

Taksiliikenteen hintaseuranta ja enimmäishinnan laskentaperusteet

Taustaraportti

Heikki Metsäranta, Juha Tervonen, Ville Jaakola

Sisällysluettelo

1	Johdanto	1
2	Lähtökohtia	2
2.1	Laki liikenteen palveluista (320/2017)	2
2.2	Taksien hintasääntely ja seuranta Euroopan maissa	3
2.3	Taksitoiminta Suomessa ennen lakimuutosta	4
2.3.1	Yritykset, liikevaihto ja taksimatkustaminen	4
2.3.2	Yritysrakenne	7
2.3.3	Kuluttajahintojen kehitys	9
2.4	Tele- ja puhelinpalveluiden hintaseuranta Suomessa	10
2.5	Kohtuullinen voitto eräillä säännellyillä aloilla	11
2.5.1	Yleistä	11
2.5.2	Pääoman keskikustannus	11
2.5.3	Muita määrittelyjä	12
3	Hintaseuranta ja hintaindeksi	14
3.1	Tavoitteet hintojen seurannalle	14
3.2	Hintatiedon keruu	14
3.2.1	Tunnistettut vaihtoehdot	14
3.2.2	Ehdotus tiedonkeruun toteutustavasta	16
4	Hintasääntelyn harkinta	17
4.1	Yleistä	17
4.2	Määräävän markkina-aseman merkitys	17
4.3	Taksitoiminnan kannattavuus	18
4.4	Ehdotus enimmäishinnan harkinnan kriteereistä	20
5	Enimmäishinnan asettaminen	21
5.1	Ehdotus kohtuullisen voiton määrittämiseksi taksialalla	21
6	Excel-työkalun kuvaus	24
6.1	Yleistä	24
6.2	Lähtötietojen syöttäminen	24
6.3	Hintaindeksin laskenta	25
6.4	Hintamuutoksen arviointi	26
6.5	Enimmäishinnan määrittäminen	27
7	Suositukset jatkotoimista	28

1 Johdanto

Tässä raportissa esitetään taustatiedot ehdotuksille taksiliikenteen hintojen seurannasta ja enimmäishintojen laskentaperusteista. Ehdotus on laadittu Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille vastaamaan velvoitteisiin, jotka 1.7.2018 voimaan tuleva laki liikenteen palveluista (320/2017) sille asettaa.

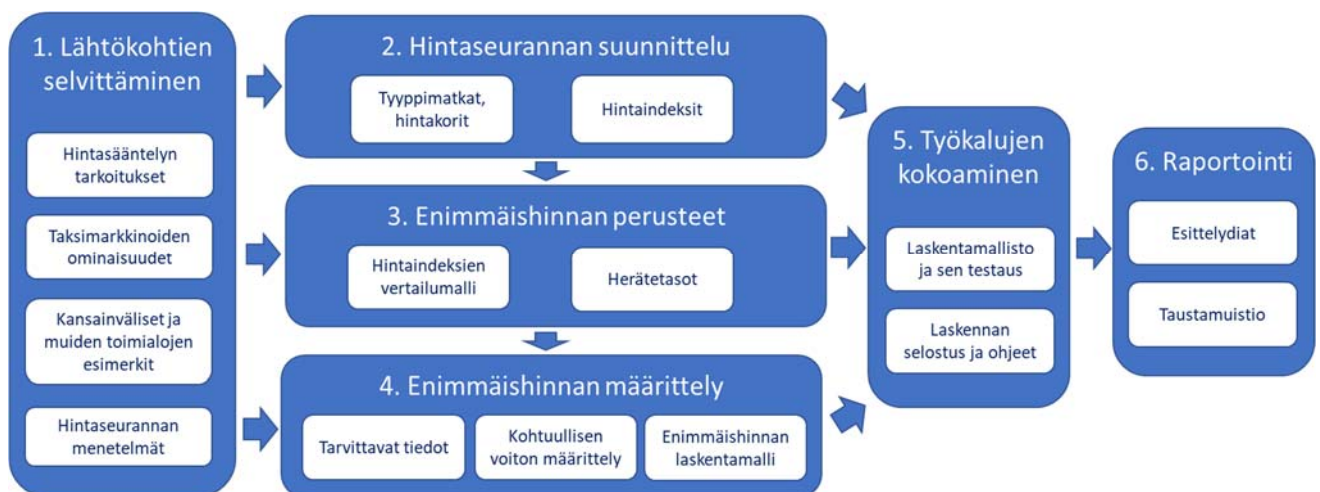
Työssä suunniteltiin ja määriteltiin:

1. taksiliikenteen hintojen seurannan menetelmä sekä tiedonkeruun prosessi,
2. hintaseurannan indeksiperusteinen laskentakaava,
3. ehdot enimmäishinnan harkinnalle (heräte),
4. enimmäishinnan laskennalliset perusteet ml. kohtuullinen voitto.

Työn tuloksena esitetään Excel-työpohja, joka sisältää välilehdet hintatiedon keruulle, hintaindeksin laskennalle, enimmäishinnan harkinnalle ja yhden alustavan laskentamallin enimmäishinnan määrittämiseksi. Työn keskeisestä sisällöstä on lisäksi laadittu diasarja.

Työssä tehdyt ratkaisut ja niiden perustelut esitetään tässä raportissa. Ratkaisuehdotuksista käytiin keskustelut projektin ohjausryhmäkokouksissa ja palautetta saatiin myös muista viranomaisten välillä käydyistä neuvonpidoista.

Työssä koottiin myös runsaasti taustatietoja lähtökohtien selvittämiseksi. Niitä ovat muun muassa: hintaseurannan ja -sääntelyn tarkoitus avatuilla markkinoilla, Suomen taksimarkkinoiden ominaisuudet ennen lakimuutosta ja taksialan kansainvälisiä vertailutietoja. Näitä tietoja on jäsennelty tähän muistioon.



Kuva 1.1. Selvitystyön vaiheet.

2 Lähtökohtia

2.1 Laki liikenteen palveluista (320 / 2017)

Liikennepalvelulain mukaan taksiliikenteellä tarkoitetaan ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä. Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikennepalvelulain myötä taksien määrä- ja enimmäishintojen määrittämisen asetuksella poistuvat. Laki ei määrittele hinnoitteluperusteita tai hintojen tasoa, mutta velvoittaa kertomaan ne asiakkaalle (LPL III osa, 1. luku, 3 §):

- Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen.
- Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja matkustajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla.
- Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti matkustajan havaittavissa.
- Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta.

Liikennepalvelulain mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on **seurattava** matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen **hinnoittelua**. Hintojen sääntelyyn laki antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle kaksi mahdollista tapaa:

1. Antaa määräyksiä taksiliikenteen palvelun **kokonaishinnasta**, jonka ylityessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Kokonaishinnan määrittämisessä on lain mukaan huomioitava taksiliikenteen palvelun yleinen hintataso, taksiliikenteen palvelujen erilaiset hinnoittelumallit, yleinen kuluttajahintataso sekä väestön yleinen tulotaso. Määriteltäviä kokonaishintaa on tarkasteltava vuosittain.
2. Asettaa **enimmäishinnan** yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, mukaan lukien erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille, jos niiden kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Liikenteen turvallisuusviraston asettaman enimmäishinnan on oltava kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Enimmäishintaa on tarkasteltava vuosittain.

Perustuslakivaliokunnan kannanoton mukaan hintasääntely on yleisesti elinkeinotoiminnan vapautta rajoittavaa, mutta se on mahdollista taksiliikenteessä **kuluttajien suojelemiseksi**. Liikennepalvelulain perustelujen mukaisesti hintasääntelyn tarkoitus on **ehkäistä muissa maissa esiintyneet** sääntelyn poistamisen **haittavaikutukset** (HE 161/2016). Tällaisina haittoina tuodaan esille ajoittainen ylihinnointelu ja erityisesti turisteilta perittävät kohtuuttoman suuret maksut.

2.2 Taksien hintasääntely ja seuranta Euroopan maissa

Työssä kartoitettiin taksien hintasääntelyn ja seurannan esimerkkejä muista maista. Kansainvälinen katsaus tehtiin mahdollisten käyttökelpoisten mallien löytämiseksi. Keskeisenä tietolähteenä oli Euroopan komission teettämä tutkimus: *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* (2016).

EU-maat voidaan luokitella hintasääntelyn (tilanne vuonna 2015) mukaan seuraavasti:

- **Kansallisesti määrätty hinnat:** Kypros, Suomi, Ranska, Kreikka, Irlanti, Malta, Hollanti, Portugali, Romania, Slovenia.
- **Alueellisten viranomaisten määrittämät hinnat:** Itävalta, Belgia, Bulgaria, Kroatia, Tsekki, Tanska, Saksa, Italia, Latvia, Puola ja Espanja.
- **Pääkaupungissa säädellyt hinnat, muualla vapaa:** Eesti (Tallinna) ja Unkari (Budapest).
- **Vapaa hinnoittelu:** Liettua, Luxemburg, Slovakia ja Ruotsi.

EU-maiden hintasääntely kohdistuu yleisesti joko enimmäishintoihin (50 % maista) tai kiinteisiin hintoihin (42 %). Bulgariassa ja Ranskassa asetetaan myös vähimmäishinnat. Hintoja differoidaan yleisimmin matkustusajankohdan mukaan: päivä/yö, (40 % maista) ja/tai viikonpäivä (24 %). Hintasääntelyn piiriin kuuluvat lähes poikkeuksetta vähintään kilometrimaksu, aikaveloitus ja lähtömaksu.

Tämä työn kannalta kiinnostavin kategoria on vapaa hinnoittelu, johon Suomi on siirtymässä liikennepalvelulain myötä. Vapaankin hinnoittelun maissa on olemassa hinnoitteluun liittyviä vaatimuksia, kuten hintojen ilmoittaminen ja hintaparametrit (matkan pituus tai matkan kesto). Taksien hintakehityksen seurannasta löydettiin seuraavia esimerkkejä:

- taksien hintoja seurataan osana kuluttajahintaindeksiä ilmoitettujen hintojen perusteella (laskemalla hinnastosta tietyn tyyppimatkan hinta) yhden tyyppimatkan perusteella
- toteutuneita hintoja ja kuluttajien näkemyksiä hinnoittelusta selvitetään tiettyihin kohteisiin rajatuilla haastattelututkimuksilla
- vertaillaan taksien yleisiä listahintoja muiden kaupunkien tai maiden taksien vastaaviin hintoihin.

Kansainvälinen menettely taksiliikenteen asiakashintojen seurannassa on siten varsin yleisen tason seuranta, joka vertautuu kuluttajahintaindeksin kansalliseen tarkkuuteen. Kattaviin hintatietokoosteisiin perustuvia seurantamenettelyjä ei ole tunnistettu muissa maissa.

2.3 Taksitoiminta Suomessa ennen lakimuutosta

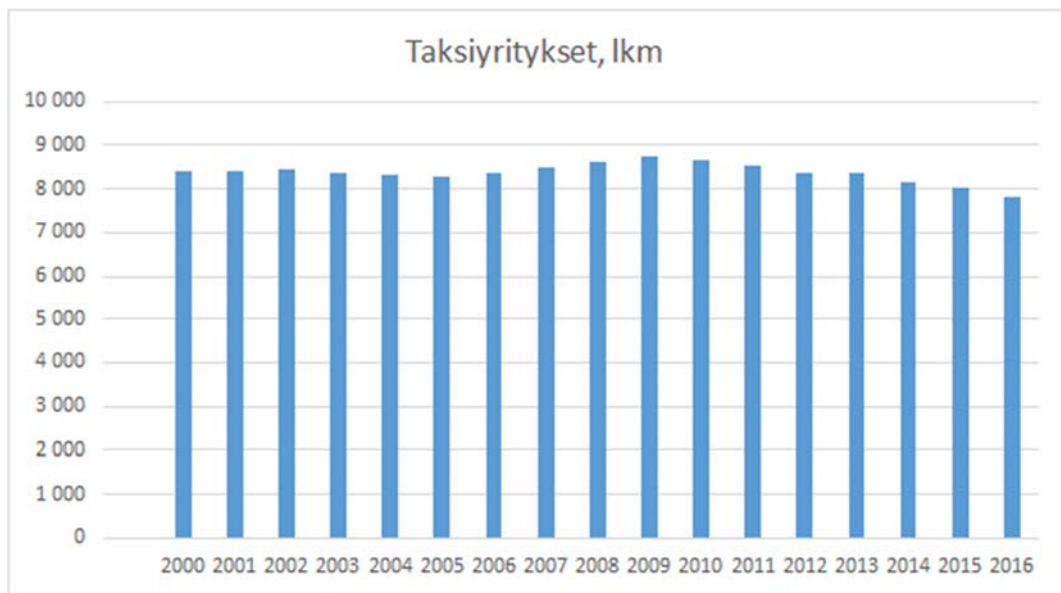
2.3.1 Yritykset, liikevaihto ja taksimat kustaminen

Taksiryitysten lukumäärä oli 2000-luvulla suurimmillaan vuonna 2009; 8 747 kpl. Vuoteen 2016 mennessä alalta oli poistunut noin 950 yritystä; yrityksiä oli 7 801 kpl (taulukko 2.1; kuva 2.1). Vuonna 2017 ja 2018 yritysten väheneminen on jatkunut. Moni taksiryittäjä on päättänyt lopettaa toimintansa ennen uuden lain voimaan tuloa. Taustalla vaikuttavat yrittäjäkohtaisesti muun muassa eläkkeelle siirtymisen ajoittaminen toimialan murrosvaiheeseen. Samaan aikaan muutamat yritykset ovat valmis- telleet kasvua. Uusien yrittäjien markkinoille tulo realisoituu kesällä 2018.

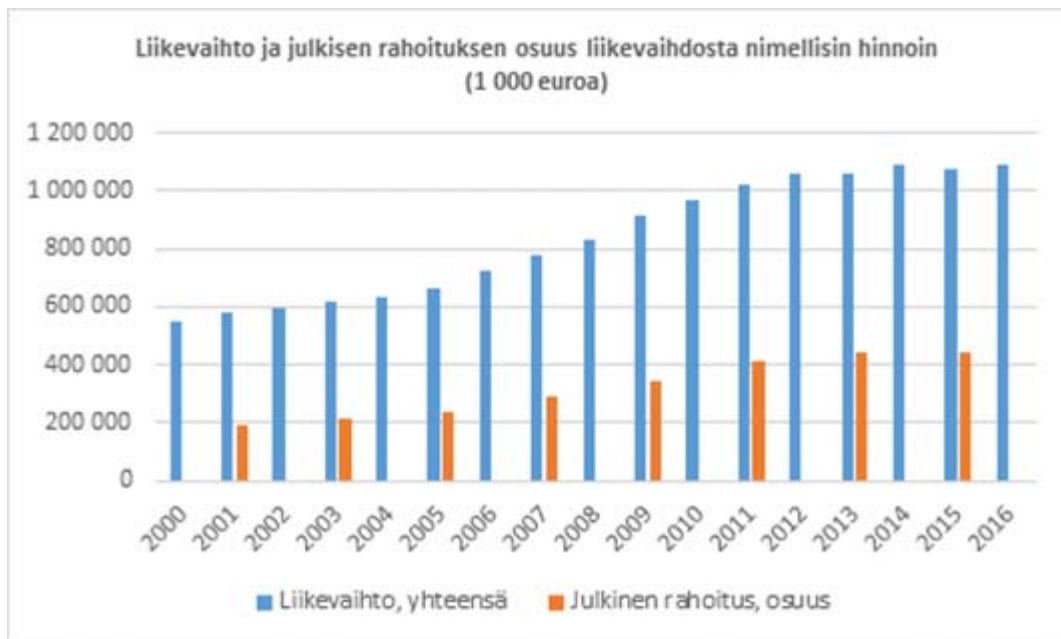
Taksialan liiketoimintavolyymi on kaksinkertaistunut 2000-luvulla nimellisin hin- noin tarkasteltuna (taulukko 2.1; kuva 2.2). Vuonna 2015 alan liikevaihdosta yhteen- sä 58,5 prosenttia muodostui yksityisten kuluttajien ja elinkeinoelämän kysynnästä ja 41,5 prosenttia muodostui julkisesta kysynnästä. Julkisen kysynnän osuus on li- sääntynyt selvästi.

Taulukko 2.1. Taksialan tunnusluvut; liikevaihto nimellisin hinnoin (Tilastokeskus ja Liikenneviras- to; sis. taksiryitykset ja välityskeskukset).

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



Kuva 2.1. Taksiyritysten lukumäärä (Tilastokeskus).



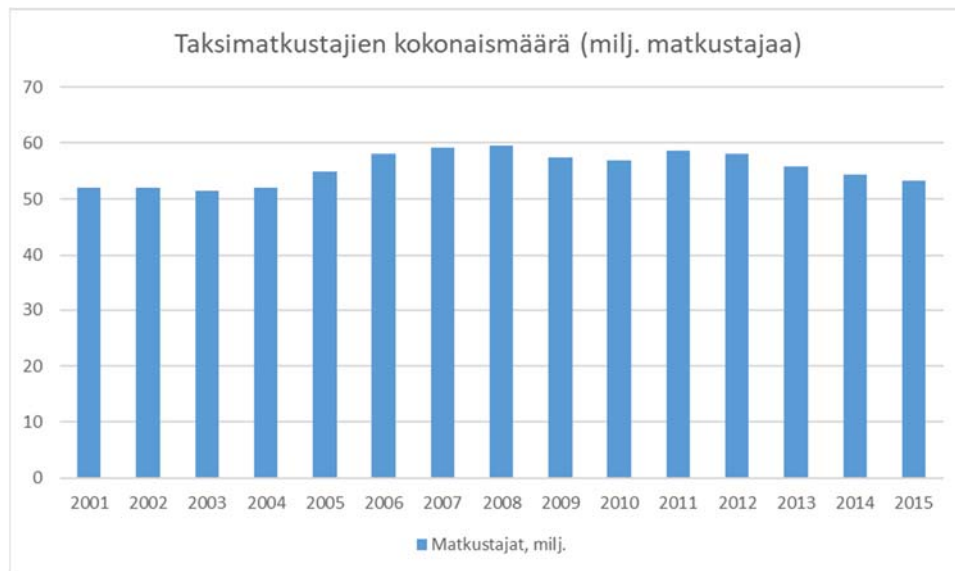
Kuva 2.2. Taksialan liikevaihto ja julkisen rahoituksen osuus (Tilastokeskus ja Liikennevirasto).

Taksipalvelujen tarjonta jakautuu lainsäädännön muutoksen jälkeen mahdollisesti (ainakin hetkellisesti) lisääntyvän toimijalukumäärän kesken. Yritysten määrä taantunee aikaa myöten kuitenkin ehkä nykyistä alhaisemmaksi, koska kaikki alalle tulot eivät välttämättä onnistu, vanhoja yrittäjiä edelleen luopuu toiminnasta ja yrityksen keskikoko oletettavasti kasvaa.

Julkisen liikenteen suoritetilaston mukaan taksimatrustajien lukumäärä on vaihdellut 2000-luvulla 52–60 miljoonan henkilön välillä (taulukko 2.2; kuva 2.3). Huippuvuosia olivat 2006–2008 sekä 2011–2012. Viime vuosina matkustajamäärät ja matkustussuorite ovat olleet huippuvuosia alhaisempia, eikä kokonaisuksyynässä ole nähtävissä kasvutrendiä.

Taulukko 2.2. Taksipalvelujen kysyntä (Liikennevirasto).

	Matkustajat, milj.	Suorite milj. hlö-km
2001	52,0	965
2002	52,0	966
2003	51,5	957
2004	52,1	969
2005	54,9	1 019
2006	58,1	1 077
2007	59,1	1 096
2008	59,5	1 105
2009	57,5	1 069
2010	57,0	1 058
2011	58,6	1 087
2012	58,0	1 076
2013	55,8	1 037
2014	54,4	1 011
2015	53,3	991



Kuva 2.3. Taksimatkustamisen kysyntä (Liikennevirasto).

Alueellisesti tarkasteltuna taksialan liiketoimintavolyymistä yli kolme neljäsosaa tapahtuu Etelä- ja Länsi-Suomessa (taulukko 2.3).

Taulukko 2.3. Taksialan tunnuslukuja alueellisesti 2015 (Tilastokeskus).

Läänit	Yritykset	Asukkaita, milj.	%	Liikevaihto (1000 €)	%	Liikevaihto / yritys (1000 €)
Etelä-Suomi	3 313	2,3	42,3	511 608	47,8	154
- Pääkaupunkiseutu				285 347		
- Muu Etelä-Suomi				226 261		
Länsi-Suomi	2 602	1,9	35,1	324 763	30,3	125
Itä-Suomi	971	0,6	10,3	102 590	9,6	106
Oulu	732	0,5	8,9	88 106	8,2	120
Lappi	396	0,2	3,3	43 461	4,1	110
Yhteensä	8 014	5,5	100,0	1 070 528	100,0	134

2.3.2 Yritysrakenne

Taksitoimialalla liikkeenharjoittajat ovat muodostaneet noin kolme neljäsosaa yritysten lukumäärästä. Toisaalta viidennestä yrityskannasta edustavien osakeyhtiöiden osuus liikevaihdosta on lähes yhtä suuri (taulukot 2.4–2.5). Liikkeenharjoittajien määrä on vähentynyt ja osakeyhtiöiden lukumäärä on lisääntynyt. On oletettavaa, että sama kehitys jopa voimistuu lainsäädännön muutoksen jälkeen, ja aikaa myöten alkaa muistuttaa Ruotsin tilannetta.¹

Taulukko 2.4. Taksialan yritysrakenne 2014 (Tilastokeskus).

Yritysmuoto	Yritysten lkm yht.	%	Liikevaihto yhteensä (1000 €)	%	Liikevaihto / yritys	Henkilöstö	%
Liikkeenharjoittajat	6 157	75	593 934	55	96	7 552	58
Osakeyhtiö	1 449	18	417 146	38	288	4 540	35
Kommandiittiyhtiö	308	4	42 697	4	139	495	4
Avoin yhtiö	206	3	30 637	3	149	351	3
Muut	41	1	2 740	0	67	31	0
Yhteensä	8 161	100	1 087 152	100	133	12 968	100

Taulukko 2.5. Taksialan yritysrakenne 2016 (Tilastokeskus).

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

¹ Ruotsissa taksialan 20 vuoden vapaan kilpailun jälkeen noin kolmannes yrityksistä on osakeyhtiöitä.

Yritysten keskimäärin pientä kokoa kuvastaa liikevaihdon jakauma (taulukko 2.6). Pääosa yrityksistä on 100 000–200 000 euron kokoluokassa. Vuonna 2016 toimialan yrityskohtaisen liikevaihdon keskiarvo oli 140 000 euroa (Etelä-Suomessa 163 000 euroa). Liikevaihdoltaan yli puolen miljoonan euron yrityksiä on vain 2,1 prosenttia yrityskannasta. Suuriin yrityksiin kuuluvat myös tilausvälityskeskukset. Tulevaisuudessa keskimääräinen yrityskoko oletettavasti kasvaa.

Taulukko 2.6. Taksialan yritysten kokojakauma 2016 (Tilastokeskus).

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

Taksiyritysten keskimääräinen ansainta per kilometri on ollut suhteellisen tasaista kautta maan (taulukko 2.7). Periaatteessa on mahdollista, että jatkossa ansaintaan muodostuu eroja eri alueiden kesken hinnoittelun eriytymisen kautta.

Taulukko 2.7. Taksialan tunnuslukuja alueellisesti 2015 (Tilastokeskus).

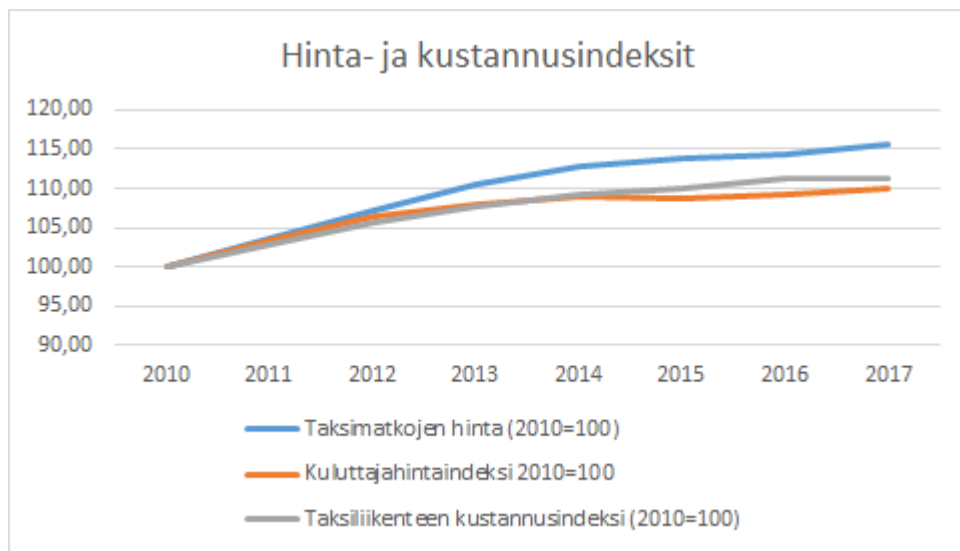
2015	Keskimääräiset ajokilometrit per yritys	Liikevaihto, €/km
Etelä-Karjala	72 649	1,09
Etelä-Pohjanmaa	67 167	1,00
Etelä-Savo	64 838	1,02
Kainuu	81 335	0,98
Kanta-Häme	78 261	1,05
Keski-Pohjanmaa	63 940	1,01
Keski-Suomi	63 632	1,03
Kymenlaakso	68 866	1,08
Lappi	71 600	0,98
Pirkanmaa	70 302	1,02
Pohjanmaa	61 491	1,03
Pohjois-Karjala	60 629	1,00
Pohjois-Pohjanmaa	81 194	1,03
Pohjois-Savo	66 966	1,00
Päijät-Häme	70 948	1,06
Satakunta	69 959	1,00
Uusimaa	80 231	1,04
Varsinais-Suomi	62 201	1,02
Keskiarvo, kaikki	69 789	1,02

2.3.3 Kuluttajahintojen kehitys

2010-luvulla taksimatkojen hinnat nousivat (hintasääntelyn ehdoilla) hintaindeksin mukaan vuoden 2017 loppuun mennessä noin 16 prosenttia (taulukko 2.8; kuva 2.9).² Taksiliikenteen kustannukset nousivat vuoden 2016 loppuun mennessä 11,2 prosenttia. Kuluttajahintaindeksin mukaan yleiset kuluttajahinnat ovat nousseet vuoden 2010 jälkeen 10 prosenttia.

Taulukko 2.8. Hinta- ja kustannusindeksejä, 2010=100 (Tilastokeskus).

	Taksimatkojen hinta (2010=100)	Taksiliikenteen kustannusindeksi (2010=100)	Kuluttajahintaindeksi (2010=100)
2010	100,00	100,0	100,00
2011	103,70	102,8	103,41
2012	107,13	105,6	106,32
2013	110,50	107,6	107,88
2014	112,90	109,2	109,01
2015	113,72	110,1	108,78
2016	114,34	111,2	109,17
2017	115,75	111,3	110,00



Taulukko 2.9. Hinta- ja kustannusindeksejä, 2010=100 (Tilastokeskus).

Asiakashintojen yleiseen muutokseen lainmuutoksen jälkeen vaikuttavat yritysten lukumäärän ohella monet tekijät, kuten tarve kattaa taksitoiminnan kulut (ml. voittomarginaali), uudet palvelutarjonnan ja hinnoittelun strategiat, taksipalvelujen kysynnän kehitys ja toiminnan tehokkuuteen liittyvä kehitys.

Hintojen lasku edellyttäisi toimialan tuottavuuden paranemista. Se voi periaatteessa toteutua kaluston käyttöasteen lisäämisen, henkilöstökulujen suhteellisen alenemisen ja tukipalvelujen käytön tehostumisen kautta. Tuottavuuskehitys voi olla myös päinvastaista, jos toimialan kustannusrakennetta rasittaa kasvava ajoneuvokanta ja lisääntyneet henkilöstö- ja tukipalvelujen kulut, ja jos palvelujen kysyntä ei kasva.

² Tilastokeskuksessa taksimatkojen hintaseuranta on perustunut taksa-asetuksen seurantaan.

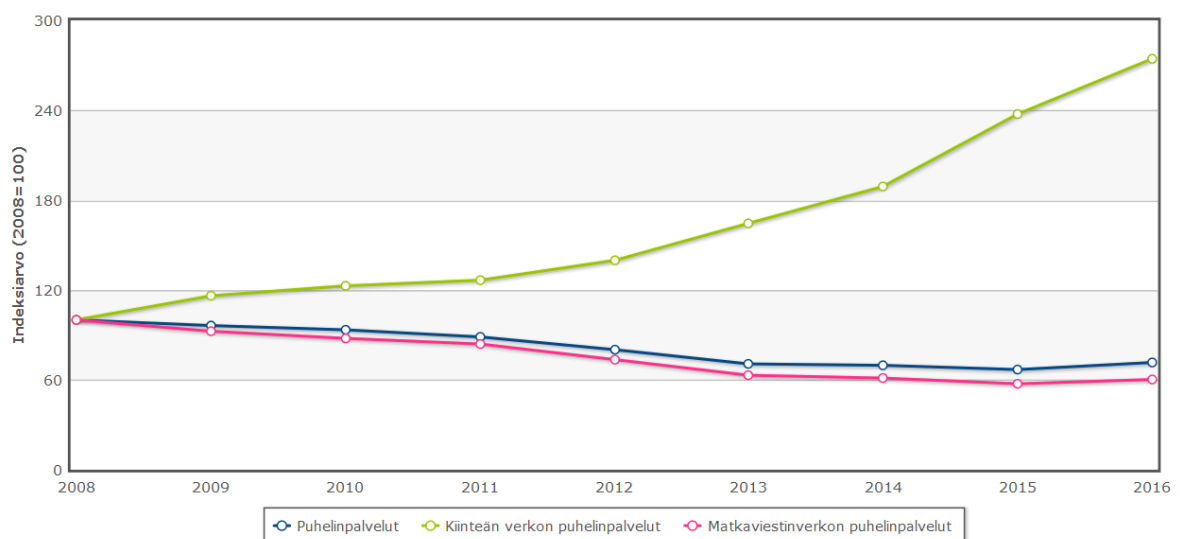
Vaikka hinnoittelu monipuolistunee yritysten ja tilausvälitysyhteisöjen erilaistuvien palvelutarjonta- ja hinnoittelustrategioiden kautta, palvelutuotannon kustannusrakenne ja toiminnan tehokkuus vaikuttavat merkittävästi siihen, millaisiksi keskimääräiset hinnat muodostuvat.

2.4 Tele- ja puhelinpalveluiden hintaseuranta Suomessa

Liikennealan lainsäädännön uudistamisessa nostetaan toistuvasti esille vertailukohta viestintämarkkinoiden aiempiin muutoksiin. Taksiliikenteen hintaseurannan suunnitteluun etsittiin tästä syystä vertailukohtaa ja esimerkkejä tele- ja puhelinpalveluiden hintaseurannasta. Asiasta vastaa Viestintävirasto

Viestintävirasto seuraa muun muassa kotitalouksien käyttämien telepalveluiden sekä puhelinpalveluiden kokonaishintatason kehitystä (Viestintävirasto):

- Hintatason seurannat perustuvat Viestintäviraston teleyrityksiltä keräämiin tietoihin tele- ja puhelintoiminnan liikevaihdosta, liittymämääristä, puhelu-minuuteista sekä tekstiviesti- ja multimediaviestien määristä.
- Hintaindekseillä kuvataan kuluttajien maksamien hintojen kehitystä yleisesti, eikä niissä erotella yksittäisiä palveluja tai yksittäisten yritysten tai alueiden hintojen muutoksia. Indeksissä otetaan huomioon erilaisten tarjousten vaikutukset kuluttajien telepalveluista maksamiin hintoihin.
- Indeksit esitetään reaalihintaindekseinä eli niissä otetaan huomioon yleinen hintatason muutos. Käytännössä indeksit on laskettu ensin euromääräistä nimellishinnan muutosta kuvaavina nimellishintaindekseinä ja muutettu sitten reaalihintaindekseiksi Tilastokeskuksen julkaiseman kuluttajahintaindeksin (KHI) avulla.



Kuva 2.4. Puhelinpalveluiden hintatason kehitys (Viestintävirasto).

2.5 Kohtuullinen voitto eräillä säännellyillä aloilla

2.5.1 Yleistä

Kohtuullista voittoa (tuottoa) tarkastellaan eräillä säännellyillä markkinoilla osana tuotteiden ja palvelujen hinnoittelun seuranta ja hintasääntelyn periaatteita. Kyseisille markkinoille voi muodostua rajoittunutta kilpailua (luonnollinen monopoli tai korkeat markkinoille tulon kynnykset) ja ylihinnoittelun riski. Esimerkiksi sähkön ja maakaasun kanta-, siirto- ja jakeluverkkoliiketoiminnassa, vedenjakelussa sekä tele- ja matkaviestinverkko- ja televisio- ja radiolähetystoiminnassa toimii yrityksiä, joilla on huomattava markkina-asema ja erityistä hinnoitteluvoimaa. Näille yrityksille on voitu asettaa erityislainsäädännöllä hinnoitteluvetoja.

Hintasääntelyn yleinen tavoite on kuluttajien suojelu ylihinnoittelulta. Hintasääntely voi tapahtua niin, että viranomainen puuttuu lopputuotteiden hinnoitteluun enimmäishintoja määrittämällä. Joillain markkinoilla voidaan edistää hintakilpailua tai hillitä kuluttajahintoja puuttumalla erityisten pullonkaulapalvelujen (jakelupalvelut) hinnoitteluun. Toisaalta hintasääntelyn lainsäädännössä otetaan huomioon kohdealan taloudellisen kestävyuden, tehokkuuden edistämisen ja investointien tekemisen mahdollisuudet. Tätä toteutetaan tunnistamalla hintasääntelyssä palvelutuotannon kustannusrakenne ja tunnistamalla kustannusten kattamisen tarve (*kustannussuuntautunut hinnoittelu*) ja suomalla yritysten tehdä kohtuullista voittoa.

Hinnoitteluun puuttumisen menettelyissä on merkittäviä eroja. Joidenkin markkinoiden hintasääntelyyn on kehitetty systemaattiset jatkuvasti päivittyvät menettelyt, kun taas toisilla markkinoilla sääntelylle ei ole kovin tarkkoja pelisääntöjä. Se heijastuu myös kohtuullisen tuoton (voiton) tarkasteluun. Joissain tapauksissa kohtuullista tuottoa (voittoa) tarkastellaan seikkaperäisesti sijoitetun pääoman vaihtoehtoiskustannustarkastelun mukaisesti. Toisissa tapauksissa kohtuullista voittoa tarkastellaan väljemmin määrittein tai sille ei ole laadittu tarkempaa määritelmää.

2.5.2 Pääoman keskikustannus

Säänneltyjen toimialojen kohtuullisen tuoton (voiton) määrittäminen tehdään yleisesti rahoitusteoriassa kehitetyn pääoman painotetun keskikustannuksen *Weighted Average Cost of Capital (WACC)* kautta. Se määrää investoidulle pääomalle asetettavan tuottovaatimuksen, ja sitä käytetään hintasääntelyssä usein omistajille sallittuna kohtuullisena tuottona.³ WACC-malli on vaativa käyttää siihen sisältyvien parametrien lukumäärän ja näihin liittyvien jatkuvien muutosten vuoksi. Mallin käyttöön liittyy yritysvertailut taloudellisesti tehokkaan yritystoiminnan ja palvelutarjonnan määrittämiseksi. Oman ja vieraan pääoman kustannuksen määrittelyn yksityiskohdalliset taustaparametrit ovat seikkaperäisen seurannan kohteita. Aktiivisessa sääntelytoiminnassa kaavan osatekijöitä tulee päivittää taustamuuttujineen mm. rahoitusmarkkinoiden ja verotuslainsäädännön muutosten mukaisesti esimerkiksi määrättyjen valvontajaksojen rytmityksellä.

³ Tätä voidaan kutsua myös vaihtoehtoiskustannukseksi, eli tuotoksi, joka voidaan saada vaihtoehtoista (vastaavan riskitason) sijoituksesta.

Energiaviraston kaava pääoman keskikustannukselle on⁴:

$$WACC = R_e * \frac{E}{D+E} + R_d * (1 - t) * \frac{D}{D+E}$$

R_e = oman pääoman kustannus

R_d = korollisen vieraan pääoman kustannus

t = tarkasteluajanjaksolla voimassa oleva yhteisöverokanta

D = korollisen vieraan pääoman määrä

E = oman pääoman määrä.

Energiavirasto käyttää kaavaa määrittäessään jakeluverkkojen enimmäistuottotasoa ja seurattavien toteutuneita tuottoja. Ylituottoja keränneet yhtiöt voidaan velvoittaa palauttamaan ylituotot jakeluverkkoasiakkaille. Alituottoja keränneet yhtiöt voivat halutessaan korottaa asiakasmaksujaan alituoton määrällä.

Viestintäviraston kaava pääoman keskikustannukselle on⁵:

$$WACC = K_e * E / EV + K_d * D / EV$$

D = vieraan pääoman määrä

E = oman pääoman määrä

K_d = vieraan pääoman kustannus (ennen veroja)

K_e = oman pääoman kustannus (ennen veroja)

EV = oma pääoma + korollinen vieras pääoma – rahat ja pankkisaamiset.

Viestintävirasto käyttää kaavaa kustannussuuntautuneeseen hintaan sisältyvän pääomakustannuksen määrittelyyn (ei varsinaisesti tuoton määrittelyyn) tilanteissa, joissa yrityksille määrätään hintavelvoitteita.

Palvelusopimusasetuksen mukaiseen joukkoliikennepalvelujen hankintaan liittyvään korvausperusteiden arviointiin erilaisissa järjestelyissä (suorahankinta, lipputuet) on kehitetty LVM:n toimeksiannosta kohtuullisen tuoton tarkastelu WACC-malli.⁶ Mallin käytännön soveltamisesta ei ole tietoa.

2.5.3 Muita määrittelyjä

Valtiontukea saavien ns. SGEI-yritysten (Services of General Economic Interest) kohtuullisen tuoton taso on sidottu swap-korkoon (koronvaihtosopimuksen korko).⁷ Myöskään tämän mallin käytännön soveltamisesta ei ole tietoa.

Postilaki sallii kohtuullisen katteen Postin yleispalvelutuotteiden hinnoittelussa. Viestintäviraston mukaan: ”Kate lasketaan yleispalvelutuotteille kokonaisuutena, kuitenkin niin, että laskenta ei johda yksittäisen tuotelajin kohtuuttomaan hintaan käyttäjän kannalta. Katteen kohtuuttomuutta tulisi siis tarkastella yksittäisen tuotelajin osalta nimenomaan käyttäjän kannalta. Kohtuullisella katteella tarkoitettaisiin

⁴ Energiavirasto. Kohtuullisen tuottoasteen määrittäminen sähkö- ja maakaasuverkkotoimintaan si-
toutuneelle pääomalle. Loppuraportti. 10. lokakuuta 2014. Ernst & Young Oy.

⁵ Viestintävirasto. Muistio 12.12.2016. Dnro:142/230/2016. Tuottoprosentin uudelleenmäärittely kai-
kille HMOV-markkinoille.

⁶ Palko III. Kohtuullisen tuoton määrittely ja seuranta. Maaliskuu 2010. PriceWaterHouseCoopers.

⁷ Komission tiedonanto 2012/C 8/03, artikla 33. Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena
myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011).

*enintään kymmenen prosentin palvelukohtaisesti laskettua katetta.”*⁸ Katteen arviointitapaa käytännössä ei ole nyt selvitetty, kuin ei myöskään postilain katemääritteen taustoja.

Kohtuullinen tuotto sisältyy valtion maksuperustelakiin siltä osin, kun viranomainen tuottaa ja hinnoittelee markkinahyödykkeitä ja -palveluja. Kohtuullisen tuoton hinnoitteluun viranomaisten palvelutuotannossa ei tiettävästi ole muodostunut yhtenäistä menettelyä. Yleensä varsinaista tuottoa ei sisälly viranomaisten tuottamien markkinahyödykkeiden hintoihin.

⁸ Viestintäviraston kertomus hinnoitteluvallonnasta ja kustannuslaskentajärjestelmän noudattamisesta Posti Oy:ssä 2017. Dnro: 20.12.2017 692/912/2017.

3 Hintaseuranta ja hintaindeksi

3.1 Tavoitteet hintojen seurannalle

Määrä- ja hintasääntelyn poistaminen muuttaa taksimarkkinoita, mutta muutoksen sisältö selviää vasta tulevina vuosina. Uusia palvelukonsepteja, toimintatapoja ja -malleja uskotaan syntyvän. Taksipalveluiden hinnoitteluperusteet moninaistuvat ja hintojen vaihtelu eri tekijöiden suhteen tulee lisääntymään. Palvelujen hinnoitteluperusteet tulee kertoa asiakkaille, mutta hinnoittelua ei ole mitenkään säännelty. Hintojen muutoksista on erilaisia ennakoarvioita. Markkinoiden avautumisen odotetaan toisaalta alentavan hintoja. Toisaalta tiedetään, että palvelujen nykyisessä hintarakeenteessa on kustannuskehityksestä eriytyneitä osia ja asiakashintojen arvellaan näistä syistä nousevan. Toimialan yritysraakenteen muutokset yhdessä palvelumuotojen ja -strategioiden muutosten kanssa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä johtanevat hintojen markkinoiden ”elämiseen” ennen tasaantumista.

Markkinoiden muuttuessa perustavanlaatuisella tavalla on selvää, että asiaan kohdistuu suurta mielenkiintoa kansalaisten, poliitikkojen, viranomaisten, alan yritysten ja median taholta. Liikenteen turvallisuusvirastolta mahdollisesti odotetaan nopeasti tietoa ja jopa reagointia taksimarkkinoilla tapahtuviin muutoksiin. Toisaalta hintojen seurannan tulee perustua riittävän kattavaan ja laadukkaaseen tietoon. Seurannan suunnittelun haasteena on se, että markkinoiden muutoksen myötä syntyviä erilaisia palvelukonsepteja ja hinnoittelumalleja ei vielä tunneta. Valvontatarkoituksessa kerättävän hintatiedon on perustuttava toteutuneisiin matkustus- ja asiakashintatietoihin, kattavaan otantaan ja identtiseen toistettavuuteen.

Hintaseurannalle voidaan määrittää seuraavat tavoitteet:

- Hintaseuranta tuottaa luotettavaa tietoa yleisimmin käytettyjen taksiliikenteen palveluiden toteutuneiden hintojen kehityksestä
- Hintaseuranta tuottaa tilastollisesti laadukasta ja kattavaa tietoa, jonka perusteella voidaan muodostaa taksiliikenteen hintaindeksi
- Hintaseuranta mahdollistaa taksiliikenteen enimmäishintojen tarkastelun vuosittain
- Hintaseuranta tuottaa enimmäishintojen tarkastelun lisäksi tietoa taksimarkkinoiden seurantaan ja liikennepalvelulain vaikutusten arviointiin
- Hintaseuranta on toteutettavissa kohtuullisin kustannuksin.

3.2 Hintatiedon keruu

3.2.1 Tunnistetut vaihtoehdot

Hintatietojen keruulle on tunnistettu työn kuluessa erilaisia vaihtoehtoja, joita on arvioitu suhteessa hintaseurannalle lainsäädännössä asetettuihin velvoitteisiin ja edellä tarkemmin määriteltyihin tavoitteisiin. Vertailtuja hintatiedon keruuvaihtoehtoja ovat:

1. Hintojen selvittäminen *Mystery shopping* -tyyppisellä tutkimuksella

2. Hintojen selvittäminen haastattelututkimuksella
3. Hintojen selvittäminen hinnastojen perusteella
4. Hintojen selvittäminen taksamittareista kerätyn datan perusteella.

Mystery shopping -tutkimuksessa (koulutetut) haastattelijat asioivat takseissa tehden suunniteltuja matkoja ja kirjaten muistiin maksamansa hinnat. Samalla voidaan kirjata muita havaintoja taksimatkan ominaisuuksista ja palvelutasosta. Tutkimusmenetelmän etuna on se, että saadaan oikea hintatieto täsmälleen halutusta matkasta. Samalla saadaan muuta tietoa, mitä voidaan hyödyntää markkinoiden muutosten tutkimuksessa. Menetelmä kuitenkin vaatii huomattavia resursseja, jos otos halutaan saada riittävän kattavasti taksimarkkinoita kuvaavalle tasolle. Ongelmaksi muodostuu myös sen määrittäminen, mitä osuutta markkinoista (liikevaihdolla tai suoritteella mitaten) havainnoidut matkat edustavat koko taksiliikenteestä. Yhden tiedonkeruukerran kustannukset olisivat (karkean) arvion mukaan vähintään 25 000 euroa. Kvartaaliseurannassa vuosikustannus olisi näin ollen yli 100 000 euroa.

Haastattelututkimuksessa (koulutetut) haastattelijat kysyvät (esim. puhelimitse tai nettipaneelissa) kuluttajilta, ovatko he käyttäneet taksia, millaisen matkan he tekivät ja mitä he matkasta maksoivat. Tämä on tyypillinen tiedonkeruutapa useissa kuluttajatutkimuksissa. Menetelmän etuna on, että siinä voidaan kysyä täsmälleen haluttua asiaa (toteutunutta hintaa). Tieto voi jäädä kuitenkin epätarkaksi, koska vastaus on muistinvarainen ja voi poiketa merkittävästikin toteutumasta. Menetelmässä tarvitaan merkittävä määrä yhteydenottoja, että vastaajaksi löydetään tarvittava lukumäärä taksia käyttäneitä kuluttajia. Haastatteluilla tiedonkeruukerran kustannus olisi arviolta vähintään 20 000 euroa, ja kvartaaliseurannan vuosikustannus yli 80 000 euroa.

Hinnastojen perusteella tehdyssä hinta-arviossa tutkijat keräävät verkkosivuilta ja puhelimitse taksiyrityksiltä tiedot tyyppimatkojen todennäköisistä hinnoista. Tiedonkeruun suunnittelussa määritettäisiin taksimarkkinoiden ominaisuuksien perusteella tilastollisesti kattavat otokset kunnista, joihin tiedonkeruu kohdennettaisiin. Menetelmän etuna on, että otokset voidaan suunnitella etukäteen siten, että vastaus-ten painot (indeksissä) voidaan ennakoida. Kerätty tieto ei ole täsmällinen toteumatieto, mutta lähellä sitä. Tiedonkeruun haaste on myös varmistaa se, mitä osuutta alueen taksimarkkinasta hankittu hintatieto edustaa. Tiedonkeruun kertakustannukseksi arvioidaan noin 5 000–7 000 euroa, jolloin kvartaaliseurannan vuosikustannus olisi 20 000–28 000 euroa. Jatkossa on mahdollista, että tällainen tieto voidaan kerätä avoimiin rajapintoihin (ja hintojen vertailuapplikaatioihin perustuen) koneellisesti ja hyvin edullisesti.

Taksamittaridataan perustuvassa seurannassa sovitut välitysyhtiöt tuottavat sovitusta otoksesta tiedon toteutuneista hinnoista. Hinnan määrittämiseen voidaan käyttää kaikkia tehtyjä matkoja valittuna ajanjaksona. Tyyppimatka voidaan määrittää niin ikään kaikkien tehtyjen matkojen perusteella. Saatava hintatieto on toteumatieto kokonaishinnasta. Saatava tieto kuitenkin kattaa vain välitysyhtiöiden kautta kulkevan taksiliikenteen eikä tämän osuutta koko markkinasta tiedetä ainakaan alueittain. Heinäkuussa 2018 välityskeskusten kautta kulkee edelleen valtaosa tarkastelualueiden tilauksista, mutta markkinoiden muuttuessa osuus mahdollisesti pienenee. Tiedonkeruun hinnaksi tulee 5 000–6 000 euroa tiedonkeruukierrosta kohden. Kvartaaleittain kerättävän hintatiedon vuosikustannus on arvion mukaan 20 000–24 000 euroa.

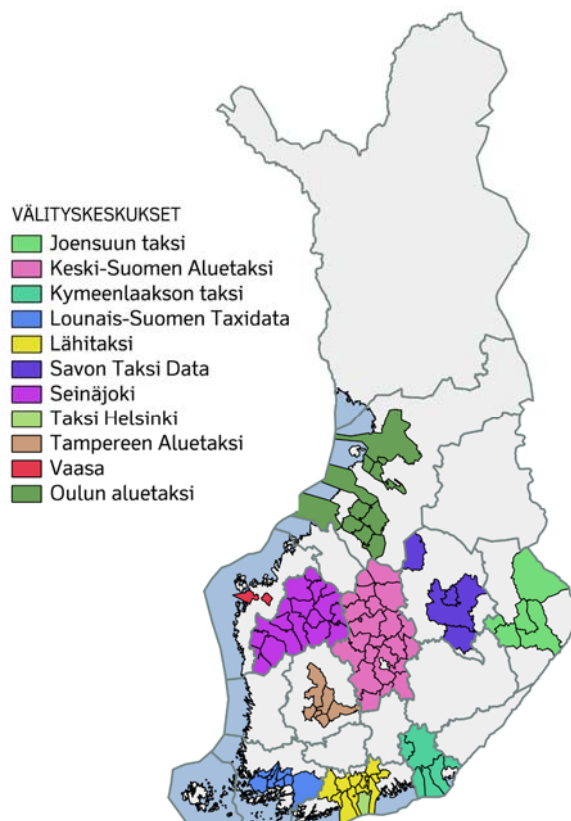
3.2.2 Ehdotus tiedonkeruun toteutustavasta

Tiedonkeruumenetelmien vertailun perusteella ehdotetaan, että taksiliikenteen hintatiedot kerätään välitysyhtiöiltä seuraavasti:

1. Hintaseurantaan otetaan 11 välityskeskusta eri puolilta maata.
2. Hintatieto kerätään taksamittaridatasta.
3. Kultakin alueelta on vuoden 2017 tyypillisen kuukauden kaikkien matkojen perusteella määritetty tyypipmatka, jonka hintaa seurataan.
4. Tyypipmatka määritetään uudelleen esimerkiksi 5 vuoden välein.
5. Tyypipmatkan hinta määritetään 3 kk ajanjaksona (kvartaaleittain) tehtyjen taksimatkojen keskihinnan (€/km) perusteella.
6. Itse maksettujen avustettujen matkojen hintaa ei seurata erikseen.

Tiedot toimittaa välityskeskus tai välityskeskuksen puolesta taksamittaritoimittaja. Liikenteen turvallisuusvirasto tekee tiedon toimittajan kanssa sopimuksen ja maksaa tiedosta sopimuksen mukaisen hinnan.

Valittujen välityskeskusten kautta kulkee tällä hetkellä 57 % taksimarkkinoiden kokonaisliikevaihdesta vuonna 2015 (ELY-keskusten kokoamien liikevaihtotietojen mukaan määritettynä). Seurannassa mukana olevien välityskeskusten toiminta-alueilla asuu 55 % Suomen väestöstä (kuva 3.1). Seuranta-alueita on kaavailtu vielä laajennettavan Rovaniemen alueelle.



Kuva 3.1. Välityskeskusten kautta hankittavan hintatiedon alueellinen kattavuus.

4 Hintasääntelyn harkinta

4.1 Yleistä

Kohtuullinen voitto on ollut osa väistyvän taksiliikennelain 217/2007 enimmäishintasääntelyä. Lain 16 § 2 momentin mukaan: *”Enimmäishintojen, ennakkotilausmaksun ja muiden lisämaksujen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto.”*

Kohtuullisen voiton tarkasteluun on muodostunut väistyvän taksiliikennelain aikana yksinkertainen menettely, jossa taksa-asetuksen muutoksista päätettäessä on tarkasteltu taksitoiminnan kannattavuutta Tilastokeskuksen toimialatilaston mukaan. Tämän kaltaista menettelyä ehdotetaan myös jatkoon seuraavassa esitetyin perustein.

Uudessa liikenteen palvelulaissa 320/2017 määrättyssä taksihintojen harkinnanvaraisessa enimmäistason sääntelyssä kustannussuuntautuneisuus ja kohtuullisesta voitosta on määrätty samalla tavoin kuin väistyvissä taksiliikennelaisissa. Vastaavanlaista hallinnollisesti kevyttä menettelyä on ehkä mahdollista jatkaa uuden lain aikana etenkin, kun otetaan huomioon taksitoimialan kehitys markkinoille pääsyn merkittävästi alentuneen kynnyksen ja kilpailun avautumisen mukaan.

4.2 Määräävän markkina-aseman merkitys

Julkisen viranomaisen mahdollisuus hintasääntelyyn liittyy tiiviisti markkinoihin, joilla palvelutarjontaan ja palvelujen hinnoitteluun on mahdollista muodostua yksittäiselle yritykselle tai yrityksille määräävä markkina-asema.

Väistyvän taksiliikennelain aikana taksipalvelujen hinnoittelua ei ole ollut tarvetta arvioida määräävän markkina-aseman näkökulmasta siksi, että enimmäishinnat on määrätty viranomaisasetuksella. Hinnoittelun vapautuessa määräävän markkina-aseman muodostumiseen voi kohdistua mielenkiintoa, jos yksittäiset taksiyritykset ja/tai tilausvälitysyhteisöt tuottavat paikallisesti tai alueellisesti merkittävän osan palvelutarjonnasta ja samalla päättävät paikallisista hinnoista.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) toteaa seuraavaa:

”Määräävä markkina-asema katsotaan kilpailulain 4 §:n perusteella olevan yhdellä tai useammalla elinkeinonharjoittajalla taikka elinkeinonharjoittajien yhteenliittymällä, jolla koko maassa tai tietyllä alueella on yksinoikeus tai muu sellainen määräävä asema tietyillä hyödykemarkkinoilla, että se tai ne voivat merkittävästi ohjata hyödykkeen hintatasoa tai toimitusehtoja taikka vastaavalla muulla tavalla vaikuttaa kilpailuolosuhteisiin tietyllä tuotanto- tai jakeluportaalla.”

Kilpailevia taksipalveluja ja taksipalvelujen välityskanavia tulee oletettavasti synty-mään jatkossa ainakin suurimmille paikkakunnille/seutukunnille. Muualla taksipalveluja tarjonnee jatkossakin ehkä vain yksi välityspalvelu, jonka piirissä toimivat yrittäjät oletettavasti sitoutuvat yhtenäiseen hinnoittelumalliin. Tällöin ne ovat määräävässä markkina-asemassa.

KKV toteaa edelleen seuraavaa:

”Määräävää markkina-asemaa tai sen saavuttamista ei ole kielletty laissa. Vain määräävän markkina-aseman väärinkäyttö on kiellettyä.”

Määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön hinnoittelussa on tunnistettu eri muotoja, joita ovat Kilpailuviraston mukaan saalistushinnoittelu, hintaruuvi, kohtuuttoman korkea hinnoittelu, hintasyrjintä ja alennusjärjestelmät.

Taksipalvelujen hintojen kannalta periaatteessa kiinnostava muoto on kohtuuttoman korkea hinnoittelu. KKV kuitenkin toteaa siitä mm. seuraavaa:

”Kynnys puuttua kohtuuttomaan hinnoitteluun on... asetettu suhteellisen korkealle ja tapauksille luonteenomaista on usein ollut hinnoittelun vertailukohtana käytettyjen kustannusten tulkinnanvaraisuus. Lisäksi ... kilpailuoikeuden tarkoituksena ei ole tietyn hintatason määrääminen eli hintasäätely. Yleensä kohtuuttomaan hinnoitteluun liittyy korkeat alalle pääsyn tai laajentumisen esteet, sillä muissa tapauksissa yrityksillä ei ole tavallisesti mahdollista pitää yllä kohtuuttoman korkeaa hintatasoa.”

Taksialaan ei liity lakimuutoksen jälkeen korkeita alalle pääsyn ja laajentumisen esteitä, ja hinnoitteluun puuttumisen tarve vähenee merkittävästi kilpailulainsäädännön näkökulmasta arvioituna. Paitsi että taksipalvelujen tarjoamisen kynnys alenee, samalla myös välityspalvelujen tarjoamisessa kilpailu oletettavasti lisääntyy. Kustannusperusteisiin liittyvät haasteet ovat läsnä myös taksialan hintojen arvioinnissa.

4.3 Taksitoiminnan kannattavuus

Taksitoiminnan kannattavuus, hintasäätely ja kohtuullisen voiton määrittely kytkeytyvät toisiinsa. Taksitoiminnan kannattavuutta tulee tarkastella tilanteissa, joissa (1) viranomaisen pohtii taksipalvelujen hinnoitteluun puuttumista ja (2) määrittää enimmäishintoja ja niihin sisällytettävissä olevaa kohtuullista voittoa.

Hinnoitteluun puuttuminen ei ole perusteltua asiakashintojen noususta huolimatta, jos toimialan kannattavuus on heikko, ja se on mahdollisesti jatkuvasti heikentynyt. Tällöin asiakashinnat eivät sisällä laajasti voittoja. Hintoihin puuttuminen lisäisi taksioiminnan taloudellisia riskejä. Toisaalta, jos taksihinnat nousevat merkittävästi ja samalla kannattavuus kohoa poikkeavan korkeaksi, hinnat sisältävät vähintäänkin kohtuullisen voiton. Hinnoitteluun puuttuminen ei riskeeraa kestävä liiketoimintaa. Edelleen, kohtuullisen voiton taso tulee määrittää niin, että se takaa yritystoiminnalle mielekkäät houkuttimet. Tätä voidaan tarkastella taksialan ja vertailutoimialojen kannattavuuden pohjalta.

Taksitoiminnan kannattavuuden ja kohtuullisen voiton määrittelyyn on perusteltua laatia hallinnollisesti kevyt menettely, joka tarkastelee asiaa ensisijaisesti toimialan tasolla. Hintaseuranta, enimmäishintojen määrääminen ja kohtuullisen voiton määrittäminen tapahtuvat kaikki toimialatasolla yleisen tason ohjauksena.⁹ Hallinnollinen keveys toteutuu menettelyllä, joka nojaa vakiintuneiden tunnuslukujen käyttöön ja säännönmukaiseen tilastotuotantoon.

Taksitoiminnan kannattavuutta ja kohtuullista voittoa voidaan tarkastella tilinpäätösanalyysin yleisen kannattavuusmittarin, *nettotulosprosentin*, kautta. Jos yrityksen (toimialan) nettotulos on positiivinen, yritys (toimiala) on kyennyt keskimäärin maksamaan liiketoiminnan tuloilla juoksevat kulut sekä käyttöpääoman ja investoin-

⁹ Julkisten palveluhankintojen mukainen kohtuullisen voiton arviointi pääoman tuottovaatimuksen kautta voi tulla kyseeseen sellaisissa tilanteissa, joissa taksipalvelu ei synny markkinaehtoisesti. Tällöin viranomaisen toimesta tapahtuva palvelutuotannon hankinta kilpailutuksen kautta voi edellyttää kohtuullisen voiton arviointia seikkaperäisemmin (vrt. PALKO-malli).

tien omarahoituksen (rahoituskuluineen), ja sen lisäksi yritys (toimiala) on tuottanut ylijäämää. Nettotuloksen odotettuun vähimmäistasoon vaikuttavat muun muassa omistajien voitonjakotavoite ja yrityksen kehittämisen tavoitteet.

Kannattavuuden käyttö hintasääntelyä ohjaavana tekijänä ja enimmäishinnan osatekijänä edellyttää nettotuloksen tarkastelua ohjeellisina lukuarvoina. Taksitoiminnan historiallinen nettotulos on vaihdellut voimakkaasti, ollen aika ajoin myös negatiivinen (taulukko 4.1). Vuosien 2014–2016 keskiarvo 4,4 prosenttia. Vuonna 2016 taksitoiminnan kannattavuus oli poikkeuksellisen hyvä; nettotulos oli 5,9 prosenttia liiketoiminnan tuotoista (taulukko 4.2). Kannattavuustason ”hyvyyttä” voidaan arvioida vertaillen muiden toimialojen tunnuslukuihin. Tilastokeskuksen mukaan vuosina 2014–2016 linja-autoliikenteen kannattavuus oli keskimäärin 1,2 prosenttia ja koko kuljetus- ja varastointialan nettotulos oli keskimäärin 1,3 prosenttia (taulukko 5.1). Kaikkien toimialojen nettotulos oli vastaavasti 3,6 prosenttia.

Taulukko 4.1. Taksialan nettotulos 2006–2016 (Tilastokeskus).

Taksiala (Tilastokeskus)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Keskiarvo 2006 - 2016	Keskiarvo 2014 - 2016
Nettotulos-%	3,9	-0,1	-1,6	0,5	0,8	0,7	-2,3	2	4,3	3,1	5,9	1,6	4,4

Taulukko 4.2. Taksialan tuloslaskelma keskimäärin per yritys 2016 (Tilastokeskus).

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

Taloudellisen toiminnan jopa säännönmukainen heikko kannattavuus on tyypillistä monilla toimialoilla ja se lisää hintaintervention riskejä. Viranomaisen arvioinneissa liian alhaiseksi asetettu kannattavuuden ”suojaraja” ja enimmäishinnoissa liian al-

haiseksi asetettu kohtuullisen voiton taso voivat uhata kestävän liiketoiminnan mahdollisuuksia ja alan houkuttelevuutta (etenkin voimakkaan kilpailun oloissa).

Arvioinnin rajaavuutta voidaan lieventää suomalla yrityksille mahdollisuus paitsi kohtuulliseen nettotulokseen, myös toiminnan kehittäminen omarahoituksen kautta.¹⁰ Tällöin huomioon otetaan pääomakulujen osuus liikevaihdosta. Taksialan kolmen viimeisimmän vuoden poistokulujen keskiarvo oli 6,9 prosenttia liikevaihdosta ja rahoituskulujen keskiarvo oli 0,9 prosenttia liikevaihdosta (taulukko 4.2).

4.4 Ehdotus enimmäishinnan harkinnan kriteereistä

Taksihintojen kehityksen ja vertailukriteerien kesken tarvitaan perusmääritteet ja kynnysarvot sille, missä tilanteessa viranomaisen tulee harkita hintasääntelyä. Viranomaisen taksihintaindeksiä verrataan lainsäädännössä määrätyllä tavalla taksiliikenteen kustannusindeksiin (Kriteeri 1) ja yleiseen kuluttajahintaindeksiin (Kriteeri 2) ottaen lisäksi huomioon taksialan kannattavuus (Kriteeri 3).

Toimenpiteitä koskevat perusmääritteet ja kynnysarvot ovat seuraavat (taulukko 5.1):

- Jos taksihintaindeksin kasvu on pienempi kuin taksiliikenteen kustannusindeksin (Kriteeri 1) kasvu ja kuluttajahintaindeksin (Kriteeri 2) kasvu, ei tilanne edellytä erityistä huomiota.
- Jos taksihintaindeksin kasvu on enintään 2,0 % -yksikköä suurempi kuin taksiliikenteen kustannusindeksin (Kriteeri 1) kasvu tai kuluttajahintaindeksin (Kriteeri 2) kasvu, ei tilanne edellytä toimenpiteitä.
- Jos taksihintaindeksin kasvu on enintään 2,0 % -yksikköä suurempi kuin taksiliikenteen kustannusindeksin (Kriteeri 1) kasvu ja kuluttajahintaindeksin (Kriteeri 2) kasvu, edellyttää tilanne seurantaa.
- Jos taksihintaindeksin kasvu on yli 2,0 % -yksikköä suurempi kuin taksiliikenteen kustannusindeksin (Kriteeri 1) kasvu ja kuluttajahintaindeksin (Kriteeri 2) kasvu, tilanne edellyttää mahdollisten toimenpiteiden valmistelua.

Harkinnanvaraa liittyy edelleen kriittisten arvojen toistumiseen. Kriittisten rajojen ylittyminen peräkkäisillä 3 kuukauden tarkastelujaksoilla lisää toimenpiteisiin etenemisen painetta. Varsinainen enimmäishinnan harkinta tapahtuu vuositasolla.

Kriteeriä 3 arvioidaan seuraavasti:

- Jos kolmen viimeisimmän vuoden nettotulos on ollut useampana kuin yhtenä vuotena negatiivinen tai se on ollut negatiivinen viimeisimpänä tilastovuotena, ei enimmäishintaa tule asettaa, vaikka taksihinnat olisivat nousseet voimakkaasti.
- Jos viimeisimmän vuoden nettotulos on positiivinen, mutta pienempi kuin kolmen viimeisimmän vuoden nettotuloksen keskiarvo, tulee enimmäishinnan asettamista harkita huolellisesti.

¹⁰ Taksirytykset kasvavat autojen lukumäärää kasvattamalla. Vaihtoehtoisesti voidaan ajatella, että yrittäjä pidättäytyy voiton jakamisesta ja sijoittaa nettotuloksen tai osan siitä yrityksen kasvuun.

- Jos viimeisimmän vuoden nettotulos on suurempi kuin kolmen viimeisimmän vuoden nettotuloksen keskiarvo, voidaan enimmäishinta asettaa.

Enimmäishintojen asettamisen tulee olla tavoitteellista niin, että sääntely voidaan purkaa mahdollisimman pian. Enimmäishintojen tulisi ohjata taksipalvelujen hintakehitystä kohti herätekriteerien kynnsarvojen alapuolelle.

Taulukko 4.3. Ehdotetut hintasääntelyn harkinnan kriteerit.

	EI TULE HARKITA	VOIDAAN HARKITA	ON HARKITTAVA
Taksimatkojen hintaindeksin muutos taksiliikenteen kustannusindeksiin verrattuna (muutos edelliseen vuoteen)	Pienempi tai yhtä suuri	0,1–2,0 %-yksikköä suurempi	Yli 2,0 %-yksikköä suurempi
Taksimatkojen hintaindeksin muutos yleiseen kuluttajahintaindeksiin verrattuna (muutos edelliseen vuoteen)	Pienempi tai yhtä suuri	0,1–2,0 %-yksikköä suurempi	Yli 2,0 %-yksikköä suurempi
Taksitoimialan nettotulos viimeisen kolmen vuoden ajalta.	< 0 % tarkastelu- vuotena tai 2–3 kertaa viimeisen 3 vuoden aikana	Positiivinen mutta pienempi kuin viimeisen 3 vuoden keskiarvo	Positiivinen ja suurempi kuin viimeisen 3 vuoden keskiarvo

5 Enimmäishinnan asettaminen

5.1 Ehdotus kohtuullisen voiton määrittämiseksi taksialalla

Kohtuullisen kannattavuuden suojaamiseen sekä liiketoiminnan kehitysmahdollisuuksia tukevaan kohtuullisen voiton enimmäistason määrittelyyn ehdotetaan seuraava tarkastelutapaa:

- Mikäli taksihintaindeksin muutosta vastaavana vuotena taksialan nettotulosprosentti on alhaisempi kuin kolmelle viimeiselle vuodelle määritetty keskiarvo (nyt 4,4 prosenttia), ei enimmäishintoja tule asettaa. Mikäli nettotulosprosentti on yhtä suuri tai suurempi kuin kolmelle viimeiselle vuodelle määritetty keskiarvo, voidaan enimmäishinnan asettamista harkita.
- Enimmäishintoja asetettaessa kohtuullinen voitto on 10 prosenttia kustannuserusteisten hintojen päälle lisättynä.

Enimmäishintoihin sisällytettävä kohtuullinen voitto on pyöristetty hieman alaspäin nettotuloksen ja pääomakulujen summasta (taulukon 5.3 mukaan 12,3 %) siksi, että taksialan nettotulos ja pääomakulujen tunnusluvut olivat tarkastellulla ajanjaksolla selvästi korkeampia kuin kuljetustoimialalla muutoin.

Näiden tunnuslukujen käyttöä hintasääntelyn harkinnassa (heräte) ja enimmäishinnan asettamisessa täsmennetään seuraavissa luvuissa. Esitettyjen tunnuslukujen liukuvat arvot tulee päivittää ja arvioida aina tilastojen valmistumisen tahdissa.

Taulukko 5.1. Kannattavuuden ja pääomakulujen tunnuslukuja taksialalla, kuljetusalalla ja kaikessa yritystoiminnassa (Tilastokeskus).

Tunnusluku, % liikevaihdosta – keskiarvo 2014–2016 (Tilastokeskus; yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto)	Taksiliikenne	Vertailu: Linja-autoliikenne	Vertailu: Kuljetus ja varastointi	Vertailu: Kaikki toimialat
1. Nettotulos-%	4,4	1,2	1,3	3,6
2. Poistokulu-%	6,9	5,8	5,6	3,6
3. Rahoituskulu-%	0,9	0,9	2,3	4,1
4. Yhteensä, %	12,3	7,9	9,2	11,3

Lainsäädännön mukaan viranomaisen asettaman taksipalvelujen enimmäishinnan tulee olla kustannussuuntautunut. Enimmäishintojen määrittämisen tulee siis perustua osoitettuihin toimialan palvelujen tuottamisen kustannuksiin, joihin lisätään erikseen määritetty kohtuullinen voitto.

Taksitoiminnan nykyinen kustannusrakenne tunnetaan Tilastokeskuksen taksiliikenteen kustannusindeksin pohjalta tarkkaan. Indeksissä (taulukko 5.2) eri kustannustekijöiden painoarvo on kuitenkin määritetty väistyvän taksilain aikaisen palvelutarjonnan rakenteen, yritysraakenteen sekä tuotantopanosten käytön ja yksikkökustannusten mukaisesti. On oletettavaa, että lainsäädännön muutos vaikuttaa taksitoiminnan kustannuksiin. Muutoksia tullee kalustokannan kokoon ja ominaisuusjakaumaan (poistoihin ja rahoituskuluihin), henkilöstörakenteeseen ja palkkaukseen (palkkakustannuksiin) ja tukipalvelujen käyttöön (liikennöimismaksuihin). Myös väistynyt autoverohuojennus vaikuttaa kustannuksiin.

Nykyistä kustannusrakennetta ja kustannustietoja ei voida käyttää enimmäishinnan asettamiseen. Enimmäishintojen asettamisessa tarvittavat kustannustiedot eivät näin ollen käytettävissä vielä ehkä muutamaan vuoteen. Suuntaa antavana tietona voidaan todeta, että lakimuutosta edeltäneissä kustannusrakenteen ja ansaintamallien olosuhteissa asiakasajosuoritteille kohdennetut taksitoiminnan kustannukset ovat jonkin verran yli 1,00 euroa/km (ilman voittoa).

Taulukko 5.2. Taksiliikenteen kustannusindeksi (Tilastokeskus).

Painot (taksit ja invataksit, alv 0 %; yhden ajoneuvon yritys)	2015=100
Palkat	404,0
Välilliset palkat	241,0
Polttoaineet	78,0
Korjaus ja huolto	71,0
Pääoman poisto	42,0
Korot	21,0
Vakuutukset	41,0
Liikennöimismaksut	44,0
Ylläpito	23,0
Hallinto	35,0
Yhteensä	1 000,0

Jatkossa taksiliikenteen kustannusindeksin osatekijöille tulee määrittää uudelleen euronääräiset arvot ottaen huomioon toimialalla toteutuneet oleelliset muutokset. Sen jälkeen kustannukset voidaan kohdentaa kustannuslaskennassa käytetyn palvelutuo-
tantoyksikön (yksi tai useampi ajoneuvo) keskimääräiselle ajosuoritteelle. Näin on mahdollista määrittää kustannussuuntautunut enimmäishinta (ml. kohtuullinen voitto) asiakasajokilometrille.

Verkkoliiketoiminta-alojen hintasääntelyyn kuuluu tehokkaan yritystoiminnan käyttäminen laskennallisena tai empiirisesti määritettynä referenssikohtana normeerattavien tuotantokustannustekijöiden ja/tai enimmäishintojen määrittämisessä. Taksialan mahdollista hintasääntelyä varten tulisi ehkä myös tutkia tehokkaasti toimivan yrityksen kustannusrakennetta.

Enimmäishintojen määrittelyssä tulisi edelleen ottaa huomioon herätekriteerien kynnysarvot niin, että taksipalvelujen hintakehitys ohjautuu kohti tilaa, jossa sääntely voidaan purkaa mahdollisimman pian (vrt. Kriteerien 1 ja 2 ”*keltainen*” ja ”*vihreä*” tila). Enimmäishinnat tulisivatkin asettaa määrääjäksi, esimerkiksi *enintään yhdeksi vuodeksi kerrallaan* kuitenkin niin, että tilastotiedot sallivat ohjauksen vaikutusten todentamisen ennen kuin sääntely puretaan.¹¹

Enimmäishintojen asettamisessa merkittäväksi haasteeksi nousee se, että taksiyritykset toimivat jatkossa todennäköisesti erilaisilla hinnoittelustrategioilla. Yritykset saattavat soveltaa puhdasta kilometrihinnoittelua, puhdasta minuuttihinnoittelua tai näiden yhdistelmää erilaisin painotuksin. Edelleen, on mahdollista, että osa matkoista hinnoitellaan yhteysväleille tai toimintasäteille kiinteästi (esim. liikenneterminaalien ja kaupunkikeskustojen väli tai jokin matkaetäisyys näiden ympärillä).

Jos käytännössä on mahdollista laskea riittävän luotettavasti vain kustannussuuntautunut asiakasajokilometrin hinta, on hintasääntely riittämätöntä markkinoilla sovellettaviin hinnoittelumalleihin nähden. Viranomaisen asettama enimmäishinta tulisi voida määrätä niin, että se voidaan sovittaa erilaisiin hinnoittelumalleihin, erilaisten mallien käyttämistä rajoittamatta.

¹¹ Säännellyillä toimialoilla esimerkiksi hintavelvoitteet voidaan asettaa enintään laissa määrätyn voimassaoloajan mukaan.

6 Excel-työkalun kuvaus

6.1 Yleistä

Työssä on laadittu Liikenteen turvallisuusviraston käyttöön Excel-työpohja, johon kootaan välityskeskuksilta ja Tilastokeskukselta hintaseurannassa ja hintasääntelyn harkinnassa tarvittavat lähtötiedot. Niiden pohjalta työpohja laskee hintaindeksit, arvioi hintamuutoksen kohtuullisuutta, sallii tehdä hintoihin puuttumisen harkintaa ja mahdollistaa enimmäishinnan laskennan (tässä työssä laaditulla tavalla).

6.2 Lähtötietojen syöttäminen

Hintaindeksin laskentaan ja hintamuutoksen arviointiin tarvittavat lähtötiedot syötetään välilehdellä 1. *Lähtötietojen syöttö*. Syötettävän tiedon paikat on osoitettu väri-
lisellä solulla. Tarvittavat tiedot ovat:

1. Tyypimmatkan hinta (euroa) välityskeskuksittain ja vuosineljänneksittäin. Tieto hankitaan välityskeskusyhtiöiltä, jotka laskevat luvun vakiona pidettävälle tyypimmatkalle kaikkien taksimatkojen keskihinnan avulla.
2. Taksiliikenteen kustannusindeksin vuosikeskiarvon pisteluku. Tieto pyydetään Tilastokeskukselta. Perusvuosi voidaan vaihtaa uudempaan.
3. Kuluttajahintaindeksin kokonaisindeksin vuosikeskiarvon pisteluku. Tiedon saa Tilastokeskuksen avoimista taulukoista.
4. Taksitoimialan tilinpäätöstietojen euromääräiset summat: liiketoiminnan tuotot, nettotulos, poistot ja arvonalentuminen sekä rahoituskulut. Tiedot pyydetään Tilastokeskukselta.

LÄHTÖTIETOJEN SYÖTTÄMINEN		14.5.2018																	
Anna tieto väritettyyn soluun		Asetuksen mukainen hinta										Tyypimmatkan kokonaishinta							
Välityskeskus	Tyyppi- matka, km	2016				2017				2018				2019				2	
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Lähtökeskus	9,2	18,30	18,30	18,50	18,50	18,50	18,50	20,60	20,60	20,60	20,60								
Taksi Helsinki	9,4	18,60	18,60	18,80	18,80	18,80	18,80	20,90	20,90	20,90	20,90								
Tampereen Aluetaksi	6,2	14,10	14,10	14,20	14,20	14,20	14,20	15,80	15,80	15,80	15,80								
Lounais-Suomen Taxidata	4,4	11,60	11,60	11,70	11,70	11,70	11,70	12,90	12,90	12,90	12,90								
Keski-Suomen Aluetaksi	3,6	10,40	10,40	10,50	10,50	10,50	10,50	11,70	11,70	11,70	11,70								
Seinäjoen	6,1	14,00	14,00	14,10	14,10	14,10	14,10	15,70	15,70	15,70	15,70								
Kymenlaakson taksi	3,8	10,70	10,70	10,80	10,80	10,80	10,80	12,00	12,00	12,00	12,00								
Savon Taksit Data	4,1	11,10	11,10	11,20	11,20	11,20	11,20	12,50	12,50	12,50	12,50								
Joensuun taksi	3,2	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	11,00	11,00	11,00	11,00								
Oulun aluetaksi	9,1	18,20	18,20	18,40	18,40	18,40	18,40	20,50	20,50	20,50	20,50								
Vaasa	4,3	11,40	11,40	11,50	11,50	11,50	11,50	12,80	12,80	12,80	12,80								

		Tilastokeskuksen tuottamien kustannus- ja hintaindeksit					2
Indeksi	Perusvuosi	2016	2017	2018	2019		
Taksiliikenteen kustannusindeksi	2015	100,9	101,4				
Kuluttajahintaindeksi	2015	100,4	101,1				

		Tilastokeskuksen tuottaman yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilaston mukaine				2
Taksitoimialan tilinpäätös	Yksikkö	2016	2017	2018	2019	
Liiketoiminnan tuotot yhteensä	1000 eur	1 101 901				
Nettotulos	1000 eur	65 338				
Poistot ja arvonalentumiset	1000 eur	73 921				
Rahoituskulut	1000 eur	9 452				

Kuva 6.1. Kuvakaappaus Excel-työpohjan lähtötietojen syöttäminen -välilehdeltä.

6.3 Hintaindeksin laskenta

Seuraavalla välilehdellä 2. *Hintaindeksi laskenta* tulevat näkyviin indeksien pisteluvut välityskeskusittain ja vuosineljänneksittäin. Nämä ovat samalla taksiliikenteen hintaindeksin alueellisia osaindeksejä. Laskennassa on oletuksena se, että vuoden 2018 viimeisen vuosineljänneksen (1.10.2018–31.12.2018) hintatasosta tulee hintaindeksi perustaso (2018=100). Indeksien pisteluvut tulevat näkyviin, kun Q4/2018 luvut ovat syötetty lähtötietoihin.

Koko maan taksiliikenteen hintaindeksin pisteluku määritetään välityskeskusten pistelukujen liikevaihto-osuuksilla painotetulla keskiarvolla. Laskentapohjassa valmiina olevat liikevaihto-osuudet ovat vuoden 2015 tietoja.

HINTAINDEKSIIN LASKENTA

14.5.2018

Välityskeskus	Tyyppimatka, km	Paino indeksissä	2018					2019					2020			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Vuosi	Q1	Q2	Q3	Q4	Vuosi	Q1	Q2	Q3	Q4
Lähitaksi	9,2	0,22						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Taksi Helsinki	9,4	0,33						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Tampereen Aluetaksi	6,2	0,11						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Lounais-Suomen Taxidata	4,4	0,03						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Keski-Suomen Aluetaksi	3,6	0,07						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Seinäjoki	6,1	0,04						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Kymenlaakson taksi	3,8	0,04						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Savon Taksi Data	4,1	0,04						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Joensuun taksi	3,2	0,03						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Oulun aluetaksi	9,1	0,02						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Vaasa	4,3	0,08						0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	7,3	1,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Taksiliikenteen hintaindeksi (2018=100)			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Kuva 6.2. Kuvakaappaus Excel-työpohjan hintaindeksin laskenta -välilehdeltä.

6.4 Hintamuutoksen arviointi

Enimmäishinnan tarkastelussa tarvittava hintojen muutoksen kohtuullisuuden arviointi tehdään välilehdellä 3. *Hintamuutoksen arviointi*. Laskentapohja vertaa taksimatkojen hintaindeksin koko maan pisteluvun muutosta taksiliikenteen kustannusindeksin ja kuluttajahintaindeksin vuosimuutoksiin. Alueellista vertailua ei ole mahdollista tehdä, koska vertailuindeksien arvot eivät ole alueellisia. Lisäksi vertailuun tulee taksialan nettotulos.

Taulussa *hintasääntelyn harkinnan kriteerit* solujen väri noudattelee toisessa taulukossa esitettyjä kriteerejä (vihreä, keltainen, punainen). Tietojen saatavuuden mukaisesti ensimmäinen hintojen muutoksen arviointi tapahtuu vuoden 2020 keväällä vuoden 2019 tietojen pohjalta.

HINTAMUUTOKSEN ARVIOINTI

14.5.2018

Indeksien pisteluvut	2018	2019	2020	2021	2022
Taksimatkojen hintaindeksi (2018=100)	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Taksiliikenteen kustannusindeksi (2015=100)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kuluttajahintaindeksi (2015=100)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Indeksien vuosimuutokset	2018	2019	2020	2021	2022
Taksimatkojen hintaindeksi (2018=100)	n.a.	0,00	0,00	0,00	0,00
Taksiliikenteen kustannusindeksi (2015=100)	n.a.	0,00	0,00	0,00	0,00
Kuluttajahintaindeksi (2015=100)	n.a.	0,00	0,00	0,00	0,00

Taksialan kannattavuus	2018	2019	2020	2021	2022
Taksitoimialan nettotulos-%	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Taksitoimialan nettotulos-% ed. 3 vuoden keskiarvo	2,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Taksitoimialan nettotulos-% negatiivinen, kpl/3 vuotta	0	0	0	0	0

Hintasääntelyn harkinnan kriteerit	2018	2019	2020	2021	2022
1. Ero kustannusindeksiin, %-yks.	n.a.	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Ero kuluttajahintaindeksiin, %-yks	n.a.	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Taksialan kannattavuus, ind.	n.a.	0,0	0,0	0,0	0,0

22		EI TULE HARKITA	VOIDAAN HARKITA	ON HARKITTAVA
0				
0				
0				
22				
10				
10				
10				
22				
%				
%				
1				
22				
0				
0				
0				

Kriteerit 1 ja 2:

- Jos kriteerit 1 ja 2 ovat vihreitä tai toinen myös keltainen/punainen -> *Tilanne on ok.*
- Jos kriteerit 1 ja 2 ovat keltaisella tai toinen myös punaisella -> *Tarkkaile tilannetta.*
- Jos kriteerit 1 ja 2 ovat punaisella -> *Enimmäishinnan asettamista tulee harkita, kuitenkin arvioiden kriteeriä 3.*
- Jos kriteerit 1 ja 2 ovat punaisella toistuvasti -> *Enimmäishinta tulee asettaa, kuitenkin arvioiden kriteeriä 3.*

Kriteeri 3:

- Jos kriteeri on vihreä, ei enimmäishintaa tule asettaa.
- Jos kriteeri on keltainen, tulee enimmäishinnan asettamista harkita huolellisesti.
- Jos kriteeri on punainen, voidaan enimmäishinta asettaa toimialan kannattavuuden puolesta.

Kuva 6.3. Kuvakaappaus Excel-työpohjan hintamuutoksen arviointi -välilehdeltä.

6.5 Enimmäishinnan määrittäminen

Jos hintamuutoksen arviointi johtaa enimmäishinnan harkintaan, on asiaa mietittävä uudistuneiden taksimarkkinoiden rakenteet, kustannukset ja hinnoittelutavat huomiioon ottaen. Näistä ei vielä ole tietoa, joten tarkan enimmäishintamallin määrittely ei ole mahdollista. Välilehdellä 4. *Enimmäishinnan määrittäminen* on esimerkinomainen ja lakimuutoksen myötä muuttuvaan taksiliikennemarkkinaan sovitettu enimmäishintamalli. Laskentapohja käyttää lähtötiedoissa annettuja tilinpäätöstietoja kohtuullisen voiton määrittelyyn. Kohtuullisen voiton perustaso määritetään nettotuloksen, poistokulun ja rahoituskulun osuuksien summan 5 vuoden keskiarvona. Tämä lisäksi enimmäishinnan määrittämiseksi tarvitaan muita lähtötietoja:

- Taksiliikenteen kustannukset €/auto/v
- Tuottavan ajon määrä km/auto/v (ajo, jossa asiakas on kyydissä)
- Lähtöjen määrä kpl/auto/v
- Maksettujen kyytien keskipituus km/kyyti.

Tiedot selvitetään taksiliikenteen kustannusindeksi sekä taksiliikenteen/-markkinoiden muusta seurannasta, josta Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa.

Enimmäishinta määritetään annettujen lähtötietojen perusteella lähtömaksulle ja kilometrihinnalle. Laskentapohjassa on oletuksena, että lähtömaksun tuotolla katettaisiin 35 % tarvittavasta tuotosta ja km-maksulla vastaavasti 65 %.

Enimmäishintojen arvoja tulee testata hintaseurannan tuottamiin tyyppimatkojen hintoihin (lähtötiedot-sivulla). Jos enimmäishinnat osoittautuvat korkeammaksi kuin herätteen aiheuttaneet toteutuneet hinnat, määritetään enimmäishinnat uudelleen muuttamalla kohtuullisen voiton tasoa.

ENIMMÄISHINNAN MÄÄRITTÄMINEN 14.5.2018

1. Kohtuullisen tuoton määrittäminen

Vuosikohtaiset luvut	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nettotulos / liikevaihto	5,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Poistokulu / liikevaihto	6,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Rahoituskulu / liikevaihto	0,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summa	13,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

5 vuoden keskiarvo	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nettotulos / liikevaihto	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Poistokulu / liikevaihto	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Rahoituskulu / liikevaihto	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Summa=kohtuullinen tuotto	10 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

4. Enimmäishinnan testaus

Välityskeskus	Tyyppimatka, km	2016		Viimeisin	
		Toteutunut	Testi	Toteutunut	Testi
Lähtökeskus	9,2	18,50	22,76		0,00
Taksi Helsinki	9,4	18,80	23,11		0,00
Tampereen Aluetaksi	6,2	14,20	17,46		0,00
Lounais-Suomen Taxidata	4,4	11,70	14,29		0,00

Esimerkinomainen hintamalli, joka on muodostettu ennen lakimuutosta vallitseviin olosuhteisiin sopivaksi.

2. Taksiliikenteen kustannusrakenne ja perustietoja

Anna tieto väritettyyn soluun

	Keskimäärin €/ajon	
	2016	Viimeisin
Tuotantokustannus €/auto/vuosi	94 971	
Tuottava ajo km/auto/vuosi	38 500	
Lähtöjen määrä/v	5 600	
Maksettujen kyytien keskipituus, km	6,9	

3. Enimmäishinnan määrittäminen

	Enimmäishinta	
	2016	Viimeisin
Kohtuullinen tuotto	10 %	
Lähtömaksun enimmäishinta	6,5	0,0
Enimmäishinta €/km	1,8	0,0

Kuva 6.4. Kuvakaappaus Excel-työpohjan enimmäishinnan määrittäminen -välilehdeltä.

7 Suositukset jatkotoimista

Työn perusteella suositellaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto käynnistää neuvottelut välitysyhtiöiden kanssa keväällä 2018. Sopimukset ovat perusteltua neuvotella monivuotiseksi indeksin jatkuvuuden turvaamiseksi. Tavoitteena on kvartaaliseuranta, jolloin ensimmäinen hintatiedon keruun ajanjakso olisi 1.7.–30.9.2018. Siitä eteenpäin hintatieto toimitettaisiin 3 kuukauden välein. Liikenteen turvallisuusvirasto (ja 2019 alusta alkaen Liikenne- ja viestintävirasto) vastaa hintaindeksin kokoomisesta. Jos herätetarkastelu viittaa enimmäishinnan harkinnan tarpeeseen, se tehdään ensimmäisen kerran aikaisintaan keväällä 2020.

Taksiliikenteen markkinoiden muutosta ja hinnoittelun erilaistumista on perusteltua seurata erillistutkimuksin tulevina vuosina. Tulosten perusteella hintatiedon keruuta ja hintaindeksin rakenteita sekä enimmäishinnan perusteita tulee harkita ja mahdollisesti kehittää. Liikennepalvelulain seurantavaiheissa voi olla tarpeen arvioida enimmäishinnan määrittämisen poistamista laista.

Mikäli enimmäishinnan asettamisen tarve tulee vakavasti harkittavaksi, on enimmäishinnan laskentaperusteet määriteltävä muuttuneiden taksimarkkinoiden ominaisuuksiin sopivaksi. Enimmäishinnan määrittämisessä käytettävän yksikön tai yksiköiden on sovelluttava tyypillisten hinnoittelumallien käyttöön. Edelleen, kustannussuuntautuneen enimmäishinnan määrittelyyn tulisi kehittää tehokkaasti toimivan vertailuyrityksen tarkastelutapa (vrt. muut hintasäännellyt toimialat). Lisäksi kohdullisen voiton määrittäisperusteita ja tasoa tulee arvioida kriittisesti.