siitä, että aiemman lainsäädännön aikana muun muassa matkailu- tai kodinhoivapalveluiden ei tullut hankkia taksilupaa. Uudistuksen myötä lupavaatimus laajeni kuitenkin myös näihin toimijoihin, mikäli he kuljettavat asiakkaita esimerkiksi henkilöautolla.

Taksiliikenneyrittäjien yritys muodot eivät uudistuksen myötä ole juurikaan muuttuneet. Noin 70% alan yrityksistä on edelleen yksityisiä elinkeinoharjoittajia ja 25% yksityisiä osakeyhtiöitä. Alalle on kuitenkin uudistuksen myötä tullut jonkin verran uusia yritys muotoja: yksi julkinen osakeyhtiö, kuusi osuuskuntaa, kolme rekisteröityä yhdistystä ja kaksi liikelaitosta. Kuvassa 1 on havainnollistettu taksialan yritysten lukumääräinen kehitys yritys muodoittain.

Taksialan yritysten lukumäärä yritys muodoittain



Liikenneasioiden rekisteri, Traficom 1: Traficom in luparekisteritietojen mukainen taksialan yritysten lukumääräinen kehitys yritys muodoittain.

Myös välitys- ja yhdistämispalveluiden lukumäärässä on tapahtunut pientä kasvua vuosina 2018-2019. Vuonna 2018 Traficomille ilmoitettiin yhteensä 34 välityspalvelua, joista suurin osa heti lakimuutosta seuranneen parin kuukauden aikana. Vuoden 2019 aikana ilmoitettuja on tullut yhteensä 7 lisää, joista suurin osa alkuvuodesta ja viimeisin elokuussa.¹⁵

¹⁵ Poiminta Traficom in tiedoista.

4.2 Taksialan PK-yritysten ja suurten yritysten lukumäärän kehitys

Tilastokeskuksen ylläpitämän yritysten rakenne- ja tilinpäätöstietojen (kuvattu tarkemmin luvussa 1) avulla voidaan taksialan yritysten lukumäärän kehitystä tarkastella myös jakamalla yritykset koon puolesta PK-yrityksiin ja suuriin yrityksiin. Tilastokeskuksen määritelmän¹⁶ mukaan:

”pienet ja keskisuuret yritykset (PK-yritykset) määritellään yrityksiksi, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa ja jotka täyttävät alla määritellyn perusteen riippumattomuudesta.

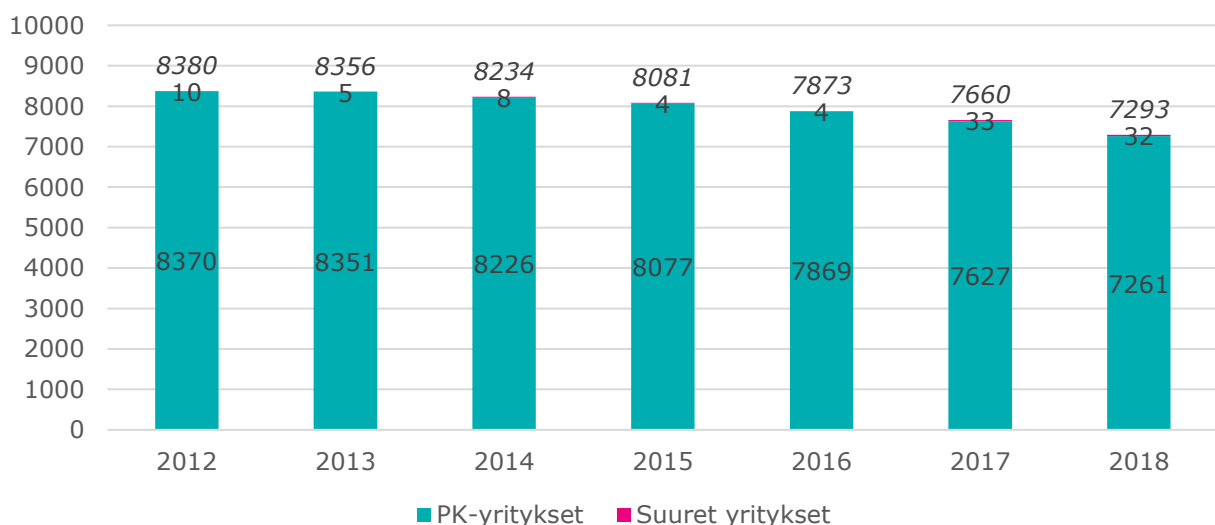
Riippumattomia yrityksiä ovat ne yritykset, joiden pääomasta tai äänivaltaisista osakkeista 25 prosenttia tai enemmän ei ole yhden sellaisen yrityksen omistuksessa tai sellaisten yritysten yhteisomistuksessa, joihin ei voida soveltaa tilanteen mukaan joko PK-yrityksen tai pienen yrityksen määritelmää.”

Loput yritykset ovat suuria yrityksiä.

Tilastokeskuksen ja Traficom in tiedot eivät ole täysin verrannollisia keskenään, sillä Traficom in luparekisteritiedoista haettu yritysten määrä vastaa kaikkia taksiliikenneluvan haltijoita, joiden lupa on voimassa. Tilastokeskuksen tiedot taas ovat peräisin Verohallinnolta, joka ei tilastoi sellaisia yrityksiä, jotka eivät ole tilittäneet lainkaan arvonlisäveroa tilikauden aikana.

Vuodesta 2012 yritysten määrä taksiliikenteessä näyttäisi Tilastokeskuksen tietojen perusteella laskeneen. Vuonna 2012 taksiliikennettä harjoittavia yrityksiä oli 8380. Vuoden 2018 ennakkotietojen mukaan yritysten määrä on laskenut yli tuhannella, ollen 7293 kappaletta. Toisaalta, Tilastokeskuksen suurten yritysten määritelmän edellyttävien yritysten määrä on vuosien varrella kasvanut. Vuonna 2012 näitä yrityksiä oli 10 kappaletta. Vuosien 2013-2016 aikana näiden yritysten määrä pysyi alle 10:ssä kappaleessa. Vuoteen 2017 niiden määrä kuitenkin kasvoi merkittävästi, ollen 33 kappaletta. Vuonna 2018 suurten yritysten määrä pysyteli suhteellisen korkeana, ollen 32 kappaletta. Alla olevasta kaaviosta ilmenee Tilastokeskuksen tietojen mukaiset PK-yritysten ja suurten yritysten lukumäärän kehitys vuosilta 2012-2018.

Tilastokeskuksen tietojen mukaiset PK-yritysten ja suurten yritysten määrien kehitys 2012-2018



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot, Tilastokeskus 1

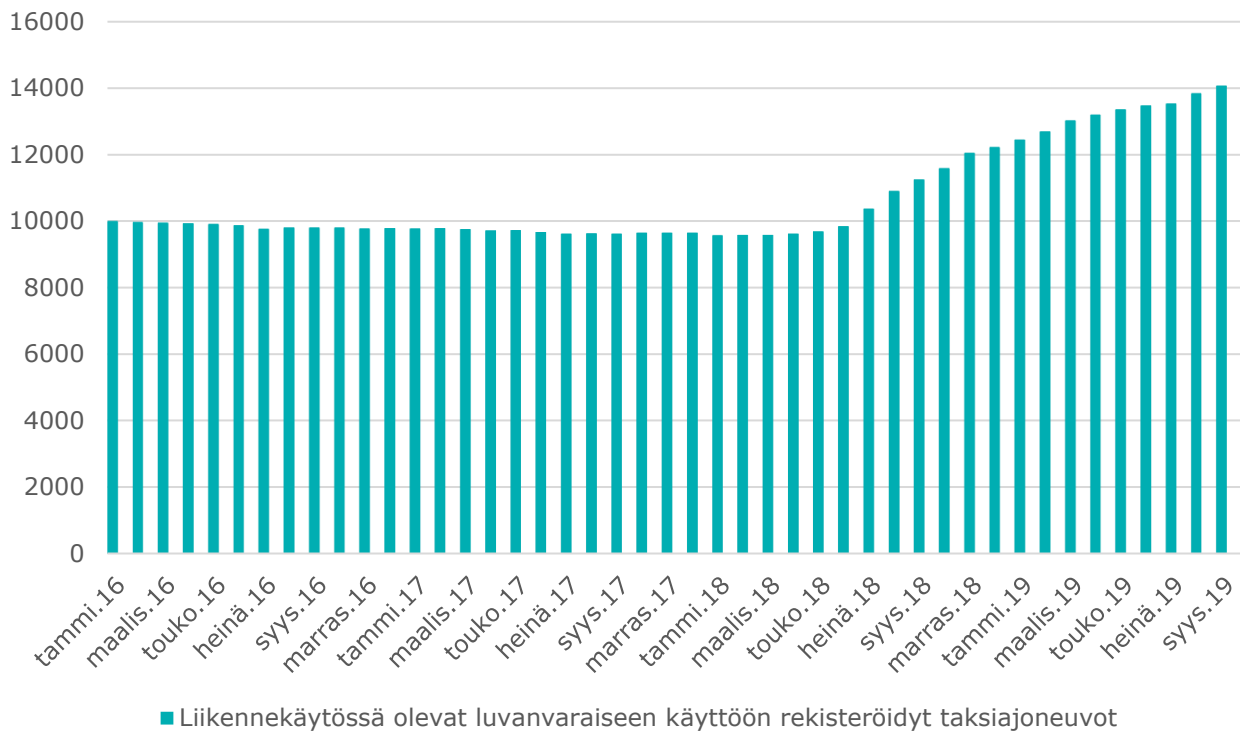
¹⁶ https://www.stat.fi/meta/kas/pk_yritys.html

4.3 Taksikäytössä olevien autojen lukumäärän kehitys

Liikennepalvelulain myötä taksialalle tuli olennaisia muutoksia, jotka vaikuttavat liikennöivien ajoneuvojen määrän arvioimiseen. Aiemmassa lainsäädännössä jokaiselle taksikäytössä olleelle autolle tuli hankkia oma ajoneuvokohtainen lupansa. Uudessa lainsäädännössä tätä autoa kohtaista lupavelvoitetta ei enää ole. Näin ollen taksiautojen tarkkaa määrää on nykyisen lainsäädännön puitteissa haastavaa arvioida.

Taksien lukumäärää voidaan arvioida tarkastelemalla niiden luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen ajoneuvojen määrää, joita todennäköisesti käytetään taksiajoneuvoina. Näiden ajoneuvojen määrä on liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen lähtenyt kasvuun, saavuttaen syyskuun 2019 lopussa yhteensä 14 071 ajoneuvon kokonaismäärän. Vuosi sitten samaan aikaan liikennekäytössä niitä oli 11 243, joten kasvua vuoden takaiseen on 2 828 ajoneuvon verran. Tätä muutosta on havainnollistettu alla olevassa kuvassa.

Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen lukumäärän kehitys 1/2017-9/2019

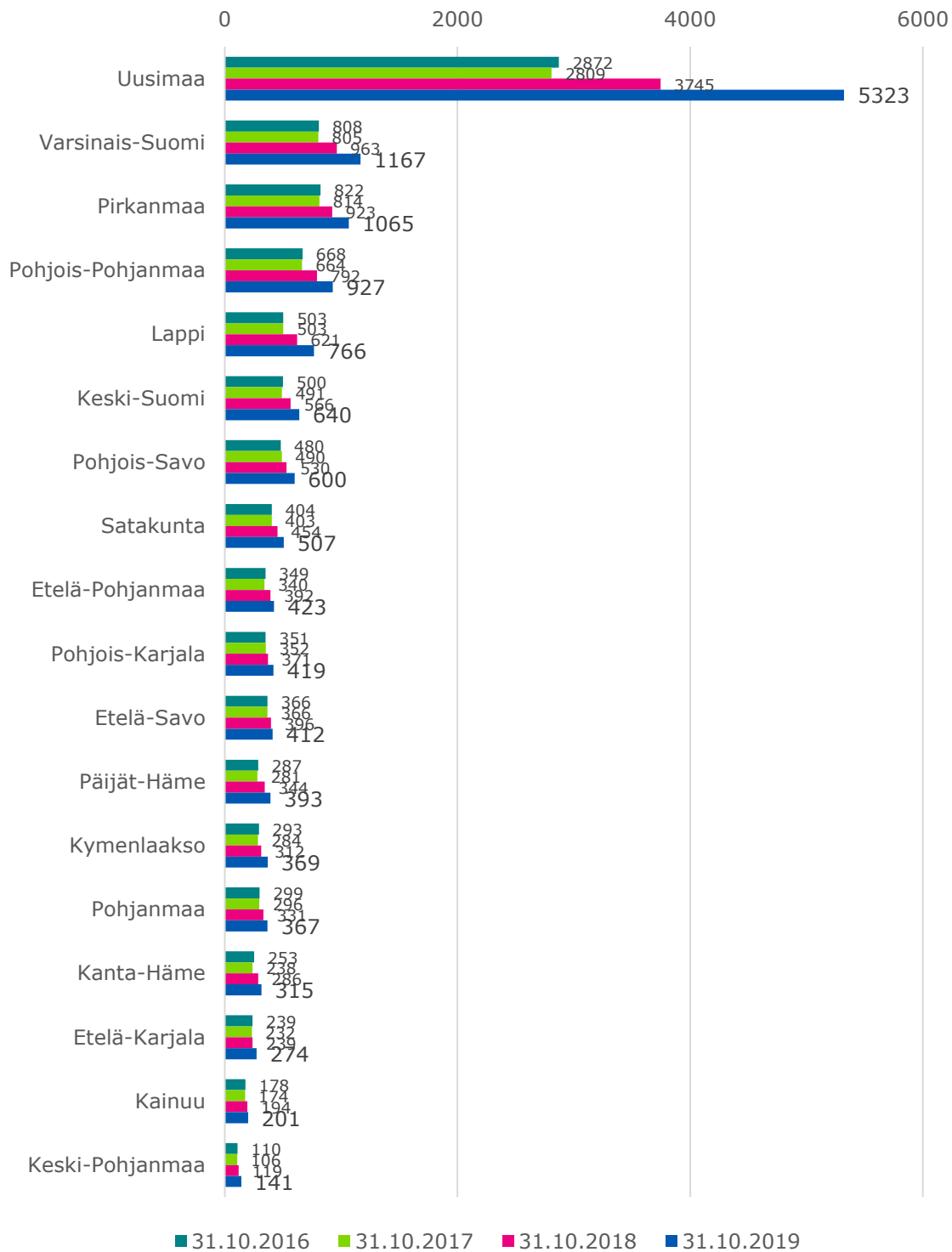


Liikenneasioiden rekisteri, Traficom 2: Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen lukumäärän kehitys.

Maakunnittain tarkasteltuna taksiliikenteessä käytettyjen ajoneuvojen lukumäärä on kasvanut vuoden takaiseen verrattuna kaikkialla, eniten Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Lapissa. Suhteellisesti luvanvaraisten henkilöautojen määrä on kasvanut eniten Uudellamaalla (42%), Lapissa (23%) ja Varsinais-Suomessa (21%).

Liikennepalvelulain voimaan tultua takseilta poistui myös asemapaikkavelvoite, minkä myötä poistui myös tarkka tieto siitä, mille alueelle kukin taksi käytännössä liikennepalvelua tarjoaa. Suuntaa-antavaa tietoa ajoneuvojen alueellisesta jakautumisesta saadaan ainoastaan tarkastelemalla ajoneuvon omistajan tai haltijan, jolle ajoneuvo rekisteröidään, yhteystietoja. Nykyisin käytössä olevalla tiedolla ei voida sanoa varmuudella, onko tarjonta aidosti kasvanut jokaisessa maakunnassa.

Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen lukumäärän kehitys maakunnittain



Liikenneasioiden rekisteri, Traficom 3: Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen lukumäärän kehitys maakunnittain.

Lisäksi aluetason tarkasteluissa on huomioitava, että summiin on jokaisena vuonna sisältynyt myös muutamia takseja, joiden osalta omistajan/haltijan yhteystiedot puuttuvat kokonaan (johtuen esimerkiksi omistajan/haltijan kiellosta yhteystietojen luovuttamiseen). Vuonna 2016 näitä oli 17 kappaletta, vuonna 2017 1 kappale, 2018 2 kappaletta ja vuonna 2019 3 kappaletta.

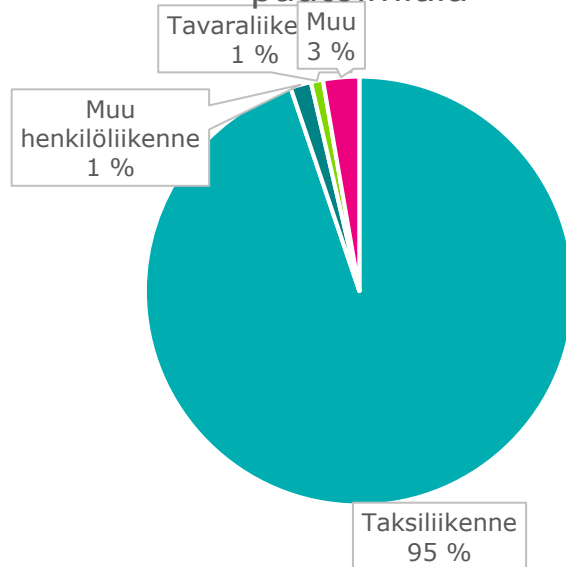
4.4 Taksialan osa-aikaisten yritysten määrä valtakunnallisesti ja alueellisesti

Osa-aikaisten yritysten osalta on tässä luvussa käsitelty vain ilmiön nykytilaa, sillä Liikennepalvelulakia edeltäneen Taksiliikennelain säätelyssä taksiluvan haltija oli lähtökohtaisesti pyydettyä velvollinen suorittamaan luvan mukaisen henkilökuljetuksen pääasiallisella toiminta-alueellaan, jollei se laissa luetelluista syistä ollut oikeutettu kieltäytymään kuljetuksesta (nk. ajovelvoite). Tästä poikkeuksena olivat isommilla paikkakunnilla käytössä olleet ELY-keskusten vahvistamat ajovuorojärjestykset ja maaseutumaisissa kunnissa tehdyt ilmoitukset päivystyksistä. Kun lupamäärät oli lisäksi kiintiöity ja taksilupa oli autokohtainen, ei osa-aikaiselle taksiyrittämiselle ollut juurikaan mahdollisuuksia. Lisäksi asemapaikkojen välisen autokohtaisten liikevaihtoerojen oltua taksiliikennelain aikana huomattavia, ei mahdollisia osa-aikaisia yrittäjiä voida erottaa. Siten vertailua liikennepalvelulain voimassaoloaikaan ei voida tältä osin tehdä.

Traficomissa toteutettiin kesän 2019 aikana taksiyrittäjille suunnattu kysely, jossa kerättiin vuoden 2018 toteutunutta tietoa yritysten toimialueesta ja -alasta, kaluston määrästä (taksiautot, esteettömät taksiautot ja muut henkilöautot), täysipäiväisten kuljettajien määrästä, osa-aikaisten kuljettajien määrästä, liikevaihdosta sekä ammattiajokilometreistä. Eräs tapa tarkastella taksiyritysten osa-aikaisuutta on suodattaa tuloksista yritykset niiden ilmoittaman toimialan perusteella. Tulkintaa tehdessä on kuitenkin hyvä muistaa, että tiedot ovat tässä vain suuntaa-antavia, koska Traficom in kyselyyn vastasi noin 50% kaikista Suomessa toimivista taksiyrityksistä. Täten tuloksia ei voida varmuudella yleistää koko markkina-alueeseen.

Tulosten käsittelyssä yritykset on jaoteltu toimialaluokituksen perusteella taksiliikennettä (1), muuta henkilöliikennettä (2), tavaraliikennettä (3) sekä muuta toimintaa (4) harjoittaviin yrityksiin. Tulosten perusteella 4563 kyselyyn vastannutta yritystä ilmoitti taksiliikenteen päätoimialakseen. Tämä vastaa 94,81% kaikista vastanneista yrityksistä. 75 vastanneista ilmoitti päätoimialakseen muun henkilöliikenteen (1,56%), 44 tavaraliikenteen (0,91%) ja 131 muun toimialan (2,72%). Alla oleva kaavio havainnollistaa vastanneiden yritysten toimialaluokituksia valtakunnallisesti.

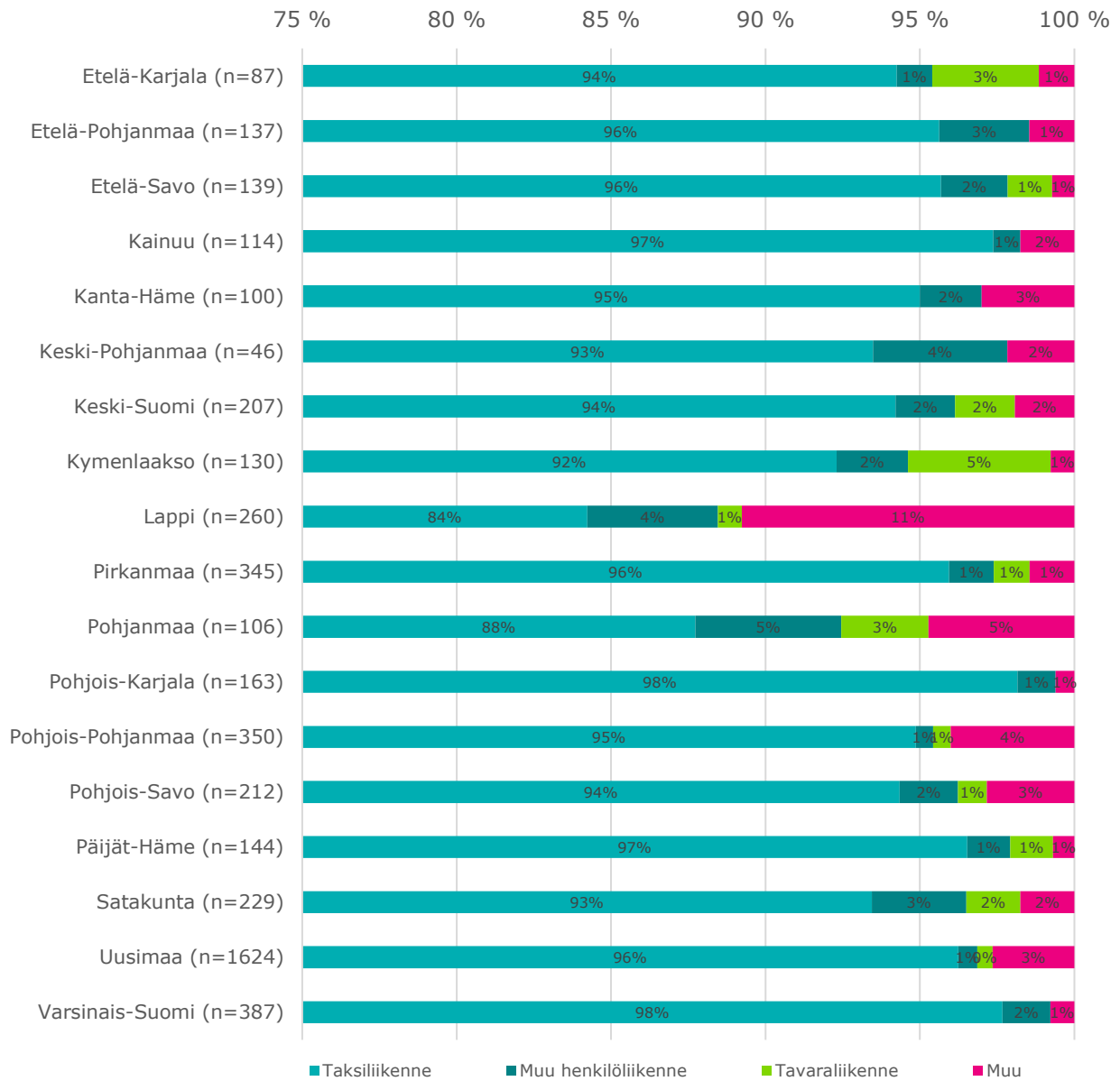
Taksiliikennettä harjoittavien yritysten päätoimiala



Traficom in tietopyyntö taksiyrityksille 2: Taksiliikennettä harjoittavien yritysten päätoimiala.

Maakunnittain tarkasteltuna eri maakunnat eivät juurikaan poikkea toisistaan toimialaluokituksen perusteella. Lähes kaikissa maakunnissa reilusti yli 90% yrityksistä harjoittaa päätoimisesti taksiliikennettä. Tästä poikkeavat Lappi, jossa taksiliikennettä harjoittaa päätoimisesti 84% yrityksistä, ja Pohjanmaa, jossa päätoimista taksiliikennettä harjoittaa 88% vastan-neista yrityksistä. Lapin osalta osuuksia mahdollisesti selittää jonkin verran se, että paikalliset majoitusyrittäjät ovat lakimuutoksen myötä olleet velvoitettuja hankkimaan taksiliikenne-luvan, mikäli he kuljettavat asiakkaitaan esimerkiksi lentokentältä majoituspaikalle. Alla ole-vasta kaaviosta ilmenee, minkä toimialan maakunnan yrittäjät ovat ilmoittaneet päätoi-mialakseen. Nämä on ilmoitettu suhteellisina osuuksina kaikista maakunnan yrityksistä.

Eri maakunnissa toimivien yritysten päätoimiala



Traficom in tietopyyntö taksiryityksille 3: Taksiliikennettä harjoittavien yrittäjien päätoimiala maakunnittain.

Verohallinnon tiedot¹⁷ ovat myös yksi lähde, jonka kautta on mahdollista tarkastella taksiliiketoimintaa harjoittavien yritysten osa-aikaisuutta sen mukaan, minkä toimialan yritykset ovat päätoimialakseen ilmoittaneet. Verohallinnon tietoja on mahdollista tarkastella vain valtakunnallisella tasolla. Huomionarvoista on se, ettei Verohallinnon tiedoista suoraan ilmene, kuinka moni yritys harjoittaa taksiliikennettä, sillä taksiliikenne sisältyy toimialaan "49-53 Kuljetus".

Verohallinto on koostanut alla olevan taulukon pyytämällä Traficomilta kaikkien taksiliikenneluvan haltijoiden tiedot, ja yhdistämällä nämä yritysten tai elinkeinoharjoittajien ilmoittamaan toimialaluokituksen (luokittelu perustuu Tilastokeskuksen ylläpitämään TOL 2008 -toimialaluokituksen). Alla olevasta taulukosta ilmenee Verohallinnon toimialaluokituksen mukainen taksiliikennettä harjoittavien yrityksen päätoimiala määrällisesti sekä suhteellisina osuuksina.

Taulukko 3: Verohallinnon tietojen mukainen taksiliikenneluvan haltijoiden päätoimialaluokitus.

Toimialaluokka	Lkm	Lkm osuus
49-53 Kuljetus	8140	82,6%
00 Tuntematon	279	2,8%
45-47 Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus	271	2,8%
77-82 Hallinto ja tuki	270	2,7%
55-56 Majoitus ja ravitsemistoiminta	136	1,4%
69-75 Ammatti ja tiede	129	1,3%
41-43 Rakentaminen	124	1,3%
01-03 Maatalous	120	1,2%
94-96 Muut palvelut	70	0,7%
90-93 Taide ja viihde	63	0,6%
86-88 Terveys ja sosiaalipalvelut	59	0,6%
10-33 Teollisuus	43	0,4%
58-63 Informaatio	41	0,4%
85 Koulutus	39	0,4%
68 Kiinteistö	36	0,4%
64-66 Rahoitus	19	0,2%
05-09 Kaivostoiminta	5	0,1%
36-39 Ympäristö	5	0,1%
97-99 Muut	1	0,0%
35 Energia		
84 Julkinen		
Yhteensä	9850	100%

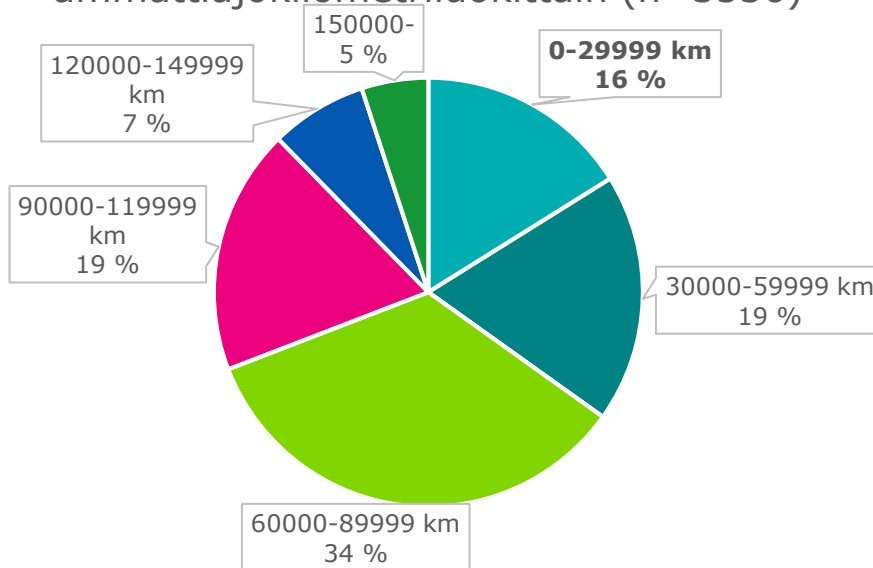
Verohallinnon luokituksen mukaan 82,6% yrityksistä kuuluu edellä mainittuun luokkaan "49-53 Kuljetus" ja oletettavaa on, että suurin osa kyseisessä luokassa olevista harjoittaa päätoimisesti taksiliikennettä. Muita suuria luokituksessa edustettuja toimialaluokkia ovat "45-47 Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus", johon sisältyy moottoriajoneuvojen korjausta sekä tukku- ja vähittäiskauppaa. "77-82 Hallinto ja tuki" -toimialaan sisältyy muun muassa matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta. Myös tältä toimialalta on haettu paljon taksiliikennelupia.

¹⁷ Verohallinnon tiedot – Taksiliikenneluvan haltijat asiakasluokittelu (5/2019). Toimitettu pyynnöstä Traficom in käyttöön.

Kolmas tapa kuvata taksirytyksien osa-aikaisuutta on jaotella yritykset luokkiin ammattiajokilometrien perusteella ja tarkastella, kuinka moni yrityksistä kuuluu tiettyyn ammattiajokilometriluokkaan. Asiantuntija-arvion mukaan luokassa 0 – 29 999 ammattiajokilometriä ajavat *yhden auton* yritykset harjoittavat taksiliiketoimintaa vain osa-aikaisesti.

Traficom in kyselyyn vastasi yhteensä 4810 yritystä tai elinkeinoharjoittajaa. Näistä toimi-joista 3536 ilmoitti olevansa yhden auton yritys. Huomionarvoista myös on, että esimerkiksi linja-autoliikennettä harjoittavat yritykset ovat mahdollisesti ilmoittaneet kaikki yrityksessä ajetut ammattiajokilometrit, eivätkä vain taksiliikennettä koskevia ammattiajokilometrejä. Alla oleva kaavio havainnollistaa yhden auton yrittäjiä ammattiajokilometriluokittain.

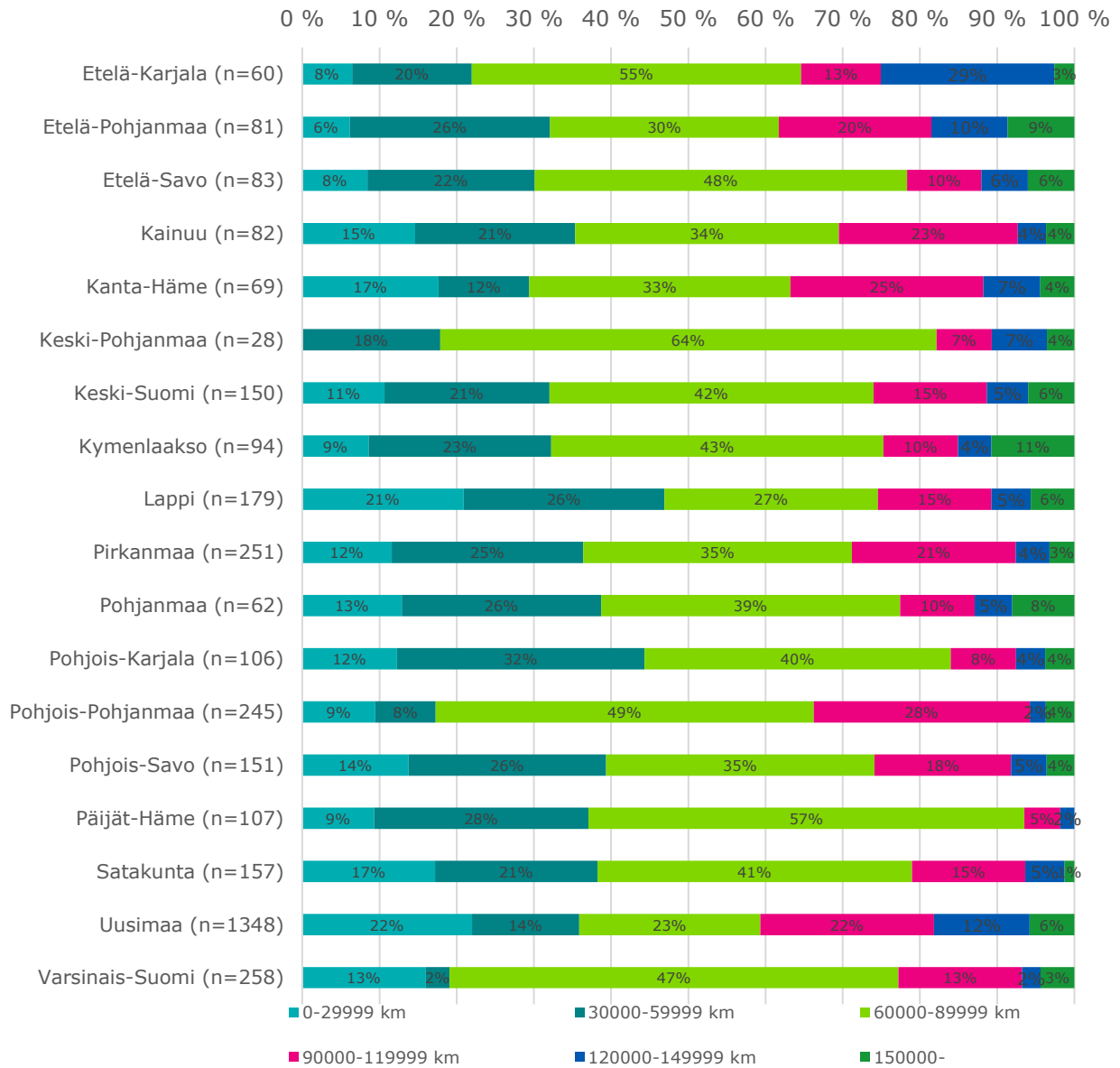
Taksiliiketoiminnan harjoittajat ammattiajokilometriluokittain (n=3536)



Traficom in tietopyyntö taksirytyksille 4: Taksiliiketoiminnan harjoittavat yhden auton yritykset ammattiajokilometriluokittain.

Tulosten perusteella eniten osa-aikaisia yhden auton yrityksiä, joiden ammattiajokilometrit ovat välillä 0 – 29 999 kilometriä löytyy Uudeltamaalta. (21,96% Uudenmaan vastaajista). Toiseksi eniten osa-aikaisia yrityksiä on vastausten perusteella Lapin maakunnassa, jossa 20,67% vastaajista ilmoitti ajavansa 0 – 29 999 ammattiajokilometriä vuodessa. Muissa maakunnissa osa-aikaisten yritysten määrä jää alle 20%:n, mutta kuitenkin niin, että useam-
massa maakunnassa osa-aikaisten yritysten määrä ylittää 10% kaikista maakunnan vastaajista. Keski-Pohjanmaalla osa-aikaisia yrityksiä ei tulosten perusteella ollut ollenkaan. Alla olevasta kaaviosta ilmenee taksiliiketoiminnan harjoittajat ammattiajokilometreittäin maakunnittain jaoteltuna.

Eri maakunnissa toimivien yhden auton yritysten ammattiajokilometrijakauma



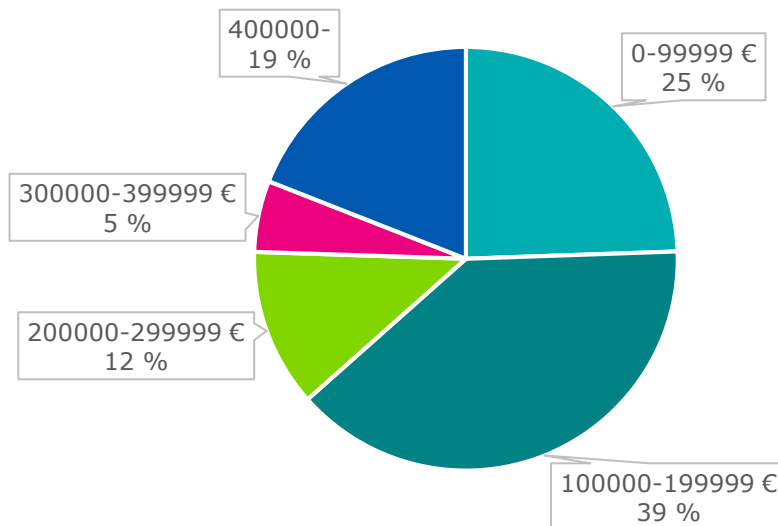
Traficom in tietopyyntö taksiryityksille 5: Maakunnittain jaotellut taksiliiketoiminnan harjoittajat ammattiajokilometriluokittain

4.5 Yrityskoot ja eri kokoluokkien markkinaosuudet alueellisesti

Yritysten kokojakaamaa, sekä kunkin kokoluokan markkinaosuuksia voidaan tarkastella Traficom in kesällä 2018 taksiryttäjille suunnatun kyselyn tietojen avulla. Markkinaosuuksia voidaan tarkastella maakuntakohtaisesti siten, että yritykset jaetaan liikevaihtoluokkiin ja tarkastellaan näiden liikevaihtoluokkien markkinaosuuksia koko maakunnan liikevaihdosta. Kyselyn tuloksista ei ole mielekästä johtaa yrityskohtaisia markkinaosuuksia toimialan luonteen takia (paljon "yksi mies, yksi auto" -yrittäjiä, jolloin yksittäisten yritysten markkinaosuudet jäävät hyvinkin pieniksi).

Yritykset jaettiin liikevaihtoluokkiin siten, että yhden liikevaihtoluokan koko oli 100 000€ ja viimeinen, suurin liikevaihtoluokka oli 400 000€ ja sitä suuremmat yritykset. Selkeästi suurimmat liikevaihtoluokat lähes jokaisessa maakunnassa olivat 0-99 999€ ja 100 000-199 999€. Tulos korostaa sitä, että taksitoimialalla suurin osa yrityksistä todellakin on "yksi mies, yksi auto" -yrityksiä, joiden liikevaihto ei tilikauden aikana kasva kovinkaan suureksi. Poikkeuksena tästä trendistä eroaa Uusimaa, jossa toiseksi suurin luokka on 400 000€ tai sitä suuremman liikevaihdon omaavat yritykset. Huomionarvoista jaotellaessa yrityksiä liikevaihtoluokkiin on, että osa suurista yrityksistä, jotka harjoittavat esimerkiksi päätoimisesti linja-autoliikennettä, on mahdollisesti ilmoittanut yrityksensä koko liikevaihdon eikä vain taksiliikennettä koskevan liikevaihdon. Alla olevasta kaaviosta ilmenee eri liikevaihtoluokkien markkinaosuudet valtakunnallisesti.

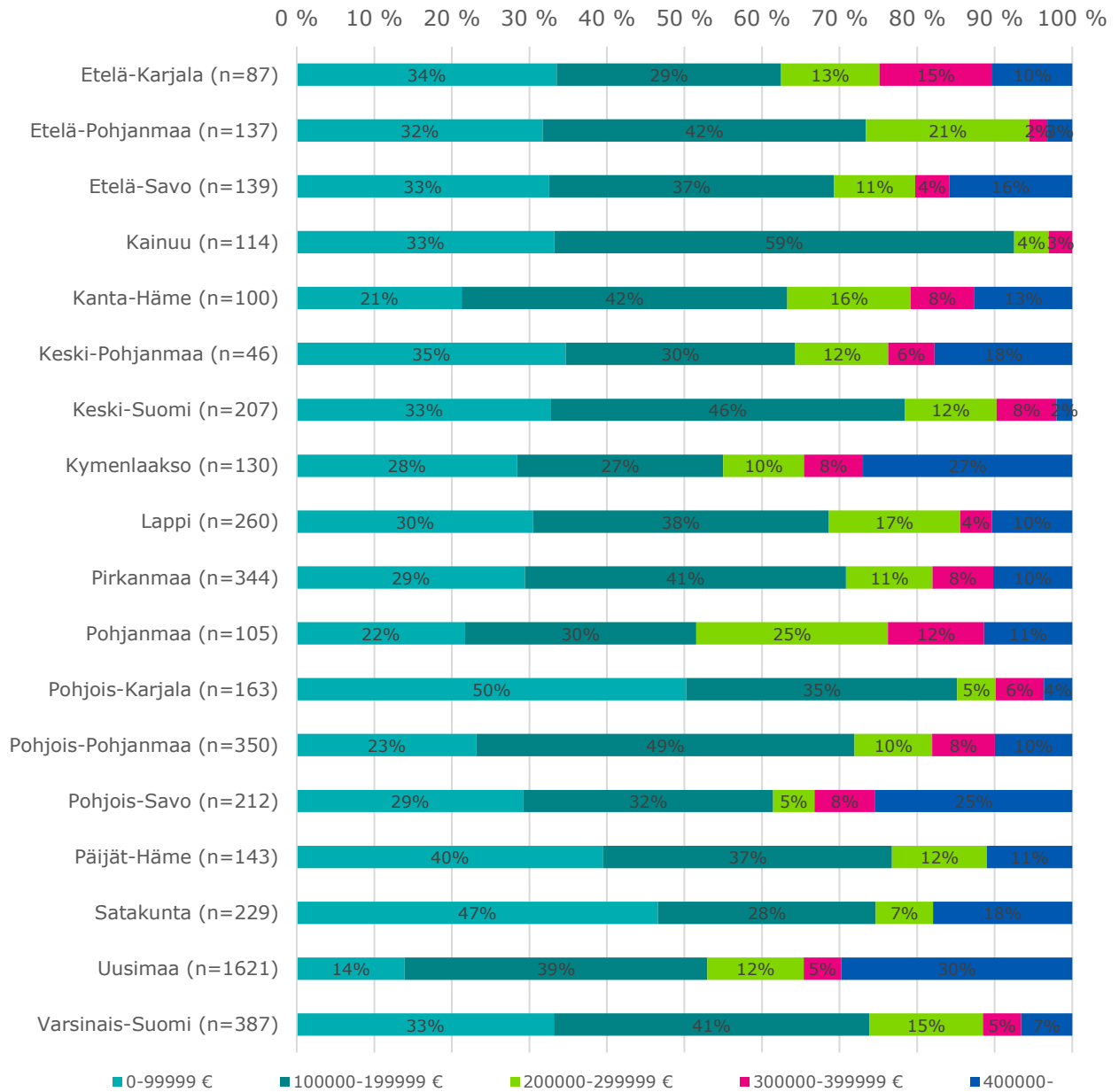
Liikevaihtoluokkien osuudet valtakunnallisesti



Traficom in tietopyyntö taksiryttäjille 6: Markkinaosuuksien vertailua jakamalla taksiryttäjät erikokoisiin liikevaihtoluokkiin.

Alla olevasta kaaviosta taas ilmenee eri liikevaihtoluokkien markkinaosuudet maakunnittain.

Eri maakunnissa toimivien yritysten markkinaosuus suhteessa koko maakunnan liikevaihtoon (%)



Traficom in tietopyyntö taksiyrityksille 7: Maakuntakohtaista vertailua eri liikevaihtoluokkien markkinaosuuksista.

4.6 Yritysten kiinnostus laajentaa toimintaansa

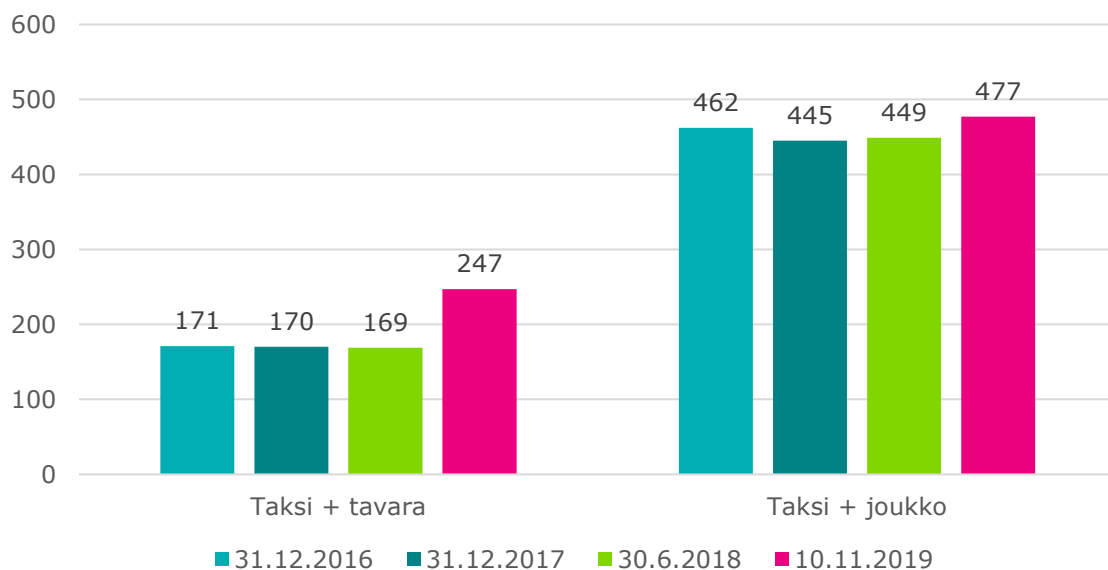
Yritysten kiinnostusta kasvaa ja laajentaa toimintaansa voidaan tarkastella monella eri tapaa. Tässä luvussa kiinnostusta tarkastellaan sekä nk. multiluvallisten yritysten lukumäärän kehityksen avulla, että tarkastelemalla yrittäjien vastauksia kysymykseen siitä, millaisia muutoksia he omaan liiketoimintaansa kaavailevat.

4.6.1 Multiluvalliset yritykset

Liikennepalvelulain voimaantulon myötä henkilöliikenne ja tavaraliikenneyritykset saattoivat alkaa harjoittaa taksiliikennettä, mikäli he ilmoittavat tästä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Yrityksiä, joilla on liikennelupa sekä taksi- että tavaraliikenteeseen tai taksi- ja joukkoliikenteeseen, kutsutaan tässä katsauksessa multiluvallisiksi.

Loppuvuodesta 2016 multiluvallisia yrityksiä oli yhteensä 633. Niiden määrä ei juuri vaihdellut vuosien 2017 ja 2018 aikana. Liikennepalvelulain uudistuksen myötä taksiliikennetöimialan multiluvallisten yritysten lukumäärä on kasvanut. Vuoden 2019 toukokuun loppuun mennessä multiluvallisia yrityksiä oli Suomessa 715 (vs. 618 kappaletta 31.6.2018). Erityisesti tavaraliikenteen ohella taksiliikennettä harjoittavien yritysten lukumäärä on lisääntynyt. Alla oleva kuva havainnollistaa multiluvallisten taksirytysten määrän kehitystä vuosina 2016-2019. Tarkastelu koskee vain multiluvallisia yrityksiä, joten tarkastelussa eivät ole mukana ne yritykset, jotka ovat ilmoittautuneet taksiliikenteen harjoittajiksi pohjalupansa nojalla.

Multiluvallisten taksirytysten määrän kehitys



Liikenneasioiden rekisteri 4: Traficom in luparekisteritietojen mukainen taksialan nk. multiluvallisten yritysten lukumääräinen kehitys.

Pohjalupansa nojalla erikseen taksiliikenteen harjoittajiksi ilmoittautuneista on joitakin satoja. Alle on koostettu näistä yhteenveto:

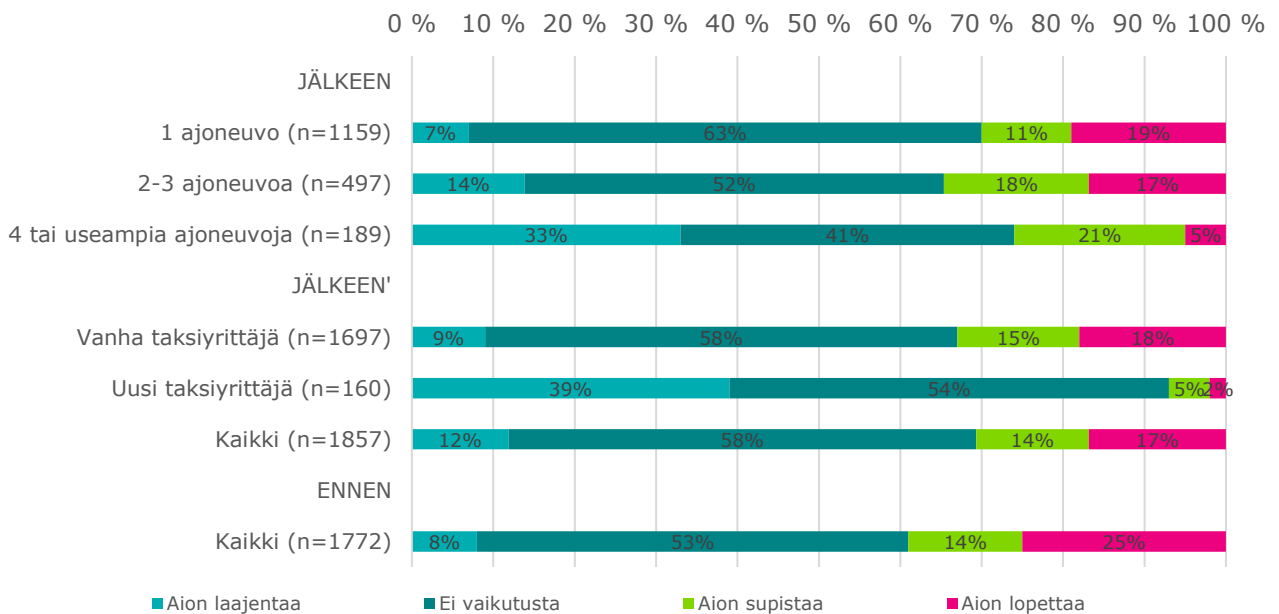
- Tavaraliikenneluvan haltijat 330 kpl
- Henkilöliikenneluvan haltijat 120 kpl
- Tuplaluvan (tavara + henkilö tai henkilö + taksi) ja triplaluvan (tavara + henkilö + taksi) haltijat yhteensä 36 kpl

4.6.2 Yritysten omat arviot ja näkemykset

Yritysten kiinnostusta kasvaa ja laajentaa toimintaansa on tarkasteltu myös kysymällä yrittäjiltä itseltään, millaisia muutoksia he omaan liiketoimintaansa kaavailevat. Yrittäjien näkemysten tarkasteltu *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimuksessa (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Alla olevasta kaaviosta ilmenee, miten yrittäjät ovat vastanneet kysymykseen.

Vuoden 2018 syksyllä taksiliikenteen yrittäjistä 58 % arvioi, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen vaikuta heidän liiketoimintaansa. Ennen lain voimaantuloa vastaava osuus oli 53 %. Yrittäjistä 12 % aikoo laajentaa toimintaansa, kun osuus ennen lain voimaantuloa oli 8 %. Laajentaminen kiinnostaa erityisesti uusia yrittäjiä, joista 39 % aikoo laajentaa. Yrityksistä, joilla on 4 tai useampia ajoneuvoja käytössä, kolmannes aikoo laajentaa toimintaansa.

Onko teillä tarkoitus laajentaa tai supistaa taksiliiketoimintaa markkinoiden vapautumisen myötä?

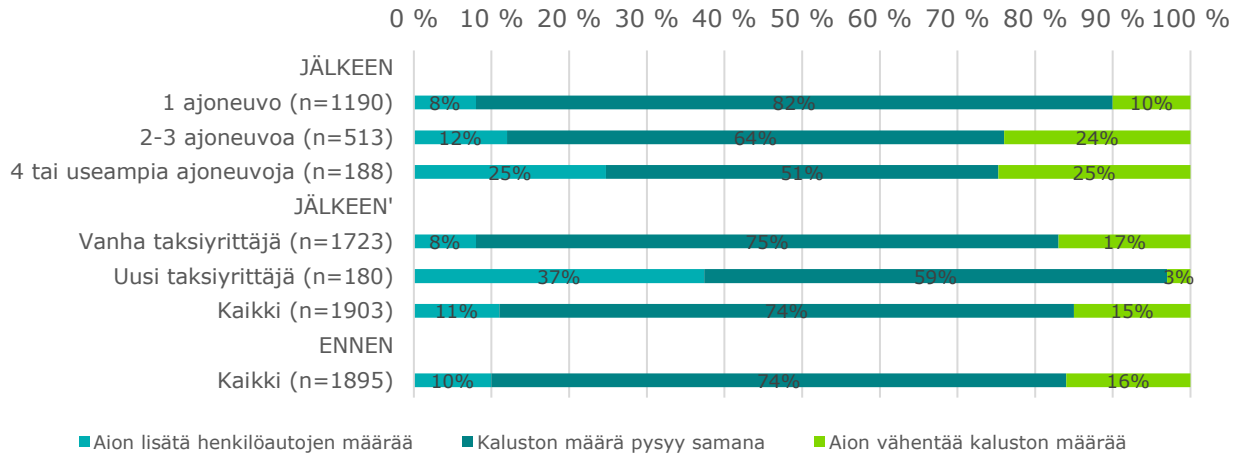


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (yrittäjät, 2018) 22: Vertailutietoa taksialan yrittäjien kiinnostuksesta laajentaa toimintaansa markkinoiden vapautumisen myötä.

Yrittäjiä on myös pyydetty vastaamaan kysymykseen siitä, miten he arvioivat kaluston määrän muuttuvan tulevien parin vuoden aikana. Näin yritystoiminnan laajentamista voidaan hahmottaa myös kaluston määrän muutoksen kautta.

Taksiliikenteen yrittäjistä kolme neljästä aikoo säilyttää kalustonsa määrän nykyisellään, reilu kymmenesosa aikoo lisätä henkilöautoja ja 15 % aikoo vähentää. Osuudet ovat lähes täsmälleen samat ennen ja jälkeen lain voimaantulon. Lain voimaantulon jälkeen aloittaneista yrittäjistä kuitenkin 37 % aikoo lisätä henkilöautoja ja 59 % pitää määrän nykyisellään. Yrityksistä, joilla on 4 tai useampia ajoneuvoja käytössä, neljännes aikoo lisätä ja neljännes vähentää kalustoa.

Millaisia vaikutuksia arvelette markkinoiden vapautumisella olevan yrityksenne kaluston määrään tulevien parin vuoden sisällä?

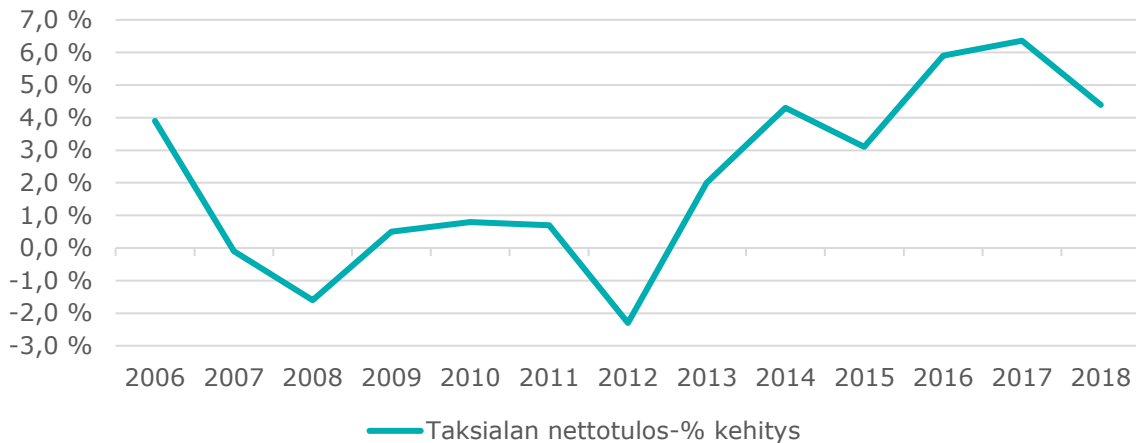


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (yrittäjät, 2018) 23: Vertailutietoa taksialan yrittäjien kiinnostuksesta hankkia lisää kalustoa markkinoiden vapautumisen myötä.

4.7 Yritystoiminnan kannattavuuden, tuottavuuden, katteiden sekä pääomarakenteen muutos

Taksialan tunnuslukuja on mahdollista tarkastella Tilastokeskuksen ylläpitämän *yritysten rakenne- ja tilinpäätöstietojen* kautta (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Taksialan kannattavuus on 2000-luvulla vaihdellut voimakkaasti. Vuonna 2006 taksitoiminnan nettotulos oli 3,9%. Tämän jälkeen toimialan kannattavuus romahti finanssikriisin aikana alle yhteen prosenttiin (1,0%), ollen alimmillaan -2,35% vuonna 2012. Sittemmin taksitoimialan kannattavuus on lähtenyt nousuun kasvaen aina vuoden 2017 huippulukemiin 6,3%:iin. Taksitoimialan keskimääräinen nettotulos-% on vuoden 2012 pohjalukemien jälkeen vuosina 2013-2018 ollut 4,3%, joka oli myös vuoden 2018 toimialan nettotulosprosentti. Taksiliiketoiminta ei näyttäisi lakiuudistuksen myötä siis kehittyneen erityisen kannattavaksi tai kannattamattomaksi. Toisaalta, vuoden 2018 lopussa taksiala on ollut vapautettuna vasta puoli vuotta, joten vielä on liian aikaista vetää johtopäätöksiä toimialan kannattavuudesta markkinoiden vapauttamisen jälkeiseltä ajalta. Lisäksi Tilastokeskuksen vuoden 2018 tilinpäätöstiedot ovat *ennakkotietoja*, ja ne voivat vielä muuttua. Alla oleva kaavio havainnollistaa toimialan kannattavuuden kehitystä vuosina 2006-2018.

Taksialan nettotulos-% kehitys



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 2: Taksialan nettotulos-% kehitys 2006-2018.

Tuottavuus yksinkertaistettuna kuvaa tuotannon tuloksen ja liiketoimintaan käytettyjen ponnosten suhdetta ja sitä voidaan mitata eri tavoin. Eräs tuottavuuden mittaamisen keino on tarkastella yrityksen jalostusarvoa. Jalostusarvo mittaa toimipaikan varsinaisessa tuotantotoiminnassa eri tuotantotehtävien tuottamaa yhteenlaskettua arvonlisäystä. Tilastokeskuksen¹⁸ käyttämä jalostusarvon laskentakaava on seuraava:

Liikevaihto

- + toimitukset yrityksen muiden toimipaikkojen käyttöön
- + valmisteverastojen muutos
- + valmistus omaan käyttöön
- + liiketoiminnan muut tuotot
- aine- ja tarvikeostot
- ostot muilta toimipaikoilta
- + ostovarastojen muutos
- ulkopuoliset palvelut
- liiketoiminnan muut kulut
- = JALOSTUSARVO

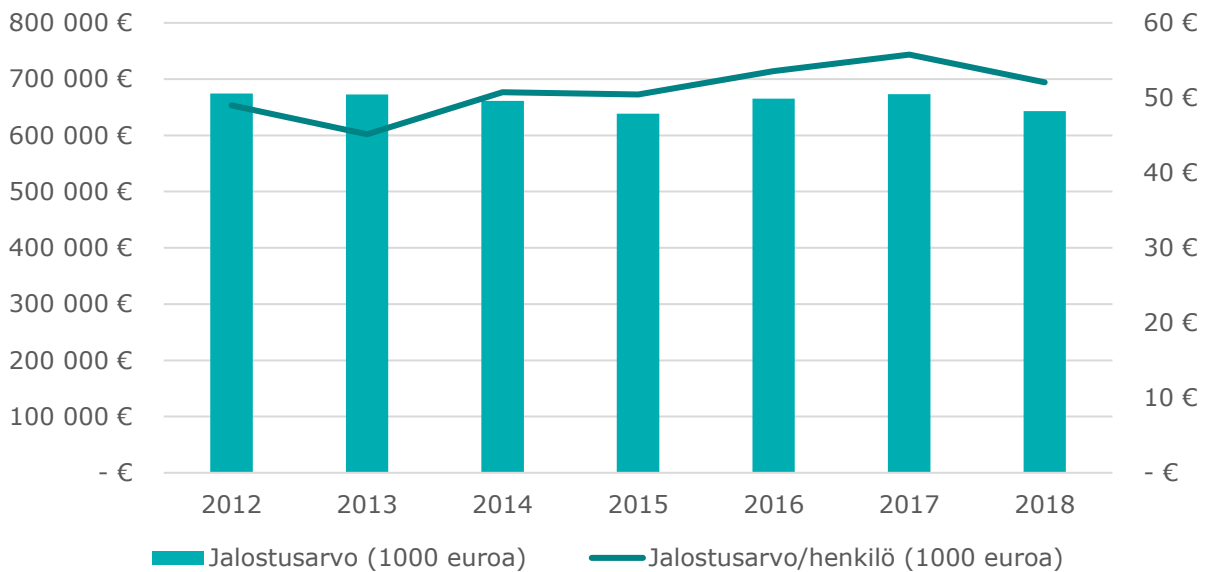
Samalla jalostusarvoa voidaan tarkastella myös niin, kuinka paljon lisäarvoa yksi henkilö on yritykselle tai toimialalle tuottanut. Jalostusarvo per henkilö -tunnusluvun laskentakaava on seuraava:

Jalostusarvo/Henkilötyövuodet = Jalostusarvo per henkilö

Taksiliikenteen jalostusarvo ei merkittävästi ole vaihdellut vuosien 2012-2018 välillä. Toisaalta, jalostusarvon euromääräinen trendi on vuodesta 2012 ollut lievästi laskeva. Jalostusarvo per henkilö on vaihdellut hiukan enemmän vuosien 2012-2018 aikana. Alimmillaan se on ollut vuonna 2013 (45 140€) ja ylimmillään vuonna 2017 (55 770€). Jalostusarvo per henkilö -tunnusluvun trendi taas on vuosien 2012-2018 välillä ollut kasvava. Alla on esitetty taksiliikenteen jalostusarvon sekä jalostusarvo/henkilö -tunnusluvun muutokset 2012-2018 tilastokeskuksen toimialan tilinpäätöstietoja hyödyntämällä.

¹⁸ <http://www.stat.fi/meta/kas/jaleu.html>

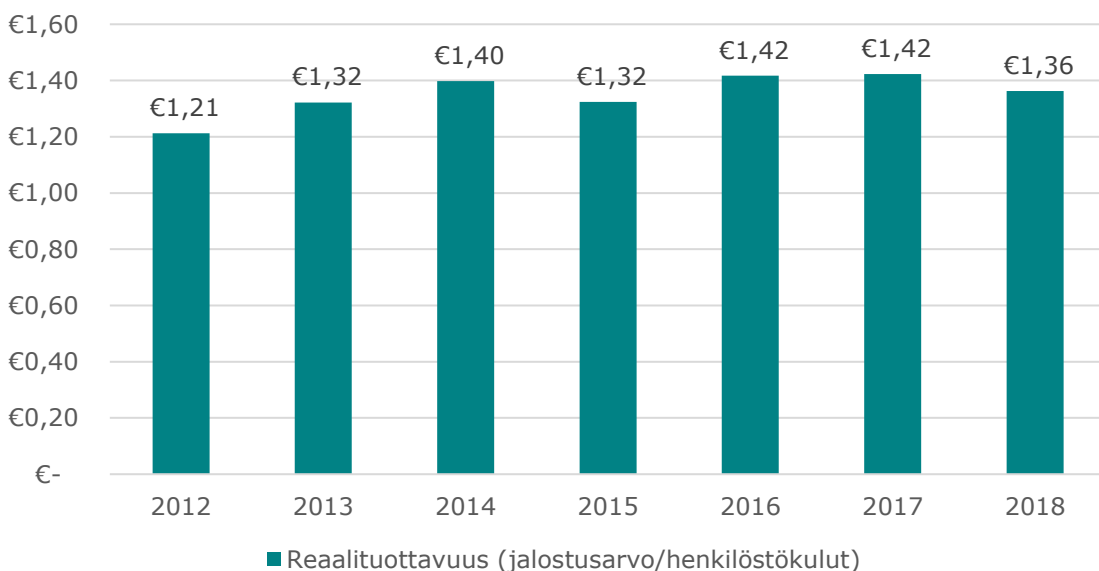
Taksiliikenteen tuottavuuden muutos



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 3: Tilastokeskuksen tilinpäätöstietojen mukaisten taksiliikenteen jalostusarvon sekä jalostusarvo/henkilö -tunnuslukujen kehitys.

Kolmas yrityksen tai toimialan tuottavuuden mittaustapa on suhteuttaa jalostusarvo henkilöstökuluihin. Tätä tunnuslukua kutsutaan reaalituottavuudeksi ja se kertoo, kuinka monta euroa jalostusarvoa saadaan aikaan yhdellä henkilöstökuluihin käytetyllä eurolla.¹⁹ Tilastokeskuksen tilinpäätöstietojen mukaan taksiliikenteen reaalituottavuus ei ole vaihdellut merkittävästi vuosien 2012-2018 välillä. Trendi on tosin ollut hiukan kasvava tarkasteluajanjaksolla. Alla on esitetty kaavio taksiliikenteen reaalituottavuuden kehityksestä.

Taksiliikenteen reaalituottavuuden muutos

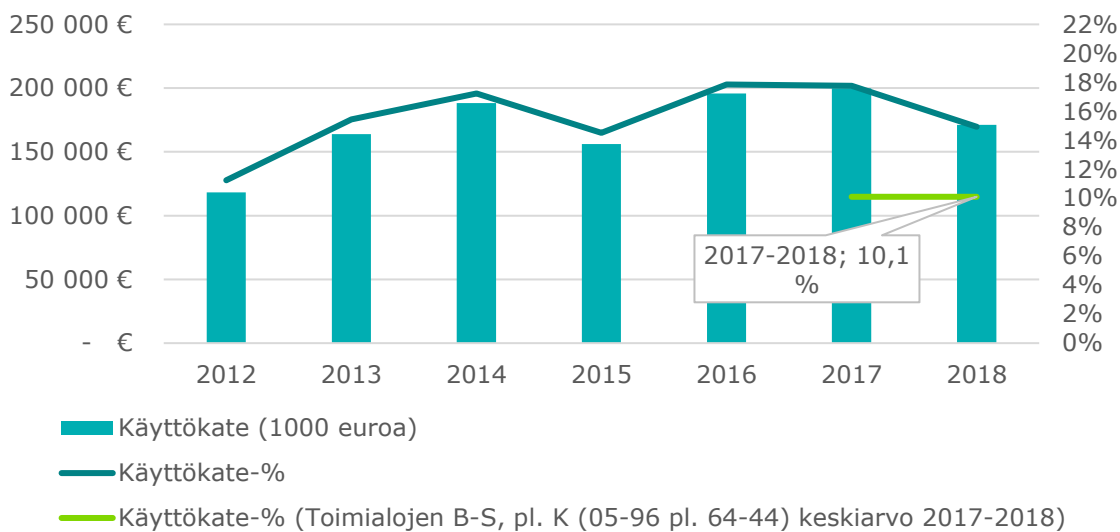


Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 4: Tilastokeskuksen tilinpäätöstiedoista johdettu taksiliikenteen jalostusarvo/henkilöstökulut -tunnusluvun kehitys.

¹⁹ https://www.stat.fi/til/yrti/2017/yrti_2017_2018-12-18_tie_001_fi.html

Tunnusluvut, jotka kertovat yrityksen katteiden muutoksista kuvaavat myös yrityksen kannattavuutta ja sen kehitystä. Yrityksen katetta voidaan kuvata eri tunnusluvuilla. Eräs yleinen tapa on laskea yrityksen käyttökate sekä käyttökateprosentti. Käyttökate kuvaa yrityksen liikevoiton tulosta ennen poistoja, rahoituseriä ja veroja. Käyttökateprosentti taas kertoo, kuinka suuren osuuden liikevaihdosta käyttökate muodostaa. Tilastokeskuksen ylläpitämiä yritysten rakenne- ja tilinpäätöstietoja (kuvattu tarkemmin luvussa 1) hyödyntämällä voidaan tarkastella taksialan käyttökateprosentin kehitystä. Taksiliikenteen käyttökate on tarkasteluajanjaksolla vaihdellut jonkin verran ja trendi on ollut kasvava. Käyttökateprosentti on pysynyt korkeana, yli kaikkien toimialojen keskiarvon (tiedot vuodelta 2017-2018) myös markkinoiden vapautumisen jälkeisenä aikana. Alla oleva kaavio havainnollistaa koko toimialan käyttökateprosentin kehitystä vuosina 2012-2018.

Taksitoimialan käyttökateprosentin ja käyttökateprosentin kehitys



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 5: Tilastokeskuksen (Toimialaluokitus TOL 2008) tilinpäätöstietojen mukaiset taksitoimialan käyttökateprosentin sekä käyttökateprosentin kehitys sekä vertailu kaikkien toimialojen käyttökateprosentin keskiarvoon.

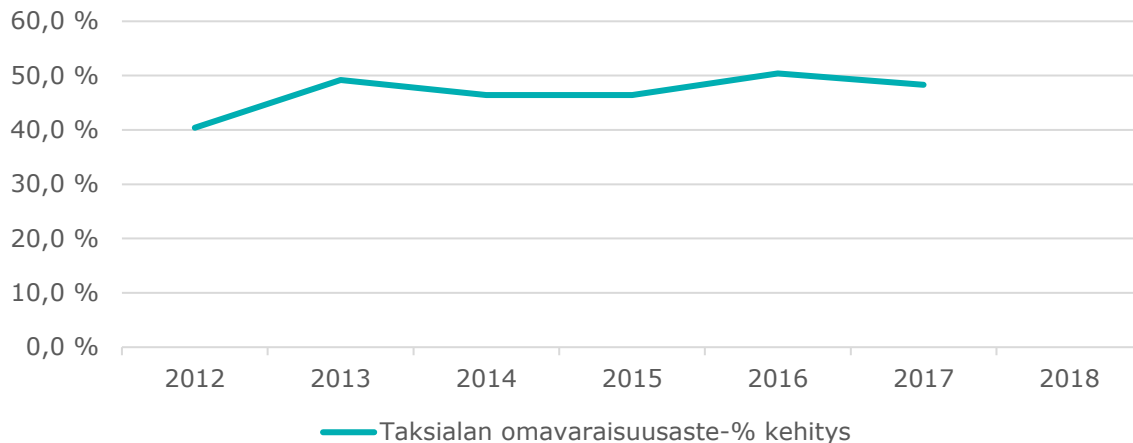
Taksitoimiala on tunnetusti melko pääomaintensiivinen ala, minkä johdosta toimialan pääomarakenteen tarkastelu on keskeistä hahmotettaessa toimialan vakavaraisuutta sekä toiminnan pitkän tähtäimen kestävyttä. Yrityksen pääomarakennetta voidaan kuvata myös usealla eri tunnusluvulla. Yksi keskeinen tapa on esittää yrityksen omavaraisuusaste, joka kuvaa yrityksen oman pääoman suhdetta koko pääomaan. Tilastokeskuksen tilinpäätöstietoihin omavaraisuusaste on laskettu seuraavasti:

$$\text{Omavaraisuusaste-\%} = 100 * ((\text{Oma pääoma yhteensä} + \text{Tilinpäätössiirtojen kertymä yhteensä} + \text{Pakolliset varaukset yhteensä}) / \text{Vastattavaa yhteensä})$$

Valitettavasti Tilastokeskukselta tämän selvityksen valmistumiseen mennessä saadut tiedot ovat vuoden 2018 osalta ennakkotietoja, eivätkä ne sisällä omavaraisuusastetta. Alma Talent Tietopalvelujen viitteellisten ohjeiden perusteella²⁰ taksiliikenteen omavaraisuusaste on ollut hyvällä tasolla koko tarkasteluajanjakson. Toisin sanoen, taksiliikenteen vakavaraisuus on hyvä eikä toiminnan pitkän tähtäimen kestävyys ole koko toimialan näkökulmasta vaaka- ja laudalla. Alla oleva kaavio havainnollistaa taksitoimialan omavaraisuusastetta vuosien 2012-2017 osalta.

²⁰ <https://www.almatalent.fi/tietopalvelut/tunnuslukuopas/vakavaraisuus/omavaraisuusaste-prosentti>

Taksialan omavaraisuusaste-% kehitys



Alma Talent -tietopalvelut 1

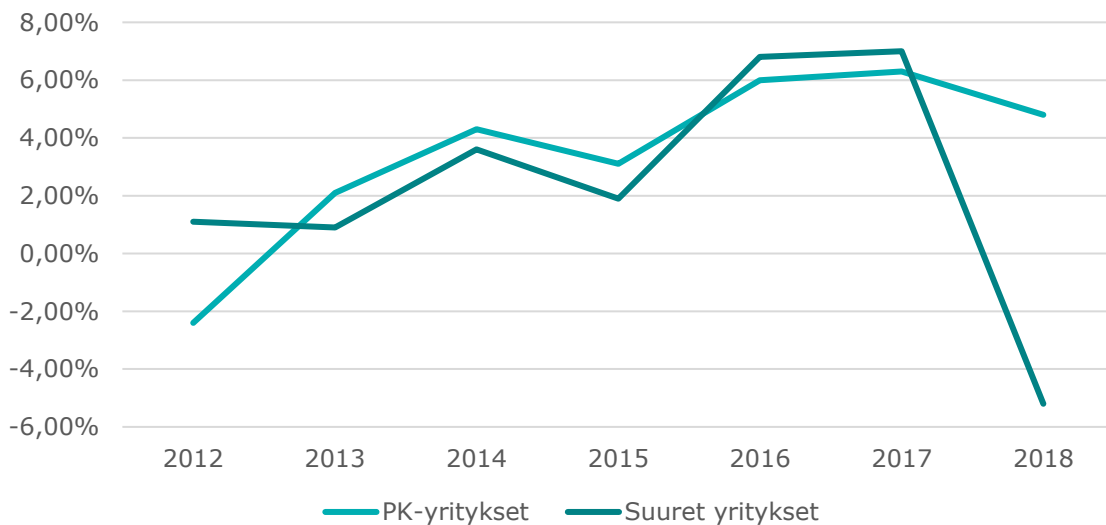
4.7.1 Tunnuslukujen vertailu: pienten ja keskisuurten yritysten kannattavuus, tuottavuus ja katteiden muutos verrattuna suurten yritysten vastaaviin

Kannattavuutta, tuottavuutta sekä toimialan katteita on mielenkiintoista tarkastella myös tilastokeskuksen tilinpäätöstietojen mahdollistamalla PK-yritys/suuri yritys -jaottelulla. Tässä yhteydessä PK-yritysten ja suurten yritysten luokittelussa on käytetty samaa tilastokeskuksen määritelmää kuin tämän selvityksen kappaleessa 4.2. Tämä erityisesti siksi, koska yksi liikennepalvelulakia koskevista odotuksista taksimarkkinoiden osalta on lurasääntelyn kevenemisen myötä tapahtuva yrityskokojen kasvu²¹. On siis mielenkiintoista pohtia, kuinka suurten yritysten liiketoiminta vertautuu PK-yrityksiin nähden. Tilinpäätöstietojen tunnuslukujen kehityksen kautta voidaan tarkastella suurten yritysten menestystä suhteessa pieniin ja siten arvioida, onko pienemmillä yrityksillä kannustinta pyrkiä kasvattamaan liiketoimintaansa suuremmaksi.

²¹ Ks. erityisesti HE 161/2016 vp, s. 94

Taksiliikenteen suurten ja PK-yritysten nettotulosprosentin kehitys on vuodesta 2012 pitkälti ollut samansuuntaista. Kiinnostavaa on, että PK-yritykset ovat vuoden 2012 negatiivisen nettotuloksen jälkeen onnistuneet pitämään kannattavuutensa positiivisena, mutta suurten yritysten nettotulos kääntyi negatiiviseksi vuodesta 2017 vuoteen 2018. Toisaalta, tässä vaiheessa on mahdotonta arvioida, onko liikennepalvelulain voimaantulolla roolia suurten yritysten nettotuloksen romahtamiseen. Tulokseen voivat yhtä lailla vaikuttaa esimerkiksi suurten yritysten investoinnit kasvuun ja sovellusten rakentamiseen, joka voi edelleen näkyä kannattavuudessa.

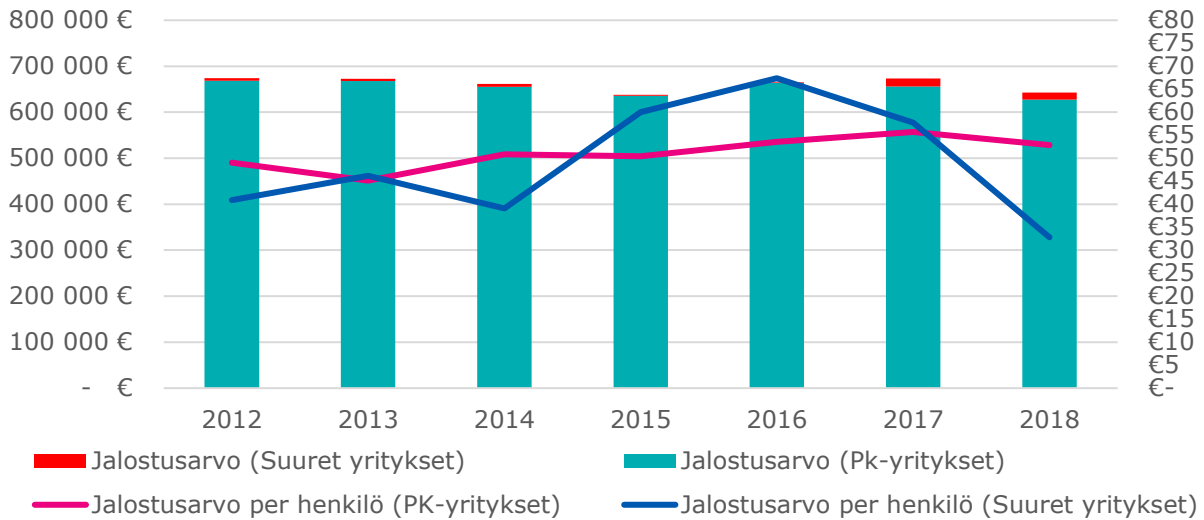
Taksiliikenteen suurten ja PK-yritysten nettotulos-% kehitys



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 6: Tilastokeskuksen tietojen mukaiset suurten yritysten sekä PK-yritysten nettotulos-% kehitys.

Toimialan PK-yritysten tuottavuuskehityksen trendi (jalostusarvo per henkilö) on vuodesta 2012 ollut nouseva. Tästä poiketen, suurten yritysten tuottavuus henkeä kohden on vaihdellut voimakkaasti vuosien 2012-2018 aikana. Suurten yritysten jalostusarvo henkeä kohden kasvoi ensin rajusti vuosien 2014-2016 välillä, minkä jälkeen se lähti laskuun ja saavutti vuosien 2012-2018 pohjalukemansa vuonna 2018, ollen 32 800 euroa per henkilö. Myöskään suurten yritysten henkeä kohden lasketun jalostusarvon kohdalla lyhyen aikajänteen vuoksi on mahdotonta tässä vaiheessa arvioida, onko liikennepalvelulailla ollut roolia tuottavuuskehityksen laskun taustalla.

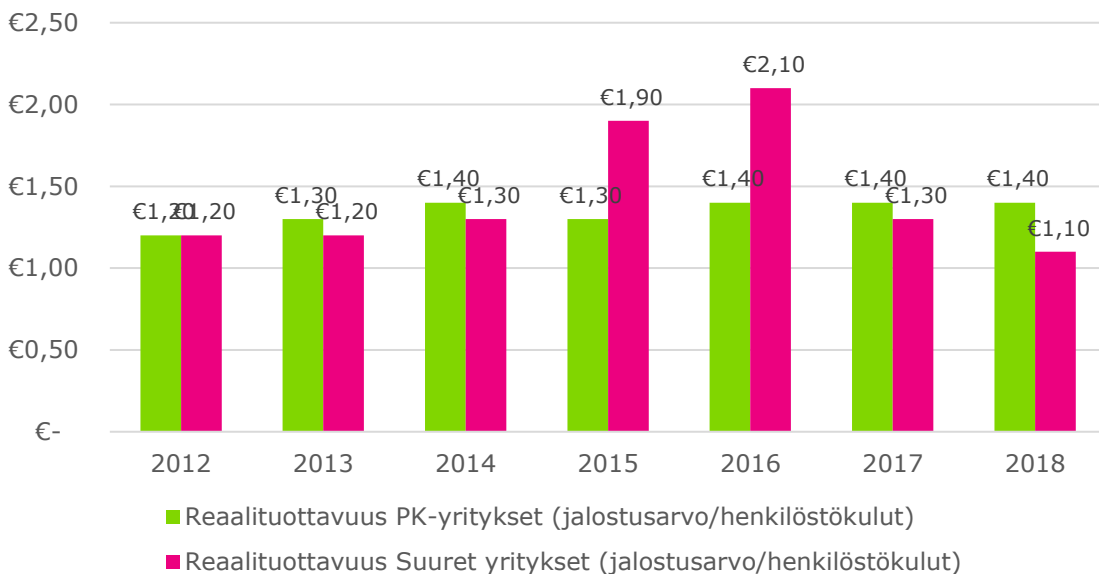
PK-yritysten ja suurten yritysten jalostusarvo sekä jalostusarvo per henkilö (1 000 euroa)



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 7: Tilastokeskuksen tilinpäätöstietojen mukainen suurten yritysten ja PK-yritysten jalostusarvo sekä tilinpäätöstiedoista johdettu jalostusarvo per henkilö.

Seuraavaksi tarkastellaan suurten ja PK-yritysten reaalitytuottavuuden muutosta. Myös reaalitytuottavuudessa on PK-yritysten ja suurten yritysten kohdalla samankaltainen trendi kuin muissakin tilinpäätöstietojen indikaattoreissa. Suurten yritysten reaalitytuottavuus on vaihdellut huomattavasti voimakkaammin kuin PK-yritysten kasvaen merkittävästi vuosien 2014-2016 välillä ja laskien voimakkaasti vuodesta 2016 vuoteen 2017. Tästä lasku on jatkunut edelleen vuoteen 2018. Pienten yritysten reaalitytuottavuus on vaihdellut vain hieman.

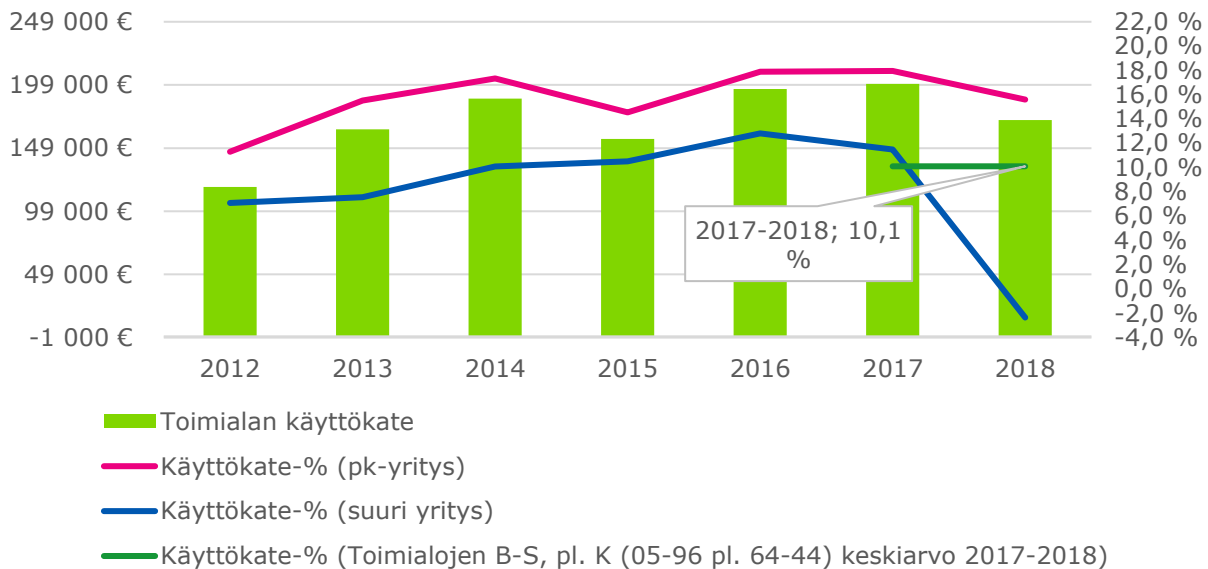
Taksiliikenteen reaalitytuottavuuden muutos



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 8: Tilastokeskuksen tilinpäätöstietojen mukaiset suurten yritysten ja PK-yritysten jalostusarvo/henkilöstökulut -tunnusluvun kehitys.

Tilastokeskuksen ylläpitämistä *yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedoista* ilmenee myös muutokset yritysten käyttökateissa siten, että tarkasteluun voi ottaa erikseen suuret yritykset ja pk-yritykset. Käyttökateprosentista ilmenee, että koko tarkasteluajanjakson PK-yrityksien käyttökateprosentti on ollut huomattavasti korkeammalla kuin suurten yritysten. Vuonna 2012 PK-yritysten käyttökate oli 11,3%, suurten yritysten 7,1%. Tästä molempien käyttökateprosentit lähtivät kasvuun (lukuun ottamatta PK-yritysten vuosien 2014-2015 välistä notkahdusta) niin, että PK-yritykset saavuttivat tarkasteluajanjakson huippunsa vuonna 2017 (18,0%) ja suuret yritykset vuonna 2016 (12,8%). Tästä PK-yritysten käyttökateprosentti laski hieman vuoteen 2018, kun samaan aikaan suurten yritysten käyttökateprosentti romahti negatiiviseksi. Alla oleva kaavio havainnollistaa suurten ja pienten yritysten käyttökateiden ja käyttökateprosenttien muutosta.

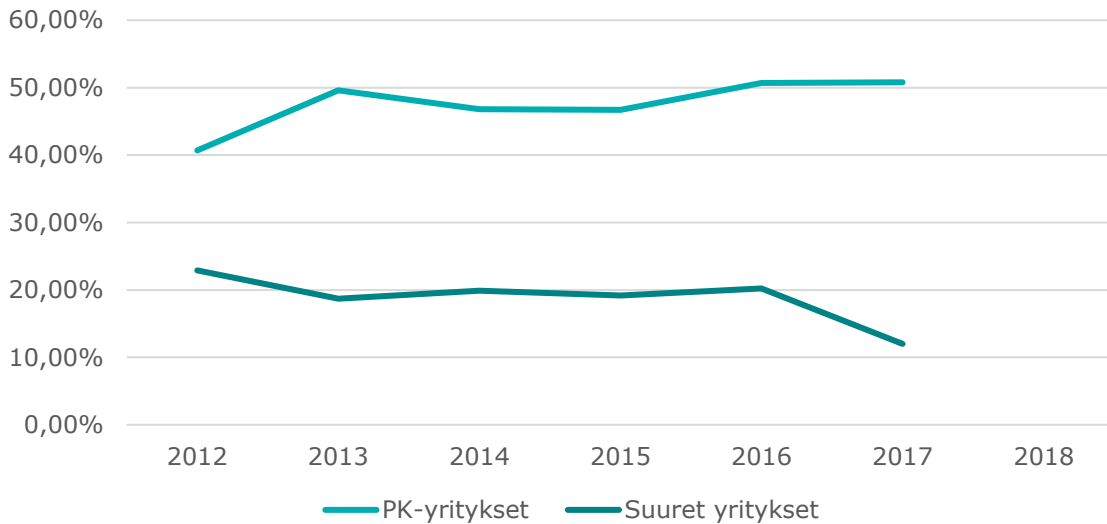
Taksitoimialan käyttökate (1000 euroa) sekä pk-yritysten ja suurten yritysten käyttökate -%



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 9: Tilastokeskuksen tilinpäätöstietojen mukaiset taksitoimialan käyttökate sekä suurten yritysten ja PK-yritysten käyttökate-% kehitys.

Taksitoimialan pääomarakenne vaihtelee merkittävästi PK-yritysten ja suurten yritysten välillä. Pääsääntöisesti PK-yritysten omavaraisuusaste on huomattavasti kestävämmällä tasolla kuin suurten yritysten omavaraisuusaste. Jo aiemmin mainitulla Alma Talent Tietopalvelujen viitteellisellä ohjeistuksella tarkasteltuna toimialan PK-yritysten omavaraisuusaste on ollut koko tarkasteluajanjakson hyvällä tasolla, ja trendi on hiukan kasvava. Samaa aikaan suurten yritysten omavaraisuusaste on vuonna 2012 välttävä ja laskee heikolle tasolle vuoteen 2017 tultaessa. Tämä asettaa suurten yritysten vakavaraisuuden huolestuttavalle tasolle ja toiminnan pitkän tähtäimen kestävyuden kyseenalaiseksi.

Taksiliikenteen suurten ja PK-yritysten omavaraisuus-% kehitys

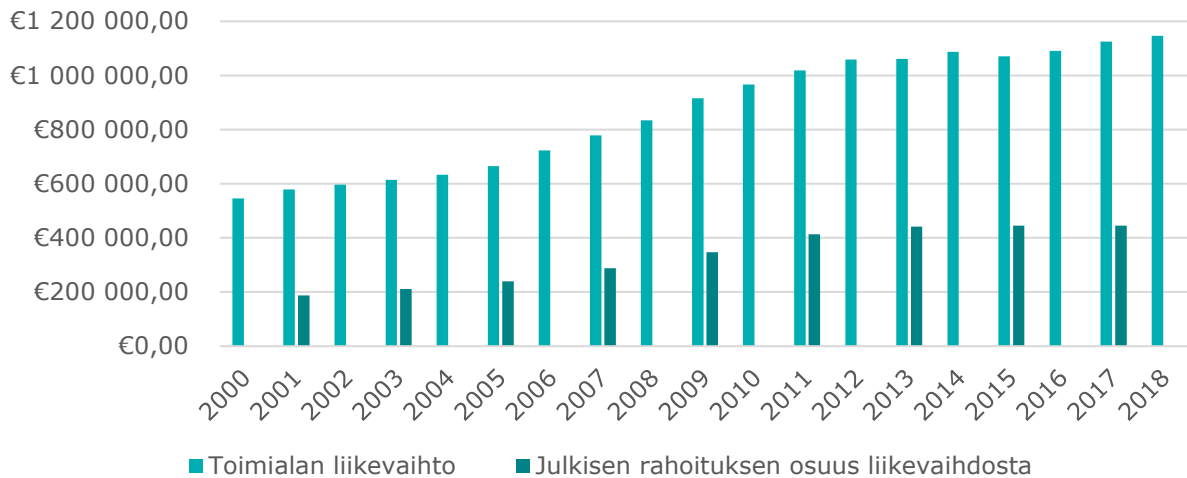


Alma talent -tietopalvelut 2

4.8 Yritysten tuotot ja tuottojen pysyvyys

Taksitoimialan tuotot ovat koko 2000-luvun kasvaneet tasaisesti. Vuonna 2000 toimialan liikevaihto oli noin 550 miljoonaa euroa. 2000-luvun alkupuolella kasvu oli suhteellisen nopeaa. Niinpä toimialan liikevaihto ylitti yhden (1) miljardin vuonna 2011. 2010-luvulla toimiala on jatkunut kasvuaan, mutta hieman maltillisemmin. Samaan aikaan toimialan liikevaihdon kasvun kanssa myös taksiliikenteeseen syötetyn julkisen rahan määrä on kasvanut. Vuonna 2001 julkista rahaa taksiliikenteeseen käytettiin noin 190 miljoonaa euroa. Vuonna 2011 julkista rahaa käytettiin jo noin 410 miljoonaa euroa. Julkisen rahan osuutta on vuosina 2001-2017 tilastoitu vain joka toinen vuosi, minkä johdosta myös tietoa on esitetty vain kahden vuoden välein. Alla oleva kaavio havainnollistaa taksialan liikevaihdon kehitystä sekä julkisen rahan osuutta liikevaihdosta.

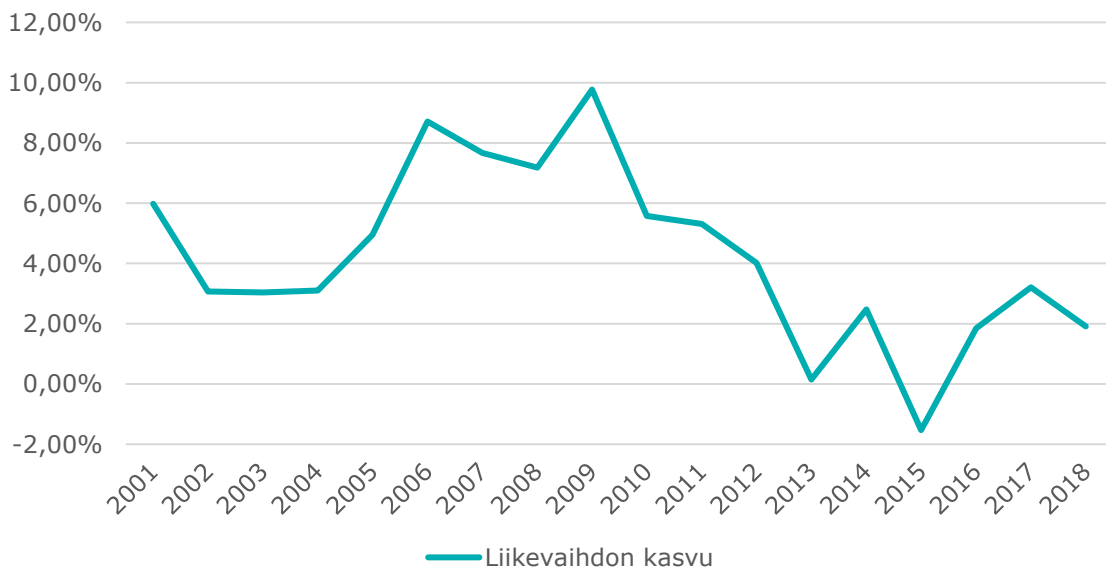
Taksiliikenteen liikevaihdon ja julkisen rahoituksen osuuden kehitys 2000-2018 (1000€)



Useita lähteitä (mm. Julkisen liikenteen suoritetilasto) 2: Taksiliikenteen liikevaihto sekä julkisen rahoituksen osuus liikevaihdosta.

Toimialan liikevaihto kasvoi nopeasti erityisesti 2000-luvun alkupuolella. Vuosien 2001-2010 keskimääräinen liikevaihdon kasvuprosentti oli 5,91%. Toimialan kasvu tyrehtyi hieman finanssikriisin ja euroalueen velkakriisin aikoina, jolloin myös kasvuprosentti laski merkittävästi. Vuosien 2011-2018 keskimääräinen kasvuprosentti on ollut 2,18%. Huomionarvoista on, että taksiliikenteen kasvu on vain yhtenä vuonna ollut negatiivista 2000-luvun aikana.

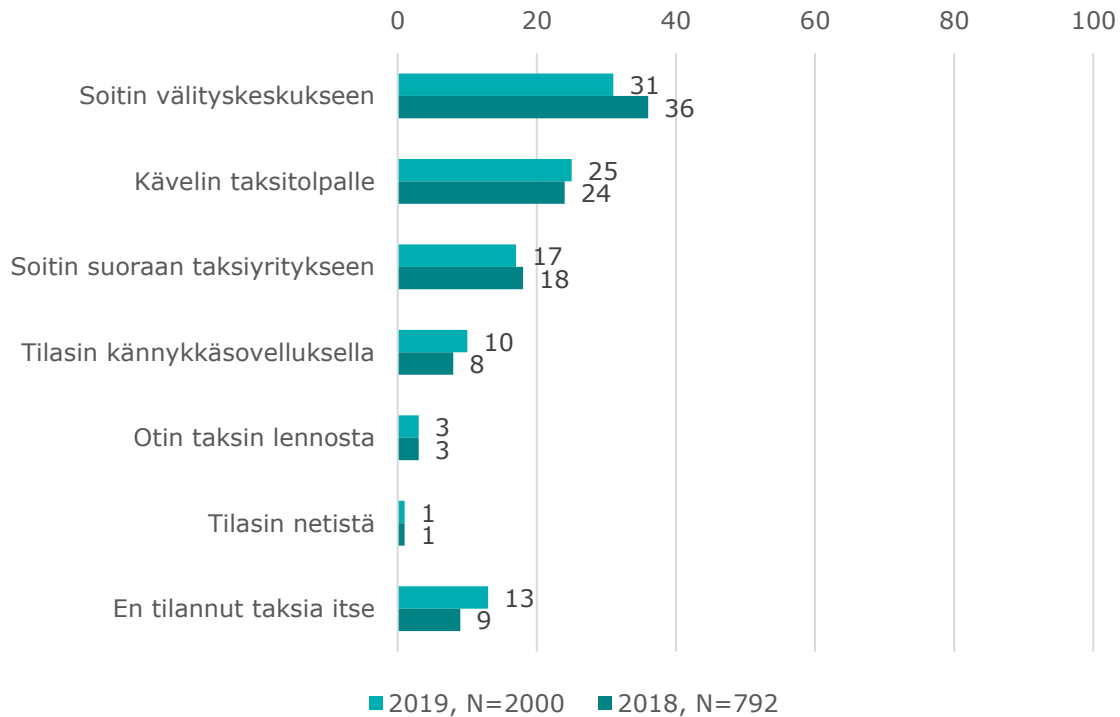
Liikevaihdon kasvu



Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstiedot 10: Taksiliikenteen liikevaihdon kasvu-%.

Tilaustapajakaumasta ja sen kehityksestä saadaan suuntaa-antavaa tietoa *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -kyselytutkimuksesta, jossa eri tilaustapojen käyttöä kysyttiin kaikilta taksia viimeisen 12 kuukauden aikana käyttäneiltä vastaajilta. Tutkimuksesta saadut tulokset (kaavio alla) tukevat välityskeskusten datasta saatua havaintoa siitä, että sovellusten kautta tapahtuvat tilaukset ovat edelleen melko harvassa muihin tilaustapoihin verrattuna.

Viimeisin taksin tilaustapa



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 24: *Tilaustapajakauman kehitys.*

5. Muutokset alan työllisyydessä ja työpaikkojen määrässä

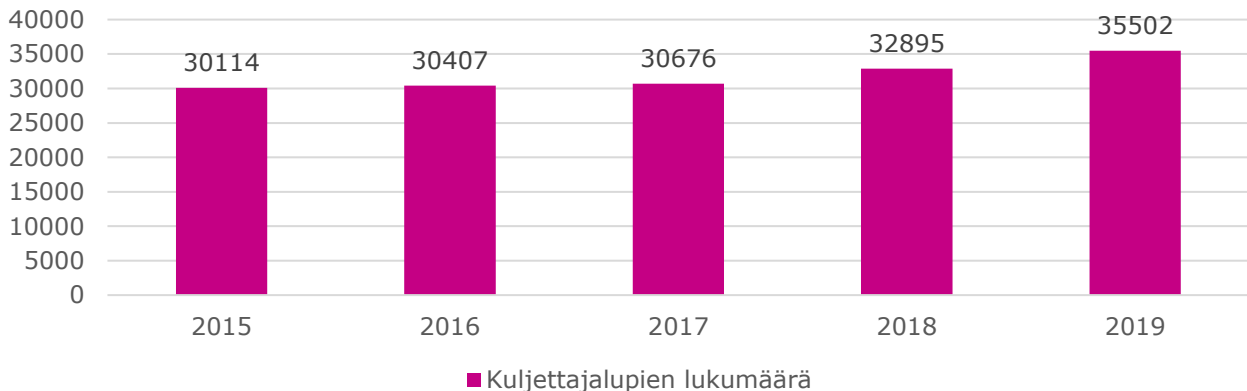
Liikennepalvelulaki on tuonut muutoksia kuljettajia koskeviin koulutusvaatimuksiin. Edeltävän lainsäädännön tapaan myös nykyllä lainsäädäntö velvoittaa kuljettajia käymään taksinkuljettajan kokeen, jonka läpäistyään he saavat taksinkuljettajan ajoluvan. Vanhan lainsäädännön aikana kuljettajan oli käytävä myös paikallistuntemusta mittaava koe, joka oikeutti kuljettajan ajamaan taksia aina tietyllä alueella. Mikäli kuljettaja halusi laajentaa ajoaluettaan uudelle toiminta-alueelle, tuli paikallistuntemusta mittaava koe käydä myös uudella alueella. Nykyllä lainsäädäntö ei enää tätä paikallistuntemuksen vaadetta esitä, vaan taksinkuljettajan ajokokeen läpäistyään kuljettaja on oikeutettu ajamaan missä päin Suomea vain.

Onkin siis mielenkiintoista tarkastella, kuinka taksinkuljettajien lukumäärä on muuttunut vuosien varrella. Tätä voidaan tarkastella kuljettajalupien lukumäärän kehityksen kautta, sekä Traficom in taksiryttäjille suunnatun kyselyn ja Tilastokeskuksen tilastojen avulla.

5.1 Kuljettajalupien lukumäärä

Kuljettajalupien määrä on liikennepalvelulain myötä kasvanut. Ennen uudistusta lupien kokonaismäärä pysytteli hiukan yli 30 000 kappaleessa, mutta uudistuksen jälkeen jo vuoden 2018 loppuun mennessä lupien määrä oli kasvanut 32 895:een. Vuoden 2019 heinäkuun alussa taksinkuljettajien ajolupien määrä oli kasvanut jo 35 502 voimassa olevaan lupaan. Kuljettajalupien lukumäärätietoa ei kuitenkaan voi suoraan verrata Tilastokeskuksen tai Traficom in taksiryttäjille suunnatun kyselyn tuloksiin, sillä kuljettajaluvat sisältävät myös yksinyttäjää, sekä sellaisia luvanhaltijoita, joilla kuljettajalupa on hankittu niin sanotusti pahan päivän varalle. Alla olevassa kaaviossa on havainnollistettu kuljettajalupien lukumäärän kehitystä kokonaisuudessaan.

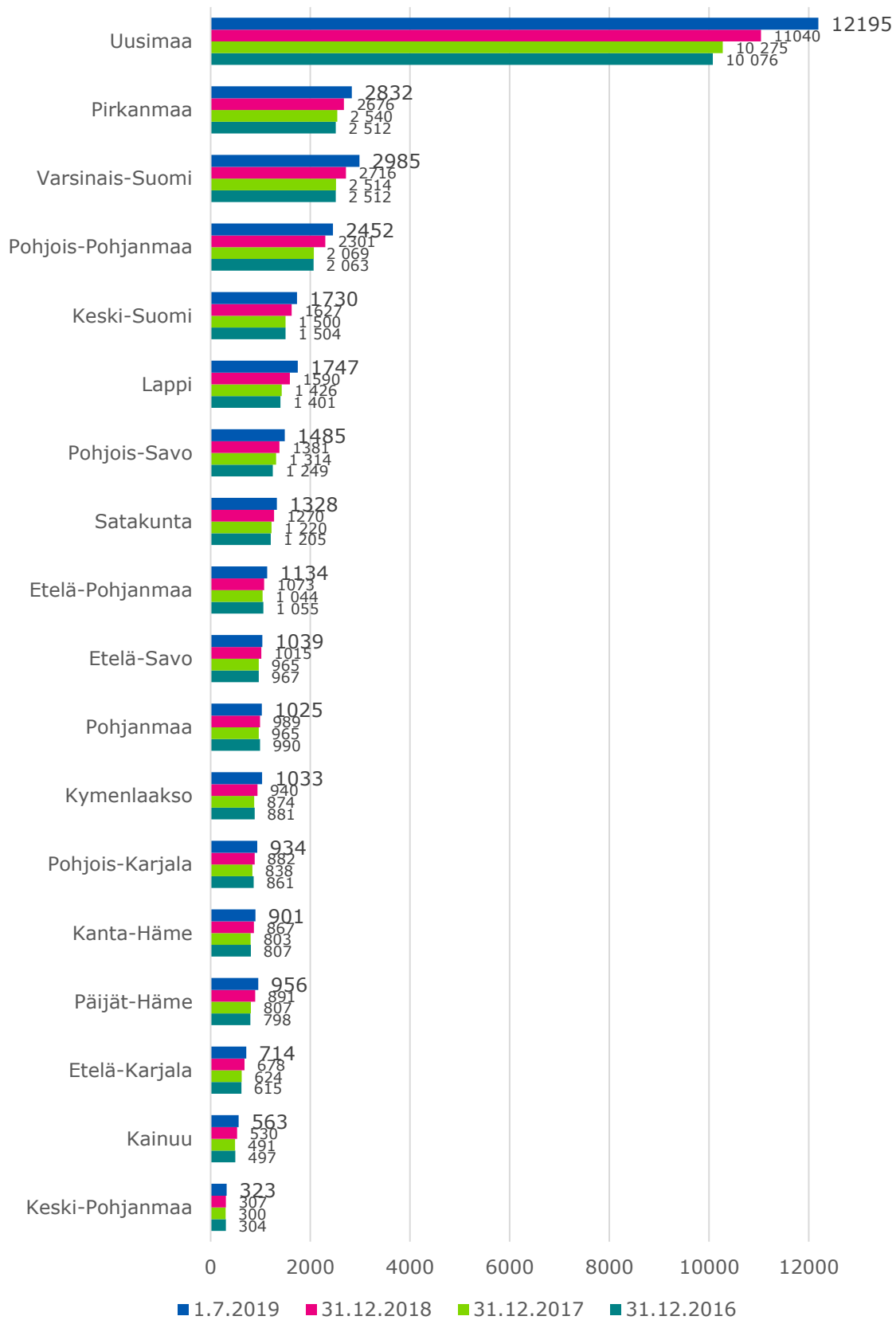
Kuljettajalupien lukumäärän kehitys 2015 - 2019



Liikenneasioiden rekisteri 5: Traficom in rekisteritietojen mukainen kuljettajalupien lukumäärän kehitys.

Maakuntakohtainen tarkastelu osoittaa, että lupien määrä on kasvanut myös jokaisessa maakunnassa. Taksinkuljettajan lupien lukumäärä on kasvanut luvanvaraisten henkilöautojen lukumäärän tavoin eniten Uudellamaalla. Suhteellisesti eniten kasvua luvissa taas on tapahtunut Lapissa (+23%). Määrällisesti eniten taas Uudellamaalla (1920 kpl). Seuraavassa kuviossa on havainnollistettu kuljettajalupien kehitystä maakunnittain.

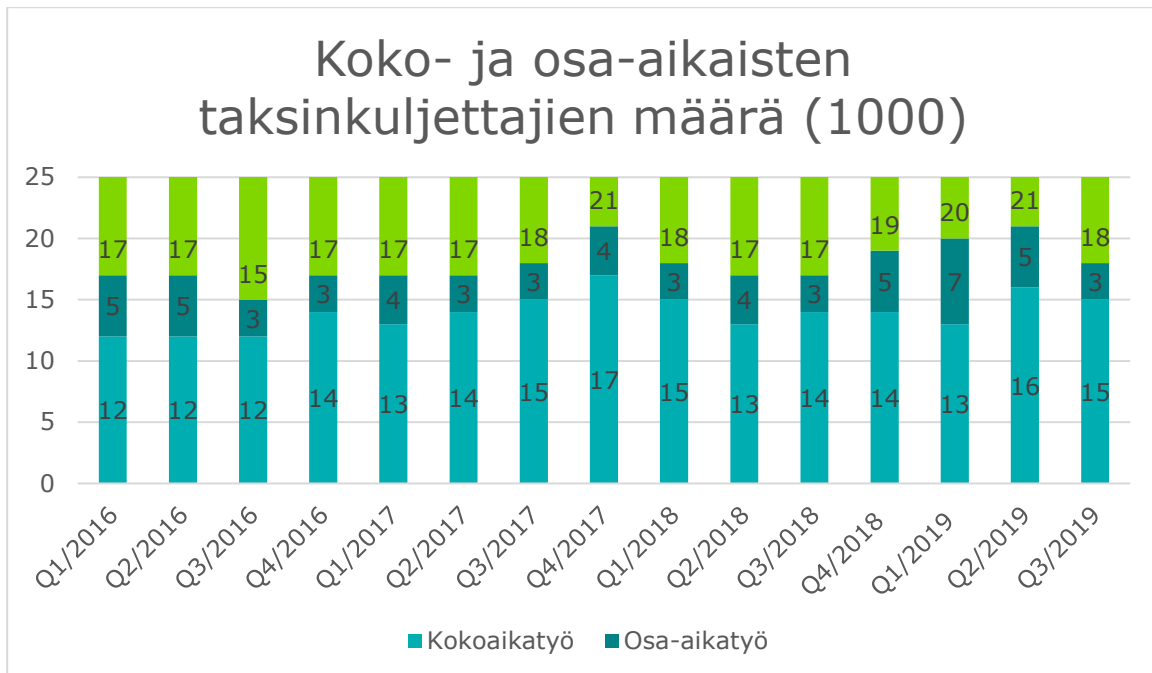
Kuljettajalupien lukumäärä maakunnittain



Liikenneasioiden rekisteri 6: Traficom in rekisteritietojen mukainen kuljettajalupien lukumäärän kehitys maakunnittain.

5.2 Työntekijöiden määrä

Alla olevassa kaaviossa on esitetty Tilastokeskuksen tietojen mukaisesti koko-aikaisten ja osa-aikaisten taksinkuljettajien määrät vuodesta 2016.



Tilastokeskuksen työvoimatutkimus 1: Tilastokeskuksen tietojen mukaiset koko- ja osa-aikaisten taksinkuljettajien määrät kvartaaleittain.

Tilastokeskuksen vuoden 2018 viimeisen kvartaalin (Q4) tietoja voidaan myös viitteellisesti verrata Traficom in taksiryttäjille suunnatun kyselyn tietoihin. Vertailussa huomioitavaa on, että Traficom in taksiryttäjille suunnatun kyselyyn on vastannut noin 50% ryttäjistä, minkä johdosta työntekijöiden kokonaismäärä eroaa merkittävästi Tilastokeskuksen tiedoista.

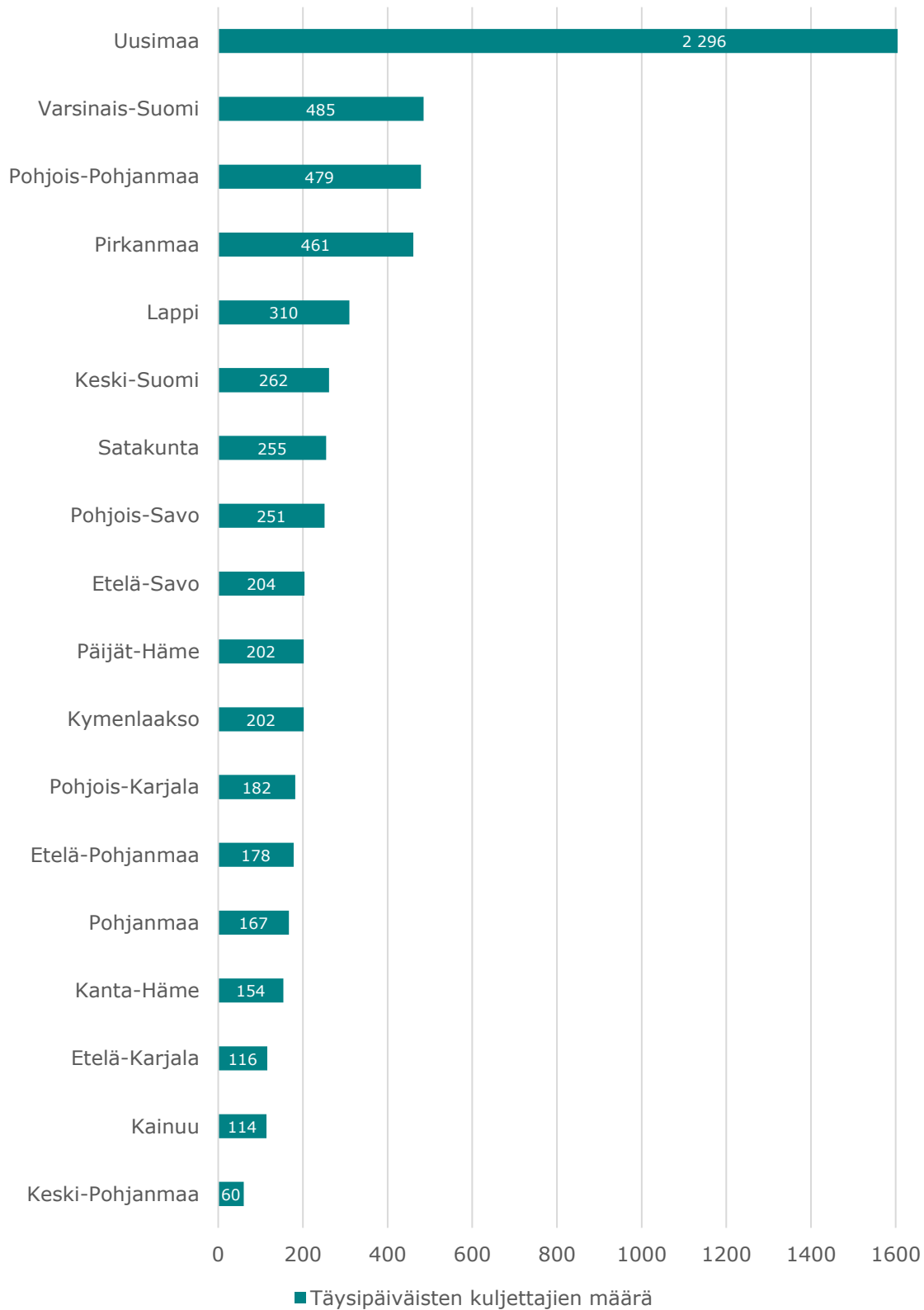
Tilastokeskuksen tietojen mukaan yritykset työllistivät vuoden 2018 lopussa 19 000 koko- ja osa-aikaista taksinkuljettajaa. Traficom in kyselyn tulosten mukaan yrityksillä oli noin 10 800 taksinkuljettajaa. Täysipäiväisten kuljettajien osuus Traficom in kyselyssä (6 400) on suurin piirtein samalla tasolla Tilastokeskuksen tietojen kanssa, kun huomioidaan kyselyn noin 50%:n kattavuus. Osa-aikaisten kuljettajien määrä taas on kattavuus huomioiden merkittävästi korkeampi (Traficom in kysely 4 400 vrt. Tilastokeskus 5 000).

Traficom in taksiryttäjille esittämään tietopyyntöön vastasi 4813 taksiryttäjää. Näistä 4545:lla ryttäjällä oli vähintään yksi *täysipäiväinen* työntekijä. 147 ryttäjää ilmoitti, ettei työllistä ketään ja 268 ei ilmoittanut mitään tietoa (ei täysipäiväisiä työntekijöitä). Yhteensä ryttäjät ilmoittivat työllistävänsä 6414 kuljettajaa. Huomionarvoista on, että tietopyynnöstä ei voida arvioida, onko yksinyrittäjä ilmoittanut itsensä täysipäiväiseksi työntekijäksi. On myös hyvä tiedostaa, että tiedot ovat suuntaa-antavia, koska Traficom in kyselyyn vastasi noin 50% kaikista Suomessa toimivista taksirytyksistä. Täten tuloksia ei voida varmuudella yleistää koko markkina.

Yritykset ilmoittivat tietopyynnössä myös, kuinka monta osa-aikaista kuljettajaa työllistävät. 2417 ryttäjää ilmoitti työllistävänsä vähintään yhden *osa-aikaisen* kuljettajan. 638 ryttäjää ilmoitti, ettei työllistä osa-aikaisia ja 1758 ei ilmoittanut mitään tietoa (ei osa-aikaisia kuljettajia). Yhteensä yritykset ilmoittivat työllistävänsä 4412 osa-aikaista kuljettajaa. Huomionarvoisia asioita on, että tietopyynnöstä ei voida arvioida, onko yksinyrittäjä ilmoittanut itsensä osa-aikaiseksi kuljettajaksi.

Seuraavasta kaaviosta ilmenee, kuinka paljon täysipäiväisiä työntekijöitä taksiliiketoimintaa harjoittavat yritykset työllistävät maakunnittain.

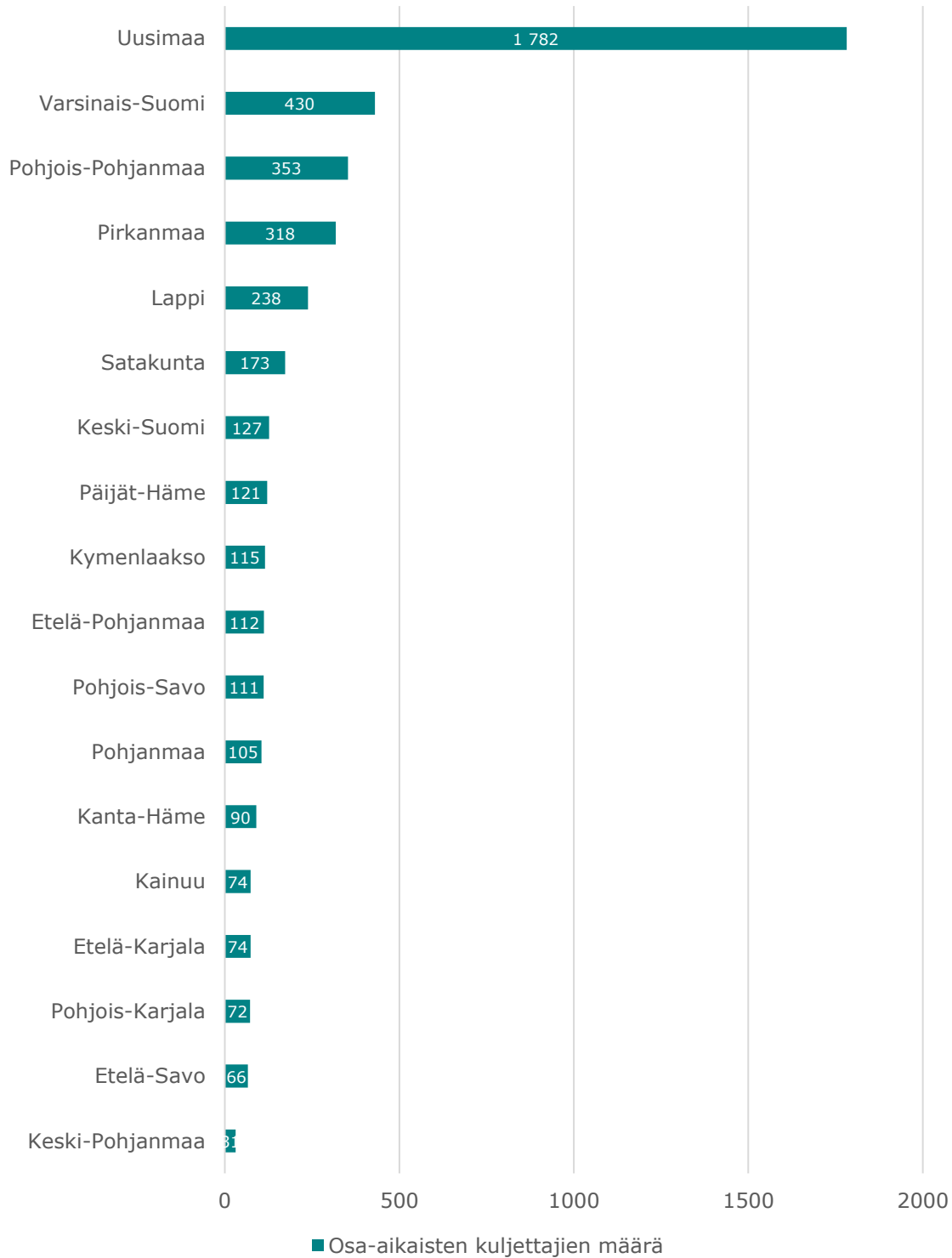
Täysipäiväisten kuljettajien lukumäärä maakunnittain (n=6414)



Traficom in tietopyyntö taksiyrityksille 8: Tietopyynnöstä johdettu täysipäiväisten kuljettajien lukumäärä maakunnittain.

Alla olevassa kaaviossa on tarkasteltu, kuinka paljon osa-aikaisia kuljettajia taksiliiketoimintaa harjoittavat yritykset työllistävät maakunnittain.

Osa-aikaisten kuljettajien lukumäärä maakunnittain (n=4412)

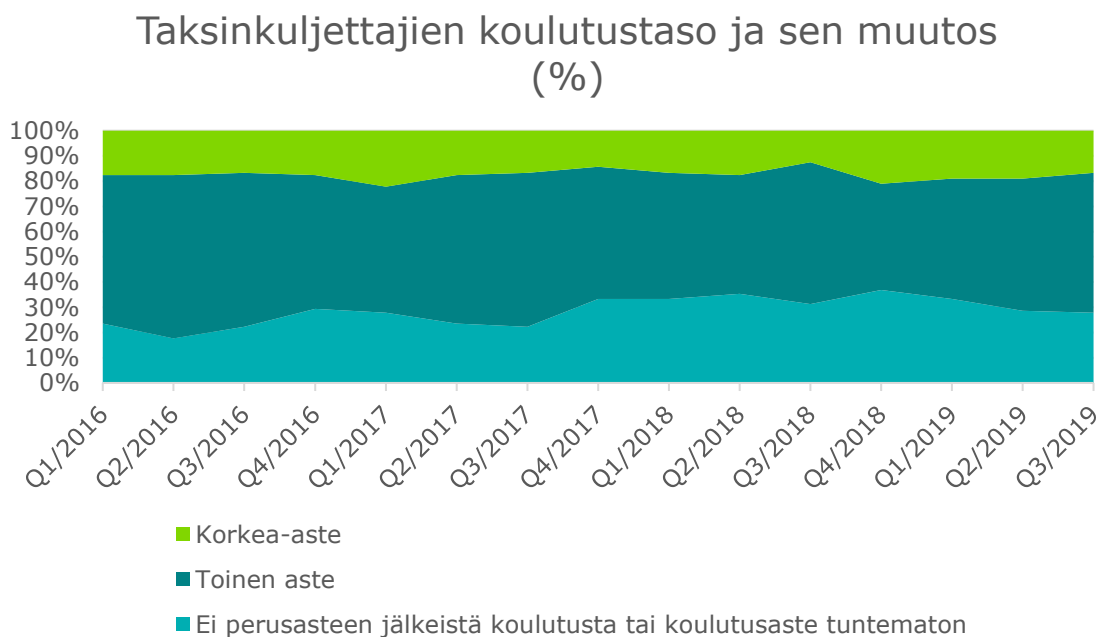


Traficom in tietopyyntö taksiyrityksille 9: Tietopyynnöstä johdettu osa-aikaisten kuljettajien lukumäärä maakunnittain.

5.3 Muutokset taksinkuljettajien ja uusien taksiliikenneluvan haltijoiden taustatiedoissa

5.3.1 Taksinkuljettajien koulutustaso

Taksinkuljettajien koulutustaso on vuodesta 2016 pysynyt jokseenkin samana. Suurin osa, noin 50 % taksinkuljettajista, on käynyt toisen asteen koulutuksen eli lukion tai ammattikoulun. Toiseksi yleisin koulutustausta on, ettei kuljettajalla ole perusasteen jälkeistä koulutusta (kategoriassa on mukana myös henkilöitä, joiden koulutustausta on tuntematon). Peruskoulun käyneitä on noin vuodesta 2016 ollut noin 30 % kuljettajista. Korkea-asteen, eli yliopiston tai ammattikorkeakoulun käyneitä kuljettajia on viimeisen kolmen vuoden aikana ollut noin 20 % kuljettajista. Alla olevasta, tilastokeskuksen keräämästä aineistosta käy ilmi eri koulutustaustan omaavien kuljettajien suhteellinen osuus kaikista kuljettajista.



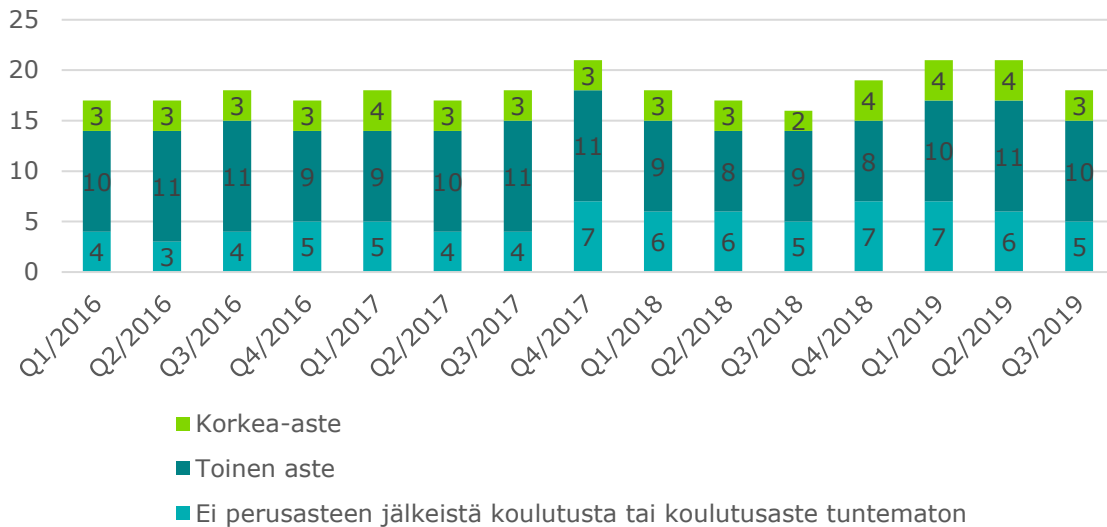
Kansallinen koulutusaste, Tilastokeskus 1: Tilastokeskuksen tietojen mukainen taksinkuljettajien koulutustaso kvartaaleittain.

Tässä luvussa sovellettu Tilastokeskuksen koulutusluokitus²² perustuu seuraavaan jaotteluun: Perusaste tarkoittaa peruskoulua ja koulutusaste tuntematon sitä, että henkilön koulutusaste ei ole tiedossa. Toinen aste sisältää lukiokoulutuksen, ammatillisen peruskoulutuksen, ammattitutkinnon, erikoisammattikoulutusasteen sekä erikoisammattitutkinnon. Korkea-asteeseen taas on niputettu hiukan enemmän koulutuksia. Korkea-asteeseen kuuluu *alin korkea-aste*, eli opistoaste tai alimman korkea-asteen koulutus, *alempi korkeakouluaste*, johon kuuluu ammatillinen korkea-aste, ammattikorkeakoulututkinto sekä alempi korkeakoulututkinto, *ylempi korkeakouluaste* eli ylempi AMK-tutkinto, ylempi korkeakoulututkinto ja lääkäreiden erikoistumiskoulutus. Viimeinen korkea-asteeseen kuuluva luokka on *tutkijakoulutusaste*, joka sisältää lisensiaatintutkinnon ja tohtoritutkinnon.

²² <https://www.stat.fi/meta/luokitukset/koulutusaste/001-2016/index.html>

Seuraavassa kaaviossa on esitetty Tilastokeskuksen keräämän aineiston mukaiset taksinkuljettajien määrät koulutustaustoittain. Aineisto perustuu otospohjaiseen tutkimukseen, jonka tulokset on laajennettu koko väestöä koskevaksi. Tämän johdosta seuraavassa kaaviossa pie- niin, korkeintaan 4 000 henkeä koskeviin lukuihin on suhtauduttava varauksella, sillä näiden taustalla oleva todellinen vastaajamäärä määrä on vähäinen.

Eri koulutustason omaavien taksinkuljettajien määrä (1000)

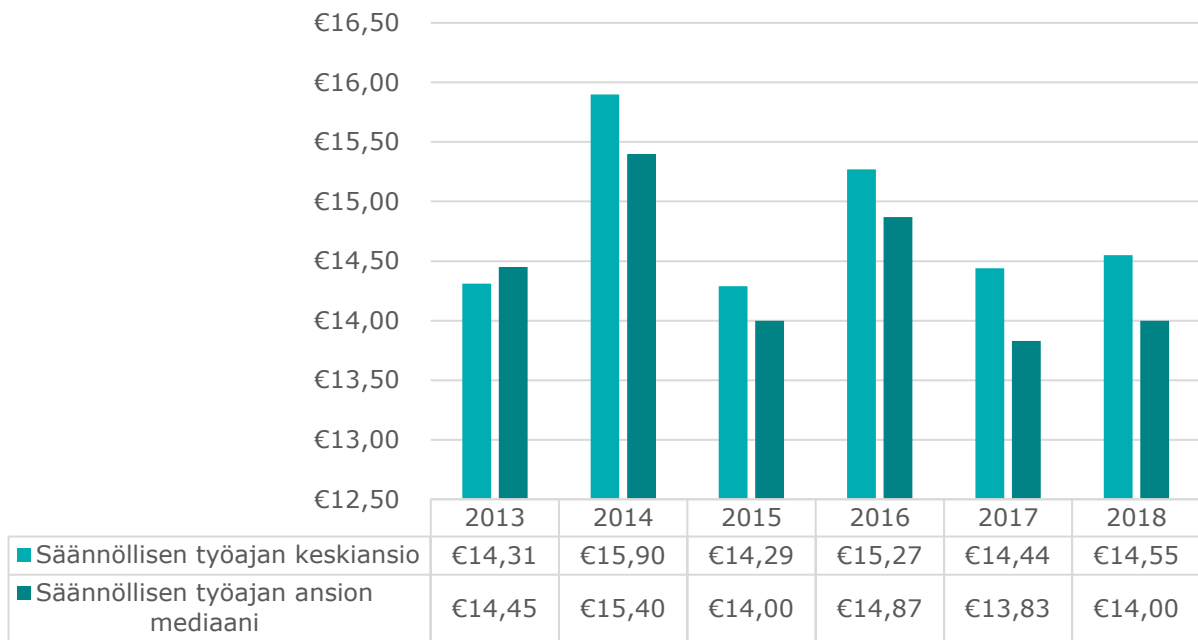


Kansallinen koulutusaste, Tilastokeskus 2: Tilastokeskuksen tietojen mukainen eri koulutusta- son omaavien taksinkuljettajien määrä.

5.4 Muutokset taksinkuljettajien palkkatasossa

Taksinkuljettajien palkkatasoa voidaan arvioida Tilastokeskuksen *yksityisen sektorin tunti- ja kuukausipalkkatilasto*jen sekä Tilastokeskuksen ylläpitämien *yritysten rakenne- ja tilinpäätös- tietojen* kautta (aineistot on kuvattu tarkemmin luvussa 1). Yksityisen sektorin tunti- ja kuukausipalkkatilastoissa taksinkuljettajat on yhdistetty samaan tilastoon henkilö- ja pakettiaut- tonkuljettajien kanssa samalla tavoin kuin tilastossa, jossa on tarkasteltu työttömien taksin- kuljettajien ja alan avointen työpaikkojen määrää. Tilinpäätöstietojen avulla taas päästään käsiksi taksiliikenteen toimialan maksamiin palkkakustannuksiin. Tilinpäätöstiedotkaan eivät tosin tarjoa täydellistä kuvaa taksinkuljettajien palkkatasosta, sillä ne saattavat sisältää myös hallinnollisten työntekijöiden ja johtajien palkkatietoja. Alla oleva kaavio havainnollistaa tak- sinkuljettajien tuntipalkan kehitystä vuosina 2013–2018.

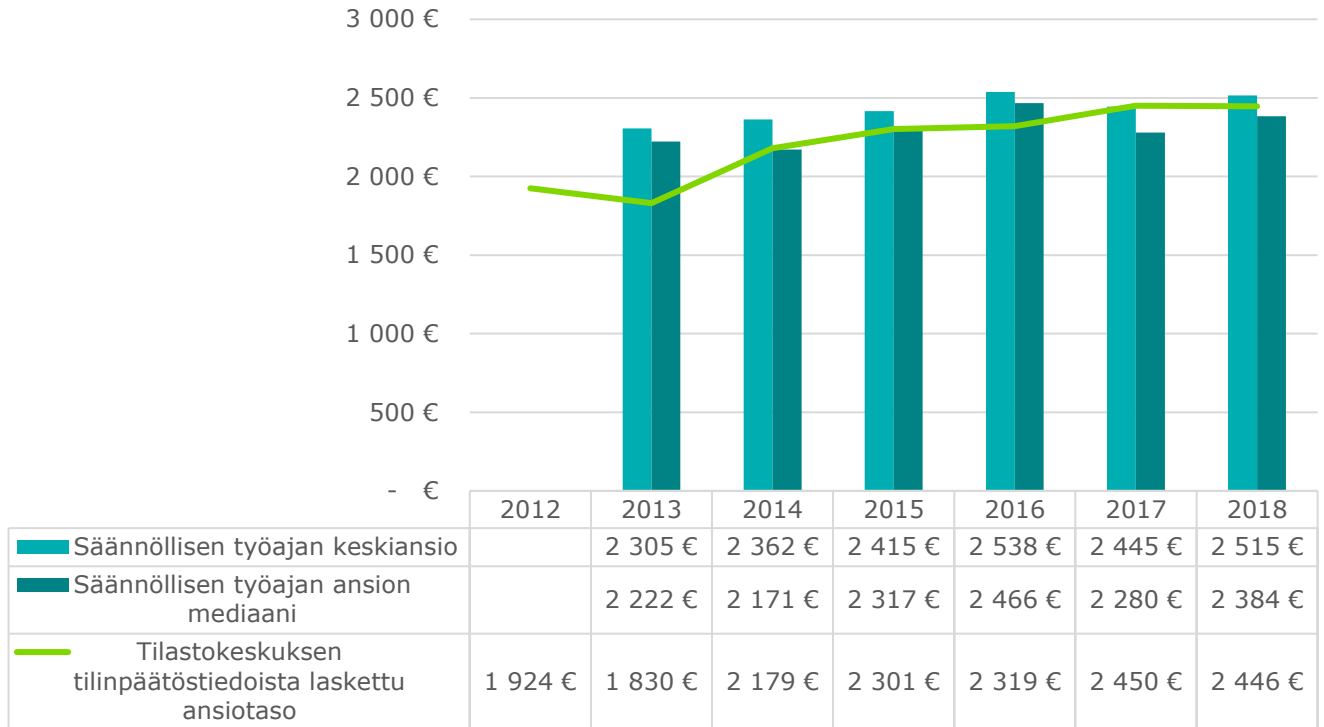
Taksinkuljettajien tuntipalkan taso



Useita lähteitä 3: Tilastokeskuksen tietojen mukainen taksinkuljettajien säännöllisen työajan tuntipalkan mediaani ja keskituntiansio.

Seuraavassa kaaviossa on tarkasteltu Tilastokeskuksen yksityisen sektorin kuukausipalkkatie-toja sekä Tilastokeskuksen tilinpäätöstietojen pohjalta laskettua taksinkuljettajan kuukausit-taista ansiotasoa vuosilta 2013-2018.

Taksinkuljettajien kuukausipalkan taso



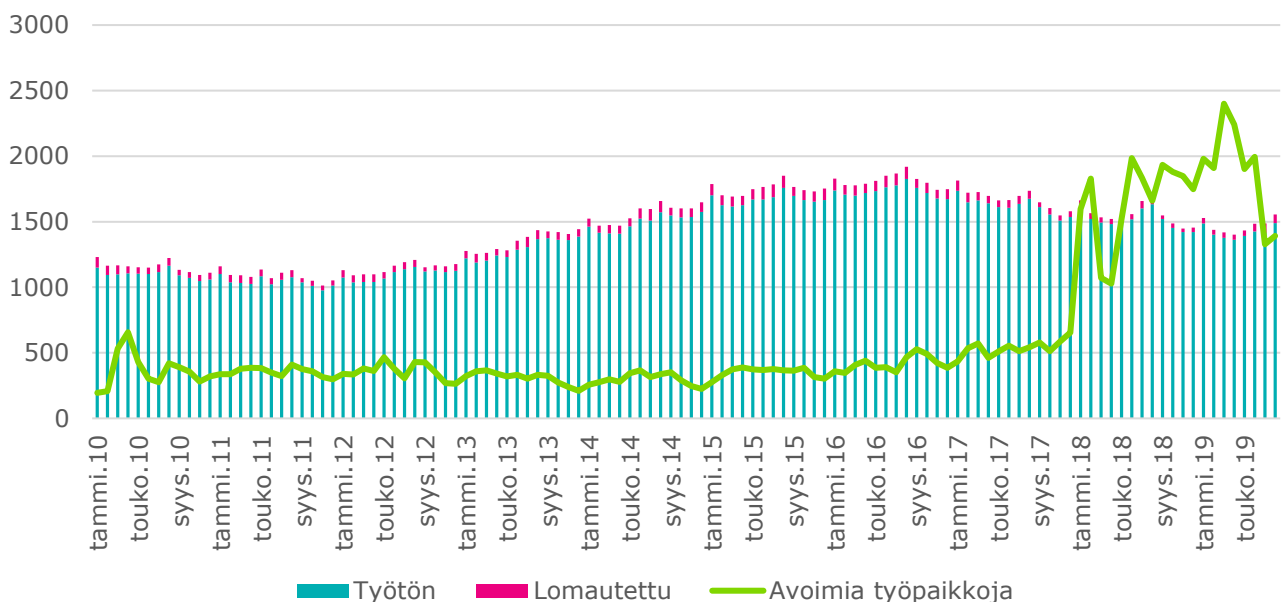
Useita lähteitä 4: Tilastokeskuksen tietojen mukainen taksinkuljettajien säännöllisen työajan kuukausipalkan mediaani, keskiansio sekä tilastokeskuksen tilinpäätöstiedoista laskettu kuukausiansion taso.

5.5 Muutokset taksinkuljettajien työllisyydessä ja toimialan avoimien työpaikkojen määrässä

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) seuraa säännöllisesti eri alojen työllisyyskehitystä. TEM tilastoi eri toimialojen työttömien, lomautettujen ja avoimien työpaikkojen määriä. Taksinkuljettajien työttömyyttä ja alan avoimia työpaikkoja tilastoidaan summana, johon yhdistyvät myös henkilö- ja pakettiautonkuljettajien vastaavat tiedot, joten seuraavat tarkastelut koskevat koko tätä toimijajoukkoa.

TEM:n tilastoinnissa työtön henkilö-, taksi- ja pakettiautonkuljettaja tarkoittaa sellaista henkilöä, joka on ennen työttömyysjaksoaan toiminut henkilö-, taksi- tai pakettiautonkuljettajana tai sellaista henkilöä, jolla ei välttämättä ole mitään työkokemukseen perustuvaa ammattia vaan vain koulutukseen perustuva pätevyys, eli esimerkiksi taksinkuljettajien kohdalla henkilöllä tulee tällöin olla taksinkuljettajan ajolupa. Tällöin ammatti merkitään sen mukaisesti tehtävässä henkilö voisi tai haluaisi toimia²³. Alla esitetyssä kaaviossa on havainnollistettu henkilö-, taksi- ja pakettiautonkuljettajien työttömyyttä tarkastelemalla työttömien lukumäärää yhteensä. Tämä lukumäärä sisältää työttömät sekä lomautetut. Lisäksi kaaviossa on esitetty avoimien työpaikkojen määrän kehitys.

Työttömät henkilö-, taksin- ja pakettiautonkuljettajat ja alan avoimet työpaikat



Työnvälitystilasto, TEM 1: Työ- ja elinkeinoministeriön (TEM) tietojen mukainen työttömien ja lomautettujen henkilö-, taksin- ja pakettiautonkuljettajien määrät sekä alan avoimet työpaikat.

Avointen työpaikkojen määrä on siis merkittävästi kasvanut viime vuosina verrattuna työttömien ja lomautettujen määrään. Viimeisen vuoden osalta kuukausikohtaiset tiedot osoittavatkin, että avointen työpaikkojen määrä on lähes jokaisena kuukautena ylittänyt alan työttömien määrän. Toisaalta, vuoden 2019 maaliskuusta vuoden 2019 elokuuhun avointen työpaikkojen määrä on romahtanut 2400:sta noin 1400:n työpaikkaan.

²³ Tiedot saatu Työ- ja elinkeinoministeriöltä.

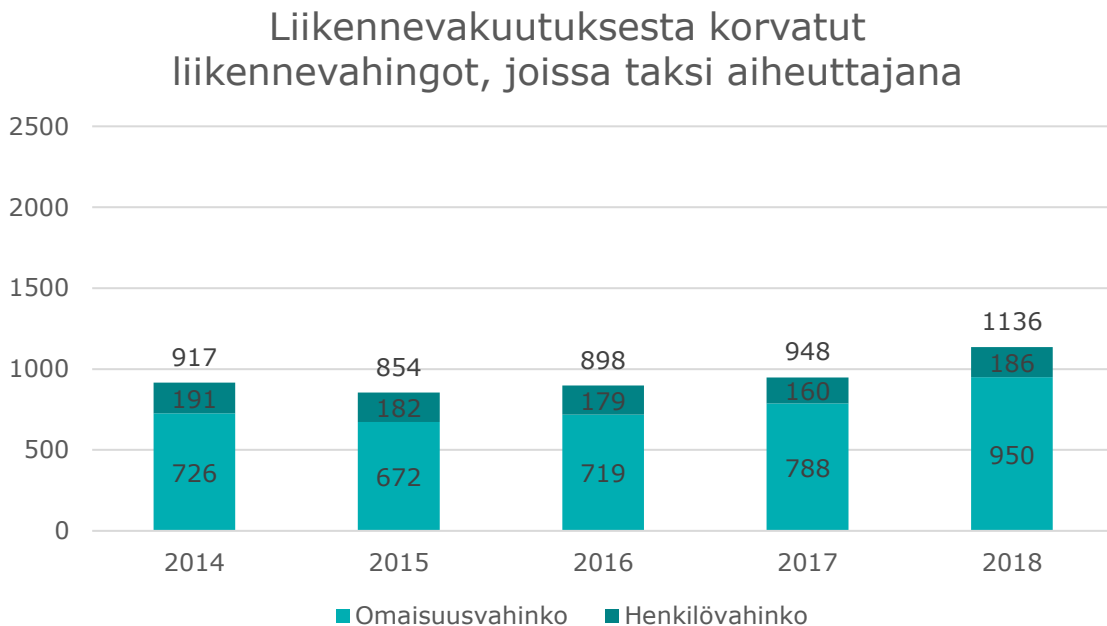
6. Turvallisuus

Taksipalvelujen turvallisuuteen liittyvää muutosta voidaan tarkastella Liikennevakuutuskeskuksen (vakuutusyhtiöiden tietoon tulleet onnettomuudet) ja poliisin koostamien aineistojen (poliisin tietoon tulleet onnettomuudet) avulla. Tämän rinnalla on kiinnostavaa tarkastella myös koetussa turvallisuudessa tapahtunutta muutosta, johon liittyvää tietoa saadaan mm. *Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään* -kyselytutkimuksista (kuvattu tarkemmin luvussa 1).

6.1 Uudistuksen vaikutukset taksipalvelun turvallisuuteen

6.1.1 Taksien aiheuttamat liikennevahingot

Liikennevakuutuskeskus kerää tietoa korvattujen liikennevahinkojen määrästä, joissa taksi on ollut joko onnettomuuden aiheuttajana, tai sen osallisena. Tietolähde on kuvattu tarkemmin luvussa 1. Liikennevakuutuskeskuksen keräämän datan mukaan taksien aiheuttamien liikennevahinkojen määrä on vaihdellut jonkin verran vuosien 2014-2018 aikana. Erityisesti vuosina 2015-2018 taksien aiheuttamien onnettomuuksien määrä on kasvanut merkittävästi. Vuonna 2015 taksien aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärä oli 854. Vuonna 2018 taksien aiheuttamien onnettomuuksien määrä oli kasvanut 1136:een. Alla oleva kaavio havainnollistaa taksien aiheuttamia onnettomuuksia onnettomuustyypeittäin.



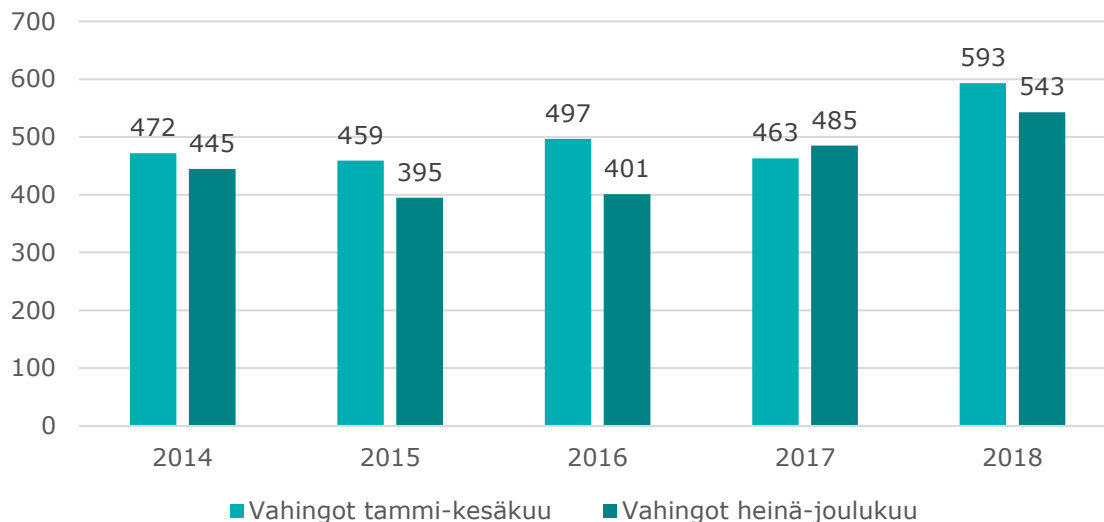
Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot 1: Taksien aiheuttamat liikennevahingot.

Liikennevahinkojen määrissä eri ajanjaksojen sisällä on myös satunnaista vaihtelua, minkä vuoksi tulosten osalta on tarkasteltu tilastollisin menetelmin myös sitä, ovatko tulokset tilastollisesti luotettavia vai johtuvatko ne satunnaisvaihtelusta. Tarkastelun tulosten mukaan satunnaisvaihtelulla ei voida selittää esimerkiksi vuoden 2018 vahinkoluvun eroa muiden vuosien vahinkoluvuista.

Liikennepalvelulaki on astunut voimaan 1.7.2018, joten tilastollisella merkitsevyydestä ei pelkästään voida päätellä, onko lakimuutos juurisyy liikennevakuutuksesta korvattujen liikennevahinkojen määrän kasvulle. Tämän takia on syytä tarkastella, kuinka paljon vahinkoja eri vuosina on tapahtunut tammi-kesäkuun aikana ja kuinka paljon heinä-joulukuun aikana.

Keskimäärin vuosien 2014-2018 aikana tammi-kesäkuussa onnettomuuksia tapahtui 496,8 kappaletta. Samalla ajanjaksolla heinä-joulukuussa vahinkoja sattui keskimäärin 453,8 kappaletta. Samaa tilastollista menetelmää hyödyntäen, kuin vahinkojen kokonaismäärää tarkasteltaessa voidaan todeta, että vuoden 2018 osalta niin tammi-kesäkuun kuin heinä-joulukuunkin vahinkomäärät poikkeavat tilastollisesti merkitsevästi muista vuosista. Toisin sanoen näiden tulosten perusteella on mahdotonta sanoa, onko taksimarkkinoiden vapautumisella ollut merkitystä vahinkomäärien kasvuun. Alla olevassa kaaviossa on vielä havainnollistettu liikennevahinkojen määrää tammi-kesäkuulta sekä heinä-joulukuulta eri vuosilta.

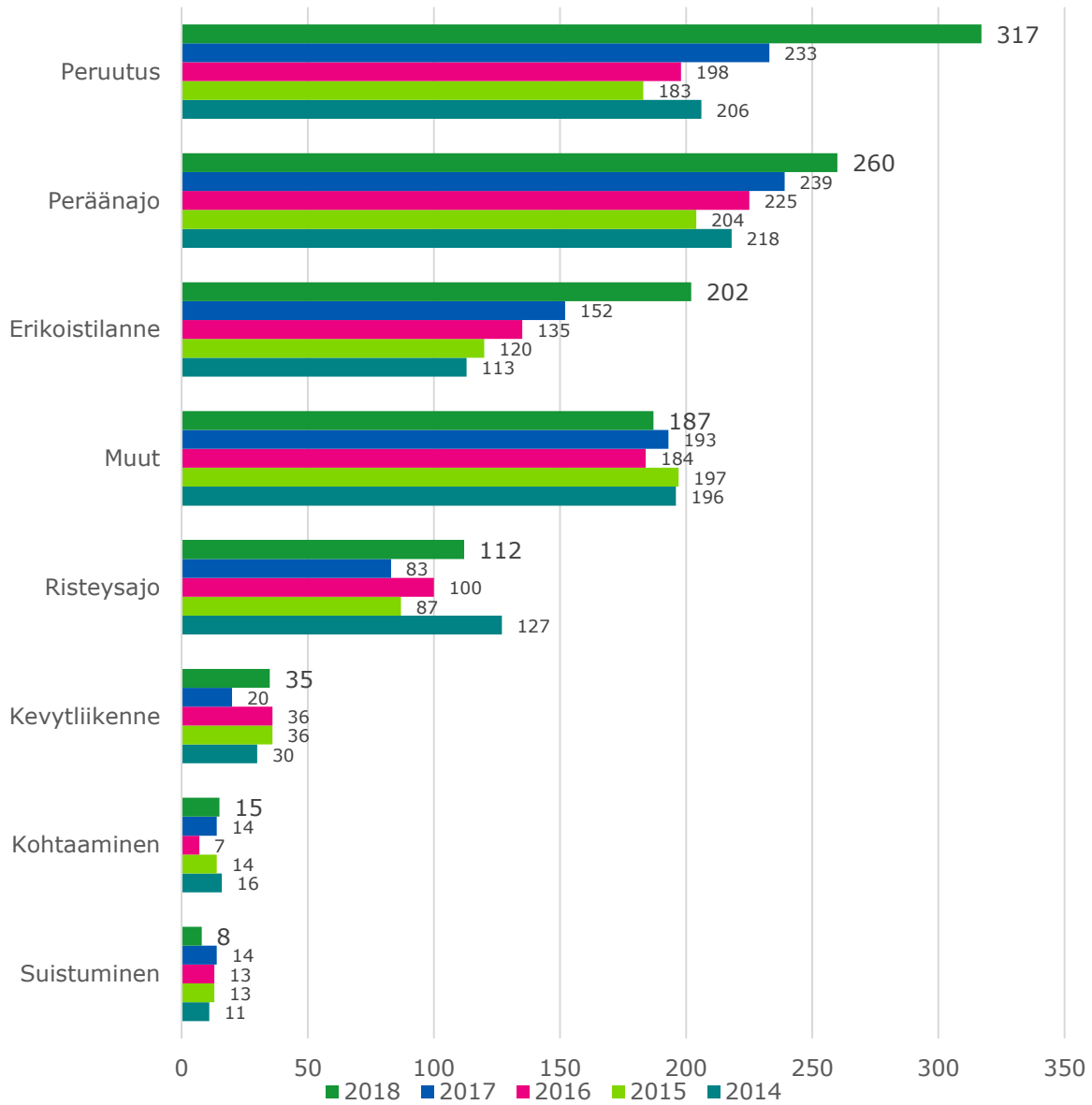
Liikennevakuutuksesta korvatut liikennevahingot, joissa taksi aiheuttajana



Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot 2: Taksien aiheuttamat liikennevahingot jaoteltuna vuosittaisiin tammi-kesäkuun ja heinä-joulukuun tietoihin.

Vahinkotyypeittäin liikennevakuutuskeskus jakaa liikennevahingot kahdeksaan (8) eri luokkaan. Nämä kahdeksan vahinkotyyppiä ovat peräänajo, risteysajo, kohtaaminen, suistuminen, peruutus, kevytliikenne, erikoistilanne ja muut. Vuosien 2014-2018 välillä useimpien vahinkotyyppien määrä on pysynyt jokseenkin samana. Tästä poikkeavat erikoistilanteet, peruutukset ja peräänajot, joiden määrä on kasvanut huomattavasti tarkasteluajanjaksolla. Alla olevassa kaaviossa on esitelty liikennevahinkojen määrät vahinkotyypeittäin.

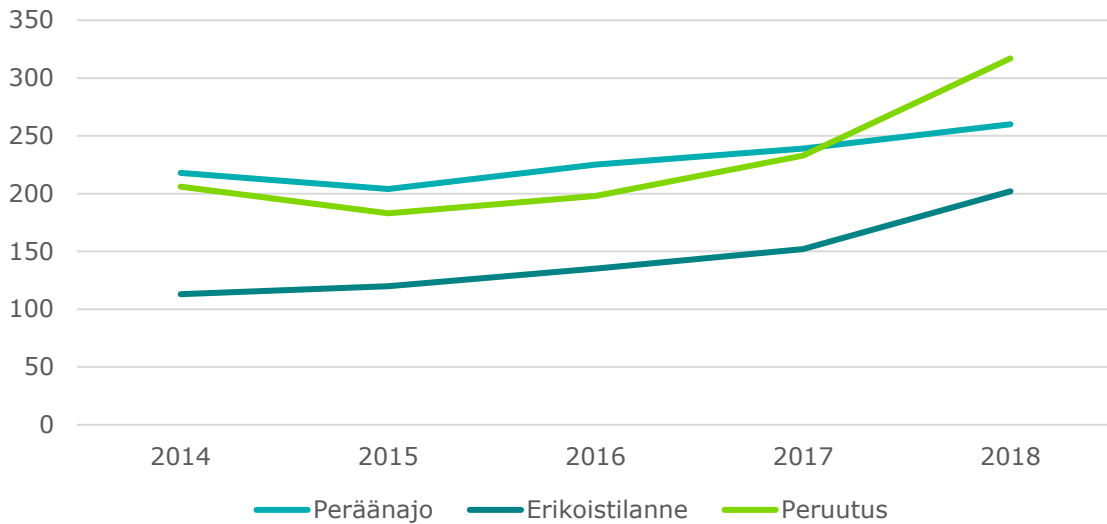
Liikennevakuutuksesta korvatut liikennevahingot, joissa taksi aiheuttajana (vahinkotyypeittäin)



Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot 3: Taksien aiheuttamat liikennevahingot vahinkotyypeittäin.

Alla oleva kaavio havainnollistaa peräänajojen, peruutusten ja erikoistilanteiden määrän kasvua vuosina 2014 – 2018.

Peräajojen, peruutusten ja erikoistilanteiden määrän kasvu

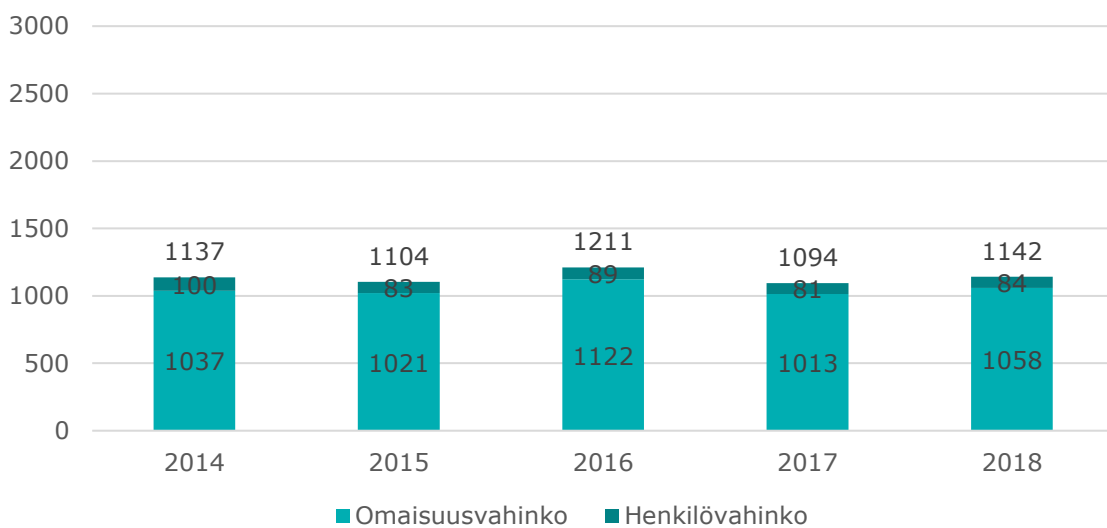


Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilasto 4: Kolmen eniten kasvaneen vahinkotyyppin vahinkomäärien kasvu.

6.1.2 Liikennevahingot, joissa taksi on ollut vastapuolena

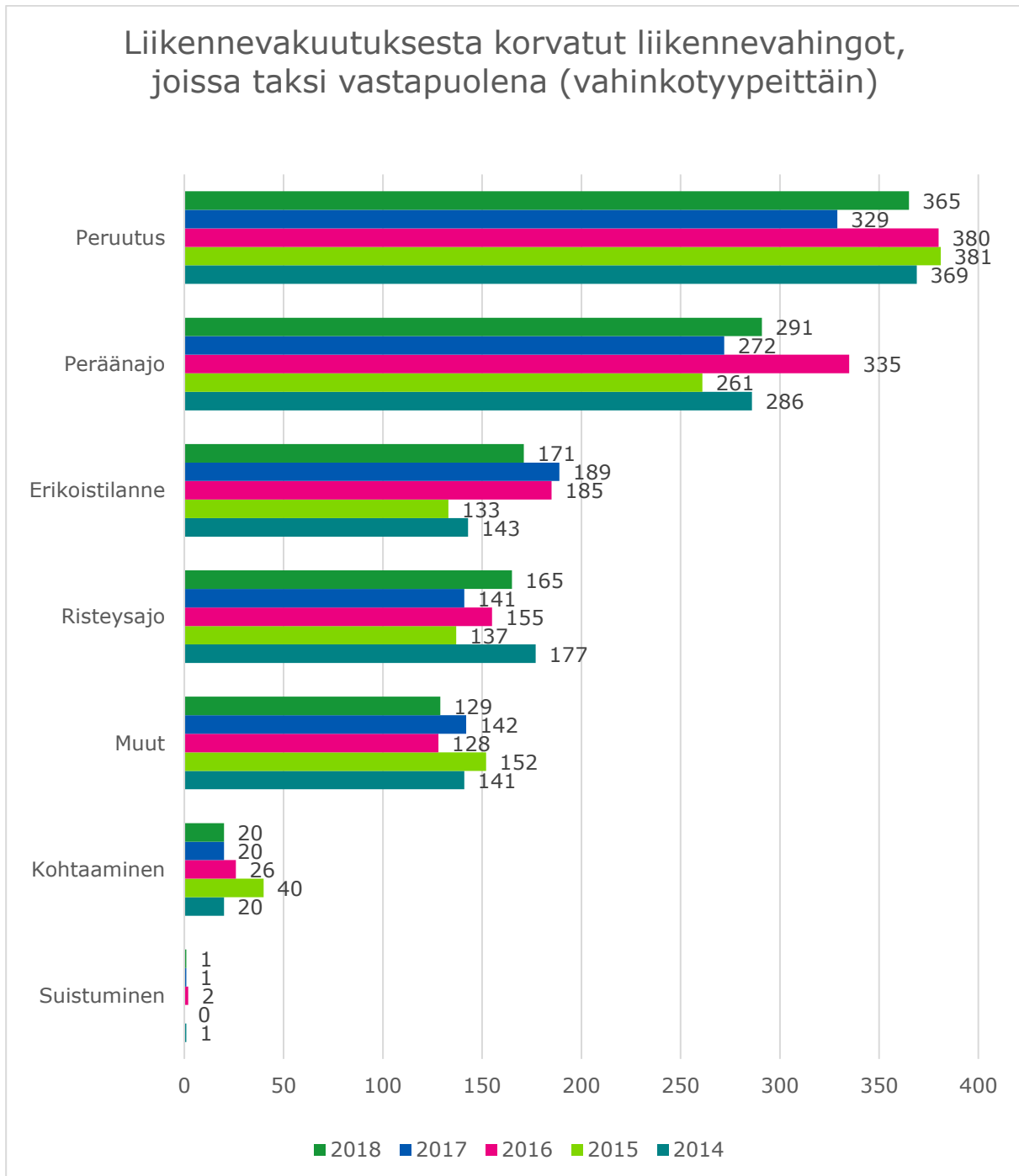
Liikennevakuutuskeskuksen keräämän datan mukaan liikennevahinkojen määrä, joissa taksi on ollut vastapuolena, on vaihdellut jonkin verran vuosien 2014-2018 aikana. Näiden vahinkojen määrä on pysynyt jokseenkin samana, huippuvuoden ollessa 2016, jolloin taksi oli vastapuolena 1211:sta onnettomuudessa. Alla oleva kaavio havainnollistaa näitä onnettomuuksia onnettomuustyyppittäin.

Liikennevakuutuksesta korvatut liikennevahingot, joissa taksi vastapuolena



Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot 5: Liikennevahingot, joissa taksi vastapuolena.

Vuosien 2014-2018 välillä liikennevahinkojen määrä vahinkotyyppien sisällä on pysynyt jokseenkin samana. Taksiliikenteen vapauttaminen ei siis ole merkittävästi vaikuttanut niiden onnettomuuksien määriin, joissa taksi on ollut osallisena. Alla olevassa kaaviossa on esitelty liikennevahinkojen määrät vahinkotyypeittäin.



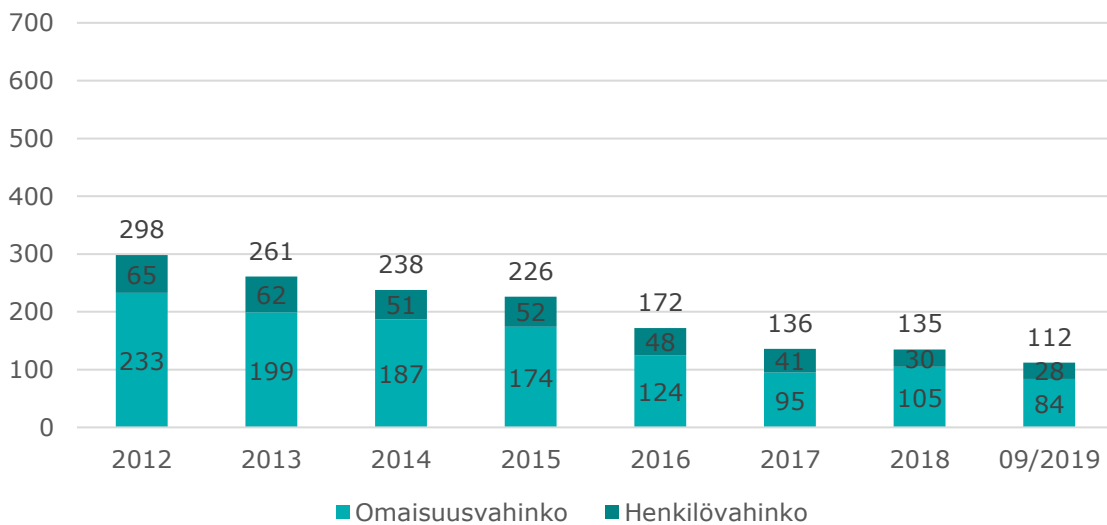
Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot 6: Liikennevahingot, joissa taksi vastapuolena vahinkotyypeittäin.

6.1.3 Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet

Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet –tietolähde on kuvattu tarkemmin luvussa 1 (Tilastokeskuksen tilastoimat tiedot). Poliisin tietoon tulee vuosittain merkittävästi pienempi määrä onnettomuuksia kuin liikennevakuutuskeskukselle liikennevahinkoja. Tämä johtuu osittain siitä, että kaikkien liikenneonnettomuuksien selvittämiseen ei tarvita poliisin väliintuloa. Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet, joissa taksi on mainittu ja joku osapuolista on ollut ammattiajossa, on vuosien 2012-2018 aikana ollut keskimäärin noin 209 kappaletta vuodessa (vrt. liikennevakuutuskeskus 2014-2018 noin 2088 kappaletta). Poliisin tietoja voidaan kuitenkin jossain määrin verrata liikennevakuutuskeskuksen tietoihin esimerkiksi vertaamalla onnettomuuksien suhteellisia määriä onnettomuus- ja aluetyypeittäin tai kuukausittain. Huomioitavaa on, että poliisin tiedoista vuoden 2018 tiedot ovat ennakkollisia ja vuosi 2019 sisältää vain tammi-syyskuun aikaiset onnettomuudet.

Selkeä trendi poliisin tietoon tulleissa, takseja koskevissa onnettomuustilastoissa joka tapauksessa on. Onnettomuuksien määrä on laskenut merkittävästi vuodesta 2012. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia poliisin tilastoissa vuosina 2012-2018 on yhteensä 8. Nämä kuolemantapaukset ajoittuvat vuosille 2013-2017. Vuosina 2013-2014 kuoli molempina vuosina yksi (1) henkilö sellaisissa onnettomuuksissa, joissa taksi on ollut osapuolena. Vuosina 2015-2017 tällaisissa onnettomuuksissa kuoli kaksi (2) henkilöä kunakin vuonna. Muina tilastoituina vuosina ei kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ole ollut. Alla oleva kaavio havainnollistaa onnettomuuksien määriä onnettomuustyypeittäin vuosina 2012-2018.

Poliisin tietoon tulleet, takseihin liittyvät liikenneonnettomuudet onnettomuustyypeittäin

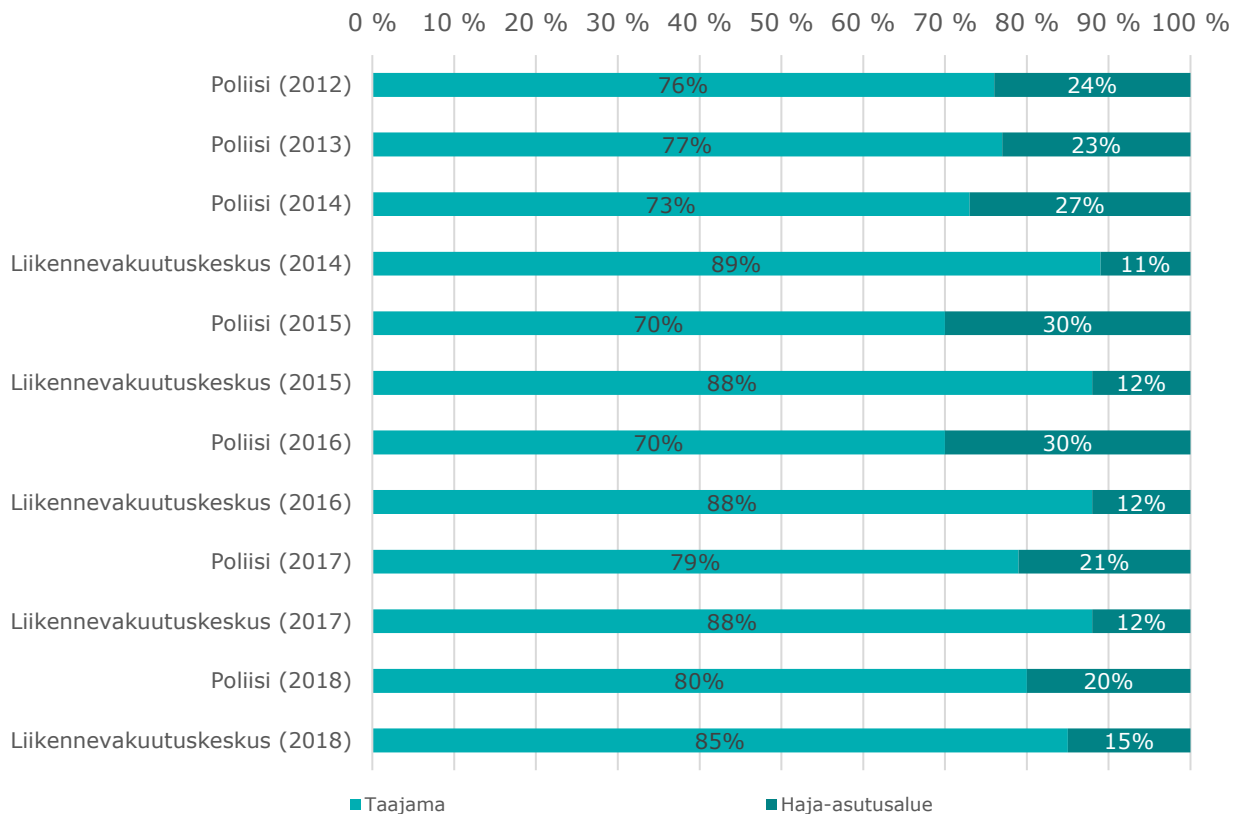


Tilastokeskuksen ylläpitämät, poliisin tietoon tulleet takseihin liittyvät liikenneonnettomuudet.

Toisaalta asiantuntija-arvion mukaan poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet ovat myös kokonaisuudessaan vähentyneet merkittävästi, jolloin kaavion kuvaama ilmiö ei välttämättä kuvaa juuri taksialaan kytkeytyvää muutosta.

Aluetyypeittäin onnettomuuksien suhteellisia osuuksia voidaan verrata liikennevakuutuskeskuksen onnettomuuksiin. Aluetyypit on jaettu karkeasti taajamaan ja haja-asutusalueeseen. Ylivoimaisesti suurin osa onnettomuuksista tapahtuu taajamassa. Kaikkina vuosina ja molemmissa aineistossa (Liikennevakuutuskeskus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet) vähintään 70% onnettomuuksista tapahtuu taajamassa. Ero liikennevakuutuskeskuksen ja poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien välillä selittyy todennäköisesti sillä, että suuri osa taajamassa tapahtuvista, liikennevakuutuskeskuksen aineistoissa olevista vahingoista on peruu- tai peräänajovahinkoja, joista ei välttämättä ilmoiteta poliisille.

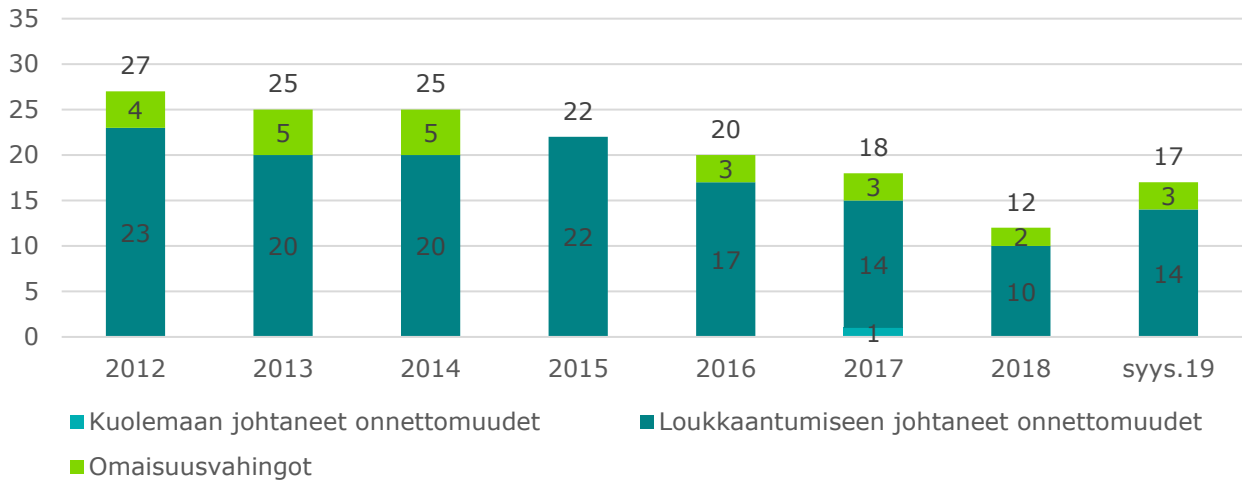
Liikenneonnettomuuksien jakautuminen aluetyypeittäin



Poliisin tietoon tulleiden liikenneonnettomuuksien vertailua liikennevakuutuskeskuksen vahinkotietoihin taajama/haja-asutusalueilla.

Viimeinen kaavio havainnollistaa onnettomuuksia, joissa taksin lisäksi onnettomuuden yhtenä osapuolena on ollut jalankulkija tai pyöräilijä. Nämä onnettomuudet on jaettu omaisuusvahinkoihin, loukkaantumiseen johtaneisiin onnettomuuksiin sekä kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin. Tarkasteluajanjaksolla 2012-2019 vain yksi edellä kuvattu onnettomuus on johtanut kuolemaan, se tapahtui vuonna 2017. Ylivoimaisesti suurin osa onnettomuuksista on johtanut loukkaantumiseen. Myös näiden onnettomuuksien määrä on vuosien 2012-2019 aikana vähentynyt. Nyt vuoteen 2019 trendi näyttää kuitenkin taittuneen, sillä edellä kuvattujen onnettomuuksien määrä on jo syyskuuhun mennessä ylittänyt vuoden 2018 onnettomuuksien määrät.

Poliisin tietoon tulleet, takseihin liittyvät liikenneonnettomuudet, joissa osallisena myös jalankulkija, polkupyöräilijä tai molemmat

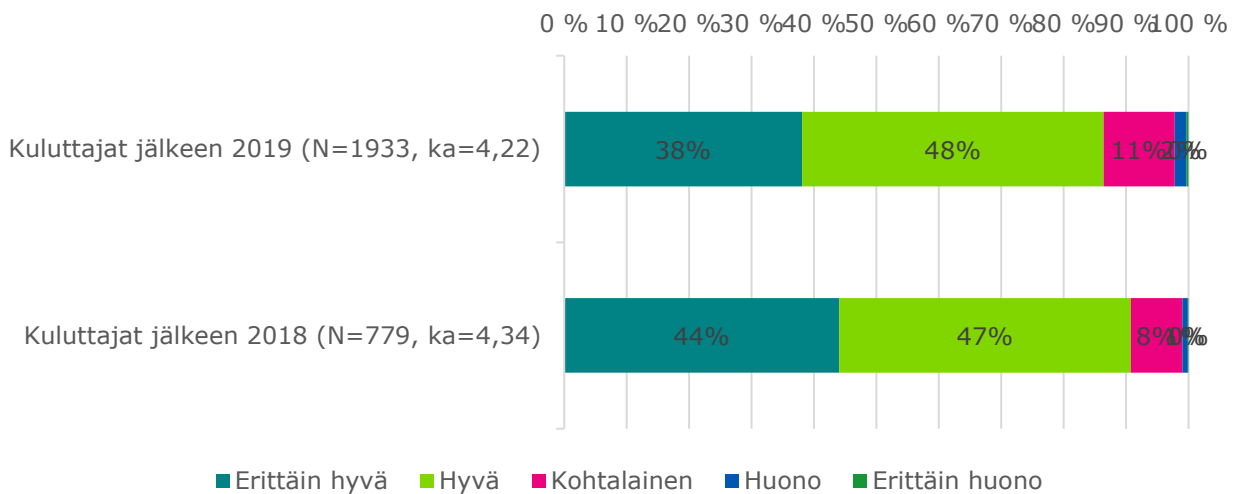


Tilastokeskuksen ylläpitämät, poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, joissa osallisena myös jalankulkija, polkupyöräilijä tai molemmat.

6.2 Uudistuksen vaikutukset taksipalvelun koettuun turvallisuuteen

Taksiliikenteen turvallisuuteen liittyviä kokemuksia on kartoitettu tarkemmin esimerkiksi osana *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimusta (kuvattu tarkemmin luvussa 1). Yleisellä tasolla kuluttajien kokemus taksiliikenteen turvallisuudesta on hyvällä tasolla. Vuonna 2018 kaikkien vastausten keskiarvo oli 4,34/5. Vuoteen 2019 kuluttajien kokemus turvallisuudesta laski hieman, pysyen kuitenkin edelleen hyvällä tasolla ollen 4,22/5.

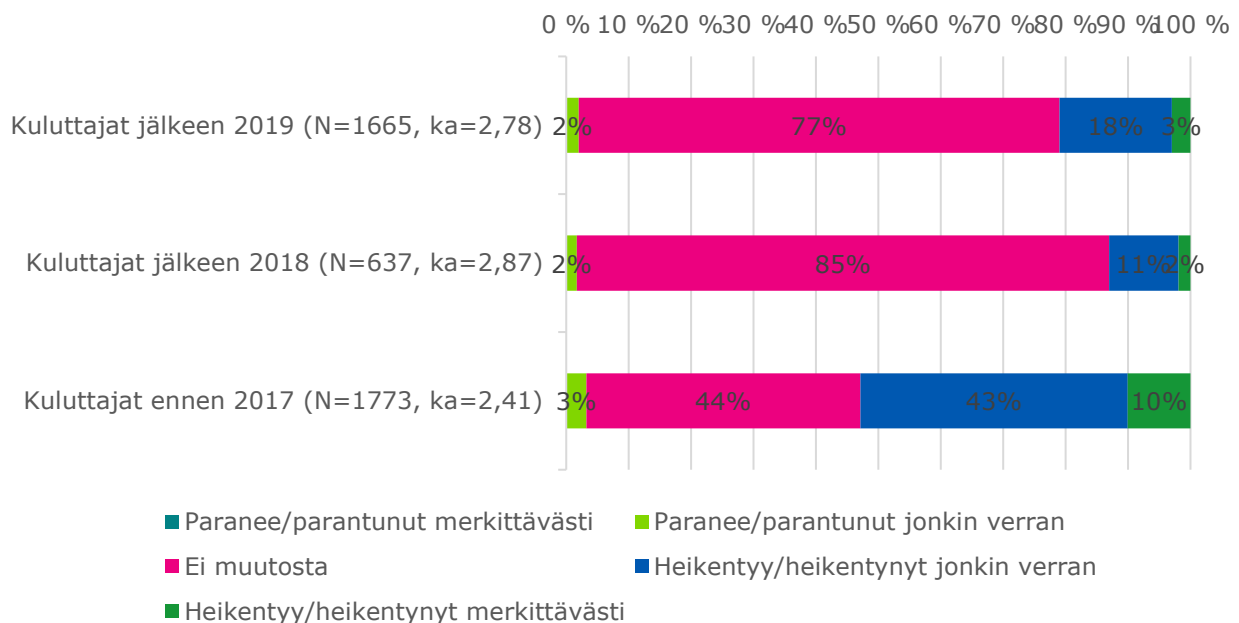
Minkä arvosanan antaisitte taksiliikenteen turvallisuudesta kotipaikakkunnallanne?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 25: Vertailutietoa kuluttajien taksiliikenteen turvallisuudelle antamasta arvosanasta.

Seuraavaksi tarkastellaan taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutusta kuluttajien kokemaan turvallisuuteen. *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimuksen (kuvattu tarkemmin luvussa 1) mukaan vuonna 2017 (vastausten keskiarvo 2,41) suurin osa vastaajista (53%) odotti, että taksiliikenteen turvallisuus tulee heikkenemään taksimarkkinoiden vapautumisen myötä. Tässä yhteydessä heikkeneminen tarkoittaa sitä, että vastaaja on vastannut turvallisuuden heikentyvän jonkin verran tai merkittävästi. Vuonna 2018 (vastausten keskiarvo 2,87) enää 13% koki, että turvallisuus oli heikentynyt. Suurin osa piti uudistuksen vaikutusta neutraalina eli, että muutosta ei ollut tapahtunut. Vuonna 2019 (vastausten keskiarvo 2,78) niiden vastaajien osuus, jotka kokivat, että turvallisuus on heikentynyt, kasvoi edellisvuodesta 21%:iin vastaajista. Yleisellä tasolla voidaan sanoa, että ennen uudistusta kuluttajat suhtautuivat taksimarkkinoiden vapautumiseen huomattavasti varautuneemmin kuin minkälaiseksi uudistus todellisuudessa kuluttajien mielissä muodostui. Näyttäisikin siltä, että ylivoimaisesti suurin osa vastaajista on vuoden 2017 jälkeen kokenut, että taksimarkkinoiden vapautuminen ei ole tuonut mukanaan merkittävää muutosta taksiliikenteen turvallisuuteen.

Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttavan (ennen) / vaikuttaneen (jälkeen) taksin turvallisuuteen?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2017-2019) 26: Vertailutietoa kuluttajien arvioista/odotuksista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksin turvallisuuteen.

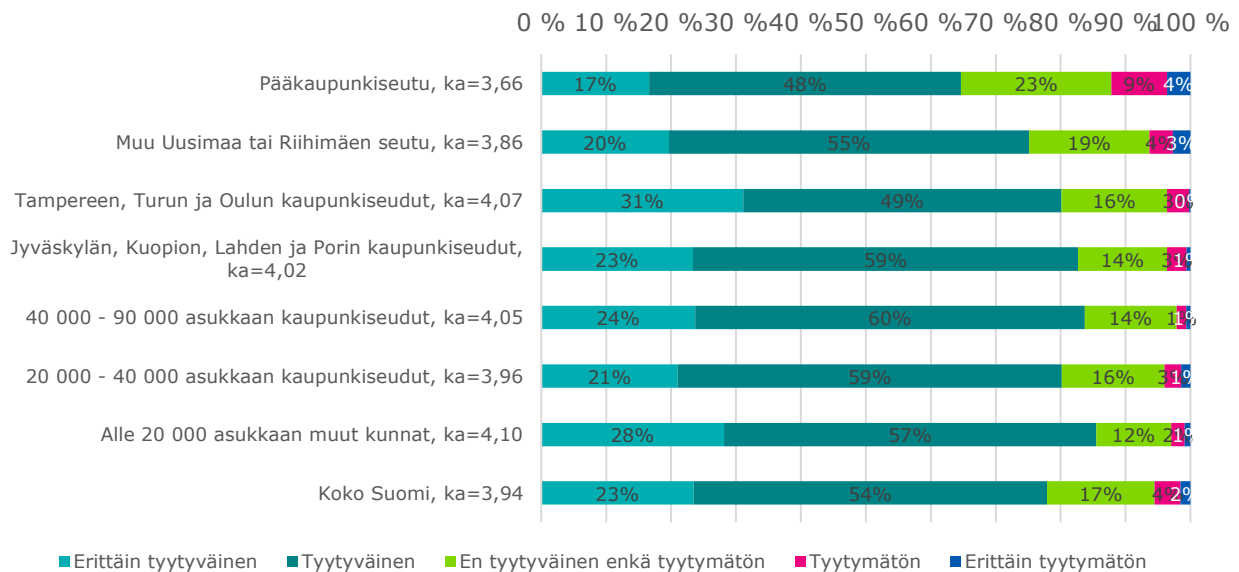
6.2.1 Kokemukset taksiliikenteen turvallisuudesta alueellisesti

Vuoden 2019 *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin* -tutkimuksesta (kuvattu tarkemmin luvussa 1) saadaan tietoa myös kansalaisten kokemuksista koskien taksipalvelujen turvallisuutta. Valitettavasti tutkimuksista ei saada aikasarjaa, sillä aikaisemmissa kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään -tutkimuksessa ei ole tarkasteltu erikseen taksipalvelujen turvallisuutta. Tässä osiossa käsitellään kuitenkin kansalaisten kokemuksia taksipalveluiden turvallisuudesta alueellisesti.

Valtakunnallisella tasolla kansalaisten kokemus taksipalvelujen turvallisuudesta on hyvällä tasolla. Koko Suomen keskiarvo viisiportaisella asteikolla on 3,94. 23% vastaajista on erittäin tyytyväisiä taksipalvelujen turvallisuuteen, 54% tyytyväisiä, 17% ei ole tyytyväisiä eikä tyytymättömiä, 4% on tyytymättömiä ja 2% erittäin tyytymättömiä.

Kaupunkiseututarkastelussa tyytymättömmimpiä taksipalvelujen turvallisuuteen ollaan pääkaupunkiseudulla, jossa arvosanojen keskiarvo on 3,66/5. Toiseksi tyytymättömmimpiä ollaan muualla Uusimaalla tai Riihimäen seudulla, jossa keskimääräinen arvosana on 3,86. Tyytyväisimpiä taksipalvelujen turvallisuuteen ollaan alle 20 000 asukkaan kunnissa (keskiarvo 4,10/5), Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla (keskiarvo 4,07/5) ja 40 000 – 90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla (keskiarvo 4,05/5).

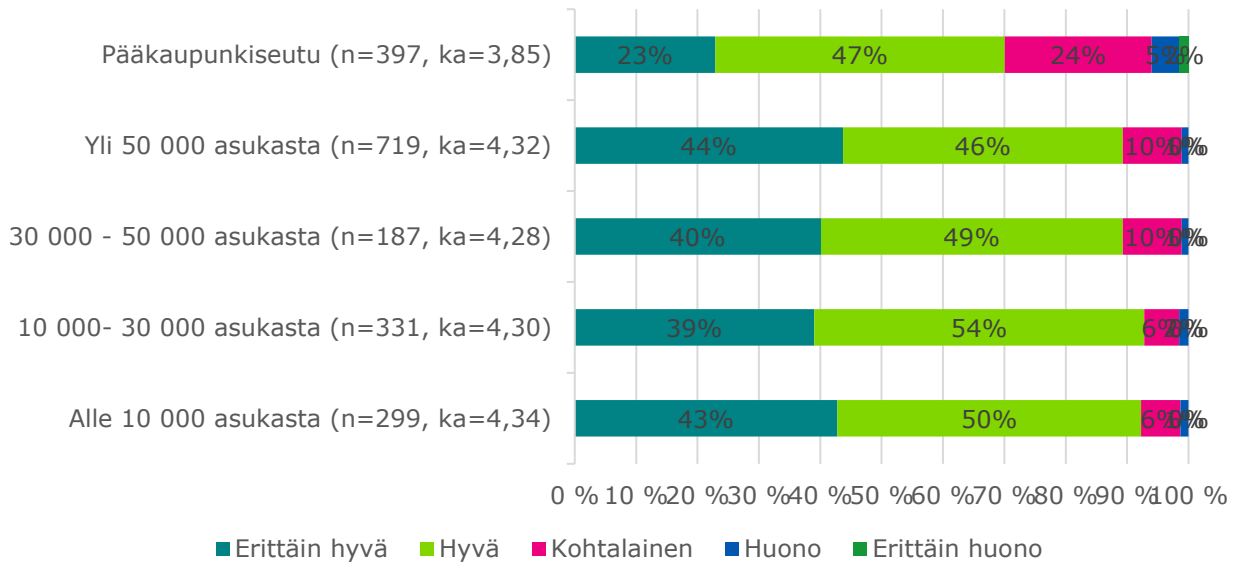
Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden turvallisuuteen alueittain 2019



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus (2019) 13: Kansalaisten tyytyväisyys taksipalveluiden turvallisuuteen alueittain.

Taksiliikenteen turvallisuuteen liittyviä kokemuksia alueellisesti on kartoitettu tarkemmin myös osana *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimusta. Pääsääntöisesti kaikissa aluejaoteluissa koettu turvallisuuden taso on hyvää, kuten valtakunnallisestikin. Trendistä poikkeaa pääkaupunkiseutu, joka on ainut alue, jossa kaikkien vastausten keskiarvo on alle 4 (3,85/5). Pääkaupunkiseudulla muita alueita useampi vastaaja kokee turvallisuuden olevan kohtalaista (24% vastaajista). Myös huonon (5% vastaajista) ja erittäin huonon (2% vastaajista) arvostuksen turvallisuudelle on antanut suhteellisesti useampi vastaaja kuin muilla alueilla.

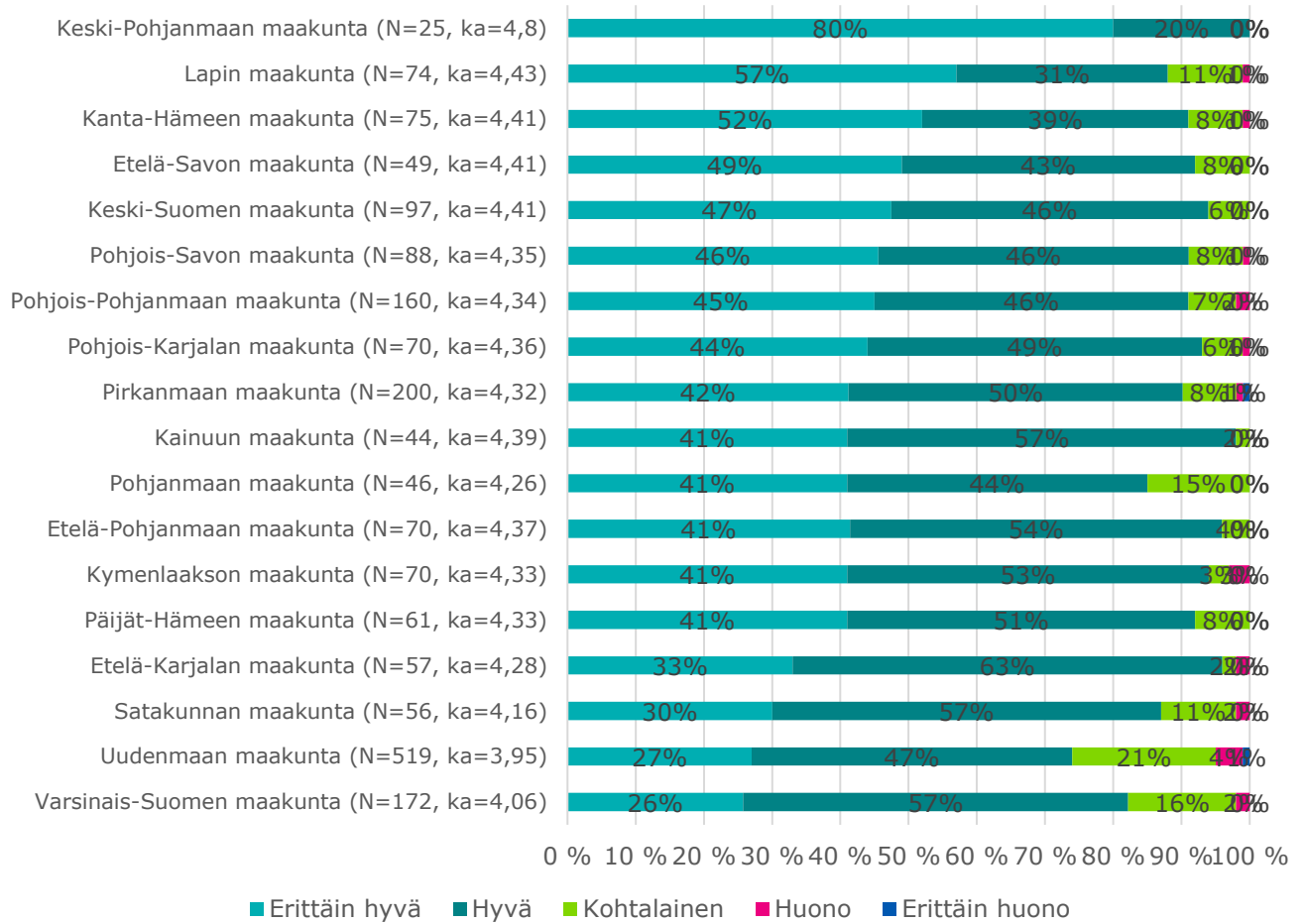
Minkä arvosanan antaisitte taksiliikenteen turvallisuudesta kotipaikkakunnallanne? (n=1933)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 27: Alueellista vertailutietoa kuluttajien antamasta arvosanasta taksiliikenteen turvallisuudelle kotipaikkakunnalla

Maakuntatason tarkastelu antaa samankaltaisia tuloksia kuin aluejaottelukin. Pääsääntöisesti taksiliikenteen turvallisuuden koetaan olevan hyvällä tasolla. Kaikissa muissa maakunnissa vastausten keskiarvo on poikkeuksetta yli 4/5, mutta trendistä poikkeaa Uudenmaan maakunta, jossa vastausten keskiarvo on 3,95/5.

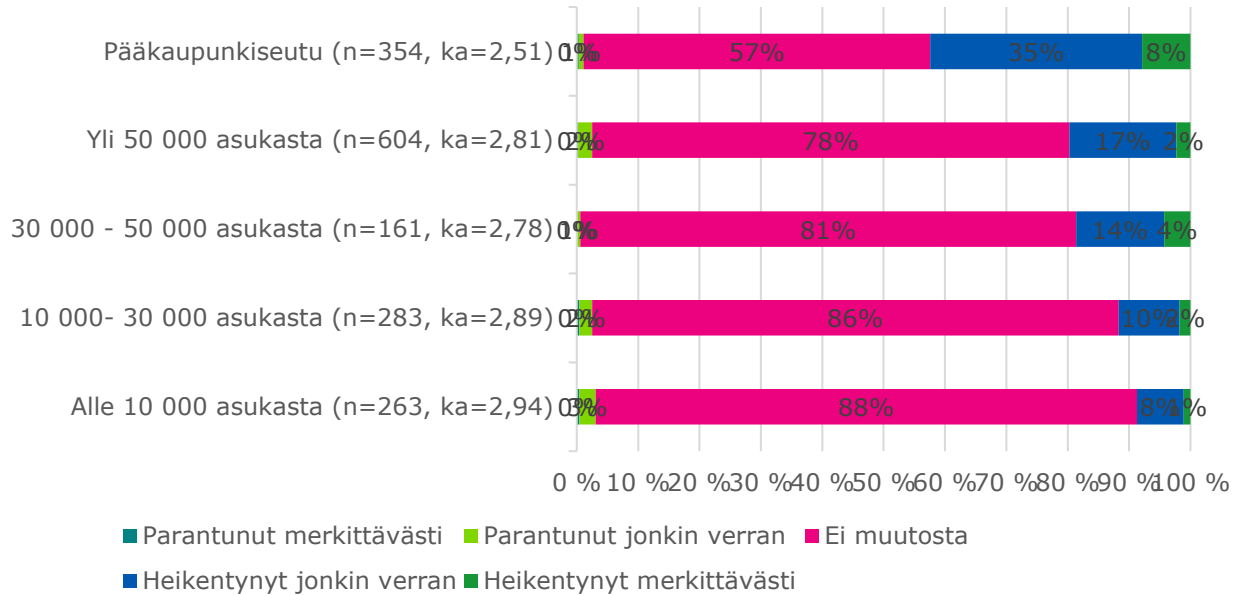
Minkä arvosanan antaisitte taksiliikenteen turvallisuudesta kotipaikkakunnallanne? (n=1933)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 28: Maakuntakohtaista vertailutietoa kuluttajien antamasta arvosanasta taksiliikenteen turvallisuudelle kotipaikkakunnalla.

Seuraavaksi tarkastellaan alueellisesti kuluttajien kokemuksia taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen turvallisuuteen. Lähes kaikissa aluejaotteluissa suurin osa vastaajista kokee, ettei taksimarkkinoiden vapautuminen ole tuonut muutosta taksiliikenteen turvallisuuteen. Trendistä merkittävästi eroaa jälleen pääkaupunkiseutu, jossa 43% vastaajista kokee turvallisuuden heikentyneen. Tässä tarkastelussa turvallisuuden heikentyminen tarkoittaa, että kuluttaja on vastannut turvallisuuden heikentyneen jonkin verran tai merkittävästi. Näyttäisi myös siltä, että mitä suuremmasta alueesta on kyse, sitä suurempi osa ihmisistä kokee turvallisuuden heikentyneen.

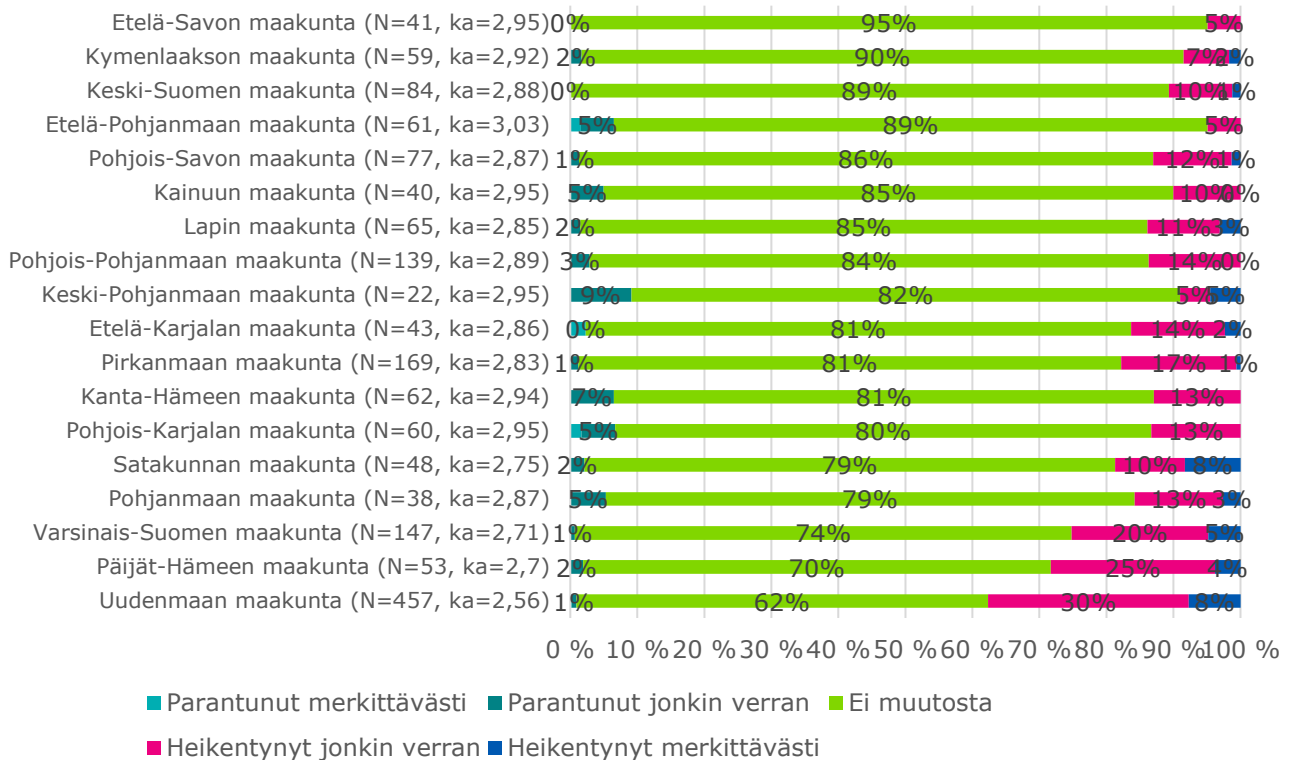
Onko taksimarkkinoiden vapautuminen mielestänne vaikuttanut taksiliikenteen turvallisuuteen kotipaikkakunnallanne? Onko turvallisuus... (n=1665)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 29: Alueellista vertailutietoa kuluttajien kokemuksista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen turvallisuuteen kotipaikkakunnalla.

Maakuntatason tarkastelu antaa samankaltaisia tuloksia kuin aluejaottelukin. Pääsääntöisesti suurin osa vastaajista kokee, että turvallisuuden taso ei taksimarkkinoiden vapautumisen myötä ole muuttunut ("ei muutosta" -vastaajien osuus muualla kuin Uudellamaalla 70-90% vastaajista). Trendistä poikkeaa jälleen Uusimaa, jossa 57% vastaajista kokee, että muutosta ei ole tapahtunut ja 38% vastaajista kokee turvallisuuden heikentyneen. Tässä tarkastelussa turvallisuuden heikentyminen tarkoittaa, että kuluttaja on vastannut turvallisuuden heikentyneen jonkin verran tai merkittävästi.

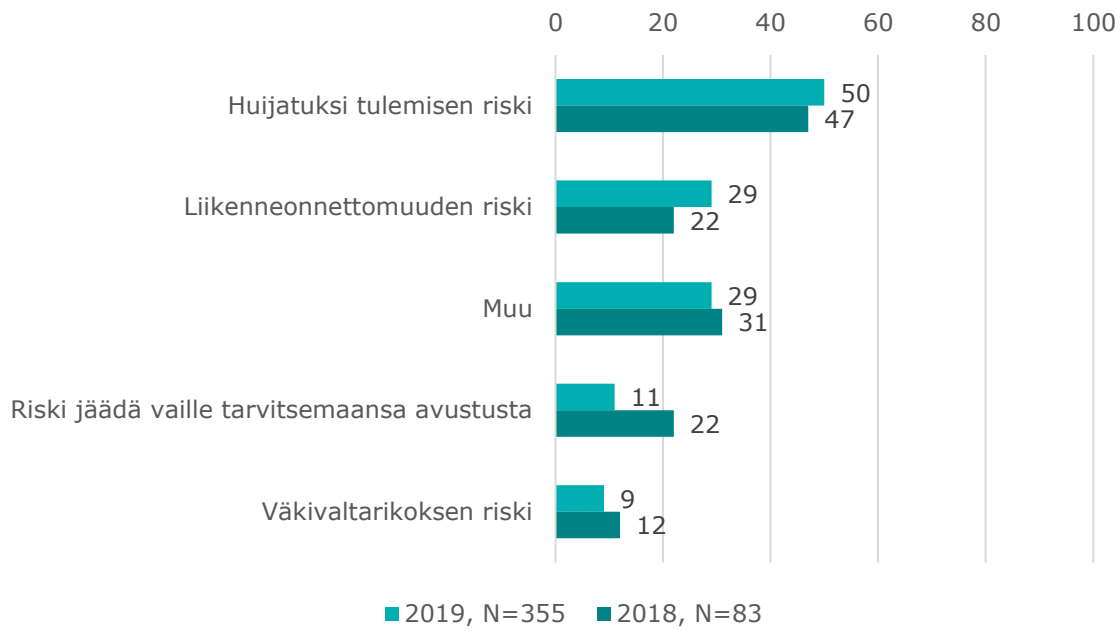
Onko taksimarkkinoiden vapautuminen mielestänne vaikuttanut taksiliikenteen turvallisuuteen kotipaikkakunnallanne? Onko turvallisuus... (n=1665)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 30: Maakuntakohtaista vertailutietoa kuluttajien kokemuksista taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen turvallisuuden kotipaikkakunnalla.

Aiemmin hinnoittelun ylilyöntien tarkastelun yhteydessä (luku 3.4) esitetyllä kaaviolla voidaan kuvata myös ihmisten kokemuksia taksiliikenteen turvallisuustilanteesta eri riskityyppeihin eroteltuna. Erottelun mukaan vuonna 2018 ja 2019 suurin osa vastaajista koki, että turvallisuus on eniten heikentynyt siten, että huijatuksi tulemisen riski on kasvanut. Toiseksi yleisin oli muu syy, jonka sisältämiä vastauksia ei ole tarkemmin kuvattu. Monet vastaajat kokivat myös, että liikenneonnettomuuksiin liittyvä riski on kasvanut taksimarkkinoiden vapautumisen myötä. Alla oleva kaavio havainnollistaa niitä syitä, joiden osalta ihmiset kokivat taksimarkkinoiden turvallisuustilanteen heikentyneen eniten.

Minkä tekijöiden osalta katsotte turvallisuuden heikentyneen? Mitkä riskit ovat kasvaneet taksimarkkinoiden vapauduttua? (%)

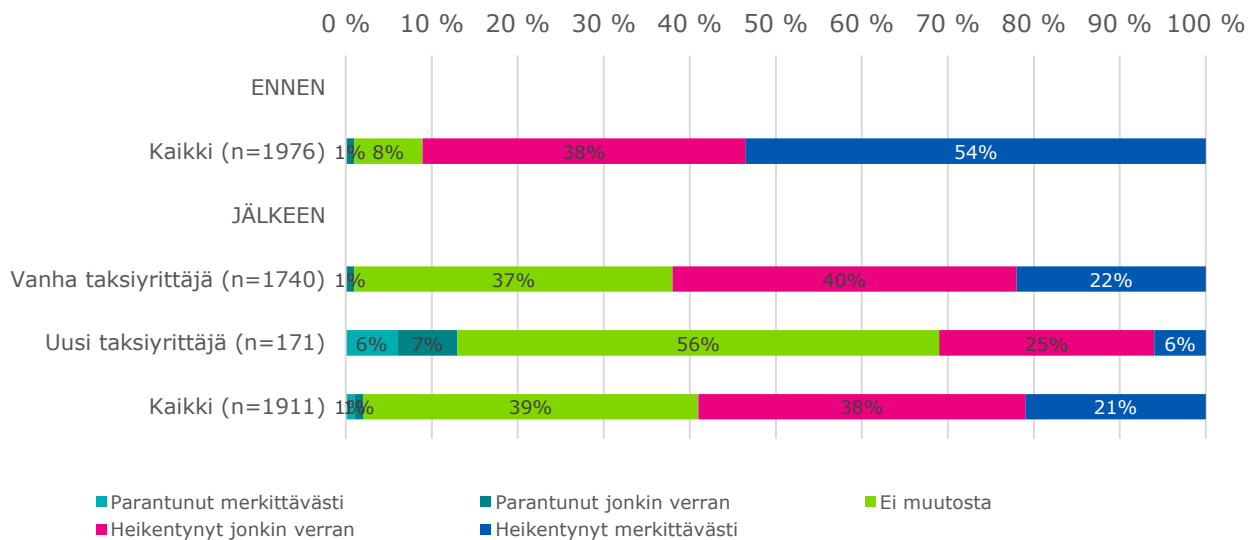


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2019) 31: Kuluttajien kokemuksia siitä, mitkä riskit ovat kasvaneet taksimarkkinoiden vapauduttua.

6.2.2 Taksiryttäjät

Myös taksiryttäjät ovat arvioineet taksiliikenteen turvallisuutta markkinoiden vapautumisen jälkeiseltä ajalta. Lähes 60% ryttäjistä arvioi taksiliikenteen turvallisuuden heikentyneen jonkin verran tai merkittävästi. Ennen lain voimaantuloa kuitenkin jopa 92 % taksiryttäjistä ennakoivat taksiliikenteen turvallisuuden heikentyvän vähintään jonkin verran. Arviot turvallisuudesta ovat selvästi lientyneet, mutta huoli turvallisuuden heikentymisestä on edelleen suuri. Lain voimaantulon jälkeen taksiryttäjänä aloittaneista vain 31 % arvioi turvallisuuden heikentyneen ja 56 % arvioi tilanteen säilyneen ennallaan.

Miten arvioitte taksimarkkinoiden vapautumisen vaikuttaneen taksiliikenteen turvallisuuteen?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (kysely ryttäjille 2018) 32: Taksiryttäjien arvio taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen turvallisuuteen.

6.3 Taksinkuljettajien rikkeet - Havainnot valvontaiskuista

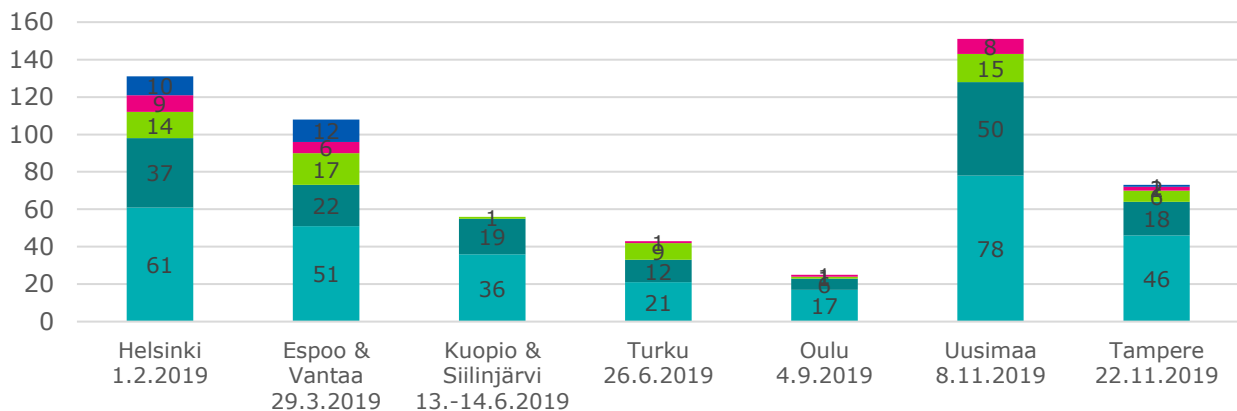
Yksi keino selvittää taksipalveluiden turvallisuutta on tarkastella taksinkuljettajien rikkeitä, joita voi seurata esimerkiksi valvontaiskujen havaintojen pohjalta. Traficom on yhteistyössä Poliisin ja Verohallinnon kanssa toteuttanut seitsemän valvontaiskua liikennepalvelulain uudistuksen jälkeen yhteensä 868 ajoneuvoon. Nämä ajoneuvot ovat olleet pääasiassa takseja, mutta mukaan on saattanut lukeutua myös muita liikenteessä olleita ajoneuvoja. Taksiliikenteen lupaviranomaisena Traficom keskittyy valvontaiskuissa erityisesti lupien tarkastamiseen ja liikennepalveluissa säädettyjen hinta- ja nimitietojen näkyvyyteen asiakkaalle. Poliisi valvoo ensisijaisesti liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita, kuten ajokuntoa ja ajoneuvon riittävää kuntoa. Verohallinnon tarkastajat keskittyivät valvonnassa taksamittaritoimintojen sekä kuljettajien palkka-asioiden tarkastamiseen. Valvontaiskujen jälkeen Verohallinto jatkaa tietojen tarkistamista vielä jälkitöinä verotustietoihin vertaamalla.

Tähän mennessä toteutetut valvontaiskut ovat kohdistuneet Helsinkiin (111 ajoneuvoa), Espooseen ja Vantaalle (yhteensä 106 ajoneuvoa), Turkuun (114 ajoneuvoa), Siilinjärvelle ja Kuopioon (yhteensä 108 ajoneuvoa), Ouluun (yhteensä 123 ajoneuvoa), Tampereelle (93 ajoneuvoa) sekä Uudellemaalle (213 ajoneuvoa). Valvontaiskujen perusteella voidaan todeta taksien perusasioiden olevan melko hyvällä mallilla, mutta etenkin asiakkaille kuuluvien tietojen, kuten luvanhaltijan ja kuljettajan tietojen sekä hintojen sijoittamisessa matkustajan nähtävillä olisi useassa taksissa parantamisen varaa.

Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen Traficomiin on tullut jonkin verran ilmoituksia erityisesti siitä, että takseina käytetään ajoneuvoja, joita ei ole rekisteröity luvanvaraiseen liikenteeseen. Valvontaiskujen perusteella voidaan kuitenkin havaita, että ilmiö ei ole kovin merkittävä.

Valvontaiskujen yhteydessä tehdyssä liikennevalvonnassa ilmeni joitakin vakavia puutteita, mutta yhteenvetona voidaan todeta, että pääosin valvontaiskuissa tehdyt havainnot kohdistuivat helposti korjattaviin asioihin, kuten kuljettajan tai luvanhaltijan nimitietojen ja hintojen esittämiseen. Alla olevaan kuvaan on koottu kooste valvontaiskuissa tehdyistä löydöistä. Huomioitava on, että Muut-kategoria sisältää myös taksiliikenteen ulkopuolisia havaintoja. Toisin sanoen valvontaiskujen yhteydessä Poliisi puuttui tarpeen mukaan muuhun liikenteeseen (esim. ylinopeus), ja nämä tapahtumat on raportoitu valvontaiskujen havainnoiksi.

Kooste valvontaiskujen havainnoista (lkm)



- Muut* (esim. ylinopeus, ei ajopäiväkirjaa, etsintäkuulutus, kielitaito)
- Lupaongelmat (kuljettaja- tai yrityslupa puuttui, ajoneuvoa ei rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön)
- Hintatiedot eivät olleet helposti matkustajan havaittavissa
- Kuljettajan nimi ei ollut matkustajan nähtävillä
- Luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot eivät olleet matkustajan nähtävillä

*Kooste eri paikkakunnilla toteutettujen valvontaiskujen havainnoista. Huom! *sisältää myös muuta kuin taksiliikennettä*

7. Taksipalvelujen vaikutukset liikenteen tuottamiin kasvihuonekaasupäästöihin

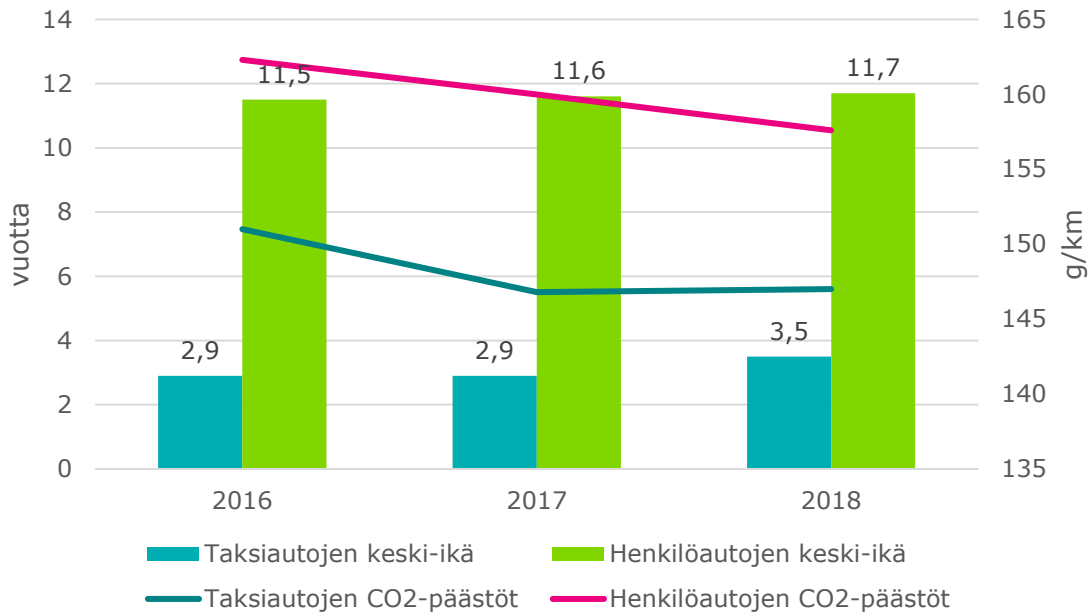
Taksipalvelujen vaikutuksia liikenteen tuottamiin kasvihuonekaasupäästöihin voidaan tarkastella kahdella tapaa: tarkastelemalla palvelujen käyttöä osana käyttäjän kulkutapajakaumaa (Millaiseen liikkumistottumuskokonaisuuteen taksipalvelujen käyttö kytkeytyy? Syrjäyttääkö taksimatkastaminen esimerkiksi joukkoliikennematkoja, vai täydentävätkö taksipalvelut joukkoliikennettä?), sekä toisaalta tarkastelemalla taksikaluston ominaisuuksia suhteessa henkilöautojen vastaaviin (Onko keskimääräinen taksimatka päästöjen kannalta keskimääräistä henkilöautolla tehtyä matkaa ”puhtaampi”?) Toisaalta on myös huomioitava, että taksimatkana toteutetun matkan todellinen suorite voi poiketa merkittävästikin henkilöautolla toteutetusta matkasta, sillä matkan toteutus edellyttää usein esimerkiksi siirtoajoja eri asiakkaiden matkatarpeiden välillä.

Taksipalveluihin kytkeytyviä liikkumistottumuksia on käsitelty tarkemmin kappaleessa 2.3, joten seuraavassa keskitytään tarkastelemaan taksikaluston ominaisuuksia suhteessa henkilöautojen vastaaviin.

7.1 Uudistuksen vaikutukset taksipalveluista aiheutuviin päästöihin

Liikennekäytössä olevien taksiajoneuvojen keski-ikä ja CO₂-päästöjä voidaan tarkastella Traficom in liikenneasioiden rekisterissä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvoja koskevien tietojen kautta. Tässä yhteydessä taksiajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jota liikennepalvelulain mukaan voidaan käyttää luvanvaraisessa henkilöliikenteessä. Rekisteritiedoista laadittiin tätä selvitystä varten tunnuslukuja kolmelta eri ajankohdalta: 31.12.2016, 31.12.2017 ja 31.12.2018. Vuoden 2016 lopussa liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen keski-ikä oli 2,9 vuotta. Samana ajankohtana liikennekäytössä olevien taksiajoneuvojen keskimääräiset CO₂-päästöt olivat 151 grammaa per kilometri. Vuoden 2017 lopussa liikennekäytössä olevien taksiajoneuvojen keski-ikä säilyi samana edellisvuoteen verrattuna, mutta keskimääräiset CO₂-päästöt laskivat 146,8 grammaan per kilometri. Vuoden 2018 lopussa liikennekäytössä olevien taksiajoneuvojen keski-ikä kasvoi 3,5 vuoteen ja CO₂-päästöt nousivat hieman edelliseen vuoteen verrattuna, ollen 147 grammaa per kilometri. Alla oleva kaavio havainnollistaa liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen keski-ikä ja CO₂-päästöt vuosilta 2016-2018 verrattuna liikennekäytössä olevien henkilöautojen vastaaviin.

Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen keski-ikä ja CO₂-päästöt verrattuna liikennekäytössä olevien henkilöautojen vastaaviin



Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen keski-ikä ja CO₂-päästöjen vertailu liikennekäytössä olevien henkilöautojen vastaaviin.

Kuten kaaviosta ilmenee, on liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen keski-ikä huomattavasti pienempi, kuin liikennekäytössä olevien henkilöautojen. Tämä tieto ei sinällään ole yllättävä, koska taksit pääsääntöisesti ovat melko uusia, toisin kuin liikennekäytössä olevien henkilöautojen ajoneuvokanta Suomessa yleisesti.

Myös CO₂-päästöissä (g/km) on pieniä eroja. Koko tarkasteluajanjakson aikana (31.12.2016-31.12.2018) liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen päästöt ovat olleet alemmalla tasolla kuin liikennekäytössä olevien henkilöautojen. On kuitenkin huomioitava, että liikennekäytössä olevien henkilöautojen päästöt ovat olleet koko tarkasteluajanjakson laskussa, toisin kuin liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen, joiden päästöissä on ollut pientä kasvua vuosien 2017 ja 2018 välillä. Luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen CO₂-päästöt ovat myös korkeahkolla tasolla kaluston ikään suhteutettuna, sillä parin viimeisen vuoden aikana ensirekisteröityjen CO₂-päästöt ovat olleet jo alle 120g/km, ja lähes koko kuluneen vuosikymmenen ajan alemmalla tasolla kuin esitetyt taksiajoneuvojen päästöt²⁴.

²⁴ <https://www.liikennefakta.fi/ymparisto/henkiloautot/hiilidioksidipaaastot>

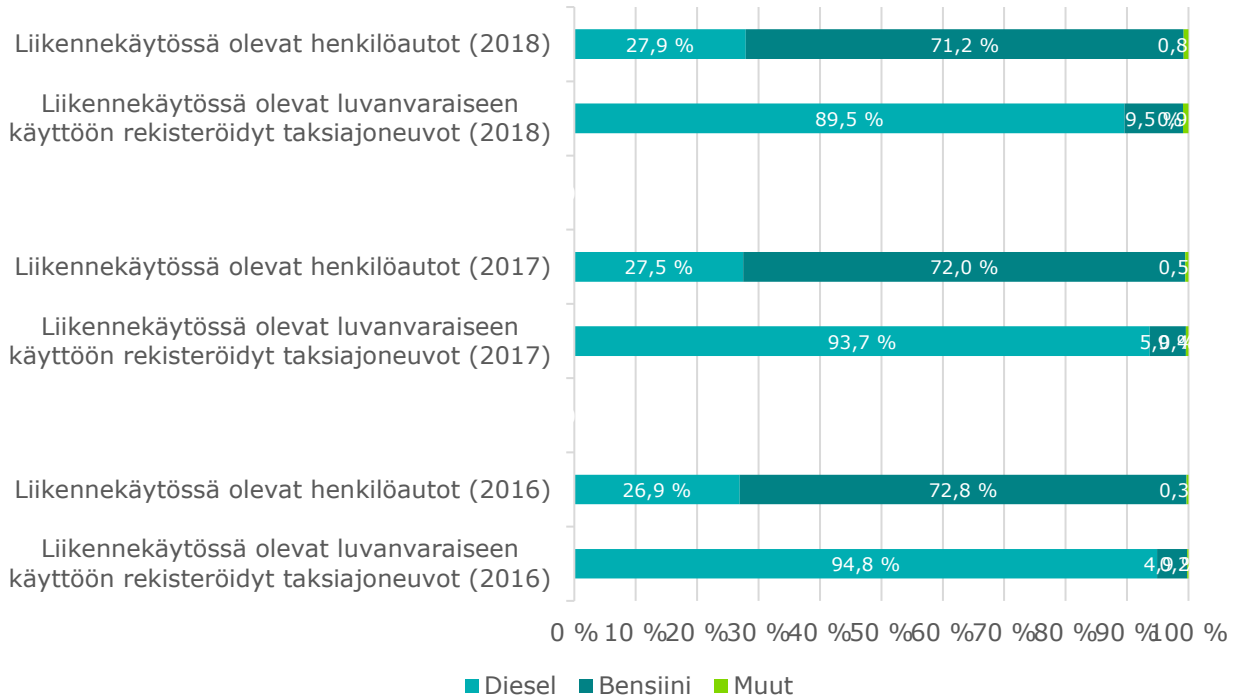
Samalla on mielenkiintoista tarkastella, minkälaisia käyttövoimia hyödyntäviä autoja taksiliiketoimintaa harjoittavat tahot hankkivat verrattuna kaikkiin liikennekäytössä oleviin henkilöautoihin. Koko tarkasteluajanjakson aikana (31.12.2016-31.12.2018) liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen ylivoimaisesti yleisin käyttövoima oli diesel. Dieseliä käyttövoimana käyttävien liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen osuus on kuitenkin laskenut joulukuun lopusta 2016. Tällöin dieseliä käyttövoimana oli 94,8%:lla liikennekäytössä olevilla luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityneillä taksiajoneuvoilla. Tästä osuus on laskenut joulukuun lopun 2018 89,5%:iin. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen ylivoimaisesti yleisin käyttövoima taas on bensiini, jota on koko tarkasteluajanjaksolla yli 71%:ssa liikennekäytössä olevista henkilöautoista. Suhteellinen osuus on kuitenkin koko ajan hiukan laskenut.

Samaan aikaan bensiini käyttövoimana on yleistynyt edellä mainittujen taksiajoneuvojen käyttövoimana. Bensiinin osuus on kasvanut vuoden 2016 lopun 4,9%:sta vuoden 2018 lopun 9,5%:iin. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen osalla on taas käynyt päinvastainen kehitys. Samaan aikaan, kun bensiinin osuus on laskenut, dieselin osuus on kasvanut vuoden 2016 lopun 26,9%:sta vuoden 2018 lopun 27,9%:iin.

Mielenkiintoista on, että kaasua hyödyntävien liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen suhteellinen osuus on kasvanut vuoden 2016 lopun 0,1%:sta vuoden 2018 lopun 0,5%:iin. Sama trendi ei koske liikennekäytössä olevia henkilöautoja kaasun osalta. Myös ladattavia bensiinihybridejä ja täyssähköllä toimivia taksiajoneuvoja on rekisteröity yhä enemmän. Molempien osuus koko ajoneuvokannasta on tosin edelleen vuoden 2018 lopussa marginaalinen (0,2%). Ladattavien bensiinihybridien osuus on kasvanut myös liikennekäytössä olevien henkilöautojen käyttövoimana (vuoden 2016 lopun 2 207 autosta vuoden 2018 lopun 12 071 autoon), vaikkakin koko ajoneuvokannasta osuus on edelleen taksiajoneuvojen tapaan marginaalinen (vuoden 2018 lopussa 0,2%). Täyssähköautojen suhteellinen osuus liikennekäytössä olevien henkilöautojen käyttövoimana taas ei ole kasvanut. Määrällisesti näiden osuus tosin on noussut vuoden 2016 lopun 843 autosta vuoden 2018 lopun 2 402 autoon.

Alla oleva kaavio havainnollistaa eri käyttövoimien osuuksia niin liikennekäytössä olevien henkilöautojen, kuin liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen osalta.

Liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen käyttövoimat verrattuna liikennekäytössä olevien henkilöautojen vastaaviin (%)



Ajallista vertailutietoa liikennekäytössä olevien luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen taksiajoneuvojen käyttövoimista verrattuna liikennekäytössä olevien henkilöautojen vastaaviin.

Hiilidioksidipäästöjen ohella taksiliikenteellä on muun tieliikenteen tavoin myös vaikutuksia muihin päästölajeihin, kuten hiilimonoksidi-, hiilivety-, hiukkas- ja typen oksidipäästöihin, sekä meluun. Näihin vaikuttavat kaluston iän, käyttövoiman ja ominaisuuksien ohella myös mm. kaluston rengasvalinnat, joissa ammattiliikenteen valinnat saattavat poiketa merkittävästi kaikista liikennekäytössä olevista henkilöautoista.

8. Erityisryhmien palvelut

Erityisryhmien palveluissa tapahtunutta muutosta on tässä luvussa tarkasteltu pitkälti hyödyntämällä Traficom in teettämien kyselytutkimusten (erityisesti *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään*, sekä *Taksiliikenteen koettu palvelutaso*) tuloksia. Näiden ohella lähteinä on hyödynnetty myös mm. Traficom in rekisteritietoja, sekä Invalidiliiton ja Kuntaliiton teettämiä selvityksiä. Kaikki hyödynnetyt tietolähteet on kuvattu tarkemmin luvussa 1.

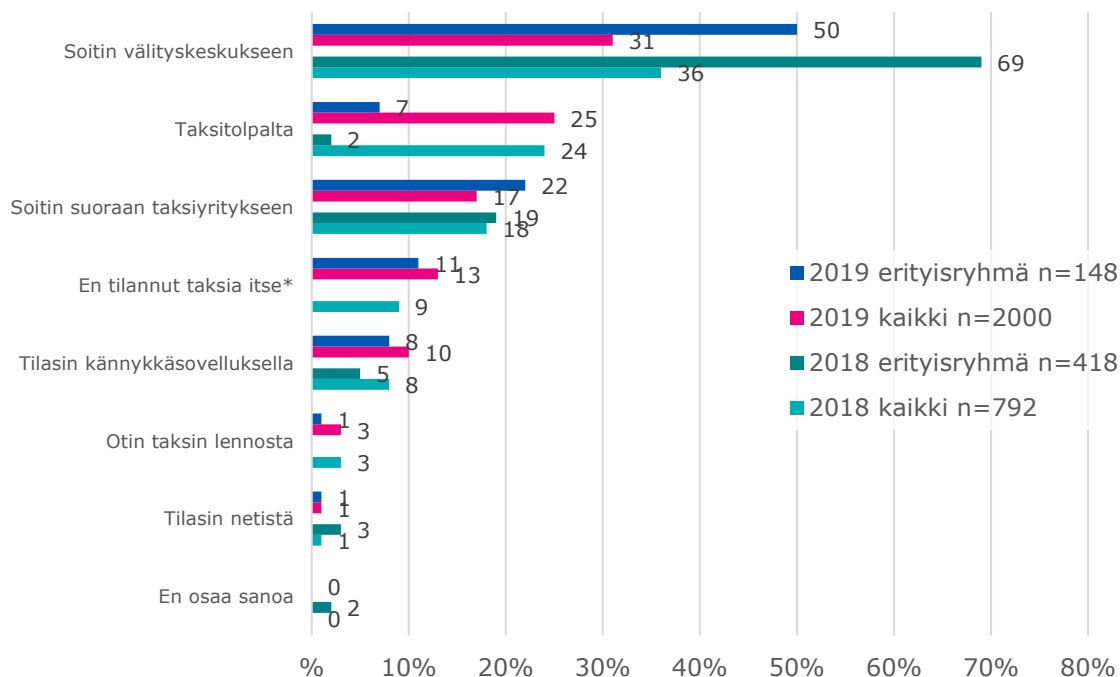
Taksiliikenteen koettu palvelutaso -tutkimuksen tulosten tulkinnassa on syytä huomioida, että erityisryhmien otos on koottu eri tavalla eri tutkimusvuosina (2017, 2018 ja 2019), mikä on osaltaan voinut vaikuttaa vastausten keskenään erilaiseen jakautumiseen eri tutkimusvuosina. Esimerkiksi vuoden 2018 kysely kohdistettiin erityisryhmille mm. liittojen kautta, kun taas vuonna 2019 erityisryhmien edustajat valikoituvat joukkoon sattumanvaraisesti yleisotoksen joukosta. Näin ollen suoraa vertailua tyytyväisyystasossa vuodesta 2018 vuoteen 2019 ei ole mielekästä tehdä. Sen sijaan molempina vuosina voidaan verrata erityisryhmien tyytyväisyyttä saman vuoden kaikkien vastaajien tyytyväisyyteen.

Samoin eri kyselytutkimusten tulosten keskinäisessä vertailussa (erityisesti *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään* sekä *Taksiliikenteen koettu palvelutaso*) on syytä huomioida otosten keskenään erilaiset koostamistavat ja vastaajamäärät.

8.1 Yleistä tietoa erityisryhmien taksin käytöstä

Tarkasteltaessa *Taksiliikenteen koettu palvelutaso*-tutkimuksen tuloksia, soitto välityskeskukseen on tilastollisesti merkitsevästi yleisempää liikkumis- ja toimimisesteisten joukossa kuin kaikilla vastaajilla yleensä (50% liikkumis- ja toimimisesteisistä on tilannut viimeisimmän taksinsa soittamalla välityskeskukseen vs. 31% kaikista vastaajista). Luonnollisesti, toinen merkitsevä ero löytyy taksitolpan käytöstä, joka on erityisryhmillä loogisesti hyvin selkeästi keskivertoa vähäisempää. Muiden tilaustapojen suhteen merkitsevää eroa ei ole.

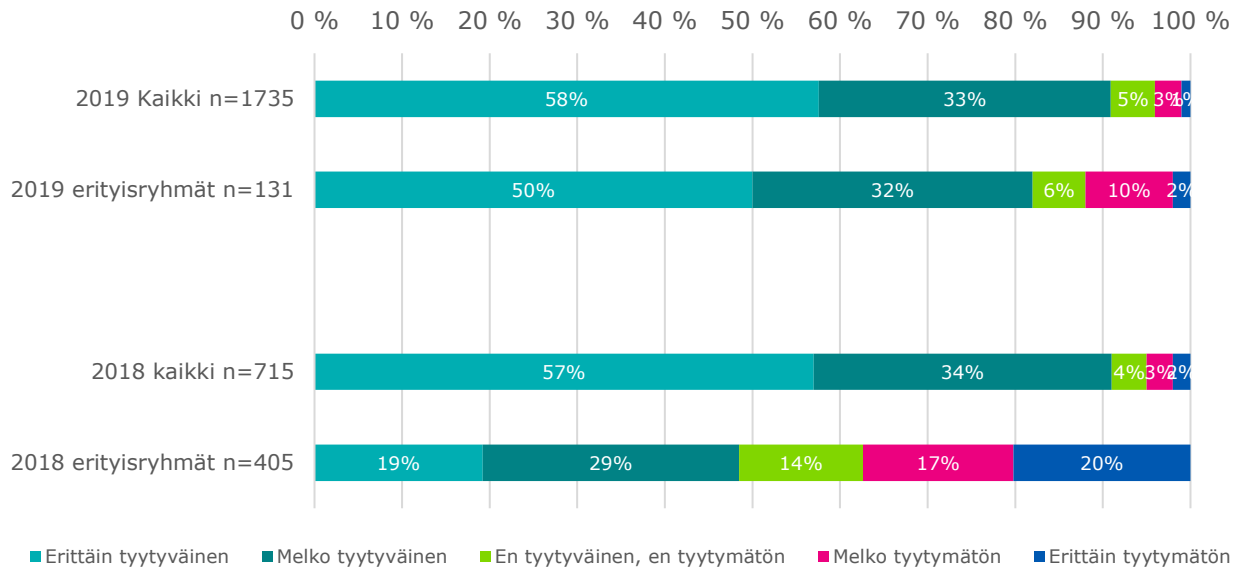
Taksimatkan tavanomainen tilaustapa, erityisryhmät vs. kaikki vastaajat



*Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 33, *ei vaihtoehtona vuoden 2018 erityisryhmäkyselyssä*

Saman tutkimuksen mukaan, tarkasteltaessa tyytyväisyyttä taksin tilaustapaan voidaan havaita, että liikunta- tai toimimisesteiset ovat tilastollisesti merkitsevästi tyytymättömpiä taksin tilaustapaan. Tässä joukossa tyytymättömiä tilaustapaan on noin 12%, kun vastaava luku kaikkien vastaajien joukossa on 4%. Tämä on myös hyvin looginen tulos, sillä julkisesti rahoitetuissa kyydeissä tilaustapa on usein ennalta määritelty. Julkisesti rahoitetuissa kyydeissä on tapahtunut siirtymää menettelyyn, jossa asiakas ei voi enää välttämättä valita yrittäjää, jolta tilaa kyydin. Tilaustapaan liittyvä tyytymättömyys ei kuitenkaan liity suoraan liikennepalvelulain voimaantumiseen, mutta on osittain ajoittunut samaan ajankohtaan.

Kuinka tyytyväinen olet käyttämäsi tilaamistavan helppouteen? (itse taksin tilanneet)

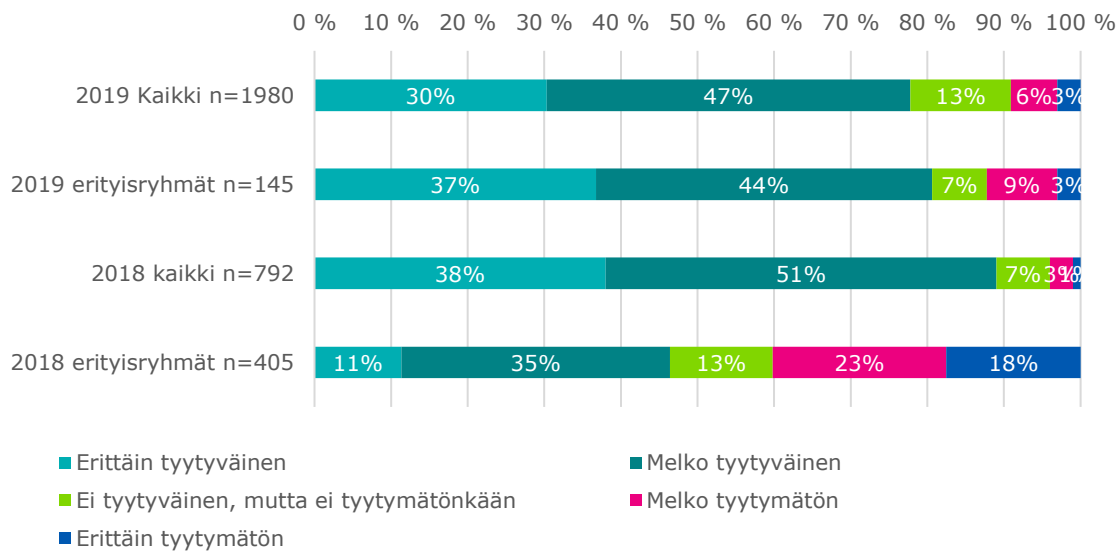


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 34: Tyytyväisyys tilaustavan helppouteen.

Erityisryhmien näkemyksiä taksipalveluiden laadusta on mitattu kahdella eri tutkimuksella: *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* ja *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkakäyttöihin*. Molempien tutkimusten mukaan vuonna 2019 noin viidennes erityisryhmien edustajista oli melko tai erittäin tyytyväisiä taksipalveluiden laatuun.

Tarkastellessa Taksiliikenteen koettu palvelutaso tutkimusten tuloksia, voidaan havaita, että vuonna 2019 erityisryhmien tyytyväisyys taksipalvelujen laatuun on käytännössä samalla tasolla kaikkien vastaajien keskiarvon kanssa. Sen sijaan vuonna 2018 liikennepalvelulain voimaantumisen jälkeen teetetyssä versiossa erityisryhmien tyytyväisyys oli jopa 43 prosenttiyksikköä alemmalla tasolla kuin kaikilla vastaajilla keskimäärin. Tuolloin vain 46% erityisryhmistä oli palveluun tyytyväisiä (vs. kaikki vastaajat 89%) ja tyytymättömiä lähes yhtä paljon (41% vs. kaikkien vastaajien 4%).

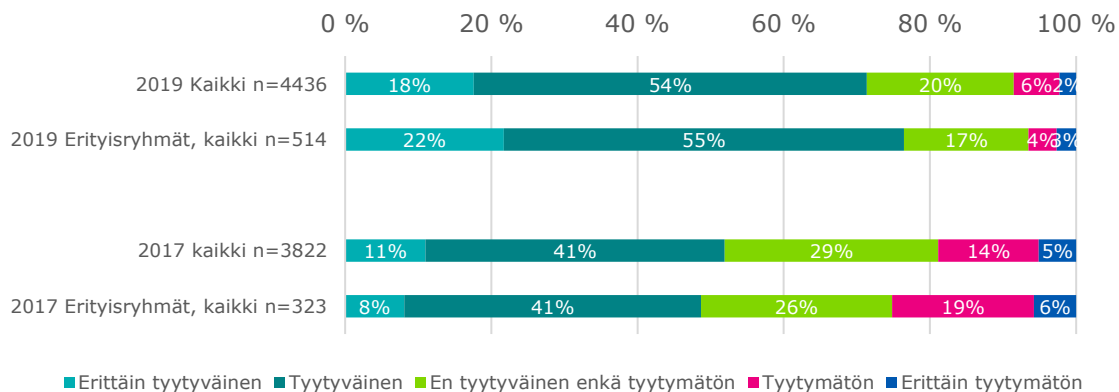
Kuinka tyytyväinen kaiken kaikkiaan olette taksipalveluiden laatuun?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 35: Tyytyväisyys taksipalveluiden laatuun.

Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin –tutkimus tarjoaa mielenkiintoisen näkökulman taksiliikenteen laadun nykykokemuksista verrattuna liikennepalvelulakia edeltävään aikaan. Tutkimusten tulosten perusteella vaikuttaa siltä, että erityisryhmien tyytyväisyys palvelun tasoon olisi jopa noussut vuodesta 2017. Tuolloin erityisryhmistä tyytyväisiä taksipalveluiden laatuun oli 49%, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 77%. Molempina vuosina tyytyväisyys oli kaikkien tutkimukseen vastanneiden kanssa pitkälti samalla tasolla.

Tyytyväisyys taksipalveluiden laatuun omalla asuinseudulla



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmää ja matkaketjuihin –tutkimus (2019) 14: Vertailutietoa erityisryhmien ja kaikkien vastaajien tyytyväisyydestä taksipalveluiden laatuun omalla asuinseudulla.

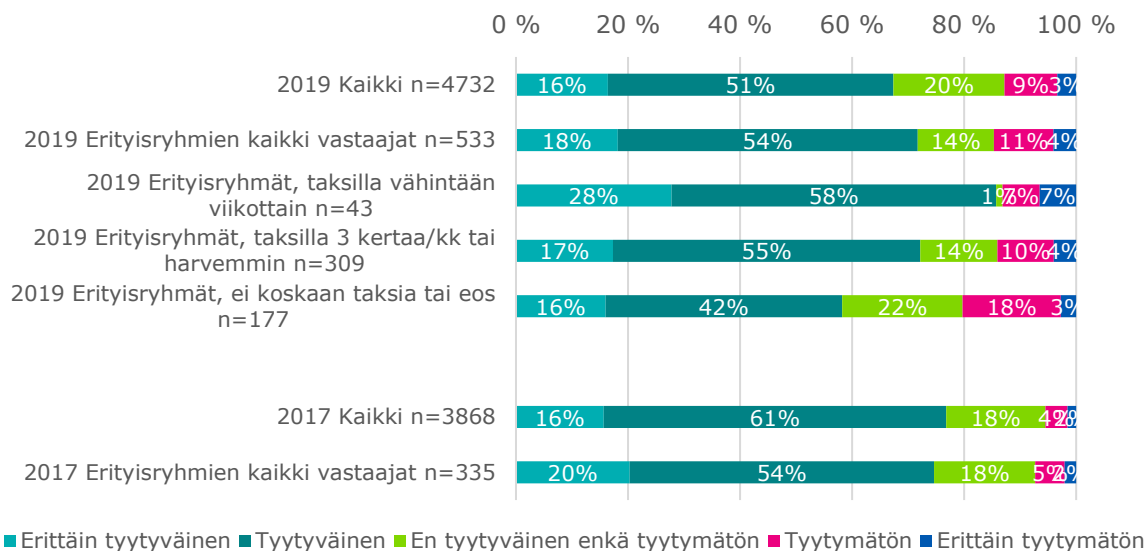
8.2 Erityisryhmien tyytyväisyys taksien saatavuuteen

Erityisryhmien kohdalla tyytyväisyyttä taksipalvelujen saatavuuteen on tarkasteltu muun muassa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in toteuttamissa *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimuksissa sekä *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin* -tutkimuksessa.

Kansalaisten tyytyväisyystutkimuksen perusteella voidaan havaita, että erityisryhmien yleinen tyytyväisyys taksien saatavuuteen on vuonna 2017 ja 2019 samalla tasolla kaikkien vastaajien kanssa. Suhteellisesti siis erityisryhmien tyytyväisyys on samassa linjassa kaikkien kansalaisten tyytyväisyystason kanssa.

Vuoden 2019 tyytyväisyyskyselyn vastauksia on tarkasteltu myös erityisryhmien taksin käytön useuden kautta. Tulosten perusteella vaikuttaa siltä, että mitä useammin taksia käyttää, sitä tyytyväisempi saatavuuteen on (huomioitavaa kuitenkin on, että jaottelun myötä otoskoot jäävät melko pieniksi).

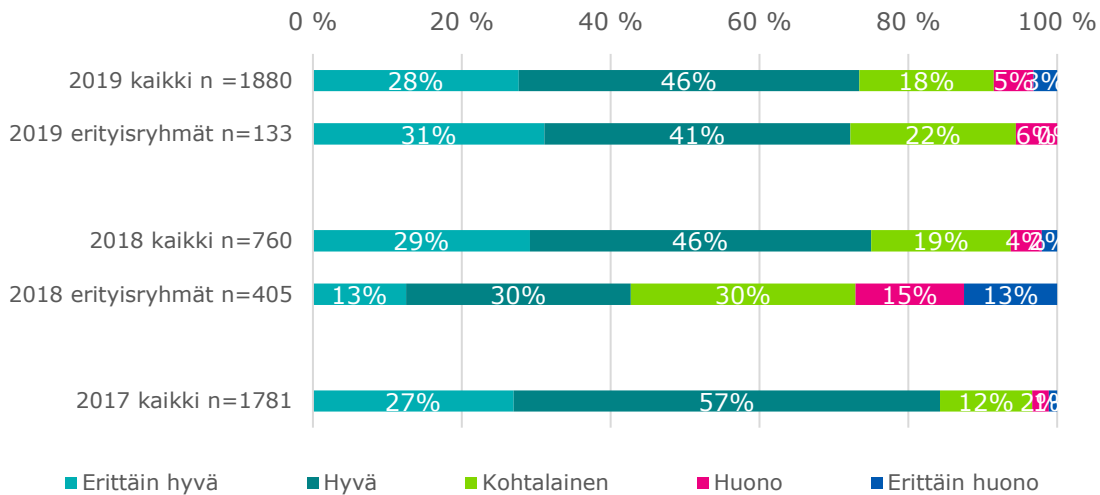
Kansalaisten tyytyväisyys taksien saatavuuteen



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus (2017-2019)
 15: Vertailutietoa erityisryhmien ja kaikkien vastaajien tyytyväisyydestä taksin saatavuuteen

Taksiliikenteen koettu palvelutaso –tutkimusten näkökulmasta vuonna 2019 erityisryhmät ovat suurin piirtein yhtä tyytyväisiä taksin saatavuuteen kuin muutkin vastaajat. Noin kolmannes sekä erityisryhmistä että kaikista vastaajista ylipäätään on saatavuuteen tyytyväisiä. Vuonna 2018 sen sijaan erityisryhmät olivat reilusti kaikkiin vastaajiin nähden tyytymättömiä saatavuuteen. Vuonna 2018 erityisryhmistä 43% piti taksien saatavuutta vähintään hyvänä, kun kaikilla vastaajilla keskimäärin vastaava luku oli jopa 75%.

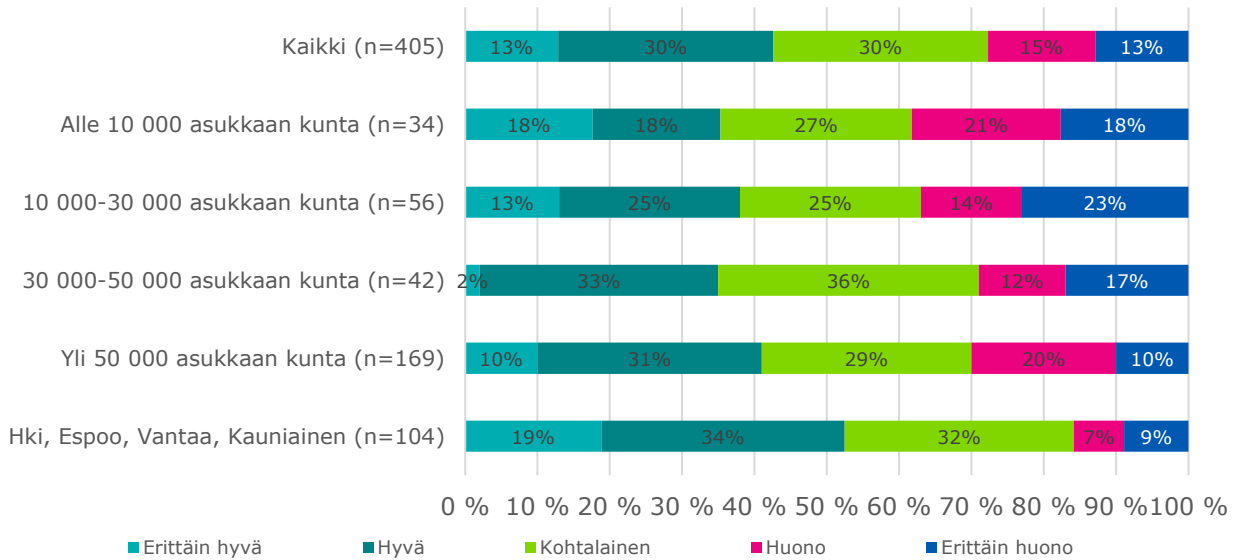
Tyytyväisyys saatavuuteen, koettu palvelutaso -tutkimuksen mukaan



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2017-2019) 36: Tyytyväisyys palveluiden saatavuuteen

Vuonna 2018 toteutetussa Taksiliikenteen koettu palvelutaso –tutkimuksessa erityisryhmien tyytyväisyyden osalta toteutettiin myös alueellista tarkastelua. Tyytyväisimmät erityisryhmät tulivat Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten seudulta, jossa 53% kaikista vastaajista koki tarpeitaan vastaavan taksin saatavuuden kotipaikkakunnallaan erittäin hyvänä tai hyvänä. Seuraavaksi tyytyväisimmät erityisryhmät tulivat yli 50 000 asukkaan kunnista, joissa erittäin hyvän tai hyvän arvosanan tarpeitaan vastaavien taksipalvelujen saatavuudelle antoi 41% vastaajista. Tarvetta vastaavan taksin saatavuutta pidettiin sitä useammin huonona, mitä pienemmästä kunnasta on kyse.

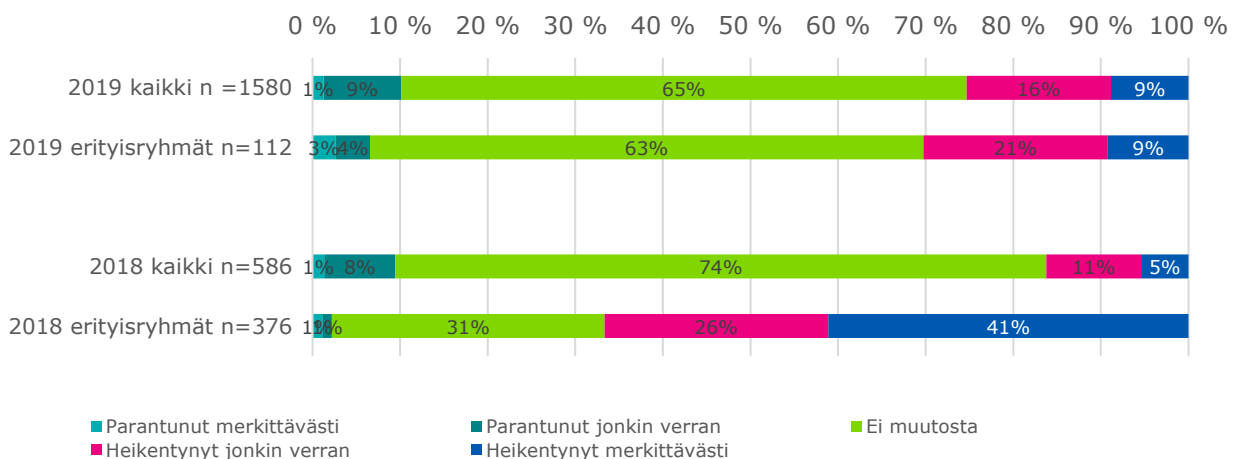
Minkä arvosanan antaisit tarvettasi vastaavan taksin saatavuudesta kotipaikkakunnallasi? (erityisryhmät)



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018) 37: Alueellista vertailua erityisryhmien antamalle arvosanalle taksin saatavuudesta kotipaikkakunnalla

Vuonna 2018 erityisryhmät eivät olleet kovin tyytyväisiä taksimarkkinoiden vapautumisen vaikutuksesta tarvetta vastaavan taksin saatavuuteen kotipaikkakunnallaan. Ero tyytyväisyydessä erityisryhmien ja kaikkien vastaajien välillä oli ilmeinen: erityisryhmistä jopa 67% koki taksin saatavuuden heikentyneen, kun taas kaikilla kyselyyn vastanneilla vastaava luku oli 16%. Vuoteen 2019 tultaessa erot kuitenkin tasaantuivat. Vuonna 2019 erityisryhmistä 30% koki tarjonnan heikentyneen, kaikista vastaajista 25%.

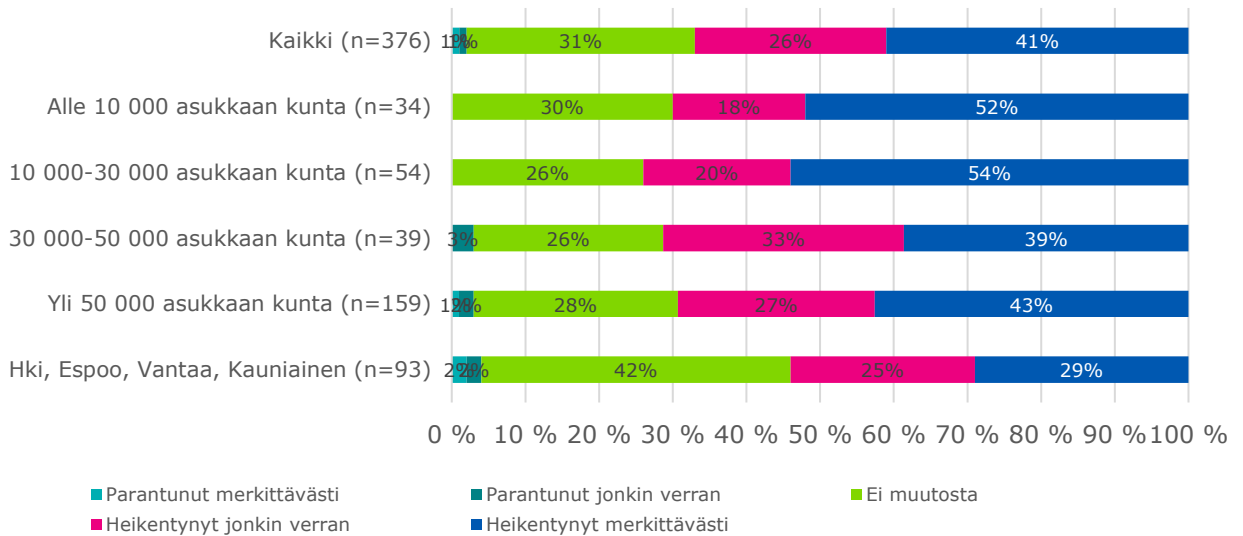
Onko taksimarkkinoiden vapautuminen mielestäsi vaikuttanut taksin saatavuuteen kotipaikkakunnallasi?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 38: Erityisryhmien ja kaikkien vastaajien vertailua arvioista, kuinka taksimarkkinoiden vapautuminen on vaikuttanut taksin saatavuuteen kotipaikkakunnalla.

Vuonna 2018 erityisryhmiin kuuluneet vastaajat saattoivat antaa saatavuudessa esiintyneistä ongelmista avointa palautetta. Palautteessa nousivat toistuvasti taksiautojen ja in-vataksien puuttuminen (ei ylipäänsä saatavissa), välityskeskusten pitkät jonotusajat ja kyydin odotusaikojen venyminen tunteihin. 66% vastanneista arvioi tarvettaan vastaavan taksin saatavuuden heikentyneen vähintään jonkin verran taksimarkkinoiden vapautumisen seurauksena. 31% vastanneista arvioi saatavuuden säilyneen ennallaan. Saatavuuden koetaan heikentyneen erityisesti alle 30 000 asukkaan kunnissa.

Onko taksimarkkinoiden vapautuminen mielestäsi vaikuttanut tarvetta vastaavan taksin saatavuuteen kotipaikkakunnallasi? (erityisryhmät)

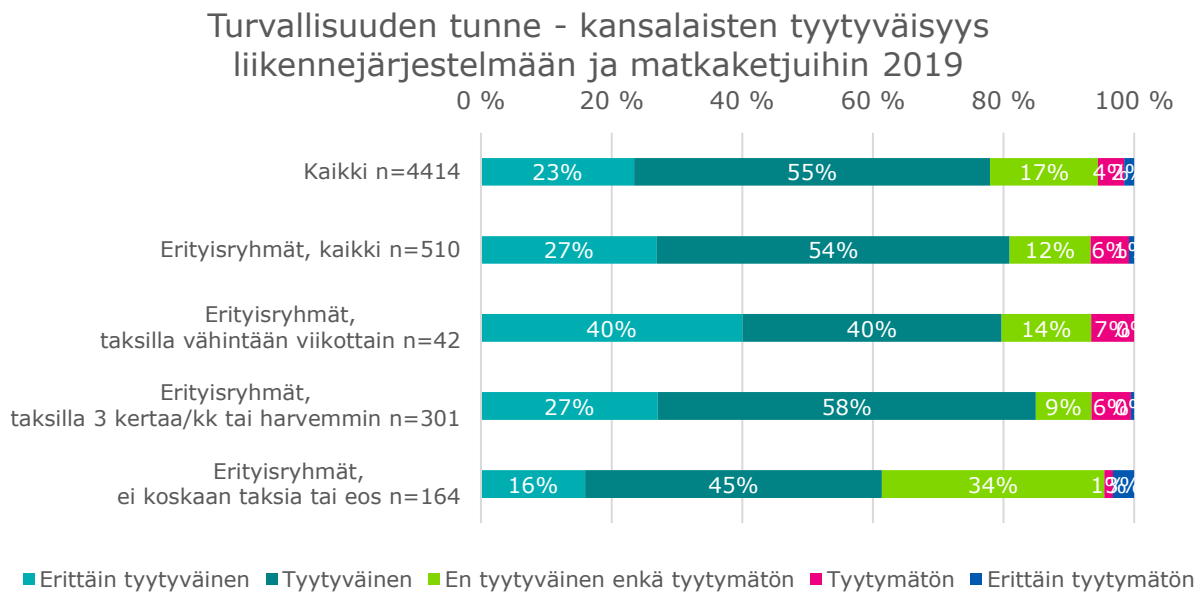


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018) 39: Alueellista vertailua erityisryhmien arvioista siitä, kuinka taksimarkkinoiden vapautuminen on vaikuttanut taksin saatavuuteen kotipaikkakunnalla.

8.3 Erityisryhmien kokemukset turvallisuudesta

Erityisryhmien näkemyksiä taksipalveluiden turvallisuudesta on tarkasteltu Traficom in teettämässä Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin ja Taksiliikenteen koettu palvelutaso -tutkimuksissa.

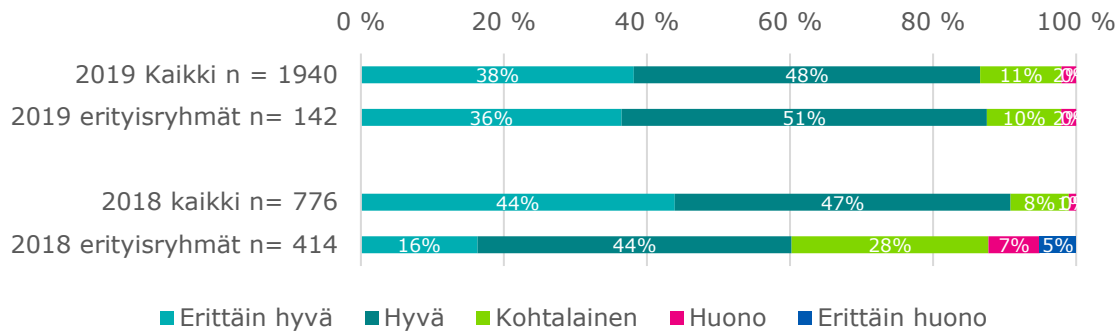
Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimuksessa on vuonna 2019 kysytty kansalaisten tyytyväisyyttä turvallisuuden tunteeseen taksilla matkustettaessa. Tämän tutkimuksen perusteella vaikuttaa siltä, että ainakin viimeisimmän tiedon mukaan erityisryhmien turvallisuudenkokemus ei käytännössä eroa kaikkiin vastaajiin nähden ja on muutenkin hyvällä tasolla. Erityisryhmien edustajista vain 7% (vs. kaikkien vastaajien 6%) on tyytymätön taksissa kokemaansa turvallisuudentunteeseen.



Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus (2019) 16: Erityisryhmien ja kaikkien vastaajien vertailua turvallisuuden tunteesta taksiliikenteessä.

Myös taksiliikenteen koettu palvelutaso -tutkimuksen tulosten perusteella kokemus turvallisuudesta taksiliikenteessä on vuonna 2019 erityisryhmien osalta samalla tasolla kuin kaikilla muillakin vastaajilla. Vuonna 2018 tilanne oli sen sijaan hyvin erilainen. Tuolloin vain 60% erityisryhmien vastaajista antoi vähintään hyvän arvosanan turvallisuudelle, kun taas kaikista vastaajista 91% arvioi turvallisuuden vähintään hyväksi.

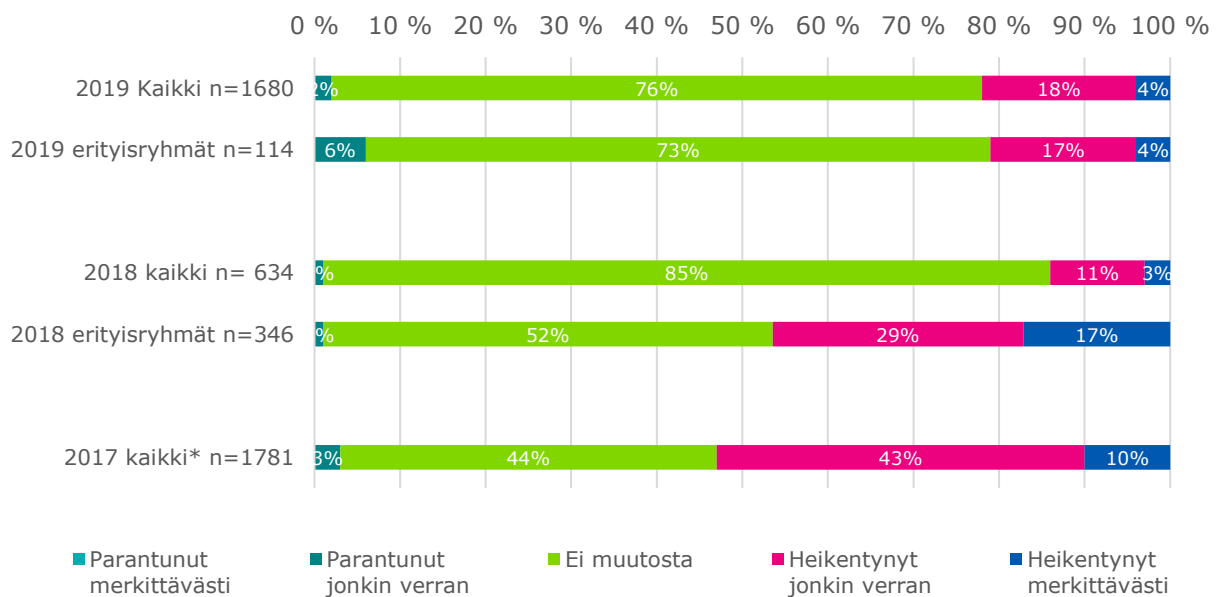
Minkä arvosanan antaisitte taksiliikenteen turvallisuudesta kotipaikkakunnallanne?



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 40: Taksipalvelujen koettu turvallisuus

Taksiliikenteen koettu palvelutaso -tutkimuksessa on myös selvitetty, miten erityisryhmien edustajat odottivat tai ovat kokeneet taksimarkkinan vapautumisen vaikuttavan turvallisuuteen. Erityisryhmien osalta tieto on kerätty vuonna 2018 ja 2019. Myös tämän teeman suhteen on havaittavissa sama ilmiö, kun muissakin aihepiireissä: vuonna 2018 erityisryhmien suhtautuminen oli selkeästi keskimääräistä pessimistisempää, mutta vuonna 2019 eroa erityisryhmien ja kaikkien vastaajien välillä ei voida enää havaita.

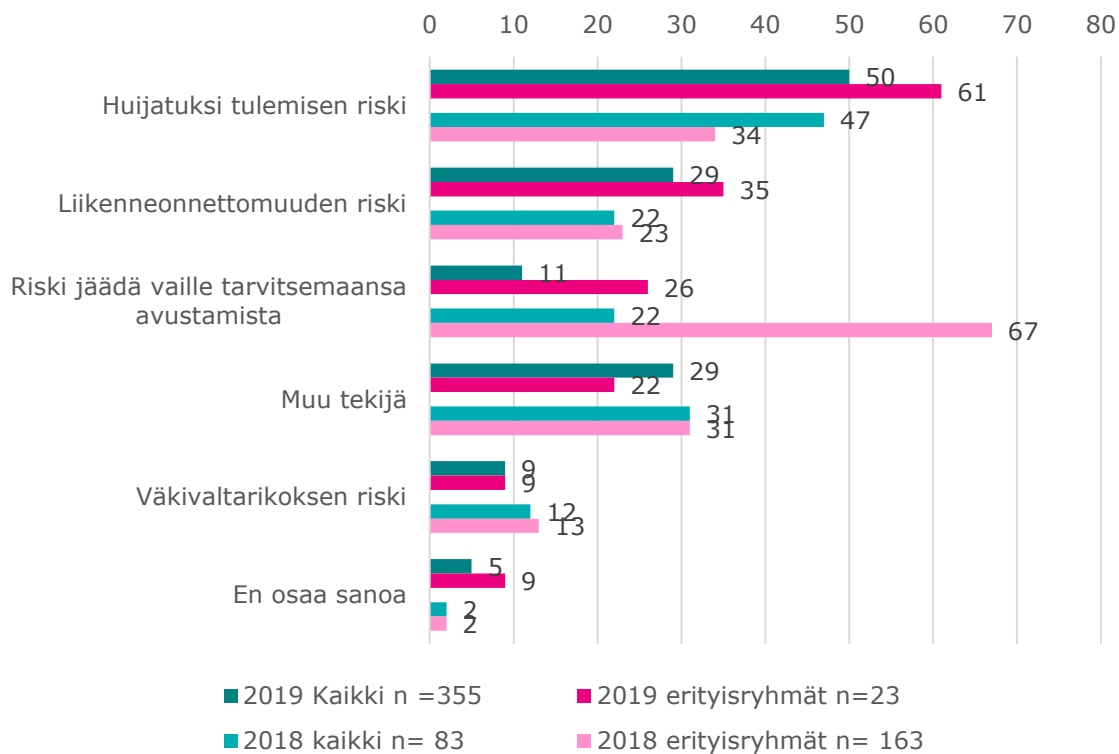
Kokemus tai odotus taksimarkkinan vapautumisen vaikutuksesta taksiliikenteen turvallisuuteen



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2017-2019) 41: Taksimarkkinan vapautumisen vaikutus palvelujen turvallisuuteen

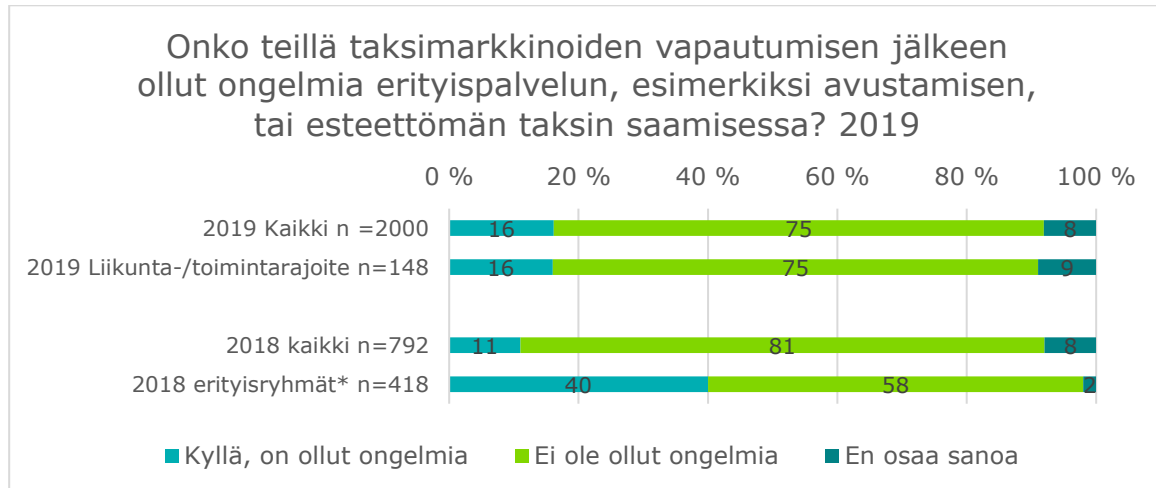
Tutkimuksessa niiltä vastaajilta, jotka kokivat turvallisuuden heikentyneen, tiedusteltiin edelleen, millä tavoin he kokevat turvallisuuden heikentyneen. Vuonna 2018 useimmin mainitut syyt olivat riski jäädä vaille tarvitsemaansa avustusta (67 %) ja esteettömän ajoneuvon puutteellinen turvallisuus (47%, vastausvaihtoehto oli vain vuoden 2018 erityisryhmille suunnatussa kyselyssä). Vuonna 2019 erityisryhmät kokivat huijatuksi tulemisen (61%) tai liikenneonnettomuuden riskin (35%) kasvaneen. Riski jäädä vaille tarvitsemaansa avustusta oli vasta kolmanneksi keskeisin huolenaihe (26%). Sekä vuonna 2018 että vuonna 2019 huoli avustusta vaille jäämisestä oli selkeästi suurempi kuin kaikilla vastaajilla keskimäärin.

Minkä tekijöiden osalta katsotte taksiliikenteen turvallisuuden heikentyneen? Mitkä riskit ovat kasvaneet taksimarkkinoiden vapauduttua?



*Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 42: Erityisryhmien ja kaikkien vastaajien vertailua siitä, kuinka vastaajat kokevat taksiliikenteen turvallisuuden heikentyneen. * Kysytty vain vuoden 2018 erityisryhmille suunnatussa kyselyversiossa.*

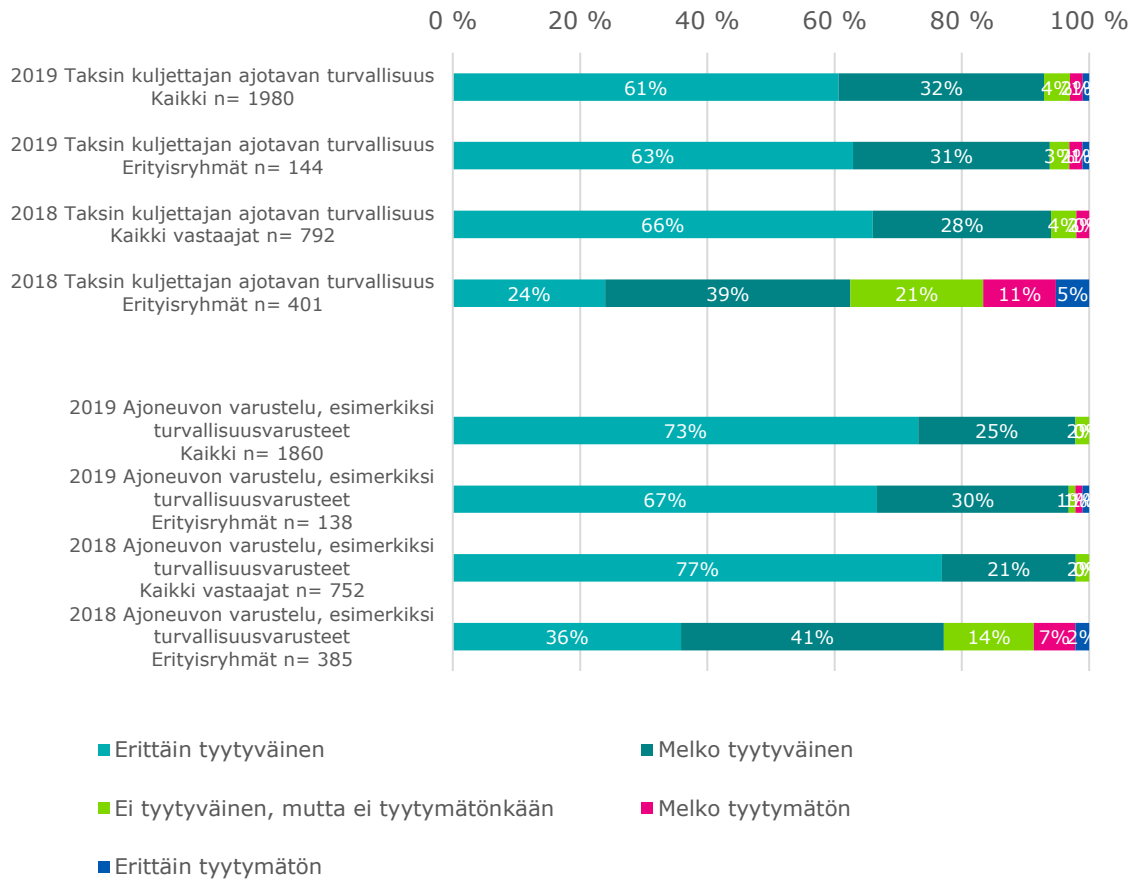
Vuoden 2019 Taksiliikenteen koettu palvelutaso-tutkimuksessa kysyttiin niin ikään, onko vastaajilla ollut ongelmia erityispalvelun saamisessa lain voimaantumisen jälkeen, ja erityisryhmillä korostuu merkittävästi se, että ongelmia on ilmennyt. Erityisryhmillä 8% vastaajista raportoi ongelmista, kun taas kaikkien vastaajien joukossa luku on 3%. Kuitenkin selkeä enemmistön mukaan ongelmia ei ole ollut (77%). Edeltävänä vuonna (2018) erityisryhmillä oli kuitenkin ollut huomattava määrä haasteita taksin saatavuudessa, jopa 40% raportoi tuolloin ongelmista. Kaikista vastaajista 11% kertoi vuonna 2018 kokeneensa saatavuuden suhteen ongelmia.



*Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 43: Taksiliikenteen vapautumisen vaikutukset erityispalvelun saatavuuteen. *Vuoden 2018 erityisryhmille suunnatussa kyselyssä muodossa "Onko sinulla ollut vaikeuksia taksin tilaamisessa tai tarvitsemasi palvelun saatavuudessa? Esimerkiksi välityskeskus ei osaa vastata tarvitsemaasi palvelua koskeviin tiedusteluihin tai tarvitsemaasi palvelua ei ole saatavissa."*

Tarkastellessa erityisryhmien turvallisuuden kokemusta tarkemmin taksinkuljettajan ajotavan turvallisuuden ja ajoneuvon varustelun kautta, voidaan edelleen havaita sama ilmiö, kuin monessa muussa kohtaa: vuonna 2018 erityisryhmien suhtautuminen oli selkeästi kriittisempää keskimääräiseen nähden, kun taas vuonna 2019 erityisryhmien ja kaikkien vastaajien välillä ei voida havaita erityisiä eroja tyytyväisyydessä turvallisuustekijöihin.

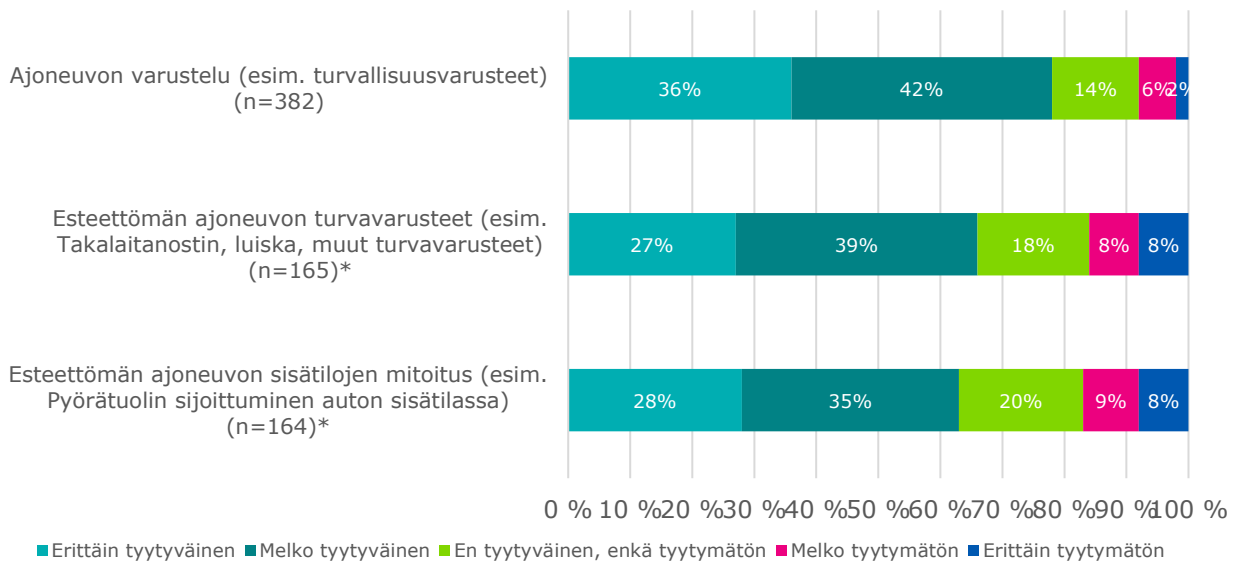
Tyytyväisyys turvallisuuteen liittyviin tekijöihin



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 44: Erityisryhmien ja kaikkien vastaajien vertailu siitä, kuinka tyytyväisiä vastaajat ovat turvallisuuteen liittyviin tekijöihin.

Vuoden 2018 erityisryhmille suunnatussa versiossa kysyttiin myös vastaajien tyytyväisyyttä ajoneuvon tarkempiin turvallisuustekijöihin. Tulokset on koottu alla olevaan kaavioon. Tyytyväisimpiä vastaajat ovat ajoneuvon varusteluun. Esteetöntä ajoneuvoa koskevissa kysymyksissä sisätilojen mitoitusta ja turvavarusteita koskevat kohdat on esitetty vain esteetöntä ajoneuvoa tarvitsevien arviot. Tämä selittää hieman muita tekijöitä korkeampaa tyytymättömyyttä. Esteettömän ajoneuvon sisätilojen mitoitukseen oli tyytymättömiä (melko- tai erittäin tyytymätön) 17% vastaajista ja esteettömän ajoneuvon turvavarusteisiin oli tyytymättömiä 16% vastaajista.

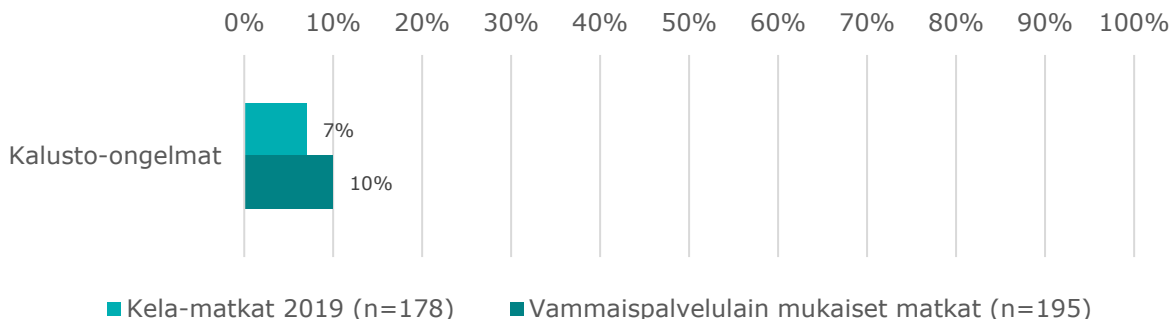
Miten tyytyväinen olet seuraaviin taksiautoon liittyviin seikkoihin 2018



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018) 45: Erityisryhmien tyytyväisyys erilaisiin taksiautoon liittyviin seikkoihin.

Myös Invalidiliiton selvityksestä (2019, kuvattu tarkemmin luvussa 1) saadaan tietoa erityisryhmien turvallisuuden kokemuksesta taksiliikenteessä. Vastajat toivat esiin puutteita kaluston varustetasossa: Kela-kyytien asiakkaista 7% ja 10% SOTE-kyytien asiakkaista ilmaisi kokeneensa puutteita kalustoon liittyen. Eräs vastaaja esimerkiksi mainitsi, että ”sen paremmin tuolia kuin matkustavaakaan ei kiinnitetä auton runkoon oikein.” Selvityksessä erityisryhmiä koskevan turvallisuuden osalta korostuvat siis melko lailla samat seikat kuin Traficom in keväällä 2019 julkaisemassa, vuonna 2018 tehdyssä tutkimuksessa. Vastaajia selkeästi häiritsee se, että esteettömän ajoneuvon turvallisuus saattaa olla puutteellinen ja että on olemassa riski jäädä vaille tarvitsemaansa avustamista. Seuraavassa kaaviossa on havainnollistettu Invalidiliiton kyselyyn vastanneiden henkilöiden kokemia haasteita, jotka koskevat erityisesti kuljettajaan tai kalustoon liittyviä tekijöitä. Näitä haasteita on käsitelty sekä KELA-matkojen että vammaispalvelulain perusteella järjestettyjen matkojen osalta.

Invalidiliiton kyselyyn vastanneiden henkilöiden kokemia haasteita taksiliikenteessä vuonna 2019



Invalidiliiton kyselyyn vastanneiden henkilöiden kokemia haasteita taksiliikenteessä. (Invalidiliiton selvitys taksipalveluiden toimivuudesta 2019)

8.4 Erityisryhmien tyytyväisyys taksinkuljettajaan

Taksiliikenteen koettu palvelutaso – tutkimuksen tuloksista voidaan havaita, että vuonna 2019 erityisryhmien tyytyväisyys taksinkuljettajaan on hyvällä tasolla: kaikilla tarkastelluilla mittareilla tyytyväisyys on noin 90% luokkaa. Viimeisimmän saatavilla olevan tiedon mukaan siis taksinkuljettajien ammattitaitoa erityisryhmien näkökulmasta ei ole syytä suuremmin epäillä.

Kuten muissakin erityisryhmiä koskevissa tuloksissa, vuonna 2018 tilanne oli hyvin erilainen. Tuolloin erityisryhmien tyytyväisyys kuljettajaan oli reilusti keskimääräistä alhaisempaa. Eri-tyisesti taksin kuljettajan kyky avustaa matkan aikana aiheutti vuonna 2018 tyytymättömyyttä, kun erityisryhmistä jopa 20% oli kuljettajaan tyytymättömiä (vs. kaikista vastaajista 2%). On kuitenkin syytä huomata, että vuonna 2018 selkeä enemmistö erityisryhmien edustajista suhtautui kaikilla mittareilla taksinkuljettajiin vähintäänkin neutraalisti.



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 46: Vertailutietoa kaikkien vastaajien ja erityisryhmien tyytyväisyydestä taksinkuljettajaa koskeviin seikkoihin.

Myös Invalidiliiton selvityksessä (2019) kartoitettiin erityisryhmien kokemuksia taksinkuljettajaan liittyen. Selvityksessä 24% Kela- ja 33% SOTE-kyytien asiakkaista ilmaisi, että oli koenut ongelmia kuljettajan osaamiseen liittyen.

8.5 Esteettömien taksien lukumäärän kehitys ja alueellinen jakauma

Esteettömien taksien lukumäärän kehitystä voidaan tarkastella Traficom in ylläpitämän *liikenneasioiden rekisterin* (kuvattu tarkemmin luvussa 1) avulla. Lisäksi tietoja voidaan jossain määrin verrata Traficomissa kesällä 2019 toteutetun yrittäjäkyselyn tietoihin.

Esteettömien taksien osalta tulee huomioida, että aiemman lainsäädännön aikaan ajoneuvoja ei oltu jaoteltu kahteen kokoluokkaan. Aiemmassa lainsäädännössä ei siis ollut määritelmiä ”suuri esteetön ajoneuvo” ja ”pieni esteetön ajoneuvo”, vaan pelkästään yksi esteettömän ajoneuvon kategoria. Ajoneuvoja oli kuitenkin kategorisoitu myös muun lainsäädännön pohjalta eri kategorioihin. Ajoneuvoille on olemassa määritelmät ”esteetön ajoneuvo” ja ”invataksi”. Esteetön ajoneuvo oli ennen myös yläkäsite, eli kaikki invataksit olivat myös esteettömiä takseja, mutta kaikki esteettömät eivät välttämättä olleet invataksin tasoisia.

Näin ollen uuden ja edeltävän lainsäädännön aikaiset ajoneuvomäärät eivät ole suoraan verrannollisia keskenään. Käytännössä kuitenkin nyky lainsäädännön mukaan hyvin pitkälti kaikki edeltävän lainsäädännön mukaiset invataksit lukeutuvat suurien esteettömien ajoneuvojen luokkaan. Toisin sanoen, aiemmin käytettyä terminologiaa voidaan verrata karkealla tasolla nyky lainsäädännön mukaiseen terminologiaan seuraavalla tavalla:

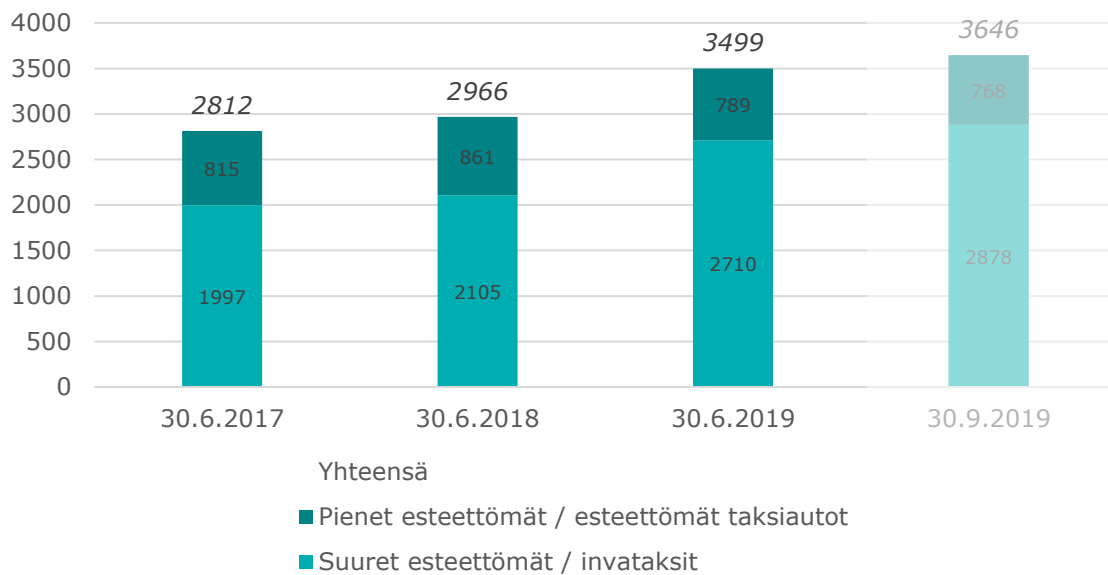
Taulukko 4: Vertailutietoa vanhan lainsäädännön ja uuden lainsäädännön mukaisesta esteettömien taksiajoneuvojen terminologiasta.

30.6.2018 päättynyt lainsäädäntö	1.7.2018 voimaantullut lainsäädäntö
Esteetön taksiauto	Pieni esteetön ajoneuvo
Invataksi	Suuri esteetön ajoneuvo (ml. tietyin edellytyksin autoverosta vapaa ajoneuvo)

Alla olevassa kaaviossa on esitetty esteettömien taksien lukumäärän kehitys sovitettuna nyky lainsäädännön mukaiseen terminologiaan. Kaavio antaa vertailukelpoisen tiedon esteettömien taksien lukumäärästä kolmena ajankohtana: 30.6. vuonna 2017, 2018 ja 2019. Sen lisäksi esitetään tiedoksi tämän raportin laatimishetkellä ajankohtaisin saatavilla oleva lukema syyskuun 2019 lopusta. Tilastollisessa tarkastelussa on syytä kuitenkin vertailla aina samaa ajankohtaa eri vuosilta, jotta esimerkiksi luontaiset kausivaihtelut kaluston määrässä eivät vääristä kokonaiskuvaa.

Terminologisista muutoksista johtuen kaavio on suuret/pienet –jaottelun suhteen kuitenkin vain suuntaa antava, joten lukuihin on syytä suhtautua jokseenkin varauksella. Esteettömien ajoneuvojen kokonaismäärän kehityksen kaavio kuitenkin kertoo yksiselitteisesti.

Esteettömien taksien lukumäärän kehitys

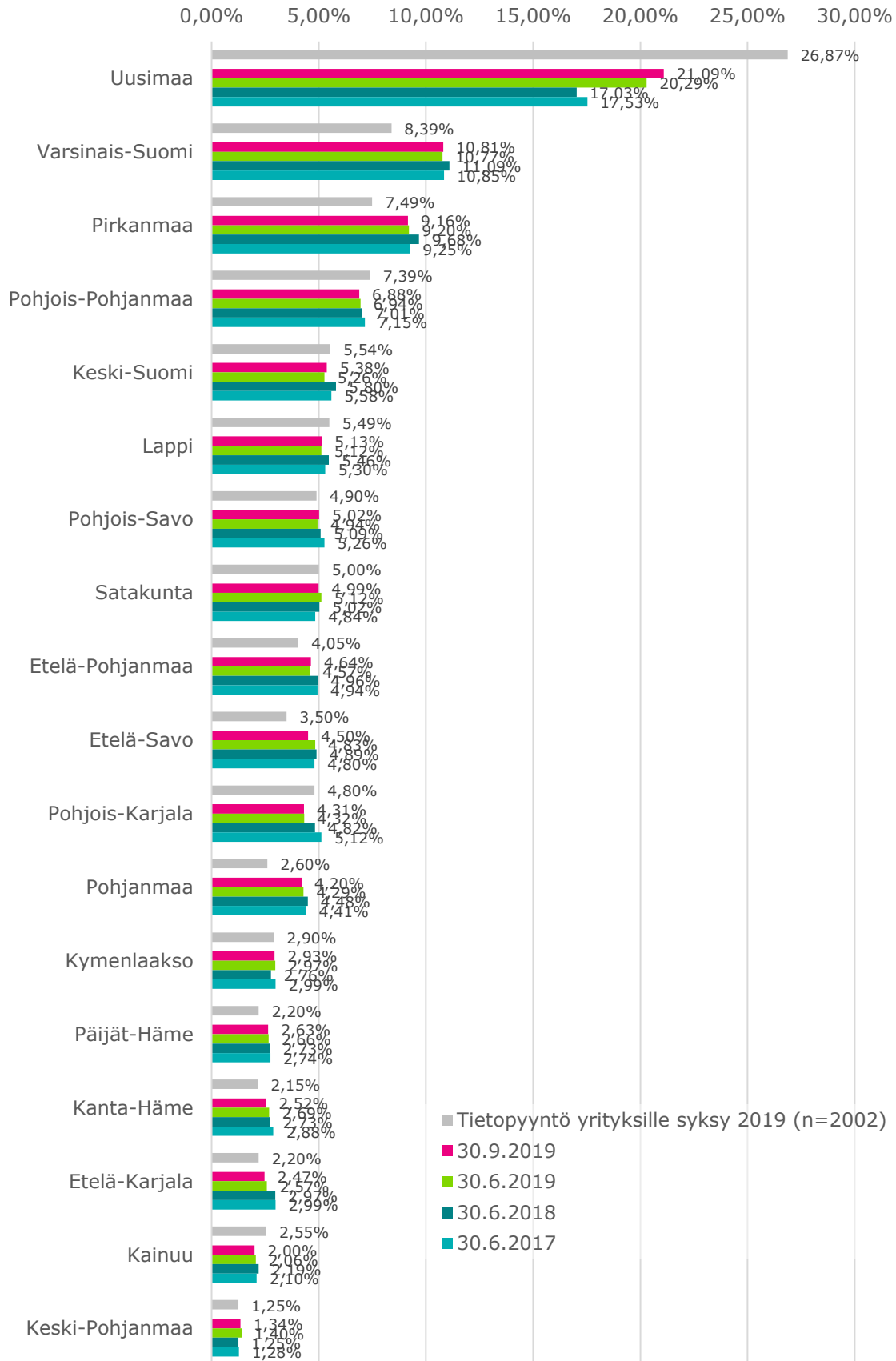
*Liikenneasioiden rekisteri 7: Esteettömien taksien lukumäärän kehitys*

Yleisesti voidaan havaita taksikäyttöön merkityn esteettömän taksikaluston määrän, sekä sen myötä myös kaluston saatavuuden lisääntyneen kokonaisuudessaan. Erityisesti kasvua on tapahtunut liikennepalvelulain jälkeisenä aikana, kun esteettömän taksikaluston määrä on kasvanut vuoden 2019 kesäkuun loppuun mennessä 18% edeltävään vuoteen nähden. Varmuutta ei ole kuitenkaan siitä, kuinka suuri osuus näistä ajoneuvoista on todellisessa käytössä ja siten liikennöinnin kannalta saatavilla. Lisäksi on syytä huomioida, että erityisesti suurten esteettömien ajoneuvojen määrän voimakas lisääntyminen saattaa selittyä mm. verotuksellisilla tekijöillä (suurista esteettömistä taksiajoneuvoista ei tarvitse maksaa lainkaan autoveroa).

Alla olevan kaavion kautta on kuvattu esteettömän kaluston jakautuminen maakunnittain. Kaavio pohjautuu ensisijaisesti liikenneasioiden rekisterin tietoihin, joka jaottelee ajoneuvot eri maakuntiin sen perusteella, missä esteetön ajoneuvo on rekisteröity. Vertailun vuoksi kaavioon on myös lisätty Traficom in taksirytyksille tekemän tietopyynnön avulla kerättyjä aineistoja, jossa jaottelu perustuu yritysten toimittamaan tietoon siitä, minkä alueen palveluita kalustolla tarjotaan. Tietopyyntöön vastasi yhteensä 4813 toimijaa, joiden hallussa oli yhteensä 2002 kappaletta esteettömiä ajoneuvoja.

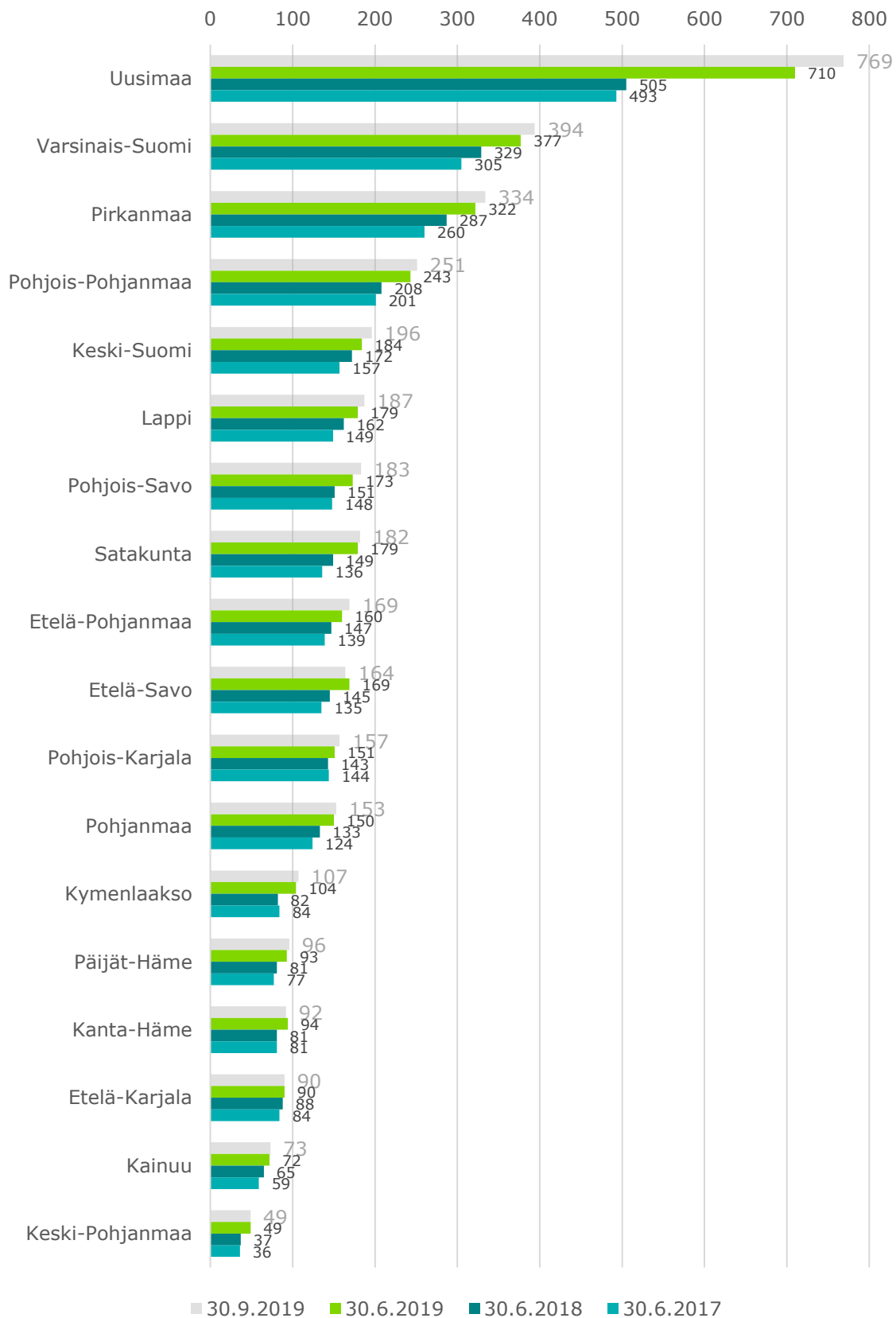
Sekä Traficom in rekisteri, että kyselyn tulokset viestivät samaa: eniten esteettömiä takseja on rekisteröity maakunnissa, joissa sijaitsevat Suomen suurimmat kaupungit. Kiinnostavaa on, että Traficom in taksirytyksille suuntaaman tietopyynnön mukaan esteettömiä ajoneuvoja vaikuttaa olevan huomattavasti enemmän Helsingissä, kuin mitä liikenneasioiden rekisteri antaa ymmärtää. Tämä johtunee autojen vapaasta liikkuvuudesta – vaikka muodollisesti ajoneuvo olisi rekisteröity käyttöön muualla, käytännössä vaikuttaa siltä, että ne ovat korostuneesti ajossa Uudellamaalla.

Esteettömän kaluston jakautuminen maakunnittain



Useita lähteitä 5: Esteettömän kaluston jakautuminen maakunnittain (tilastopointinta Traficom julkaisu liikenneasioiden rekisteristä, sekä yrityksille suunnatulla tietopyynnöllä kerätty aineisto)

Esteettömän kaluston jakautuminen maakunnittain (lkm)



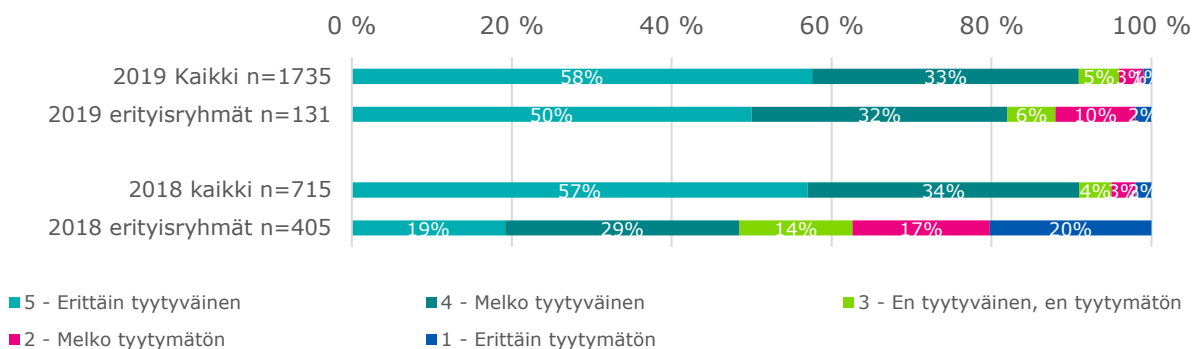
Liikenneasioiden rekisteri 8: Tilastopiminta kalustosta.

8.6 Julkisesti tuettujen kyytien saatavuus ja luotettavuus: jonotus- ja odotusaikojen sekä myöhästymisten ja peruuntumisten kehitys

Traficom in teettämässä *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimuksessa (kuvattu tarkemmin luvussa 1) on kysytty kansalaisten tyytyväisyyttä **jonotusaikaan tilatessa taksia puhelimella** vuosina 2018 ja 2019. Tutkimus ei varsinaisesti kerro KELA- tai SOTE- kyytien tilausten jonotusajasta, mutta koska on oletettavaa, että SOTE- ja Kela-kyytien tilaus tehdään puhelimitse, voidaan tätä tyytyväisyytlukemaa käyttää viitteellisesti arvioimaan tyytyväisyyttä mainittujen kyytitilausten jonotusaikoihin.

Tuloksia tarkastellessa voidaan huomata, että vuonna 2019 selkeä enemmistö, 82% erityisryhmistä, on tyytyväinen jonotusaikaan puhelimella. Tyytymättömiä on 12%. Verrattaessa tätä lukemaa saman tutkimuksen kaikkiin vastaajiin, voidaan havaita kokonaistyytyväisyyden olevan jokseenkin samaa luokkaa – kaikista vastaajista 91% on jonotusaikaan tyytyväisiä. Näin ollen ainakaan tämän datan perusteella erityisen suurta ongelmaa jonotusaikojen suhteen ei voida havaita. Vuonna 2018 tilanne oli vielä hyvin erilainen. Tuolloin erityisryhmistä jonotusaikaan tyytyväisiä oli alle 50%, kun kaikista vastaajista tyytyväisiä oli vuoden 2019 tapaan yhteensä 91%.

Tyytyväisyys jonotusaikaan tilatessa taksi soittamalla



Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 47: Tyytyväisyys jonotusaikaan.

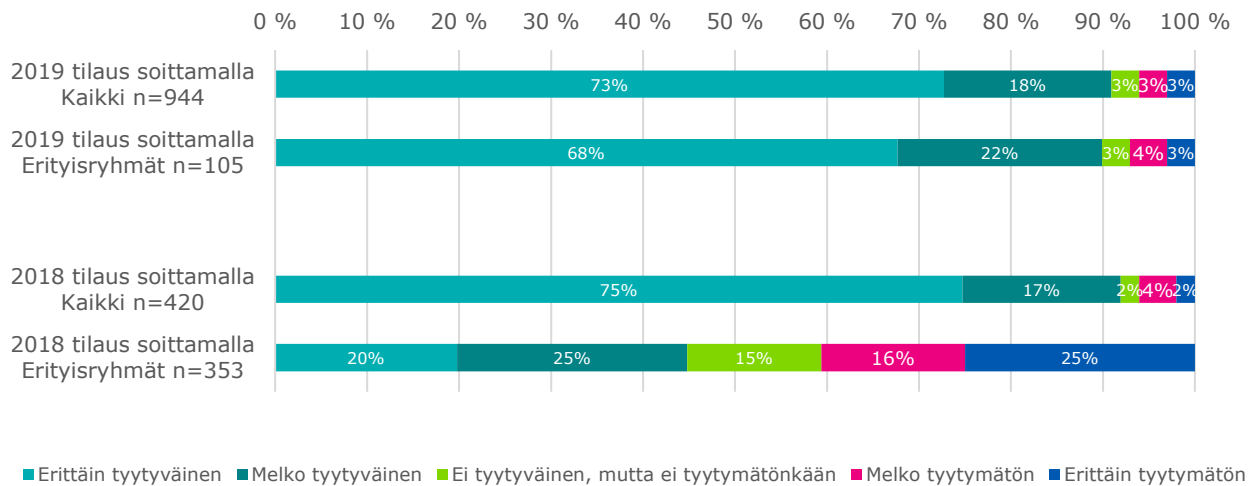
Kokemuksia KELA- ja SOTE-**kyytien odotusajoista** on puolestaan tarkasteltu mm. Invalidiliiton syksyn 2019 kyselyssä (kuvattu tarkemmin kappaleessa 1). Invalidiliiton kyselytutkimuksen mukaan ”Kelan sekä vammaispalvelulain mukaisissa matkoissa suurin ongelma oli taksien myöhästymiset sekä pitkät *odotusajat*.” Erityisesti vastaajat nostivat esille haasteet paluumatkojen odotuksessa.

KELA-matkojen osalta 12% vastaajista oli vastannut pitkän odotusajan olevan ongelma KELA-matkan toimivuudessa. Pitkät odotusajat kohdentuivat erityisesti terveydenhuollon yksiköistä tehtäviin paluumatkoihin. Eräs vastaaja kommentoi esimerkiksi, että ”*Paluumatkalle odotettiin autoa 1,5 tuntia siitä, kun auto tilattiin. Odotushuoneessa tunnelma kuin oltaisiin karjakuljetuksessa. Koko ajan varmaan 10-15 ihmistä odottaa kuljetusta.*”

Vammaispalvelulain mukaisten matkojen (SOTE-matkat) osalta taas 7% vastaajista koki pitkän odotusajan olevan haaste SOTE-matkan toimivuutta arvioitaessa. Samalla tavoin, kuin KELA-matkoissa, pitkät odotusajat liittyivät usein paluumatkoihin vammaispalvelulain mukaisissa kuljetuspalveluissa. Eräs vastaaja totesi muun muassa, että ”*Nykyisin tuntuu, että varsinkin kotiinpäin lähtiessä joutuu odottamaan aivan liian pitkään... Muutamaankin otteeseen on käynyt niin, että avustajani työaika on jo loppunut siinä kohdin, kun vain odotamme.*”

Traficom in *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimuksesta saadaan viitteellisen tason tietoa taksin odotusaikaan, myöhästymisiin ja peruuntumisiin liittyen tarkastelemalla erityisryhmien tyytyväisyyttä puhelimitse tehdyissä tilauksissa väittämän ”tilattu taksi saapui sovitusti” suhteen. Tulos ei suoraan kerro KELA- tai SOTE- kyytien tilausten odotusajasta, myöhästymisistä tai peruuntumisista, mutta niiden perusteella voidaan arvioida, kuinka suuri ongelma tilauksen saapumisen epätasällisuus ylipäättään on. Kaavion tietoja tulkittaessa tulee myös huomioida vastaajien (n) pieni määrä, mikä myös osaltaan heikentää tulosten yleistettävyyttä.

Palvelun luotettavuus: tilattu taksi saapui sovitusti

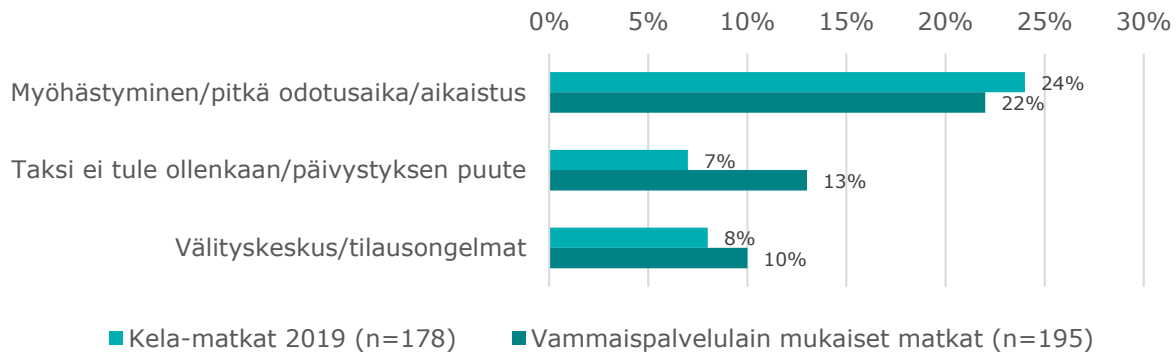


Taksiliikenteen koettu palvelutaso (2018-2019) 48: Tyytyväisyys palvelun luotettavuuteen.

Taksiliikenteen koettu palvelutaso -tutkimuksen tuloksia tarkastellessa voidaan huomata, että vuonna 2019 selkeä enemmistö, 90% erityisryhmistä, on tyytyväinen taksin saapumiseen, kun kaikilla vastaajilla vastaava luku on 91%. Jonotusajan tyytyväisyystason tavoin vuonna 2018 tilanne oli kuitenkin dramaattisesti erilainen. Tuolloin vain 45% erityisryhmävastaajista oli taksin saapumiseen tyytyväinen, kun kaikilla vastaajilla tyytyväisyys oli 92%. Ainakaan vuoden 2019 *Taksiliikenteen koettu palvelutaso* -tutkimuksen tulosten perusteella ei voida päätellä tai havaita, että erityisryhmillä olisi enää poikkeuksellisen suuria ongelmia taksin saapumiseen liittyen.

Taksien myöhästymisten tai peruuntumisten mittakaavaa voidaan arvioida myös Invalidiliiton vuoden 2018 kyselyn tulosten perusteella. Noin viidennes kyseiseen kyselyyn vastanneista oli kokenut haasteita taksin aikataulun täsmällisyyden kanssa. Aineistosta ei voida kuitenkaan erotella, onko näissä haasteissa ollut kyse nimenomaan myöhästymisestä, pitkästä odotusajasta vaiko kyydin aikaistumisesta. Lisäksi noin kymmenes vastaajista oli kokenut taksimatkan peruuntumisen kokonaan. Invalidiliiton kyselyn tuloksia tulkittaessa lisäksi on syytä huomioida, että aineisto on jo vuoden vanhaa. Tilanne on siis saattanut kehittyä viime kuukausina.

Invalidiliiton kyselyyn vastanneiden henkilöiden kokemia haasteita taksiliikenteessä, 2019



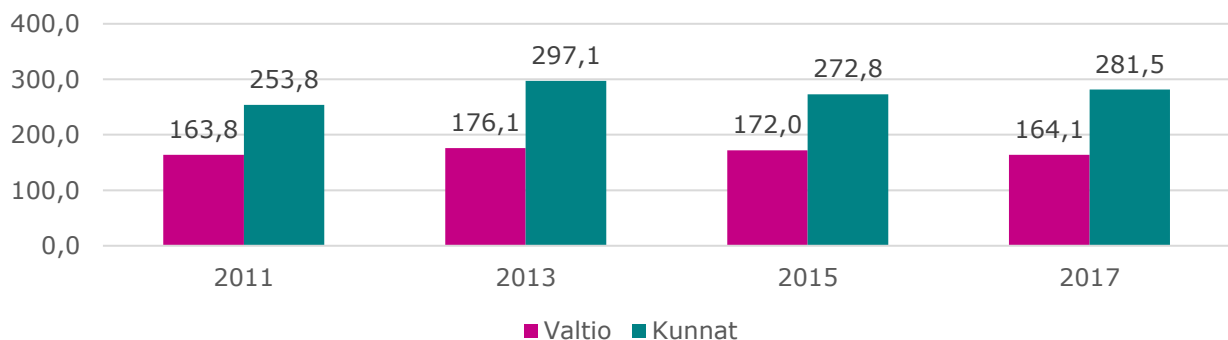
Invalidiliiton kyselyyn vastanneiden henkilöiden kokemia haasteita.

8.7 Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämisessä havaitut muutokset

8.7.1 Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämiskustannusten muutos

Julkisesti tuettujen taksikuljetusten vuosittaisten järjestämiskustannusten kehitystä on kuvattu alla kaaviossa, johon on eritelty lähinnä KELA-kyydeistä koostuvat, valtiolle kohdentuvat kustannukset, sekä toisaalta kunnille kohdentuvat kustannukset, jotka sisältävät mm. SOTE-kyydeistä, sekä esimerkiksi oppilaskuljetuksista aiheutuvia kustannuksia.

Julkisesti tuettujen taksikuljetusten kustannusten kehitys vuosina 2011 - 2017



Julkisen liikenteen suoritetilasto 4: Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämiskustannusten (milj.€/v) muutos vuosina 2011-2017 (Julkisen liikenteen suoritetilastot vuosilta 2011, 2013, 2015 ja 2017). Tilastovuosia 2018 ja 2019 koskevat tiedot julkistetaan vuoden 2020 aikana.

Kaaviosta nähdään, ettei kyytien kokonaiskustannusten kehityksessä ole tapahtunut merkittävää muutosta lakimuutosta edeltäneinä vuosina.

Lakimuutoksen jälkeistä kustannuskehitystä on tarkasteltu mm. Kelan toimesta vuosien 2018-2019 aikana. Kelan helmikuussa 2019 julkaiseman tiedotteen²⁵ mukaan kuljetusten uudistus (Kelan korvaamien taksimatkojen ja välityskeskusten kilpailutus liikennepalvelulain voimaantulon myötä heinäkuussa 2018) ei ole aiheuttanut suuria muutoksia matkojen määrään, matkustajiin tai korvauskustannuksiin. Tiedotteen mukaan taksimatkojen kustannukset laskivat heinä-lokakuussa 2018 noin 3,7 milj. euroa, eli 5,5 % verrattuna edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan. Matkakohtainen kustannus laski 1,75 euroa. Vaikka koko maan osalta muutokset eivät olleet suuria, alueiden välillä oli eroja. Kustannukset laskivat eniten Uudellamaalla (-23 %), Satakunnassa ja Pohjois-Savossa (-16 %) ja nousivat eniten Kainuussa (+14 %), Pohjois-Pohjanmaalla ja Etelä-Karjalassa (+12 %).

Tiedotteen mukaan kustannukset laskivat siitä huolimatta, että enää ei ole mahdollista korvata ns. meno-paluumatkoja, koska liikennepalvelulain myötä luovuttiin taksien asemapaikkasääntelystä. Meno-paluumatkoissa matkustajan vienyt taksi odotti tätä perillä, ja paluumatkan osalta korvaus maksettiin vain odotusajasta. Käytäntö säästi heinä-lokakuussa 2017 noin 4,8 milj. euroa. Näyttääkin siltä, että kilpailutuksella saavutettu säästö on kompensoinut meno-paluumatkojen korvaamisen loppumisen myötä menetetyt säästöt.

Tiedotteessa mainitaan myös, että Kela on antanut välityskeskuksille 1.7.2018 alkaen sakkoja yhteensä 132 000 euroa sopimuksen vastaisesta toiminnasta tai tilauspuheluiden jonotusajan ylityksestä.

8.7.2 Muut julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämisessä havaitut muutokset

Kuntaliiton vuonna 2019 tekemästä kyselystä²⁶ saadaan viitteitä Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen kilpailutettujen vammaispalvelulain ja sosiaalihoitolain nojalla järjestettyjen taksimatkojen kuljetusten toimivuudesta. Kuntaliiton kyselyssä kuntia tai kuntayhtymiä, jotka olivat kilpailuttaneet kuljetuksiaan uuden lain aikana, oli 34 kappaletta. Näistä yli puolet (yht. 21) raportoivat kuljetusten sujuneen vähintään kohtuullisesti. 11 kunnassa tai kuntayhtymässä on sen sijaan ollut vähintään joitakin vaikeuksia. Suurista vaikeuksista kyselyn kautta kommunikoi vain 4 kuntaa.

Taulukko 5: Kunnilla esitetty kysely kuljetuspalveluiden toimivuudesta kilpailutuksen jälkeen.

Miten toimivia kuljetuspalvelut ovat olleet kilpailutuksen jälkeen (kun kilpailutettu lipa-lain aikana)?	Vastajat n=34
kuljetuspalvelut ovat olleet pääsääntöisesti hyvin toimivia	12
kuljetuspalvelut ovat sujuneet kohtuullisesti	9
kuljetuspalveluissa on ollut joitain vaikeuksia	7
kuljetuspalveluissa on ollut suuria vaikeuksia	4
en osaa sanoa	3

²⁵ https://www.kela.fi/ajankohtaista-henkiloasiakkaat/-/asset_publisher/kg5xtoqDw6Wf/content/kela-taksien-kaytto-ja-taksimatkan-hinta-lahes-ennallaan-kilpailutuksen-jalkeen

²⁶ Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi huhtikuussa 2019 Liikenne- ja viestintävirastoa selvittämään yhteistyössä muiden asiaan liittyvien viranomaisten kanssa vammaispalvelulain ja sosiaalihoitolain nojalla järjestettyjen taksimatkojen toimivuutta sekä sitä, miten taksivälityskeskusten toimintatapoja voitaisiin parantaa matkustajan aseman turvaamiseksi. Selvityspyynnön määräaika oli 31.5.2019. Liikenne- ja viestintävirasto pyysi Kuntaliittoa ajankohtaista tietoa kuntien käytännöistä ja VPL- ja SHL-kuljetusten sujuvuudesta. Kuntaliitto toteutti nopean kyselyn aiheesta joukolle kuntia ja kuntayhtymiä toukokuussa 2019. Yhteensä kyselyyn vastasi 43 kuntaa tai kuntayhtymää.

Vaikka vain 11 kuntaa tai kuntayhtymää vastasivat kuljetuspalveluissa olleen joitain vaikeuksia, silti jopa 33 vastaajaa määritteli kuljetuksissa esiintyneitä ongelmia. Vastauksissa korostui erityisesti autojen alueellisessa tai ajallisessa saatavuudessa olleet ongelmat, joista raportoi 18 vastaajaa. Lisäksi asiakkaalle soveltuvien autojen saatavuudessa olleet ongelmat (11 kpl) sekä tekniset syyt kuten ohjelmistoihin tai ajo- tai kuljetustietojen välittymiseen liittyvät ongelmat (11 kpl) olivat useimmin raportoitujen ongelmien joukossa.

Taulukko 6: Kunnille esitetty kysely ongelmista kuljetuspalveluiden järjestämisessä.

Mikäli kuljetuspalveluissanne on ollut ongelmia, mistä ne ovat johtuneet?	Vastaajat n=33
autojen alueellisessa tai ajallisessa saatavuudessa on ollut ongelmia	18
tekniset syyt, esim. ohjelmistoihin tai ajo- tai kuljetustietojen välittymiseen liittyvät	14
asiakkaalle soveltuvien autojen saatavuudessa on ollut ongelmia	11
emme osanneet huomioida kilpailutuksessa ja sopimuksissa kaikkia asioita	6
kuljettajien osaamisessa on ollut puutteita	6
ongelmat johtuvat monesta tekijästä, ei yhtä selkeää syytä	5
palvelun tuottajalla ei ole ollut tarpeeksi resursseja palvelun hoitamiseen	4
tehdyt sopimukset ja palvelujen tuottaminen eivät vastanneet toisiaan	2
muu syy, mikä:	9

Kuntaliiton kyselyn haaste on se, että vastaavia dataa ei ole saatavilla Liikennepalvelulakia edeltävältä ajalta. Näin ollen on haastavaa arvioida, missä määrin ongelmat ja haasteet voidaan yhdistää Liikennepalvelulakiin.

9. Viranomaisten työmäärä

Asiantuntija-arvion mukaan Traficom in vastuualueella taksialan valvontatehtäviin on Liikennepalvelulain voimassaoloaikana 2018-2019 käytetty vähemmän resursseja kuin parina edeltävänä vuotena. Tämä johtuu Liikennepalvelulain poistamista valvontavastuista mm. asemapaikka- ja päivystyslaiminlyöntien osalta. Samanaikaisesti Traficomille on tullut uusia vastuita taksialan seurantatehtäviin liittyen. Yhteensä nykyisen Traficom in vastuualueeseen luettava työmäärä on kuitenkin viime vuosien aikana hieman vähentynyt.

Verohallinnolta saatujen tietojen mukaan Verohallinnossa taksialaan kohdistuva valvonta on ollut, ja on jatkossakin projektityyppistä. Tästä johtuen tyyppillisen vuosikohtaisen resurssimäärän, tai sen muutoksen, arviointi on haastavaa. Käytännössä taksialan valvontaan käyettään Verohallinnon Yritysverotusyksikössä merkittävästi resursseja aina silloin, kun alalle toteutetaan valvontaprojekti. Edellinen taksialan valvontaprojekti toteutettiin vuoden 2015 lopun ja 2017 alun välillä, ja siinä tehtiin yli 300 verotarkastusta. Muina aikoina taksialan valvontaa toteutetaan yksittäisinä verotarkastuksina perustuen saatuihin vertailutietoihin. Lisäksi väliaikoina toteutetaan satunnaisesti iskutyypistä kenttävalvontaa. Saatujen tietojen perusteella lainsäädännön muutoksella on näistä ollut vaikutusta erityisesti yhdessä muiden viranomaisten kanssa toteutettujen valvontaiskujen toteutukseen, sekä toisaalta taksialaan kohdistuvien valvontaprojektien toteutustiheyteen.

KKV:n työmäärä on arvioiden mukaan kasvanut tiedettyyn lähtötilanteeseen nähden. Työmäärän lisäys johtunee lakimuutoksen mukanaan tuomista selvityksistä, joille ei aiemmassa vakiintuneessa markkinatilanteessa ollut tarvetta.

Yhdessä tarkasteltuna viranomaiset arvioivat kokonaistyömäärän hiukan kasvaneen taksialaan liittyvissä tehtävissä. Vaikka Traficom in vastuualueella olevien tehtävien viemät henkilötyövuodet ovat vähentyneet, muiden tarkasteltujen viranomaistahojen työmäärä sen sijaan on kasvanut jonkin verran – ainakin väliaikaisesti.

10. Lähteet

- Alma Talent Tietopalvelut. (2019). Omavaraisuusaste-%. Saatavilla: <<https://www.almatalent.fi/tietopalvelut/tunnuslukuopas/vakavaraisuus/omavaraisuusaste-prosentti>>. Viitattu 28.11.2019.
- Bolt. (2019). Tilaa kyyti kaupungissa: Helsinki, Finland. Saatavilla: <<https://bolt.eu/fi/cities/helsinki>>. Viitattu 26.10.2019.
- HE 161/2016 vp. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.
- Invalidiliitto. (2019). Invalidiliiton selvitys kela-matkojen ja vammaispalvelulain mukaisen kuljetuspalvelun toimivuudesta, s. 4-7. Saatavilla: <https://www.invalidiliitto.fi/sites/default/files/2019-10/20191009%20IL%20selvitys%20taksipalveluiden%20toimivuudesta%20syksy%202019.pdf> Viitattu 26.11.2019.
- Karjalainen, A. (2018). Uusi taksisovellus saapuu Suomeen – venäläisen Yandexin epäilty keräävän laittomasti tietoja käyttäjistään Baltiassa. Saatavilla: <<https://www.iltalehti.fi/digi uutiset/a/85b75fb6-3da2-46da-9cda-76d60d9f32e9>>. Viitattu 2.11.2019.
- Kiiskilä, K. & Tuominen, J. (2015). Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 52/2015. Liikennevirasto, Helsinki.
- Kiiskilä, K. & Tuominen, J. (2017). Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2017. Liikennevirasto, Helsinki.
- Kiiskilä, K. (2019). Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 28/2019. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helsinki.
- Lappalainen, E. (2018). Virolainen Taxify aloittaa tänään Helsingissä 200 kuskin voimin: "Haluamme tehdä taksilla liikkumisesta todellisen vaihtoehdon omalle autolle". Saatavilla: <<https://www.marmai.fi/uutiset/virolainen-taxify-aloittaa-tanaan-helsingissa-200-kuskin-voimin-haluamme-tehda-taksilla-liikkumisesta-todellisen-vaihtoehdon-omalle-autolle/1deffd99-06c6-3d94-888b-a27938c6b5d4>>. Viitattu 2.11.2019.
- Liikennevirasto. (2018a). Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Liikennevirasto, Helsinki. Saatavilla: www.hlt.fi. Viitattu 2.11.2019.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2017). Tiedote: Liikennepalvelulaki mahdollistaa hyvät ja joustavat liikenteen palvelut. Saatavilla: <<https://www.lvm.fi/-/liikennepalvelulaki-mahdollistaa-hyvät-ja-joustavat-liikenteen-palvelut-932759>>. Viitattu 2.11.2019.
- Lindholm, P. (2018). Kyytiyhtiö Uber palaa Suomeen – lakimuutos tuo markkinoille myös halpataksit ja mullistaa hinnoittelun. Saatavilla: <<https://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/3974492/Kyytiyhtio+Uber+palaa+Suomeen++lakimuutos+tuo+markkinoille+myos+halpataksit+ja+mullistaa+hinnoittelun>>. Viitattu 2.11.2019.
- Marell, A. & Westin, K. (2002): The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden, Journal of Transport Geography 10/2002. Umeå University, Umeå, Sweden.
- Metsäranta, H., Tervonen, J. & Jaakkola, V. (2018). Taksiliikenteen hintaseuranta ja enimmäishinnan laskentaperusteet. Taustaraportti. Traficom in julkaisuja xx/2018. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Helsinki.

Metsäranta, H., Hillo, K., Piipponen, J., Lämsä, E., Suninen, S. & Strömmer, H. (2019). Taksiliikenteen täydentävä hintaseuranta. Taustaraportti. Traficom in julkaisuja 5/2019. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helsinki.

Poliisi. (2019). Tiedotteet: Helsingin taksiliikenteessä uusien säännösten noudattamisessa vielä parannettavaa. Saatavilla: <https://www.poliisi.fi/helsinki/tiedotteet/1/0/helsingin_taksiliikenteessa_uusien_saannosten_noudattamisessa_yela_parannettavaa_77987>. Viitattu 17.6.2019.

Poliisi. (2019). Tiedotteet: Lupa-asiat ja rekisteröinnit kunnossa Kuopiossa. Saatavilla: <https://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/tiedotteet/1/1/lupa-asiat_ja_rekisteroinnit_kunnossa_kuopiossa_81490>. Viitattu 17.6.2019.

Poliisi. (2019). Tiedotteet: Taksiliikennettä valvottiin Oulussa. Saatavilla: <https://www.poliisi.fi/oulu/tiedotteet/1/0/taksiliikennetta_valvottiin_oulussa_83995>. Viitattu 6.9.2019.

Poliisi. (2019). Tiedotteet: Taksiliikenteen valvonta paljasti puutteita luvanhaltijan ja kuljettajan nimitietojen näkyvyydessä Uudellamaalla. Saatavilla: <https://www.poliisi.fi/helsinki/tiedotteet/1/0/taksiliikenteen_valvonta_paljasti_puutteita_luvanhaltijan_ja_kuljettajan_nimitietojen_nakyvyydessa_uudellamaalla_85616>. Viitattu 26.11.2019.

Poliisi. (2019). Tiedotteet: Taksiliikenteen valvonta Tampereen seudulla. Saatavilla: <https://www.poliisi.fi/sisa-suomi/tiedotteet/1/0/taksiliikenteen_valvonta_tampereen_seudulla_85957>. Viitattu 26.11.2019.

Poliisi. (2019). Tiedotteet: Taksiliikenteen valvonta Turussa 26.6.2019. Saatavilla: <https://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/tiedotteet/1/1/taksiliikenteen_valvonta_turussa_26_6_2019_81772>. Viitattu 27.6.2019.

Reinikainen, P. (2018). Panokset kovenevat, uusi taksilaki pian käyttöön: Halpataksipalvelu aloitti Helsingissä. Saatavilla: <<https://www.yrittajat.fi/en/news/576236-panokset-kovenevat-uusi-taksilaki-pian-kayttoon-halpataksipalvelu-aloitti-helsingissa>>. Viitattu 2.11.2019.

Saksanen, R. (2019). Invalidiliiton selvitys KELA-matkojen ja vammaispalvelulain mukaisen kuljetuspalvelun toimivuudesta 2019. Invalidiliitto.

Suomen virallinen tilasto (2019). Liikenneasioiden rekisteri. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helsinki.

Suomen virallinen tilasto (2018). Kotitalouksien kulutus 2016. Tilastokeskus, Helsinki. Saatavilla: <https://www.stat.fi/til/ktutk/index.html>. Viitattu: 15.11.2019

Suomen virallinen tilasto (2019). Kuluttajahintaindeksin taksimatkat 4/2018 – 8/2019. Tilastokeskus, Helsinki.

Suomen virallinen tilasto (2019). Työnvälitystilasto 2010 – 2019. Työ- ja elinkeinoministeriö, Helsinki.

Suomen virallinen tilasto (2019). Työvoimatutkimus. Tilastokeskus, Helsinki.

Suomen virallinen tilasto (2019). Yksityisen sektorin kuukausipalkat. Tilastokeskus, Helsinki.

Suomen virallinen tilasto (2019). Yksityisen sektorin tuntipalkat. Tilastokeskus, Helsinki.

Suomen virallinen tilasto (2019). Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto 2012 – 2018. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus. (2019). Henkilö-, taksin- ja pakettiautonkuljettajien palkkataso. Saatavilla: https://www.stat.fi/til/yskp/2018/yskp_2018_2019-06-26_tie_001_fi.html . Viitattu 26.10.2019.

Tilastokeskus. (2016). Kansallinen koulutusaste 2016. Saatavilla: <<https://www.stat.fi/meta/luokitukset/koulutusaste/001-2016/index.html>>. Viitattu: 15.11.2019.

Tilastokeskus. (2019). Luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyt henkilöautot. Saatavilla: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_lii_mkan/?tablelist=true Viitattu 4.11.2019.

Tilastokeskus. (2019). Taksiliikenteen hintaindeksi. Saatavilla: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_hin_khi_kk/?tablelist=true Viitattu 26.10.2019.

Tilastokeskus. (2019). Taksiliikenteen kustannusindeksi. Saatavilla: https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Taksiliikenteen_kustannusindeksi/?tablelist=true Viitattu 26.10.2019.

Tilastokeskus. (2018). Teollisuuden jalostusarvosta 57 prosenttia henkilöstökuluihin 2017. Saatavilla: <https://www.stat.fi/til/yrti/2017/yrti_2017_2018-12-18_tie_001_fi.html>. Viitattu 5.10.2019.

Tilastokeskus. (2019). Käsitteet: PK-yritys. Saatavilla: <https://www.stat.fi/meta/kas/pk_yritys.html>. Viitattu 27.11.2019.

Tilastokeskus. (2019). Käsitteet: Tuotannon jalostusarvo. Saatavilla: <<http://www.stat.fi/meta/kas/jaleu.html>>. Viitattu 4.10.2019.

Traficom. (2019). Haetut ja myönnetyt taksinkuljettajien ajoluvat toimipisteittäin 1.1.-31.5.2019.. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/liikennelupatilastot> Viitattu 26.10.2019

Traficom. (2019). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017. Traficom in tilastojulkaisuja 18/2019. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helsinki.

Traficom. (2019). Liikkumispalvelukatalogi NAP. Saatavilla: <https://finap.fi/#/> Viitattu 26.10.2019.

Traficom. (2019). Luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyt henkilöautot. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/ajoneuvokannan-tilastot> Viitattu 4.11.2019.

Traficom. (2019). Taksiliikenteen valvonta paljasti puutteita asiakkaalle ilmoitettavissa tiedoissa ja lupa-asioissa Uudellamaalla. Saatavilla: <<https://www.traficom.fi/fi/ajankoh-taista/taksiliikenteen-valvonta-paljasti-puutteita-asiakkaalle-ilmoitettavissa-tiedoissa-ja>>. Viitattu 20.6.2019.

Traficom. (2019). Taksiliikenteen hintaseuranta. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta> Viitattu 26.10.2019

Uber. (2019). Kuinka paljon Uber-kyyti maksaa? Saatavilla: <<https://www.uber.com/fi/fi/price-estimate/>>. Viitattu 26.10.2019.

Uusitalo, J. (2018). Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja odotukset lakimuutokselle. Traficom tutkimuksia 2/2018. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Helsinki.

Uusitalo, J., Strömmer, H. & Frösén, N. (2019). Taksiliikenteen koettu palvelutaso ja kokemukset liikennepalvelulaista. Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 4/2019. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helsinki.

Valopilkku. (2019). Yksi sovellus. Tuhansia takseja. Vuorokauden ympäri, koko maassa. Saatavilla: <<https://valopilkkutaksi.fi/>>. Viitattu 26.10.2019.

Yango. (2019). Kaupungissa (Helsinki) alkaen 5€. Saatavilla: <<https://yango.yandex.com/helsinki/tariff?lang=fi>>. Viitattu 26.10.2019.