

TAKSIYRITTÄJIEN NÄKEMYKSIÄ TAKSI- MARKKINASTA

Mika Saastamoinen
Anni Väätänen
Antti Sieppi

TAKSIYRITTÄJIEN NÄKEMYKSIÄ TAKSIMARKKINASTA

Mika Saastamoinen
Anni Väätänen
Antti Sieppi

Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 8/2023

Taksiyrittäjien näkemyksiä taksimarkkinasta

Mika Saastamoinen, Anni Väätänen, Antti Sieppi

Julkaisija

Kilpailu- ja kuluttajavirasto

Puhelinvaihe: 029 505 3000 (pvm/mpm)

Sähköposti: kirjaamo@kkv.fi

Julkaisut: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/>

ISSN 2814-4929

ISBN 978-952-6684-37-6

Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 8/2023

Taksiyrittäjien näkemyksiä taksimarkkinasta

Mika Saastamoinen, Anni Väätänen, Antti Sieppi

Julkaisija: Kilpailu- ja kuluttajavirasto

Kieli: Suomi

Sivumäärä: 43

TIIVISTELMÄ

Vuoden 2018 taksiuudistus muutti taksialan sääntelyä radikaalisti, kun aiemmin tiukasti säännellyt markkinat avattiin sangen vapaalle kilpailulle. Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) on tarkastellut aikaisemmissa selvityksissään taksimarkkinoita ja uudistuksen vaikutuksia eri näkökulmista. Ymmärrystä taksimarkkinoista laajennetaan nyt tutkimuksella, jossa on selvitetty taksiyrittäjien näkemyksiä ja kokemuksia uudistuneista taksimarkkinoista.

Tutkimuksen aineistona on käytetty KKV:n tekemää kyselyä taksiyrittäjille. Kyselyyn vastasi 844 taksiyrittäjää ja vastausprosentiksi tuli 8,6. Kyselyyn osallistuneet taksiyrittäjät vastaavat ominaispiirteiltään melko hyvin koko Suomen taksiyrittäjien joukkoa.

Kilpailua taksimarkkinoilla voi haitata se, jos välityspalvelut rajoittavat tai kieltävät taksiyrityksiä toimimasta toisen välitysyhtiön alaisuudessa. Välityspalveluiden välinen kilpailu on tärkeää kuluttajan näkökulmasta, jotta välityspalvelut eivät pysty markkinavoimallaan hinnoittelemaan kyytejä markkinahinnan yläpuolelle.

Kaksi kolmasosaa vastaajista kertoi, että nykyinen välityspalvelu oli jollain tavalla rajoittanut muille välityspalveluille ajamista. Yleisin tapa rajoittaa oli asettaa ehtoja auton teippauksille tai autossa käytettävälle laitteistolle. Viidesosa kertoi, että välityspalvelu oli suoraan kieltänyt ajamista muille välityspalveluille. Noin joka seitsemäs vastaaja kertoi myös, että välityspalvelu oli kieltäytynyt ottamasta taksiyritystä palvelunsa piiriin.

Joka toisella kyselyn vastaajista oli käytössään useampi kuin yksi välityspalvelu. Suuremmat yritykset käyttivät useampia välityspalveluita kuin pienemmät yritykset. Neljäsosa vastaajista haluaisi kuulua nykyistä useampaan välityspalveluun, koska voisi siten kasvattaa tuloja (esimerkiksi pääsemällä Kela-kuljetusten piiriin) tai päästä nykyistä parempaan välityspalveluun. Uudemmat taksiyritykset halusivat useammin kasvattaa välityspalveluidensa määrää. Toisaalta kolme neljäsosaa vastaajista ei haluaisi kuulua nykyistä useampaan välityspalveluun, koska pitää sitä liian kalliina tai hankalana tai on tyytyväinen nykyisiin.

Kyselyn avokysymyksiin annettujen vastausten perusteella monilla taksiyrittäjillä on hyvin kielteinen näkemys välityspalveluista. Näiden vastaajien mielestä välitysyhtiöt vievät liian suuren osan taksiyrittäjän tuloista ja niillä on liikaa valtaa taksiyrityksiin nähden.

Taksialan liikevaihdosta noin 40 prosenttia muodostuu julkisesti tuetuista kyydeistä. Julkisesti tuetut kyydit ovat monesti taksiyrittäjille tärkeä tulonlähde, erityisesti pienemmällä paikkakunnilla, joissa näiden kyytien osuus alueen liikevaihdosta on suuri. Julkisesti tuettuja kyytejä ajoi melko usea taksiyritys: noin kaksi kolmasosaa vastaajista ajoi Kela- tai sote-kuljetuksia ja 40 prosenttia koulukuljetuksia. Moni vastaaja haluaisi ajaa enemmänkin julkisesti tuettuja kyytejä, vaikka niistä saatu korvaus oli usein pienempi kuin muista kyydeistä. Avokysymyksissä annettiin paljon kielteistä palautetta julkisesti tuettujen kyytien kilpailutuksesta. Useiden vastaajien mielestä välityspalveluiden tekemät tarjoukset ovat niin pieniä, että taksiyrittäjän on ajettava kyytejä olemattomalla katteella tai jopa tappiollisesti. Kyytejä voi sen vuoksi jäädä ajamatta, koska ne eivät ole kannattavia.

Asiasanat: Taksimarkkinat, välityspalvelut, julkisesti tuetut taksikyydit, yrittäjäkysely

Konkurrens- och konsumentverkets forskningsrapporter 8/2023

Taxiföretagarnas åsikter om taximarknaden

Författare: Mika Saastamoinen, Anni Väätänen, Antti Sieppi

Utgivare: Konkurrens- och konsumentverket

Språk: Finska

Sidantal: 43

SAMMANDRAG

Taxireformen 2018 förändrade regleringen av taxibranschen radikalt, då den tidigare strikt reglerade marknaden öppnades för ganska fri konkurrens. Konkurrens- och konsumentverket (KKV) har i sina tidigare utredningar granskat taximarknaden och reformens konsekvenser ur olika synvinklar. Förståelsen för taximarknaden utvidgas nu genom en undersökning där man har utrett taxiföretagarnas åsikter om och erfarenheter av den förnyade taximarknaden.

Som material för undersökningen har man använt KKV:s enkät för taxiföretagare. Enkäten besvarades av 844 taxiföretagare och svarsprocenten blev 8,6. De taxiföretagare som deltog i enkäten motsvarar till sina särdrag ganska väl hela gruppen taxiföretagare i Finland.

Konkurrensen på taximarknaden kan störas av att förmedlingstjänsterna begränsar eller förbjuder taxiföretagen att verka under ett annat förmedlingsbolag. Konkurrensen mellan förmedlingstjänsterna är viktig ur konsumentens synvinkel, så att förmedlingstjänsterna inte kan prissätta skjutsarna ovanför marknadspriset med sitt marknadsinflytande.

Två tredjedelar av respondenterna uppgav att den nuvarande förmedlingstjänsten på något sätt hade begränsat körandet för andra förmedlingstjänster. Det vanligaste sättet att begränsa var att ställa villkor för bilens tejpande eller för den utrustning som används i bilen. En femtedel berättade att förmedlingstjänsten direkt hade förbjudit dem att köra för andra förmedlingstjänster. Ungefär var sjunde respondent berättade också att förmedlingstjänsten hade vägrat att inkludera taxiföretaget i sin tjänst.

Varannan respondent använde fler än en förmedlingstjänst. Större företag använde flera förmedlingstjänster än mindre företag. En fjärdedel av respondenterna skulle vilja höra till flera förmedlingstjänster än i nuläget, eftersom de därmed kunde öka inkomsterna (till exempel genom att få tillgång till FPA-transporter) eller få tillgång till en bättre förmedlingstjänst än för närvarande. De nyare taxiföretagen ville oftare öka mängden förmedlingstjänster. Å andra sidan skulle tre fjärdedelar av respondenterna inte vilja höra till flera förmedlingstjänster än i nuläget, eftersom de anser att de är för dyra eller besvärliga eller är nöjda med de nuvarande tjänsterna.

Enligt svaren på de öppna frågorna i enkäten har många taxiföretagare en mycket negativ syn på förmedlingstjänsterna. Dessa respondenter anser att förmedlingsbolagen tar en för stor del av taxiföretagarens inkomster och har för stor makt i förhållande till taxiföretaget.

Cirka 40 procent av taxibranschens omsättning består av offentligt understödda skjutsar. Offentligt understödda skjutsar är ofta en viktig inkomstkälla för taxiföretagare, i synnerhet på mindre orter där dessa resor utgör en stor andel av området omsättning. Ganska många taxiföretag körde med offentligt stöd: cirka två tredjedelar av respondenterna körde FPA- eller social- och hälsovårdstransporter och 40 procent körde skoltransporter. Många respondenter skulle vilja köra fler offentligt understödda skjutsar, även om ersättningen för dem ofta var mindre än för andra skjutsar. I de öppna frågorna gavs mycket negativ respons om konkurrensutsättningen av offentligt understödda skjutsar. Många respondenter anser att förmedlingstjänsternas anbud är så små att taxiföretagaren måste köra med obefintlig täckning eller till och med förlustbringande. De kan därför låta bli att köra eftersom det inte är lönsamt.

Ämnesord: Taximarknad, förmedlingstjänster, offentligt understödda taxiskjutsar, företagarenkät

Research reports of the Finnish Competition and Consumer Authority 8/2023

Taxi entrepreneurs' views of the taxi market

Authors: Mika Saastamoinen, Anni Väättänen, Antti Sieppi

Publisher: Finnish Competition and Consumer Authority

Language: Finnish

Number of pages: 43

ABSTRACT

The 2018 taxi reform radically changed the regulation of the taxi sector, as the previously tightly regulated market was opened up to fairly free competition. The Finnish Competition and Consumer Authority (FCCA) has in its previous reports examined the taxi market and the impacts of the reform from different points of view. Knowledge of the taxi market is now extended with a study surveying taxi entrepreneurs' views and experiences of the reformed taxi markets.

The dataset used in the study was a survey sent to taxi entrepreneurs by the FCCA. A total of 844 taxi entrepreneurs responded to the survey, making the response rate 8.6. In terms of their characteristics, the taxi entrepreneurs who responded to the survey correspond to all Finnish taxi entrepreneurs as a group fairly well.

Competition in the taxi market may be hampered if dispatch services restrict taxi firms' operation under another dispatch company or prohibit it. Competition between dispatch services is important from the consumer's point of view as it prevents dispatch services from using their market power to price taxi fares above the market price.

Two thirds of the respondents reported that their current dispatch service had in some way restricted accepting rides from other dispatch services. The most common way of restricting was to impose conditions for the decals or the equipment used in the car. One fifth reported that the dispatch service had directly prohibited them from accepting rides from other dispatch services. Approximately one in seven respondents also said that a dispatch service had refused to accept the taxi firm under its services.

One in two respondents were using more than one dispatch service. Larger firms used more dispatch services than smaller ones. One quarter of the respondents would like to work under more dispatch services than currently as it would enable them to increase their income (e.g., access to Kela-reimbursed rides) or have access to better dispatch services than their current service. Newer taxi firms wanted to increase the number of the dispatch services they used more often than older firms. On the other hand, three quarters of the respondents would not like to work under more dispatch services than currently because they consider it too expensive or complicated or they are satisfied with the current ones.

Based on the open-ended questions in the survey, many taxi entrepreneurs have a very negative view of dispatch services. These respondents are of the opinion that dispatch companies' share of the taxi entrepreneur's income is too large and that the dispatch companies have too much power over taxi firms.

Rides reimbursed from public funds account for approximately 40 per cent of the turnover of the taxi sector. They are often an important source of income for the taxi entrepreneur, particularly in smaller localities where the proportion of these rides in the turnover of the region is high. Reimbursed rides were provided by a fairly large number of taxi firms: approximately two thirds of the respondents provided rides reimbursed by Kela or the health and social services and 40 per cent provided school transports. Many respondents would like to accept reimbursed rides even more although the compensation received for them was often smaller than for other rides. In the open-ended questions, respondents gave a lot of negative feedback on the competitive tendering process for rides reimbursed from public funds. Many respondents were of the opinion that the offers made by the dispatch services are so small that the taxi entrepreneur has to accept rides with an almost non-existing margin or even with a loss. Rides may therefore remain undriven because they are not profitable.

Keywords: taxi market, dispatch services, taxi rides reimbursed from public funds, entrepreneur survey

SISÄLLYS

Tiivistelmä.....	4
Sammandrag.....	5
Abstract.....	6
Esipuhe.....	8
1 Johdanto.....	9
2 Taustaa.....	11
3 Aineiston hankinta.....	15
4 Taksimarkkinoiden rakenne ja organisoituminen.....	16
4.1 Taustatietoja kyselyyn vastanneista taksiyrityksistä.....	16
4.2 Taksiyritysten toimintatavat.....	20
4.3 Välityspalvelut.....	22
5 Taksiyrittäjien suhtautuminen taksimarkkinaan.....	25
5.1 Multihoming.....	25
5.2 Julkisesti tuetut taksikyydit.....	27
5.3 Avoin palaute taksimarkkinoista.....	30
6 Johtopäätökset.....	33
Liite 1: Kyselyn saateviesti.....	35
Liite 2: Kyselylomake.....	36

ESIPUHE

Vuonna 2018 toteutetun taksimarkkinoiden vapauttamisen vaikutusten ennakoarviointi ei onnistunut riittävästi. Uudistuksen jälkeen on kestänyt aikaa muodostaa kokonaiskuva siitä, mitä markkinoilla tapahtui sääntelymuutoksen seurauksena ja miten sääntely toimii nykyisin.

Nykyymallissa taksisääntelyssä yhdistyvät erityisen vahvasti sekä tarve sääntelyllä varmistaa toimiva kilpailu markkinoilla että kuluttajasuojan tavoite suojata kuluttajia markkinoilla tapahtuvilta ylilyönneiltä. Silloin kun kuluttajasuojan yleiset säännöt eivät pysty varmistamaan kuluttajien etua riittävästi, tarvitaan markkinakohtaista sääntelyä. Taksimarkkinan radikaalia vapauttamista on seurannut eri toimenpiteistä koostunut korjaussarja, jossa kyseiselle markkinalle on jonkin verran lisätty markkinakohtaista sääntelyä.

Uudistuneet taksimarkkinat ovat olleet Kilpailu- ja kuluttajaviraston vaikutusarviointiyksikön keskeisiä selvitettäviä kohteita. Pian uudistuksen jälkeen yksikössä pyrittiin keräämään yhteen se tieto, mitä markkinoista on olemassa, ja tekemään markkinoiden tilasta tilannekatsausta ja loogisia päätelmiä, joiden pohjalta korjaussarjaa kannattaisi rakentaa.

Seuraavaksi taksimarkkinoiden analyysijä jatkettiin keräämällä taksikyytien hinta- ja saatavuustietoja. Tutkimuksessa näytettiin, että suuremmissa kaupungeissa hintahajontaa on paljonkin ja valistunut kuluttaja pystyy hyötymään kilpailusta, mutta se edellyttää häneltä aktiivisuutta. Keskiarvohinnat olivat kohonneet niin suurissa kuin pienissä kaupungeissa. Samaisessa tutkimuksessa selvitettiin myös sitä, miltä taksiryittäjien tilanne näyttää tilastoaineistojen valossa. Todettiin, että taksiryittäjien voitot laskivat uudistuksen myötä keskiarvohintojen noususta huolimatta. Tähän tulokseen paneuduttiin tutkimuksessa syvemmin teoreettisen mallin avulla.

Tänä vuonna katseemme kääntyi enenevässä määrin taksiryittäjiin, joille tehtiin kyselytutkimus. Ensimmäiseksi haluttiin selvittää taksiryittäjien suhdetta taksikyytejä välittäviin välityskeskukseen. Erityisesti kiinnostuksen kohteena oli se, voiko taksiryitys saada välityspalvelua useammasta välityskeskuksesta. Lisäksi halusimme tietää lisää julkisesti tuetuista kyydeistä. Julkisesti tuettujen kyytien kilpailutus vaikuttaa koko taksimarkkinan ja sen kehitykseen.

Tutkimus vahvistaa käsitystä siitä, että monet taksiryittäjät eivät voi ajaa useamman taksikeskuksen välittämiä kyytejä, vaikka niin haluaisivat. Lisäksi tutkimus korostaa Kelan kilpailutuksen merkitystä koko taksimarkkinoiden toimivuudelle ja alleviivaa tarvetta kehittää myös tätä kokonaisuutta silloin kun taksimarkkinoiden toimintaa halutaan parantaa.

Kyselyn suunnittelussa olemme hyötynneet paljon keskusteluista sekä viraston sisällä että joidenkin alan toimijoiden kanssa. Haluamme tässä välittää kaikille kyselylomake- ja raporttiluonnosta kommentoijille yhteiset kiitokset. Keskustelu taksimarkkinoiden toimivuudesta varmasti jatkuu, niin kuin myös kehittämistyö. KKV on mielellään jatkokehityksessä mukana ja tuo siihen vielä lisää tutkimus- ja asiantuntijatieta.

Helsinki, 26.10.2023

Tuulia Hakola-Uusitalo
tutkimusjohtaja

1 JOHDANTO

Vuonna 2018 toteutettu taksiuudistus muutti taksialan sääntelyä radikaalisti. Aiemmin hyvin tiukasti säännellyt markkinat avattiin sangen vapaalle kilpailulle. Tämä merkitsi nopeaa ja suurta muutosta taksimarkkinoille ja sen eri toimijoille.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) on tarkastellut aikaisemmissa selvityksissään taksimarkkinoita ja uudistuksen vaikutuksia eri näkökulmista. Vuonna 2020 julkaistussa muistiossa¹ arvioitiin melko tuoreeltaan taksiuudistuksen vaikutuksia sekä mahdollisesti tarvittavia sääntelymuutostarpeita. Muistiossa keskityttiin kysymyksiin, jotka nähtiin kilpailu- ja kuluttajapolitiikan näkökulmasta tärkeiksi. Keskeinen kysymys oli, mitä taksialalla olisi tapahduttava, jotta markkinat toimisivat paremmin asiakkaiden ja koko kansantalouden eduksi. Arvioinnissa hyödynnettiin taloustieteellistä teoreettista kirjallisuutta, kilpailuvalvonnan ja kuluttaja-asiamiehen valvontatyössä saatuja kokemuksia ja muita viestejä markkinoilta, oikeudellista arviointia sekä muita erilaisia taksimarkkinoita koskevia tilastotietoja ja raportteja.

Vuonna 2021 julkaistussa raportissa Taksipalveluiden julkinen kilpailutus² selvitettiin, millaisia haasteita Kelan taksipalveluiden kilpailutukseen liittyy ja miten näitä haasteita voitaisiin ratkaista siten, että taksipalvelut saataisiin hankittua edullisesti ja laadukkaasti vaarantamatta tarpeettomasti muun taksimarkkinan toimintaa.

Aikaisemmin tänä vuonna julkaistussa tutkimuksessa³ selvitettiin taksiuudistuksen vaikutuksia luonnollisella koeasetelmalla, jossa verrattiin sääntelymuutoksen ulkopuolelle jääneen Ahvenanmaan taksimarkkinan kehitystä Manner-Suomen Ahvenanmaata vastaavien alueiden kehitykseen. Tutkimuksessa arvioitiin sääntelyn vapautumisen vaikutuksia kuluttajiin, taksiyrittäjiin ja taksikuljettajiin.

KKV:n aikaisemmissa tutkimuksissa ja selvityksissä käytettävissä olleissa aineistoissa ei ole ollut kovinkaan paljon taksiyrittäjien näkökulmaa. Tähän puutteeseen halutaan vastata tällä raportilla, jossa tarkastellaan taksiyrittäjien näkemyksiä ja kokemuksia taksimarkkinoista. Raportin aineistona on käytetty KKV:n tekemää kyselyä taksiyrittäjille.

Raportin aluksi taustoitetaan lyhyesti suomalaisen taksimarkkinan tilannetta (luku 2). Sen jälkeen kuvataan kyselyaineiston hankinta (luku 3).

Tulosten ensimmäinen osa (luku 4) käsittelee taksimarkkinan rakennetta ja sitä, miten taksimarkkina on organisoitunut paljon muutoksia aiheuttaneen taksiuudistuksen jälkeen. Uudistus teki etenkin alalle

1 KKV:n taksimarkkinaselvitys (2020). Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/muistiot/kkvn-taksimarkkinaselvitys/>

2 Luukkonen E (2021). Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 8/2021. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf>

3 Jääskeläinen J, Leppälä S, Väätänen A (2023). Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment, FCCA Working Papers 2/2023. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/effects-of-taxi-market-deregulation-evidence-from-a-natural-experiment/>

tulosta huomattavasti helpompaa, minkä voi olettaa monipuolistaneen ja uudistaneen markkinan rakennetta. Nykyään taksiryittäjillä on etenkin tiheään asutetuilla alueilla useita vaihtoehtoisia tapoja kerryttää liikevaihtoa. Asiakkaita voidaan hakea taksitolpalta, eri välityspalveluiden sovellusten kautta tai taksiryitys voi ajaa julkisen sektorin korvaamia kyytejä.

Tulosten toisessa osassa (luku 5) tutkitaan, miten taksiryittäjät suhtautuvat markkinaan nyky muodossaan. Keskiössä on taksiryittäjien näkemys markkinasta sekä julkisesti tuettujen kyytien merkitys taksiryittäjien toiminnassa.

2 TAUSTAA

Suomen taksimarkkinan liikevaihto on hieman yli miljardi euroa vuodessa. Taksilla tehdään vuosittain noin 50 miljoonaa matkaa. Yleisin syy taksin käytölle on illanvieron jälkeinen taksimatkka, ja yleisin taksin tilaustapa oli vielä vuonna 2018 soitto välityspalveluun.⁴ Sovelluksella tilaavien osuus on nousut erityisesti isommilla paikkakunnilla, ja lähitaksin teettämän kyselytutkimuksen mukaan Uudellamaalla jo reilusti yli puolet tilaa taksin sovelluksella⁵.

Suomessa on noin 9 400 taksiyritystä, joista lähes 42 % on rekisteröity Uudellemaalle⁶. Taksiyritykset ovat suurelta osin pieniä, yhden henkilön yrityksiä. Pienten yritysten määrä sekä osuus ovat nousseet runsaasti erityisesti suurimmissa kaupungeissa ja Uudellamaalla vuoden 2018 jälkeen.

Suomen taksimarkkina on historiallisesti ollut erittäin tiukasti säännelty. Liikenteen palveluista annettu laki (320/2017) eli liikennepalvelulaki muutti taksimarkkinaa merkittävästi. Liikennepalvelulain tavoitteena oli koota yhteen liikennemarkkinoiden lainsäädäntöä sekä luoda edellytykset liikenteen digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille. Ennen vuotta 2018 taksilupien määrä oli säännelty, ja ELY-keskukset asettivat lupamäärän kuntatasolla. Taksikyytien hintoja kontrolloitiin maksimihintasääntelyllä, jonka taso vahvistettiin vuosittain Valtioneuvoston asetuksella. Liikennepalvelulain myötä määrä- ja hintasääntelystä luovuttiin. Lisäksi Kelan korvaamia sosiaali- ja terveyspalveluihin liittyviä kuljetuksia on järjestetty vuodesta 2018 lähtien kilpailuttamalla välityspalvelut maakunnittain. Koulukuljetukset sekä vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset kilpailutetaan kunnittain pienemmissä erissä, ja suurin osa kunnista kilpailutti kyseiset kyydit myös ennen taksiuudistusta.⁷ Sote-uudistus siirsi vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset hyvinvointialueiden vastuulle.

Taksimarkkinalla on edellisen vuosikymmenen aikana tapahtunut myös merkittäviä teknologisia muutoksia. Alustapohjaiset välityspalvelut (esim. Uber, Yango ja Bolt) ovat yleistyneet, ja tuoneet mukanaan dynaamisen hinnoittelun, mikä ei vanhan lainsäädännön aikana olisi ollut mahdollista. Dynaaminen hinnoittelu laskee hinnan tämänhetkisen kysynnän ja tarjonnan mukaan, kun taas ”perinteisten” taksien hinnat ovat stabiilimmat, yleensä niin, että taksikyytien hinta vaihtelee vain kellonajan (päivä vs. yö) ja/tai viikonpäivän mukaan (arkipäivät, viikonloput, pyhäpäivät). Viime vuosien aikana myös perinteiset välityspalvelut ovat tuoneet markkinoille puhelinsovelluksia, joiden

4 Traficom (2020). Taksiliikenteen vaikutusten seuranta, Traficom julkaisu 3/2020. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]:

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Taksiliikenteen%20vaikutusten%20seuranta%20-%20Traficom%20julkaisu%203-2020.pdf>

5 Lähitaksi (2022). Taksimatkustamisen turvallisuus ja siihen liittyvät tekijät. Tutkimusyhteenveto 9.8.2022. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]:

<https://www.lahitaksi.fi/files/Esitys%20media%2009082022%20La%281%29.pdf>

6 On hyvä huomioida, että rekisteröity kotipaikka ei välttämättä kuvaa toimialuetta. Tilastotiedot Traficomnin Tieto.Traficom tilastoista.

7 Kuntaliitto (2019). Miten kuntien kuljetukset liikuttavat? Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]:

<https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Kuntien%20henkil%C3%B6kuljetukset.pdf>

kautta voi tilata taksin. Markkinoille on myös tullut sovelluksia, joissa tarjotaan monen välityspalvelun kyytejä, esimerkiksi O2 Taksi. Tämä osaltaan helpottaa taksikyytien kilpailutusta.

Suomen taksimarkkinalla on monia erityispiirteitä. Suomi on harvaan asuttu maa, ja taksimarkkinoiden luonne, erityisesti yksityisissä ja julkisesti korvatuissa kyydeissä, vaihtelee alueittain. Julkisesti korvattujen kyytien osuus on suuri, noin 40 prosenttia taksialan liikevaihdosta. Kelan korvaamia kyytejä julkisesti tuetuista kyydeistä on noin 34 prosenttia. Kela korvaa terveydenhuoltoon tehdyn matkan kustannuksia, jos syy matkalle on sairaus, raskaus, tai synnytys. Matkat korvataan yleensä lähimpään hoitopaikkaan, ja halvimmalla matkustustavan mukaan. Jos julkiset liikenneyhteydet ovat huonot, tai asiakkaan terveydentila sitä edellyttää, matka voidaan tehdä taksilla. Matkoissa on 25 euron kertaomavastuu ja 300 euron vuosiomavastuu.⁸ Näiden ylittävän summan Kela maksaa kokonaisuudessaan. Vuonna 2021 Kela-kuljetusten kokonaiskustannus oli noin 230 miljoonaa euroa, josta Kela korvasi noin 190 miljoonaa euroa.

Julkisesti korvattujen kyytien osuus on suuri erityisesti pienemmillä paikkakunnilla, joissa yksityinen kysyntä on pientä. Julkisesti tuettujen kyytien hinnat määräytyvät pääasiassa kilpailutusten perusteella, mikä voi vaikuttaa myös jossain määrin yksityiseen markkinan erityisesti Kelan korvaamissa kuljetuksissa, joissa kilpailutuksiin osallistuvat välityskeskukset eivätkä yksittäiset taksiyrittäjät.

Julkisten kyytien vaihteleva merkitys alueittain voi olla yksi syy sille, että taksiuudistus on vaikuttanut eri alueilla eri tavoin. Taksiuudistus on keskimäärin nostanut tarjottuja hintoja, mutta kuluttajat kuitenkin valitsevat halvempia kyytejä silloin kun niitä on tarjolla. Yleensä halvempia kyytejä on tarjolla suurimmissa kaupungeissa, ja Uudellamaalla taksin hinnat ovatkin laskeneet jopa taksiuudistusta edeltävien hintojen alapuolelle. Suurissa kaupungeissa taksiyrittäjien määrä nousi huomattavasti uudistuksen jälkeen, kun taas pienemmillä paikkakunnilla yritysten määrässä ei tapahtunut merkittävää muutosta.⁹ Liiketulos on kuitenkin laskenut pienillä paikkakunnilla hintojen noususta huolimatta, mikä voi osaltaan johtua suuresta julkisten kyytien osuudesta. Niiden hinnat ovat Kela-kilpailutuksen takia laskeneet suhteessa keskimääräiseen yksityisen markkinan hintatasoon sekä lainsäädännön asettamaan hintatasoon. Kela-kyytien kilpailutusta tutkitaan tällä hetkellä KKV:n ja Kelan yhteistyöprojektissa, joka tulee julki loppuvuodesta.¹⁰ Taksiuudistuksen vaikutuksista yleisemmin kuluttajiin, taksiyrityksiin ja -kuljettajiin on julkaistu KKV:ssa tutkimus tämän vuoden keväällä.¹¹

Ennen vuoden 2018 taksiuudistusta Kela-kuljetusten (kuten muidenkin taksikyytien) hinnat perustuivat valtioneuvoston asetuksen enimmäishintoihin. Kelan korvaamat kyydit on järjestetty vuodesta 2018

8 Sairausvakuutuslaki 2004/1224, 4. luvun 7 §.

9 Taksien määrä kasvoi taksiuudistuksen jälkeen nopeasti, vuoden 2018 aikana lähes 40 %, ollen vuoden lopussa noin 12 000. Vuonna 2021 taksisäätelyyn tehtiin ”korjaussarja”, jossa esimerkiksi muutettiin yrittäjätutkinto pakolliseksi ja asetettiin y-tunnuksen pakolliseksi luvanhaltijoille, jonka jälkeen taksilupien määrä väheni huomattavasti.

10 Pitkänen V, Ahomäki I, Jääskeläinen J, Sieppi A & Väätänen A (tulossa 2023). Procurement of publicly reimbursed taxi services: Evidence from the Finnish market reform.

11 Jääskeläinen J, Leppälä S, Väätänen A (2023) Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment. FCCA Working Papers 2/2023. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/effects-of-taxi-market-deregulation-evidence-from-a-natural-experiment/>

lähtien kilpailuttamalla välityspalvelut maakunnittain.¹² Vuosien 2018–2020 kilpailutuksissa jokaiselle maakunnalle valittiin yksi palveluntuottaja järjestämään Kela-kuljetukset. Huolena oli kuitenkin se, että myös yksityiset markkinat keskittyisivät tälle yhdelle palveluntuottajalle, varsinkin alueilla, joissa Kelan korvaamien kyytien osuus on huomattava. Vuonna 2021 hankinnassa kokeiltiin uutta kilpailutusmallia, jossa kuhunkin maakuntaan valittiin kaksi palveluntuottajaa. Kilpailutus toteutetaan niin, että Kela asettaa minimivaatimustason palvelun laadusta, ja kilpailu tapahtuu puhtaasti hinnalla: välityspalvelut tarjoavat alennusprosenttia suhteessa valtioneuvoston asetuksessa säädettyyn sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan enimmäishintaan.

Taksikyytejä korvataan myös sosiaalihuoltolain sekä vammaispalvelulain nojalla. Sosiaalihuoltolain nojalla korvataan esimerkiksi taksikyytejä vähävaraisille, jotka eivät pysty käyttämään julkista liikennettä muun muassa terveydentilansa takia. Kyytejä korvataan asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi.¹³ Vammaispalvelulain mukaan kunnan täytyy järjestää vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut, jos henkilö vammansa tai sairautensa vuoksi tarvitsee palvelua suoriutuakseen tavanomaisista elämän toiminnoista.

Koulukuljetukset (perusopetuslain perusteella korvattavat kuljetukset) kilpailutetaan kunnittain tai kuntaryhmittäin, joskus jopa reittikohtaisesti, ja siten paljon pienemmissä erissä kuin Kela-kuljetukset. Tämän takia välityspalvelua ei välttämättä tarvita, ja kilpailutus voidaan toteuttaa myös yritystasolla. Toisaalta pienillä paikkakunnilla koulukuljetusten kilpailutukseen ei välttämättä osallistu niin montaa yritystä, että kilpailua pääsisi muodostumaan.¹⁴ Tämä on yleensä siksi, että alueella ei toimi kovinkaan montaa taksiryittäjää. Taksiuudistus ei suoranaisesti vaikuttanut koulukyydityksiin, vaikka epäsuorasti esimerkiksi tarjonnan muutokset ovat saattaneet aiheuttaa muutoksia kyseisiin kyyteihin.

Toisaalta selitys taksiuudistuksen vaikutuksien alueellisille eroavaisuuksille voi löytyä välityspalveluista. Taksimarkkinat ovat kaksipuoleiset markkinat, mikä tarkoittaa sitä, että markkinoilla toimii alustoja, jotka palvelevat kahta erillistä ryhmää. Taksimarkkinoilla nämä alustat ovat välityspalveluita, joiden tehtävänä on yhdistää taksikuljettajat ja asiakkaat toisiinsa. Kyseinen markkinarakenne vähentää etsimiskustannuksia, jotka olisivat muuten verrattain suuria.¹⁵

Välityspalvelun voivat omistaa joko täysin ulkopuoliset henkilöt tai taksialan yrittäjät. Lisäksi taksikuljettajat voivat olla yksittäisiä yrittäjiä, jotka toimivat välityspalvelun alla, tai ovat työsuhteessa välityspalveluun. Sitä, että taksiryittäjät omistavat välityspalvelun tai välityspalvelu ja yrittäjät kuuluvat samaan yrityksen, kutsutaan vertikaaliseksi integraatioksi. Kyseinen markkinarakenne voi olla este toimivalle kilpailulle, jos välityspalvelut yrittävät hillitä kilpailua maksimoidakseen taksiryittäjien voitot välityspalveluiden voittojen sijaan. Tämä johtuu siitä, että taksimarkkinoilla kilpailu tapahtuu vahvasti

12 Pois lukien Ahvenanmaa. Keski- ja Pohjois-Pohjanmaa muodostivat hankinnassa yhden kilpailutusalueen.

13 Sosiaalihuoltolaki 2014/1301, 23 §.

14 Sjöström M, Lahtinen J, Svartsjö M (2022). Esi- ja perusopetuksen koulukuljetukset 2020. Kuntaliitto. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2022/2146-esi-ja-perusopetuksen-koulukuljetukset-2020>

15 Luukkonen E (2021). Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 8/2021. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf>

välityspalveluiden välillä: välityspalvelut myyvät taksikyödin, kun taas taksinkuljettajat ovat palveluntarjoajia. Välityspalvelut määräävät hinnan ja jakavat kuljettajille kyytejä. Usein myös kuluttaja valitsee taksikyödin välityspalvelun perusteella. Perinteiset välityspalvelut voivat suosia omistajakuljettajaan, jolloin uusien taksinkuljettajien pääsy markkinoille vaikeutuu. Jos yhdellä välityspalvelulla on tietyllä maantieteellisellä alueella vakiintunut asema, kilpailu voi myös kärsiä mittakaavaetujen kautta, kun kilpailijoiden ei ole kannattavaa lähteä markkinoille. On myös huomattu, että välityspalvelut voivat yrittää rajoittaa uusien taksiyrittäjien pääsyä markkinoille. Välityspalvelut voivat myös pyrkiä rajoittamaan sitä, että taksiyrittäjä ajaa monelle välityspalvelulle.¹⁶

Jos taksiuudistus on jollain tavalla muuttanut markkinarakennetta tai välityspalveluiden kannustimia esimerkiksi omistusrakenteiden kautta, välityspalveluiden perimät maksut ovat voineet muuttua verrattuna taksiuudistusta edeltäneeseen aikaan. Markkinoille on tullut uusia välityspalveluita, joiden alla toimivat taksiyrittäjät eivät ole osakkaana kyseisessä palvelussa, jolloin välityspalvelu pyrkii maksimoimaan oman voittonsa taksiyrittäjien voiton sijaan. Jos välityspalvelulla on alueellisesti merkittävä asema, se pystyy käyttämään markkinavoimaa hinnoittelussaan molemmilla puolilla alustaa, eli päättää hinnoittelusta sekä taksiyrityksille että asiakkaille.

Pyrimme tässä tutkimuksessa selvittämään taksimarkkinan rakennetta ja sitä, miten taksimarkkina on organisoitunut paljon muutoksia aiheuttaneen taksiuudistuksen jälkeen. Selvitämme myös, miten taksiyrittäjät suhtautuvat markkinaan nykymuodossaan, välityskeskusten asemaan sekä julkisesti tuettuihin kyyteihin.

16 KKV:n taksimarkkinaselvitys (2020). Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/muistiot/kkvn-taksimarkkinaselvitys/>

3 AINEISTON HANKINTA

Taksiyrittäjien näkemyksiä ja kokemuksia taksimarkkinoista selvitetiin heille lähetetyllä sähköisellä kyselyllä. Kyselylomake (liite 2) laadittiin KKV:ssa Lomake käännettiin myös ruotsiksi ja englanniksi. Kyselyn alussa vastaajalla oli mahdollisuus valita kysymykset haluamallaan kielellä.

Taksiyritysten yhteystiedot saatiin Traficomista selvityspyynnöllä. Kyselyn linkki lähetettiin sähköpostitse 9 832 yritykselle. Kysely aukesi 19.9.2022 ja sulkeutui 22.10.2022. Kyselyn avasi kaikkiaan 1 021 vastaajaa, joista loppuun asti vastasi 844 vastaajaa. Vastausprosentiksi tuli siten 8,6.

Alhainen vastausprosentti selittyy osittain sillä, että yhteystiedot sisälsivät huomattavan määrän sähköpostiosoitteita, joita ei välttämättä aktiivisesti käytetä. Taksiyrityksistä suurin osa on erittäin pieniä, mahdollisesti sivutoimisia, ja merkittävän osan arvioitiin olevan mahdollisesti myös epäaktiivisia.

Kyselyyn vastasi siis kaikkiaan 844 taksiyrittäjää. Kaikista vastanneista 744 (88 %) toimi kyselyhetkellä taksiyrittäjänä. Tuosta joukosta 732 vastaajan yritys oli harjoittanut taksiliiketoimintaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana. Kysymykset kohdistettiin pääasiassa näille 732 vastaajalle. Niille 112 vastaajalle, jotka eivät kyselyhetkellä toimineet taksiyrittäjänä tai joiden yritys ei ollut harjoittanut taksiliiketoimintaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana, esitettiin ainoastaan kysymys taksiliiketoiminnan lopettamisen syistä.

Kyselyyn vastanneiden taustatietoja verrataan luvussa 4.1 Tilastokeskuksen aineistoihin taksiyrittäjiä, jolloin saadaan kuva kyselyaineiston edustavuudesta. Tilastokeskuksen aineistoihin kuuluvat kaikki Suomeen rekisteröidyt yritykset, joiden toimialaluokitus on taksiliikenne. Välityspalvelut on poistettu aineistosta työntekijöiden toiminnan mukaan – jos yrityksessä on pääasiassa toimistotyöntekijöitä, yritys on oletusarvoisesti välityspalvelu. Tilastokeskuksen aineisto ulottuu vuoden 2019 loppuun, mikä tarkoittaa, että aineisto ei ole täysin ajankohtaista.

4 TAKSIMARKKINOIDEN RAKENNE JA ORGANISOITUMINEN

Kyselyn ensimmäisessä vaiheessa pyydettiin taksimarkkinoiden rakennetta sekä organisoitumista koskevia tietoja. Painopiste oli erityisesti sellaisissa muuttujissa, joita ei ole löydettävissä jo olemassa olevista tilastoista.

4.1 Taustatietoja kyselyyn vastanneista taksiyrityksistä

Kyselyn aluksi vastaajilta pyydettiin taustatietoja heidän taksiyrityksestään. Nämä kysymykset koskivat pääasiassa yrityksen ikää ja kokoa. Vastausten tulkinnassa on kiinnostavaa, kuinka kauan eri vastaajat ovat toimineet taksialalla, ja erityisesti se, onko vastaaja aloittanut toimintansa ennen vai jälkeen taksiuudistuksen.

Kolmasosa kyselyn vastaajista oli aloittanut taksiyrittäjänä vuoden 2018 uudistuksen jälkeen. Runsas kuudesosa oli aloittanut vuosien 2012 ja 2018 välillä ja viidesosa vuosien 2002 ja 2011 välillä. Vajaa kolmannes vastaajista oli aloittanut taksiyrittäjänä jo ennen vuotta 2002. (Taulukko 1.)

Taulukko 1. Taksiyrittäjänä aloittamisen ajankohta.

Aloittamisajankohta	Kyselyyn vastanneet taksiyritykset %	Kaikki taksiyritykset %	Kyselyyn vastanneet taksiyritykset lkm.	Kaikki taksiyritykset lkm.
Ennen 1.1.2002	30	40	217	2 229
1.1.2002–31.12.2011	20	25	147	1 419
1.1.2012–30.6.2018	18	16	129	894
1.7.2018 jälkeen	32	19	234	1 042
Ei osaa sanoa	1	na	5	na
Yhteensä	100	100	732	5 584

Tilastokeskuksen tiedot ovat sarakkeissa 3 ja 5, otsikolla kaikki taksiyritykset. Kun kyselyyn vastanneiden tietoja peilataan Tilastokeskuksen yritysaineistoon, nähdään, että taksiuudistuksen jälkeen toimintansa aloittaneet yritykset ovat kyselyyn vastanneiden joukossa hieman yliedustettuina. Tämä voi kuitenkin johtua siitä, että Tilastokeskuksen tiedoissa näkyy myös ei-aktiivisesti toimivat yritykset, jos niitä ei ole erityisesti lakkautettu ja niiden toimintaa virallisesti päätetty. Kaiken kaikkiaan kyselyyn vastanneet yritykset edustavat reilua kymmentä prosenttia Tilastokeskuksesta löytyvistä taksiyrityksistä. Edustus on todellisuudessa tätä jonkin verran alhaisempi, koska taksitoimintaa voi harjoittaa myös sellainen yritys, joka on rekisteröity muulle pääasialliselle toimialalle kuin taksiliiketoiminnalle, jolloin se ei näy Tilastokeskuksessa taksiyrityksenä.

Huomionarvoista on myös, että Tilastokeskuksen aineistossa on tietoa vain vuositasona. Siten emme pysty tästä aineistosta erittelemään vuodelta 2018, ovatko taksiyrittäjät aloittaneet ennen uudistuksen voimaantuloa 1.7.2018 vai sen jälkeen. 1.1.2012–30.6.2018 ryhmään kuuluu kaikista taksiyrityksistä siis ne yritykset, jotka ovat aloittaneet toimintansa 1.1.2012 tai tämän jälkeen, mutta ennen vuoden 2017 loppua. Ne taksiyritykset, jotka ovat aloittaneet toimintansa vuonna 2018 ennen

taksiuudistusta (1.7.2018) ovat virheellisesti mukana taksiuudistuksen jälkeen aloittaneissa yrityksissä, mikä vaikuttaa siihen, että tiedot eivät ole täysin vertailukelpoisia.

Vastaaajayrityksen iän lisäksi selvitettiin vastaajan sijainti. Kyselyyn saaduista vastauksista 42 prosenttia tuli pääkaupunkiseudulta ja 64 prosenttia suurista kaupungeista eli Helsingistä, Espoosta, Tampereelta, Vantaalta ja Turusta¹⁷. Traficomien mukaan vuonna 2023 Suomessa oli 9 400 taksiyritystä, joista 42 prosenttia on rekisteröity Uudellemaalle¹⁸. Myös tältä osin kyselyn voi todeta olevan suhteellisen edustava otos eri kokoisten alueiden taksiyrittäjistä. On kuitenkin huomattava, että kyselyssä on todennäköisesti katvealueita eikä jokainen Suomen taksimarkkina ole tuloksissa edustettuna.

Vastaaajista 92 prosenttia vastasi kyselyyn suomeksi, kuusi prosenttia englanniksi ja kaksi prosenttia ruotsiksi. Tilastokeskuksen aineistoissa ei ole tietoa yrittäjän äidinkielestä, mutta tieto henkilön syntymäpaikasta löytyy: noin 88 prosenttia taksiyrittäjistä on syntynyt Suomessa ja siten noin 12 prosenttia on syntynyt muualla. Vaikka nämä tiedot eivät ole täysin vertailukelpoisia, kyselyn kieli-jakauma vaikuttaa jossain määrin peilaavan taksiyrittäjien taustoja.

Merkittävin osa vastaaajista oli yhden kuljettajan yrityksiä (45 %). Viidesosalla yrityksistä oli palveluksessaan kaksi kuljettajaa, kuudesosalla 3–4 kuljettajaa ja yhtä suurella osuudella yli neljä kuljettajaa. (Taulukko 2.) Vanhemmilla yrityksillä oli keskimäärin enemmän kuljettajia kuin uusilla. Kyselyyn osallistuneiden yritysten koko vastaa melko hyvin Tilastokeskuksen otoksen tietoja koko taksialan tilanteesta.

17 Vastaaajien summittainen sijainti on saatu heidän IP-osoitteidensa perusteella. Tämä internetpalveluntarjoajien reitityksiin perustuva tapa on luonnostaan summittainen, eikä sillä saatu selvitettyä sijaintia kaikille vastaajille. Tämän lisäksi esimerkiksi vastaukset normaalista poikkeavista paikoista tai VPN-yhteyksien läpi saattavat vääristää sijainteja. On kuitenkin nähtävissä, että keskimäärin vastaajien karkea sijainti voitiin päätellä. IP-osoite ei välttämättä aina kuvaa taksiyrittäjän pääasiallista toiminta-alueita.

18 Traficom (2023). Taksimarkkinat keskittyvät – taksiajoneuvojen ja -lupien määrä kasvanut. Traficomien uutiset ja tiedotteet. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksimarkkinat-keskittyvat-taksiajoneuvojen-ja-lupien-maara-kasvanut>

Taulukko 2. Taksiyrityksen kuljettajien lukumäärä.

Kuljettajien lukumäärä	Kyselyyn vastanneet taksiyritykset %	Kaikki taksiyritykset % ¹⁹	Kyselyyn vastanneet taksiyritykset lkm.	Kaikki taksiyritykset lkm. ¹⁹
0	2	8	18	423
1	45	42	329	2 322
2	20	33	147	1 834
3	9	8.3	62	464
4	7	3.7	54	207
yli 4	16	6.0	119	334
Yhteensä	100	100	729	5 584

Automäärältään kyselyyn vastanneet taksiyritykset olivat pääasiassa pieniä yhden (61 %) tai kahden (17 %) auton yrityksiä. Vanhemmilla yrityksillä oli keskimäärin enemmän autoja kuin uusilla. Lisäksi valtaosalla taksiyrityksistä (86 %) oli vain yksi omistaja. Joka kahdeksannella oli kaksi omistajaa, ja sitä useampia omistajia oli vain kolmella prosentilla yrityksistä.

Runsaalla puolella yrityksistä (57 %) vuotuinen liikevaihto jäi alle 100 000 euron (taulukko 3). Yli 200 000 euron liikevaihtoon ylsi runsas viidesosa yrityksistä. Vanhemmilla yrityksillä oli keskimäärin suurempi liikevaihto kuin uusilla. Liikevaihto oli odotetusti myös vahvasti yhteydessä yrityksen kuljettajien ja autojen määrään. Yli 200 000 euron liikevaihtoon ylsivät pääsääntöisesti vain yritykset, joilla oli vähintään kolme kuljettajaa ja vähintään kaksi autoa. Yli 100 000 euron liikevaihtoon vaadittiin yleensä vähintään kaksi kuljettajaa. Alle 60 000 euron liikevaihtoon jääneillä yrityksillä taas oli tyypillisesti vain yksi kuljettaja ja auto. Tilastokeskuksen aineistoon verrattuna kyselyyn vastanneet yritykset ovat hieman ylliedustettuina suurimman liikevaihdon kategoriassa.

19 "Kaikki taksiyritykset" -kohdissa otetaan kuljettajien lukumäärän sijaan tieto siitä, kuinka monta työntekijää yrityksellä on.

Taulukko 3. Taksiyritysten liikevaihto.

Liikevaihto	Kysely %	Kaikki taksiyrietykset %	Kysely lkm.	Kaikki taksiyrietykset lkm.
Alle 60 000 euroa vuodessa	22	20	163	1 092
60 000–99 999 euroa vuodessa	35	42	256	1 962
100 000–200 000 euroa vuodessa	19	33	142	1 764
Yli 200 000 euroa vuodessa	22	8	162	766
Ei osaa sanoa	1	na	9	na
Yhteensä	100	100	732	5 584

Niiltä 112 vastaajalta, jotka eivät kyselyhetkellä toimineet taksiyrittäjä tai joiden yritys ei ollut harjoittanut taksiliiketoimintaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana, kysyttiin, miksi he olivat lopettaneet taksiliiketoiminnan harjoittamisen²⁰. Yleisimpinä syinä mainittiin lainsäädännössä tapahtuneet muutokset, kustannusten nousu, kilpailutilanteen kiristyminen sekä kysynnän lasku (taulukko 4). Muiden syiden joukossa taksiliiketoiminnan lopettamiseksi mainittiin mm. haluttomuus ajaa taksia, ongelmat välitysyhtiöiden kanssa sekä taksimarkkinoiden sekava tilanne.

Taulukko 4. Taksiliiketoiminnan lopettamisen syyt (n = 112).

Syy	%	lkm.
Lainsäädännössä tapahtuneet muutokset	45	50
Kustannusten nousu	36	40
Kilpailutilanteen kiristyminen	33	37
Kysynnän lasku	31	35
Välitysyhtiöiden asettamissa vaatimuksissa tapahtuneet muutokset	23	26
Työvoiman saatavuuden heikentyminen	19	21
Eläkkeelle siirtyminen	14	16
Työkyvyn heikentyminen	5	6
Muu syy	38	42

Vaikka kyselyyn vastanneet taksiyrittäjät vastaavat ominaispiirteiltään melko hyvin koko Suomen taksiyrittäjien joukkoa, emme voi olla täysin varmoja siitä, onko otos kaikilta osin edustava. Koska

²⁰ Tältä joukolta ei kysytty sen jälkeen muita kysymyksiä.

kyselyyn vastaaminen oli vapaaehtoista, on mahdollista, että tietynlaiset taksiryttäjät ovat vastanneet kyselyyn herkemmin. Tuloksia yleistettäessä on siten hyvä pitää mielessä valikoitumisharhan mahdollisuus.

4.2 Taksirytysten toimintatavat

Taksiryttäjät saivat kyytejä monista eri lähteistä. Lähes kaikki yritykset saivat kyytejä välityslaitteen kautta (90 %), ja valtaosa sai kyytejä myös suoraan asiakkailta (77 %), taksitolpalta (66 %), omilta sopimusasiakkailta (61 %) ja lennosta (55 %). Harvinaisempaa oli saada kyytejä välityspalvelusta puhelinsoitolla (22 %). Muina kyytilähteinä mainittiin useimmin erilaiset sovellukset ja verkkosivut.

Kyytilähteissä oli eroja toisaalta suurten ja pienten, toisaalta vanhojen ja uusien taksirytysten välillä. Kaiken kaikkiaan suurilla ja vanhoilla yrityksillä oli käytössään useampia kyytilähteitä kuin pienillä ja uusilla yrityksillä. Suurilla yrityksillä oli pieniä useammin käytössään välityslaite, taksitolppa, omat sopimusasiakkaat, lennosta kyydin saaminen ja puhelinsoitto. Vanhoilla yrityksillä taas oli käytössään välityslaite, suoraan asiakkailta tulevat tilaukset sekä omat sopimusasiakkaat useammin kuin uusilla yrityksillä.

Vajaa puolet vastaajista (44 %) teki taksiryttäjänä toimimisen ohella myös jotain muuta (taulukko 5). Neljäsosa harjoitti muuta yritystoimintaa, 13 prosenttia oli eläkkeellä ja kahdeksan prosenttia palkkatyössä. KKV:n aiemmin julkaistussa tutkimuksessa havaittiin, että osa-aikaisesti taksia ajavien ryttäjien määrä kasvoi merkittävästi taksiuudistuksen seurauksena²¹. Kyselyn vastaukset olivat samansuuntaisia: 51 prosenttia niistä taksiryttäjistä, jotka olivat aloittaneet taksiuudistuksen jälkeen, harjoittivat jotain muuta toimintaa, kun taksiuudistusta ennen aloittaneiden joukossa kyseinen luku oli 39 prosenttia. Palkkatyössä olevien osuus oli melkein kolminkertainen verrattuna ennen taksiuudistusta aloittaneisiin ryttäjiin (14 % uusista, 5 % vanhoista), ja muuta yritystoimintaa harjoittavien osuus oli 8 prosenttiyksikköä korkeampi taksiuudistuksen jälkeen aloittaneiden joukossa (31 % uusista, 23 % vanhoista). Toisaalta eläkeläisten osuus oli suurempi niissä taksiryttäjissä, jotka olivat aloittaneet ennen taksiuudistusta, verrattuna niihin, jotka olivat aloittaneet uudistuksen jälkeen (15 % ja 9 %).

Taulukko 5. Muun toiminnan harjoittaminen taksiryttämisen ohessa (n = 732).

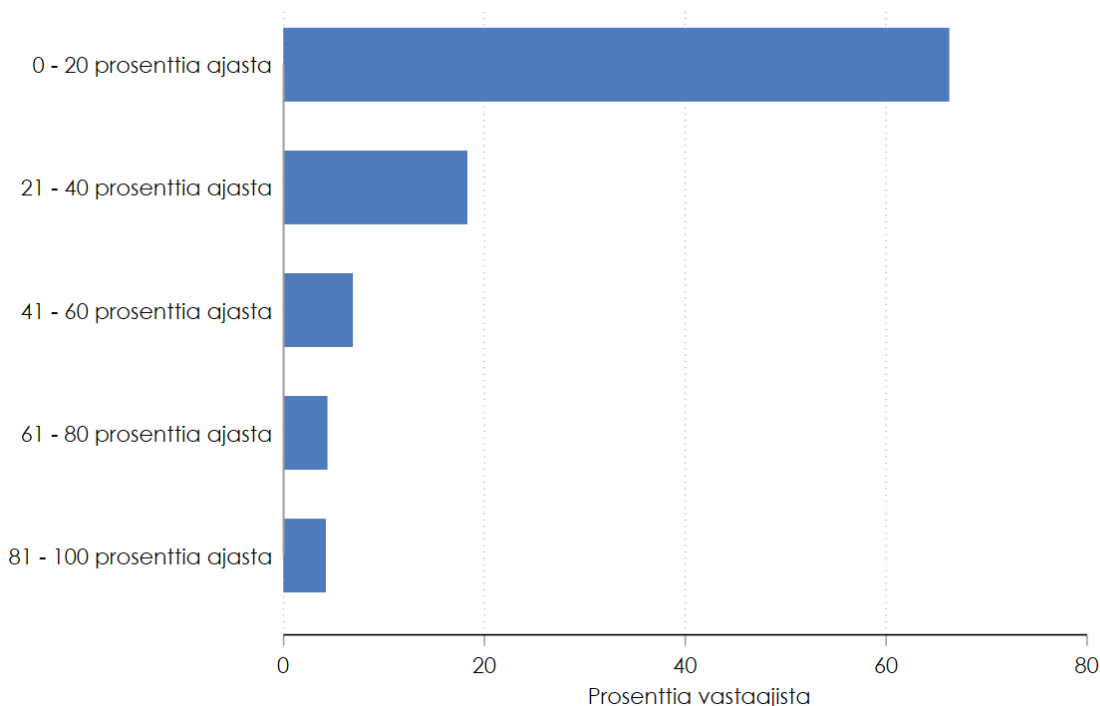
Muu toiminta	%	lkm.
Harjoitan muuta yritystoimintaa	26	190
Olen eläkkeellä	13	95
Olen palkkatyössä	8	60
Olen opiskelija	2	18
Ei mitään edellä mainituista	56	407

²¹ Jääskeläinen J, Leppälä S, Väätänen A (2023). Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment, FCCA Working Papers 2/2023. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/effects-of-taxi-market-deregulation-evidence-from-a-natural-experiment/>

Valtaosa taksiryttäjistä (91 %) ajoi myös itse taksia. Itse taksia ajavia pyydettiin arvioimaan, kuinka suuri osuus hänen taksityöstään on ajamista (asiakkaan kanssa tai ilman) tai odottelua. Keskimääräisesti ajamista oli tarkalleen puolet (50 %), keskihajonnan ollessa 21.

Taksia ajavilta kysyttiin myös, kuinka suuri osa ajamisesta tapahtuu asiakkaan kanssa tai ilman asiakasta. Asiakkaan kanssa ajamista oli keskimäärin hieman alle puolet (48 %) ajosta, keskihajonnan ollessa 18.²²

Yö- tai sunnuntaitaksalla ajaminen oli vastaajien joukossa melko harvinaista (kuvio 1). Valtaosa (66 %) taksia ajavista vastaajista ajoi yö- tai sunnuntaitaksalla alle 20 prosenttia taksiajostaan. Vajaa viidesosa ajoi yö- tai sunnuntaitaksalla 21–40 prosenttia ajostaan. Vain kuudesosa ajoi yö- tai sunnuntaitaksalla enemmän kuin 40 prosenttia ajostaan. Vuoden 2018 taksiuudistuksen jälkeen aloittaneet yrittäjät ajoivat yö- tai sunnuntaitaksalla selkeästi useammin kuin sitä ennen aloittaneet.



Kuvio 1. Yö- tai sunnuntaitaksalla ajamisen osuus kaikesta ajamisesta (prosenttia vastaajista, n = 667).

²² Ajamista ja odottelua sekä asiakkaan kanssa ja ilman asiakasta ajamista kysyttiin liikusäätimellä, jossa vastaaja saattoi säädintä liu'uttamalla valita haluamansa prosenttiosuuden. Kyselystä saadun palautteen perusteella ainakin mobiililaitteella vastanneilla oli vaikeuksia liikusäätimen kanssa. Tämän vuoksi näiden kahden kysymyksen tuloksiin kannattaa suhtautua varauksella.

4.3 Välityspalvelut

Tässä luvussa käsitellään taksiyritysten suhdetta taksien välityspalveluihin. Välityspalvelulla tarkoitetaan palvelua, joka välittää kyytejä korvausta vastaan. Taksimarkkinat ovat kaksipuoleiset markkinat, jossa välityspalvelut kilpailevat keskenään sekä asiakkaista että yrittäjistä. Siten on tärkeää ymmärtää, miten taksiyritykset kokevat suhteensa välityspalveluihin, ja miten yritykset ovat organisoituneet suhteessa välityspalveluihin.

Tyypillisintä oli, että taksiyritys ajoi vain yhden välityspalvelun välittämiä kyytejä (42 % vastaajista). Vajaa kolmasosa yrityksistä ajoi kahden välityspalvelun kyytejä ja runsas viidesosa kolmen tai useamman välityspalvelun kyytejä. Kahdeksan prosenttia yrityksistä ei ajanut minkään välityspalvelun kyytejä. Suuremmilla yrityksillä oli käytössään useampia välityspalveluita kuin pienemmillä yrityksillä.

Lähes puolet taksiyrityksistä (46 %) toimi alueella, jolla oli vastaajan mukaan käytettävissä 2–4 välityspalvelua. Neljäsosa yrityksistä (25 %) toimi alueella, jolla oli käytettävissä 5–7 välityspalvelua ja kuudesosa (16 %) alueella, jolla oli käytettävissä yli 7 välityspalvelua. Vain kaksi prosenttia yrityksistä toimi alueella, jolla oli käytettävissä korkeintaan yksi välityspalvelu. Kymmenesosa vastaajista (11 %) ei osannut sanoa, kuinka monta välityspalvelua hänen alueellaan oli.

Kolme neljästä yrityksestä vastaanotti kyytejä välityspalvelulta erillisen välityslaitteen kautta. Puhelinsovelluksen kautta kyytejä vastaanotti 43 prosenttia vastaajista. Kymmenesosa vastaanotti kyytejä puhelinsoitolla.

Puhelinsovellus oli useammin käytössä vuoden 2018 uudistuksen jälkeen aloittaneilla taksiyrittäjillä. Regressioanalyysillä selvitettiin, miten taksiyrityksen ikä ja kuljettajien lukumäärä selittivät kyytien saamista puhelinsovelluksen kautta. Jos taksiyritys oli aloittanut vuoden 2018 taksiuudistuksen jälkeen, oli 6,2 prosenttia todennäköisempää, että yritys sai kyytejä puhelinsovelluksen kautta kuin silloin, jos yritys oli aloittanut toimintansa ennen taksiuudistusta.

Välityslaitte oli useammin käytössä ennen vuotta 2012 aloittaneilla yrityksillä ja harvemmin käytössä vuoden 2018 uudistuksen jälkeen aloittaneilla yrityksillä: jos taksiyritys oli aloittanut toimintansa taksiuudistuksen jälkeen, oli 26 prosenttia epätodennäköisempää, että yrityksellä oli käytössään välityslaitte, verrattuna ennen taksiuudistusta aloittaneisiin yrityksiin. Myös suuremmilla yrityksillä oli useammin välityslaitte käytössä. Useammin välityslaitetta käyttivät myös vastaajat, joilla ei taksiyrittämisen rinnalla ollut muita sivutoimia. Vastaavasti sivutoimia harjoittaneilla yrittäjillä oli muita harvemmin välityslaitte käytössä.

Uudet ja pienet yritykset käyttivät siis vähemmän välityslaitteita, kun taas puhelinsovellusten suosio oli näissä yrityksissä suurempaa. Avovastauksissakin tuli ilmi, että välityslaitte yleensä vuokrataan välityspalvelulta, ja saattaa olla taksiyrittäjälle isokin investointi. Uudemmissa ja pienemmissä yrityksissä, sekä yrityksissä, jossa työntekijät tekevät taksikuljettajan töitä osa-aikaisesti, ei välttämättä ole halua maksaa kalliista välityslaitteesta.

Välityspalvelut veloittivat yrityksiltä monenlaisia maksuja vastineeksi palvelustaan (taulukko 6). Yleisimpiä olivat kuukausimaksu sekä maksuliikenteeseen tai kuljetusmaksuun perustuva provisio. Myös liittymismaksu ja laitteistovuokra olivat yleisiä maksuja. Koulutusmaksu sen sijaan oli harvinaisempi. Muina perittävinä maksuina mainittiin erilaiset virheenkorjaus- ja selvitysmaksut.

Taulukko 6. Välityspalvelun taksiyritykseltä perimät maksutyypit (n = 674).

Maksu	%	lkm.
Kuukausimaksu	92	622
Maksuliikenteeseen tai kuljetusmaksuun perustuva provisio	87	586
Liittymismaksu	69	463
Laitteistovuokra	53	356
Koulutusmaksu	15	101
Muu maksu	6	38
Ei mitään maksuja	< 1	1

Kuukausimaksua perittiin useammin vanhemmilta ja suuremmilta yrityksiltä, harvemmin uusilta yrityksiltä. Samoin kuukausimaksua perittiin useammin vastaajilta, jotka eivät harjoittaneet taksiyrittämisen ohessa sivutoimia. Liittymismaksua ja koulutusmaksua taas perittiin useammin suuremmilta yrityksiltä.

Laitteistovuokraa perittiin useammin yrityksiltä, jotka saivat kyytejä välityspalvelun kautta. Jos yrityksellä oli käytössään välityslaitte, oli 42 prosenttia todennäköisempää, että kyseinen yritys maksaa laitteistovuokraa, verrattuna yritykseen, jolla ei kyseistä laitetta ole. Välityslaitteen lisäksi laitteistovuokraa voidaan maksaa esimerkiksi taksamittarista.

Nämä tulokset viestivät siitä, että erityyppiset yrittäjät päätyvät usein eri välityspalvelun piiriin. Tämä voi olla seurausta välityspalveluiden välisestä kilpailusta, joissa ne erikoistuvat palvelemaan tietyn tyyppisiä taksiyrityksiä.

Vertikaalinen integraatio tarkoittaa sitä, että taksiyrittäjät omistavat välityspalvelun tai välityspalvelu ja taksiyrittäjät kuuluvat samaan yritykseen. Hieman yli puolet taksiyrityksistä omisti jonkun välityspalvelun osakkeita: 48 prosenttia suoraan ja kuusi prosenttia välillisesti. Useammin välityspalvelun osakkaana olivat vanhemmat ja suuremmat yritykset.

Yritykset saivat monenlaisia etuja välityspalvelun omistamisesta (taulukko 7). Yleisimpiä etuja olivat alennukset välityspalvelun maksuista, välityspalvelun tarjoama markkinointi sekä osingot. Viidesosa yrityksistä ei saanut mitään etuja välityspalvelun omistamisesta.

Taulukko 7. Välityspalvelun omistuksesta saatavat edut (n = 384).

Välityspalveluyrityksen omistuksesta saatava etu	%	lkm.
Alennuksia välityspalvelun maksuista	43	164
Välityspalvelun markkinointia	41	156
Osinkoja	41	154
Etusijan Kela-kuljetuksia, koulukuljetuksia tai sote-kuljetuksia jaettaessa	7	26
Jotain muuta etua	4	15
Ei mitään etua	21	80

Suuremmat yritykset saivat pienempiä yrityksiä useammin alennuksia maksuista, välityspalvelun markkinointia sekä osinkoja. Vanhemmat yritykset saivat uudempia yrityksiä useammin välityspalvelun markkinointia.

Kyselyn avokysymyksissä taksiyritykset esittivät runsaasti näkemyksiä välityspalveluista (113 vastaajaa). Suurin osa palautteesta oli kielteistä. Yrittäjät, jotka omistivat välityspalvelun osakkeita suoraan tai välillisesti antoivat kuusi prosenttia epätodennäköisemmin kielteistä palautetta välityspalvelusta²³. Vastaaajien mielestä välitysyhtiöillä oli liian paljon valtaa taksiyritykseen nähden. Osa vastaajista koki olevansa välityspalvelun renkeinä tai suorastaan orjina, koska välityspalvelu asetti monenlaisia vaatimuksia autoille ja ajettaville kyydeille.

”Ikävä kyllä sanoa, mutta yrittäjän työ on muuttunut alihankintatyöksi ja välitysyhtiöiden orjaksi.”

Joidenkin välityspalveluiden kerrottiin myös painostavan taksiyrityksiä. Avovastausten mukaan välityspalvelut saattoivat myös rajoittaa muille välityspalveluille ajamista. Tyytymättömyyttä aiheutti myös välityspalvelun osakasautoilijoiden liian suuri päätösvalta sekä mahdollisuus saada enemmän ja parempia kyytejä. Vastaaajien mielestä välitysyhtiöiden lukumäärä ja vaikutusvalta oli lisääntynyt taksiuudistuksen jälkeen.

”Välitysyhtiöillä liian iso valta yksittäiseen yrittäjään, mikä syö edelleen pientä katetta.”

Vastaaajien mielestä välityspalvelut myös veivät liian suuren osan taksiyrittäjän tuloista, ja niitä kutsuttiin usein ”välistä vetäjiksi”. Julkisesti tuettujen kyytien kilpailutuksissa välityspalveluiden sanottiin painavan hintoja liian alas voittaakseen kilpailutuksia.

”Välitysyhtiöt vievät liian suuren osuuden ajotuloista. KELA- ja VPL-kyytien taksat ovat kilpailutettu liian alas.”

Joidenkin vastaajien mielestä välityspalveluita oli markkinoilla aivan liikaa. Useaan välityspalveluun kuuluminen tuotti lisäkustannuksia taksiyrittäjille. Sitä pidettiin myös kuluttajalle sekavana. Toisaalta jotkut vastaajat olivat sitä mieltä, että on hyvä olla tarjolla useampi välityspalvelu, jotta taksiyrityksellä on valinnanvaraa ja maksut pysyvät kohtuullisina.

²³ Todennäköisyys on estimoitu logistisella regressiolla, jossa kontrolloitiin yrityksen ikää sekä kokoa.

5 TAKSIYRITTÄJIEN SUHTAUTUMINEN TAKSIMARKKINAAN

5.1 Multihoming

Tässä luvussa käsitellään taksiyritysten näkemyksiä ja kokemuksia multihomingista. Multihoming tarkoittaa, että taksiyritys on samaan aikaan monen välityspalvelun asiakas. Se, onko multihoming mahdollista, on taksimarkkinoiden toimivuuden kannalta tärkeä kysymys. Taksimarkkinoilla kilpailu tapahtuu pitkälti välityspalveluiden välillä, sillä kuluttajat valitsevat yleensä tietyn välityspalvelun auton tietyn taksikuljettajan sijaan.

Neljäosa vastaajista (26 %) toivoi, että hänen yrityksensä voisi kuulua nykyisten välityspalveluiden lisäksi myös johonkin muuhun välityspalveluun. Muita useammin halua kuulua myös johonkin muuhun välityspalveluun löytyi vuoden 2018 uudistukseen jälkeen aloittaneista yrityksistä. Samoin vastaajat, jotka eivät taksiyrittämisen ohessa harjoittaneet muuta toimintaa, olivat halukkaampia kuulumaan myös johonkin muuhun välityspalveluun.

Niiltä vastaajilta, jotka haluaisivat kuulua nykyisten välityspalveluiden lisäksi myös johonkin muuhun välityspalveluun, kysyttiin syitä tälle. Kaikkiaan 161 vastaajaa kertoi perustelujaan. Selvästi yleisin syy (94 vastaajaa) oli toive tulojen kasvattamisesta. Näille vastaajille nykyinen välitysyhtiö ei tarjonnut riittävästi kyytejä, eikä siten myöskään tuloja. Vastausten mukaan lisääntyneiden kyytien myötä myös yrityksen toiminta tehostuisi, koska autot olisivat enemmän ajossa. Uuteen välityspalveluun liittyminen voisi myös tarjota mahdollisuuksia päästä toisenlaisten kyytien piiriin (esimerkiksi Kela- tai sote-kuljetukset).

Jonkin verran perusteluna oli myös tyytymättömyys nykyiseen välityspalveluun (14 vastaajaa). Näiden vastaajien mielestä nykyiselle välitysyhtiölle maksetut komissiot olivat liian suuria tai he kokivat nykyisen välitysyhtiön syrjivän heitä tai rajoittavan heidän liiketoimintaansa. Eräänä syynä mainittiin myös yrityksen kilpailuasetelman parantaminen (12 vastaajaa). Kuulumalla useampaan välityspalveluun vastaajat toivoivat pystyvänsä lisäämään valinnanvapauttaan ja vähentämään nykyisten välitysyhtiöiden määräysvaltaa.

Niiltä vastaajilta, jotka eivät haluaisi kuulua nykyisten välityspalveluiden lisäksi johonkin muuhun välityspalveluun, kysyttiin syitä tälle. Kaikkiaan 413 vastaajaa kertoi perustelujaan. Yleisin perustelu (158 vastaajaa) oli usean välityspalvelun käyttämisen kalleus. Välityspalvelut perivät taksiyrityksiltä monenlaisia maksuja: liittymismaksuja, kuukausimaksuja, provisioita, laitevuokria jne. Yritystoiminnan kannattavuuden vuoksi nämä vastaajat halusivat pitää tällaiset kiinteät kustannukset mahdollisimman pieninä. Siksi he eivät halunneet liittyä uuteen välityspalveluun, jolle he olisivat joutuneet maksamaan näitä maksuja. Erityisesti taksiuudistuksen jälkeen markkinoille tulleilla välityspalveluilla koettiin olevan korkeat provisiot yms. maksut.

Seuraavaksi yleisin perustelu oli tyytyväisyys nykyisiin välityspalveluihin ja niiden määrään (106 vastaajaa). Nämä vastaajat olivat tyytyväisiä käytössä olevien välityspalveluiden prosesseihin ja kustannuksiin. Jos käytössä oli vain yksi välityspalvelu, taksiyrittäjä koki yhden hyvän ja luotettavan välityspalvelun riittävän, kunhan sen kautta sai tarpeeksi kyytejä. Yhteen välityspalveluun keskittymisen auttoi myös rakentamaan brändiä ja sitouttamaan asiakkaita.

Kolmanneksi yleisin perustelu olla kuulumatta useampaan välityspalveluun oli erilaiset käytännön hankaluudet (77 vastaajaa). Liian monen välityspalvelun käyttäminen koettiin sekavana ja moni-

mutkaisena. Uudet välityspalvelut toisivat mukanaan erilaisia toimintatapoja esimerkiksi ohjeissa, hinnoittelussa ja laskutuksessa. Vastaajien mielestä autossa ei myöskään ole tilaa uusille laitteistoille (välityslaitteille, mittareille, maksupäätteille jne.). Liian suuri laitteiden määrä autossa voi vastaajien mielestä jopa häiritä liikenteen seuraamista ja heikentää liikenneturvallisuutta.

Osalla vastaajista (23 kpl) syynä oli se, että tarjolla ei ollut hyviä vaihtoehtoja – tai vaihtoehtoja lainkaan. Joillakin alueilla toimi vain yksi välityspalvelu, jolloin taksiyrityksellä ei ollut mahdollisuutta liittyä toiseen välityspalveluun. Toisilla vastaajilla taas olisi ollut tarjolla muitakin välityspalveluita, mutta ne koettiin esimerkiksi epäluotettaviksi, kalliimmiksi tai vähemmän laadukkaiksi.

Kaksi kolmesta vastaajasta kertoi, että hänen yrityksensä pääasiallisesti käyttämä välityspalvelu rajoittaa jollain tavalla muille välityspalveluille ajamista (taulukko 8). Tyypillisintä oli asettaa ehtoja taksiauton teippaamiselle (53 %) tai autossa käytettävälle laitteistolle (39 %). Runsas viidesosa vastaajista kertoi, että välityspalvelu oli suoraan kieltänyt ajamista muille välityspalveluille.²⁴

Taulukko 8. Välityspalvelun tavat rajoittaa muille välityspalveluille ajamista (n = 732).

Välityspalvelun tapa rajoittaa muille välityspalveluille ajamista	%	lkm.
Välityspalvelu asettaa ehtoja taksiauton teippaamiselle	53	377
Välityspalvelu asettaa ehtoja taksiautossa käytettävälle laitteistolle	39	275
Välityspalvelu on suoraan kieltänyt ajamista muille välityspalveluille	22	159
Muulla tavalla	8	53
Ei millään tavalla	34	242

Teippaamiselle oli asetettu ehtoja erityisesti suuremmille yrityksille. Teippaamiselle asetetut ehdot olivat myös yleisempiä kaupunkimaisissa kunnissa kuin harvemmin asutuissa kunnissa.

Laitteistolle oli asetettu ehtoja useammin suuremmille yrityksille. Laitteistolle asetetut ehdot olivat yleisempiä myös kaupunkimaisissa kunnissa. Välityspalvelu oli useammin kieltänyt suoraan uudempia, vuoden 2018 uudistuksen jälkeen aloittaneita taksiyrityksiä ajamista muille.

Ylipäätään rajoituksia oli asetettu useammin suuremmille yrityksille, kaupungeissa sijaitseville yrityksille sekä yrityksille, jotka omistivat välitysyhtiön osakkeita. Samoin rajoituksia oli asetettu hieman useammin yrityksille, jotka halusivat kuulua nykyisen välityspalvelun lisäksi myös johonkin muuhun välityspalveluun. Rajoituksia oli myös asetettu hieman useammin vastaajille, jotka eivät harjoittaneet taksiliiketoiminnan ohella mitään muuta toimintaa, ja vastaavasti harvemmin vastaajille, jotka harjoittivat taksiliiketoiminnan ohella jotain muuta toimintaa. Tämä voi perustua siihen, että osa-aikaiset taksikuljettajat valitsevat useammin välityspalvelun, jonka piiriin on helpointa kuulua. Esimerkiksi

²⁴ Muina tapoina rajoittaa muille välityspalveluille ajamista mainittiin välityspalveluiden vaatimukset brändin-mukaisuudesta (esimerkiksi yhtiön logo pukeutumisessa ja kieltö markkinoida kilpailevaa välityspalvelua) sekä uhkailu ja painostus (esimerkiksi uhkaus vähentää tarjottavien kyytien määrää).

liittymiskustannukset ovat näissä välityspalveluissa pienimmät, ja kiinteät kustannukset taksitoiminnan aloittamiselle ovat siten pienet.

Noin joka seitsemäs (15 %) vastaaja kertoi, että jokin välityspalvelu oli kieltäytynyt ottamasta hänen yritystään välityspalvelun piiriin. Muita useammin kieltäytymisen kohteeksi olivat joutuneet uudemmat, vuoden 2018 uudistuksen jälkeen aloittaneet yritykset.

5.2 Julkisesti tuetut taksikyydit

Tässä luvussa kuvataan taksiyritysten kokemuksia julkisesti tuetuista taksikyydeistä: Kelan korvaamista taksimatkoista (Kela-kuljetukset), koulukuljetuksista sekä sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisista kuljetuksista (sote-kuljetukset).

Taksialan liikevaihdosta noin 40 prosenttia muodostuu julkisesti tuetuista taksikyydeistä²⁵. Julkisesti tuettujen kyytien merkitys on erityisen suuri kaupunkien ulkopuolella, missä yksityinen kysyntä on vähäisempää²⁶. Koska julkisesti korvattujen kyytien osuus on niin suuri, niiden merkitys koko taksimarkkinan toimivuudelle on huomattava.

Noin kaksi kolmasosaa yrityksistä ajoi kyselyhetkellä Kela-kuljetuksia (69 %) tai sote-kuljetuksia (67 %). Koulukuljetuksia ajoi 40 prosenttia yrityksistä. Tämän perusteella voidaan arvioida, että vastaajajoukossamme Kela-kuljetuksia ajavat ovat jonkin verran yliedustettuina²⁷.

Ennen vuoden 2018 uudistusta aloittaneet yritykset ajoivat useammin Kela-kuljetuksia kuin uudistuksen jälkeen aloittaneet. Kela-kuljetusten ajaminen oli yleisempää myös suuremmille yrityksille. Myös pienellä paikkakunnalla toimivat yritykset ajoivat useammin Kela-kuljetuksia. Samoin Kela-kuljetuksia ajoivat useammin sellaiset yritykset, joiden ajamista muille välityspalveluille on rajoitettu.

Myös sote-kuljetuksia ajoivat useammin sellaiset yritykset, joiden ajamista muille välityspalveluille oli rajoitettu. Harvemmin sote-kuljetuksia ajoivat yritykset, joita välitysyhtiö oli kieltäytynyt ottamasta mukaan. Tämä voisi viitata siihen, että sote-kuljetusten ajamisen ehtona on usein se, että ajaa vain kyseiselle keskukselle. Myös koulukuljetuksia ajoivat harvemmin sellaiset yritykset, joita välitysyhtiö oli kieltäytynyt ottamasta mukaan.

Monilla yrityksillä, jotka eivät ajaneet julkisesti tuettuja taksikyytejä, oli kuitenkin halua päästä ajamaan niitä. Niistä yrityksistä, jotka eivät ajaneet sote-kuljetuksia, vajaa puolet (48 %) olisi halunnut ajaa niitä. Samoin niistä yrityksistä, jotka eivät ajaneet Kela-kuljetuksia, vajaa puolet (43 %) haluaisi

25 KKV:n taksimarkkinaselvitys (2020). Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/muistiot/kkvn-taksimarkkinaselvitys/>

26 Pääkaupunkiseudulla Kela- ja sote-kyydit muodostivat vuosina 2013–2020 keskimäärin 30 % alan liikevaihdosta, kun taas pienissä kunnissa vastaava luku oli keskimäärin yli 60 % (aineiston lähteenä Kelasto ja Sotkanet, omat laskelmat).

27 KKV on saanut Kelalta aineiston Kela-kuljetuksia ajavista taksiyrityksistä. Aineiston perusteella Kela-kuljetuksia ajavien yritysten osuus on arviolta hieman alle puolet kaikista taksiyrityksistä. Pitkänen V, Ahomäki I, Jääskeläinen J, Sieppi A & Väätänen A (tulossa 2023). Procurement of publicly reimbursed taxi services: Evidence from the Finnish market reform.

ajaa niitä. Niistä yrityksistä, jotka eivät ajaneet koulukuljetuksia, vajaa kolmasosa (30 %) haluaisi ajaa niitä. Muita useammin sote-kuljetuksia halusivat ajaa yritykset, jotka sijaitsivat pääkaupunkiseudun ulkopuolella.

Kela-kuljetuksilla oli merkittävin vaikutus yritysten liikevaihtoon (taulukko 9). Joka neljännelle niitä ajavalle yritykselle Kela-kuljetukset muodostivat yli 60 prosenttia liikevaihdosta. Koulukuljetusten ja sote-kuljetusten merkitys oli vähäisempi, mutta silti lähes puolelle niitä ajavista ne muodostivat kuitenkin yli 20 prosenttia liikevaihdosta. Kela-kuljetukset ja koulukuljetukset muodostivat suuremman osan liikevaihdosta erityisesti pienemmille yrityksille.

Taulukko 9. Julkisesti tuettujen kyytien osuus taksiryityksen liikevaihdosta.

	Kela-kuljetukset (n = 505)	Koulukuljetukset (n = 291)	Sote-kuljetukset (n = 486)
0–20 prosenttia	34 %	53 %	52 %
21–40 prosenttia	26 %	19 %	32 %
41–60 prosenttia	14 %	15 %	11 %
61–80 prosenttia	16 %	9 %	4 %
81–100 prosenttia	10 %	5 %	2 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %

Julkisesti tuettuja kyytejä ajavista monet haluaisivat niitä enemmänkin (taulukko 10). Sote-kuljetuksia ajavista 59 prosenttia haluaisi ajaa niitä nykyistä enemmän. Kela-kuljetuksia ja koulukuljetuksia ajavista vajaa puolet haluaisi ajaa niitä nykyistä enemmän. Toisaalta osa yrityksistä haluaisi ajaa julkisesti tuettuja nykyistä vähemmän. Erityisesti näin on laita Kela-kuljetuksissa, joita ajavista noin kuudesosa haluaisi ajaa niitä vähemmän.

Taulukko 10. Halukkuus ajaa enemmän tai vähemmän julkisesti tuettuja kyytejä.

	Kela-kuljetukset (n = 505)	Koulukuljetukset (n = 291)	Sote-kuljetukset (n = 486)
Nykyistä enemmän kyytejä	48 %	49 %	59 %
Nykyisen verran kyytejä	35 %	46 %	34 %
Nykyistä vähemmän kyytejä	17 %	5 %	7 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %

Lisää Kela-kuljetuksia toivoivat erityisesti uudemmat, vuoden 2018 uudistuksen jälkeen aloittaneet yritykset sekä pienemmät yritykset. Nykyistä vähemmän Kela-kuljetuksia toivoivat erityisesti suuremmat yritykset. Muita useammin lisää koulukuljetuksia halusivat vastaajat, jotka taksiryittämisen ohessa harjoittivat myös muuta tointa, ja joiden ajamista muille välityspalveluille oli rajoitettu.

Taksiryittäjät, jotka omistivat välityspalvelun osakkeita, olivat muita tyytyväisempiä Kela-kuljetusten ja sote-kuljetusten määräänsä. Taksiryittäjät, jotka eivät omistaneet välityspalvelun osakkeita, taas haluaisivat ajaa enemmän Kela- ja sote-kuljetuksia.

Julkisesti tuettuja kyytejä ajavia pyydettiin vertaamaan niistä saatavaa korvausta välityspalvelun kautta saatavien muiden kyytien korvaukseen (taulukko 11). Koulukuljetuksista saatu korvaus oli paras, sillä lähes kolmasosa kertoi niistä saatavan korvauksen olevan suurempi kuin muista välityspalvelun kautta tulevista kyydeistä. Kela-kuljetuksista saatava korvaus taas oli selvästi pienin, sillä neljä viidestä kertoi niistä saatavan korvauksen olevan pienempi kuin muista välityspalvelun kautta tulevista kyydeistä. Sote-kuljetuksista suurempaa korvausta saivat erityisesti suuremmat yritykset, joilla oli vähintään kolme autoa.

Taulukko 11. Julkisesti tuetuista kyydeistä saatujen korvausten vertautuminen muihin välityspalvelun kautta saatavien kyytien korvauksiin.

	Kela-kuljetukset (n = 505)	Koulukuljetukset (n = 291)	Sote-kuljetukset (n = 486)
Suurempi	12 %	31 %	18 %
Yhtä suuri	7 %	38 %	31 %
Pienempi	81 %	31 %	51 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %

Julkisesti tuettuja kyytejä ajavia pyydettiin vertaamaan niistä saatavaa korvausta myös tolpalta saatavien kyytien korvaukseen (taulukko 12). Jälleen koulukuljetuksista saatu korvaus oli suurin: noin kuudesosa kertoi niistä saatavan korvauksen olevan suurempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä. Kela-kuljetuksista saatava korvaus taas oli pienin, sillä 89 prosenttia kertoi niistä saatavan korvauksen olevan pienempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä.

Taulukko 12. Julkisesti tuetuista kyydeistä saatujen korvausten vertautuminen tolpalta saatavien kyytien korvauksiin.

	Kela-kuljetukset (n = 505)	Koulukuljetukset (n = 291)	Sote-kuljetukset (n = 486)
Suurempi	9 %	17 %	9 %
Yhtä suuri	2 %	43 %	29 %
Pienempi	89 %	40 %	63 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %

Koulukuljetusten suuremmaksi koetut korvaukset saattavat selittyä osin sillä, että taksirytykset voivat osallistua itse koulukuljetusten kilpailutuksiin, jolloin ne voivat saada suuremman osan voitoistaan itselleen.

Kyselyn avokysymyksissä annettiin runsaasti palautetta julkisesti tuetuista kyydeistä (156 vastaajaa). Palaute oli lähes poikkeuksetta kielteistä. Monissa vastauksissa moitittiin julkisesti tuettujen kyytien kilpailutusta ja kilpailutuksen toteutusta. Näiden vastausten mukaan nykyinen tapa kilpailuttaa on taksiryttäjän näkökulmasta huono. Vastaajien mukaan välityspalvelu osallistuu kilpailutukseen mahdollisimman pienellä tarjouksella, ja sitten taksiryttäjän on pakko ajaa Kela- tai sote-kuljetuksia olemattomalla katteella tai jopa tappiollisesti. Varsinainen palveluntuottaja ei pysty itse määrittelemään hintojaan, vaan ne tulevat välityspalvelulta, ja taksirytytys voi ainoastaan hyväksyä

hinnat tai jäädä kokonaan vaille näitä kyytejä. Liian pienten korvausten vuoksi julkisesti tuettuja kyytejä ei aina kannata ajaa, tai niitä ajetaan ainoastaan, jos muita kyytejä ei ole tarjolla. Sen vuoksi asiakkaat eivät aina pääse ajoissa vastaanotolle, koska kukaan ei halua ajaa kyytiä. Vastaaajien mielestä kilpailuttajan tulisi olla hyväksymättä liian alhaisia tarjouksia.

”Taksimarkkinat menivät pieleen vuonna 2018, kun ala vapautui ja kaikki yhteiskunnan maksamat kyydit menivät kilpailutuksen kautta isoille välityskeskuksille.”

”Yhteiskunnan maksamat kyytien hinnat on poljettu niin alas, ettei minun kannata laittaa kuljettajaa ajamaan tiettyjä kyytejä ollenkaan, koska tuottaa minulle tappiota nykyisellä kustannusrakenteella.”

Vastausten mukaan pienet katteet ovat erityisen paha ongelma pienillä paikkakunnilla, joissa julkisesti tuetut kyydit muodostavat hyvin suuren osan tarjolla olevista taksikyydeistä. Jos niiden ajaminen ei enää kannata, niin pian ei kannata muukaan taksitoiminta. Vastausten mukaan pienet korvaukset eivät myöskään kannusta kaluston (esimerkiksi invataksien) hankkimiseen tai uusimiseen.

Julkisesti tuettujen kyytien kilpailuttamisen ongelmiin esitettiin korjauksena välitystoiminnan ja taksiliikenteen kilpailuttamista erikseen sekä sitä, että kriteereissä painotettaisiin enemmän hinnan ohella myös palvelun laatua ja varmuutta.

5.3 Avoin palaute taksimarkkinoista

Kyselyn lopussa vastaajilla oli mahdollisuus kertoa omin sanoin näkemyksiään taksimarkkinoista²⁸. Vastauksia tuli runsaasti ja lähes kaikki annetut kommentit olivat kielteisiä (89 %). Negatiivisia ja/tai huolestuneita kannanottoja antoivat useammin taksiyrittäjät, jotka olivat aloittaneet liiketoimintansa ennen vuoden 2018 taksiuudistusta. Osa vastauksista on kuvattu jo raportin aikaisemmissa osioissa (välityspalveluja koskevat kommentit luvussa 4.3 ja julkisesti tuettuja taksikyytejä koskevat kommentit luvussa 5.2).

Useissa vastauksissa moitittiin **taksimarkkinoiden puutteellista valvontaa** (94 vastaajaa). Vastajaat kertoivat taksialalla esiintyvän runsaasti harmaata taloutta, jossa yritykset eivät maksa veroja, hyväksyvät maksut vain käteisellä, eivätkä anna kuittia. Myös lupa-asioiden kerrottiin usein olevan retuperällä: taksikuljettaja ei välttämättä ole suorittanut tarvittavaa koetta tai taksitoimintaa saatetaan harjoittaa kalustolla, jolla ei ole taksiliikennettä koskevia vakuutuksia. ”Harmaiden” ja luvattomien taksien koettiin saavan perusteetonta kilpailuetua, joka heikentää luvallisesti toimivien taksiyrittäjien asemaa.

²⁸ Kyselyn lopussa olleeseen avokysymykseen (liitteessä 2 olevan kyselylomakkeen kysymys 4.1) tuli kaikkiaan 462 vastausta, joissa vastaajat kertoivat omin sanoin näkemyksiään taksimarkkinoista. Näkemyksiä taksimarkkinoista esitettiin yllättäen myös kyselylomakkeen kahden aikaisemman avokysymyksen vastauksissa. Kysymyksissä 2.9. ja 2.10 vastaajia pyydettiin kertomaan, mistä syystä he halusivat / eivät haluaisi yrityksensä kuuluvan myös johonkin muuhun välityspalveluun kuin nykyiseen. Sen lisäksi, että vastaajat vastasivat varsinaisiin kysymyksiin välityspalveluihin liittymisestä, he kertoivat myös runsaasti näkemyksiään markkinoista, vastaten näin varsinaisen kysymyksen ”ohi”. Koska nämäkin vastaukset tuntuivat kyselyn kannalta oleellisilta, niitä analysoitiin yhdessä kysymykseen 4.1 annettujen avovastauksien kanssa.

”[S]uuri ongelma on edelleen alalla vallitseva harmaa talous. Kyytejä ajetaan edelleen paljon pimeästi hukka-ajo toimintoa käyttäen, kuskeille maksetaan suuri osa palkoista pimeästi käteisellä ja hyödynnetään kortistossa olevia kuskeja pimeillä palkoilla. Ala vaatisi todellisen puhdistuksen harmaan osalta.”

Julkisesti tuetuissa kyydeissä toivottiin viranomaisten valvovan sitä, että niitä ajavat taksiyritykset noudattavat työaikoja ja palkkausta koskevia lakeja. Vaikka näiden asioiden vaaditaan olevan kunnossa kilpailutuksissa, niin vastaajien mukaan kukaan ei valvo niiden toteutumista.

KKV:lle annettiin moitteita sen tekemistä linjauksista ja valvonnan puutteesta. Osa vastaajista ei pitänyt KKV:n kielteisestä linjasta päivystyksestä sopimiseen ja taksiyritysten yhteenliittymisiin. Vastauksissa tuotiin esille myös KKV:n toimivaltaan kuuluvia asioita, joita vastaajien mielestä valvottiin huonosti: tietyt välityspalvelut kieltävät taksiyrityksiä ajamasta toiselle välityspalvelulle, suosivat kyytien jakamisessa omistajiensa autoja tai pitivät edelleen velvoittavia ajovuorolistoja. Myös taksikyytien hintojen ilmoittamisessa kerrottiin olevan puutteita.

Jotkut vastaajat esittivät, että taksimarkkinat kaipaisivat valtiollista taksitarkastusjärjestelmää, joka valvoisi aktiivisesti, että alalla noudatettaisiin lakeja ja määräyksiä. Tällaisella ”taksitarkastajalla” pitäisi olla pääsy kaikkiin tarvittaviin viranomaisrekistereihin voidakseen valvoa taksitoiminnan lainmukaisuutta.

Useissa vastauksissa kuvailtiin **taksiyrittäjän taloudellisia vaikeuksia** (72 vastaajaa). Kannattavuusongelmia aiheuttivat sekä tulojen pienuus että menojen suuruus. Vastaajat olivat erityisen pettyneitä julkisesti tuetuista kyydeistä saatuihin korvauksiin, jotka ovat heidän mukaansa pienentyneet huomattavasti kilpailutusten seurauksena. Näistä kyydeistä saatujen korvausten pieneminen vaikutti erityisesti pienemmällä paikkakunnilla, joilla oli muuten huonosti kyytejä tarjolla. Ylipäätään kilpailun lisääntyminen oli pienentänyt vastaajien tuloja, samoin kuin koronan aiheuttama kysynnän lasku. Menopuolella välityspalveluiden maksut, polttoaineiden hinnannousu sekä autoveron alennuksen poistuminen aiheuttivat kannattavuusongelmia. Taloudellisten vaikeuksien vuoksi monet vastaajat kertoivat harkitsevansa taksiyritystoiminnan lopettamista, vaihtamalla alaa tai jäämällä eläkkeelle. Ongelmien vuoksi näillä yrityksillä ei myöskään ollut mahdollisuuksia hankkia uutta kalustoa tai palkata kuljettajia.

”Vähän huonolta näyttää tulevaisuus. Autoveron alennuksen kokonaan poistuminen takseilta on erittäin huono asia. Muutenkin kulut nousseet paljon. Kilpailua on tullut paljon, joten jaettavaa jää vähemmän kaikille.”

Joissakin avovastauksissa kuvattiin **taksialan maineen heikkenemistä** (38 vastaajaa). Näiden vastaajien mukaan taksialan luotettavuus, laadukkuus, palvelualltius ja turvallisuus ovat heikentyneet taksiuudistuksen jälkeen. Heidän mukaansa alalle on tullut ammattitaidottomia takseja, jotka eivät esimerkiksi tiedä osoitteita eivätkä aina edes osaa kieltä. Tämän vuoksi asiakkaiden luottamus on heikentynyt, ja sen seurauksena taksien käyttö vähentynyt. Vastaajien mukaan menetetyn maineen vuoksi on myös vaikea saada uusia kuljettajia alalle.

”Ymmärtämättömien toimijoiden laatima taksilain vapautus pelotti asiakkaat koska osaamattomuus ja häiritsevä käyttäytyminen uusien toimijoiden tullessa liikenteen pariin pilasi pitkäksi aikaa luottamuksen ja oikeasti vähensi taksien käyttöä.”

Osa vastaajista moitti sitä, että taksiuudistuksen jälkeen alalle on tullut **liikaa autoja**. Heidän mielestään takseja on kysyntään nähden liikaa, ja sen vuoksi myös taksiliiketoiminnan kannattavuus on heikentynyt. Tällaiset näkemykset tulivat useimmiten suuremmilta paikkakunnilta. Pienemmillä paikkakunnilla sen sijaan tuli viestiä, että taksien määrä on vähentynyt, ja niistä olisi suorastaan pulaa. Vastaajien näkemys taksien määrän alueellisesta jakautumisesta on samansuuntainen kuin muut kirjallisuuden löydökset taksiuudistuksen vaikutuksista: KKV:n aiemmin tänä vuonna julkaisemassa tutkimuksessa osoitetaan, että uudistus nosti taksiyritysten ja -kuljettajien määrää suurissa kaupungeissa²⁹.

29 Jääskeläinen J, Leppälä S, Väätänen A (2023). Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment, FCCA Working Papers 2/2023. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/effects-of-taxi-market-deregulation-evidence-from-a-natural-experiment/>

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Taksimarkkinat ovat nykyään monipuolisemmat kuin ennen vuoden 2018 taksiuudistusta. Taksinvälityspalveluita on enemmän kuin ennen uudistusta, ja kuluttajalla on enemmän valinnanvaraa, mutta myös enemmän vastuuta valitessaan itselleen taksikyytiä. Tämä uudenlainen kilpailu yhdistettynä markkinan kaksipuolisuuteen, eli tilanteeseen, jossa välityspalvelut kilpailevat keskenään sekä asiakkaista että yrittäjistä, on aiheuttanut uudenlaisia tilanteita alan yrittäjille.

Välityspalvelu voi olla täysin taksiyrittäjästä erillinen yritys, tai taksiyrittäjät voivat omistaa välityspalvelun, jolloin puhutaan vertikaalisesta integraatiosta. Vertikaalinen integraatio voi johtaa siihen, että välityspalvelu maksimoi oman voittonsa sijaan sen omistavien taksiyrittäjien voittoa ja pyrkii siten tekemään taksiliiketoiminnasta mahdollisimman kannattavaa omistajilleen. Kyselyn perusteella noin puolet vastaajista omisti välityspalvelun osakkeita, ja osakkeita omistivat useimmin vanhemmat ja suuremmat taksiyritykset. Taksiryityksille, jotka eivät ole välityspalvelun omistajia, vertikaalinen integraatio voi vaikeuttaa toimimista taksimarkkinoilla.

Taksimarkkinoiden kilpailua voi haitata se, jos välityspalvelut rajoittavat tai kieltävät taksiyrityksiä toimimasta toisen välitysyhtiön alaisuudessa. Tämä hankaloittaa erityisesti uusien välityspalveluiden tuloa markkinoille, ja siten pienentää edellytyksiä terveelle kilpailulle taksimarkkinoilla. Välityspalveluiden välinen kilpailu on tärkeää kuluttajan näkökulmasta, sillä jos yhdellä välityspalvelulla on suuri markkinaosuus ja siten markkinavoimaa, se pystyy hinnoittelemaan kyydit markkinahinnan yläpuolelle. Tämän takia myös aiemmissa KKV:n selvityksissä on suhtauduttu epäilevästi sopimuksiin, jotka kieltävät ajamisen muille välityspalveluille³⁰.

Noin puolella kyselyn vastaajista oli käytössään useampi kuin yksi välityspalvelu. Suuremmat yritykset käyttivät useampia välityspalveluita kuin pienemmät yritykset. Neljäsosa vastaajista haluaisi kuulua nykyistä useampaan välityspalveluun, koska voisi siten kasvattaa tuloja (esimerkiksi pääsemällä Kela-kuljetusten piiriin) tai on tyytymätön nykyiseen välityspalveluun. Uudemmat taksiyritykset halusivat useammin kuulua nykyistä useampaan välityspalveluun. Toisaalta suurin osa, eli kolme neljäsosaa vastaajista, ei haluaisi kuulua nykyistä useampaan välityspalveluun, koska pitää sitä liian kalliina tai hankalana tai on tyytyväinen nykyisiin.

Kaksi kolmasosaa vastaajista kertoi, että nykyinen välityspalvelu oli jollain tavalla rajoittanut muille välityspalveluille ajamista. Yleisin tapa rajoittaa oli asettaa ehtoja auton teippauksille tai autossa käytettävälle laitteistolle. Viidesosa kertoi, että välityspalvelu oli suoraan kieltänyt ajamista muille välityspalveluille. Myös avovastauksissa tuli ilmi, että välityspalvelut rajoittavat muille välityspalveluille ajamista. Noin joka seitsemäs vastaaja kertoi myös, että välityspalvelu oli kieltänyt ottamasta taksiyritystä palvelunsa piiriin.

Avokysymyksiin annettujen vastausten perusteella monilla taksiyrittäjillä on hyvin kielteinen näkemys välityspalveluista. Niitä koskevista avovastauksista melkein yhdeksän kymmenestä oli selkeästi nega-

30 Luukkonen E (2021). Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 8/2021. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf>

tiivisiä tai toivat ilmi alan ongelmia. Loput kymmenen prosenttia olivat joko neutraaleita tai positiivisia. Avovastauksissa tuli ilmi, että useiden taksiyrittäjien mielestä välitysyhtiöillä on liikaa valtaa taksiyritykseen nähden, ja valta on lisääntynyt vuoden 2018 taksiuudistuksen jälkeen. Tämä voi johtua esimerkiksi siitä, että ennen uudistusta vertikaalinen integraatio taksiyrittäjien ja välityspalveluiden kesken oli yleisempää: taksiuudistuksen myötä markkinoille on tullut enemmän esimerkiksi kansainvälisiä välityspalveluita, joiden omistajat eivät ole taksiyrityksiä. Monet taksiyrittäjät kokevat myös, että välityspalvelut vievät liian suuren osuuden taksiyrittäjän tuloista. Joidenkin vastausten perusteella välityspalvelut myös suosivat osakasautoilijoita ja painostavat taksiyrittäjiä.

Taksialan liikevaihdosta noin 40 prosenttia muodostuu julkisesti tuetuista kyydeistä, eli Kelan korvaamista taksimatkoista, koulukuljetuksista sekä sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisista kuljetuksista. Siksi niiden merkitys koko taksimarkkinan toimivuudelle on huomattava. Julkisesti tuetut kyydit ovat monesti taksiyrittäjille tärkeä tulonlähde, erityisesti pienemmällä paikkakunnilla, joissa näiden kyytien osuus alueen liikevaihdosta on suuri. Julkisesti tuettuja kyytejä ajoi melko usea taksiyritys: noin kaksi kolmasosaa vastaajista ajoi Kela- tai sote-kuljetuksia ja 40 prosenttia koulukuljetuksia. Moni vastaaja haluaisi ajaa enemmänkin julkisesti tuettuja kyytejä, vaikka niistä saatu korvaus oli usein pienempi kuin muista kyydeistä.

Avokysymyksissä annettiin paljon kielteistä palautetta julkisesti tuettujen kyytien kilpailutuksesta. Useiden vastaajien mielestä välityspalveluiden tekemät tarjoukset ovat niin pieniä, että taksiyrittäjän on ajettava kyytejä olemattomalla katteella tai jopa tappiollisesti. Kyytejä voi sen vuoksi jäädä ajamatta, koska ne eivät ole kannattavia.

Niiltä vastaajilta, jotka eivät enää harjoittaneet taksiliiketoimintaa, kysyttiin syitä lopettamiseen. Yleisimpinä syinä mainittiin lainsäädännössä tapahtuneet muutokset, kustannusten nousu, kilpailutilanteen kiristyminen sekä kysynnän lasku. Myös useat vielä taksiliiketoimintaa harjoittavat vastaajat kertoivat avovastauksissaan taloudellisista vaikeuksista ja aikeista lopettaa taksiyrittäminen.

Kyselyn avovastauksista piirtyi kuva taksiyrittäjien tyytymättömyydestä nykyiseen taksimarkkinaan. Välitysyhtiöihin, julkisesti tuettuihin kyyteihin ja taloudellisiin vaikeuksiin liittyvän tyytymättömyyden lisäksi vastaajat moittivat taksimarkkinoiden puutteellista valvontaa sekä taksialan maineen heikkenemistä.

Vastaajien mukaan vuoden 2018 taksiuudistus heikensi monin tavoin taksiyrittäjien asemaa markkinoilla. Tästä antaa viitteitä myös KKV:n taksiuudistuksen vaikutuksia koskeva tutkimus, jossa havaittiin mm. taksiyrittäjien keskimääräisten liikevoiton laskeneen uudistuksen seurauksena³¹. Samalla uudistus kuitenkin mahdollisti halukkaiden yrittäjien tulon alalle, joten nykyisten selvitysten perusteella on vaikea sanoa, onko kokonaistilanne parempi vai huonompi kuin aiemmin. Selvää kuitenkin on, että markkinalla on taksiyrittäjien mukaan uudenlaisia epäkohtia.

31 Jääskeläinen J, Leppälä S, Väätänen A (2023). Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment, FCCA Working Papers 2/2023. Saatavissa osoitteessa [viitattu 14.11.2023]: <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/effects-of-taxi-market-deregulation-evidence-from-a-natural-experiment/>

LIITE 1: KYSELYN SAATEVIESTI

Kysely taksiryittäjille / Survey for taxi entrepreneurs / Enkät för taxiföretagare

Tässä viestissä on sama teksti suomeksi, englanniksi ja ruotsiksi.

Please scroll down for English. Vänligen scrolla ner för svenska.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) tekee taksiryittäjille suunnattua kyselytutkimusta, jossa selvitetään taksimarkkinoiden toimintaa Suomessa. Olemme saaneet yhteystietosi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta. Vastaaminen on anonyymia, eikä sinua tunnisteta vastauksista.

Voit vastata kyselyyn joko tietokoneella tai mobiililaitteella. Kyselyyn vastaaminen kestää noin 10–15 minuuttia. Pääset kyselyyn tästä linkistä. Toivomme sinun vastaavan kyselyyn viimeistään 7.10.2022.

The Finnish Competition and Consumer Authority (FCCA) is carrying out a survey among tax entrepreneurs to examine the state of the taxi market in Finland. We have received your contact details from the Finnish Transport and Communications Agency Traficom. All responses are treated anonymously and you cannot be identified on the basis of the responses.

You can take part in the survey using a computer or a mobile device. Completing the survey takes 10 to 15 minutes. You can access the survey from this link. We would like you to complete the survey by 7 October 2022.

Konkurrens- och konsumentverket (KKV) genomför en enkätundersökning riktad till taxiföretagare för att utreda taximarknadens funktion i Finland. Vi har fått dina kontaktuppgifter av Transport- och kommunikationsverket Traficom. Svaren är anonyma och kan inte kopplas till dig.

Du kan använda dator eller en mobil enhet för att besvara enkäten. Det tar cirka 10–15 minuter att besvara enkäten. Du kommer till enkäten via den här länken. Vi önskar att du besvarar enkäten senast 7.10.2022.

Ystävällisin terveisin / ITH kind regards / Med vänliga hälsningar

Tuulia Hakola-Uusitalo

Tutkimusjohtaja / Research Director / Forskningsdirektör

Kilpailu- ja kuluttajavirasto / The Finnish Competition and Consumer Authority / Konkurrens- och konsumentverket

LIITE 2: KYSELYLOMAKE

Johdanto

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) tekee taksiyrittäjille suunnattua kyselytutkimusta, jossa selvitetään taksimarkkinoiden toimintaa Suomessa. Tavoitteena on selvittää taksiyrittäjien näkemyksiä taksimarkkinoiden tilanteesta, välityspalveluiden käytöstä sekä julkisesti tuetuista taksikyydeistä.

Kyselyn vastauksia käsitellään luottamuksellisesti ja anonyymisti salassapito- ja tietosuojalainsäädännön mukaisesti. Kyselyn aineistoa käytetään yleisellä tasolla ilmiöiden kartoittamiseksi siten, että yksittäisen yrityksen tiedot eivät paljastu suoraan eivätkä epäsuorasti. Lisätietoja KKV:n tietosuojakäytännöistä voi lukea [KKV:n verkkosivuilta](#).

Voit vastata kyselyyn joko tietokoneella tai mobiililaitteella. Kyselyyn vastaaminen kestää noin 10–15 minuuttia. Mikäli kysely jää sinulta kesken, voit jatkaa sitä haluamallasi laitteella käyttäen alkuperäistä kutsulinkkiä.

Olemme saaneet yhteystietosi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

Lisätietoja kyselystä antavat:

- Vanhempi ekonomisti Antti Sieppi (antti.sieppi@kkv.fi)
- Johtava asiantuntija Mika Saastamoinen (mika.saastamoinen@kkv.fi)

Kiitos osallistumisestasi kyselytutkimukseemme!

1 Tietoja taksiyrityksestäsi

1.1 Milloin olet aloittanut taksiyrittäjänä? Taksiyrityksellä tarkoitamme yritystä, jolla on taksiliikennelupa tai joka on ilmoituksen tehnyt tavara- tai henkilöliikenneluvan haltija.

- ennen 1.1.2002
- 1.1.2002–31.12.2011 välillä
- 1.1.2012–30.6.2018 välillä
- 1.7.2018 jälkeen
- en osaa sanoa

1.2 Toimitko tällä hetkellä taksiyrittäjänä?

- kyllä
- en [-> 1.4]

1.3 Onko taksiyrityksesi harjoittanut taksiliiketoimintaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana?

- kyllä [-> 1.5]
- ei [-> 1.4]

1.4 Mitkä seuraavista syistä ovat johtaneet päätökseesi lopettaa taksiliiketoiminnan harjoittaminen? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.] [-> kysely loppuu]

- kustannusten nousu
- kysynnän lasku
- työvoiman saatavuuden heikentyminen
- eläkkeelle siirtyminen
- työkyvyn heikentyminen
- lainsäädännössä tapahtuneet muutokset
- välitysyhtiöiden asettamissa vaatimuksissa tapahtuneet muutokset
- kilpailutilanteen kiristyminen
- muu syy, mikä? _____

1.5 Kuinka monta kuljettajaa yritykselläsi on Suomessa (mahdollisesti mukaan lukien sinä itse)?

1.6 Kuinka monta taksiautoa yritykselläsi on Suomessa?

1.7 Kuinka monta omistajaa yritykselläsi on?

1.8 Mikä on yrityksesi liikevaihto?

- alle 60 000 euroa vuodessa
- 60 000–99 999 euroa vuodessa
- 100 000–200 000 euroa vuodessa
- yli 200 000 euroa vuodessa
- en osaa sanoa

1.9 Mistä eri lähteistä taksiryttäjäsi saa kyytejä? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.]

- välityspalvelusta välityslaitteen kautta
- välityspalvelusta puhelinsoitolla
- taksitolpalta
- lennosta
- suoraan asiakkaalta tulevista kyytitilauksista
- omilta sopimusasiakkailta
- jostain muualta, mistä? _____

1.10 Teetkö taksiyrittäjänä toimimisen ohella jotain seuraavista? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.]

- olen opiskelija
- olen palkkatyössä
- olen eläkkeellä
- harjoitan muuta yritystoimintaa
- ei mitään edellä mainituista

1.11 Ajatko itse taksia?

- kyllä
- en [-> osioon 2]

1.12 Oletetaan, että taksityösi on joko ajamista tai odottamista. Arvioi kuinka suuri prosenttiosuus taksityöstäsi on ajamista (asiakkaan kanssa tai ilman) ja siirrä kohdistinta asteikolla sen mukaan.

0 % <---> 100 %

1.13 Oletetaan, että ajamisesi tapahtuu joko asiakkaan kanssa, tai "tyhjänä", eli ilman asiakasta (asiakkaan luokse tai takaisin "päivystyspaikalle"). Arvioi kuinka suuri prosenttiosuus ajamisestasi on asiakkaan kanssa, ja siirrä kohdistinta asteikolla sen mukaan.

0 % <---> 100 %

1.14 Kuinka suuren osan ajamisestasi ajat yö- tai sunnuntaitaksalla?

- 0–20 prosenttia
- 21–40 prosenttia
- 41–60 prosenttia
- 61–80 prosenttia
- 81–100 prosenttia

2 Välityspalvelut

Seuraavat kysymykset koskevat taksien välityspalveluja. Välityspalvelulla tarkoitamme palvelua, joka välittää taksien kyytejä korvausta vastaan. Välityspalvelu välittää kyytejä, jotka asiakas on tilannut puhelimella tai puhelinsovelluksella. Välityspalveluja tarjoavia yrityksiä ovat esimerkiksi Lähi-taksi, Taksi Helsinki ja Uber.

2.1 Kuinka monen välityspalvelun välittämiä kyytejä taksiyrityksesi ajaa?

- 0 [-> 2.2, 2.3, 2.6, 2.7, 2.12]
- 1
- 2
- 3
- 4
- yli 4

2.2 Miten yrityksesi käyttämien välityspalveluiden määrä on muuttunut viimeksi kuluneen 24 kuukauden aikana?

- Se on kasvanut
- Se on pysynyt ennallaan
- Se on laskenut

2.3 Kuinka monta taksien välityspalvelua on alueella, jolla taksiryhtyksesi toimii?

- 0
- 1
- 2–4
- 5–7
- yli 7
- en osaa sanoa

2.4 Miten yrityksesi pääasiallisesti käyttämä välityspalvelu välittää kyytejä taksiryhtyksellesi? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.]

- välityslaitteella
- puhelinsoitolla
- puhelinsovelluksella
- muulla järjestelmällä, millä? _____

2.5 Millaisia maksuja yrityksesi pääasiallisesti käyttämä välityspalvelu veloittaa yritykseltäsi? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.]

- liittymismaksu
- kuukausimaksu
- maksuliikenteeseen tai kuljetusmaksuun perustuva provisio
- koulutusmaksu
- laitteistovuokra
- muu maksu, mikä _____?
- ei mitään maksuja

2.6 Omistaako taksiryhtyksesi jonkun välityspalveluyrityksen osakkeita? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.]

- kyllä, yritykseni on suoraan välityspalvelun osakkaana
- kyllä, yritykseni on välillisesti (esim. taksiyhdistyksen kautta) välityspalvelun osakkaana
- ei [-> 2.8]
- en osaa sanoa [-> 2.8]

2.7 Millaisia etuja taksiyrityksesi saa välityspalveluyrityksen omistamisesta? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.]

- osinkoja
- alennuksia välityspalvelun maksuista
- välityspalvelun markkinointia
- etusijan Kela-kuljetuksia, koulukuljetuksia tai sote-kuljetuksia jaettaessa
- jotain muuta etua, mitä? _____
- ei mitään etua

2.8 Haluaisitko, että yrityksesi kuuluisi nykyisen välityspalvelusi lisäksi myös johonkin muuhun välityspalveluun?

- kyllä [-> k2.9]
- ei [-> k2.10]

2.9 Mistä syystä haluaisit, että yrityksesi kuuluisi myös johonkin muuhun välityspalveluun kuin nykyiseen? [Avokysymys.]

2.10 Miksi et haluaisi, että yrityksesi kuuluisi nykyisen välityspalvelusi lisäksi myös johonkin muuhun välityspalveluun? [Avokysymys.]

2.11 Rajoittaako pääasiallisesti käyttämäsi välityspalvelu muille välityspalveluille ajamista jollain seuraavista tavoista? [Voit valita useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon.]

- välityspalvelu on suoraan kieltänyt ajamista muille välityspalveluille
- välityspalvelu asettaa ehtoja taksiauton teippaamiselle
- välityspalvelu asettaa ehtoja taksiautossa käytettävälle laitteistolle
- muulla tavalla, millä? _____
- ei millään tavalla

2.12 Onko jokin välityspalvelu kieltäytynyt ottamasta taksiyritystäsi mukaan palvelunsa piiriin?

- kyllä
- ei

3 Julkisesti tuetut taksikyydit

3.1 Ajaako taksiyrityksesi tällä hetkellä Kela-kuljetuksia?

- kyllä [-> 3.3]
- ei

3.2 Haluaisitko, että taksirytyksesi ajaisi Kela-kuljetuksia? [-> 3.7]

- kyllä
- en

3.3 Kuinka suuren osan Kela-kyydit muodostavat yrityksesi liikevaihdosta?

- 0–20 prosenttia
- 21–40 prosenttia
- 41–60 prosenttia
- 61–80 prosenttia
- 81–100 prosenttia

3.4 Haluaisitko, että yrityksesi voisi ajaa enemmän tai vähemmän Kela-kyytejä?

- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyistä enemmän Kela-kyytejä
- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyisen verran Kela-kyytejä
- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyistä vähemmän Kela-kyytejä

3.5 Arvioi, millainen on Kela-kyydeistä saamane korvauksen suuruus verrattuna välityspalvelun kautta saatuihin muihin kyyteihin?

- suurempi kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä
- suunnilleen yhtä suuri kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä
- pienempi kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä

3.6 Arvioi, millainen on Kela-kyydeistä saamane korvauksen suuruus verrattuna tolpalta otettuihin kyyteihin?

- suurempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä
- suunnilleen yhtä suuri kuin tolpalta otetuista kyydeistä
- pienempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä

3.7 Ajaako taksirytyksesi tällä hetkellä koulukuljetuksia?

- kyllä [-> 3.9]
- ei

3.8 Haluaisitko, että taksirytyksesi ajaisi koulukuljetuksia? [-> 3.13]

- kyllä
- en

3.9 Kuinka suuren osan koulukyydit muodostavat yrityksesi liikevaihdosta?

- 0–20 prosenttia
- 21–40 prosenttia
- 41–60 prosenttia
- 61–80 prosenttia
- 81–100 prosenttia

3.10 Haluaisitko, että yrityksesi voisi ajaa enemmän tai vähemmän koulukyytejä?

- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyistä enemmän koulukyytejä
- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyisen verran koulukyytejä
- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyistä vähemmän koulukyytejä

3.11 Arvioi, millainen on koulukyydeistä saamane korvauksen suuruus verrattuna välityspalvelun kautta saatuihin muihin kyyteihin?

- suurempi kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä
- suunnilleen yhtä suuri kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä
- pienempi kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä

3.12 Arvioi, millainen on koulukyydeistä saamane korvauksen suuruus verrattuna tolpalta otettuihin kyyteihin?

- suurempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä
- suunnilleen yhtä suuri kuin tolpalta otetuista kyydeistä
- pienempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä

3.13 Ajaako taksiyrityksesi tällä hetkellä sosiaalihoitolain ja vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia (ns. sote-kyydit)?

- kyllä [-> 3.15]
- ei

3.14 Haluaisitko, että taksiyrityksesi ajaisi sosiaalihoitolain ja vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia (ns. sote-kyydit)? [-> 4.1]

- kyllä
- en

3.15 Kuinka suuren osan sote-kuljetukset muodostavat yrityksesi liikevaihdosta?

- 0–20 prosenttia
- 21–40 prosenttia
- 41–60 prosenttia
- 61–80 prosenttia
- 81–100 prosenttia

3.16 Haluaisitko, että yrityksesi voisi ajaa enemmän tai vähemmän sote-kuljetuksia?

- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyistä enemmän sote-kuljetuksia
- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyisen verran sote-kuljetuksia
- haluaisin, että yritykseni voisi ajaa nykyistä vähemmän sote-kuljetuksia

3.17 Arvioi, millainen on sote-kuljetuksista saamane korvauksen suuruus verrattuna välityspalvelun kautta saatuihin muihin kyyteihin?

- suurempi kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä
- suunnilleen yhtä suuri kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä
- pienempi kuin välityspalvelun kautta saaduista muista kyydeistä

3.18 Arvioi, millainen on sote-kuljetuksista saamane korvauksen suuruus verrattuna tolpalta otettuihin kyyteihin?

- suurempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä
- suunnilleen yhtä suuri kuin tolpalta otetuista kyydeistä
- pienempi kuin tolpalta otetuista kyydeistä

4 Avoin kysymys

4.1 Voit vielä halutessasi kertoa omin sanoin näkemyksiäsi taksimarkkinoista. [Avokysymys.]

Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 8/2023

Kilpailu- ja kuluttajavirasto

PL 5, 00531 Helsinki

Puhelin 029 505 3000 (pvm/mpm)

kirjaamo@kkv.fi • www.kkv.fi