



LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Lahti University of Applied Sciences

TAKSIALAN YRITYKSEN PERUSTAMISEN EDELLYTYKSET JA TULEVAISUUDEN MUUTOKSET

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden ala
Liiketalouden koulutusohjelma
Taloushallinto
Opinnäytetyö
Kevät 2015
Henrik Pohja
Sami Härkönen

Lahden ammattikorkeakoulu
Liiketalouden koulutusohjelma

POHJA, HENRIK; HÄRKÖNEN, SAMI:

Taksialan yrityksen
perustamisen edellytykset
ja tulevaisuuden muutokset

Taloushallinnon opinnäytetyö, 51 sivua, 1 liitesivu

Kevät 2015

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön aiheena on taksiryttäjäyden aloittaminen Lahden seudulla. Tarkemmin tutkimme taksiryttäksen perustamisen edellytyksiä ja eri vaiheita. Tutkimuksessa selvitetään myös alaan liittyviä muutoksia.

Opinnäytetyön teoriaosuus jakaantuu kahteen osaan. Ensimmäisessä teoriaosassa selvitetään yleisesti uuden yrityksen perustamisen vaiheet. Toisessa teoriaosassa käydään läpi taksialaa ja sen erityispiirteitä. Teoriaosuuksien aineistona on käytetty kirjallisuutta, verkkolähteitä, aikaisempia tutkimuksia sekä suullisia lähteitä haastatteluiden muodossa.

Tutkimusosassa selvitetään Lahden alueelle perustettavan taksiryttäksen edellytyksiä ja perustamisen vaiheita. Aloittavalle ryttäjäälle on laskettu alustavat budjetit ja alkuinvestoinnit. Lähdeaineistona on käytetty Lahden alueella toimivan taksiryttäksen lukuja. Tutkimusosassa pohditaan myös alan muutosten vaikutuksia taksiryttäjiin ja kuljettajiin.

Tuloksena on saatu Lahden seudulle perustettavan taksiryttäksen alkuvaiheet ja todennäköisimmät muutokset tulevaisuudessa. Tulevaisuuden muutoksista on pohdittu pääosin uusien mobiilisovellusten ja kilpailun vapauttamisen vaikutuksia alaan. Saatujen tulosten avulla tulevan taksiryttäjän on helpompi aloittaa liiketoimintansa. Opinnäyte antaa myös ulkopuolisille alasta kiinnostuneille tietoa kuljettajan ja ryttäjän työstä. Lisäksi työssä on selvitetty eri näkökulmia alaan koskeviin muutoksiin, erityisesti sääntelyn purkamiseen.

Asiasanat: ryttäjäyys, taksi, taksiala, sääntely

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Business Studies

POHJA, HENRIK; HÄRKÖNEN, SAMI:

Requirements for starting a
taxi company and the
upcoming changes in the
industry

Bachelor's Thesis in Financial Management, 51 pages, 1 appendix

Spring 2015

ABSTRACT

The main objective of this thesis is to investigate and describe the steps required in order to start a taxi company in the Lahti region. The study also explores the upcoming changes in the taxi industry.

The theoretical background of this study consists of two sections. The first section describes the general steps to starting a company, and the second section examines the taxi industry and its special features. The sources used in the theoretical part include literature, previous studies, Internet sources and interviews.

The empirical section studies the requirements and steps to start a taxi company in Lahti. A preliminary budget and an initial investment plan is provided for a new entrepreneur in accordance with figures provided by another taxi company based in Lahti. In addition, the empirical section also discusses the effects of change for the taxi entrepreneurs and the drivers.

The result of this study is a comprehensive guide for new taxi entrepreneurs. The study gives advice on how to start a business and what to do next. The thesis also offers information about the work of taxi entrepreneurs and drivers for those interested in the industry. In addition, the study examines change in the industry from different points of view, mainly focusing on change concerning deregulation.

Key words: entrepreneurship, taxi, taxi industry, regulation

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen tavoitteet	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
1.2	Tutkimusongelmat ja rajaus	2
1.3	Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rakenne	3
2	YRITYSTOIMINNAN ALOITTAMINEN	6
2.1	Yrittäjän vaatimukset	6
2.2	Yritysideasta liikeideaksi	7
2.3	Liiketoimintasuunnitelma	8
2.4	Yritysmuodon valinta	9
2.5	Perustamisasiakirjat	10
2.6	Tarvittavat erityisluvut	10
2.7	Yrityksen rahoitus	11
2.8	Talouden suunnittelu	12
2.8.1	Kassabudjetti	12
2.8.2	Tuloslaskelma	14
2.8.3	Tase	15
2.9	Liiketoiminnan riskit	16
2.9.1	Riskien selvittäminen	16
2.9.2	Suojautuminen riskeiltä	17
2.10	Markkinointi	18
3	TAKSIALAN ERITYISPIIRTEET	19
3.1	Nykytila lukuina	19
3.2	Alan kustannusten kehitys	20
3.3	Taksialaa koskevat säädökset	21
3.3.1	Kuluttajahinnat	21
3.3.2	Taksiluvan vaatimukset	22
3.4	Yrittäjäkoulutus ja taksinkuljettajan ammattipätevyys	24
3.5	Erikoistaksit	25
3.6	Taksialan tulevaisuuden muutokset	26
3.6.1	Mobiilisovellukset	26
3.6.2	Säätelyn poistaminen	27
3.6.3	Yleisen taloustilanteen vaikutukset	28

4	CASE-YRITYYS JA ALAN MUUTOKSET	30
4.1	Yrityksen perustaminen	30
4.2	Vaatimukset	31
4.3	Alustava budjettilaskelma	31
4.4	Tarvittava rahoitus	33
4.5	Vertailu taksiyrittäjän ja taksinkuljettajan välillä	34
4.5.1	Taksiyrittäjän SWOT-analyysi	34
4.5.2	Taksinkuljettajan SWOT-analyysi	35
4.6	Taksialan uudistusten vaikutukset	37
4.6.1	Uudet mobiilisovellukset	37
4.6.2	Taksialan vapauttaminen	38
4.6.3	Yleinen taloustilanne	38
4.7	Johtopäätökset	39
5	YHTEENVETO	42
	LÄHTEET	43
	LIITE 1.	47

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aihe syntyi ulkopuolisen, alalla työskentelevän henkilön ideasta ja jalostui kattavammaksi omakohtaisista sekä vieraista kokemuksista. Tarkoituksena on tutkia yleisesti taksialaan liittyviä asioita kuljettajan ja yrittäjän näkökulmista. Tarkemmin opinnäytetyössä perehdymme taksiyrityksen perustamiseen sekä taksialaa koskeviin muutoksiin, joihin kuuluvat uudet mobiilisovellukset ja mahdollinen kilpailun vapauttaminen. Pohdimme myös yleisen taloustilanteen vaikutusta alaan.

”Ajankohtainen aihe syntyy seuraamalla ympärillä tapahtuvia asioita. Ajankohtaiset puheenaiheet ja median sekä lehdistön seuraaminen auttavat mielenkiintoisen aiheen löytymisessä” (Hakala, 2004, 49). Uutisissa on ollut viimeaikoina puhetta yleisen taloussuhdanteen heikkenemisen vaikutuksesta alaan. Tämä on näkynyt asiakasmäärien vähenemisenä, mistä johtuen taksikuskien palkkasaatavat ovat pienentyneet. Myös tämä seikka on syytä ottaa huomioon, kun mietitään kilpailun vapauttamista ja muita uudistuksia, joita alalle on tulossa.

Aiheeseen liittyviä opinnäytetöitä on kirjoitettu useita, muun muassa Henri Kivelän Kemi-Tornion ammattikorkeakoulussa vuonna 2011 kirjoittama ”Minustako taksiyrittäjä? Yritysmuodon valinta ja rahoitus”. Opinnäytetyössä käydään läpi aloittavan taksiyrittäjän yritysmuotoja ja rahoitusvaihtoehtoja. Tutkimuksessa pohditaan yritysmuodon merkitystä yrittäjälle, sekä miten ja mistä yrityksen rahoitus on saatavissa. (Kivelä 2011.) Omassa opinnäytetyössä emme huomioi yhtä kattavasti eri yritysmuotojen vaikutusta, emmekä käsittele rahoituksen hankkimista tarkemmin.

Aiheesta on kirjoittanut myös Tuomo Kurunsaari Seinäjoen ammattikorkeakoulussa vuonna 2013 opinnäytetyöllään ”Taksiyritystoiminnan käynnistämisen edellytykset Etelä-Pohjanmaalla”. Kyseisessä opinnäytetyössä tutkitaan taksiyrityksen perustamista Etelä-Pohjanmaalle ja luodaan yritykselle liiketoimintasuunnitelma sekä budjetit. (Kurunsaari 2013.) Tutkimus syventää oman tutkimuksemme osiota taksiyrityksen perustamisen vaatimuksista, mutta Kurunsaaren tutkimuksessa ei ole huomioitu taksialan viimeisimpiä uudistuksia. Yrityksen toiminta-alue on myös eri kuin omassa tutkimuksessamme.

Kim Sandbergin Laurea ammattikorkeakoulussa vuonna 2012 kirjoittama opinnäytetyö ”Toiminimestä osakeyhtiöksi” käsittelee suurimmaksi osaksi eri yhtiömuotoja, verotusta ja rahoitusta. Case-osiossa pohditaan sitä, miten yritysmuodon valinta vaikuttaa taksitoiminnan tuottavuuteen ja hallintointiin. (Sandberg 2012.)

Aiemmin kirjoitetut opinnäytetyöt sivuavat tämän opinnäytetyön aihepiiriä ja syventävät joitain käsiteltäviä asioita, suurimmaksi osin yrityksen perustamiseen ja kannattavuuteen liittyviä asioita. Tulevaisuuden tuomiin muutoksiin ja haasteisiin aiemmissa tutkimuksissa ei oteta kantaa. Alan uusimmat muutokset päivitetään tässä opinnäytetyössä tämän hetken mukaisiksi. Tämän opinnäytetyön case-osio käsittelee Lahden seudulle perustettavaa taksirytystä. Aiheesta ei ole aikaisemmin tehty tutkimusta.

1.1 Tutkimuksen tavoite, tutkimusongelmat ja rajaus

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, mitä taksirytyttäjäys vaatii ja mitä muutoksia tähän on tulossa lähitulevaisuudessa sekä kuinka muutokset vaikuttavat alaan. Tavoitteena on saada hyödynnettävää tietoa taksialasta ja rytytytydestä kiinnostuneille. Tutkimuksen tulokset koskevat pääosin Lahden seutua, mutta ovat myös yleistettävissä koko Suomen alueelle.

Päätutkimusongelmaksi muodostui:

Mitä muutoksia taksialalle on tulossa ja miten ne mahdollisesti vaikuttavat aloittavaan yritystoimintaan?

Alatutkimusongelmia ovat:

Mitkä ovat aloittavan taksirytyttäjän vaatimukset Lahden alueella?

Mitä eroja on vertailtaessa taksirytyttäjän ja palkatun työntekijän välillä?

Minkälaisia uudistuksia taksialalle on suunniteltu lainsäädännössä?

Tutkimuksemme maantieteellinen alue rajoittuu Lahden seudulle. Aloittavan taksirytyttäjän vaatimukset ja tunnusluvut on kartoitettu Lahden alueelta. Emme ota

tutkimusosiossa tarkemmin kantaa eri yritysmuotojen vaikutuksesta taksiyrittäjyyteen. Jätämme myös markkinoinnin ja rahoituksen hankkimisen tutkimusosion ulkopuolelle.

1.2 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rakenne

Aiheen ajankohtaisuuden vuoksi painettuja kirjallaisia tutkimusongelmiin, alan lakipykälää lukuunottamatta, ei löydy. Sen sijaan aiheesta on olemassa useita artikkeleita ja uutisia, joiden pohjalta tutkimme aihetta syvemmin.

Päätietolähteenä toimii Taksiliitosta saatava aineisto. Käytämme hyväksi myös kustannus- ja budjettilaskelmia, jotka kokosimme haastatteluista saatujen lukujen pohjalta. Luvut ovat peräisin Lahden alueen taksiyrityksestä.

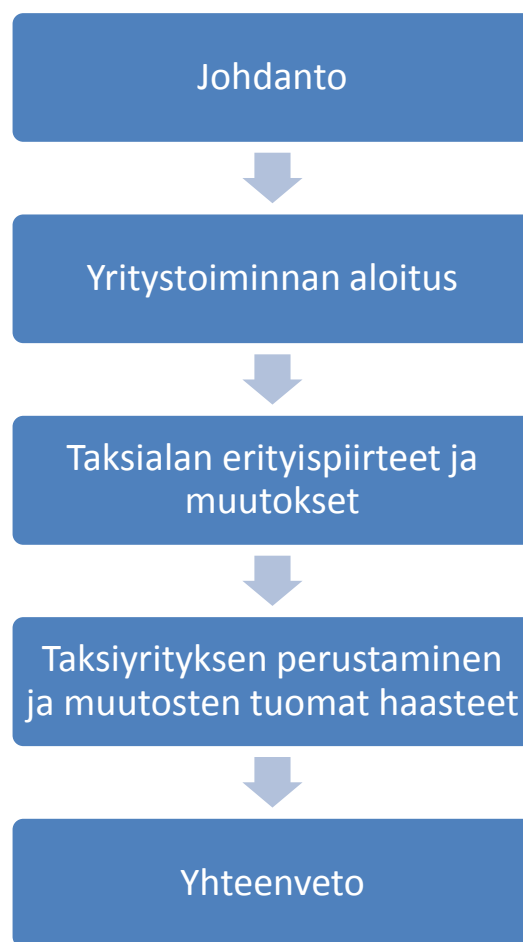
Tutkimuksessa käytettävä tutkimusmenetelmä on pääasiassa kvalitatiivinen. Tarkemmin hyödynnämme tapaustutkimusta, jossa kerätään intensiivistä ja yksityiskohtaista tietoa yksittäisestä tapauksesta tai pienestä joukosta tapauksia. Tapaustutkimuksessa aineiston keräys tapahtuu useita metodeja käyttämällä, joita ovat mm. havainnointi, haastattelut ja dokumenttien analysointi. (Hirsjärvi, 2007, 130–131.) Lähtökohtana tutkimukselle ei ole hypoteesin tai teorian testaaminen vaan aineiston kokonaisvaltainen tarkastelu. Tutkija ei määritä sitä, mikä on tärkeää. Tutkimuksen toteutus on joustavaa ja tutkimussuunnitelmaa voidaan muuttaa tutkimuksen edetessä olosuhteiden mukaisesti. (Hirsjärvi, 2007, 160.)

Kvalitatiivinen haastattelu tapahtuu jonkin teeman ympärillä, josta ei ole tehty valmiita vastausvaihtoehtoja, ei edes valmiita kysymyksiä, vaan ainoastaan teema. Haastattelun tarkoituksena on kerätä tietoja, joita ei välttämättä pystyisi saamaan ennaltamääritettyjen kysymysten pohjalta. (Yli-Luoma, 2001, 34.) Tutkimusta varten haastattemme alalla työskenteleviä henkilöitä. Tarkoitus on käyttää teemahaastattelua, jotta saamme uusia näkökulmia ja käytännönläheisiä tietoja aiheesta. Teemahaastatteluiden kysymysrunko on opinnäytetyön liitteenä (LIITE 1).

Tutkimuksesta pyritään saamaan luotettava käyttämällä useita eri lähteitä. Lähinnä tämä näkyy tutkimuksen case-osiossa yrittäjän ja kuljettajan vertailussa, sekä

uudistusten tuomista vaikutuksista alaan. Näihin osiin ei ole olemassa tarkkoja ja tiettyjä tuloksia, sillä eroavaisuudet perustuvat pitkälti eri mielipiteisiin. Lähteenä käytetään myös aikaisempia tutkimuksia aiheesta. Haastatteluihin käytettävät kysymykset pyritään muodostamaan siten, että niillä saadaan kattavasti tietoa halutuista aiheista. Tutkimuksen case-osiossa taksiyrityksen perustamisessa Lahden alueelle muodostetut luvut on laskettu oikeasta taksiyrityksestä saatujen tietojen perusteella, joten saadut tulokset ovat hyvin todennäköisesti toistettavissa.

Kuviossa 1 selvitetään tutkimuksen rakenne. Tutkimus koostuu yhteensä viidestä osiosta.



KUVIO 1. Tutkimuksen rakenne

Kuviossa 1 on esitetty tutkimuksen rakenne ja sen järjestys. Opinnäytetyö alkaa johdannolla, jossa on kerrottu tutkimuksen aiheet, menetelmät, ongelmat ja tavoitteet. Johdannon jälkeen alkaa ensimmäinen teoriaosuus, joka sisältää yritystoiminnan aloituksen vaatimukset ja toimenpiteet. Seuraavaksi tulee toinen

teoriaosuus, jossa käsitellään taksialaa yleisesti, sekä taksialaa koskevia muutoksia. Teoriaosuuksien jälkeen alkaa case-osio, joka selvittää Lahden alueelle perustettavaan taksiyritykseen liittyviä haasteita. Case-osuudessa perehdytään myös taksialaa koskeviin muutoksiin yrittäjien näkökulmasta. Case-osuus sisältää lisäksi johtopäätökset muun muassa tutkimuksen onnistumisesta sekä kehitysehdotuksista. Opinnäytetyö päättyy yhteenvetoon, johon kootaan kaikki käsitelty aineisto ja tulokset.

2 YRITYSTOIMINNAN ALOITTAMINEN

Yrityksiä on erikokoisia ja ne eroavat tuotteiltaan ja toimialaltaan toisistaan, mutta niiden perustoimintatapa on kuitenkin sama. Yritystoiminnassa tuotetaan erilaisia hyödykkeitä asiakkaille. Yritysten erilaisuuden johdosta on olemassa myös useampia yritysmuotoja, joita ovat esimerkiksi yksityisyritys ja osakeyhtiö. (Kinkki, 2003, 8-9.)

Tilastokeskuksen (Tilastokeskus 2013) mukaan Suomessa oli vuonna 2013 noin 354 000 yritystä. Määrä on kasvanut vuodesta 1995 lähtien. Voimakasta yritysten määrän kasvu oli erityisesti 2005 - 2008. Tilastokeskuksen mukaan yritysten määrä on kasvanut 2000-luvulla eniten kiinteistö-, rahoitus- ja liike-elämän palveluissa, sosiaali- ja terveystaloudissa sekä muissa henkilökohtaisissa palveluissa. Liike-elämän palveluilla uusien yritysten määrän kasvuun ovat vaikuttaneet suuresti tietoliikennetekniikan kehitys, lainsäädännön muutokset ja kansainvälistyminen. (Raatikainen, 2011, 11-12.)

Yritykset jaotellaan niiden työntekijämäärän mukaisesti mikroyrityksiin, pieniin, keskisuuriin tai suuriin yrityksiin. Mikroyritys työllistää alle 10, pieni yritys 10-49, keskisuuri yritys 50-249 ja suuri yritys yli 250 henkilöä. Tilastokeskuksen (Tilastokeskus 2013) mukaan vuonna 2013 Suomessa toimivista yrityksistä 94,6 % oli mikroyrityksiä, 4,5 % pieniä, 0,7 % keskisuuria ja 0,2 % suuria yrityksiä.

2.1 Yrittäjän vaatimukset

”Meistä jokainen on omalla tavallaan yrittäjä”. Toiset perustavat oman yrityksen, toiset pyrkivät toimimaan elämässään yrittäjämäisesti, kuten omaehtoinen yrittäjä. Hän on itse vastuussa elämästään, oppimisesta ja toimeentulosta. Menestyvän yrityksen taustalla on kuitenkin aina myös yrityksen työntekijöiden yrittäjämäinen ote työhön eli sisäinen yrittäjä. (Raatikainen, 2011, 8.) Sisäinen yrittäjä tarkoittaa yksilön asennetta toimia osana isompaa organisaatiota, kuten yritys olisi hänen omansa (Yrittäjä.net 2013).

Hyvän yrittäjän tulisi olla myös tavallisessa elämässään oma-aloitteinen ja hyvä oman elämänsä hallitsija. Lisäksi tärkeää on tulla hyvin toimeen ihmisten kanssa. Yrittäjän täytyykin olla aidosti kiinnostunut ihmisistä ja pystyä kommunikoimaan heidän kanssaan. (Raatikainen, 2011, 21.)

Yrittäjältä vaaditaan paljon joustavuutta, sillä työpäivät venyvät helposti pitkiksi. Nykyajan tuomia vaatimuksia yrittäjälle ovat lisäksi nopea päätöksentekokyky, luovuus ja innovatiivisuus. Oman haasteensa tuovat myös useilla eri toimialoilla nopeasti tapahtuvat muutokset, joihin sopeutuminen on tärkeää menestymisen kannalta. (Raatikainen, 2011, 21.)

2.2 Yritysideasta liikeideaksi

Yritysidea on yrityksen perusajatus. Erilaisia yritysideatyyppejä ovat palveluidea, markkinointi-idea, tuoteidea sekä tuotantomenetelmään perustuva idea.

Yritysidean löytämiseen on muutamia kaavoja. Henkilö haluaa yrittäjäksi ja alkaa etsimään yritysideaa, jonka keksimisen jälkeen perustaa yrityksen. Toinen vaihtoehto on keksiä jokin hyvä yritysidea, jonka jälkeen voi alkaa suunnittelemaan yrityksen liikeideaa. (Kinkki, 2003, 19.)

Perusajatuksena liikeidealta on, että jotain kannattavaa voitaisiin saada aikaan. Liikeidea pitää myös pystyä kertomaan lyhyesti ja selkeästi muutamalla lauseella. (Pyykkö, 2011, 19.)

Pyykön (2011, 19–20) mukaan hyvän liikeidean tulisi pystyä vastaamaan kolmeen pääkysymykseen:

1. Saanko aikaan jotain merkityksellistä?
2. Ketä saisin asiakkaiksi?
3. Onko työ taloudellisesti kannattavaa?

Ensimmäiseen kysymykseen vastaaminen kertoo siitä, onko liikeidea järkevä. Yrittäjällä pitäisi olla tarpeeksi resursseja, joilla on mahdollista saada jotain aikaiseksi. Suotuisin vaihtoehto olisi olla paras jossain asiassa, mistä joku on valmis maksamaan. Toiseksi yrittäjän täytyy tietää potentiaaliset asiakkaansa ja sen, kuinka näille myyminen onnistuu. Taloudellisesti kannattava toiminta

puolestaan on jokaisen yrityksen itseisarvo, joka tulee aina ottaa huomioon jo yrityksen suunnitteluvaiheessa. (Pyykkö, 2011, 19-20.)

2.3 Liiketoimintasuunnitelma

Yrityksestä haaveilevan yrittäjän liike-idea tulee tarkentaa liiketoimintasuunnitelmaksi. Liiketoimintasuunnitelma on hyödyksi esiteltäessä yritystä esimerkiksi rahoittajille tai yhteistyökumppaneille. Suunnitelma on kuitenkin myös välttämätön väline, jonka avulla yrityksen toiminta saadaan alkuun ja jonka avulla yritystä voidaan kehittää tulevaisuudessa. (Raatikainen, 2011, 38.)

Liiketoimintasuunnitelmassa tulee olla ”marssijärjestys” eli suunnitelma siitä, mistä aloitetaan ja mitä tehdään seuraavaksi. Aluksi määritellään nykytilanne; seuraavaksi tehdään tavoitteet, strategia ja toimenpiteet; kolmanneksi määritellään toimenpiteiden tärkeysjärjestys; neljänneksi esitetään liiketoiminta numeroina; viimeiseksi arvioidaan mahdolliset riskit ja niiden todennäköisyydet. (Pyykkö 2011, 40.)

Pyykön (2011, 40) mukaan liiketoimintasuunnitelman pitäisi myös sisältää vähintään seuraavat aihealueet:

- Myynti ja markkinointi
- Tuotanto
- Tuotekehitys
- Strategia
- Kilpailuetu
- Talous
- Organisaatio ja hallitus.

Liiketoimintasuunnitelman aihealueet ovat yleisiä, joiden tarkempi tutkiminen riippuu perustettavasta yrityksestä. Esimerkiksi uuden tuotteen lanseeraava yritys joutuu panostamaan tuotteen markkinointiin paljon varoja. Toisaalta taksiryhtyksen perustajan ei tarvitse mainostaa yritystään ollenkaan, kun toiminta ei sitä tarvitse. Myös esimerkiksi organisaation ja hallituksen pohtiminen ei ole järkevää toimintaa yksinyrittäjälle.

2.4 Yritysmuodon valinta

Yritysmuoto tulee valita tilanteen mukaan. Sen valitsemiseen vaikuttavia tekijöitä ovat pääoman määrä, verotus, riskinkantohalukkuus sekä päätäntävällän jakautuminen ja nopeus. Lisäksi olisi hyvä miettiä miten vapaasti pääomia halutaan siirrellä yrityksen ja omistajien välillä. Myös mahdollinen omistuksen siirto tai sukupolvenvaihdos vaikuttavat valintaan. Mikäli yritysmuotoa halutaan myöhemmin muuttaa, on se mahdollista. (Kinkki 2003, 84-85.)

Kinkin (2003, 58-66) mukaan erilaisia yritysmuotoja ovat yksityinen toiminimi, avoin yhtiö, kommandiittiyhtiö, osakeyhtiö sekä osuuskunta.

Yksityinen toiminimi on yhden henkilön omistama yritys, johon yrittäjä on itse sijoittanut pääomaa sekä työpanoksensa. Yrittäjä vastaa veloista myös henkilökohtaisella omaisuudellaan, jos yrityksen varat eivät riitä. Omat ja yrityksen rahat ovat kuitenkin pidettävä erillään tähän asti. Tämä yritysmuoto sopii yrittäjälle joka haluaa harjoittaa pientä itsenäistä yritystoimintaa. Sukupolven vaihdos on kuitenkin hankala, sillä kauppaa ei tehdä yrityksestä vaan sen irtaimesta omaisuudesta. Esimerkiksi kampaajat sekä suutarit toimivat monesti toiminimellä.

Avoin yhtiö on vähintään kahden henkilön muodostama yritys. Yhtiömiesten enimmäismäärää ei ole määriteltä. Kaikki yhtiömiehet voivat tehdä yhtiötä koskevia päätöksiä ja he myös vastaavat veloista henkilökohtaisella omaisuudellaan. Omasta yhtiöosuudesta luopuminen on helppoa, sillä sen voi myydä irtaimen omaisuuden tavoin.

Kommandiittiyhtiössä on yhtiömiehiä samalla tavalla, kuin avoimessa yhtiössä. Kommandiittiyhtiössä on lisäksi yhtiömiehiä, jotka eivät ole vastuussa veloista henkilökohtaisella omaisuudellaan, jotta yritykseen on helpompaa hankkia pääomaa. Kuitenkin yhden yhtiömiehen täytyy olla vastuunkantaja ja olla vastuussa myös omalla henkilökohtaisella omaisuudellaan. Lisäksi yhtiössä täytyy olla yksi äänetön yhtiömies, jolla on ainoastaan rahoittajan rooli.

Osakeyhtiö on yhden tai useamman henkilön perustama yritys. Pääomaa osakeyhtiön perustamiseen tarvitsee yksityisessä osakeyhtiössä olla vähintään 2500 euroa ja julkisessa osakeyhtiössä 80 000 euroa. Osakkeiden omistajat eivät ole yrityksestä vastuussa omalla henkilökohtaisella omaisuudellaan, sillä konkurssissa ainoastaan sijoitetut pääomat menetetään.

Osuuskunnan perustajana täytyy olla vähintään kolme luonnollista henkilöä tai yhteisöä. Osuuskunnan tarkoituksena on tuottaa hyötyä osuuksien omistajille, tarjoamalla edullisia tuotteita ja palveluita. (Kinkki 2003, 58–66.)

2.5 Perustamisasiakirjat

Jotta Suomeen voidaan perustaa yritys, tulee yrittäjän laatia lain mukaiset yrityksen perustamisasiakirjat. Valittu yritysmuoto sanelee pitkälti perustamisasiakirjojen sisällön, mutta niistä löytyvät yleisesti myös kaikki yritystoiminnan kannalta oleelliset tiedot. Yritys rekisteröidään perustamisasiakirjojen tietojen pohjalta ja yritys saa oman yritystunnuksen. Tätä tunnusta käytetään kaikissa yrityksen laskulomakkeissa ja virallisissa papereissa. (Raatikainen, 2011, 152.)

Yksinkertaisimmat perustamisasiakirjat kuuluvat toiminimen perustamiseen. Kommandiittiyhtiö ja avoin yhtiö vaativat jo hieman monimutkaisemmat asiakirjat, mutta osakeyhtiön sekä osuuskunnan perustaminen vaatii jo kunnan perehtyneisyyttä. Patentti- ja rekisterihallituksen kotisivuilta, sekä yritystietojärjestelmästä löytyvät jokaiselle yritysmuodolle valmiit perustamislomakkeet. (Raatikainen, 2011, 152.)

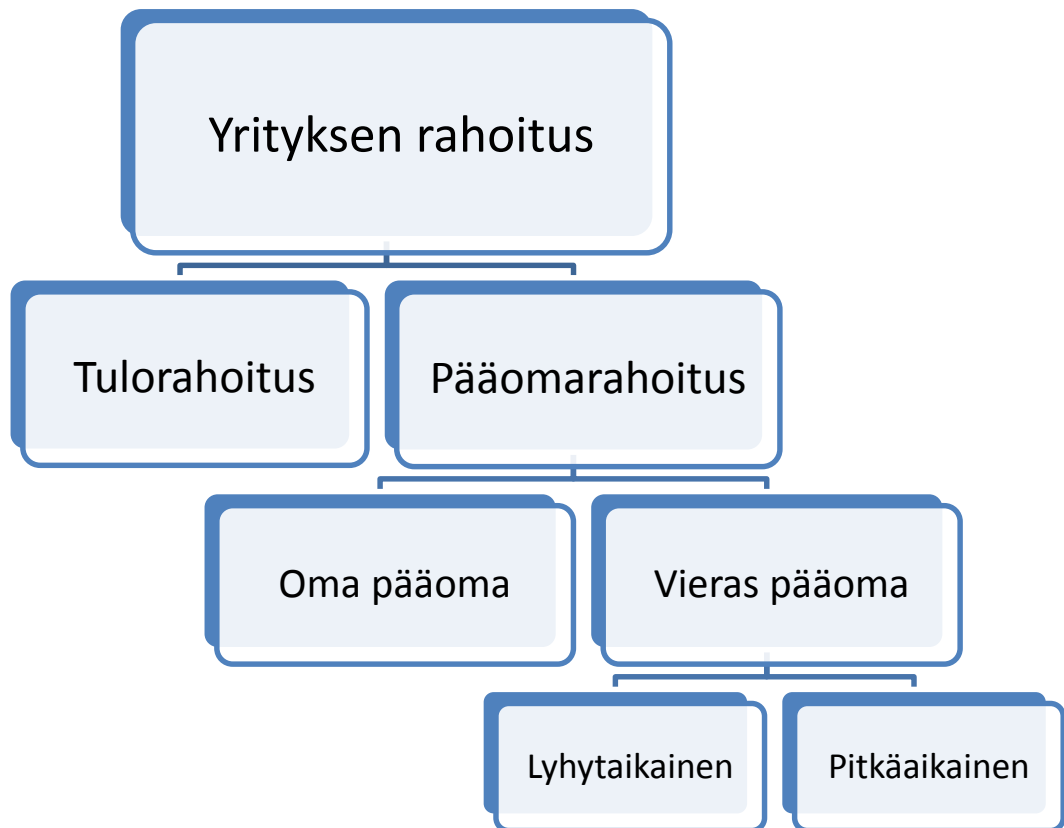
2.6 Tarvittavat erityisluvat

Vaikka Suomessa on elinkeinonharjoittamisen vapaus, tarvitaan jossain tapauksissa myös lupa yritystoiminnan aloittamiseen. Esimerkiksi huoneistot, joissa hoidetaan ihmisiä tai myydään elintarvikkeita, kuten kauneushoitolat, kahvilat tai parturi-kampaamot, tarvitsevat ennen toiminnan aloittamista viranomaisen tarkistuksen ja hyväksynnän. Eri toimialoilla on erilaisia määräyksiä ja lupia, joihin aloittavan yrittäjän on syytä perehtyä huolellisesti. Apua

ongelmiinsa yrittäjä voi saada oman toimialansa keskusjärjestöiltä ja työnantajaliitoilta. (Raatikainen, 2011, 150.)

2.7 Yrityksen rahoitus

Yrityksen rahoitus jaetaan kuvion 2 mukaisesti yleensä ensin kahteen osaan, tulo- ja pääomarahoitukseen. Tulorahoitus tarkoittaa yrityksen myynneistä tulleita varoja, joista on vähennetty yrityksen ostoista koituneet menot eli ostomenot. Pääomarahoitus jakautuu myös kahteen osaan, omaan ja vieraaseen pääomaan. Oma pääoma on yritykseen sijoitettua pääomaa, jota ei tarvitse maksaa takaisin. Tämä voi olla esimerkiksi yrittäjän itsensä sijoittamaa varallisuutta tai pääomasijoituksia muilta sijoittajilta. Vieras pääoma tarkoittaa ns. ”velkaa” joka on maksettava pois. Lyhytaikainen vieras pääoma on maksettava pois vuoden kuluessa ja pitkäaikainen yli vuoden kuluttua. (Raatikainen, 2011, 118.)



KUVIO 2. Yrityksen rahoitus

Oman pääoman lisäksi yritystä perustettaessa tarvitaan lisäksi myös vierasta pääomaa eli ulkopuolista lainaa. Ulkopuolisen rahoituksen vaihtoehtoja ovat erilaiset pankkilainat, vakuutusyhtiöiden sijoitusluotot, rahoitusyhtiöiden eri rahoitusmuodot, julkiset tuet ja EU:n tarjoamat rahoitusvaihtoehdot. (Raatikainen, 2011, 119.)

Rahoitusta voi saada osamaksurahoituksella, jossa hankittava kohde siirtyy ostajan nimiin kokonaan vasta, kun kaikki osamaksuerät on maksettu. Toinen vaihtoehto on nykyisin suosittu leasing-rahoitus, joka on käyttöomaisuuden pitkäaikaista vuokraamista. Yrittäjä voi myös myydä myyntisaamisiaan rahoitusyhtiöille, mikä vauhdittaa yritykseen tulevaa rahavirtaa.

Ostolaskurahoituksella yrittäjä voi antaa laskunsa rahoitusyhtiön maksettavaksi ja maksaa itse summan rahoitusyhtiölle vapaammalla aikataululla. Aloittavalle yrittäjälle tuottaa varmasti vaikeuksia löytää itselleen sopivaa rahoitusta kaikkien näiden eri vaihtoehtojen väliltä. (Raatikainen, 2011, 119.)

2.8 Talouden suunnittelu

Mitä paremmat suunnitelmat ovat, sen todennäköisemmin ne toteutuvat. Tärkeintä on olla rehellinen ja tietoon pohjautuva. Hyvässä suunnitelmassa ei peitellä riskejä, vaan yritetään tunnistaa ne ja samalla valmistautua niihin. (Karjalainen, 2013, 12). Tärkeimpiä laskelmia aloittavalle yrittäjälle ovat tulos-, tase- ja budjettilaskelmat. Tulos- ja taselaskelmat tehdään vuositasolla. Budjettilaskelmat kertovat rahan riittämisestä kuukauden tarkkuudella. (Karjalainen, 2013, 14.)

2.8.1 Kassabudjetti

Yrityksen tulevat ja yrityksestä lähtevät maksut ilmoitetaan kassabudjettiin. Alustava budjetointi on välttämätön aloittavalle yrittäjälle. Budjetti toteutetaan kuukausi- ja vuositasoilla. (Karjalainen, 2013, 13.) Budjettia seurataan kuukausittaisen raportoinnin avulla. Näin varmistetaan se, että tavoitteet ollaan saavuttamassa ja suuriin poikkeavuuksiin reagoidaan välittömästi. Aloittavan yrittäjän ongelmana budjetoinnissa on, että osa kuluista jää helposti merkittämättä. Jokainen kustannus on arvioitava tarkkaan koon ja maksuajankohdan mukaan. Kassabudjetista on apua varsinkin yrityksissä, joissa

tulot ja menot jakautuvat epätasaisesti tilikauden eri kuukausille. (Karjalainen, 2013, 83-84.)

RAHAT ALUSSA
TULOT
- Tulot myyntisaamisista
- Käteismyynti
- Lainojen nostot
- Yms.
MENOT
- Tarvikeostot
- Ulkopuoliset palvelut
- Palkat
- YEL
- Vuokrat
- Muut kiinteät kustannukset
- Korot
- Lainojen lyhennykset
- Yksityiskäyttö
- Yms.
RAHAT LOPUSSA

KUVIO 3. Kassabudjettiesimerkki (Karjalainen, 2013, 86).

Kuviossa 3 on esimerkki kassabudjetista. Budjetti voidaan tehdä samanlaisena kuukausi- ja vuositasolle. Budjettiin merkitään aluksi kassan rahat, jonka jälkeen siihen merkitään valitun ajankohdan tulot ja menot. Seuraavaksi lasketaan ajankohdan aikana syntyneiden menojen ja tulojen erotus. Lopuksi erotus lasketaan alkusaldoon, jolloin saadaan varojen loppusaldo.

2.8.2 Tuloslaskelma

Tuloslaskelma on järjestelmällistä menojen ja tulojen lajittelemista.

Tuloslaskelman tavoite on kertoa yrityksen kannattavuudesta ja tuloksesta. Jos tuloslaskelmaa ei saada kannattavaksi, ei yrityksen menestyminen ole todennäköistä. Virallisesti tuloslaskelma tulee tehdä kirjanpitoasetusten määrittämän kaavan mukaan, joka on esitetty kuviossa 4. Tuloslaskelma voidaan tehdä joissain tapauksissa lyhennettynä versiona. (Karjalainen, 2013, 16-17.)

TULOSLASKELMA
LIKEVAIHTO
+ Liiketoiminnan muut tuotot
- Aine- ja tarvikekäyttö
- Ulkopuoliset palvelut
- Tuotannon palkat
- Muut tuotannon kulut
MYYNTIKATE
- Kiinteät henkilöstökulut
- Vuokrat
- Muut kiinteät kulut
KÄYTTÖKATE
- Poistot
LIKEVOITTO
- Korkokulut
- Verot
TULOS

KUVIO 4. Tuloslaskelmaesimerkki (Karjalainen, 2013, 17).

Kuvion 4 tuloslaskelmaan on merkitty vuoden tulot ja menot niin, että myös välisummat myyntikate ja käyttökate saadaan laskettua. Kuviossa liiketoiminnan muihin tuottoihin kuuluvat esimerkiksi vuokratuotot ja erilaiset tukirahat, jotka

eivät ole varsinaista liiketoiminnan tuloa. Ulkopuolisia palveluita ovat alihankkijat ja muut yrityksen ulkopuolelta ostettavat työsuoritukset. Muita tuotannon kuluja ovat energia- ja rahtikulut. Kiinteät henkilöstökulut ovat hallinnon ja toimiston palkkakulut. Muita kiinteitä kuluja ovat esimerkiksi markkinointi, kaluston korjaus, puhelinmaksut sekä vakuutukset. Poistoihin lasketaan kiinteistöjen ja kaluston arvonalentuminen.

2.8.3 Tase

Tase sisältää luettelon yrityksen varoista ja veloista. Yritys on vakavarainen, kun pääoma on suurimmaksi osaksi omaa, eikä lainattua. Menestyvän yrityksen aikaisempien tilikausien voitto kasvattaa omaa pääomaa, jolloin velkarahan määrä yleensä vähenee. Taseen vastaavaa- ja vastattavaa-puolet ovat keskenään yhtä suuret. Tase on esitelty kuviossa 5. (Karjalainen, 2013, 37-39.)

VASTAAVAA	VASTATTAVAA
PYSYVÄT VASTAAVAT - Aineettomat hyödykkeet - Aineelliset hyödykkeet - Sijoitukset	OMA PÄÄOMA - Peruspääoma - Edellisten tilikausien tulos - Tilikauden tulos
VAIHTUVAT VASTAAVAT - Vaihto-omaisuus - Myyntisaamiset - Muut saamiset - Rahat ja pankkisaamiset	PITKÄAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA - Lainat LYHYTAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA - Saadut ennakkomaksut - Ostovelat - Muut velat

KUVIO 5. Tase-esimerkki

Kuvion 5 mukaisesti taseessa ovat vastaavaa- ja vastattavaa-puolet. Taseen vastaavaa-puoli kertoo yritykseen sitoutuneista varoista. Näitä ovat esimerkiksi maa-alueet, koneet, rakennukset, kalusto sekä osakkeet. Vastaavaa-puolella ovat myös yrityksen varasto, myyntisaamiset ja rahat kassasta sekä pankista. Vastattavaa-puolella taseessa ovat muun muassa pankkilainat, ostovelat, arvonlisäverot ja työntekijöiden kesälomapalkat. Samalla puolella ovat myös yrityksen oma pääoma, johon kuuluvat mm. yrityksen aikaisempien tilikausien voitto. (Karjalainen, 2013, 37-39.)

2.9 Liiketoiminnan riskit

Liiketoiminnan epävarmuuksia kutsutaan riskeiksi. Riskejä ovat tavallisesti liikeriskit sekä vahinkoriskit. Liikeriskit ovat toimintaan kohdistuvia epävarmuuksia, ne kohdistuvat aina voiton tavoitteluun. Esimerkiksi markkinatilanteen tai kilpailijoiden tuottamien uusien tuotteiden ennustaminen vuoden tai kahden päähän on mahdotonta. Vahinkoriskeihin liittyy aina jokin yllättävä tapahtuma joka kohdistuu henkilöstöön, omaisuuteen tai toimintaan. Esimerkiksi tulipalo tai kuljetusliikkeen auton vahingoittuminen ovat tällaisia riskejä. Riskienhallinnalla pyritään minimoimaan riskien toteutumisesta aiheutuneita kuluja. Hallintakeinoja ovat esimerkiksi vakuutusten ottaminen tai hyvä johtaminen. (Kinkki, 2003, 21-22.)

2.9.1 Riskien selvittäminen

Liiketoimintaan liittyviä riskejä jätetään monesti yrityksen vastuulle tietoisesti, mutta usein esimerkiksi pienyritykset eivät ole edes tietoisia kaikista mahdollisista riskeistä. Kun yritys merkitään kaupparekisteriin, on kaikkien vakuutusten syytä olla kunnossa. Riskien havainnollistamisen hyvä työkalu on riskianalyysin laatiminen. Riskianalyysissä selvitetään yrityksen toiminnot ja eritellään toimintaan liittyvät riskit. Tämän lisäksi lasketaan eri vahinkojen todennäköisyydet ja määritellään, miten näitä voitaisiin ehkäistä. (Raatikainen 2011, 104.)

2.9.2 Suojautuminen riskeiltä

Raatikaisen (2011, 106–107) mukaan erilaisia tapoja huomioida riskejä ovat riskin välttäminen, pienentäminen, jakaminen, siirtäminen tai jättämällä riskit kokonaan huomiotta.

Riskin välttäminen onnistuu helposti välttämällä maksuvaikeuksissa olevia asiakkaita ja terveydelle vaarallisia raaka-aineita tai tuotantomenetelmiä. Myös viallisten työkonoiden uusiminen ja esimerkiksi varashälyttimien asennus ovat ennakoivia keinoja riskien välttämiseen. Ennakointi onkin järkevin tapa ehkäistä riskejä ja taloudellisia tappioita.

Riskin pienentäminen auttaa pitämään menetykset vähäisinä vahingon sattuessa. Esimerkiksi tulen leviäminen teollisuushallissa voidaan estää erillisten osastojen avulla, näin tuli voi tuhota vain kyseisen osaston, mutta ei leviä muihin osastoihin.

Joskus järkevä toimenpide voi olla **riskin jakaminen**. Yritys voi sijoittaa eri osat liiketoiminnastaan eri paikkakunnille. Kauppaliikkeiden on myös hyvä käyttää useita eri toimittajia, jotta yhden vaikeuksien vuoksi koko toimitus ei pysähdy ja toimituskapasiteettia voidaan tarpeen tullen nostaa helpommin.

Vakuutusten ottaminen vakuutusyhtiöistä on yleisin tapa siirtää riskejä. Muita vaihtoehtoja ovat vaikeiden tai riskialttiiden tehtävien ulkoistaminen toiselle yritykselle. Esimerkiksi maanrakennustyömaalla voidaan räjäytys siirtää ulkopuoliselle työhön erikoistuneelle yritykselle. Myös leasing-sopimuksella ostettavat työkonemat siirtävät riskejä vuokraavalle yritykselle.

Yksi tapa hoitaa riskejä on niiden tietoisesti **huomiotta jättäminen**. Esimerkiksi yrityksillä voi olla ainoastaan pakollinen liikennevakuutus työautoissaan, eli kaikenvaravakuutus jää ottamatta. Tämä säästää vakuutuskustannuksissa, mutta kostautuu vahingon tai tapaturman sattuessa.

2.10 Markkinointi

Markkinointi on vuoropuhelua, joka tapahtuu yrityksen ja mahdollisen ostajan välillä. Sen tarkoituksena on tehdä myynnistä kannattavaa sekä parantaa, että pidentää asiakassuhteita. (Bergström, 2007, 27.)

Uutta yritystä ei vielä tunneta eikä sen tuotteista tiedetä mitään. Yrityksen markkinoinnin tulisi olla keskeinen asia, sillä tuotteet harvemmin myyvät ilman osaavaa markkinointia. Markkinointi mielletään useinmiten vain mainontana sekä myyjän työnä, mikä onkin yrityksen eniten näkyvää toimintoa, mutta markkinointiin liittyy paljon muutakin. (Bergström, 2007, 9.)

Yrityksen markkinoinnilla on useita eri tehtäviä. Sen tulee rakentaa tarjonta, joka kiinnostaa asiakasta ja saa asiakkaan ostamaan yrityksen tarjoamia hyödykkeitä. Markkinoinnin tulee tiedottaa yrityksen olemassa olosta sekä tuotteista, jotta asiakkaat tietävät minne tulla sekä millaisia hyödykkeitä yritys tuottaa. Hyvän imagon luominen yritykselle on yksi markkinoinnin tärkeimpiä tehtäviä. Lisäksi markkinoinnin tulee huolehtia asiakassuhteiden ylläpidosta ja kehittämisestä. (Bergström, 2007, 10.)

Markkinoinnin tehtäviä ovat:

- Luoda tarjonta joka kiinnostaa asiakasta
- Informoida yrityksen olemassa olosta ja tiedottaa tuotteista
- Varmistaa, että tuotteita osataan käyttää ja että asiakkaat löytävät ne
- Luoda yrityksestä myönteinen kuva sekä herättää kiinnostusta asiakkaissa
- Tuotteiden myynti kannattavasti
- Asiakassuhteiden ylläpito ja kehitys

Markkinointi tulee suunnitella nykypäivänä hyvin. Ei kannata yrittää myydä kaikille vaan luoda tärkeimmät kohderyhmät, jotka todennäköisemmin ovat asiakkaita ja keskittyä heihin. (Bergström, 2007, 16.)

3 TAKSIALAN ERITYISPIIRTEET

Taksi tarkoittaa asiakkaan maksullista kuljettamista tilauspisteestä haluttuun määränpäähän. Suomessa taksi tunnustetaan yleensä taksiauton katolla olevasta keltaisesta kyltistä, muuten auto voi olla väritykseltään tai kooltaan lähes millainen tahansa. Taksin tilaaminen onnistuu soittamalla puhelimella tilausvälityskeskukseen. Taksin voi kuitenkin tilata myös taksitolpilta, joissa taksit odottavat asiakkaita. Joissain kunnissa taksi voidaan tilata myös tekstiviestillä.

Suomessa taksiala on vahvasti säännelty ja esimerkiksi taksikyydin hinta on kirjattu Suomen lakiin. Suomessa taksiala on myös luvanvaraista, joten sitä ei saa harjoittaa ilman lain määräämää taksilupaa. Taksiluvat myöntää Suomen ELY-keskus. (Suomen Taksiliitto 2015.)

3.1 Nykytila lukuina

Vuosittain taksilla ajetaan Suomessa yli 50 miljoonaa kuljetusta ja alan vuotuinen kokonaisliikevaihto on noin 1 miljardin euron suuruinen. Taksiautoista hieman yli puolet eli 55 % ajaa kaupunkialueilla ja loput maaseudulla. Taksien matkoista yksityishenkilöiden osuus on noin 40 %, kuntien palvelut 40 % ja yritysten ajot 20 %. (Suomen Taksiliitto 2015.)

Suomessa on tällä hetkellä noin 9500 taksiyrittäjää, joilla on taksiliikennelupa. Heillä on käytössään noin 10 000 taksiautoa. (Suomen Taksiliitto 2015.) Taksiautoa ajavia kuljettajia puolestaan on tätäkin enemmän, sillä yleisesti yhtä autoa kohden on 2-3 kuljettajaa.

Taksilupien määrä vaihtelee kaupungeittain asukasmäärien ja käyttötarpeen mukaan. Eniten lupia on myönnetty Helsinkiin, jossa vuodelle 2015 myönnettiin 1345 taksilupaa. Päijät-Hämeestä eniten lupia on Lahdessa (141 kpl), toiseksi eniten Heinolassa (34 kpl) ja kolmanneksi eniten Orimattilassa (26 kpl). (ELY-keskus 2014.)

3.2 Alan kustannusten kehitys

Suomen tilastokeskus laskee neljännesvuosittain taksiliikenteen kokonaiskustannusindeksin nousun, jonka perusteella myös taksikyytien hinnat lasketaan vuosittain. Tilastoa on tehty vuoden 2003 syyskuusta asti ja se on ollut julkisesti luettavissa vuoden 2014 loppuun asti. Vuoden 2015 alusta kustannusindeksin tuotanto yleisenä yhteiskuntatilastona loppuu, joten tästä eteenpäin tilasto on tilattavissa ainoastaan maksullisena versiona. Tilastoissa kustannustekijöiksi lasketaan palkat, polttoaineet, huolto, korjaus, renkaat, vakuutukset, pääoman poistot, korot, liikennöimismaksut, hallinto ja ylläpito. Kustannusindeksin vuosimuutokset on esitetty taulukossa 1. (Tilastokeskus 2015.)

TAULUKKO 1. Taksiliikenteen kustannusindeksin vuosimuutokset

Taksiliikenteen kustannusindeksin vuosimuutokset 6/2004 – 6/2014

<i>Kesäkuu 2014</i>	1,9 %
<i>Kesäkuu 2013</i>	2,2 %
<i>Kesäkuu 2012</i>	1,1 %
<i>Kesäkuu 2011</i>	3,4 %
<i>Kesäkuu 2010</i>	3,3 %
<i>Kesäkuu 2009</i>	1,5 %
<i>Kesäkuu 2008</i>	8,4 %
<i>Kesäkuu 2007</i>	3,1 %
<i>Kesäkuu 2006</i>	4,8 %
<i>Kesäkuu 2005</i>	3,6 %
<i>Kesäkuu 2004</i>	2,7 %

Tilastojen mukaan taksialan kokonaiskustannukset ovat nousseet joka laskentajaksolla. Kuten taulukosta 1 nähdään, vuodesta 2003 lähtien nousu on ollut tasaisesti noin 3-4 % luokkaa vuoteen 2007 asti. Vuoden 2008 aikana nousu on ollut paikoittain lähes kaksinkertainen eli noin 8 % verran. Pääsyyinä tähän oli taksialan palkkojen nosto sekä osittain polttoaineiden hinnannousu. Palkat ja välilliset palkat muodostavat kaikista taksiliikenteen kustannuksista noin kaksi

kolmasosaa. Vuoden 2012 syksystä lähtien kustannusten nousu on pysynyt pääosin alle 2 %:n. Tämä on johtunut suurimmaksi osaksi polttoaineen jatkuvasta halpenemisesta kyseisenä ajanjaksona.

3.3 Taksialaa koskevat säädökset

Taksilain tavoitteena on laadukkaiden taksipalveluiden saatavuus. Laissa on säädetty taksiluvista, hinnoista, valvonnasta sekä laadusta.

Laatukriteerit on kirjattu 1.8.2007 voimaan astuneeseen lakiin. Lain tarkoituksena on parantaa asiakkaan turvallisuutta, ajovuorojen noudattamista, työasun käyttöä sekä vahvistaa vaitiolovelvollisuus. Taksiryttäjille on määrätty tiettyjä vaatimuksia esimerkiksi käytettävästä autosta, ajotavasta, maksamisesta ja taksin esteettömyydestä. Kriteereitä valvoo ja kehittää Taksialan laatukeskus. (Taksialan laatukeskus 2007.)

3.3.1 Kuluttajahinnat

Taksiliikenteen kuluttajahintojen enimmäismäärät on kirjattu taksilakiin. Hintoja tarkastetaan vuosittain ja ne säädetään viimeistään kesäkuun 30. päivä valtioneuvoston antamalla asetuksella. (Taksiliikennelaki 217/2007, 16 §.)

Hinnat koostuvat ajomatkamaksusta, perusmaksusta sekä odotusmaksusta. Öisin ja viikonloppuisin voidaan periä perusmaksua korotettuna. Olemassa on myös muutamia muitakin lisämaksuja esimerkiksi lentokenttä-, avustamis- ja tavarankuljetuslisät. Lisäksi ennakkotilauksesta voidaan periä lisämaksu.

(Taksiliikennelaki 217/2007, 16 §.)

Kesäkuussa 2014 määrättyt aloitus-, odotus- ja lisämaksut ovat

- Aloitusmaksu arkisin klo 6.00-20.00	5,90€
- Aloitusmaksu lauantaisin ja aattona 6.00-16.00	5,90€
- Aloitusmaksu muuna aikana	9,00€
- Odotusmaksu	44,60€/h
- Ennakkotilausmaksu	7,10€
- Lentokenttälisä kentältä lähdettäessä	2,30€

Taulukossa 2 on esitetty ajomatkahintojen muodostuminen. Hinta määräytyy kuljetettavien henkilöiden mukaan ja lasketaan euroa per kilometri.

TAULUKKO 2. Ajomatkataksat €/km

Taksa I	1-2 henkilöä	1,55€/km
Taksa II	3-4 henkilöä	1,87€/km
Taksa III	5-6 henkilöä	2,02€/km
Taksa IV	yli 6 henkilöä	2,18€/km

Taulukosta 2 ilmenee että ajomatkataksaluokkia on neljä. Edullisimmin matkustavat henkilöt jotka liikkuvat yksin tai kahdestaan. Ajomatkahinta nousee kun henkilömäärä ylittää 2, 4 tai 6 henkilöä.

3.3.2 Taksiluvan vaatimukset

Taksilupa oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä yhdellä esteettömyyttä koskevien vaatimusten mukaisella henkilöautolla Ahvenanmaata lukuun ottamatta koko Suomessa. (Taksiliikennelaki 217/2007, 2 §.)

Kuntakohtaiset taksilupakiintiöt tarkastetaan ja vahvistetaan vuosittain elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimesta. ELY-keskuksen päätöksellä määrätään myös, kuinka moneen taksilupaan sisällytetään esteettömyysvaatimukset eli erikoistaksien vaatimat varustelut. ELY-keskuksen tulee pyrkiä pitämään taksilupien enimmäismäärät sellaisina, että taksipalvelujen saatavuus ja laatu pysyvät hyvällä tasolla vilkkaan kysynnänkin aikana. (Taksiliikennelaki 217/2007, 19 §.)

ELY-keskuksen tulee seurata alueidensa taksin kysynnän ja tarjonnan kehitystä sekä kannattavuuden muutoksia. Keskusten täytyy seurata myös asiakkaiden palautteita taksin laadusta ja saatavuudesta sekä taksien riittävyttä kuntien ja yritysten tarpeiden kannalta. (Taksiliikennelaki 217/2007, 20 §.)

Taksiluvan hakijan täytyy lain (Taksiliikennelaki 217/2007, 6 §) mukaan täyttää seuraavat kriteerit:

- Hakijan tulee olla täysi-ikäinen, eikä hänellä saa olla holhustoimesta annetun lain nojalla rajoitettua toimintakelpoisuutta tai saman lain määräämää edunvalvojaa
- Hakijan tulee olla hyvämaineinen eli hänellä ei saa olla rikostuomioita, jotka tekevät hakijasta sopimattoman taksiliikenteen harjoittajan
- Hakijan on täytynyt suorittaa taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja hän on saanut Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän todistuksen yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta
- Hakijalla tulee olla vähintään kuuden kuukauden mittainen taksinkuljettajan kokemus
- Hakija pystyy vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan
- Hakijan taksilupaa ei ole peruttu viimeisen kuluvan vuoden aikana liikenteen harjoittamiseen liittyvien vakavien rikkomusten ja laiminlyöntien vuoksi

Edellä mainitusta ehdosta yrittäjäkurssin suorittamisesta voidaan kuitenkin poiketa, mikäli hakijalla on vähintään kahden vuoden käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä. Kurssia ei ole myöskään pakko suorittaa, jos hakija on suorittanut teknisen, kaupallisen, hallinnollisen, kuljetusalan tai vastaavan alalle soveltuvan ammatillisen tai korkeakoulututkinnon. Hakijan on kuitenkin suoritettava taksiliikenteen yrittäjäkurssin koe hyväksyttävästi. (Taksiliikennelaki 217/2007, 6 §.)

Taksilupa on myönnetty vain tietylle oikeushenkilölle, joten sitä ei saa luovuttaa tai myydä toisen käytettäväksi. Jos taksiluvan omistaja myy tai luovuttaa yrityksensä, tulee hänen hakea uutta taksilupaa puolen vuoden kuluessa, mikäli hän jatkaa taksikuljetuksia. Jos yrityksen osakkuuteen tai osakkeisiin perustuva

määräämisvalta siirtyy, katsotaan yritys luovutetuksi. Taksiluvan luovuttamisesta lähisukulaiselle on säädetty erikseen lailla. (Taksiliikennelaki 217/2007, 11 §.)

3.4 Yrittäjäkoulutus ja taksinkuljettajan ammattipätevyys

Taksiyrityksen perustamista suunnittelevien on suoritettava yrittäjäkurssi. Sinne pääseminen vaatii, että hakijalla on voimassa oleva henkilöauton ammattiajolupa sekä työkokemusta alalta. Yrittäjäkurssilla taksiyrittäjä osoittaa riittävän ammatillisen pätevyytensä. Kurssi on kestoltaan vähintään 120 tuntia ja sen sisältöön on määrätty Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksilla tietyt asiakokonaisuuksia. Näitä kokonaisuuksia ovat ainakin taksialaa koskeva lainsäädäntö, alan yleinen kehitys, asiakaspalvelu, liikenteen harjoittaminen, taloudenpito sekä liikenteessä käytettävä auto ja sen varusteet. (Taksiliikennelaki 217/2007, 8 §.) Koulutuksia saa järjestää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín myöntämällä koulutusluvalla toimivat koulutusyhteisöt. Ammattitutkinnon järjestämisestä, arvostelusta sekä liikenneyrittäjäkoulutuksen valvonnasta vastaa Trafi. (Trafi 2015.)

Myös taksinkuljettajan on käytävä koulutus, jotta saa luvan ajaa taksia. Koulutuksen tavoitteena on parantaa liikenteen ja kuljetusten yleistä turvallisuutta huolehtimalla että kuljettajilla on riittävät ammatilliset valmiudet. Koulutus sisältää vähintään 30 tuntia opetusta ja yleisen kokeen. Kuljettajan on suoritettava myös paikallistuntemuskoe paikkakunnalla, jolla aikoo toimia taksinkuljettajana. Paikallistuntemuskoe on suoritettava kolmen kuukauden sisällä kokeeseen ilmoittautumisesta. (Trafi 2015.)

Ajolupa on voimassa kerrallaan viisi vuotta. Viiden vuoden aikana tulee suorittaa seitsemän tuntia jatkokoulutusta jotta ammattipätevyys säilyy. Jatkokoulutuksen voi suorittaa kerrallaan tai jaksoissa, niin että lyhyin jakso on kestoltaan kolme tuntia. Koulutuksen tavoitteena on lisätä kuljettajan valmiuksia toimia alalla sekä parantaa terveyttä ja jaksamista työssä. Lisäksi koulutuksella tähdätään turvallisuuden lisääntymiseen liikenteessä. (Trafi 2015.)

3.5 Erikoistaksit

Suomessa taksia käytetään myös muihinkin tarkoituksiin kuin normaaleihin tilausajoihin kaupunkialueella. Kunnat käyttävät takseja paikoittain julkisessa liikenteessä esimerkiksi kuljettamaan harvaanasutuilla alueilla asukkaita asioimaan ja virkistäytymään palvelujen äärelle. Kyseiset taksit ovat nimeltään kutsutakseja, jotka ajavat ennalta määrättyä reittiä, mutta vain jos matkan varrelta on tulossa asiakkaita kyytiin. Kutsutaksit voivat olla kooltaan tavallisia tai tilatakseja, asiakasmääristä riippuen. Asiakkaat maksavat kutsutakseista yleensä normaalin joukkoliikennelipun hinnan. Koko Suomen julkisesta liikenteestä taksiajajien osuus on noin 10 %. (Suomen Taksiliitto 2015.)

Muita taksilla hoidettavia kuljetuksia Taksiliiton (Suomen Taksiliitto 2015) mukaan ovat:

Koululaiskuljetukset. Joka päivä noin 40 000 lasta käyttää koulumatkaan taksia. Taksit ajavat myös kunnan ulkopuolella säännöllisesti käyvien erityiskoululaisten matkoja.

Eriytyiskuljetukset. Erikoisvarustellut taksit sopivat vammaisten kuljetuksiin, sillä kuljettaja toimii henkilökohtaisena avustajana matkan ajan. Sairastapauksissa potilaita voidaan kuljettaa paaritaksilla, jos asiakas ei tarvitse hoitoa kuljetuksen aikana eikä kyse ole hälytysajosta.

Kotipalvelua. Taksit hoitavat avohoidossa olevien kuntalaisten ateria-, kerho- ja kuntoutuskuljetuksia. Taksit voivat myös tehdä yhteistyötä turvapuhelinpalvelun kanssa, sillä taksit ovat ajossa läpi yön kelistä riippumatta.

Edustus- ja kokousajot. Taksi voidaan tilata ammattitaitoisen kuljettajan kanssa yritysten tai kuntien käyttöön edustusajoihin. Tällöin omaa autoa ja kuljettajaa ei tarvitse olla aina omassa omistuksessa ja auton koko voidaan valita tarpeen mukaan.

Pientavarakuljetukset. Taksit tarjoavat ovelta ovelle -kuljetuspalvelua pienille paketeille ja kirjeille.

Kaikenkaikkiaan taksinkuljettajat ajavat siis paljon muitakin ajoja, kuin vain puhelintilauksella kyydityksen paikasta toiseen. Tämä vaatii kuljettajilta myös muitakin ominaisuuksia kuin vain ajotaidon. Varsinkin vammaisten ja vanhusten kuljetuksissa joudutaan asiakkaasta huolehtimaan tavallista enemmän, ennen ja jälkeen varsinaisen kuljetuksen.

3.6 Taksialan tulevaisuuden muutokset

Lahden aluetaksin edustaja (Henkilö C) kertoo Suomen taksialan olevan muutosten edessä. Alalle pyrkii uusia toimijoita, jotka tarjoavat uudenlaisia palveluita. Suomen sääntely kuitenkin hidastaa tai jopa pysäyttää uusien toimijoiden mahdollisuuksia toimia Suomen markkinoilla. Sääntelyn purkamisesta onkin käyty vilkasta keskustelua viime aikoina. Myös yleisen taloustilanteen muutokset aiheuttavat muutoksia alan toimijoille.

3.6.1 Mobiilisovellukset

Taksin tilaaminen on aikaisemmin onnistunut pääsääntöisesti vain soittamalla paikalliseen taksikeskukseen. Muutamissa kaupungeissa tilaaminen on ollut mahdollista myös tekstiviestillä. Digilisoituvassa maailmassa uutena tilausmuotona alalle on tullut taksin tilaaminen mobiilisovelluksen kautta.

Suomessa ei ole vielä aikaisemmin ollut toimivia mobiilisovelluksia, mutta tähän on tullut nyt muutos. Muutoksen Suomessa aloitti 2014 keväällä internetissä toimiva Uber, joka ilmoitti laajentuvansa Suomeen. Sovelluksessa kyytiä haluava henkilö näkee lähimmät Uber-yrityksen autot ja voi tilata itselleen sopivimman. Euroopassa Uber on kuitenkin herättänyt voimakasta vastustusta, sillä taksiala on monessa maassa säänneltyä, eikä Uber-kuljettajilta vaadita yrityksessä taksilupaa. (Pullinen 2014.) Suomessa Uberin laillisuudesta taisteltiin noin vuosi, kunnes Liikenne- ja viestintäministeriöstä linjattiin, että kyytivälitys on laillista, mutta kyytien ajamiseen tarvitaan taksilupa. Uber ei linjauksen mukaan ole taksiryitys vaan sen toimialaa on kyytien välitys. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015.)

Toinen Suomen markkinoille tullut mobiilisovellus on virolainen Taxify. Taxify on mobiilisovellus, jonka avulla kuluttaja pystyy tilaamaan taksin ilman kuluja.

Sovellus paikantaa tilaajan ja yhdistää hakuetojen perusteella lähimpään taksiin. Taxify teki Suomessa läpimurron, kun se sai sopimuksen Oulun taksinvälityskeskukseen kanssa syksyllä 2014. (Lukkari 2014.)

Suomen Taksiliitolla on myös ollut uusista mobiilisovelluksista hieman poikkeava oma sovellus TaksiMobi Pro. TaksiMobi Pro muodostaa tilaustiedot, jotka se lähettää tekstiviestillä. Sovelluksen kautta asiakkaan on myös helpompaa löytää paikallisen taksikeskuksen numero. Sovelluksen kautta lähetetyistä tekstiviesteistä ja soitetuista puhelusta taksikeskus veloittaa normaalin hinnan. Sovellus ei kuitenkaan ole ollut valtakunnallinen vaan toiminut lähinnä pääkaupunkiseudulla, eikä siihen kuulu ominaisuuksia, joita uudet mobiilisovellukset tarjoavat. (Taksihelsinki 2015.)

Taksiliiton uusi mobiilisovellus on Valopilkku. Sovellus on ollut testikäytössä muutamalla paikkakunnalla ja 2015 keväällä se on julkaistu Hämeenlinnan, Vaasan sekä Tampereen seuduille. Vuoden 2015 aikana se laajenee myös kattamaan muuta Suomea. Sovelluksessa luodaan tilaus, joka yhdistyy paikallisen taksikeskuksen kautta lähimpään ehdot täyttävään autoon. Sovelluksen käyttäminen on maksutonta tilaajalle. (Taksiliitto 2015.)

3.6.2 Sääntelyn poistaminen

Taksialan vapauttaminen on ollut puheenaiheena jo siitä asti, kun Suomessa otettiin käyttöön taksilupien ja kyytihinnojen sääntely. Nykyinen taksiliikennelaki on uudistunut vuonna 2007, jolloin sovittiin taksilupien enimmäismääristä. Vuonna 2001 Helsingin Kauppakamari ehdotti taksiliikenteen kilpailun vapauttamista ja viimeksi huhtikuussa 2014 Kilpailu- ja kuluttajavirasto teki aloitteen Suomen liikenne- ja viestintäministeriölle taksiliikennelain muuttamiseksi. Aloitteella pyrittiin taksielinkeinon sääntelyn lieventämiseen. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2014.)

Muutoksia kannattava Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa vapaan kilpailun parantavan alan suorituskykyä ja taksien saatavuutta, sekä tuovan uusia yrittäjiä alalle. Kuluttajahintojen vapauttaminen todennäköisesti laskisi hintoja. Alan sääntelyn uudelleenarviointi säästäisi myös julkisia menoja, sillä vuonna 2014

valtion ja kuntien rahoitusosuus taksiliikenteestä oli Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan yli 400 miljoonaa euroa. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2014.)

Taksialan sääntelyn kannattajat puhuvat vapauttamisen aiheuttamista ongelmista. Taksiliiton toimitusjohtajan Lauri Säynäjoen mukaan taksilupien määrä sääntelystä luopuminen aiheuttaisi maaseudun ja huonosti kannattavien kellonaikojen taksiliikenteen romahtamiseen, kuten Ruotsissa on käynyt. (Nieminen 2014.)

Myös Antti Niemi kertoo 23 vuoden taksinkuljettajan kokemuksella Talouselämän puheenvuorossa vapauttamisen tuomista haitoista. Niemen mukaan Ruotsissa vapauttaminen on antanut hyödyt isoille taksiryityksille, mutta haitat ovat jääneet pienyrittäjille ja asiakkaille. Taksien saatavuus vaikeutuisi kannattamattomina vuorokauden aikoina, sillä ympärivuorokautinen päivystys ei olisi enään kenenkään velvollisuus. Hinnoittelun vapautuminen toisi ryöstöhinnat huono-onnisille asiakkaille, sillä epärehellinen kuski voisi käyttää hyväksi oikeuttaan päättää itse veloituksen suuruudesta. (Niemi 2014.)

Taksialan vapautuminen merkitsisi suurta muutosta kaikille taksialan asiakkaille, yrittäjille ja kuskeille. Vapauttaminen on tuonut sen hyvät puolet näkyviin joissain maissa, kuten Irlannissa ja osin Pohjois-Amerikassa. (Moore & Balaker 2006.) Toisissa maissa, kuten esimerkiksi Ruotsissa, varsinkin jokainen turisti saa olla tarkkana, ettei joutuisi ”laillisen” ryöstön uhriksi taksikytyntensä jälkeen. Kuljettaja saa Ruotsissa itse määrätä ajonsa hinnan, mikä lisää väärinkäytösten riskiä.

3.6.3 Yleisen taloustilanteen vaikutukset

Yleisen taloustilanteen heikkeneminen näkyy taksitoiminnan tuottojen pienenemisenä. Ihmiset eivät käytä taksia yhtä usein, kun rahan käyttöä vähennetään. Poikkeus tähän ovat kuntien tarjoamat kyydit, joita käyttävät erityisesti vanhuksat ja liikuntarajoitteiset henkilöt. Esimerkiksi Lahden kaupungilta voi hakea taksin kuljetuspalvelua, mikäli julkisten kulkuvälineiden käyttö tuottaa kohtuuttomia vaikeuksia. Kuljetuspalvelu myönnetään opiskelu-, työ-, virkistys- ja asiointimatkoihin. Kuljetuspalvelu maksaa asiakkaalle joukkoliikenteen taksan verran. Toisaalta kuntien taloustilanteiden heikkeneminen

aiheuttaa paineita kuljetusten vähentämiseksi ja taksikorttien myöntämisen ehtojen tiukentamiseen. (Lahden kaupunki 2015.)

Kela kustantaa osan sairauden vuoksi taksikyytejä tarvitsevien henkilöiden matkakustannuksista. Matkakorvauksia voi saada, kun terveydenhuollon edustaja on katsonut henkilön terveydentilan sellaiseksi, että taksikyyditys on tarpeellinen. Korvauksen saa heti taksissa, kun taksi on tilattu asiakkaan oman alueen tilausnumerosta. Valtion talouden heikkeneminen ja säästöpainet voivat aiheuttaa muutoksia kyytien korvaamisessa. Vuonna 2012 Kela aloitti taksikyytien yhdistelemisen varsinkin pidemmällä matkoilla. Tämä tuo valtiolle säästöjä, kun kyytien määriä on pystytty vähentämään. (Kansaneläkelaitos 2011.)

4 CASE-YRITYS JA ALAN MUUTOKSET

Case-osiossa perehdytään yrittäjän näkökulmasta taksirytyksen perustamiseen Lahden alueelle. Aluksi käydään läpi, mitä tulevan yrittäjän tulee ottaa huomioon yritystoimintaa suunnitellessaan. Tähän liittyvät esimerkiksi lupa-asiat, koulutus, yritysmuodon valinta, budjetti ja erilaiset riskit. Seuraavaksi käymme läpi vertailua taksiryttäjän ja taksinkuljettajan työn huonoista sekä hyvistä puolista. Tähän käytämme apuna SWOT-analyysiä. Lopuksi selvitämme, kuinka taksialaa koskevat uudistukset tulevat tai tulisivat vaikuttamaan alan yrittäjiin sekä kuljettajiin.

Tiedot taksirytyksen perustamisen vaatimuksista sekä koulutuksesta ilmenevät taksiliiton internetsivuilta ja ne ovat myös kirjattu taksiliinlakiin.

Taksirytyksen perustamiseen liittyvät talouden tunnusluvut ja laskelmat on tehty Lahdessa toimivan taksiryttäjän (Henkilö A) haastattelusta saatujen tietojen pohjalta. Näin ollen lukujen voi sanoa olevan luotettavia. Yrittäjän ja kuljettajan SWOT-analyysjä sekä uudistusten vaikutuksia on kartoitettu pääosin taksinkuljettajien temahaastatteluiden kautta. Uudistusten vaikutuksista on saatu eri näkökulmia myös internetlähteiden ja omien kokemusten avulla.

4.1 Yrityksen perustaminen

Yrityksen perustamisessa olisi syytä ottaa huomioon, että kyseessä on palveluyritys. Palveluyrityksessä asiakastyytyväisyys tulee hyvän palvelukokemuksen kautta. Koska taksiala on säädeltyä, ei kuljettajien tarvitse kilpailla hinnoilla tai palvelun saatavuudella. Ainoastaan kuljettajan asiakaspalveluosaaminen ratkaisee, onko asiakas tyytyväinen. Taksirytyksen perustaminen poikkeaa myös muista yrityksistä siten, ettei yrittäjä tarvitse kiinteitä tiloja palvelujen tarjoamiseen. Ainoa väline, jota yrittäjä tarvitsee, on auto.

Taksirytyksen perustajalla tulee olla kokemusta taksin ajamisesta vähintään kuuden kuukauden ajalta. Tästä syystä taksirytystä perustavat ovat jo jotenkin tietoisia alasta ja käytännöistä, kun he ovat alaan tutustuneet ensin kuljettajina.

Aloittavan yrittäjän on hyvä tehdä itselleen kattava liiketoimintasuunnitelma. Liiketoimintasuunnitelma auttaa yrittäjää hahmottamaan kokonaisuuden, mitä yrityksen perustamistaminen ja liiketoiminnan harjoittaminen vaatii.

Yritysmuotoina taksiyritykset ovat pääsääntöisesti toiminimiä, sillä toiminimi on yksinkertaisin tapa aloittaa yritystoiminta. Toiminimi sopii hyvin yhden henkilön yrityksiin, joissa yrittäjä itse harjoittaa ammattiaan. Tällaisessa tapauksessa vain taksiyrittäjä itse ajaa vuoroja taksiautollaan. Taksiyrityksistä löytyy muitakin yritysmuotoja, mutta toiminimenä on helpoin aloittaa. Toiminimestä voi myöhemmin siirtyä esimerkiksi osakeyhtiöksi. Yritysmuodon vaihtamisen eduista ja haitoista lisää tietoa löytyy esimerkiksi tämän tutkimuksen johdannossa jo mainitusta Kim Sandbergin opinnäytteestä ”Toiminimestä osakeyhtiöksi”.

4.2 Vaatimukset

Suomessa kuka tahansa ei saa perustaa taksiyritystä. Taksiyrittäjä tarvitsee Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän taksiluvan. Laissa on määritelty tietyt edellytykset, jotta taksilupa voidaan myöntää hakijalle. Hakijan tulee olla täysi-ikäinen ja hyvä maineinen. Taksiluvan hakijan tulee myös suorittaa yrittäjäkurssi sekä omata vähintään puoli vuotta työkokemusta taksinkuljettajana. Taksilupaa ei saa olla peruutettu kuluneen vuoden sisällä ja hakijan tulee kyetä selviämään taloudellisista velvoitteistaan.

Yrittäjäkursseja järjestävät koulutusyhteisöt joilla on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín myöntämä koulutuslupa. Koulutukseen pääsee ilmoittautumalla suoraan koulutusyhteisöön. Liikenneyrittäjäutukinnon hinta on 200 euroa ja ammattitodistusmaksu 42 euroa.

4.3 Alustava budjettilaskelma

Budjetti koostuu yrityksen arvioiduista tuloista ja menoista. Taksiyrityksen budjettilaskelma on melko yksinkertainen, sillä muuttuvia tekijöitä on vain muutama. Tiedossa ovat kiinteät kyytihinat ja se, mitä niistä jää itselle. Yleensä taksikuljettajina työskennelleet aloittavat yrittäjät tietävät jo suurinpiirtein, kuinka paljon kyytejä vuorojen aikana muodostuu. Lahden aluetaksin päättämät

ajovuorojen määrät selviävät hyvissä ajoin ja pysyvät melko samoina. Menojen puolelta tiedossa ovat auton hinta ja hankittavan laitteiston arvo. Auton käyttökulut on myös helppo arvioida.

Taksiyrityksen tulot muodostuvat kokonaisuudessaan suoritetuista taksikyydeistä. Arvioidut tulot koostuvat lähtömaksuista ja kilometrimaksuista. Satunnaisia tuloja voi saada myymällä taksiautoon teipattavia mainoksia. Lähtö- ja kilometrimaksujen tuotot ovat suurin piirtein samaa tasoa.

Ensimmäisenä vuonna arvioituja pakollisia menoja ovat auton hankinta, taksamittari, maksukortinlukija, renkaat, polttoaineet, huolto, kirjanpito, yrittäjän eläkemaksu, vakuutukset sekä palkka- ja sivukulut. Satunnaisia kuluja voi muodostua jonkin verran. Yrittäjä voi myös ostaa tai vuokrata taksiosakkeen Lahden aluetaksilta. Tämä ei kuitenkaan ole pakollinen. Ilman osaketta ei kyytejä välitetä taksikeskuksen kautta. Tarkemmin ensimmäisen vuoden luvut on esitelty taulukossa 3.

TAULUKKO 3. Taksiyrityksen arvioidut tulot ja menot

TULOT	
Lähtömaksut	50000
Kilometrimaksut	50000
Yhteensä	100000
MENOT	
Auton käyttökulut	10000
Palkat	55000
Muuttuvat kulut yhteensä	65000
MYYNTIKATE	35000
Kiinteät kulut	25000
KÄYTTÖKATE	10000

Taulukossa 3 on laskettu Lahden alueella aloittavalle taksiyritykselle esimerkki ensimmäisen vuoden budjettilaskelmasta. Esimerkki on laskettu yritykselle, jossa työskentelee yrittäjän lisäksi yksi kuljettaja. Kyseessä on vain liiketoiminnasta aiheutuneita menoja, eikä huomioon ole otettu alkuinvestointeja, kuten auton hankintaa. Muuttuvat kulut koostuvat suurimmaksi osaksi palkkakuluista, joihin

sisältyvät palkat, sosiaalimaksut ja lomarahat. Auton käyttökulut koostuvat polttoaineista, huollosta sekä renkaista. Kiinteät kulut muodostuvat vakuutusmaksuista, yrittäjän eläkemaksusta, taksiosakkeen vuokrasta ja muista pienemmistä menoista.

4.4 Tarvittava rahoitus

Taksiyritystä perustettaessa tarvitaan jonkin verran alkupääomaa. Yrityksen ulkoisen pääoman, eli lainan määrä riippuu sijoitettavan oman pääoman määrästä. Mitä enemmän aloittavalla yrittäjällä on omia varoja, sitä vähemmän pankkilainaa tarvitaan. Pankkilainojen määrä näkyy suoraan maksettavien korkokulujen ja lainan lyhennysten määrissä. Jos yritys päättää ostaa aluekeskukselta tai sen osakkaalta taksiosakkeen, täytyy se maksaa samalla.

Taulukossa 4 on laskettu alustava tase aloittavalle taksiyrittäjälle.

TAULUKKO 4. Taksiyrityksen arvioitu tase

VASTAAVAA	
Auto	40000
Laitteisto	10000
Yhteensä	50000
VASTATTAVAA	
Autolaina	40000
Muut lainat	10000
Yhteensä	50000

Kokonaisuudessaan alkuhankintoja tulee noin 50 000 euron verran. Pääomaa tarvitaan auton ja auton laitteiston hankintaan. Laitteistoon kuuluvat maksukortinlukija ja taksamittaristo. Mikäli yrittäjä ostaa taksiosakkeen, tarvitaan siihen lisää lainaa, mutta osake vahvistaa myös yrityksen omaa pääomaa vastaavaa-puolella. Taulukon 4 esimerkkilaskelman yrityksessä osake on vuokrattu Lahden aluekeskukselta, jolloin kulu ei näy taseessa. Mikäli osake

ostettaisiin kokonaan, tulisi sen pääoma taseen vastaavaa-puolelle. Tällöin lainan määrä lisääntyisi vastattavaa-puolella.

4.5 Vertailu taksiyrittäjän ja taksinkuljettajan välillä

Yrityksen perustamiseen liittyy yleisesti paljon haasteita ja vaatimuksia. Toiset ihmiset ovat luonnostaan yrittäjähenkisiä, toiset taas hakeutuvat mieluusti palkkatyöhön. Taksialalle töihin haluavan vaihtoehdot ovat hakeutua kuljettajaksi valmiiseen yritykseen tai perustaa oma yritys. Tosin taksiyrittäjällä tulee olla aina myös kuljettajakokemusta, joten yrittäjäksi haluavankin tulee tehdä ensin palkkatyötä. Oman taksiyrityksen perustaminen ja yrityksen hoitaminen eroaa huomattavasti pelkästä kuljettajantyöstä. Seuraavaksi esitellään taksiyrittäjän ja taksinkuljettajan ammattien eroavaisuuksia SWOT-analyysillä.

4.5.1 Taksiyrittäjän SWOT-analyysi

Ensimmäiseksi käydään läpi taksiyrittäjyyden vahvuudet, heikkoudet, uhat ja mahdollisuudet verrattuna palkollisena kuljettajana työskentelyyn. Luetellut ominaisuudet kuuluvat kuvion 6 SWOT-analyysiin.

Vahvuudet	Heikkoudet
<ul style="list-style-type: none"> - Yrityksen voitot itselle - Päättäntävalta kaikesta - Pidemmät lomat - Mahdollisuus vähentää omaa ajoa 	<ul style="list-style-type: none"> - Henkilökohtainen vastuu - Yrittäjän työajat - Pääoman tarve
Mahdollisuudet	Uhat
<ul style="list-style-type: none"> - Yrityksen laajentaminen - Uusia työntekijöitä helposti - Tutustua yritystoimintaan 	<ul style="list-style-type: none"> - Yleinen taloustilanne - Kilpailun vapautuminen - Muut lakimuutokset - Onnettomuudet - Loppuunpalaminen

KUVIO 6. Taksiyrittäjän SWOT-analyysi

Taksiyritykset ovat monesti yhden ihmisen yrityksiä. Tämä on kuvattu kuviossa 6 mahdollisissa heikkouksissa, sillä yrittäjä on tällöin yksin vastuussa yrityksen menestymisestä sekä yhtiön pääoman hankkimisesta. Yleensä taksiautoa ajaa yrittäjän itsensä lisäksi yksi tai kaksi työntekijää. Työtunteja yrittäjälle kertyy sekä yrityksen hallinnoimisesta, että ajovuoroista. Pääsääntöisesti työtunnit tulevat ajovuoroista. Taksiyrityksen toiminnan jatkuminen on melko yksinkertaista, kunhan pohjatyöt on hyvin tehty. Hyvä puoli yrittäjänä olossa on, että työvuorot voi päättää vapaasti ja yrittäjä voi palkata toisen kuljettajan tekemään vuorot, joita ei itse halua ajaa. Itse tehdyt ajovuorot vaikuttavat suoraan yrityksen tuottoon ja omaan palkkaan, joten yrittäjä palkitaan omasta ahkeruudesta. Yritystoiminta jatkuu kuitenkin myös vähemmällä panoksella vaikka yrittäjä itse ei ajaisikaan paljoa. Tämä kuitenkin pienentää omia tuloja, kun toiselle työntekijälle maksetaan enemmän palkkaa.

Taksiyrittäminen on sääntelyn johdosta melko yksinkertaista ja ennaltamäärättyä, eikä yrittäjillä itsellään ole hirveästi mahdollisuuksia vaikuttaa tuottoon muuten, kuin omalla ahkeruudellaan. Toisaalta taksitoiminnan tyyliin aloihin vaikuttavat suuresti yleisesti heikot taloustilanteet sekä lakimuutokset. Huonompina aikoina ihmiset käyttävät vähemmän taksia, mutta taksien määrä kuitenkin pysyy vakiona. Tulevaisuuden uhkana alalle on kilpailun vapauttaminen, jolloin taksiyrityksen voisi perustaa kuka tahansa. Jos kilpailu vapautetaan, kasvaa kilpailu asiakkaista.

Taksiyritys on hyvin riippuvainen taksiautosta. Taksiauto tulee vakuuttaa riittävästi, sillä se on taksiyrityksessä ainoa tulonlähde. Vakuutukset korvaavat auton rikkoutumiset, mutta yrittäjälle jäävät tappiot auton seisomisesta korjauksen aikana.

4.5.2 Taksinkuljettajan SWOT-analyysi

Taksinkuljettajan työ on pääosin verrattavissa tavalliseen palkkatyöhön. Alan erityispiirteet luovat tähän kuitenkin pieniä eroja. Kuviossa 7 on kuvattu taksinkuljettajan ammatin vahvuudet, heikkoudet, uhat ja mahdollisuudet verrattuna yleiseen palkkatyöhön. Kuljettajan ammatin ominaisuuksia on vertailtu myös osin taksiyrittäjyyteen peilaten. Tietoja on saatu pääosin taksinkuljettajan (Henkilö B) haastattelusta.

Vahvuudet	Heikkoudet
<ul style="list-style-type: none"> - Nopea koulutus - Siisti, sisätiloissa tapahtuva työ - Joustava työ - Vaihtuvat asiakkaat 	<ul style="list-style-type: none"> - Työehtosopimuksen puuttuminen - Epäsäännölliset työajat - Ei minimipalkkaa - Ei päätäntävaltaa ajovuoroissa
Mahdollisuudet	Uhat
<ul style="list-style-type: none"> - Provisiopalkka - Työskentely opintojen ohessa - Mahdollisuus perustaa oma yritys myöhemmin 	<ul style="list-style-type: none"> - Irtisanominen - Liian vähän vuoroja - Ammattisairaudet - Liikenneonnettomuudet - Uhkaavat asiakkaat

KUVIO 7. Taksinkuljettajan SWOT-analyysi

Taksiyrityksessä on yleensä ainakin yksi palkollinen kuljettaja, yrityksen omistajan lisäksi. Palkattu kuljettaja on yrityksessä vain työssä, joten sitä voisi verrata mihin vain työhön. Kuljettajana toimimisen edut verrattuna taksiyrittäjyyteen ovat nopea koulutus, siisti ja joustava työ sekä vaihtuvat asiakkaat. Työ tarjoaa myös paljon mahdollisuuksia opiskelijoille, sillä työskentely on mahdollista opiskelun ohessa, esimerkiksi viikonloppuvuoroja ajamalla. Työ on yleensä provisio-pohjaista, jolloin kuljettaja voi itse vaikuttaa ansioihinsa työskentelemällä ahkerasti. Työ tarjoaa myös mahdollisuuden tutustua alaan ja yrittäjyyteen, jolloin oman yrityksen perustaminen on helpompaa tulevaisuudessa.

Heikkoja puolia taksinkuljettajan työssä ovat yleisen työehtosopimuksen ja minimipalkan puuttuminen sekä epäsäännölliset työajat. Käytännössä yrittäjä ja kuljettaja voivat itse sopia työsopimuksensa sisällöstä. Tällöin varsinkin kuljettajan tulee olla tarkkana, että sopimus on hänen osaltaan kannattava. Työ on ympärivuorokautista ja vuorot voivat olla pitkiä, joten työ on raskasta sekä fyysisesti että henkisesti. Yrittäjään verrattuna palkatulla kuljettajalla ei ole varsinaista päätäntävaltaa ajovuoroissaan, ellei työsopimuksessa ole sovittu tietyistä vuoroista. Yleensä vuorot ovat kuitenkin vaihtuvia. Mahdollisia uhkia

kuljettajalle ovat irtisanominen, liian vähäiset työvuorot, ammattisairaudet ja liikenneonnettomuudet. Ammattisairauksiin liittyvät mm, yötyön aiheuttamat terveysriskit kuten epäterveellinen ruokavalio sekä jatkuva istuminen. Asiakaspalvelutyöhön liittyy aina myös riski uhkaavista asiakkaista varsinkin yöaikoihin.

4.6 Taksialan uudistusten vaikutukset

Aikaisemmin Suomessa taksiyrittäjät ovat saaneet asiakkaita vain henkilökohtaisilla suhteilla, taksitolpilla odottamalla tai paikallisten taksikeskusten kautta. Digitalisoitua maailmaa on kuitenkin tuonut yrittäjille muitakin vaihtoehtoja. Uudet yritykset ovat kiinnostuneet myös Suomen markkinoista ja tarjoavatkin nyt vaihtoehtoisia palveluita yrittäjille. Toistaiseksi Suomen taksialan sääntely on kuitenkin pitänyt taksiliiton ulkopuoliset palveluntarjoajat pienenä marginaalina.

Suomessa on jo pitkään puhuttu taksialan sääntelyn vapauttamisesta ja puheet siitä ovat viime aikoina kiihtyneet entisestään. Sääntelyä onkin jo purettu muualla maailmassa, joista voidaan Suomessakin katsoa hieman mahdollisia vaikutuksia. Eri maissa on kuitenkin aina hieman erilaiset lähtötilanteet, eikä näin ollen voida nähdä varmasti, miten alan vapauttaminen vaikuttaisi Suomeen.

4.6.1 Uudet mobiilisovellukset

Uudet mobiilisovellukset luovat taksiyrittäjille ja kuljettajille uusia mahdollisuuksia. Aikaisemmin kyytejä on hankittu lähinnä taksitolpilla odottelemalla tai taksikeskuksesta tulleilla tilauksilla. Kuten luvussa 3.6.1 mainittiin, esimerkiksi Taxify-sovellus on mahdollista saada ilman paikalliseen taksikeskukseen liittymistä. Mikäli sovellus yleistyy Suomessa, niin taksiyrittäjän on mahdollista säästää aluetaksin maksuissa ja siirtyä ajamaan sovelluksen kautta tulleita kyytejä. Toistaiseksi kyytejä tulee sovellusten kautta kuitenkin niin vähän, etteivät ne ole varteenotettavia vaihtoehtoja. Mikäli taksialan sääntely tulee jossain vaiheessa poistumaan, uusien mobiilisovellusten merkitys taksikyytien välittämisessä tulee varmasti korostumaan.

4.6.2 Taksialan vapauttaminen

Taksialan vapauttaminen merkitsisi muutosta jokaiselle taksiyrittäjälle ja kuljettajalle. Vapauttaminen olisi mahdollista tehdä myös osittaisena, jolloin esimerkiksi lupakiintiöt voitaisiin vapauttaa, mutta hinnat jättää edelleen sääntelyn alaiseksi. Toisaalta monien mielipiteiden mukaan vapauttaminen tulisi tehdä kokonaan, jos sellaista ollaan suunnittelemassa.

Totaalisen vapauttamisen ja säännösten purkamisen kaikkia vaikutuksia Suomessa ei voida tietää etukäteen. Hintojen vapauttaminen saisi taksiyrittäjät kilpailemaan hinnoillaan varsinkin hiljaisempina aikoina. Tämä voisi vaikuttaa kuljettajien ansioihin negatiivisesti. Tämän vuoksi nykyiset taksikuljettajat eivät mielellään haluaisi luopua erityisasemastaan. Hintakilpailu saisi taksit luultavasti myös alentamaan kustannuksiaan, esimerkiksi ostamalla halvempia autoja.

Lupakiintiöiden purkaminen tarkoittaisi sitä, että kuka tahansa pätevä hakija saisi luvan. Tällöin taksien määrät nousisivat, joka toisi lisää kilpailua. Tämä lisäisi todennäköisesti pienyrittäjiä, jotka ajaisivat autollaan yksin satunnaisesti.

Taksialan sääntely on purettu monissa maissa Suomen ulkopuolella. Siitä löytyy niin hyviä, kuin huonojakin kokemuksia, kuten luvussa 3.6.2 on kirjoitettu. Taksialan vapauttamista perustellaan yleensä ulkomailta saatujen hyvien esimerkkien mukaan. On kuitenkin eri asia, kuinka vaikutukset näkyisivät Suomessa.

4.6.3 Yleinen taloustilanne

Yleinen taloustilanne vaikuttaa paitsi yksityishenkilöiden, myös kuntien ja valtion tukemiin taksikuljetuksiin. Yksityishenkilöiden heikompi talous näkyy suoraan vähenevänä taksikuljetusten määränä. Kuntien ja valtion talouksien säästöohjelmat muuttavat käytäntöjä ja kriteereitä kyytien korvaamisiin. Säästöjä on jo tehty ja tulevaisuuden heikkojen talousnäköymien johdosta niitä voidaan tehdä vielä lisää.

Etelä-Suomen Sanomien mukaan Lahden kaupungin myöntämän taksikortin ehtoja on tiukennettu vuoden 2014 aikana. Uusien esteettömien linja-autojen myötä moni on menettänyt oikeutensa taksikorttiin, sillä on katsottu, että uusitut linja-autot korvaavat täysin aikaisemmin käytetyt esteettömät taksikyydit. Kesällä 2014 Lahden sosiaali- ja terveyslautakunta linjasi myös, että vaikeavammaisen matkustusoikeus on Lahden lisäksi lähialueilla vain Hollolassa, Nastolassa ja Orimattilassa. Aikaisemmin alue on ollut laajempi. (Räty 2015.)

Kelan korvaamien taksikyytien yhdistäminen on vähentänyt valtion kustannuksia huomattavasti. Vuonna 2014 muutosten avulla koko maassa säästettiin noin 10 miljoonaa euroa. Vuonna 2015 tavoite on säästää noin 24 miljoonaa euroa. (Holopainen 2015.)

Esitetyt valtion ja kuntien säästöt, yhdistettynä yksityishenkilöiden taloudellisen tilanteen aiheuttamaan taksin käytön vähentämiseen, näkyvät taksiyritysten vähenevinä kyyteinä. Tämä tarkoittaa suoraa tulojen pienenemistä.

4.7 Johtopäätökset

Johtopäätöksenä taksiyrityksen perustamisesta voidaan todeta, että perustamisprosessi on lopulta melko yksinkertainen. Yrityksen perustaminen vaatii kuitenkin taksiluvan, jonka saaminen voi viedä aikaa. Muutoin perustamiseen tarvitaan vain pääomaa ja yrittäjähenkisyyttä. Uutta liikeideaa ei tarvita, kun liiketoimintamalli on kaikilla taksiyrittäjillä sama. Yrityksen liiketoiminnan ylläpitäminen ei vaadi muita investointeja, kuin auton vaihtamisen noin neljän vuoden välein. Kuljettajien palkkaaminen tuo mukanaan pieniä haasteita ajovuorojen suunnittelun ja palkkakustannusten muodossa.

Yrittäjän ja kuljettajan välinen SWOT-vertailu tuotti yhteenvedon molempien hyvistä ja huonoista puolista. Tuloksena voidaan todeta, että yrittäjänä on mahdollisuus isompaan palkkaan ja parempaan päätäntävaltaan. Tämä tarkoittaa esimerkiksi vapauksia päättää omista lomistaan ja ajomäärästään. Toisaalta yrittäjä on vastuussa liiketoiminnan mahdollisista tappioista henkilökohtaisella omaisuudellaan. Yrittäjänä toimiminen on yleensä myös henkisesti rankkaa ja ympärivuorokautista työtä.

Kuljettajan työn positiivisia puolia ovat nopea koulutus sekä siisti ja joustava työ. Kuten muutkaan palkansaajat, kuljettaja ei myöskään kannan henkilökohtaista riskiä liiketoiminnan menestymisestä. Kuljettaja saa lisäksi hyvää kokemusta alasta ja yrittäjyydestä, kun työskentee lähellä yrittäjää. Huonoja puolia kuljettajan työssä ovat yleisen työehtosopimuksen puute, epäsäännölliset työajat ja tulevaisuuden epävarmuus. Yleisen työehtosopimuksen puute näkyy siten, että kuljettajille ei esimerkiksi makseta ylityökorvauksia tai määrättyä minimipalkkaa.

Uudet mobiilisovellukset eivät tällä hetkellä tuo välitöntä muutosta taksikuljettajille tai yrittäjille. Mobiilisovellusten yleistymisen voi kuitenkin tulevaisuudessa johtaa siihen, että yrittäjä voi valita useamman kyydinvälittäjän väliltä. Aluetaksiin kuulumisen maksaa osakkeen hinnan verran, mutta sillä saa kyytejä sekä puhelunvälityskeskukseen, että taksiliiton mobiilisovelluksen kautta. Toinen vaihtoehto on käyttää jonkun muun, kuten esimerkiksi Taxify:n tarjoamaa mobiilisovellusta. Eri sovellusten käyttömaksuissa on jonkin verran eroja.

Eri mobiilisovellusten määrä ja käyttö tulevat varmasti kasvamaan, mikäli Suomen taksialaa rajoittavat säädökset poistettaisiin. Vapauttaminen lisäisi uusien kuljettajien ja yritysten määrää. Yritysten välillä tämä näkyisi kasvavana kilpailuna, joka todennäköisesti toisi mukanaan uusia ideoita ja toteutuksia alalle. Toisaalta nykyisillä säädöksillä taksirytyksillä ja kuljettajilla on hyvät edellytykset tulonsaantiin, kun ajovuorot on määrätty tasaisesti jokaiselle toimijalle. Heidän toimeentulonsa voisi ainakin hetkellisesti romahtaa, ennen kuin alan vapauttamisen tuomiin muutoksiin pystytään reagoimaan. Sääntelyn poistamisen todellisia vaikutuksia on mahdotonta tietää etukäteen. Ulkomailta saadut tulokset kilpailun vapauttamisesta vaihtelevat, eivätkä ole suoraan verrannollisia Suomeen.

Tutkimuksesta saatavien tulosten toistettavuus on hyvin todennäköistä, sillä vastauksia tutkimuskysymyksiin on koottu monista eri lähteistä. Lähteinä on käytetty kattavasti kirjallisuutta, Internet-lähteitä sekä haastatteluja.

Tutkimuksessa esitetyt luvut on saatu oikeasta Lahden alueella toimivasta taksirytyksestä, joten ne ovat luotettavia ja hyvin yleistettävissä alueelle. Luvut pysyvät myös ympäri Suomen lähes samoina, koska kuljetushinnat on sovittu kaikille samoiksi.

Internet-lähteet ovat tuoneet tutkimukseen ajankohtaista tietoa alaa koskevista muutoksista. Myös haastatteluiden avulla saatiin erilaisia ja asiantuntevia näkökulmia aiheeseen. Käytetyt tutkimusmenetelmät on havaittu tutkimuksen edetessä sopiviksi, sillä niillä on saatu hyviä vastauksia esitettyihin kysymyksiin, joita on ollut tarkoitus tutkia. Tämä kertoo tutkimuksen olevan validi.

Mahdollisena kehittämissuunnitelmaksi tuli tutkimuksen aikana esiin taksialan vanhojen käytäntöjen uudistaminen. Jotta ala voidaan pitää säänneltynä, tulee sen kuitenkin vastata nykyhetken vaatimuksiin. Esimerkiksi Taksiliiton oma mobiilisovellus tuli markkinoille vasta sen jälkeen, kun kilpailijat olivat jo tuoneet oman sovelluksensa käyttöön Suomeen. Myös säännellyllä alalla tulisi uudistua ja kehittää toimintaansa aktiivisesti. Lisäksi osittaista kilpailun vapauttamista voitaisiin tutkia kunnolla ja tehdä jatkopäätöksiä saatujen tulosten perusteella.

Jatkotutkimusaiheena voisi olla tutkimus siitä, millaisia muutoksia Suomeen kannattaisi tehdä alan kehittämiseksi. Toinen jatkotutkimusidea on mobiilisovellusten yleistymisen seuranta. Tällä voisi ottaa selvää, kuinka monet asiakkaat palvelun ottavat käyttöönsä ja lisääkö tämä esimerkiksi kyytien määriä. Lisäksi mielenkiintoista olisi nähdä, kuinka monet taksiryttäjät ottavat käyttöönsä Taksiliiton ulkopuolisia välityspalveluita.

5 YHTEENVETO

Tämän tutkimuksen päätutkimusongelma oli taksialan muutosten vaikutus taksiyrittäjiin ja kuljettajiin. Päätutkimusongelmaa pohjustettiin ensin alatutkimusongelmilla, joita olivat aloittavan yrittäjän vaatimukset Lahden seudulla sekä taksiyrittäjän ja taksinkuljettajan välinen vertailu.

Ensimmäisenä alatutkimusongelmana selvitettiin taksiyrityksen perustamisen vaiheita ja edellytyksiä Lahden alueelle. Aluksi määriteltiin alalle tarvittava koulutus, yrittäjyyden vaatimukset sekä tarvittavat alkuinvestoinnit. Aloittavalle yrittäjälle laskettiin myös ensimmäisen vuoden tuloslaskelma ja tase. Tuloksena saatiin kattava tiedonlähde Lahden alueella taksitoiminnasta kiinnostuneille. Tutkimuksen lähteinä käytettiin Lahdessa toimivan taksiyrityksen virallisia tietoja, joten tuloksien voidaan sanoa olevan luotettavia.

Toinen alatutkimusongelma käsitteli taksiyrittäjän ja taksinkuljettajan välisiä eroja. Tarkoitus oli selvittää, mitä huonoja ja hyviä puolia niissä on. Tulokset kerättiin SWOT-analyyseihin, joista ne on helppo lukea. Taksiyrittäjän hyvät ja huonot puolet liittyvät yleisesti yrittämisen tuomiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin. Taksinkuljettajan työ on hyvin samankaltaista verrattuna mihin tahansa palkkatyöhön. Suurimmat erot liittyivät yleisen työehtosopimuksen puutteeseen ja epäsäännöllisiin työvuoroihin. Vertailun lähteinä käytettiin taksinkuljettajien teemahaastatteluista saatuja tietoja.

Päätutkimusongelman eli taksialan muutosten selvittämiseen käytettiin suurimmaksi osaksi internetlähteitä ja teemahaastatteluja. Taksialan muutoksista käsiteltiin tällä hetkellä ajankohtaisina olevia mobiilisovelluksia sekä kilpailun vapauttamista. Mobiilisovellusten yleistymisen Suomessa uudistaa taksialaa ja voi tulla nopeasti varteenotettavaksi vaihtoehdoksi nykyiselle puhelintilausjärjestelmälle. Uudet sovellukset antavat asiakkaalle ajantasaista ja helpottavaa tietoa taksitilauksen tilasta. Kilpailun vapauttamisesta Suomessa on paljon erilaisia mielipiteitä. Varmaa tietoa sen tuomista hyödyistä ja ongelmista ei tiedä kukaan. Ulkomailta löytyy kilpailun vapauttamisesta paljon huonoja ja hyviä tuloksia, mutta niiden yleistettävyyden Suomeen on arapeliä. Järkevintä Suomessa olisi kehittää alaa vähän kerrallaan ja tehdä muutoksia tarpeen mukaan.

LÄHTEET

Kirjallisuus:

Bergström, S., Leppänen, A. 2007. Markkinoinnin maailma. Helsinki: Edita Prima Oy.

Hakala, Juha T. 2004. Opinnäytetyöopas ammattikorkeakouluille. Tampere: Tammer-Paino Oy.

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

Karjalainen, Lasse. 2013. Yrittäjän talousopas. Helsinki: Hakapaino Oy.

Kinkki, S. & Lehtisalo, A. 2003. Yrtti 1 2 3. 5.-8. uudistettu painos. Porvoo: WS Bookwell Oy.

Pyykkö, Manne. 2011. Minustako yrittäjä? Helsinki: WSOYpro Oy.

Raatikainen, Leena. 2011. Liikeideasta liikkeelle. 8. uudistettu painos. Helsinki: Edita Prima Oy.

Yli-Luoma, Pertti V.J. 2001. Ohjeita opinnäytetyön tekemiseen. Sipoo: IMDL Oy Ltd.

Haastattelut:

Henkilö A. 2015. Taksiryrittäjä. Haastattelu 26.3.2015.

Henkilö B. 2015. Taksinkuljettaja. Haastattelu 30.3.2015.

Henkilö C. 2015. Lahden aluetaksin edustaja. Haastattelu 16.4.2015.

Internet-lähteet:

ELY-keskus. 2014. Kuntakohtaisten taksilupien enimmäismäärien vahvistaminen Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnissa [viitattu 23.1.2015].
Saatavissa: <http://www.ely->

keskus.fi/documents/10191/3664117/Taksilupien+kiinti%C3%B6p%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s+vuodelle+2015+fi/66fbf6be-fa62-4c74-916a-75b181330d1c.

Holopainen, H. 2015. Kela-kyytien yhdistäminen säästi rahaa Keski-Pohjanmaalla. Yle Uutiset [viitattu 9.4.2015]. Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/kela-kyytien_yhdistaminen_saasti_rahaa_keski-pohjanmaalla/7879797.

Kansaneläkelaitos. 2011. Matkojen yhdistely säästää yhteiskunnan kustannuksia [viitattu 11.3.2015]. Saatavissa: http://www.kela.fi/-/matkojen-yhdistely-saastaa-yhteiskunnan-kustannuksia?redirect=http%3A%2F%2Fwww.kela.fi%2Fmatkat%3Fp_p_id%3D3%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dmaximized%26p_p_mode%3Dview%26_3_groupId%3D10180%26_3_keywords%3Dtaksi%26_3_struts_action%3D%252Fsearch%252Fsearch%26_3_redirect%3D%252Fmatkat.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto. 2014. Aloite taksiliikennelain muuttamiseksi [viitattu 14.2.2015]. Saatavissa: <http://www.kkv.fi/ratkaisut-ja-julkaisut/aloitteet-lausunnot-ja-kannanotot/2014/14.4.2014-kkvn-aloite-aloite-taksiliikennelain-muuttamiseksi/>.

Kivelä, H. 2011. Minustako taksiryttäjä? Yritysmuodon valinta ja rahoitus. Tornio: Kemi-Tornion ammattikorkeakoulu. Liiketalous [viitattu 14.1.2015]. AMK-opinnäytetyö. Saatavissa: <https://www.theseus.fi/handle/10024/30079>.

Kurunsaari, T. 2013. Taksirytytoiminnan käynnistämisen edellytykset Etelä-Pohjanmaalla. Seinäjoki: Seinäjoen ammattikorkeakoulu. Liiketalous [viitattu 14.1.2015]. AMK-opinnäytetyö. Saatavissa: <https://www.theseus.fi/handle/10024/68674>.

Lahden kaupunki. 2015. Kuljetus- ja saattajapalvelut [viitattu 6.3.2015]. Saatavissa: <http://lahti.fi/www/cms.nsf/pages/CAB2F5E864E595FFC2256F2200372B7A>.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2015. Ministeri Risikko: Uber-kyytien välitys laillista, mutta ajaminen vaatii taksiluvan [viitattu 15.4.2015]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/tiedote/4433801/ministeri-risikko-uber-kyytien-valitys-laillista-mutta-ajaminen-vaatii-taksiluvan>.

Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi. 2015. Ammattiliikenne [viitattu 13.2.2015].
Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne>.

Lukkari, E. 2014. Kohupalvelu Taxify: "Teimme läpimurron Suomessa".
Kauppalehti [viitattu 15.4.2015]. Saatavissa:
<http://www.kauppalehti.fi/uutiset/kohupalvelu-taxify-teimme-lapimurron-suomessa/fuaX2AWj>.

Moore, A. & Balaker, T. 2006. Do Economists Reach a Conclusion on Taxi
Deregulation? Econ Journal Watch [viitattu 14.2.2015]. Saatavissa:
<http://econjwatch.org/articles/do-economists-reach-a-conclusion-on-taxi-deregulation>.

Niemi, A. 2014. Taksiliikenteen vapauttamisen huonot kokemukset Ruotsissa.
Tebatti. Talouselämä [viitattu 18.2.2014]. Saatavissa:
<http://www.talouselama.fi/tebatti/>.

Nieminen, I-M. 2014. Taksiliitto: Sääntelyn vähentäminen voisi heikentää
maaseudun taksipalvelua. Yle Uutiset [viitattu 14.2.2015]. Saatavissa:
http://yle.fi/uutiset/taksiliitto_saantelyn_vahentaminen_voisi_heikentaa_maaseudun_taksipalvelua/7255630.

Pullinen, J. 2014. Kiistelty taksiyritys Uber aikoo laajeta Suomeen. Helsingin
Sanomat [viitattu 15.4.2015]. Saatavissa: <http://nyt.fi/a1305812137945>.

Räty, N. 2015. "Ihmeperantunut" lahtelaisnainen kodin vankina. Etelä-Suomen
Sanomat [viitattu 27.3.2015]. Saatavissa:
http://www.ess.fi/uutiset/kotimaa/2015/02/19/ihmeperantunut-lahtelaisnainen-kodin-vankina?ref=ece_frontpage-section-teaser-groupSection-default.

Sandberg, K. 2012. Toiminimestä osakeyhtiöksi. Leppävaara: Laurean
ammattikorkeakoulu. Liiketalous [viitattu 14.1.2015]. AMK-opinnäytetyö.
Saatavissa: <https://www.theseus.fi/handle/10024/40862>.

Suomen Taksiliitto. 2015. Taksiliikenne, Yleistä [viitattu 23.1.2015]. Saatavissa:
<http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/yleista/>.

Suomen Taksiliitto. 2015. Taksiliikenne, Taksit kuntien palveluksessa [viitattu 12.2.2015]. Saatavissa: <http://www.taksiliitto.fi/taksiliikenne/kunnat/>.

Taksialan laatukeskus. 2007. Laatujärjestelmät [viitattu 1.3.2015]. Saatavissa: <http://www.taksialanlaatukeskus.fi/laatujarjestelmat/>.

Taksihelsinki. 2015. TaksiMobi [viitattu 15.4.2015]. Saatavissa: http://www.taksihelsinki.fi/fi/taksimobi_

Taksiliikkennelaki 217/2007. Saatavissa <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070217#L3P16>.

Taksiliitto, Valopilkku. 2015. Valopilkku [viitattu 15.4.2015]. Saatavissa: <http://valopilkkutaksi.fi>

Tilastokeskus. 2015. Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit [Viitattu 3.3.2015]. Saatavissa: <http://www.stat.fi/til/tslhi/index.html>.

Tilastokeskus. 2013. Yritykset [viitattu 20.1.2015]. Saatavissa: http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_yritykset.html_

Yrittäjä.net. 2013. Sisäinen yrittäjyys [viitattu 14.1.2015]. Saatavissa: http://yrittaja.net/sisainen-yrittajyys/_

LIITE 1.

Teema-haastatteluisissa käytetty kysymysrunko:

1. Mikä on Taksiliiton ja Lahden aluetaksin merkitys taksiyrittäjille?
2. Mikä taksiosake on ja mistä se on saatavissa?
3. Kuinka kuntien taksipalvelut näkyvät taksiyrittäjillä?
4. Mitkä ovat taksiyrittäjyyden hyviä ja huonoja puolia?
5. Onko taksiyrittäjien toimeentulo riittävä?
6. Mitä eri yhtiömuotoja taksiyrityksistä löytyy?
7. Millaisia työsopimuksia taksinkuljettajilla on?
8. Mitkä ovat taksinkuljettajan hyvät ja huonot puolet?
9. Miten ajovuorot määräytyvät?
10. Kuinka pitkiä ja säännöllisiä työvuorot ovat?
11. Mikä merkitys on uusilla mobiilisovelluksilla?
12. Mitä taksialan säädösten purkaminen aiheuttaisi Suomessa?
13. Kuinka yleinen taloustilanne vaikuttaa alaan?