

Taksi Helsinki Oy

Tilinpäätös
ajalta 1.1. - 31.12.2023



Taksi Helsinki Oy

Kotipaikka	Helsinki
Y-tunnus	0838031-9

KONSERNITILINPÄÄTÖS

31.12.2023

SISÄLLYSLUETTELO

Toimintakertomus	1-15
Konsernin tase	16-17
Konsernin tuloslaskelma	18
Emoyhtiön tase	19-20
Emoyhtiön tuloslaskelma	21
Tilinpäätöksen liitetiedot	22-27
Allekirjoitukset, tilintarkastusmerkintä	28
Luettelo käytetyistä tilikirjoista	29

Toimintakertomus tilikaudelta 1.1.-31.12.2023

Tiedot olennaisista tapahtumista tilikaudella ja sen päättymisen jälkeen

Yleinen talouskasvu oli heikkoa ja vaikutti taksipalveluiden kysyntään

Taksiliikenteen toimialalla odotettiin vuodesta 2023 viimeinkin niin sanottua normaalia vuotta ja positiivista käännettä suhteelliseen pitkään matalan kysynnän jaksoon, joka käynnistyi koronavuodesta 2020. Näin ei kuitenkaan käynyt, vaan koronaepidemian väistyessä vuoden 2022 alussa tilalle astuivat energiakriisi ja Ukrainan sota, jotka nostivat vuositason inflaation marraskuun 2022 loppupuolella jo 9%:iin. Kansantuote jaksoi vielä kasvaa 2023 ensimmäisellä neljänneksellä, mutta loppuvuonna talous vajosi taantumaan. Lopputuloksena Suomen talous supistui 0,5% vuonna 2023. Hinnat ja korot säilyivät kuluttajien ostovoimakehitykseen nähden korkeina. Vuoden 2023 keskimääräinen inflaatio oli 6,3% ja vuoden 2023 aikana Euribor 12 kk oli korkeimmillaan syys-lokakuussa noin 4,2%.

Kun ennen koronaepidemiaa Suomessa tehtiin arvioiden mukaan vuositasolla noin 40 miljoonaa taksimatkaa, niin vuonna 2020 taksimatkoja tehtiin vain suuruusluokkaa 30 miljoonaa matkaa ja vuonna 2021 silloinkin vain vajaat 35 miljoonaa matkaa. Vuosien 2022 ja 2023 aikana taksimatkojen määrä ei ole vaatimattoman yleisen talouskehityksen vuoksi vieläkään palautunut koronaa edeltävälle tasolle. Kyytimäärien suuri lasku ei ole näkynyt niinkään taksialan liikevaihtolukujen laskussa, koska voimakas kustannusten nousu aikavälillä 2022-2023 on pakottanut toimijat kyytihintojen korotuksiin. Vaikka hinnantarkistukset ovat kompensoineet kyytimäärien laskua, niin taksialan toimijoiden kannattavuustilanne on säilynyt erittäin haastavana.

Heikko yleinen talouskehitys on näkynyt kaksijakoisesti Taksi Helsinki Oy:n tilausvälityspalveluiden kysynnässä. Pääkaupunkiseudun yksityis- ja yrityssegmentin välitystuottooperusteinen liikevaihto ei juurikaan kasvanut johtuen kovasta kilpailusta ja markkinaosuustaistelusta. Tästä huolimatta Taksi Helsinki Oy:n liikevaihto kasvoi peräti 36,3% edellisestä vuodesta ja pääasiassa julkisen sektorin asiakkuuksien ansiosta. Lakisääteisten, verovaroin ja viime kädessä julkisen sektorin kasvavalla velalla rahoitettujen, taksipalvelujen kysyntä ei näyttäisi olevan yhtä herkkää talouden suhdanteille kuin yksityis- ja yrityssektorin kysyntä.

Taksimarkkinoiden toimivuutta koetellaan sekä yksityisen että julkisen sektorin palveluissa

Kilpailun vapautuminen yhdistettynä useisiin matalan kysynnän korona- ja inflaatiovuosiin on muokannut voimakkaasti myös taksipalveluiden tarjontaa. Kun syrjäseuduilla ei ole ylipäättään riittävästi kysyntää ja kasvukeskuksistakin löytyy yhä enemmän kysynnältään hiljaisia ajanjaksoja ja alueita, niin autoilijoilla ei ole entiseen tapaan riittäviä taloudellisia kannustimia ylläpitää tarjontaa, joka sitoo merkittävässä määrin pääomia kalustoon. Riittävä kannattavuus edellyttäisi sellaista kyytimäärää, jossa taksikalusto olisi ansainta-ajossa enemmänkin kahdessa kuin yhdessä vuorossa. Riittämätön kokonaiskysyntä eli pääosin odottelusta ja kourallisesta kyytejä muodostuvat pitkät työvuorot eivät tätä tavoitetta tue. Niukka ja hyvin voimakkaasti ajallisesti vaihteleva kokonaiskysyntä eivät houkuttele alalle laatuvaatimukset ja koulutusvaatimukset täyttävää työvoimaa, jolta lisäksi vaaditaan hyvin vaihtelevan kysynnän takia suurta joustavuutta työaikojen suhteen. Matalan kysynnän alueilla liikenteenharjoittajat eivät kykene taksipalveluilla synnyttämään sellaista liikevaihtoa, joka mahdollistaisi edes välttävän ansiotason kerryttämisen autoilijoille ja kuljettajille.

Eri sidosryhmien odotukset ja kokemukset taksialan vapaasta kilpailusta ovat hyvin ristiriitaisia. Yksityis- ja yritysasiakkaiden odotukset vapautuneen kilpailun positiivisista vaikutuksista eivät ole toteutuneet. On väärin sanoa, etteikö tarjonta olisi kilpailun myötä lisääntynyt. Vaikka taksiyritysten määrä on kaiken kaikkiaan vähentynyt, niin autojen määrä sen sijaan kasvoi nopeasti 40%:lla taksiuudistuksen jälkeen. Tämä tarjonnan lisäys ei ole vastannut laadullisesti niitä odotuksia, joita asiakkailla on ollut. Lisäksi tarjonnan lisäys on tapahtunut pääosin vain pääkaupunkiseudulla ja muutamissa isoissa kaupungissa ja kasvukeskuksissa,

jonka seurauksena asiakkaat ovat törmänneet tämän uustarjonnan lieveilmiöihin ja heidän luottamuksensa taksipalveluihin yleisestikin ottaen on heikentynyt.

Kun taksipalveluiden kysyntä yleisesti on vähentynyt, niin kasvaneella tarjontapuolella riittävään ansaintaan liittyvät vaikeudet ovat johtaneet osalla autoilijoista ja kuljettajista eriaistaiseen epätoivottavaan asiakaspalvelukäyttäytymiseen. Pitkälti näiden syiden vuoksi välitysyhtiöihin kuulumattomat taksit eivät suuressa määrin kelpaa perinteisille taksia käyttäville asiakasryhmille, saati sitten julkisen sektorin palveluntarjoajiksi. Syynä ovat pääasiassa huonot kokemukset ja mielikuvat, jotka liittyvät palvelun turvallisuuteen, kuljettajien aggressiiviseen asiakaskalasteluun, kuljettajien tarkoitushakuiseen kyytien valikointiin, hinnoittelun epäselvyyksiin, erilaisiin osaamisvajeisiin, suoranaisiin huijausyrityksiin ja yleiseen luottamuksen puutteeseen. Tästä aiheutuu se, että kuluttajien luottamus koko taksialaa kohden on muuttunut.

Valitettava tosiasia on, että sääntelyn vapautumisen jälkeen taksialalla on selkeästi käytössä kahdet pelisäännöt, jonka johdosta kilpailu ei ole tasapuolista. Osa toimijoista, kuten Taksi Helsinkiläiset yrittäjät, hoitavat lakisääteiset yhteiskuntavelvoitteensa tunnollisesti ja vaatimusten mukaan. Osa toimijoista sen sijaan käyttäytyy kuin olisivat saaneet vapautuksen verojen, eläkemaksujen, vakuutusten ja työnantajamaksujen suorittamisesta.

Matalan kokonaiskysynnän aikana julkinen sektori on muodostunut yhä tärkeämmäksi asiakassegmentiksi välitysyhtiöille ja autoilijoille. Pääkaupunkiseudun ja suurempien kasvukeskusten ulkopuolella KELA-kydyt, Sote-kydyt sekä koulukydyt muodostavat erittäin merkittävän osan autoilijan ansainnasta, mutta ovat joillekin palveluntoimittajille haasteellisia hinta-laatu -vaatimustason suhteen. Osa julkisen sektorin kuljetuspalveluista ovat kilpailutettuja niin, että laatuvaatimuskriteerit karsivat vähimmäisvaatimusten kautta välitysyhtiöihin kuulumattomat liikenteenharjoittajat potentiaalisten palveluntarjoajien ulkopuolelle.

Vaikka julkinen sektori työllistää taksialan perinteisiä toimijoita yhä merkittävämmässä määrin, niin tehokkaista tilausvälityspalveluista välitysyhtiöille ja laadukkaista kuljetuspalveluista autoilijoille maksettavat korvaukset ovat hyvin niukat. Julkisen sektorin palveluntuottajat valitaan poikkeuksetta kilpailutuksilla, joissa ratkaisevaksi kriteeriksi määritellään käytännössä hinta, joka määrittää suoraan sekä välitysyhtiön että autoilijan ansaintamahdollisuudet. Ostaja käytännössä sanelee toimittajakandidaateille muut haluamansa palveluntoimitusehdot tiedostaen samalla, että välitysyhtiöillä ja autoilijoilla ei ole toimijoina varaa kieltäytyä ja poiketa asetetuista palveluehdoista miltään osin, mikäli haluavat tulla valituksi palveluntuottajaksi.

Tällä hetkellä julkisen sektorin kyytejä ajetaan 20-50% perinteisen taksiliikenteen hintatasoa edullisemmilla hinnoilla. Tämän lisäksi autoilijat maksavat niukoista tulovirroistaan välitysyhtiöille kiinteitä ja provisiopohjaisia korvauksia näiden julkisen sektorin kyytien tilausvälityksestä. Nykyisillä hinnoittelu- ja toimintamalleilla julkinen sektori ei välttämättä edes maksa kaikkia palvelusta ja loppuasiakkaiden käyttäytymisestä aiheutuvia kustannuksia, jolloin osa sosiaaliturvan kustannuksista jää välitysyhtiön tai jopa liikenteenharjoittajan maksettavaksi.

Yhteenvetona voisi todeta, että taksipalveluiden tarjonta kärsii sekä yksityisen että julkisen sektorin palveluissa erilaisista kohtaanto-ongelmista. Yksityisellä sektorilla laadukasta ja luotettavaa taksipalvelua on tarjolla, mutta kuluttajien heikentyneen ostovoiman ja matalampien kyytihintaodotusten takia kysyntä ei oikein riittävässä määrin kohtaa tätä laadukasta kyytitarjontaa. Julkisella sektorilla taksikyydin loppuasiakashinta on puolestaan hyvinkin kilpailukykyinen, mutta siellä palvelutarjonnassa on paikoittain suurtakin niukkuutta, koska autoilijat kokevat joutuvansa tuottamaan julkisen sektorin taksipalveluita paikoittain erittäin heikoilla hinnoilla ja kannattavuudella.

Taksi Helsinki säilytti vahvan markkina-asemansa pääkaupunkiseudun kilpailussa

Taksi Helsinki säilytti varsin haastavissa olosuhteissa vahvan markkina-asemansa pääkaupunkiseudun kilpailussa, vaikka Taksi Helsinki Oy:n yksityis- ja yrityssektorin tilausvälityspalveluiden volyymit pääkaupunkiseudulla laskivat noin 5%:lla verrattuna vuoteen 2022. Volyymien lasku johtui lähinnä kuluttajahintojen yleisen nousun ja korkojen nousun aiheuttamasta kuluttajien ostovoiman laskusta. Ostovoiman heikentyessä kuluttajat olivat ymmärrettävästi valmiimpia ja pakotetumpia tinkimään enemmän taksipalveluiden käytöstä kuin esimerkiksi välttämättömyysluonteisista asumis-, energia- ja ruokamenoista. Yhtiön myyntiponnistuksilla onnistuttiin kasvattamaan vähemmän ostovoimaherkkää yritysmyyntiä, joka puolestaan hillitsi pääkaupunkiseudun kokonaiskysynnän voimakkaampaa laskua.

Uudistetun brändin lanseeraus vahvisti Taksi Helsingin asemaa tunnettuna ja laadukkaana toimijana. Brändilanseerauksen suunnitteluvaiheen jo valmiiksi vahvasta positioista Taksi Helsinki nousi nopeasti lanseerauksen jälkeen sekä kuluttajien ostoaikomuksella että tunnettuudella mitattuna Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun taksimarkkinoiden selväksi ykkösbrändiksi. Tämä näkyi konkreettisesti syksyn 2023 aikana myös kuluttajien palautteena ja luottamuksena sekä yritysasiakkaiden kasvaneena kiinnostuksena yhtiön taksipalveluita ja erityisesti vastuullisuutta korostavia palveluita kohtaan.

Oma osuutensa sekä kyytimäärien että pääkaupunkiseudun välitystoiminnan liikevaihdon hienoiseen laskuun on myös sillä, että yhtiön automäärä ei edelleenkään ole läheskään sellaisella tasolla, joka johtaisi pääkaupunkiseudulla yhtiötä ja autoilijoita tyydyttävään markkinaosuuskehitykseen. Tiettyinä viikonpäivinä ja vuorokauden aikoina autoja on ajossa aivan liian vähän ja myös alueellisesti kyytipalvelujen tarjonnassa on selvästi parannettavaa. Liian vähäinen automäärä pääkaupunkiseudun välityksessä onkin suurin yksittäinen haaste välitysyhtiömme positiivisen talouskehityksen ja pitkän tähtäimen kilpailukyvyyn kehittämisen näkökulmasta katsottuna. Tätä isoa tuottovajetta on vuonna 2023 korvattu osittain laiteuusintoihin liittyvillä rahoitusratkaisulla.

Kysynnän hiipuessa myös tilauspuheluiden sykäystuotot laskivat jonkin verran edellisestä vuodesta, mutta niitä kompensoitiin autoilija-asiakkaiden palvelumaksutuotoilla, joihin tehtiin maltillinen hinnankorotus vuoden 2023 alussa. Tilauspuheluiden kehityksessä näkyy myös selvä mutta hitaahko trendi, jossa asiakkaat siirtyvät puhelintilauksista applikaatitilauksiin. Yleisen hintatason ja palvelumaksujen noston aiheuttamaa kustannusten nousua kompensoitiin yhtiön pääkaupunkiseudun autoilijoille korottamalla kuljetustaksoja kahdesti; ensimmäisen kerran 1.1.2023 noin 5% henkilöliikenteen tilapäisen alv-kannan muutoksen (alv 0%) alkaessa ja toisen kerran 1.5.2023 noin 5% alv-kannan palautuessa ennalleen (alv 10%). Taksantarkistusten tavoitteena oli pitää huolta sekä yhtiön autoilija-asiakkaiden kilpailukyvyistä ja toisaalta myös yhtiön asemasta pääkaupunkiseudun markkinaosuustaistelussa.

Taksi Helsingin julkisen sektorin tilausvälitys jatkoi kasvuaan

Jos pääkaupunkiseudun yksityisen sektorin liiketoiminta kärsi taloudellisesta matalasuhteesta ja kysynnän puutteesta, niin julkisen sektorin tilausvälityspalveluiden kysyntä sen sijaan säilyi erittäin hyvällä tasolla. Edellisenä vuonna alkaneiden Kelan korvaamien taksimatkojen määrä säilyi Taksi Helsinki Oy:n operoimalla 8 maakunnan alueella noin miljoonassa tilauksessa ja alueiden yhteenlaskettu markkinaosuus 50%:n tuntumassa. Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisten taksikuljetuspalvelujen kyytimääriissä saavutettiin niin merkittävä kasvu, että näiden asiakkuuksien liikevaihto kasvoi edellisestä vuodesta lähes 4,6 miljoonalla eurolla. Tämä liikevaihdon kasvu ei varsinaisesti selity asiakkuuksien määrän lisääntymisellä, vaan sillä, että tuoreimpien Kanta-Hämeen ja Itä-Uudenmaan sote-asiakkuuksien tuotot raportointiin ensimmäistä kertaa täyden kalenterivuoden osalta. Todettakoon myös, että julkisen sektorin liikevaihdosta ja erityisesti sen kasvusta merkittävä osa ei ole puhtaasti tilausvälitystoimintaan liittyvää liikevaihtoa, vaan erityisesti sote-asiakkuuksien osalta korvausta taksimatkojen järjestämisen kokonaisvastuusta. Erittäin suuri osa tästä liikevaihdosta on luonteeltaan kuljetusten alihankkimiseen käytettävää läpivirtausluonteista rahavirtaa.

Julkisen sektorin liiketoimintasegmentti ja asiakkuudet ovat Taksi Helsinki Oy:n kasvulle erittäin tärkeä tukijalka. Segmentin kannattavuus säilyi kohtuullisena, vaikka muutamia korjausliikkeitä jouduttiin tekemään. Muutamaan heikosti kannattaneeseen asiakkuuteen saatiin sopimuskauden katkokohdissa tehtyä kannattavuutta parantaneet selkeät hinnantarkistukset. Tämän lisäksi myös kaksi isompaa asiakkuutta päättyi joko asiakkaan tahtotilan tai yhtiön aktiivisen toiminnan seurauksena.

Kela-palvelukeskuksen kustannustehokkuutta saatiin parannettua tilaustoiminnan osalta vuoden 2022 heikosta suoritustasosta tyydyttävälle tasolle yhteistyössä ulkoistetun palveluntuottajan kanssa. Kela-kyytejä ajavien autoilijoidemme palvelumaksuja ei nostettu vuoden 2023 aikana lainkaan, vaikka kiinteiden kulujen inflaatiokehitys olisi antanut sille perusteet. Yhtiö ei halunnut heikentää Kela-autoilijoiden kilpailukykyä tilanteessa, jossa sosiaali- ja terveysministeriö ei reippaasta inflaatiokehityksestä huolimatta päättänyt tehdä Kela-taksojen indeksitarkistusta vuodenvaihteessa 2022-2023, vaikka KELA-kyytihinnot ovat jo lähtökohtaisesti kilpailutilanteesta johtuen erittäin haastavat. Kela-taksojen korotus toteutui 4,5% suuruisena ja vasta 1.1.2024 alkaen eli peräti 18 kuukautta edellisen 1.7.2022 tapahtuneen 5,8% korotuksen jälkeen. Tuolla aikavälillä kuluttajahinnat ovat nousseet selvästi enemmän eli 6,9%.

KELA-kyytien hintatason suhteellinen rapautuminen kasvaneisiin kustannuksiin verrattuna on johtanut Taksi Helsinki Oy:n KELA-tilausvälityksessä lisääntyneisiin haasteisiin löytää kaikissa tilanteissa autoa KELA-kyytiasiakkaalle. On toisaalta ymmärrettävää mutta harmittavan yleistä, että autoilijat hyljeksivät julkisen sektorin entistä matalahintaisempia kyytejä muiden asiakasryhmien paremmin markkinahinta- ja kustannustasoa seuraavien kyytien kustannuksella. Yhtiöllä on tarvittaessa sekä kannustimiin että sanktioihin perustuvia keinoja vaikuttaa autoilijoiden tarkoitushakuiseen asiakas- ja kyydinvalintaan. Valikoivan toiminnan jatkuessa välitysyhtiön on pakko ottaa käyttöön näitä tehokkaampia keinoja varmistaakseen sen, että autoilijat omalta osaltaan osallistuvat palvelulupausten ja velvoitteiden täyttämiseen. Kela-kyytien ajamista lisäävien taloudellisten kannustimien kustannukset ovat eräillä alueilla kasvaneet vuoden 2023 aikana siihen mittaluokkaan, että ne näkyvät jo liiketoiminnan kannattavuudessa. Toisaalta on sinänsä myös kohtuutonta, että Kela-kyydin korvaavan kuljetuksen järjestämiseen velvoitettu Taksi Helsinki Oy ei saa tästä korvaavasta kyydistä KELAlta mitään korvausta, edes osittaista.

Julkisen sektorin tilausvälitykseen ja taksikyyteihin liittyvät taloudelliset haasteet ovat moninaiset. Suhteellisen pitkien sopimuskausien hinnantarkistukset ovat riittämättömiä eivätkä seuraa todellista kustannusinflaatiota. Tahtotila ja käytännön mahdollisuudet edistää asiakaspalvelun laatua ja tehokkuutta digitaalisin keinoin törmäävät liian usein tilaajan vaatimiin järkeisiin käytäntöihin, jos ei tilaajan suoraan vastustukseen. Palveluiden laatuvaatimukset ovat usein toiminnan laajuuteen verrattuna suhteettoman tiukkoja, ja niiden täyttämättä jättämisestä seuraa usein merkittäviä taloudellisia sanktioita. Julkisen sektorin taksipalveluita hankkivien organisaatioiden ajatukset siitä, että negatiivisista laatu-poikkeamista lankeavat ylimoitetut sakot kannustaisivat välitysyhtiötä tai autoilijoita hoitamaan veloitteensa huolellisemmin ei oikein ole nykypäivää. Jos ja kun kyydit pystytään hoitamaan lähes poikkeuksetta 99%:n varmuudella, niin suoritusta voidaan pitää erittäin hyvänä. Lähes missä tahansa palvelutoiminnassa 99,9%:n palveluasteeseen pääseminen maksaa kohtuuttoman paljon, koska viimeisen vajaan prosenttiyksikön parannuksen aiheuttama kustannus on toimintavarmuuden rakentamisen näkökulmasta erittäin suuri.

Taksi Helsingin operatiivisessa toiminnassa uudistukseen ja kasvuun tähtäävä ote

Taksi Helsinki Oy:n toimintavuotta 2023 leimasivat myös monet strategiaan liittyvät kehityshankkeet, joiden tavoitteena on vahvistaa yhtiön brändiä ja asemaa markkinoilla, yksinkertaistaa ja selkeyttää sekä asiakaspalvelua että hallintoa sekä modernisoida teknisiä ratkaisuja.

- Yhtiön toteutti vuoden 2023 aikana onnistuneesti Luottamuksesi arvoinen -brändiuudistuksen, joka näkyy kaikissa yhtiön markkinoinnin ja mainonnan materiaaleissa, kaikissa pääkaupunkiseudun Taksi Helsinki-autokalustossa ja kuljettajien asuissa. Brändikonsepti julkistettiin yhdessä

yhteistyökumppaneiden kanssa 8. kesäkuuta Urheilun ja liikunnan kulttuurikeskus TAHDOSSA sekä autoilijoille ja kuljettajille että medialle ja yritysasiakkaille järjestetyssä lanseeraustilaisuudessa. Tavoitteena oli uuden ilmeen ja palvelulupauksen myötä erottautua kilpailijoista, vahvistaa Taksi Helsinki -brändin tunnistettavuutta ja yhtiön asemaa perinteikkäänä, turvallisena ja luotettavana toimijana. Tavoite saavutettiin hyvin, koska joulukuussa 2023 tehdyn mittauksen mukaan Taksi Helsinki oli tunnetuin, harkituin sekä preferoiduin toimija Uudenmaan taksitoimijoista. Taksi Helsingin top-of-mind tunnettuus nousi edellisestä mittauksesta 8%-yksikköä, ja yhtiö säilytti markkinajohtajan aseman Uudellamaalla. Brändin tunteneista 76% harkitsee käyttävänsä Taksi Helsinkiä, ja harkitsijoista puolet preferoi Taksi Helsinkiä eli pitää yhtiötä ykkösvalintanaan.

- Yhtiön osakkeet siirrettiin yhtiökokouksen 28.09.2021 päätöksen mukaisesti Euroclear Finland Oy:n ylläpitämään arvo-osuusjärjestelmään. Osakkeen liittämisen ilmoittautumisaika arvo-osuusjärjestelmään oli 1.2-17.2.2023, jonka jälkeen vanhaa osakekirjaa vastaavat arvo-osuudet kirjattiin ilmoittautuneiden osakkeenomistajien arvo-osuustileille. Osakekirjojen vaihto arvo-osuuksiksi on jatkunut myös ilmoittautumisaikan jälkeen nk. jälkivaihtona. 31.12.2023 mennessä sähköiseen arvo-osuusjärjestelmään oli siirretty yhtiön kaikki A- ja C-sarjan osakkeet sekä 912 kaikkiaan 1 246:sta B-sarjan osakkeesta. Yhtiön osakkeen liittäminen arvo-osuusjärjestelmään helpottaa jatkossa oleellisesti mm. osakkeiden siirtoa omistajien välillä sekä mahdollistaa yhtiön osakasluettelon ajantasaisen ylläpidon.
- Yhtiö uudisti vuoden 2023 aikana hallituksen 8.8.2022 tekemän päätöksen mukaisesti Taksi Helsingin autojen taksamittarit ja maksupäätteet Cabman MDT All in One -mittareihin ja myPOS -maksupäätteisiin. Vuodenvaihteessa 2023 noin 90% autokannan mittareista ja maksupäätteistä oli uusittu ja vaihtoja jatkettiin edelleen aina 29.2.2024 asti, jolloin vanhojen MegTax -taksamittareiden käyttö tilausvälityksessä päättyi. Taksamittareiden ja maksupäätteiden vaihto oli ensimmäinen askel sujuvampaan asiakaspalveluun ja kustannussäästöihin tähtäävässä järjestelmäarkkitehtuurin ns. teknisessä kokonaisuudistuksessa. Uusien laitteiden käyttöönotto osoittautui osittain haasteelliseksi, ja siksi järjestelmien teknistä kehitystyötä jatketaan käytettävyyden ja käyttäjäystävällisyyden parantamiseksi.
- Tekniseen kokonaisuudistukseen liittyen yhtiön hallitus päätti kokouksessaan 29.6.2023 kaikkien Taksi Helsingin pääkaupunkiseudun välityksessä olevien taksien tilausvälityslaitteiden uusimisesta, koska vanha tilausvälityslaitetekanta oli tullut käytännössä elinkaarensa loppuun. Uudeksi tilausvälityspäätteeksi valikoitui Samsung Galaxy Tab Active 3 4G -mallinen tabletti ja vanhojen laitteiden uusinta aloitettiin syyskuussa 2023. Vuodenvaihteessa 2023 noin 85% vanhoista tilausvälityspäätteistä oli uusittu ja vaihtoja jatkettiin aina 15.2.2024 asti, jolloin vanhojen tilausvälityslaitteiden käyttö tilausvälityksessä päättyi.
- Koko vuoden 2023 ajan on valmisteltu uusien tilausvälitysjärjestelmien ja uuden maksuliikennejärjestelmän käyttöönottoa, jotka muodostavat suurimman ja viimeisen vaiheen yhtiön teknisessä kokonaisuudistuksessa. Toiminnallisista ja strategisista syistä johtuen nykyisen tilausvälitysjärjestelmän MTI:n korvaaminen toteutetaan kahdella erillisellä tilausvälitysjärjestelmällä. Ensimmäinen, kansainvälinen ja pitkälle tuotteistettu järjestelmä, tulee palvelemaan perinteistä yksityis- ja yrityssektorin tilausvälitystä. Toinen, kotimainen ja luonteeltaan sote-sektorille räätälöidyn järjestelmä, tulee palvelemaan julkisen sektorin asiakkuuksien tilausvälitystä. Näiden lisäksi nykyinen laskutus- ja maksuliikennejärjestelmä MKJ korvautuu edellisiin uusiin tilausvälitysjärjestelmiin sisältyvien toiminnallisuuksien lisäksi myös uudella PlusID Oy:n toimittamalla maksuliikennejärjestelmällä. Ahola Digital Oy:n toimittama julkisen sektorin tilausvälitys on otettu yhtiössä jo osittain tuotantokäyttöön marraskuussa 2023 ja kokemukset ovat olleet lupaavia ja järjestelmän kehittämistä jatketaan aktiivisesti. Vaiheittaiset käyttöönotot jatkuvat huhti-toukokuuhun 2024, jolloin julkisen sektorin kaikki asiakkuudet ja alueet on siirretty uuteen tuotantoympäristöön. Autocab GPC Ltd:n toimittamaa yksityis- ja yrityssektorin tilausvälitysjärjestelmää on testattu ja sovitettu Taksi Helsingin tarpeita varten vuoden 2023

jälkimmäisen vuosipuoliskon ajan ja järjestelmän tuotantokäytön on suunniteltu alkavan vuoden 2024 toisen vuosipuoliskon aikana.

- Yhtiön tavoitteena on, että vuoden 2024 jälkeen Taksi Helsingin kaikki keskeiset järjestelmät ja tärkein osa muusta teknisestä infrastruktuurista on vaihdettu nykyaikaiseen ja yhtiön tilausvälitystä paremmin palvelevaan teknologiaan. Vuoden 2023 aikana on valmisteltu vuoden 2024 aikana toteutettavaa asteittaista luopumista vanhoista järjestelmistä ja niihin liittyvistä palveluista. Kaiken kaikkiaan arkkitehtuuriuudistuksen ensimmäisenä tavoitteena on parantaa yhtiön asiakaspalvelua sekä sisäisen toiminnan tehokkuutta ja laatua kaikilla osa-alueilla. Toisena tavoitteena on säästää jatkossa järjestelmien ylläpidon ja kehityksen kustannuksia tavalla, jolla on erittäin merkittävä vaikutus yhtiön kustannustasoon ja kilpailukykyyn. Kolmas tavoite on luoda edellytyksiä liiketoimintaprosessien laajamittaisempaan digitalisointiin ja sitä kautta mahdollisuuksia yhtiön liiketoiminnan joustavaan kasvattamiseen sekä uusien asiakkaiden ja kumppanuuksien hakemiseen ilman merkittäviä investointiriskejä.

Yhtiön rakenteet virtaviivaistuivat

Vuoden aikana Taksi Helsinki -konsernin yhtiörakenne selkiintyi entisestään, kun tytäryhtiöiden toiminnassa tapahtui muutoksia:

- Vuoden alusta alkaen tytäryhtiö TH Autoilijapalvelut Oy:n ennen hoitamat ydintoiminnot (taksitarkastuspalvelut, asiakaskokemuksen laadunvalvonta, kuljettajien koulutus- ja neuvontapalvelut, tilausvälityksen ja kaluston sopimuspalvelu- ja ohjaustoiminnot, kumppaniverkoston yhteistyö, autoilijoiden yhteishankinnat) toteutettiin emoyhtiön toimesta ja TH Autoilijapalvelut Oy:stä tuli toistaiseksi ns. pöytälaatikkoyritys.
- Tytäryhtiö Taksi HKI Solutions Oy:n toiminta on lopetettu tarpeettomana jo aikaisemmin ja vuoden 2023 tilinpäätös toimii yhtiön purkautuessa loppuselvityksenä.
- Osana Taksi Helsinki Oy:n strategian selkiyttämistä yhtiö päätyi 17.02.2023 myymään tytäryhtiö Valopilkku Oy:stä omistamansa osakkeet Valopilkku Oy:n vähemmistöosakas Sanoma Media Finland Oy:lle. Syyskuussa 2021 muodostetun yhteisyrityksen auto- ja kytymäärät ja sitä myötä taloudellinen alkutaival jäi kauas suunnitellusta huolimatta hyvin huomattavista markkinointi- ja mainostuspanostuksista. Syksyllä 2022 yhtiön kannattavuus- ja kassatilanne sekä näkymä vuoden 2023 talouskehityksestä oli jo sellainen, että toiminnan jatkuminen olisi vaatinut osakkailta yhtiön merkittävää pääomittamista vuoden 2023 aikana. Yhtiön toiminta oli selvästi tappiollista sekä toteumalukujen että vuoden 2023 ennusteen valossa. Taksi Helsinki Oy:n hallitus totesi alkuvuoden 2023 aikana, että sillä ei ole edellytyksiä pääomittaa Valopilkku Oy:n toimintaa ilman, että se vaarantaisi koko emoyhtiön toiminnan. Tämä johti tammi-helmikuussa 2023 hyvässä yhteisymmärryksessä käytyihin neuvotteluihin Sanoma Media Finland Oy:n kanssa, joiden lopputuloksena Taksi Helsinki luopui Valopilkku -omistuksestaan ja ilmoitti jatkossa keskittyvänsä oman liiketoimintansa kehittämiseen ja kilpailukykyyn parantamiseen ensisijaisesti pääkaupunkiseudun taksimarkkinassa.

Yhtiön talouden vakauttamisessa onnistuttiin

Taksi Helsinki -konsernin vuoden 2023 liikelukoksessa näkyi vahvasti emoyhtiön omistamien Valopilkku -osakkeiden myynti Sanoma Media Finland Oy:lle. Vaikka Valopilkku Oy:n vaatimattomaksi jäänyt auto- ja kytymäärien kehitys kasvatti konsernin liikevaihtoa eliminointien jälkeen vain n. 0,1 M€:lla, niin raskaasti tappiollisesta liiketoiminnasta eroon pääseminen kasvatti konsernin liikevoiton 3,4 miljoonaan euroon.

Konsernin tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja oli 3 399 328,63 euroa.

Tehty Valopilkku -osakkeiden myynti näkyy suurena muutoksena myös konsernitaseen omassa pääomassa, joka palautui edellisen vuoden noin -2,2 miljoonasta eurosta noin 1,3 miljoonaan euroon eli likimain tasolle,

jossa oma pääoma oli ennen lyhyeksi jäänyttä Valopilkkä -saagaa. Valopilkkä -liiketoiminnan omistuksesta luopuminen vähensi huomattavasti emoyhtiön taloudellisia riskejä ja tulevaisuuden rahoituksellisia haasteita. Ratkaisu oli rationaalinen etenkin, kun järjestely toteutui hallitusti ilman taloudellisia tappioita.

Emoyhtiö pääsi alkuvuonna 2023 tehtyjen järjestelyiden jälkeen keskittymään oman liiketoimintansa kehittämiseen. Taksi Helsingin vuoden 2023 taloudellisen tuloksen muodostuminen oli jo budjetointivaiheessa suunniteltu hieman perinteisestä poikkeavaksi johtuen mm. poikkeuksellisen merkittävistä ja teknistä kokonaisuudistusta palvelevista laite- ja järjestelmäusinnan tarpeista. Tähän suunnitelmaan nähden yhtiön kannattavuustavoitteen toteuttamisessa onnistuttiin haastavissa olosuhteissa erinomaisesti.

Liiketoiminnan kasvaessa henkilöstökulujen ja liiketoiminnan muiden kulujen hallinnassa onnistuttiin hyvin. Julkisen sektorin liiketoiminnan kannattavuutta parannettiin myynti- ja hankintasopimusten antamissa puitteissa hinnantarkistuksien ja sopimusjärjestelyiden tarjoamin keinoin. Tulevaisuuden kustannuskehitystä leikkaavaa ja parantavaa kehitystyötä onnistuttiin valmistelevaan ja tekemään ilman merkittäviä investointeja. Kehityksen hedelmät ja säästöt tulevat näkymään uusien järjestelmien käyttöönoton myötä toiminallisuuden parantumisena sekä välittöminä että välillisinä kustannussäästöinä vuodesta 2024 eteenpäin.

Tekniseen kokonaisuudistukseen liittyen yhtiö kirjasi alas vanhoihin järjestelmiin aktivoituja kehitysmenoja ja vanhaan tekniseen kalustoon liittyviä hankintamenoja, koska niihin ei liittynyt enää vuoden lopussa tulonodotuksia. Näistäkin alaskirjauksista huolimatta yhtiön liike-tulos oli 372 tuhatta euroa positiivinen.

Rahoituskuluissaan emoyhtiö kirjasi 258 tuhannen euron arvonalentumisen tytäryhtiö Koy Asesepänkuja 2:n osakkeiden arvosta perustuen kiinteistöstä tehtyyn arviolausuntoon.

Taksi Helsinki Oy:n tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja oli 79 680,95 euroa.

Tilinpäätössiirtojen ja verojen jälkeen Taksi Helsinki Oy:n tilikauden 2023 voitoksi muodostui 66 977,71 euroa.

TUNNUSLUVUT	Konserni 2023	Emoyhtiö 2023	Konserni 2022	Emoyhtiö 2022	Konserni 2021	Emoyhtiö 2021
Liikevaihto (t€)	26 231	26 195	19 980	19 220	10 291	9 967
Liike-tulos (t€)	3 403	372	-4 230	-268	715	5 307
Liike-tulos%	13,0	1,4	-21,2	-1,4	6,9	53,2
Oman pääoman tuotto%	5231,2 %	4,6 %	-1222,3 %	-130,5 %	40,4 %	144,2 %
Omavaraisuusaste (%)	26 %	25 %	-24 %	26 %	34 %	66 %

HENKILÖSTÖ	Konserni 2023	Emoyhtiö 2023	Konserni 2022	Emoyhtiö 2022	Konserni 2021	Emoyhtiö 2021
Henkilöstön keskimääräinen lkm	75	74	69	62	55	52
Palkat ja palkkiot	3 313	3 228	3 561	2 709	2 610	2 413

Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä ja muista liiketoiminnan kehittymiseen vaikuttavista tekijöistä

Taksi Helsinki Oy:n riskit ovat tavanomaisia markkinariskejä. Matalan kysynnän korona-, kriisi- ja inflaatiovuodet ovat heikentäneet monien taksialan toimijoiden taloudellista tilannetta ja syöneet aiemmin kerättyjä puskureita. Jos yksityisen sektorin taksipalveluiden kysyntä kasvaisi parin seuraavan vuoden aikana

selvästi talouden elyessä ja tekeillä olevien taksilain muutosten vaikuttaessa, niin haasteena olisi vähentyneen automäärän ja osaavien kuljettajien puutteen vuoksi vastata tähän kysynnän kasvuun. Lisäksi tämä vaarantaisi julkisen sektorin palveluntuotannon taksiryttäjien siirtyessä ajamaan ensisijaisesti parempikatteisia yksityisen sektorin kyytejä. Harvaan asutuilla seuduilla maakunnissa tämä ei välttämättä olisi niin suuri ongelma kuin kasvukeskuksissa.

Liiketoiminnan luonteen vuoksi välitysyhtiön taloudellinen menestys ja markkinaosuus riippuvat lähes täysin automäärän riittävästä maantieteellisestä kattavuudesta kaikkina viikonpäivinä ja vuorokaudenaikoina. Maksavien asiakkaiden näkökulmasta tämä tarkoittaa riittävää autopeittoa ja siten taksin parempaa saatavuutta ja nopeaa palveluvastetta tilauksen teosta auton saapumiseen. Kasvun ja markkinaosuuden kehittymisen ja siten välitysyhtiön jatkuvuuden kannalta suurimpina riskeinä ja esteinä ovat muuttuvan markkinatilanteen tunnistamisen haasteet, osaksi kuljettajapulasta johtuva autokapasiteetin vajaakäyttö, omakustannuspohjaista osuuskuntamallia vaaliva toimintatapa sekä lainsäädännön ja valvonnan puutteista johtuva taksitoimialan kilpailullinen vääristymä.

Julkisen sektorin toimijoiden, KELA:n ja Sote-hyvinvointialueiden, mahdollisesti lukuisat ja toisistaan eroavat toimintamallit tulevat lisäämään julkisen sektorin taksinvälityksen toimivuuden riskiä, mikäli taksikyytien hintataso niissä sopimuksissa poikkeaa merkittävästi alaspäin markkinahintatasosta. Edellisten yhteiskunnallisten toimijoiden keskinäinen työnjako ja epäselvät roolit tulevaisuuden kuljetuspalveluiden tuottamisessa aiheuttavat epävarmuutta myös taksialan toimijoiden tulevaisuudessa.

Suomen kokoisessa suhteellisen pienessä julkisen sektorin markkinassa vaatimukset kovin erilaisista ja alati vaihtuvista toimintamalleista pääsääntöisesti vain lisäävät välitysyhtiöiden kustannuksia. Julkisen sektorin korvaamien taksikyytien matala kyytihintataso, tilausvälitykselle asetetuista erityistarvevaatimuksista aiheutuvat kalliit järjestelmäinvestoinnit, taksinvälityksen digitalisoinnille asetetut keinotekoiset esteet ja siitä johtuva rutiininomaisen henkilötöyön tarpeettoman suuri osuus vaarantavat julkisen sektorin taksinvälitykselle asettamat laatuvaatimukset ja taksialan yrityksille kannattavan liiketoiminnan.

Lisäksi julkisen sektorin tarpeita palvelevat taksimarkkinat poikkeavat välitysyhtiön näkökulmasta selvästi yksityissektorin vapaaseen laatu- ja hintakilpailuun perustuvista markkinoista. Syynä kaksiiin markkinoihin ja oikeastaan kahden hintatason markkinoihin ovat pääasiassa julkisen sektorin palveluntuotannon kilpailutusmallit, jotka ohjaavat julkisen sektorin hintatason merkittävästi alle yksityisen sektorin määrittelemän markkinahintatason. Tämä lisää riskiä koko markkinarahoitteisen taksinvälitysliiketoiminnan elinkelpoisuudelle. Yhteiskunnan rahoittamien taksipalveluiden merkitys on niin keskeinen, että se aiheuttaa kilpailutuksissa jo alle todellisen kustannustason ulottuvia tarjouksia. Taloudellisesti epärationaalinen ja jopa epätoivoinen toiminta tarjouskilpailuissa johtuu siitä, että tietyillä alueilla yhteiskunnan kyytien menettäminen tarkoittaa sitä, että tällaisilla alueilla tilausvälityksestä vastaava toimija ei useinkaan kykene tuottamaan myöskään muita taksipalveluja.

Järjestäytymättömien toimijoiden ja isojen kyytihintairojen aiheuttamat häiriöt jatkuvat

Taksimarkkinoiden vapautumisen jälkeen asiakkaiden luottamus taksialaa kohtaan on heikentynyt selvästi ja taksien käyttö on vähentynyt. Yleistä luotettavuutta ja turvallisuutta heikentävät tutkimusten mukaan ammattitaidottomien kuljettajien ja ryttäjien lisääntynyt määrä, hinnoittelun epäselvyydet ja suoranaiset huijaukset, heikko kielitaito ja huono paikallistuntemus. Alalle on tullut paljon uusia toimijoita, jotka eivät noudata taksiliikenneluvan haltijoille asetettuja velvoitteita. Taksilupien voimakkaan lisääntymisen myötä myös harmaan talouden toiminta on lisääntynyt; alalla on liikaa toimijoita, jotka syyllistyvät veronkiertoon, sosiaalietuuksien väärinkäyttöön ja pimeän työvoiman käyttämiseen.

Varsinkin eräiden järjestäytymättömien ja välitysyhtiöihin kuulumattomien taksitoimijoiden kyytien sekä polku- että ryöstöhinnoittelu ovat epäilyjä herättäviä merkkejä epärehellisestä toiminnasta, esimerkiksi

pimeästä myynnistä ja palkanmaksusta. Tämä vääristää kilpailua ja kohtelee säännösten mukaan toimivia taksialan yrittäjiä vähintäänkin eriarvoisesti. Perinteiset taksialan toimijat odottavat lainlaatijoilta ja viranomaisilta riittävän voimakkaita ja tehokkaita keinoja vakavien lieveilmiöiden kitkemiseksi. Tiukempien lakiin ja asetuksiin perustuvien teknisten velvoitteiden, raportointivaatimusten ja toimintaa ohjaavan valvonnan puute ovat riski tasapuolisen ja oikeudenmukaisen kilpailun toteutumiselle. Laadukkaan ja luotettavan taksipalvelutarjonnan niukkuus yksityis- ja yritysasiakassegmentissä johtaa asiakkaan näkökulmasta taksin aiempaa heikompaan saatavuuteen, pidempiin odotusaikoihin ja korkeampiin hintoihin.

Lisäksi julkisen ja yksityisen sektorin kysynnän rakenteelliset erot ja hintojen polarisoituminen johtavat ongelmiin tai häiriöihin myös tarjontapuolella. Suhteellisen matalan kokonaiskysynnän, mutta samalla rajusti viikonpäivä-, kellonaika- ja aluekohtaisesti vaihtelevien kysyntätilanteiden jatkuessa liikenteenharjoittajien kaikenlainen ansainnan optimointi sekä tarkoitushakuinen asiakas- ja kyydinvalinta korostuvat. On todennäköistä, että julkisen sektorin erittäin lyhyitä ja matalahintaisia kyytejä hyljeksitään muiden asiakasryhmien pidempien ja parempihintaisten kyytien kustannuksella. Tällöin tiettyjen julkisen sektorin asiakasryhmien palvelunsaanti saattaa ainakin tilapäisesti heikentyä tai jopa vaarantua kokonaan. Mitä suuremmat ovat kyytihintaaerot ja laatuvaatimukset erilaisten kyytityyppien tai asiakassegmenttien kesken, sitä enemmän tapahtuu taksiyrittäjien ja kuljettajien toimesta sellaista kyytivalikointia, joihin taloudellinen ohjaus tai sanktiointi tuntuu tehoavan heikosti.

Varsinkin julkisella sektorilla toimivien ja yhteiskunnan kuljetuspalveluita ostavien tahojen olisi hyvä ymmärtää, että täysin vapaan hintakilpailun ympäristössä on vaikea turvata taksipalveluiden hyvää saatavuutta maksamalla markkinahintaa selvästi matalampia korvauksia. Näin siksi, että julkisen sektorin sopimuksiin perustuvien taksipalveluiden ja yksityisen sektorin taksipalveluiden tuotantokapasiteetti on yhtä ja samaa taksiautokantaa. Ei siis pitäisi olla yllätys, jos huonon sään tai tapahtumien aikana kysyntä ylittää monikertaisesti tarjonnan ja tilausvälityksen kautta on erittäin vaikea saada taksia julkisen sektorin kyyteihin.

On hieman naivia kuvitella, että rajusti hintakilpailutetut julkisen sektorin taksipalvelut olisivat autoilijoiden silmissä jotenkin erityisen houkuttelevia, varsinkin jos niistä suoriutumiseen kannustetaan sanktioilla. Jos julkisten sektorin kyydeistä maksettava hintataso olisi lähempänä markkinahintatasoa, niin palvelutarjontaa riittäisi suuremmalla todennäköisyydellä kaikenlaiselle kysynnälle ja myös julkisen sektorin palvelu toimisi paremmin. Toinen vaihtoehto julkisella sektorilla olisi vain hyväksyä se tosiasia, että markkinahintaa selvästi matalammalla hintatasolla taksipalveluiden saatavuus saattaa tiettyinä ajankohtina ja tietyillä alueilla notkahtaa vähintäänkin tilapäisesti. Näin käy erityisesti, kun yksityisen sektorin parempikatteinen kysyntä elpyy yleisen taloustilanteen parantuessa.

Julkisen sektorin merkitys kasvaa ja vaikuttaa taksitoimialan kannattavuuteen

Mikäli julkisella sektorilla joidenkin erityisryhmien tarpeet halutaan erityisesti turvata, niin ne pitäisi osata kilpailutuksissa erottaa omiksi kokonaisuuksikseen ja olla valmiita maksamaan näistä priorisoiduista palvelutarpeista vähintään markkinahintainen korvaus tai jopa enemmän, mikäli palvelun saatavuudelle ja laadulle asetetaan korkeat vaatimukset. Esimerkkinä voisi todeta, että taksiyrittäjillä ei ole ollut viime aikoina kovin suurta intressiä lähteä investoimaan satoja tuhansia maksavaan inva-kalustoon päästäkseen ajamaan hintatasoltaan erittäin vaatimattomia erityisryhmien KELA- ja Sote- ajoja. Tämä johtaa melko nopeasti autopulaan erikoiskaluston suhteen, mikäli yhteiskunnan kyydeistä saatavat korvaukset säilyvät nykyisellä tasolla.

Vastaava haaste julkisella sektorilla on turvata jatkossa syrjäisempien ja harvaanasuttujen seutujen taksipalveluiden ympärivuorokautinen saatavuus, koska kysynnän määrä ja hintataso eivät riitä turvaamaan kyseisillä alueilla autoilijan kohtuullista ansaintaa. Muita keinoja varmistaa julkisen sektorin hankkimien taksipalveluiden saatavuus on rajata kriittisten taksipalveluiden käyttöoikeutta suppeammalle asiakasryhmälle ja maksaa markkinahintaisia korvauksia tätä suppeampaa asiakasryhmää palveleville

liikenteenharjoittajille. Myös asiakkaiden omavastuuosuuden lisäämisellä tai porrastamisella voitaisiin nostaa autoilijakorvauksia lähemmäs markkinahintatasoa ja parantaa taksipalveluiden saatavuutta varsinkin vähemmän kriittisissä palvelutarpeissa.

Jos julkisen sektorin erityyppiset kuljetukset vielä kaiken lisäksi keskittyvät muutamille ja yhä suuremmille palveluntarjoajille, niin tämä vaarantaa muuhun ja erityisesti yksityiseen käyttöön tarvittavan taksiverkoston olemassaolon. Julkisesta kyytitarjonnasta osattomaksi jäävien liikenteenharjoittajien muista kyydeistä keräämä tulopohja ei välttämättä riitä kannattavan toiminnan jatkamiseen. Ja toisaalta mikäli julkisen sektorin kaikki erilaiset kyydit tietyllä alueella jakaantuvat entiseen verratuna usealle eri liikenteenharjoittajalle, niin se puolestaan heikentää lähes kaikkien liikenteenharjoittajien kaluston käyttöastetta ja liiketoiminnan taloudellista kannattavuutta.

Kun harvaanasutussa Suomessa julkinen liikenne on hiljaisina aikoina ja erityisesti kasvukeskusten ulkopuolella lähes mahdotonta saada kannattavaksi, niin on jokseenkin harhaanjohtavaa julkisella sektorilla olettaa nykymuotoisista taksipalveluista olevan joukkoliikenteen korvaajaksi yhteiskunnan maksamien kustannusten kannalta yhtään sen kannattavammin. Jos joukkoliikenne palvelee syrjäseuduilla aikataulujen mukaan vain muutaman kerran vuorokaudessa, niin taksipalveluissa asiakkaat ovat tottuneet yleensä vain muutamien minuuttien tai korkeintaan kymmenien minuuttien viiveeseen kuljetuksen saatavuudessa. Taksipalveluissa riittävää autokapasiteettia on taloudellisesti haastavaa varmistaa syrjäseuduilla edes 1-2 tunnin ympärivuorokautisiin tilausvasteaikoihin, mikäli autoilijoiden palvelusta saamat korvaukset eivät kasva tuntuvasti. Tämä tarkoittaisi samalla jonkinlaisesta päivystysjärjestelmästä aiheutuvaa kustannustaakan nousua veronmaksajille. Kaupungistumista vastaan tapahtuva taistelu saattaa joissakin tapauksissa onnistua, mutta se tulee myös tavalla tai toisella erittäin kalliiksi.

Samoin julkisen sektorin sopimuksissa ja palveluvaatimuksissa ylikorostuu tarve kohdella kaikkia loppuasiakkaita eli taksinkäyttäjiä, tilausvälitysyhtiöitä tai palveluntarjoajia eli autoilijoita täsmälleen samalla tavalla, vaikka se tarkoittaisi palvelun laadun heikentymistä tai toimintaedellytysten huonontumista kaikille osapuolille. Julkisen sektorin toimijoiden pitäisi huomattavasti suuremmassa määrin sallia digitalisuutta edistäviä toimintatapoja. Esimerkiksi taksien tilausvälityksessä julkisen sektorin taholta on pikemminkin haluttu rajoittaa asiakkaiden mahdollisuutta tilata taksi sähköisenä tilauksena, joka olisi sujuvoittanut tilausvälityksen toimivuutta ruuhkahuippujen aikana ja myös säästänyt terveydenhuollon työpanosta sen varsinaisiin ydintehtäviin. Tämä lisämahdollisuus ei olisi pois niiltä asiakkailta, jotka haluaisivat tilata taksin edelleen perinteisellä tavalla puhelimitse. Kaiken lisäksi, kun henkilötyön kallistumisen myötä perinteisten ja kestoltaan suhteellisen pitkien puhelintilausten kustannukset kiusaavat välitysyhtiötä, niin eräät julkisen sektorin toimijat ovat pitäneet sitkeästi tilauskustannuksen kattamiseen tarkoitetut maksukertapalkkiot tasolla, jotka ovat hädin tuskin puolet todellisista kustannuksista. Edes inflaatiotarkistuksista ei ole näihin hintoihin tehty. Sen sijaan kehotuksissa neuvotaan perimään tilausvälitykseen liittyvät kustannukset niiltä autoilijoilta, jotka muutenkin kärsivät julkisen sektorin kyytien heikosta hintatasosta.

Eräissä julkisen sektorin käytössä olevissa hankintamalleissa, joissa tilausvälityksestä ja palveluntuotannosta vastaa useampi tilausvälitysyhtiö, jopa kilpailevan välitysyhtiön tekniset järjestelmä- tai muut tilausvälitysongelmat saattavat sanktioiden myötä kaatua toisen toimijan niskaan. Uudistuksille olisi todellakin tarvetta, jos ja kun toinen välitysyhtiö joutuu silloin kantamaan tosiallisen vastuun kaikesta palveluntuotannosta, ja saa toisen toimijan ongelmien johdosta jopa mahdollisia sakkoja maksettavakseen.

Julkisen sektorin taksipalveluissa kaivataan palveluita ostavan julkishallinnon taholta merkittäviä rakenteellisia uudistuksia taksipalveluiden hankintojen toimintamalleihin. Tärkeintä olisi yrittää sovittaa uudet julkisen sektorin vaatimat hankintaehdot sääntelystä vapautuneiden taksimarkkinoiden lainalaisuuksiin. Nykyinen julkisen sektorin markkinadominanssi, alihintaisiksi kilpailutetut kyytihinnot ja muiden toimitusehtojen sanelupolitiikka, palvelutasovaatimusten paikoittainen mielivaltaisuus ja sakoilla

uhkailu eivät johda mihinkään hyvään, vaan sotkevat markkinoiden toimintaa ja edustavat toimintatyyliään pikemminkin markkinahäiriköintiä kuin reilun pelin politiikkaa. Vapaan kilpailun markkinoihin ja markkinahintaohjautuvuuteen perustuvat rakenteelliset uudistukset julkisissa taksipalveluiden hankinnoissa parantaisivat parhaimmillaan myös loppuasiakaspalvelun laatua ja saatavuutta sekä säästäisivät pitkällä aikavälillä yhteiskunnan kustannuksia.

Tilausvälitysyhtiön rooli ja markkinaosuus korostuvat digitaalisessa murroksessa

On oletettavaa, että taksimarkkinoilla kilpailu toteutuu jatkossakin pääasiassa tilausvälityspalveluita tarjoavien yhtiöiden välisenä kilpailuna. Yksityisellä sektorilla taksipalveluiden brändäys tapahtuukin pääasiassa tilausvälitysyhtiöiden toimesta ja brändien välinen kilpailu loppuasiakkaista tapahtuu tilausvälitysyhtiöiden kesken. Vaikka tilausvälitysyhtiöt eivät monessakaan tapauksessa vastaa itse varsinaisen kyytipalvelun suorittamisesta, niin asiakkaiden taksikyytiin liittyvä palvelukokemus, laatu- ja hintamielikuvat sekä palvelun valintakriteerit yhdistetään usein siihen tilausvälitysyhtiöön ja -brändiin, jonka kautta kyyti on tilattu. Luotettavuutta ja laatua painottavilla tilausvälitysyhtiöllä on suuri intressi varmistaa oma tunnistettavuutensa asiakkaiden joukossa riittävän markkinaosuuden saavuttamiseksi. Tunnistettavuuden ohella asiakkaiden yksi tärkeimmistä laatuun liittyvistä valintakriteereistä on taksin nopea saatavuus, jonka tilausvälitysyhtiö voi tarjota vain varmistamalla markkina-alueensa kokoon nähden riittävän suuren autokapasiteetin. Tilausvälitysyhtiön paremman alueellisen ja ajallisen autotarjonnan myötä vapaa auto on myös todennäköisemmin lähellä asiakasta ja tilausvälitysyhtiön parantuneen tarjonnan myötä kasvava asiakaskunta vähentää autojen ajelua tyhjänä. Luonnollisesti tilausvälitysbrändi pyrkii myös autoilijavalinnalla sekä koulutus- ja kalustovaatimusten kautta varmistamaan kyytipalveluiden brändille tavoitetta vastaavan laatumielikuvan.

Julkisella sektorilla kilpailun lisääntyessä ja kilpailutusten toistuessa kyytitilaukset jakaantuvat uusilla tavoilla useille eri tilausvälitysyhtiöille. Osa tilauksista saattaa keskittyä voimakkaasti vain muutamille toimijoille ja osa tilauksista saattaa pilkkoutua hyvinkin monen toimijan kesken. Kilpailutuksen ehdoilla ja hankinnasta vastaavan organisaation haluamalla palvelumallilla on suuri merkitys lopputulokseen ja markkinan keskittymiseen tai pirstoutumiseen. Julkisella sektorilla kilpailutettavat kokonaisuudet eli hankintakokonaisuudet todennäköisesti kasvavat ja saattavat siten aiheuttaa toimijoiden markkinaosuuksiin voimakkaitakin vaihteluja. Kilpailun lisääntyessä ja tilanteiden muuttuessa varsin lyhyin aikavälein tilausvälitysyhtiöillä on haastavaa säilyttää kaikissa tilanteissa riittävä markkinaosuus, joka tarkoittaa toisaalta määrällisesti riittävää tilaus- ja kyytikysyntää sekä toisaalta riittävää tarjontaa eli automäärällä mitattuna riittävää palveluntuotantokapasiteettia.

Tilausvälityspalveluita tarjoavien yhtiöiden näkökulmasta haasteena on välityspalveluiden tuottaminen mahdollisimman kustannustehokkaasti ja laadukkaasti. Tämä edellyttää investointeja moderneihin tilaus- ja välitysjärjestelmiin, joiden avulla perinteistä varsin työvoimavaltaista tilausvälitysprosessia voidaan automatisoida ja digitalisoida mahdollisimman pitkälle. Nämä IT-investoinnit ovat mielekkäitä ja kannattavia tilausvälitysyhtiölle vain jos tilausvälityksen kokonaisvolyyymi on riittävän suuruinen eli autoilijat kokevat välityspalvelun kautta saamansa kyytiansainnan olevan määrältään ja laadultaan riittävää. Ja vieläpä niin, että riittävä määrä autoilijoita on valmis maksamaan siitä.

Tilausvälitysyhtiöiden kustannushaastetta lisää vielä se, että julkisen sektorin asiakkuuksien hyvin vaihtelevat tilausvälitysvaatimukset mm. matkaoikeuksien ja -kiintiöiden tarkistuksineen ovat tekniseltä luonteeltaan huomattavasti moninaisempia kuin yksityissektorin taksiasiakkaiden kohtuullisen yksinkertaiset tilausvälitysvaatimukset. Järjestelmäkehitys – ja palvelut väistämättä eriytyvät asiakassegmenttien kesken ja synergioita valitettavasti menetetään. Lisäksi kyydin välitysprosessin digitalisointimahdollisuudet ovat varsinkin julkisen sektorin asiakkuuksissa rajallisempia. Tiukempien palvelutasovaatimusten vuoksi julkisen

sektorin kyytipalveluiden liikenteenohjaus vaatii todennäköisemmin sellaista henkilötyötä, joka monivivahteisuuden vuoksi ei ole yhtä helposti automatisoitavissa.

Trendi markkinoilla on ollut se, että maksullisten asiakastilauspuheluiden määrä on tasaisesti laskenut ja erilaisten asiakkaalle maksuttomien tilausapplikaatioiden käyttö on lisääntynyt. Tämä on puolestaan lisännyt painetta nostaa autoilijoilta perittävien tilausvälitysmaksujen suuruutta entisestään. Kun autoilijoiden tilausvälityskustannukset nousevat, niin autoilijoilla ei ole välttämättä varaa maksaa kyytien välityksestä kovin monelle, esimerkiksi yhteiskunnan kilpailutettuja kyytejä välittävälle tilausvälitysyhtiölle, varsinkaan jos jonkin palvelun kautta välitettyjen tilausten kyytiansainta jää autoilijan kokonaisansainnan näkökulmasta vähäiseksi. Jos Suomen kokoisessa maassa vuositason tasoltaan 35-40 miljoonan taksikyydin kokonaisvolyyymi jakaantuu kahden vaatimuksiltaan hyvin erilaisen segmentin tilausvälitykseen ja noin 40:lle eri tilausvälitysyhtiölle, niin ainakaan pienempien tilausvälitysyhtiöiden on erittäin haastavaa jatkossa saavuttaa kannattavan toiminnan vaatimaa kriittistä volyymiä. Perinteinen henkilötyövaltainen tilausvälitys muodostuu tällöin kustannuksiltaan kyytivolyymeihin nähden liian kalliiksi ja investoinnit moderneihin IT-järjestelmiin edellyttäisivät hyvän kustannustehokkuuden saavuttamiseksi riittävien suurien ja pysyväisluonteisten tilausvolyymien saavuttamista. Suuruuden ekonomian, automatisointi- ja digitalisointivaatimusten sekä tilausvälityksen kustannusrakenteen tehostamistarpeiden tulisi ainakin teoriassa johtaa kehityskulkuna ajan saatossa siihen, että tilausvälitysyhtiöiden määrä ajan saatossa vähenisi ja niiden keskimääräinen koko kasvaisi.

On selvää, että taksilain uudistuksessa perinteisille välitysyhtiöille on jäänyt poikkeuksellisen suuri vastuu siitä, että edes joidenkin taksipalvelujen laatu täyttää kohtuulliset vaatimukset. Tarjonnan ja kilpailun lisääntyminen valvomattomassa kilpailuympäristössä ei todellakaan ole tapahtunut laatu edellä. Tilausvälitysyhtiöiden määrän väheneminen ja keskimääräisen koon kasvaminen on oletettavasti tulevaisuuden laadukkaiden taksipalveluiden varmistamisessa positiivinen asia. Isoilla tilausvälitysyhtiöillä on resurssit yhtenäisten laatu- ja koulutusvaatimusten toteuttamiseen. Toimijoiden määrän ollessa rajallinen viranomaisvalvonta helpottuu ja useat autoilijoihin kohdistuvat viranomaisvaatimukset voidaan toteuttaa välitysyhtiöille asetettavien velvoitteiden kautta. Isommalla välitysyhtiöllä on suurempi intressi varjella brändiänsä ja myös ohjata palveluntarjoajana toimivia autoilijoita tarvittaessa tiukemmin ja tehokkaammin esimerkiksi kyytien laadun, sujuvan liikenteenohjauksen ja annettujen palvelulupausten ja velvollisuuksien varmistamiseksi. Suurempi välitysyhtiö on myös taksia käyttävälle asiakkaalle kokonsa vuoksi tunnistettavampi ja täten myös turvallisempi.

Selvitys tutkimus- ja kehitysmenojen laajuudesta

Tutkimus- ja kehitysmenojen suuruus oli 0,0 M€ (0,4 M€ vuonna 2022, 0,5 M€ vuonna 2021, 1,1 M€ vuonna 2020 ja 0,3 M€ vuonna 2019) eli noin 0,0% (2% vuonna 2022, 5% vuonna 2021, 11%, vuonna 2020, 3% vuonna 2019) kaikista menoista. Kehitysmenojen lasku johtuu yhtiön uudistetusta IT-arkkitehtuurista, joka pohjautuu aikaisempaa enemmän tuotteistettujen ratkaisuiden ja palveluiden hankintaan. Niiden etuna on kustannusten hyvä ennakoitavuus ja kehityskustannusten jakaantuminen laajemmalle käyttäjäkunnalle.

Uusien pilvipohjaisten tilausvälitysjärjestelmien täysimääräinen käyttöönotto vuonna 2024 parantaa jatkossa tilausvälityksen toimintavarmuutta, leikkaa ylläpitokustannuksia ja vähentää kustannustehottomien manuaalisten tiedonkäsittelyprosessien tarvetta. Yhtiön uusi IT-arkkitehtuuri on suunniteltu toiminallisuuksiltaan ja kustannuksiltaan paremmin markkinaosuus- ja asiakasmäärämuutoksiin skaalautuvaksi. Tämä johtuu pääasiassa tuotepohjaisten järjestelmien käyttäjilleen pienemmistä kehityskustannuksista sekä volyymisidonnaisista ja kuukausimaksupohjaisista käyttömaksuista.

Konsernisuhteet ja fuusiot

Taksi Helsinki Oy:llä on seuraavat tytäryhtiöt ja yksi osakkuusyhtiö (omistusosuudet 31.12.2023):

- TH Autoilijapalvelut Oy (100,00 %),
- Taksi HKI Solutions Oy (70,00 %),
- KOy Asesepänkuja 2 (62,66 %),
- Suomen Ammattiautoilijoiden Lataus Oy (33,33 %)

TH Autoilijapalvelut Oy:n operatiivinen toiminta on lopetettu 31.12.2022 ja kaikki sen toiminnot on siirretty vuoden 2023 alusta Taksi Helsinki Oy:hyn.

Taksi HKI Solutions Oy:llä ei ole ollut operatiivista toimintaa vuoden 2023 aikana. Vuoden 2023 tilinpäätös tulee toimimaan lopputilityksenä, kun yhtiö puretaan keväällä 2024 selvitysmenettelyllä ja yhtiön purkautuminen rekisteröidään kaupparekisteriin.

KOy Asesepänkuja 2 on keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö, joka hallitsee vuokraoikeudella Helsingin kaupungilta vuokrattua tonttia ja määräälaa sekä omistaa ja hallitsee tontilla sijaitsevaa liikerakennusta.

Suomen Ammattiautoilijoiden Lataus Oy on vuoden 2022 elokuussa perustettu osakkuusyhtiö, joka selvittää ja edistää ammattiautoilijoille suunnatun pika- ja suurteholatausverkoston toteuttamista sekä jo olemassa olevien verkkojen ja muiden toimijoiden tarjoamien latausmahdollisuuksien keskitettyä hyödyntämistä.

Osake ja osakkeenomistajat

Vuoden 2023 päättyessä yhtiön kaupparekisteriin merkitty täysin maksettu osakepääoma oli 140 359 euroa ja osakkeiden lukumäärä 1 447 kappaletta. A-sarjan osakkeita oli 1 kappale, B-sarjan osakkeita 1 246 kappaletta ja C-sarjan osakkeita 200 kappaletta. Yhtiöjärjestyksen perusteella vanhoilla osakkeilla on lunastusoikeus, jos yhtiön osake on siirtynyt yhtiön ulkopuolisille. Tilikauden aikana lunastuksia tapahtui 12 kappaletta.

Taksi Helsinki Oy:n osakkeet on siirretty arvo-osuusjärjestelmään ja osakkeen 10 vuotta kestävä ns. jälkivaihtoaika on alkanut 18.2.2023. Tästä alkaen myös yhtiön osakasluettelon ylläpito on tapahtunut Euroclear Finland Oy:n toimesta. Osakeyhtiölain mukaan yhtiökokoukseen osallistumisoikeus perustuu arvo-osuusjärjestelmästä ns. täsmäytyspäivänä saatavaan osakasluetteloon, joten muilla kuin arvo-osuusjärjestelmään kuuluvilla ei ole osallistumis- eikä äänestys-oikeutta yhtiökokouksessa. Täsmäytyspäivä on kahdeksan arkipäivää ennen yhtiökokousta.

Yhtiön hallinto

Yhtiön hallitukseen kuuluivat tilikauden alkaessa puheenjohtaja Olli Pulli sekä jäsenet Ari Järves, Antti Kaminen, Kaj Rönnholm, Antti Sorjonen, Pekka Virtasaari, Tomi Wiiala ja Janne Åman. Hallitus kokoontui 9 kertaa ennen yhtiökokousta. 26.04.2023 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitukseen kuuluivat puheenjohtaja Tomi Wiiala sekä jäsenet Ari Järves, Antti Kaminen, Kati Mutikainen, Kaj Rönnholm, Dan Sihvonen, Antti Sorjonen ja Janne Åman. Hallitus kokoontui 11 kertaa yhtiökokouksen jälkeen. Tilikauden aikana hallituksen kokouksia järjestettiin yhteensä 20 kertaa.

Yhtiön toimitusjohtajana toimi koko tilikauden ajan Juha Pentikäinen.

Yhtiön tilintarkastajana toimi tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers päävastuullisena tilintarkastajanaan KHT Eetu Anttonen.

Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Taksi Helsingin kehitysnäkymät ovat myönteiset. Taantuman ennustetaan väistyvän ja talous alkaa kasvamaan vuoden 2024 jälkipuoliskolla. Inflaation hidastuminen ja korkojen lasku yhdessä kotitalouksien kohtuullisen hyvän tulokehityksen kanssa lisäävät kotitalouksien ostovoimaa. Yksityinen kulutus kääntyy vaimeaan kasvuun ja kasvu vahvistuu vuonna 2025.

Brändiuudistuksen tuloksena yhtiö on pääkaupunkiseudun tunnetuin ja halutuin taksipalveluiden toimittaja. Yritysmyyntin puolella asiakkuudet ja kytymäärät kasvavat jo nyt. Yhtiö tulee vahvistamaan palveluntuotantokapasiteettiaan päämarkkina-alueellaan pääkaupunkiseudulla. Yhtiön teknisen järjestelmän kokonaisuudistus valmistuu ja uudet tilausvälitysjärjestelmät otetaan käyttöön vuoden 2024 aikana. Tilausvälitysyhtiön asiakaspalvelu paranee ja sisäiset liiketoimintaprosessit muuttuvat automaation ansiosta sujuvimiksi. Järjestelmäuudistuksen myötä taksikyytien dynaamiseen hinnoitteluun avautuu uusia teknisiä mahdollisuuksia. Kun vanhojen järjestelmien korjausvelasta ja korkeista ylläpitokustannuksista päästään kokonaan eroon, niin uudet järjestelmät parantavat kustannussäästöjen kautta merkittävästi liiketoimintojen kannattavuutta molemmissa asiakassegmenteissä.

Yksityisen sektorin tilausvälitystoiminnassa yhtiö on valmis hakemaan tilausvälitystoiminnan digitalisointiin, tehostamiseen ja suuruuden ekonomiaan perustuvaa kannattavaa kasvua erilaisten alueellisten kumppanuuksien kautta. Julkisen sektorin asiakkuuksissa uudet järjestelmät tarjoavat yhtiölle aivan uusia mahdollisuuksia kehittää ja tarjota kustannustehokkaita ja digitalisoituja tilausvälityspalveluita sote-sektorille, mikäli tilaajaorganisaatioiden hankintavaatimukset niitä edellyttävät ja tukevat. Yhtiö on entistä paremmissa asemissa tavoittelemaan kannattavaa kasvua tulevaisuuden julkisen sektorin kilpailutuksissa.

Vuonna 2023 Taksi Helsinki Oy ylitti tilausvälityслиiketoiminnan liikevaihdossa selvästi suunnitellun 25 miljoonan euron liikevaihtorajan ja oli kytymäärillään mitattuna Suomen suurin tilausvälitysyhtiö. Vuosi 2024 tulee liikevaihdon kasvun näkökulmasta olemaan eräänlainen välivuosi, mutta yhtiön kannattavuuden odotetaan säilyvän vahvistuvalla uralla. Vuoden 2024 alussa tehdyt palvelumaksujen hinnantarkistukset, toteutetut ja toteutuvat kustannussäästöt sekä rönkyjen karsimiset vaikuttavat positiivisesti yhtiön talouden kehittymiseen. Sekä liiketoiminnan kannattavuuden että maksuvalmiuden odotetaan paranevan maltillisesti.

Hallituksen esitys yhtiön voittoa tai tappiota koskeviksi toimenpiteiksi

Hallitus esittää, että osinkoa ei jaeta, vaan tilikauden voitto 66 977,71 euroa kirjataan tilille ”Edellisten tilikausien voitto/tappio”.

EUR	31.12.2023	31.12.2022
V A S T A A V A A		
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet		
Kehittämismenot	150 000,00	934 926,06
Aineettomat oikeudet	8 258,21	73 832,08
Muut pitkävaikutteiset menot	106 705,21	98 963,79
	<u>264 963,42</u>	<u>1 107 721,93</u>
Aineelliset hyödykkeet		
Rakennukset ja rakennelmat	1 037 374,40	1 434 599,94
Koneet ja kalusto	80 796,21	435 404,98
	<u>1 118 170,61</u>	<u>1 870 004,92</u>
Sijoitukset		
Osuudet osakkuusyrityksissä	10 000,00	5 000,00
Muut osakkeet ja osuudet	3 685,02	3 685,02
	<u>13 685,02</u>	<u>8 685,02</u>
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	81 296,65	75 542,34
Saamiset		
Pitkäaikaiset		
Muut saamiset	0,00	9 958,00
	<u>0,00</u>	<u>9 958,00</u>
Lyhytaikaiset		
Myyntisaamiset	1 890 879,09	1 842 833,58
Lainasaamiset	0,00	0,00
Muut saamiset	118 853,28	233 115,52
Siirtosaamiset	134 337,74	84 697,24
	<u>2 144 070,11</u>	<u>2 160 646,34</u>
Rahat ja pankkisaamiset	2 817 214,85	1 068 476,22
VASTAAVAA YHTEENSÄ	6 439 400,66	6 301 034,77

EUR	31.12.2023	31.12.2022
V A S T A T T A V A A		
OMA PÄÄOMA		
Osakepääoma	140 359,00	140 359,00
Ylikurssirahasto	9 664,63	9 664,63
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	-2 324 377,82	1 384 262,05
Tilikauden voitto (tappio)	3 514 598,45	-3 708 639,87
	<u>1 340 244,27</u>	<u>-2 174 354,19</u>
VÄHEMMISTÖOSUUS	297 865,29	666 575,81
TILINPÄÄTÖSSIIRROT JA VARAUKSET		
Pakolliset varaukset	60 000,00	195 478,76
VIERAS PÄÄOMA		
Pitkäaikainen		
Vaihtovelkakirjalainat	0,00	1 500 000,00
Lainat rahoituslaitoksilta	360 492,32	633 481,18
Muut velat	3 000,00	3 000,00
	<u>363 492,32</u>	<u>2 136 481,18</u>
Lyhytaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	282 203,32	305 733,52
Saadut ennakot	32 700,00	74 138,83
Ostovelat	2 403 317,94	2 077 630,32
Muut velat	887 416,16	773 478,31
Siirtovelat	772 161,36	2 245 872,23
	<u>4 377 798,78</u>	<u>5 476 853,21</u>
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	6 439 400,66	6 301 034,77

EUR	1.1.- 31.12.2023	1.1.-31.12.2022
LIIEKEVAIHTO	26 230 858,94	19 979 802,69
Liiketoiminnan muut tuotot	3 868 746,96	1 136 091,20
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat		
Ostot tilikauden aikana	-1 775 389,90	-211 144,71
Varastojen lisäys (+) / vähennys (-)	5 754,31	-937,62
Ulkopuoliset palvelut	-10 659 273,17	-6 551 358,93
	<u>-12 428 908,76</u>	<u>-6 763 441,26</u>
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	-3 312 533,76	-3 561 349,45
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	-545 245,73	-667 630,00
Muut henkilösivukulut	-93 442,03	-90 695,68
	<u>-3 951 221,52</u>	<u>-4 319 675,13</u>
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	-332 801,77	-616 798,24
Arvonalentumiset pysyvien vastaavien hyödykkeistä	-831 399,72	-567 153,46
	<u>-1 164 201,49</u>	<u>-1 183 951,70</u>
Liiketoiminnan muut kulut	-9 152 391,03	-13 079 025,82
LIIEKEVOITTO (-TAPPIO)	3 402 883,10	-4 230 200,02
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osinkotuotot	1 934,70	1 758,90
Muut korko- ja rahoitustuotot	47 753,71	49 099,51
Korkokulut ja muut rahoituskulut	-53 242,88	-64 737,61
	<u>-3 554,47</u>	<u>-13 879,20</u>
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖS-SIIRTOJA JA VEROJA	3 399 328,63	-4 244 079,22
Tuloverot	-9 626,02	12 937,05
Laskennalliset verot	0,00	0,00
Vähemmistöosuus	124 895,84	522 502,30
TILIKAUDEN VOITTO (TAPPIO)	3 514 598,45	-3 708 639,87

EUR	31.12.2023	31.12.2022
V A S T A A V A A		
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet		
Kehittämismenot	150 000,00	441 699,60
Aineettomat oikeudet	8 258,21	23 416,49
Muut pitkävaikutteiset menot	106 705,21	98 963,79
	<u>264 963,42</u>	<u>564 079,88</u>
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	73 787,31	426 607,68
	<u>73 787,31</u>	<u>426 607,68</u>
Sijoitukset		
Osuudet saman konsernin yrityksissä	660 000,00	1 417 815,65
Osuudet osakkuusyrityksissä	10 000,00	5 000,00
Muut osakkeet ja osuudet	3 685,02	3 685,02
	<u>673 685,02</u>	<u>1 426 500,67</u>
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	1 012 435,75	2 417 188,23
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	81 296,65	75 542,34
Saamiset		
Lyhytaikaiset		
Myyntisaamiset	1 884 602,92	1 782 251,69
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	0,00	214 049,40
Muut saamiset	116 978,77	152 726,25
Siirtosaamiset	122 804,13	84 290,22
	<u>2 124 385,82</u>	<u>2 233 317,56</u>
Rahat ja pankkisaamiset	2 800 384,90	815 626,90
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	5 006 067,37	3 124 486,80
VASTAAVAA YHTEENSÄ	6 018 503,12	5 541 675,03

EUR	31.12.2023	31.12.2022
V A S T A T T A V A A		
OMA PÄÄOMA		
Osakepääoma	140 359,00	140 359,00
Ylikurssirahasto	9 664,63	9 664,63
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	1 275 660,59	6 172 978,16
Tilikauden voitto (tappio)	66 977,71	-4 897 317,57
	<u>1 492 661,93</u>	<u>1 425 684,22</u>
TILINPÄÄTÖSSIIRROT JA VARAUKSET		
Pakolliset varaukset	60 000,00	60 000,00
	<u>60 000,00</u>	<u>60 000,00</u>
VIERAS PÄÄOMA		
Pitkäaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	136 992,69	389 260,91
Muut velat	3 000,00	3 000,00
	<u>139 992,69</u>	<u>392 260,91</u>
Lyhytaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	261 482,68	262 574,10
Saadut ennakot	32 700,00	72 410,00
Ostovelat	2 388 534,04	1 635 764,53
Velat saman konsernin yrityksille	0,00	250 416,26
Muut velat	887 416,16	599 059,67
Siirtovelat	755 715,62	843 505,34
	<u>4 325 848,50</u>	<u>3 663 729,90</u>
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	6 018 503,12	5 541 675,03

EUR	1.1.- 31.12.2023	1.1.-31.12.2022
LIKEVAIHTO	26 194 664,76	19 220 139,72
Liiketoiminnan muut tuotot	145 599,73	512 088,39
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat		
Ostot tilikauden aikana	-1 805 389,90	-952 620,16
Varastojen lisäys (+) / vähennys (-)	5 754,31	-937,62
Ulkopuoliset palvelut	-10 659 273,17	-6 541 053,84
	<u>-12 458 908,76</u>	<u>-7 494 611,62</u>
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	-3 227 543,28	-2 708 917,24
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	-531 372,57	-539 939,13
Muut henkilösivukulut	-92 501,83	-72 925,23
	<u>-3 851 417,68</u>	<u>-3 321 781,60</u>
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	79 785,57	-347 299,16
Arvonalentumiset pysyvien vastaavien hyödykkeistä	-831 399,72	
	<u>-751 614,15</u>	<u>-347 299,16</u>
Liiketoiminnan muut kulut	-8 905 841,71	-8 836 343,54
LIKEVOITTO (-TAPPIO)	372 482,19	-267 807,81
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osinkotuotot	1 844,70	1 758,90
Muut korko- ja rahoitustuotot	22 208,55	22 498,53
Arvonlennukst pysyvien vastaavien sjoituksista	-270 814,65	-4 767 227,28
Korkokulut ja muut rahoituskulut	-46 039,84	-57 476,96
	<u>-292 801,24</u>	<u>-4 800 446,81</u>
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖS-SIIRTOJA JA VEROJA	79 680,95	-5 068 254,62
Konserniavustus	0,00	158 000,00
Tuloverot	-12 703,24	12 937,05
TILIKAUDEN VOITTO (TAPPIO)	<u>66 977,71</u>	<u>-4 897 317,57</u>

TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT 31.12.2023**TILINPÄÄTÖKSEN LAATIMISTA KOSKEVAT LIITETIEDOT****Konsernitilinpäätöksen laatimisperiaatteet**

Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty kaikki konserni- ja omistusyhteisyritykset.

Tytäryritys on yhdistelty konsernitilinpäätökseen siitä hetkestä lähtien, jolloin konserni on saanut määräysvallan, siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Tilikauden aikana myyty Valopilkku Oy on yhdistelty 31.1.2023 asti. Tarkemmat tiedot konserniin kuuluvista yrityksistä annetaan jäljempänä kohdassa "Sijoitukset".

Keskinäinen osakkeenomistus

Sisäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmää käyttäen.

Sisäiset liiketapahtumat, katteet ja tilinpäätöserät

Konsernin sisäiset liiketapahtumat, sisäisten toimitusten realisoitumattomat katteet, keskinäiset saamiset ja velat samoin kuin sisäinen voitonjako on eliminoitu.

Osakkuusyritykset

Osakkuusyritykset on yhdistelty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty ennen liiketulosta omana eränään.

Tarkemmat tiedot konserniin kuuluvista osakkuusyrityksistä annetaan jäljempänä kohdassa "Sijoitukset".

Vähemmistöosuudet

Vähemmistöosuudet on erotettu konsernin omasta pääomasta ja tilikauden tuloksesta sekä esitetty omana eränään.

Aineettomien ja aineellisten hyödykkeiden arvostus

Taseeseen merkittyjen aineettomien ja aineellisten hyödykkeiden hankintamenosta on vähennetty suunnitelman mukaiset poistot. Hankintameno on luettu hankinnasta ja valmistuksesta aiheutuneet muuttuvat menot. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu tasapoistoina aineettomien taloudellisen pitoajan perusteella ja menojäännöspoistoina aineellisten hyödykkeiden osalta. Tasapoistot on tehty hyödykkeen käyttöönottovuodesta alkaen.

Liikearvo	10 vuotta	Tasapoisto
Kehittämismenot	5 vuotta	Tasapoisto
Aineettomat oikeudet	6 vuotta	Tasapoisto
Muut aineettomat hyödykkeet	7 vuotta	Tasapoisto
Koneet ja kalusto	25 %	Menojäännöspoisto

Pysyvien vastaavien hyödykkeiden hankintamenot, joiden todennäköinen taloudellinen käyttöaika on alle 3 vuotta, sekä pienhankinnat (alle 850,00 euroa) on kirjattu kokonaisuudessaan hankintatilikauden kuluksi.

Vaihto-omaisuuden arvostus

Vaihto-omaisuus on merkitty taseeseen hankintamenoonsa tai sitä alempaan jälleenhankintahintaan tai todennäköiseen myyntihintaan. Vaihto-omaisuuden hankintameno on luettu hyödykkeen hankinnasta ja valmistuksesta aiheutuneet välittömät menot.

Saamisten ja velkojen arvostaminen

Myyntisaamiset ja muut saamiset on arvostettu nimellisarvoonsa tai tätä alhaisempaan todennäköiseen arvoonsa. Velat on arvostettu nimellisarvoonsa.

Laskennalliset verot

Laskennallinen verovelka tai -saaminen on laskettu

Taksi Helsinki Oy

TULOSLASKELMAA KOSKEVAT LIITETIEDOT

	Konserni 2023	Konserni 2022	Emoyhtiö 2023	Emoyhtiö 2022
Liiketoiminnan muut tuotot				
Vuokra- ja vastiketuotot	304 708,44	281 018,07	144 815,22	144 034,70
Liiketoiminnan muut tuotot	<u>3 564 038,52</u>	<u>855 073,13</u>	<u>784,51</u>	<u>368 053,69</u>
	3 868 746,96	1 136 091,20	145 599,73	512 088,39
Materiaalit ja palvelut				
Aineet ja tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana muilta	1 775 389,90	211 144,71	1 775 389,90	201 426,85
Ostot tilikauden aikana konserniyrityksiltä			30 000,00	751 193,31
Varastojen lisäys (+) / vähennys (-)	-5 754,31	937,62	-5 754,31	937,62
Ulkopuoliset palvelut				
Alihankinta	0,00	2 500,00	0,00	0,00
Muut ulkopuoliset palvelut	<u>10 659 273,17</u>	<u>6 548 858,93</u>	<u>10 659 273,17</u>	<u>6 541 053,84</u>
	12 428 908,76	6 763 441,26	12 458 908,76	7 494 611,62
Henkilöstön lukumäärä keskimäärin				
Työntekijöitä	<u>75</u>	<u>69</u>	<u>74</u>	<u>62</u>
	75	69	74	62
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	3 312 533,76	3 561 349,45	3 227 543,28	2 708 917,24
Eläkekulut	545 245,73	667 630,00	531 372,57	539 939,13
Muut henkilösivukulut	<u>93 442,03</u>	<u>90 695,68</u>	<u>92 501,83</u>	<u>72 925,23</u>
	3 951 221,52	4 319 675,13	3 851 417,68	3 321 781,60
Johdon palkat ja palkkiot				
Hallituksen ja toimitusjohtajan palkat ja palkkiot	<u>297 340,00</u>	<u>209 199,85</u>	<u>297 340,00</u>	<u>204 299,85</u>
	297 340,00	209 199,85	297 340,00	204 299,85
Toimitusjohtajan eläkeikään sovelletaan Suomen eläkelakia				
Tilintarkastajan palkkiot				
Tilintarkastuspalkkiot	66 696,83	29 804,14	47 659,57	24 488,14
	66 696,83	29 804,14	47 659,57	24 488,14
Rahoitustuotot ja -kulut				
Osinkotuotot				
Muilta	1 934,70		1 844,70	
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Tuotot muista pysyvien vastaavien sijoituksista muilta		1 758,90		1 758,90
Muilta	<u>47 753,71</u>	<u>49 099,51</u>	<u>22 208,55</u>	<u>22 498,53</u>
Rahoitustuotot yhteensä	49 688,41	50 858,41	24 053,25	24 257,43
Arvonlennukset pysyvien vastaavien sijoituksista			-270 814,65	-4 767 227,28
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Muille	<u>-53 242,88</u>	<u>-64 737,61</u>	<u>-46 039,84</u>	<u>-57 476,96</u>
Rahoituskulut yhteensä	-53 242,88	-64 737,61	-46 039,84	-57 476,96
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	<u>-3 554,47</u>	<u>-13 879,20</u>	<u>-292 801,24</u>	<u>-4 800 446,81</u>
Tuloverot				
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	9 626,02	-12 937,05	12 703,24	-12 937,05
	9 626,02	-12 937,05	12 703,24	-12 937,05

TASETTA KOSKEVAT LIITETIEDOT

	Konserni 2023	Konserni 2022	Emoyhtiö 2023	Emoyhtiö 2022
Aineettomat hyödykkeet				
Kehittämismenot				
Kirjanpitoarvo 1.1.	934 926,06	754 529,53	441 699,60	589 215,73
Lisäykset	0,00	1 080 719,37	0,00	0,00
Vähennykset	-486 177,30	0,00	0,00	0,00
Tilikauden poisto	-165 426,96	-333 169,38	-158 377,80	-147 516,13
Arvonlennukset	-133 321,80	-567 153,46	-133 321,80	0,00
Kirjanpitoarvo 31.12.	150 000,00	934 926,06	150 000,00	441 699,60
Aineettomat oikeudet				
Kirjanpitoarvo 1.1.	73 832,08	161 272,13	23 416,49	38 574,77
Vähennykset	-42 103,01	0,00	0,00	0,00
Tilikauden poisto	-23 470,86	-87 440,05	-15 158,28	-15 158,28
Kirjanpitoarvo 31.12.	8 258,21	73 832,08	8 258,21	23 416,49
Muut pitkävaikutteiset menot				
Kirjanpitoarvo 1.1.	98 963,79	130 698,51	98 963,79	130 698,51
Lisäykset	90 765,50	0,00	90 765,50	0,00
Tilikauden poisto	-35 024,08	-31 734,72	-35 024,08	-31 734,72
Arvonlennukset	-48 000,00	0,00	-48 000,00	0,00
Kirjanpitoarvo 31.12.	106 705,21	98 963,79	106 705,21	98 963,79
Aineelliset hyödykkeet				
Rakennukset ja rakennelmat				
Kirjanpitoarvo 1.1.	1 434 599,94	1 434 599,94	0,00	0,00
Arvonlennukset	-397 225,54	0,00	0,00	0,00
Kirjanpitoarvo 31.12.	1 037 374,40	1 434 599,94	0,00	0,00
Koneet ja kalusto				
Kirjanpitoarvo 1.1.	435 404,98	530 858,67	426 607,68	521 465,21
Lisäykset	52 460,21	47 345,00	52 460,21	47 345,00
Vähennykset	-45 336,79	0,00	-43 548,39	0,00
Tilikauden poisto	-108 879,81	-142 798,69	-108 879,81	-142 202,53
Arvonlennukset	-252 852,38	0,00	-252 852,38	0,00
Hankintameno 31.12.	80 796,21	435 404,98	73 787,31	426 607,68

Sijoitukset

Osuudet saman konsernin yrityksissä	Konsernin om. osuus %	Konsernin om. osuus %	Emoyhtiön om. osuus %	Emoyhtiön om. osuus %
TH Autoilijapalvelut Oy	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Taksi HKI Solutions Oy	70,00 %	70,00 %	70,00 %	70,00 %
Koy Asesepänkuja 2	62,66 %	62,66 %	62,66 %	62,66 %

Osuudet osakkuusyrityksissä

Suomen Ammattiautoilijoiden Lataus Oy	33,33 %	33,33 %	33,33 %	33,33 %
Kirjanpitoarvo 1.1.	5 000,00	50 788,97	5 000,00	15 000,00
Lisäykset	5 000,00	0,00	5 000,00	0,00
Vähennykset	0,00	-45 788,97	0,00	-10 000,00
Kirjanpitoarvo 31.12.	10 000,00	5 000,00	10 000,00	5 000,00

Muut osakkeet ja osuudet

Kirjanpitoarvo 1.1.	3 685,02	3 685,02	3 685,02	3 685,02
Kirjanpitoarvo 31.12.	3 685,02	3 685,02	3 685,02	3 685,02

**VAIHTUVIEN VASTAAVIEN ERITTELY
PITKÄAIKAISET SAAMISET**

	Konserni 2023	Konserni 2022	Emoyhtiö 2023	Emoyhtiö 2022
Saamiset muilta				
Muut saamiset	0,00	9 958,00	0,00	0,00
Yhteensä	0,00	9 958,00	0,00	0,00

LYHYTAIKAISET SAAMISET

Lyhytaikaiset saamiset saman konsernin yrityksiltä

Myyntisaamiset			0,00	6 049,40
Lainasaamiset			0,00	50 000,00
Siirtosaamiset			0,00	158 000,00
Yhteensä			0,00	214 049,40

Saamiset muilta

Myyntisaamiset	1 890 879,09	1 842 833,58	1 884 602,92	1 782 251,69
Muut saamiset	118 853,28	233 115,52	116 978,77	152 726,25
Siirtosaamiset	134 337,74	84 697,24	122 804,13	84 290,22
Yhteensä	2 144 070,11	2 160 646,34	2 124 385,82	2 019 268,16

Lyhytaikaiset saamiset yhteensä

2 144 070,11	2 160 646,34	2 124 385,82	2 233 317,56
--------------	--------------	--------------	--------------

Siirtosaamisten olennaiset erät

Työntäjän pakolliset vakuutusmaksut	0,00	27,02	0,00	0,00
Muut menoennakot	122 804,13	68 634,34	122 804,13	68 634,34
Muut siirtosaamiset	11 533,61	16 035,88	0,00	15 655,88
	134 337,74	84 697,24	122 804,13	84 290,22

TASETTA KOSKEVAT LIITETIEDOT

	Konserni 2023	Konserni 2022	Emoyhtiö 2023	Emoyhtiö 2022
Sidottu oma pääoma				
Osakepääoma 1.1.	140 359,00	140 359,00	140 359,00	140 359,00
Osakepääoma 31.12.	140 359,00	140 359,00	140 359,00	140 359,00
Ylikurssirahasto 1.1.	9 664,63	9 664,63	9 664,63	9 664,63
Ylikurssirahasto 31.12.	9 664,63	9 664,63	9 664,63	9 664,63
Sidottu oma pääoma yhteensä	150 023,63	150 023,63	150 023,63	150 023,63
Vapaa oma pääoma				
Voitto / tappio edellisiltä tilikausilta 1.1.	-2 324 377,82	1 384 261,69	1 275 660,59	6 172 978,16
Voitto / tappio edellisiltä tilikausilta 31.12.	-2 324 377,82	1 384 262,05	1 275 660,59	6 172 978,16
Tilikauden voitto	3 514 598,45	-3 708 639,87	66 977,71	-4 897 317,57
Kertyneet voittovarot	1 190 220,64	-2 324 377,82	1 342 638,30	1 275 660,59
Oma pääoma yhteensä	1 340 244,27	-2 174 354,19	1 492 661,93	1 425 684,22
Laskelma voitonjakokelpoisista varoista:				
Edellisten tilikausien voitto / tappio			1 275 660,59	6 172 978,16
Tilikauden voitto			66 977,71	-4 897 317,57
Aktivoidut kehitysmenot			-150 000,00	-441 699,60
Yhteensä			1 192 638,30	833 960,99
Pitkäaikainen vieras pääoma				
Vaihtovelkakirjalainat	0,00	1 500 000,00	0,00	0,00
Lainat rahoituslaitoksilta	360 492,32	633 481,18	136 992,69	389 260,91
Muut pitkäaikaiset velat muille	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00
	363 492,32	2 136 481,18	139 992,69	392 260,91
Lyhytaikainen vieras pääoma				
Velat muille				
Lainat rahoituslaitoksilta	282 203,32	305 733,52	261 482,68	262 574,10
Saadut ennakot	32 700,00	74 138,83	32 700,00	72 410,00
Ostovelat	2 403 317,94	2 077 630,32	2 388 534,04	1 635 764,53
Siirtovelat	772 161,36	2 245 872,23	755 715,62	843 505,34
Muut velat	887 416,16	773 478,31	887 416,16	599 059,67
Velat konserniyhtiöille	0,00	0,00	0,00	250 416,26
	4 377 798,78	5 476 853,21	4 325 848,50	3 663 729,90
Siirtovelkojen olennaiset erät				
Henkilöstökulut	608 943,07	563 103,41	608 943,07	474 736,88
Muut	162 212,11	1 682 768,82	145 766,37	368 768,46
	772 161,36	2 245 872,23	755 715,62	843 505,34

VAKUUDET JA VASTUUSITOUMUKSET

	Konserni 2023	Konserni 2022	Emoyhtiö 2023	Emoyhtiö 2022
Velat, joiden vakuudeksi on annettu osakkeita tai yritysikiinnitys				
Lainat rahoituslaitoksilta	642 695,64	651 835,01	398 475,37	651 835,01
Pantattujen osakkeiden kirjanpitoarvo	650 000,00	906 064,65	650 000,00	906 064,65
Yrityskiinnitykset	470 000,00	470 000,00	470 000,00	470 000,00
Muut omasta puolesta annetut vakuudet				
Kiinteistökiinnitykset	934 689,00	934 689,00	0,00	0,00
Muut omasta puolesta annetut vakuudet	93 007,00	24 000,00	93 007,00	24 000,00
Leasing- ja vuokravastuut				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	344 470,71	483 505,28	344 470,71	483 505,28
Myöhemmin maksettavat	899 159,43	1 239 560,08	899 159,43	1 239 560,08
Yhteensä	1 243 630,14	1 723 065,36	1 243 630,14	1 723 065,36

Lähipiirilainasaamiset ja -vastuut sekä liiketoimet lähipiirin kanssa

Lähipiirin kanssa ei ole ollut tavanomaisesta poikkeavia liiketoimia.

Vireillä olevat riitaasiat ja muut asiat

Taksi Helsinki Oy:n osakkeenomistaja on nostanut Taksi Helsinki Oy:tä vastaan neljä moitekannetta liittyen hallituksen valintaa koskevaan yhtiökokouksen päätöksentekoon

Tietosuojavaltuutetun toimiston päätöksessä 26.5.2020 Taksi Helsinki Oy:n katsottiin rikkoneen yleisen tietosuoja-asetuksen asettamia määräyksiä. Helsingin hallinto-oikeus kumosi 2.11.2021 antamallaan päätöksellä osittain viranomaisen päätöksen ja alensi hallinnollisen seuraamusmaksun määrän 60.000 euroon. Asia on vireillä korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Taksi Helsinki Oy on tehnyt vertailuvuoden tilinpäätöksen seuraamusmaksusta 60.000 euron pakollisen varauksen.

Taksi Helsinki Oy:n yhtiökokous teki 26.4.2023 päätöksen osakeyhtiölain mukaisen hakemuksen erityisen tarkastuksen toimittamisesta Uudenmaan Aluehallintovirastolle. Asian käsittely Aluehallintovirastossa on kesken.

Taksi Helsinki Oy**TILINPÄÄTÖKSEN JA TOIMINTAKERTOMUKSEN ALLEKIRJOITUKSET**

Paikka: Helsinki
Aika: 19.3.2024

Tomi Wiiala
Hallituksen puheenjohtaja

Ari Järves
Hallituksen jäsen

Antti Kaminen
Hallituksen jäsen

Kati Mutikainen
Hallituksen jäsen

Kaj Rönnholm
Hallituksen jäsen

Dan Sihvonen
Hallituksen jäsen

Antti Sorjonen
Hallituksen jäsen

Janne Åman
Hallituksen jäsen

Juha Pentikäinen
Toimitusjohtaja

TILINTARKASTUSMERKINTÄ

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu tilintarkastuskertomus

28. päivänä maaliskuuta 2024

PricewaterhouseCoopers Oy tilintarkastusyhteisö

Eetu Anttonen KHT

Taksi Helsinki Oy**LUETTELO KÄYTETYISTÄ TILIKIRJOISTA**

Päiväkirja
Pääkirja
Tasekirja
Tase-erittelyt

Tositeet	Tositelaji	Säilytystapa
Ostolaskut		
Myyntilaskut		
Kassatositteet		
Pankkitositteet Nordea		
Muistiotositteet		
Matkalaskut		
Viitesirrot		
Myyntisaamisten suoritukset		
Arvonlisäverotus		
Jaksotukset		
Palkat		
Vyörytys		

This documents contains 31 pages before this page
Dokumentet inneholder 31 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 31 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 31 sider før denne side

Detta dokument innehåller 31 sidor före denna sida

TOMI VILHELM WIIALA

9a181df2-5da4-4fbf-8223-1f704e8dafaf - 2024-03-26 20:31:31 UTC +02:00
BankID / MobileID - 0125b99e-2b40-420f-a2c6-09f38d3b7fab - FI

ARI JUHANI JÄRVES

8fbb5be1-d6f8-42dd-b172-1c910232c83Q - 2024-03-26 20:59:38 UTC +02:00
BankID / MobileID - 0c88003e-697a-49e6-8c47-1f1fcf021e87 - FI

DAN TURE SIHVONEN

1bfce588-3a54-4695-a8bd-ac5ee4083fe3 - 2024-03-26 21:10:42 UTC +02:00
BankID / MobileID - 7c75ab24-e6c3-446a-89c8-4be3e0798957 - FI

JUHA TAPANI PENTIKÄINEN

284dc8c7-8e74-4b34-90de-38082ff38915 - 2024-03-27 08:59:38 UTC +02:00
BankID / MobileID - e6d1366e-122a-4f25-a2df-06be81e25663 - FI

Janne Harri Antero Åman

e2e8fff0-ed96-4ee2-a0f9-dc942fb9a64e - 2024-03-27 08:58:37 UTC +02:00
BankID / MobileID - ec103d1a-82d6-4522-9a65-6bd7f6ac8a20 - FI

Kati Helena Mutikainen

a7f73d7b-cef1-49ba-a467-0b3622472517 - 2024-03-27 10:32:55 UTC +02:00
BankID / MobileID - 9d59ed1b-556e-4e2c-9707-6b679a24242f - FI

Antti Eemeli Kaminen

74baf3c5-0afb-47a1-892c-c67f007eee64 - 2024-03-27 10:35:08 UTC +02:00
BankID / MobileID - d75552af-e4b6-47b9-b49a-ecbc4bce9b0a - FI

authority to sign
representative
custodial

asemavaltuus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende

SIGNATURES

ALLEKIRJOITUKSET

UNDERSKRIFTER

SIGNATURER

UNDERSKRIFTER

This documents contains 32 pages before this page
Dokumentet inneholder 32 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 32 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 32 sider før denne side

Detta dokument innehåller 32 sidor före denna sida

KAJ JOHAN MARTIN RÖNNHOLM

5e8548a4-53f5-4b54-8794-9a836fec2e87 - 2024-03-27 11:02:08 UTC +02:00
BankID / MobileID - 1c02af8d-11f0-4d0d-8409-9fcfdb7eabce - FI

Antti Sakari Sorjonen

51c6031c-9d4e-4e47-ab32-da03792c57d2 - 2024-03-27 11:35:44 UTC +02:00
BankID / MobileID - 0beb55be-cbd5-4c2d-a1b1-d791eb927e53 - FI

authority to sign	asemavaltuus	stältningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmapohtuvingsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

This documents contains 33 pages before this page

Dokumentet inneholder 33 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 33 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 33 sider før denne side

Detta dokument innehåller 33 sidor före denna sida

EETU ALBERT ALEKSI ANTTONEN

a0f3b2d2-6464-4282-af43-00d7802a2b45 - 2024-03-28 17:04:00 UTC +02:00

BankID / MobileID - 6b7b75c9-f3ad-4d47-a3c6-f351e0aa19a1 - FI

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

stallningsfullmakt

firmiteckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberovende



Tilintarkastuskertomus

Taksi Helsinki Oy:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Tilintarkastuksen kohde

Olemme tilintarkastaneet Taksi Helsinki Oy:n (Y-tunnus 0838031-9) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1–31.12.2023. Tilinpäätös sisältää sekä konsernin että emoyhtiön taseen, tuloslaskelman ja liitetiedot.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Riippumattomuus

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuviissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina



havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisuuden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
- Muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- Arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- Teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.
- Arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
- Hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitiilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoidemme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnitellusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.



Muut raportointivelvoitteet

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme suorittamamme työn perusteella johtopäätöksen, että toimintakertomuksessa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Helsingissä

PricewaterhouseCoopers Oy
Tilintarkastusyhteisö

Eetu Anttonen
KHT

Seuraavat dokumentit on allekirjoitettu torstai 28. maaliskuuta 2024



Tilintarkastuskertomus Taksi Helsinki Oy
31.12.2023.docx

55384 2/19
SHA-512: 985f0cc8ed77c90c511c02bdf27b0ae56886
c9d0b4ba4110d943349841b1c0aead9a3388e0cf002c
8db1088cc57c540e9ed2f317207eebf3d0085e3881984

Allekirjoitukset

28.3.2024 16.01.06 (CET)



Eetu Albert Aleks Anttonen, PricewaterhouseCoopers Oy

eetu.anttonen@pwc.com
Allekirjoitettu eID:llä (Finnish Trust Network)



Allekirjoituksen on sertifioinut Assently



Tilintarkastuskertomus Taksi Helsinki Oy 31 12 2023

Tämän tosittien aitouden varmistaminen voidaan tehdä skannaamalla oikeinen QR-koodi. Voit tehdä tämän myös käymällä

<https://app.assently.com/case/verify>

SHA-512:

9dcef43c75c9852321cf359b8bbf88a865dca09c369309f0929077324b1d29e4002c9e1400a652ae190e0bc1f87b8b856b72133509e0765772910a0608ba9
a67



Tästä tositteesta

Tämä dokumentti on allekirjoitettu Assently-palvelulla. Sähköisesti tunnistetun allekirjoituksen katsotaan olevan sähköisesti varmennettu. Suomen laki vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä allekirjoituksista 19/2009 määrittää, että sähköinen allekirjoitus on yhtä pätevä kuin perinteinen fyysinen allekirjoitus.

Assently AB, Org Nr 558829-8442

Assently AB | Hölländargatan 20, 111 80 Tukholma



Taksi Helsinki Oy
Ratamestarinkatu 7 B
00520 Helsinki

www.taksihelsinki.fi