



Taksihankkeen sääntelytaakkakustannusten arviointi

Takseja koskevassa lainsäädäntöhankkeessa esitetään taksialaan kohdistuvia sääntelymuutoksia, joista aiheutuu lisää hallinnollista taakkaa ja kustannuksia taksialalle. Tässä muistiossa on arvioitu taksialaan kohdistuvan sääntelytaakan kustannusvaikutusten karkeaa suuruusluokkaa. Tarkkojen määrällisten kustannusvaikutusten arviointi ei ole mahdollista käytettävissä olevien tietojen pohjalta. Arvioinnissa on hyödynnetty sääntelytaakkalaskuria¹.

Esitettyjen muutosten sääntelytaakkavaikutukset voidaan jakaa kolmeen kategoriaan, jotka kohdentuvat taksialaan ja taksialan yrityksiin joko taksiajoneuvojen, taksimatkojen tai kuljettajien perusteella. Alla olevaan taulukkoon on jaoteltu tunnistetut, hallinnollista taakkaa aiheuttavat muutokset edellä mainittuihin kolmeen kategoriaan. Lisäksi on tunnistettu, ovatko vaikutukset kertaluonteisia ja/tai toistuvia.

Taulukko 1 - Tunnistettu kustannuksia aiheuttava sääntelytaakka

Kohdentumis- peruste	Sääntelymuutos	Hallinnollisen taakan lisäys	Kerta- luonteinen	Toistuva
Taksiajoneuvo	Taksiajoneuvon rekisteröinti taksiliikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan, yhdistäminen liikennelupaan ja liikennelupakytkennän poisto taksiajoneuvon käytön loppuessa	Työaikakustannus Maksu Traficom in järjestelmän käytöstä	x x	x x
Taksiajoneuvo	Taksikilpien asentaminen, kun ajoneuvo otetaan taksikäyttöön ja poisto, kun ajoneuvo poistetaan taksikäytöstä	Taksikilpien hankintakustannus ja muutosmaksu Taksikilpien asentamisen hakemisen työaika- ja matkakustannus Tavallisten rekisterikilpien palauttaminen ajoneuvoon, hankintakustannus ja muutosmaksu	ja x ja x ja x	x x x

¹ <https://tem.fi/yksi-yhdesta-periaate>



		Tavallisten palauttaminen, hakemisen ja asentamisen työaika- ja matkakustannus	rekisterikilpien ajoneuvoon, ja			x
Taksiajoneuvo	Pakollinen taksamittari	Taksamittarin vuokratuotannon asennuttamiskustannus	hankinta- tai ja	x		x
		Taksamittarin työaika- ja matkakustannus	asennuttamisen	x		x
Taksimatka	Pakollinen taksamittari	Työaika- ja matkakustannus	kiinteähintaisten matkojen syöttämisestä taksamittariin			x
Kuljettaja	Kuljettajakoulutus	Uusien kuljettajakoulutuksen hankintakustannus ja aikakustannus	kuljettajien			x
		Nykyisten täydennyskoulutuksen työaika- ja matkakustannus	kuljettajien hankinta- ja	x		

Arvioidut sääntelytaakka-vaikutukset

Rekisteröinti liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ja yhdistäminen liikennelupa-

Esitetyt muutokset taksiajoneuvon rekisteröinnistä taksiliikenneluvan haltijan eli taksirytyksen tai -yrittäjän yksinomaiseen hallintaan sekä taksiajoneuvon yhdistämisestä taksirytyksen liikennelupa-

aiheuttavat taksirytyksille lisää hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Taksirytysten tulee jatkossa huolehtia, että taksirytyksen käytössä olevien ajoneuvojen hallintatiedot ovat ajan tasalla Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (”Traficom”) rekisterissä ja että taksirytyksen käytössä olevat ajoneuvot ovat Traficom rekisterissä yhdistetty yrityksen liikennelupa-

Muutoksista aiheutuu kertaluonteinen jokaisen taksikäytössä olevan ajoneuvon tietojen tarkastus- ja muutostarve sekä jatkossa ajoneuvokohtainen tietojen tarkastus- ja muutostarve aina kun taksirytykset poistaa käytöstä taksiajoneuvon tai ottaa käyttöön taksiajoneuvon. On mahdollista, että osa takseista on jo nykytilanteessa taksirytysten yksinomaisessa hallinnassa, jos esimerkiksi taksiliikenneluvan haltija on myös ajoneuvojen omistaja. Esitetyn sääntelymuutoksen myötä aiheutuu kuitenkin hallinnollista taakkaa asian tarkistamisesta myös näille tahoille.

Ajoneuvon hallintatietojen muuttaminen on toteutettu Traficom Oma asiointi -palveluun. Palvelu edellyttää tunnistautumista. Jos henkilö on ajoneuvon omistaja, hän voi lisätä tai poistaa haltijoita sekä muita omistajia. Jos henkilö on ajoneuvon haltija, hän tarvitsee omistajalta, esimerkiksi leasing-yhtiöltä tai ajoneuvon omistavalta yksityishenkilöltä, varmenteen tietojen muuttamista varten. Myös ajoneuvon yhdistäminen liikennelupa-

tehdään Traficom Oma asiointissa. Kun yritys lakkaa



käyttämästä ajoneuvoa luvanvaraiseen liikenteeseen, sen on poistettava liikennelupakentä ajoneuvolta.

Muutosten hallinnollisen taakan kustannuksen määrällinen arviointi on haastavaa. Taksiryityksille aiheutuvien kustannusten suuruusluokkaa voi arvioida karkeasti toimenpiteisiin käytettävän työajan kustannuksen kautta. Lisäksi on huomioitava Traficomien palveluiden käytöstä perittävät maksut.

Laskelma perustuu oletukseen, että kertaluonteisesti muutos koskettaa noin 14 000 taksikäytössä olevaa ajoneuvoa, joiden haltijoiden täytyy vähintään tarkistaa, että ajoneuvo on rekisteröity liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ja yhdistää ajoneuvo liikennelupaan. Jatkossa toistuvaa hallinnollista taakkaa aiheutuu ajoneuvojen hallintavaihdosten sekä ajoneuvojen luvanvaraisesta liikenteestä käytöstä poiston ja liikenteeseen ottamisen yhteydessä. Taksiajoneuvojen keskimääräisestä käyttöajasta luvanvaraisessa liikenteessä ei ole käytettävissä tilastotietoa. Jos oletetaan, että taksiajoneuvojen kokonaismäärä pysyy vakiona myös tulevaisuudessa ja jos ajoneuvot olisivat taksikäytössä keskimäärin esimerkiksi kaksi vuotta, ajoneuvon vaihdoksia tapahtuisi noin 7000 vuodessa ja kutakin taksiliikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa vastaan taksiliikennekäyttöön otettaisiin uusi ajoneuvo tai vaihtoehtoisesti liikenteestä poistettu ajoneuvo siirtyisi toisen taksiryityksen hallintaan. Jos ajoneuvot olisivat taksikäytössä keskimäärin esimerkiksi neljä vuotta, vastaavia ajoneuvon vaihdoksia tapahtuisi noin 3500 vuodessa. Taksiajoneuvovaihdoksista johtuvaan hallinnolliseen lisäkustannukseen sisältyy siten sekä vanhan taksiajoneuvon liikennelupakentän poisto että uuden ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ja yhdistäminen liikennelupaan tai vaihtoehtoisesti edellisellä taksiryityksellä käytössä olleen taksiajoneuvon rekisteröiminen toisen yrityksen yksinomaiseen hallintaan ja kytkeminen tämän liikennelupaan. Jos taksiajoneuvon haltijayritys vaihtuu edellä oletettua useammin² tai taksiajoneuvoja otetaan väliaikaisesti pois luvanvaraisesta liikenteestä esimerkiksi sesonkien mukaan, on alaan kohdistuva vuotuinen hallinnollinen taakka arviota suurempi. Lisäksi mahdollisesti joissakin tapauksissa, joissa taksiryitys käyttää esimerkiksi yksityishenkilön tai toisen taksiryityksen omistuksessa tai hallinnassa olevaa taksia, sääntelymuutoksen jälkeen hallintotaakkaa tulee myös ajoneuvon palautuksen yhteydessä, kun ajoneuvon omistajan täytyy päivittää hallintatiedot takaisin ajan tasalle. Tätä ei ole huomioitu laskelmassa.

Laskelma perustuu arvioon, että taksiryittäjän täytyy liikenneluvan haltijana toteuttaa edellä kuvatut toimenpiteet. Taksiryittäjän työaikakustannuksen arvottaminen ei ole yksiselitteistä. Yrittäjän tekemistä lisätyötunneista ei aiheudu yritykselle suoraan työaikakustannuksia, mutta toimenpiteiden suorittamiseen kuluva aika on pois muihin työtehtäviin käytettävästä ajasta tai vähintään pois yrittäjän vapaa-ajasta. Yksi mahdollisuus taksiryittäjän työajan arvottamiseen on olettaa, että taksiryityksistä palkkaa saavien taksinkuljettajien tulotaso kuvaa myös taksiryittäjän työajan arvoa. Taksiryityksistä palkkatuloja saaneiden keskimääräiset bruttotulot olivat Datahuoneen tietojen mukaan vuonna 2023 keskimäärin noin 2100 euroa per kuukausi.³ Omistaja- ja hallintatietojen muutos Traficomien Oma asiointissa maksaa 3 euroa per ajoneuvo (alv 0 %). Muutoksen tekoon oletetaan kuluvan 10 minuuttia per ajoneuvo⁴. Lisäksi oletetaan, että muutos koskee kaikkia

² Taksiajoneuvojen hallinnan vaihto yritysten välillä on jatkossa työläämpää ja kalliimpaa liikennelupakohtaisten taksikilpien takia.

³ Sääntelytaakkalaskuri laskee palkkatulojen päälle työnantajalle aiheutuvat sivukulut ja yleiskulut.

⁴ Jos ajoneuvon omistaa eri taho kuin sitä hallinnoiva taksiryitys, esim. leasing-yhtiö, aiheutuu myös omistajalle hallinnollista taakkaa varmenteen luovuttamisesta, jotta ajoneuvoa hallitseva taksiryitys voi tarvittaessa tehdä muutoksia hallintatietoihin. Vaihtoehtoisesti omistaja voinee lisätä ajoneuvon haltijan tiedot, jolloin taksiryitykselle jäisi tehtäväksi



ajoneuvoja. Ajoneuvon yhdistämisen liikennelupa on oletettu vastaavasti kestävän 10 minuuttia per ajoneuvo. Samoin vanhan ajoneuvon liikennelupakytkennän poiston on oletettu kestävän 10 minuuttia. Liittäminen liikennelupa on Traficomin Oma asiointissa maksutonta.

Edellä luetelluilla oletuksilla sääntelytaakkalaskurilla laskien, ajoneuvojen rekisteröimisestä liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ja kytkemisestä liikennelupa aiheutuu muutoksen tullessa voimaan, taksirytyksille hallinnollista taakkaa yhteensä suuruusluokaltaan noin 0,04–0,1 miljoonaa euroa, riippuen oletuksesta aiheutuuko toimenpiteiden toteuttamisesta työaikakustannuksia vai ei. Haltijatietojen muutosmaksu ei kosketa niitä ajoneuvoja, jotka ovat jo valmiiksi liikenteenlupa haltijan yksinomaisessa hallinnassa. Tätä ei ole huomioitu laskelmassa. Jatkoissa hallinnollista taakkaa ajoneuvojen vaihdosten yhteydessä aiheutuu suuruusluokaltaan noin 0,01–0,1 miljoonaa euroa vuodessa, riippuen oletuksesta ajoneuvojen vaihtuvuudesta, ja oletuksesta aiheutuuko toimenpiteiden toteuttamisesta työaikakustannuksia vai ei. Jos taksiajoneuvojen vaihtuvuus poikkeaa oletuksista, tai toimenpiteisiin kuluu keskimäärin oletettua enemmän tai vähemmän aikaa, ovat hallinnolliset kustannukset karkeita arvioita suuremmat tai pienemmät.

Taksikilvet

Esitetystä taksien rekisterikilvistä aiheutuu taksirytyksille kertaluonteinen kaikkia taksikäytössä jatkavia ajoneuvoja koskeva hallinnollinen kustannus sekä jatkossa toistuva taksikäyttöön otettaviin ja taksikäytöstä poistettaviin ajoneuvoihin liittyvä hallinnollinen kustannus. Taksikilvistä aiheutuu taksirytyksille kustannuksia varsinaisesta kilpien hankintakustannuksesta ja kilpityypin vaihdon muutosrekisteröinnin maksuista sekä kilpien tilaamiseen, hakemiseen ja asentamiseen kuluva taksirytyksen tai -työntekijän työajasta⁵ ja matkakustannuksista rekisteröivälle katsastusasemalle. Lisäksi taksikilpien poistamisesta aiheutuu vastaavia hallinnollisia kustannuksia, kun ajoneuvoon on palautettava normaalit rekisterikilvet.

Taksikilpien hankinta edellyttää vähintään kahta käyntiä rekisteröivällä katsastustoimipisteellä. Kilvet tulee tilata katsastustoimipisteellä ja sen jälkeen noutaa noin kahden viikon kuluttua tilaamisesta. Taksirytyksillä kuluu siten työaikaa ja aiheutuu matkakuluja katsastustoimipisteellä asioimiseen, jotka riippuvat matka-ajasta ja matkaetäisyydestä lähimpään rekisteröivään katsastustoimipisteeseen sekä asiointiajasta katsastustoimipisteellä, johon voi vaikuttaa toimipisteen ruuhkaisuus. Taksikilvistä taksirytyksille aiheutuvan hallinnollisen taakan kustannus vaihtelee siten paljon erityisesti riippuen matka-ajasta ja etäisyydestä rekisteröivälle katsastustoimipisteellä. Oletettavasti etäisyydet ovat suurimmat maaseutumaisilla alueilla. Rekisteröitävän ajoneuvon ei tarvitse olla mukana katsastustoimipisteellä. Näin ollen usean taksiajoneuvon yritykset voivat hoitaa usean auton taksikilpien tilaamisen ja noutamisen samalla asiointilla.

Johtuen eroista etäisyyksissä rekisteröiviin katsastustoimipisteisiin sekä eroista taksirytysten taksiajoneuvojen määrässä, määrällisten euromääräisten sääntelytaakkakustannusten arviointi on haastavaa. Hallinnollisen taakan kustannusten suuruusluokkaa on kuitenkin mahdollista kuvailla havainnollistavien laskelmien kautta. Traficomien arvion mukaan, taksikilpien arvonlisäveroton

tarkistaa tietojen oikeellisuus Oma asiointista. Toisaalta jo nykyisin ainakin leasing-yhtiön intressissä on pitää ajoneuvon hallintatiedot ajan tasalla, joten tämän perusteella ei aiheutuisi uutta hallinnollista taakkaa. Yksityishenkilön omistaman taksin suhteen hallintotaakkaa saattaa aiheutua lisää myös omistajalle.

⁵ Liikenneluvan haltija voi valtuuttaa toisen henkilön tilaamaan ja myös noutamaan kilvet puolestaan.



hintahaarukka tulee todennäköisesti olemaan muutama kymmenen euroa (20–50 euroa). Sääntelytaakkakustannusten arviointia varten oletetaan, että taksikilpien arvonlisäveroton hankintakustannus on 30 euroa per ajoneuvo. Kilpityypin vaihdon muutosrekisteröinti maksaa 8,50 euroa (alv 0 %). Laskelmaa varten tehdään oletus, että yksi katsastusasemalla käynti kestää matkoineen keskimäärin 2 tuntia ja etäisyys toimipisteeseen on keskimäärin 10 kilometriä. Asiointiin kuluu liikenneluvan haltijan tai valtuutetun henkilön, eli esimerkiksi taksirytyksen työntekijän työaikaa. Taksiryttäjän työaikakustannuksen arvottaminen ei ole yksiselitteistä. Yrittäjän tekemistä lisätyötunneista ei aiheudu yritykselle suoraan työaikakustannuksia, mutta taksikilpien asentamiseen kuluva aika on pois muihin työtehtäviin käytettävästä ajasta tai vähintään pois yrittäjän vapaa-ajasta. Yksi mahdollisuus taksiryttäjän työajan arvottamiseen on olettaa, että taksirytyksistä palkkaa saavien taksinkuljettajien tulotaso kuvaa myös taksiryttäjän työajan arvoa. Taksirytyksistä palkkatuloja saaneiden bruttotulot olivat Datahuoneen tietojen mukaan vuonna 2023 keskimäärin noin 2100 euroa per kuukausi⁶. Katsastusasemalle voidaan kulkea esimerkiksi taksirytyksen autolla tai omalla autolla. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan taksiajoneuvojen muuttuvat kustannukset olisivat suuruusluokkaa 0,10–0,20 € per kilometri. Oman auton käytön kokonaiskustannuksista per kilometri hyvä arvio on verottajan kilometrikorvauksen arvo omalla autolla, joka on 0,59 €/km vuoden 2025 verotuksessa ja 0,55 €/km vuoden 2026 verotuksessa. Laskentaa varten tehdään kuitenkin oletus, että katsastusasemalle kuljetaan taksiajoneuvolla, ja että taksiajoneuvojen muuttuvat kustannukset ovat 0,20 €/km.

Taksikilpien hankinta koskettaa voimaantulon jälkeen kertaluonteisesti arviolta noin 14 000 taksiajoneuvoa. Traficomien tilastojen mukaan Suomessa oli vuoden 2023 lopussa noin 9900 taksiliikennelupaa. Taksikäytössä olevien ajoneuvojen jakaumasta yritysakohtaisesti ei ole olemassa tilastotietoja. Jos ajoneuvot olisivat jakautuneet tasaisesti, jokaisella taksirytyksellä olisi käytössään noin 1,4 taksiajoneuvoa. Todellisuudessa ajoneuvot ovat jakaantuneet siten, että taksimarkkinoilla toimii ajoneuvojen määrällä mitattuna monen kokoisia taksirytyksiä. Laskentaa varten tehdään kuitenkin yksinkertainen oletus, että muutoksen tullessa voimaan, keskimäärin 1,4 taksiajoneuvon taksikilvet saadaan tilattua ja noudettua samoilla asioinneilla.

Jatkossa toistuvia kustannuksia aiheutuu taksiliikenteeseen otettavien autojen taksikilvistä sekä taksiliikenteestä poistuvien autojen taksikilpien vaihtamisesta tavallisiin rekisterikilpiin. Uudet normaalikilvet maksavat yhteensä 15 euroa (alv 0 %) ja muutosrekisteröinti 8,50 euroa (alv 0 %). Laskentaa varten tehdään oletus, että ajoneuvojen vaihdosten yhteydessä myös useamman auton taksirytykset joutuvat hoitamaan kuhunkin ajoneuvovaihdokseen liittyvät asionnit katsastusasemalla erikseen, koska kaikkien yrityksen ajoneuvojen vaihdokset eivät välttämättä ole ajankohtaisia samalla ajan hetkellä. Lisäksi oletetaan, että yritykset voivat hoitaa yksittäisen taksikäytöstä poistuvan ajoneuvon tavallisten rekisterikilpien tilauksen ja noudon sekä taksikäyttöön otettavan ajoneuvojen taksikilpien tilauksen ja noudon samoilla asioinneilla. Näin ollen taksiajoneuvon vaihdos vaatii yhteensä kaksi käyntiä katsastusasemalla⁷. Taksiajoneuvojen keskimääräisestä käyttöiästä ei ole käytettävissä tilastotietoa. Jos taksiajoneuvojen määrä pysyisi vakiona myös tulevaisuudessa, ja jos ajoneuvot olisivat taksikäytössä keskimäärin esimerkiksi kaksi vuotta, taksikilpien poisto vanhasta autosta ja taksikilpien asentaminen korvaavaan, taksikäyttöön otettavaan ajoneuvoon koskettaisi keskimäärin noin 7000 taksiliikenteestä poistettavaa ajoneuvoa ja 7000 taksiliikennekäyttöön otettavaa autoa vuodessa. Jos ajoneuvot olisivat taksikäytössä

⁶ Sääntelytaakkalaskuri laskee palkkatulojen päälle työnantajalle aiheutuvat sivukulut ja yleiskulut.

⁷ Jos rekisterikilpien muutoksen vaatimista katsastustoimipiste käynneistä osa voidaan yhdistää taksiajoneuvon vuotuisen katsastukseen, pienentää tämä rekisterikilvistä aiheutuvaa hallinnollista taakkaa.



keskimäärin esimerkiksi neljä vuotta, koskettaisi taksikilpien poisto ja asentaminen keskimäärin noin 3500 poistettavaa ja 3500 taksikäyttöön otettavaa ajoneuvoa vuodessa.

Edellä lueteltujen karkeiden oletusten perusteella taksikilvistä taksialalle aiheutuva, nykyisiin ajoneuvoihin kohdistuva kertaluonteinen sääntelytaakan kustannuksen suuruusluokka on suuruusluokaltaan noin 0,6–1,4 miljoonaa euroa sääntelyn tullessa voimaan, riippuen oletuksesta aiheutuuko toimenpiteiden toteuttamisesta työaikakustannuksia vai ei. Tämän jälkeen taksiajoneuvojen käytöstä poistoon ja käyttöönottoon liittyvä toistuva hallinnollinen kustannus on suuruusluokaltaan noin 0,2–1,1 miljoonaa euroa vuodessa, riippuen oletuksesta taksiajoneuvojen keskimääräisestä pitoajasta (2–4 vuotta) ja aiheutuuko toimenpiteiden toteuttamisesta työaikakustannuksia. Kustannukset voivat olla myös arvioita suuremmat tai pienemmät. Pidemmällä etäisyyksillä rekisteröivistä katsastustoimipisteistä ajoneuvokohtainen sääntelytaakka voi olla oletuksia suurempi. Kertaluonteinen nykyisiin taksiajoneuvoihin kohdistuva taksikilpien vaihtaminen aiheuttaa myös suhteessa suuremmat kustannukset pienen ajoneuvomäärän taksiryityksille. Usean ajoneuvon taksiryitykset voivat hoitaa usean ajoneuvon taksikilpien tilaamisen ja noudon samalla asiointilla. Nykyisin taksiliikenteessä oleville ajoneuvoille taksikilpien asentamiseen vaativat matkat katsastusasemalle voivat myös kuluttaa aikaa, jolloin taksiajoneuvoa käytettäisiin kyytien tarjoamiseen, jos asiointit katsastusasemalle hoidetaan taksikäytössä olevalla ajoneuvolla. Asiointit katsastusasemalle voidaan kuitenkin mahdollisesti sijoittaa ajanhetkiin, jolloin taksikyydeille on vähemmän kysyntää. Mahdollisia liikevaihdon menetyksiä ei ole huomioitu laskennassa. Taksikäyttöön otettavien ajoneuvojen osalta taksikilpien laittaminen autoon pidentää aikaa ennen kuin ajoneuvo voidaan ottaa taksiliikennekäyttöön, jolloin taksiryityksille saattaa aiheutua ajoneuvosta kuluja, muttei mahdollisuutta liikevaihdon kerryttämiseen. Traficomien arvion mukaan kilpien valmistus- ja toimitusaika kestää vähintään yhden viikon.

Taksamittarin asentaminen

Esitykseen sisältyvä pakollinen taksamittari lisää hallinnollista taakkaa ja kustannuksia niille taksiajoneuvoille ja taksiryityksille, jotka eivät ilman sääntelymuutosta käyttäisi taksamittaria. Taksamittaria ei nykyisin ole tarpeen käyttää esimerkiksi sovelluspalveluiden kautta myytävien kiinteähintaisten kuljetusten tarjoamisessa. Traficomien asiantuntija-arvion mukaan 15–30 % taksiajoneuvoista ei ole nykyisin taksamittaria. Taksamittarista aiheutuu taksiryityksille hankinta- tai leasing- ja asennuskustannuksia. Lisäksi asennuttamiseen viennistä aiheutuu taksiryitykselle työaika- ja ajoneuvokustannuksia. Taksikäytössä oleva ajoneuvo on myös poissa käytöstä taksamittarin asentamiseen kuluvan ajan, jolloin taksiliiketoiminnan harjoittaminen ei ole mahdollista.

Taksamittari on mahdollista ostaa tai vuokrata. Suppean otoksen mukaan taksamittarien arvonlisäverollinen hankintakustannus vaihtelee mittarista riippuen 2000 euron molemmin puolin. Vaihtoehtoisesti taksamittarin arvonlisäveroton leasing-kustannus on noin 100 euroa kuussa, riippuen valittavista oheislaitteista ja -palveluista. Vuokraukseen voi sisältyä myös erillinen aloitusmaksu. Taksamittarin asennuttaminen ajoneuvon maksaa mittarista riippuen 300–500 euroa (alv 0 %) ja vie aikaa tyypillisesti noin kaksi tuntia. Asennusaika voi olla myös suurempi ajoneuvosta ja mittarista riippuen. Sääntelytaakkakustannusten arviointia varten oletetaan, että taksamittari vuokrataan arvonlisäverottomalla hinnalla 100 euroa per kuukausi, koska vuokrauksen oletetaan nykyisin olevan ostamista yleisempää. Vuokrahinnan oletetaan sisältävän myös korvauksen taustajärjestelmän käytöstä tietojen toimittamiseen taksamittarista. Lisäksi oletetaan, että taksamittarin asentamisesta aiheutuvat arvonlisäverottomat kustannukset ovat 400 euroa.



Taksamittaria ei tarvitse määräysten mukaan poistaa ajoneuvosta esimerkiksi ajoneuvosta luovuttaessa tai otettaessa ajoneuvo pois taksikäytöstä. Vuokrattu taksamittari tulee kuitenkin palauttaa rahoitusyhtiölle leasing-sopimuksen lopussa, ellei taksiryitys lunasta taksamittaria leasing-kauden päättyessä. Mahdollisia taksamittarin ajoneuvosta poistosta ja palautuksesta leasing-yhtiölle aiheutuvia kustannuksia ei ole huomioitu laskelmassa.

Taksamittarin asentamisesta aiheutuvan työaika- ja matkakustannuksen sekä liikevaihtomenetyksen arviointi on haastavaa. Laskelmassa tehdään oletus, että taksamittarin asentaminen voidaan ajoittaa taksiliikenteen kysynnän kannalta hiljaiseen ajankohtaan, jolloin ylimääräisinä kustannuksina huomioidaan ainoastaan taksamittarin hankinta- ja asentamiskustannukset sekä työaika- ja ajokustannukset luvanvaraiseen taksamittareita asentavaan korjaamoon. Laskelmaa varten tehdään oletus, että taksamittarin asennuspaikalla käynnin edestakainen matka kestää keskimäärin 1 tunnin ja etäisyys toimipisteeseen on keskimäärin 10 kilometriä. Lisäksi laskelmaa varten tehdään oletus, että kuljettaja odottaa asennusajan korjaamolla. Asennusajan oletetaan olevan 2 tuntia. Taksamittarin asennuttamisen oletetaan siten vaativan yhden edestakaisen matkan liikkeeseen. Matkoihin ja odottamiseen kuuluu taksiryittäjän tai taksiryityksen työntekijän työaika. Taksiryittäjän työaikakustannuksen arvottaminen ei ole yksiselitteistä. Yrittäjän tekemistä lisätyötunneista ei aiheudu yritykselle suoraan työaikakustannuksia, mutta taksamittarin asennuttamisen matkoihin kuluva aika on pois muihin työtehtäviin käytettävästä ajasta tai vähintään pois yrittäjän vapaa-ajasta. Yksi mahdollisuus taksiryittäjän työajan arvottamiseen on olettaa, että taksiryityksistä palkkaa saavien taksinkuljettajien tulotaso kuvaa myös taksiryittäjän työajan arvoa. Taksiryityksistä palkkatuloja saaneiden bruttotulot olivat Datahuoneen tietojen mukaan vuonna 2023 keskimäärin noin 2100 euroa per kuukausi⁸. Traficomien arvon mukaan taksiajoneuvojen muuttuvat ajoneuvokustannukset olisivat suuruusluokkaa 0,10–0,20 € per kilometri. Laskentaa varten tehdään oletus, että taksiajoneuvojen muuttuvat ajoneuvokustannukset ovat 0,20 €/km.

Taksamittarin hankinta ja asennuttaminen ylimääräisenä kustannuksena koskettaa voimaantulon jälkeen kertaluonteisesti noin 2000–4000 taksiajoneuvoa, joissa ei nykyisin ole taksamittaria. Jatkossa kustannuksia aiheutuu niiden taksiliikenteeseen otettavien autojen taksamittareiden hankinnasta ja asennuttamisesta, joihin ei ilman sääntelyä muuten asennettaisi taksamittaria. Lisäksi asennuttamiseen viennistä aiheutuu taksiryitykselle työaika- ja ajoneuvokustannuksia. Uusissa ajoneuvoissa monesti autoliike tekee mittariasennuksen tai käy mittaripajalla yrittäjän lukuun. Taksikäyttöön otetaan kuitenkin myös käytettyjä autoja. Laskelmassa tehdään yksinkertainen oletus, että taksiryitys hoitaa taksamittarin asennuttamisen. Laskelmaa varten tehdään myös oletus, että ilman sääntelymuutoksia taksamittarittomien ajoneuvojen määrä pysyisi vakiona myös tulevaisuudessa. Esimerkiksi sovelluspalveluiden kautta myytävien taksimatkojen määrä on ollut kasvussa, joten on mahdollista, että tulevaisuudessa ilman taksamittaria toimivien taksiajoneuvojen määrä kasvaisi ilman sääntelymuutoksia. Taksiajoneuvojen keskimääräisestä käyttöiästä ei ole käytettävissä tilastotietoa. Jos ajoneuvot olisivat taksikäytössä keskimäärin esimerkiksi kaksi vuotta, sellaisia ajoneuvoja, joissa ei ilman sääntelymuutosta käytettäisi taksamittaria, otettaisiin ensimmäistä kertaa taksikäyttöön noin 1000–2000 ajoneuvoa vuodessa. Jos ajoneuvot olisivat taksikäytössä keskimäärin esimerkiksi neljä vuotta, otettaisiin ajoneuvoja taksikäyttöön noin 500–1000 ajoneuvoa vuodessa.

⁸ Sääntelytaakkalaskuri laskee palkkatulojen päälle työnantajalle aiheutuvat sivukulut ja yleiskulut.



Laskelmassa ei ole huomioitu mahdollisia liikevaihtomenetyksiä, joita saattaisi aiheutua, kun taksiajoneuvo on poissa ajosta taksamittarin asentamisen takia. Laskelmassa on oletettu, että taksamittarin asentaminen voidaan ajoittaa taksiliikenteen kysynnän kannalta hiljaiseen ajankohtaan.

Edellä lueteltujen lähtötietojen ja karkeiden oletusten perusteella pakollisesta taksamittarista aiheutuu taksialalle taksamittareiden vuokrauksesta suuruusluokaltaan noin 2,4–4,8 miljoonan euron vuotuinen lisäkustannus. Taksamittareiden asentamisesta aiheutuva kertaluonteinen lisäkustannus taksialalle on suuruusluokaltaan noin 0,8–1,9 miljoonaa euroa sääntelyn tullessa voimaan, riippuen oletuksista taksien määrästä ja aiheutuuko toimenpiteiden toteuttamisesta työaikakustannuksia. Kustannus kohdistuu niihin autoihin ja yrityksiin, jotka nykyisin eivät käytä taksamittaria. Jatkossa ensimmäistä kertaa taksiliikennekäyttöön otettaviin ajoneuvoihin pakollisesta taksamittarista aiheutuva asentamiskustannus on suuruusluokaltaan noin 0,2–0,9 miljoonaa euroa vuodessa, riippuen oletuksista taksien määrästä, taksien vaihtuvuudesta ja aiheutuuko toimenpiteiden toteuttamisesta työaikakustannuksia. Laskelmat sisältävät kustannukset taksamittarin asentamisesta, matkoista luvanvaraiseen taksamittareita asentavaan korjaamoon sekä odotusajasta asentamisen ajan. Kustannukset voivat olla myös arvioita suuremmat tai pienemmät. Pidemmällä etäisyyksillä taksamittareita asentavasta korjaamosta ajoneuvokohtainen kustannus on oletuksia suurempi. Laskelmassa ei ole huomioitu vanhan taksamittarin poistosta ja palautuksesta leasing-yhtiölle aiheutuvia mahdollisia kustannuksia.

Taksamittarin pakollinen käyttö

Pakollisesta taksamittarin käytöstä aiheutuu myös hallinnollista taakkaa, kun jatkossa kaikki matkat tulee syöttää taksamittariin. Liikennepalvelulain 152 § 2 momentin mukaan, jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Nykyisin kiinteähintaisia matkoja ei siis ole välttämätöntä syöttää taksamittariin.

Muutoksesta aiheutuvan hallinnollisen taakan kustannusten arviointi on haastavaa, koska kiinteähintaisten taksimatkojen kokonaisuudesta ei ole tarkkoja tilastotietoja. Lisäksi toimintalogiikasta riippuen, kiinteähintaisia kyytejä voidaan syöttää jo nykyisin taksamittariin ajoneuvoissa, joissa on jo taksamittari, ja jotkin sovellukset voivat olla jo nyt integroituna siten, että tiedot siirtyvät sovelluksesta automaattisesti taksamittariin. Taksimarkkinaseurannasta kerättyjen tietojen pohjalta Traficomien arvion mukaan vuonna 2023 tehtiin yli miljoonaa 5 matkaa ja vuonna 2024 yli 7 miljoonaa matkaa ajoneuvoilla, joissa ei ole käytössä taksamittaria.

Sääntelytaakkalaskurilla voidaan arvioida laskennallinen työaikakustannus, joka seuraa kiinteähintaisten taksimatkojen syöttämisestä taksamittariin. Traficomien arvion mukaan tottunut käyttäjä syöttää manuaalisesti kiinteän hinnan mittariin alle 10 sekunnissa. Kiinteän hinnan syöttämisestä aiheutuu lisäkustannus työajan kautta, jos taksiajoneuvolla on jatkuvasti kyytejä, jolloin kyytien tarjoamiseen vaadittava työaika kasvaa. Jos taas taksien työaikaan sisältyy paljon kyytien odotusaikaa kyytien välillä, ei kiinteän hinnan syöttäminen varsinaisesti vaadi lisää työaikaa, vaan taksi ehtii tarjota saman määrän kyytejä samassa työajassa. Taksiryttäjien työaikakustannuksen arvottaminen ei ole myöskään yksiselitteistä. Yrittäjän tekemistä lisätyötunneista ei aiheudu yritykselle suoraan työaikakustannuksia, mutta kiinteiden hintojen syöttämiseen mahdollisesti kuluva lisäaika voi olla pois kyytien tarjoamiseen tai muihin työtehtäviin käytettävästä ajasta tai vähintään



pois yrittäjän vapaa-ajasta. Jos laskentaa varten käytetään oletuksina noin 7 miljoonaa kiinteähintaista, taksamittariin syötettävää matkaa vuodessa, keskimäärin 10 sekuntia kiinteän hinnan syöttäminen manuaalisesti taksamittariin sekä taksiryttäjän tai taksirytyksen työntekijän työajan keskimääräisenä kustannuksena 2100 € per kuukausi⁹, niin tätä vastaisi työaikakustannus suuruusluokaltaan noin 0,4 miljoonaa euroa per vuosi. Riippuen oletuksesta, lisääkö kiinteän hinnan syöttäminen taksikytytien tuottamiseen kulutettua kokonaistyöaikaa vai ei, hallinnollisen lisätaakan suuruusluokka olisi esimerkklaskelmaan perustuen suuruusluokaltaan 0–0,4 miljoonaa euroa vuodessa.

Pakollinen kuljettajakoulutus

Uusille taksikuljettajille esitetään pakollista kuljettajakoulutusta ja nykyisille kuljettajille pakollista täydennyskoulutusta. Tästä aiheutuu hallinnollista taakkaa ja kustannuksia taksialalle koulutusten hankinta- tai järjestämiskustannusten ja työaikakustannusten kautta. Kustannukset kohdistuvat joko taksirytyksille tai taksinkuljettajille.

Ehdotetulla taksinkuljettajan koulutuksella olisi suoria taloudellisia vaikutuksia toimialalle pyrkiviin kuljettajiin, sillä se olisi jatkossa ajoluvan saamisen välttämätön edellytys. Taksinkuljettajien koulutusmarkkinoiden kysyntä ja tarjonta tulevat määrittelemään koulutuksen tarjonnan ja hintatason, joten esityksen taloudellisten arvioiden tekemiseen liittyy runsaasti epävarmuuksia. Suppean otoksen mukaan nykyisin tarjolla olevan taksiryttäjäkoulutuksen ja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tuntihinta on noin 12–27 euroa sisältäen arvonlisäveron. Hinta vaihtelee todennäköisesti myös koulutusmuodon mukaan eli siihen vaikuttaa esimerkiksi se, järjestetäänkö koulutus läsnä- vai etäopetuksena. Nyt esitetyn mukaan taksinkuljettajan kuljettajakoulutuksen kesto olisi 21 tuntia. Edellä mainituilla oletuksilla alalle pyrkivän kuljettajan taksinkuljettajan koulutuksesta koitua arvonlisäverollinen kustannus olisi noin 300–600 euroa. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan vuosien 2021–2024 aikana uusia taksinkuljettajien ajolupia on myönnetty vuosittain noin 3 500 kappaletta. Ehdotettujen muutosten oletetaan vähentävän hiukan alalle pyrkijöiden määrää. Jos uusien myönnettyjen ajolupien määrä säilyisi samalla tasolla myös tulevina vuosina, kuljettajakoulutuksesta aiheutuisi vuosittain noin 0,9–2,0 miljoonan euron lisäkustannus sisältäen arvonlisäveron tai noin 0,7–1,6 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. Osa taksirytyksistä saattaa maksaa taksinkuljettajan koulutuksen yrityksen palkkaamille uusille kuljettajille, kun taas osa kustannuksista jäänee alalle tulevien kuljettajien itse maksettavaksi.

Liikenne- ja viestintäviraston julkaiseman taksiliikennemarkkinoiden tilannekuvan mukaan taksinkuljettajien ajolupia oli vuoden 2023 lopulla voimassa noin 40 000. Lupamäärään sisältyy myös henkilöt, joiden ei aktiivisesti oleteta harjoittavan taksinkuljettajan ammattia. Liikennepalvelulain 26 §:n 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta ajoluvan voimassaoloaika on lyhempi, kaksi vuotta. Siten osa nykyisistä luvan haltijoista tulee todennäköisesti uusimaan ajolupansa ennen tämän esityksen voimaantuloa. Osa nykyisistä ajoluvallisista kuljettajista ei taas uusi ajolupia esimerkiksi eläköitymisen tai muun alalta poistumisen takia. Alla olevaan taulukkoon on kuvattu Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien taksinkuljettajan ajolupien määrät vuosilta 2021–2024. Määrät sisältävät sekä uudet että uudistetut ajoluvat. Tiedot on poimittu aikaväliltä 1.1.2021–30.10.2024. Vuosina 2021–2024 myönnettiin yhteensä vajaa 27 000 taksinkuljettajan ajolupaa. Mikäli alalla olevat taksinkuljettajat hakeutuisivat nyt esitettyyn täydennyskoulutukseen hiukan alle viiden vuoden aikana taksinkuljettajan ajoluvan saamisesta tai

⁹ Sääntelytaakkalaskuri laskee palkkatulojen päälle työnantajalle aiheutuvat sivukulut ja yleiskulut.



uusimisesta, vuonna 2026 taksinkuljettajan täydennyskoulutukseen osallistuisi noin 4300, vuonna 2027 yhteensä noin 5200, vuonna 2028 yhteensä noin 7600 ja vuonna 2029 yhteensä 9600 kuljettajaa. Vuosina 2025 ja 2026 aikana ennen uudistuksen voimaan tuloja taksinkuljettajan ajoluvan saaneet tai uusineet hakeutuisivat puolestaan taksinkuljettajan täydennyskoulutukseen vuosina 2030 ja 2031. Jos kuluvan vuoden 2025 ajolupien myöntämismäärä vastaisi viimeisen neljän vuoden keskiarvoa, taksinkuljettajan ajolupia myönnettäisiin vuonna 2025 yhteensä vajaa 7000 kappaletta. On mahdollista, että ajolupahakemuksien määrä kasvaa ennen tämän esityksen voimaan tuloa.

Vuosi	Myönnettyjen taksinkuljettajien ajolupien määrät
2021	4307
2022	5225
2023	7639
2024	9595
Yhteensä	26 766

Ehdotetun täydennyskoulutuksen pituus alalla oleville kuljettajille olisi 7 tuntia. Jos koulutuksen tuntihintaoletuksena käytetään samaa hintahaarukkaa (arvonlisäverollinen hinta 12–27 euroa) kuin taksinkuljettajan koulutuksen arvioinnissa, täydennyskoulutuksen arvonlisäverollisen kustannuksen arvioidaan olevan yhden taksinkuljettajan osalta noin 80–200 euroa. Jos oletetaan, että vuosina 2021–2025 on vuoden 2025 loppuun mennessä myönnetty yhteensä reilu 33 000 ajolupaa, ja että vastaava määrä taksinkuljettajia uusisi ajoluvan ja kävisi ajoluvan uusimiseksi edellytettävän taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen uudistuksen tultua voimaan vuoden 2026 aikana, aiheutuisi tästä koulutuskustannuksia yhteensä noin 2,8–6,3 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron tai noin 2,2–5,0 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. Taksinkuljettajan ajoluvat ovat voimassa enintään viisi vuotta, joten kustannukset kohdentuisivat pääosin vuosille 2026–2031.

On mahdollista, että tälläkin hetkellä koulutuksia tarjoavat organisaatiot, kuten välitysyhtiöt ja isoimmat taksirytykset, hankkisivat Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän koulutuksen järjestämiseen ja integroisivat koulutusvaatimusten mukaisen opetussisällön osaksi omia koulutusohjelmiaan. Tällöin lakimuutoksella ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia niihin alalla oleviin kuljettajiin, jotka saisivat muutenkin yritysten edellyttämää maksullista koulutusta. Näissä tapauksissa koulutusten lisäkustannukset kohdistuisivat taksirytyksiin. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan usein esimerkiksi kuljettajan työnantaja maksaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisesta aiheutuvat kustannukset, jos kuljettajan työtehtävät edellyttävät tämän koulutuksen suorittamista.

Ehdotuksella ei säädellä koulutuksen suorittamismuotoa vaan se mahdollistaisi koulutuksen suorittamisen etänä. Kuljettajakoulutusten markkinat tulevat määrittelemään, missä koulutusta tullaan järjestämään, mutta tällä hetkellä esimerkiksi taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen järjestämisessä on siirrytty enimmäkseen etäkoulutukseen, ja näin arvioidaan käyvän myös taksinkuljettajien koulutuksen ja täydennyskoulutuksen osalta. Siten ehdotetuilla koulutusmuodoilla ei oleteta olevan merkittäviä vaikutuksia maantieteellisesti eri puolilla Suomea toimivien tai alalle pyrkivien taksinkuljettajien osalta. On kuitenkin todennäköistä, että koulutuksen tarjonta ja esimerkiksi mahdollisuus osallistua läsnäkoulutukseen on parempi suuremmissa kaupungeissa.

Koulutuksen hankintakustannuksen lisäksi koulutukseen osallistumisella on aikakustannus, jonka arvioiminen riippuu siitä, oletetaanko kouluttautumisen tapahtuvan kuljettajien vapaa-ajalla vai työajalla. Olemassa olevien kuljettajien pakollinen täydennyskoulutus ajolupaa uusissa voi osassa



taksirytyksistä tapahtua palkallisella työajalla, jolloin taksiryitys kantaa koulutukseen kuluva työajan kustannuksen ja osalla kuljettajista taas vapaa-ajalla. Kuljettajina toimivilla taksiryittäjillä koulutus saattaa tapahtua vapaa-ajalla tai vaihtoehtoisesti koulutukseen kuluva aika vähentää taksin kuljettamiseen käytettävissä olevaa työaika. Yrittäjän tekemistä lisätyötunneista ei aiheudu yritykselle suoraan työaika-kustannuksia, mutta yrittäjänkin ajalla on edellä kuvatu mukaisesti vaihtoehtois-kustannus. Työajalla tapahtuva kuljettajien koulutus aiheuttaa myös taksiryityksille mahdollisen liikevaihtomenetyksen koulutukseen käytettävältä ajalta, kun kuljettajan ei ole mahdollista ajaa taksiryitytejä.

Uudet kuljettajat eivät vielä toimi taksialalla, joten heillä koulutuksen aikakustannus ei kohdistu suoraan taksialaan ja taksiryityksiin. Uusien kuljettajien koulutus voi tapahtua vapaa-ajalla tai koulutuksen käynti voi edellyttää esimerkiksi vapaiden pitoa olemassa olevasta ansiotyöstä tai yrittämisestä. Koulutukseen vaadittava aika voi myös pidentää taksialalle pääsyyn kuluva aika. Toisaalta jo nykyisin taksinkuljettajan kokeen suorittaminen vaatii asioiden omaksumista ennakkoon, mikä vaatii ajankäyttöä aiheeseen perehtymiseen.

Edellä mainittuihin seikkoihin nojautuen pakollisen kuljettajakoulutuksen työaika- ja liikevaihtomenetyksen kustannuksia taksialalle on haastavaa arvioida määrällisesti. Nykyisten kuljettajien pakollisen täydennyskoulutuksen työaika-kustannuksen suuruusluokkaa on mahdollista haarakoida koulutukseen käytetyn ajan ja taksikuljettajien keskimääräisen kuukausiansion, 2100 euroa¹⁰, perusteella, jos oletetaan, että se kuvaa sekä yrittäjien että palkkasuhteessa olevien kuljettajien työaika-kustannusta. Jos oletetaan, että täydennyskoulutuksen kävisi reilu 33 000 kuljettajaa, vastaisi tämä suuruusluokaltaan noin 4,7 miljoonan euron palkkakustannuksia, jos koulutuksen oletetaan tapahtuvan työajalla. Näin ollen täydennyskoulutukseen kuluva ajan laskennallisen kustannuksen suuruusluokka olisi noin 0–4,7 miljoonaa euroa, riippuen oletetaanko koulutuksen tapahtuvan vapaa-ajalla vai työajalla. Taksinkuljettajan ajoluvat ovat voimassa enintään viisi vuotta, joten mahdolliset työaika-kustannukset kohdentuisivat pääosin vuosille 2026–2030. Arvio ei sisällä mahdollisia liikevaihtomenetysten arvoa koulutukseen käytettävältä ajalta.

¹⁰ Sääntelytaakkalaskuri laskee palkkatulojen päälle työnantajalle aiheutuvat sivukulut ja yleiskulut.