

TAKSIMARKKINOIDEN TILANNEKUVA

2026



SISÄLTÖ

ESIPUHE 3

1. TAKSILIIKENNELUVAT 5

- 1.1 Taksiliikenneluvat maakunnittain 5
- 1.2 Taksiliikennelupien määrä ja muutos kunnittain 6
- 1.3 Taksiliikennelupien peruuttaminen ja hylkääminen 6
- 1.4 Taksinkuljettajan ajoluvat 7
- 1.5 Koe- ja koulutustilastoja 8

2. TAKSIYRITYKSET 10

- 2.1 Taksiliikennelupamäärät verrattuna arvonlisäveroa tilittäviin taksiyrityksiin 10
- 2.2 Liikevaihto 11
- 2.3 Yritysmuodot 11

3. TAKSIAJONEUVOT 13

- 3.1 Ajoneuvomäärät ja -tyypit 13
- 3.2 Saatavuus maakunnissa 13
- 3.3 Ajoneuvojen käyttövoima 14

4. KUSTANNUKSET 16

- 4.1 Sairausvakuutuksesta korvatut matkat 16
- 4.2 Alan kustannusindeksi 17
- 4.3 Liikennevahingot 17

YHTEENVETO 19

ESIPUHE

VUONNA 2026 suomalainen taksimarkkina elää samaan aikaan kahta todellisuutta: toisaalla toiminta keskittyy ja ammattimaistuu, toisaalla arjen saatavuus ailahtelee alueittain ja sesongeittain. Muutos näkyy etenkin siinä, miten kyytejä syntyy, miten niitä välitetään ja millä ehdoilla kuljettajat ja yrittäjät pystyvät toimimaan kannattavasti.

KESKITTYMISTRENDI on selvä. Välitystoiminta, asiakas-kanavat ja sopimukset kasaantuvat yhä harvempien brändien, alustojen ja sopimusverkostojen ympärille. Tämä ei kuitenkaan tarkoita "yhden sovelluksen" markkinaa, vaan monikanavaisuutta: sama autoilija voi ajaa samana päivänä sovelluskytyä, yritysasiakkaita ja julkisia kuljetuksia. Keskittyminen näkyy ennen kaikkea neuvotteluvoimassa ja kustannusrakenteessa: suuret toimijat pystyvät rakentamaan asiakasvirtaa, dataa ja markkinointia mittakaavassa, jota pienet eivät saa kiinni ilman yhteistyötä. Samalla pienillä alueellisilla toimijoilla on yhä rooli, koska paikallistuntemus, palveluvalvoitteet ja päivystysluonteiset tarpeet eivät aina taivu alustamaiseen toimintamalliin.

VIHREÄ SIIRTYMÄ lisää paineita juuri silloin, kun kannattavuus on monella alueella jo valmiiksi tiukka. Sähköistyminen ja vähäpäästöiset ratkaisut etenevät kaupungeissa nopeammin, mutta investointikyky on korkea: ajoneuvon hinta, latausinfrastruktuuri, toimintamatkan ennustettavuus ja akun kestävyys kovassa ammattikäytössä ovat arjen kysymyksiä. Lisäksi taksi ei ole vain henkilöauto, vaan työväline, jossa käyttöaste ja seisona-ajat ratkaisevat. Jos lataaminen syö ajotunteja tai sopimusajossa edellytetään tiettyä kalustoa ilman riittävää kompensatiota, riski siirtyy yrittäjälle. Toisaalta vihreä siirtymä voi tuoda kilpailuetua sopimusmarkkinaan, jos vaatimukset ja kannustimet ovat ennakoitavia ja teknologia toimii myös pienillä paikkakunnilla.

SOTE-MATKOJEN VÄLIMATKAT pitenevät monilla alueilla. Palveluverkko harvenee, keskittäminen lisää pitkiä asiointi- ja hoitoketjuja, ja potilaan kannalta "yksi käynti" voi tarkoittaa useita siirtymiä. Taksista tulee käytännössä osa hoitopolun logistiikkaa – mutta samalla syntyy kitkaa: pitkät matkat sitovat autoa ja kuljettajaa, ja jos korvaustaso tai välityksen käytännöt eivät vastaa todellista työhön käytettyä aikaa (odotukset, siirtymät, peruutukset), palvelu ei pysy yrittäjälle houkuttelevana. Kun matkat pitenevät, myös aikataulu-

herkkyys kasvaa: myöhästyminen ei ole vain asiakaskokemuksen ongelma, vaan riski hoidon sujuvuudelle.

TYÖVOIMAPULA on 2026 yksi markkinan suurimmista pullonkaloista. Vanhoja konkareita poistuu nopeammin kuin uusia aloittaa. Kuljettajayrittäjiä ei ole tasaisesti saatavilla, ja alalle hakeutumista jarruttavat työn epäsäännöllisyys, ansaintalogiikan vaikea ennustettavuus sekä kokemus alan arvostuksesta ja turvallisuudesta. Kun kuljettajia on liian vähän, markkina "kiristyy" väärästä kohdasta: tarjonta katoaa ensin iltaj- ja yöajosta, syrjäisemmistä alueista ja vaativista kuljetuksista – juuri niistä, joissa yhteiskunnallinen tarve on usein suurin.

Näistä tekijöistä syntyy **ALUE- JA SESONKIVAIHTELU**, joka on alalla arkipäivää. Kasvukeskuksissa kysyntä painottuu tapahtumiin, viikonloppuihin ja työmatkaliikenteen rytmeihin, kun taas maaseudulla ja pienemmissä keskuksissa kysyntä voi olla hajanaista mutta välttämätöntä: terveyskäyntejä, asiointia, liityntämatkoja. Matkailualueilla sesongit voivat moninkertaistaa tarpeen hetkessä, mutta kalustoa ja työvoimaa ei voi "varastoida" tyhjiin kuukausiin. Saatavuusongelma ei siis aina johdu haluttomuudesta, vaan siitä, että markkina tasapainottaa itseään käyttöasteen ja ennustettavuuden kautta.

Vuonna 2026 taksimarkkinan ydin onkin **TASAPAINO**: miten yhdistetään keskittyvä välitys ja monikanavainen työ, vihreän siirtymän investoinnit, pitenevät sote-kuljetukset sekä työvoiman saatavuus niin, että palvelu toimii myös silloin ja siellä missä tarve on suurin. Se, joka onnistuu tekemään ansainnan ja arjen ennustettavaksi – kuljettajalle, yrittäjälle ja tilaajalle – voittaa sekä markkinassa että luottamuksessa.

Annukka Mickelsson
toimitusjohtaja

Suomen Taksiliitto ry

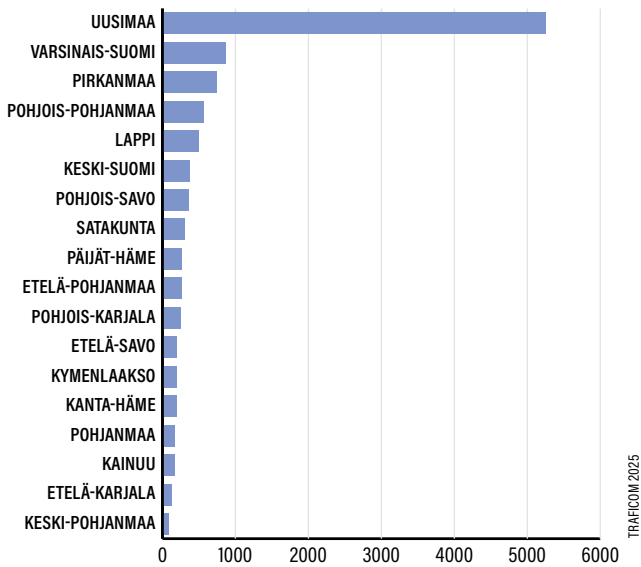




1. TAKSILIIKENNELUVAT

1.1 Taksiliikenneluvat maakunnittain

TAKSILIIKENNELUPIEN MÄÄRÄ MAAKUNNITTAIN 2025



Vuoden 2025 lopussa taksiliikennelupia oli yhteensä koko maassa lähes 11 000. Lähes puolet luvista sijoittuu Uudellemaalle, ja yhteensä noin neljäsosa luvista sijoittuu Varsinais-Suomeen, Pirkanmaalle, Pohjois-Pohjanmaalle ja Lappiin. Ylivoimaisesti vähiten lupia on Keski-Pohjanmaalla ja Etelä-Karjalassa, joissa lupia on yhteensä vain noin 2 % koko maan luvista.

Lupamäärissä on otettava huomioon merkittävä vaihtelu maakuntien koossa. Siinä missä Uudellamaalla suurimpana maakuntana asuu noin 1,8 miljoonaa asukasta, Keski-Pohjanmaa ja Kainuu ovat maamme pienimpiä maakuntia vajaalla 70 000 asukkaallaan, kun Ahvenanmaata ei oteta lukuun. Taksiliikennelupien määrä vaihtelee monilta osin samassa suhteessa. Kaikkeat alueiden kokoerot eivät kuitenkaan selitä, sillä esimerkiksi Etelä-Karjalassa on vähemmän lupia kuin Kainuussa, vaikka asukasmäärä on kaksinkertainen Kainuuseen verrattuna (maakuntien asukasluvut Tilastokeskus 2025).

Toinen selittävä tekijä lupamäärien vaihteluun maakuntien välillä ja Uudenmaan ylivoimaan on se, että samalla luvanhaltijalla voi olla yritystoimintaa useilla eri paikkakunnilla maakuntarajat ylittävästi, mutta lupa on kirjautunut Uudellemaalle yrityksen kotipaikan mukaan. Sesonkiaikaan uusimaalainen yrittäjä voi sijoittaa takseja Rovaniemelle tai Kittilään. Tällaiset liiketoiminnalliset ratkaisut eivät näy lupatilastoissa.

Taksien lukumääristä ja saatavuudesta on tarkempaa analyysia luvussa 3.

LUVANVARAISUUS

Taksiliikenteen harjoittaminen (eli taksiryttäjänä toimiminen) ja taksinkuljettajan ammatissa työskenteleminen on Suomessa luvanvaraista toimintaa. Näin varmistetaan, että taksiryttäjien ja taksinkuljettajien taustat ovat sopivia alan vaatimuksiin. Lupia myöntää ja valvoo Traficom.

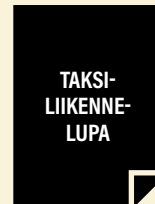
Taksiliikennelupa on yrityskohtainen lupa, joka vaaditaan taksiryttämiseen eli ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ja näiden palveluiden yleisölle tarjoamiseen. Yritysten, joilla on henkilöliikennelupa (linja-autoliikenne) tai tavaraliikennelupa, ei tarvitse hakea taksiliikennelupaa. Tällöin riittää, että yritys tekee Traficomille ilmoituksen taksiliikenteen harjoittamisesta.

Taksinkuljettajan ajolupa vaaditaan puolestaan luonnollisilta henkilöiltä, jotka toimivat kuljettajana taksiliikenteessä joko työntekijän tai yrittäjän asemassa.

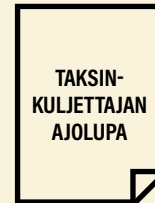
TAKSIYRITTÄJÄ,
JOKA EI AJA ITSE

TAKSIYRITTÄJÄ,
JOKA AJAA ITSE

TAKSINKULJETTAJA
(TYÖNTEKIJÄ)



+



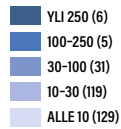
10 934

Taksiliikennelupien määrä koko maassa

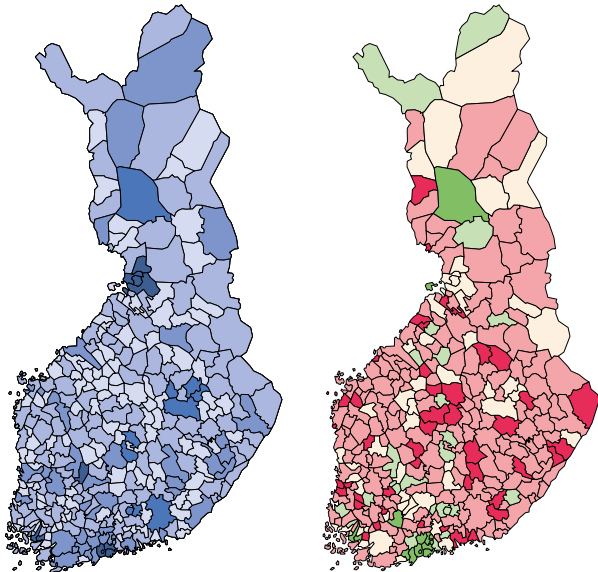
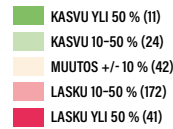
(TRAFICOM 2025)

1.2 Taksiliikennelupien määrä ja muutos kunnittain

TAKSILIKENNELUPIEN MÄÄRÄ
(12/2025)



TAKSILIKENNELUPIEN MUUTOS
(6/2018-12/2025)



TRAFICOM 2025

Valtaosassa kunnista (85 %) on 0-30 taksiliikennelupaa. Näistä noin puolessa lupia on alle 10. Tämä selittyy sillä, että monet kunnat ovat pieniä maantieteellisesti ja asukasluvultaan, ja näin sinne on sijoittunut vain yksi tai muutama taksiryttäjä, joissain tapauksissa ei yhtään. Yli 100 taksiliikennelupaa on vain 11 kunnassa, ja nämä keskittyvät luonnollisesti isoihin kaupunkeihin. Myös tässä tilastossa on otettava huomioon se, että taksiryitys saattaa harjoittaa taksiliikennettä eri alueella, kuin mihin lupa on rekisteröity.

Määräpaikkasääntelyn päätyttyä on suuressa osassa maata taksiliikennelupien määrät lähteneet laskuun. Lähes 60 %:ssa Suomen kunnista lupien määrä on laskenut 10-50 % vuoteen 2018 verrattuna, kun taas vain noin 8 %:ssa kunnista lupien määrä on noussut vastaavan määrään. Toisaalta noin 15 %:ssa kunnista lupamäärät ovat pysyneet suurin piirtein samoina, kun muutos on ollut alle 10 % suuntaan tai toiseen.

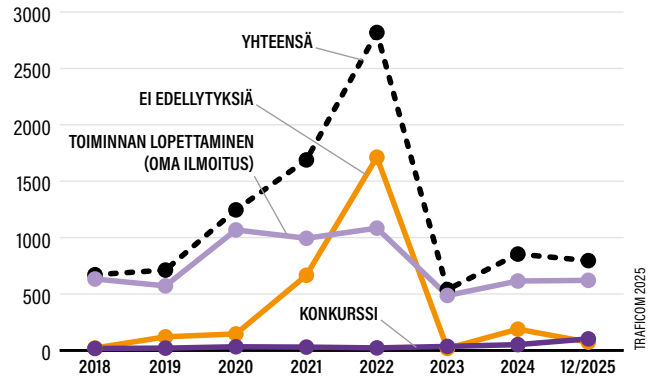
+1 447

Lupien määrän muutos lakimuutoksen 30.6.2018 jälkeen

(TRAFICOM 2025)

1.3 Taksiliikennelupien peruuttaminen ja hylkääminen

TAKSILIKENNELUPIEN PERUUTTAMISEN JA SEN SYIDEN KEHITYS



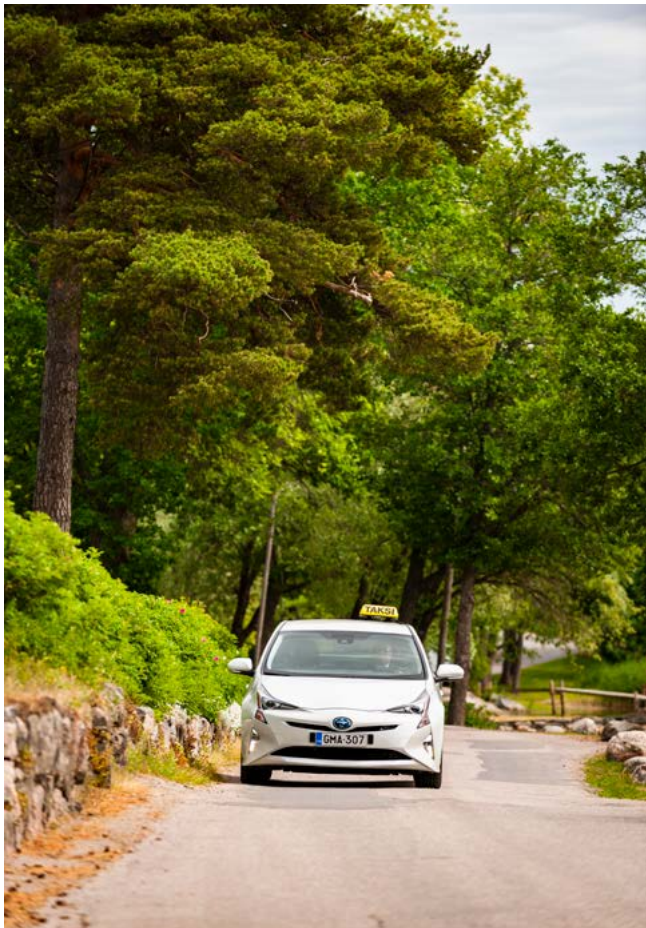
Taksiliikenneluvan peruuttaminen tarkoittaa sitä, että lupa poistetaan yrittäjältä, jolle se on aikoinaan myönnetty. Peruuttamiselle voi olla monenlaisia syitä. Pääsääntöisesti se johtuu siitä, että yrittäjä lopettaa toimintansa ja on tällöin itse ilmoittanut Traficomille, ettei luvalla ole enää tarvetta. Toisinaan Traficom peruu lupia omasta aloitteestaan. Syynä voi olla yrityksen konkurssi tai se, ettei yritys enää täytä taksiliikenneluvan edellytyksiä, kuten vaikkapa oikeustoimikelpoisuutta tai hyvämaineisuutta. Tällaiset syyt lupien peruuttamiselle ovat kuitenkin harvassa. Vuonna 2025 lupien peruuttamisesta 78 % johtui toiminnan lopettamisesta. Lupia on peruutettu viime vuosina melko vähän verrattuna vuosien 2021-2022 peruuttamispiikkiin, kun taksilakia ja liikenneluvan edellytyksiä korjattiin.

Yleisin taksiliikenneluvan peruuttamissy: toiminnan lopettaminen (621 peruutusta)

(TRAFICOM 2025)



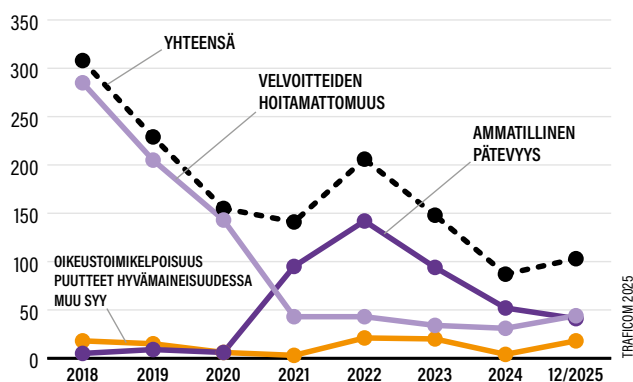
KOVA-OTIK



Taksiliikennelupahakemuksista hyväksyttiin 95,5 %

(TRAFICOM 2025)

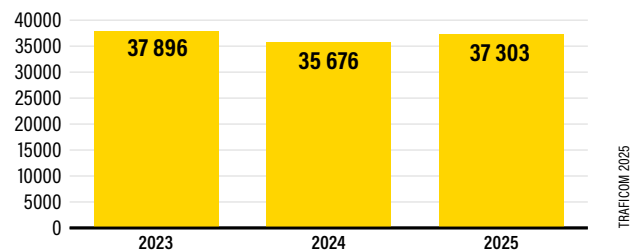
HYLÄTTYJEN LUPAHAKEMUSTEN JA HYLKÄÄMISEN SYIDEN KEHITYS



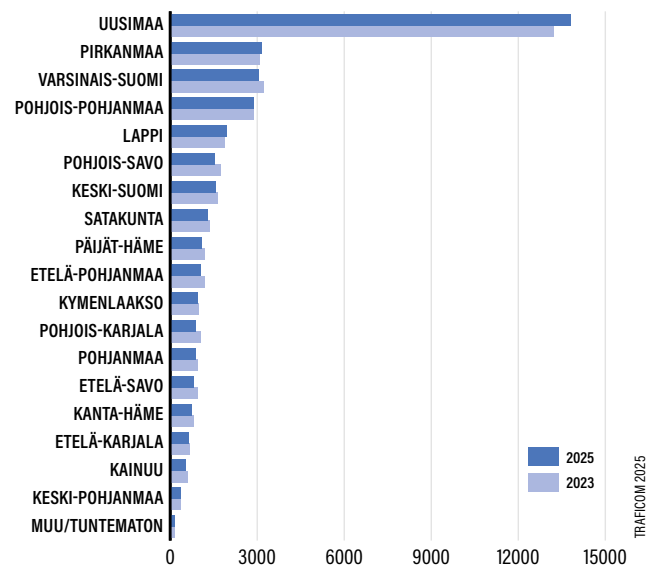
Taksiliikennelupien hylkääminen tarkoittaa, ettei taksiliikennelupaa hakeneelle yritykselle myönnetä lupaa syystä tai toisesta. Pääsääntöisesti lupahakemuksia hylätään melko vähän; vuonna 2025 lupahakemuksia hylättiin vain 89, joka on 4,5 % kaikista haetuista luvista. Tämä kertoo siitä, että taksiliikennelupaa hakavat yritykset ovat hyvin valvutuneita ja perillä siitä, mitä lupaa vaatii. Yleisimpiä syitä lupahakemuksen peruuttamiselle olivat velvoitteiden hoitamatta jättäminen ja ammatillisen pätevyyden puute.

1.4 Taksinkuljettajan ajoluvat

TAKSINKULJETTAJIEN AJOLUPIEN KOKONAISMÄÄRÄ 2023-2025



TAKSINKULJETTAJIEN AJOLUPIEN MÄÄRÄ MAAKUNNITTAIN 2023 JA 2025



Vuoden 2025 lopulla oli taksinkuljettajien ajolupia yhteensä 37 303, joista Uudellemaalla reilu kolmannes (37 %). Seuraavaksi eniten lupia on Pirkanmaalla (8,5 %) ja Varsinais-Suomessa (8,2 %). Vähiten lupia on Keski-Pohjanmaalla (1,0 %) ja Kainuussa (1,4 %). Lupien määrä vaikuttaisi pitkälti korreloivan taksiliikennelupien määrää maakuntatasolla. Mitä enemmän on taksiliikennelupia, sitä enemmän työpaikkoja ja taksinkuljettajan ajolupia.

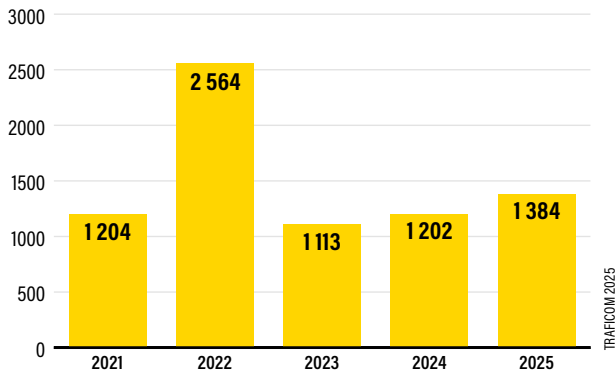
Lupien alueellista sijoittautumista on tarkasteltu luvanhaltijan vakituisen osoitteen perusteella. Luvanhaltija voi työskennellä muualla kuin kotikunnassaan. Ilmiö on sama kuin taksiliikenneluvissa: toimintaa voidaan harjoittaa kunta- ja maakuntarajat ylittävästi.

Lisäksi kuljettajalupien määrä ei kerro, kuinka moni työkentelee kuljettajana. Kuljettajan ajolupaa ei tarvitse peruuttaa omasta aloitteesta, joten henkilöillä, jotka eivät vuosien ole tehneet taksinkuljettajan töitä, voi olla ajolupa. Lupia kuitenkin peruitaan henkilöiltä, jotka eivät enää täytä luvan edellytyksiä, ja se selittää lupien määrän vaihtelun. Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2024 taksirytyksissä oli henkilöstöä noin 9 600. Lisäksi ajolupa on suurella osalla taksirytyksistä itselläänkin.

Vuositason mielenkiintoinen huomio on se, että 2023-2024 lupamäärät laskivat parilla tuhannella (37 900 luvasta 35 700 lupaan), kun vuonna 2025 lupamäärä palautui n. 37 300:een. Vuonna 2024 lupia on peruttu enemmän – omasta tai viranomaisen aloitteesta. Syynä voi olla mm. se, että ajolupa on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä, ja 2018 kilpailun vapautuksen jälkeen myönnettyt luvat ovat tulleet päätökseen, eikä kaikkia ole uusittu.

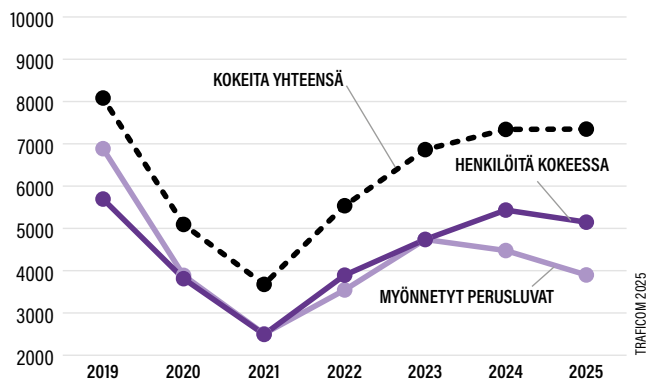
1.5 Koe- ja koulutustilastoja

HYVÄKSYTYSTI SUORITETUT YRITTÄJÄKOKEET

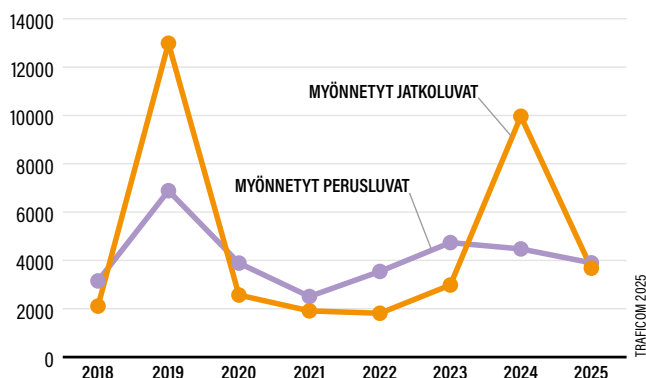


Pääsääntöisesti yrittäjäkokeita on suoritettu hyväksytysti noin 1 200–1 300 kappaletta vuodessa. Vuonna 2022 koemäärissä oli merkittävä piikki, jolloin hyväksyttiin lähes 2 600 koesuoritusta. Tämä selittyy lain korjaussarjalla; 1.5.2021 lähtien kaikkien uusien luvanhaltijoiden on pitänyt suorittaa yrittäjäkoulutus ja -koe.

TAKSINKULJETTAJIEN KOKEET JA MYÖNNETYT LUVAT



MYÖNNETYT TAKSINKULJETTAJAN PERUSLUVAT JA JATKOLUVAT



Taksinkuljettajan kokeita on viime vuosina järjestetty tasaiseen tahtiin, hieman nousun muutamalla sadalla vuosittain. Vuonna 2025 taksinkuljettajan kokeeseen osallistui noin 5 100 henkilöä. Lupia myönnetään lähes samoja määriä, kuin kokeitakin pide-

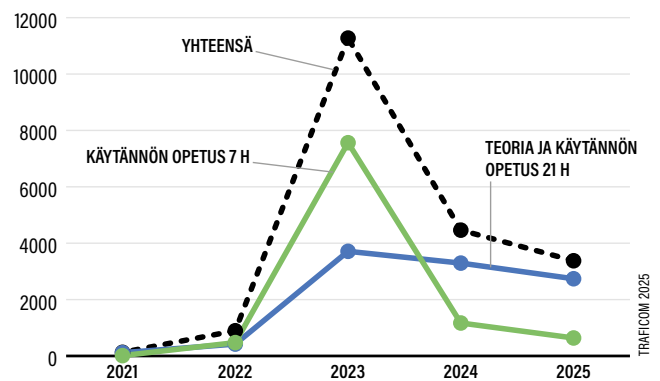
tään. Tosin parina viime vuotena pidettyjen kokeiden ja myönnettyjen lupien erotus on ollut noin tuhat kappaletta. Koemääriä ja myönnettyjen lupien määriä verrattaessa on huomioitava se, että koesuoritus on voitu tehdä edellisellä vuonna, mutta lupa on myönnetty vasta seuraavan vuoden puolella. Siksi tilastoista ei voi laskea suoria määriä siitä, kuinka monta koetta on hylätty.

1 384

Hyväksytysti suoritettua yrittäjäkokeita

(TRAFICOM 2025)

SUORITETUT ERITYISRYHMIEN KULJETTAJAKOULUTUKSET



Erityisryhmien kuljettajakoulutus on tarkoitettu erityisesti Kela- ja sote-asiakkaiden kuljettamista varten. Koulutuksen tarkoituksena on varmistaa, että koulutuksen suorittaneilla on valmiudet toimia turvallisesti ja tehokkaasti huomioiden erityisryhmien tarpeet. Täysimittainen 21 tunnin koulutus sisältää sekä teoriaa että käytäntöä. Lyhyempi seitsemän tunnin käytännön koulutus on tarkoitettu taksinkuljettajille, joiden ajolupa on ollut voimassa 1.1.2010–1.7.2018 ja jotka ovat suorittaneet kumotussa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009) tarkoitetun lakisääteiseen koulutukseen tai jatkokoulutukseen.

Vuosina 2021–2025 erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneita on yhteensä reilut 20 000, joista hieman yli puolet on suorittanut täyden koulutuksen ja hieman alle puolet lyhyemmän käytännön koulutuksen. Koulutuksia käytiin ennätyspaljon vuonna 2023, ja tähän lienee lakimuutoksella 2021 oma vaikutuksensa. Yhä useammat käyvät nimenomaan täysimittaisen koulutuksen; vuonna 2025 kaikista koulutuksista 81 % oli 21 tunnin koulutuksia.

20 140

Suoritettua erityisryhmien kuljettajakoulutusta vuosina 2021–2025

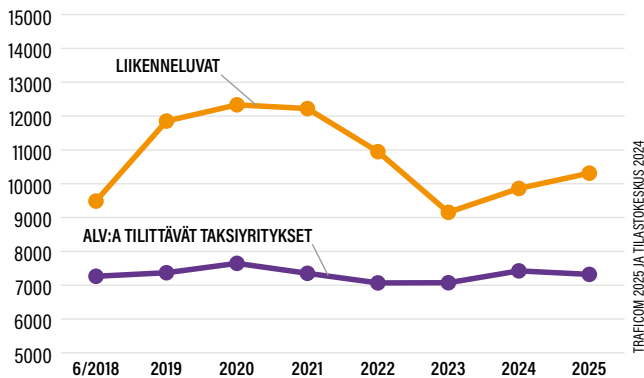
(TRAFICOM)



2. TAKSIYRITYKSET

2.1 Taksiliikennelupamäärät verrattuna arvonlisäveroa tilittäviin taksiyrityksiin

TAKSILIKENNELUPIEN JA ALV:TÄ TILITTÄVIEN TAKSIYRITYSTEN MÄÄRÄN KEHITYS



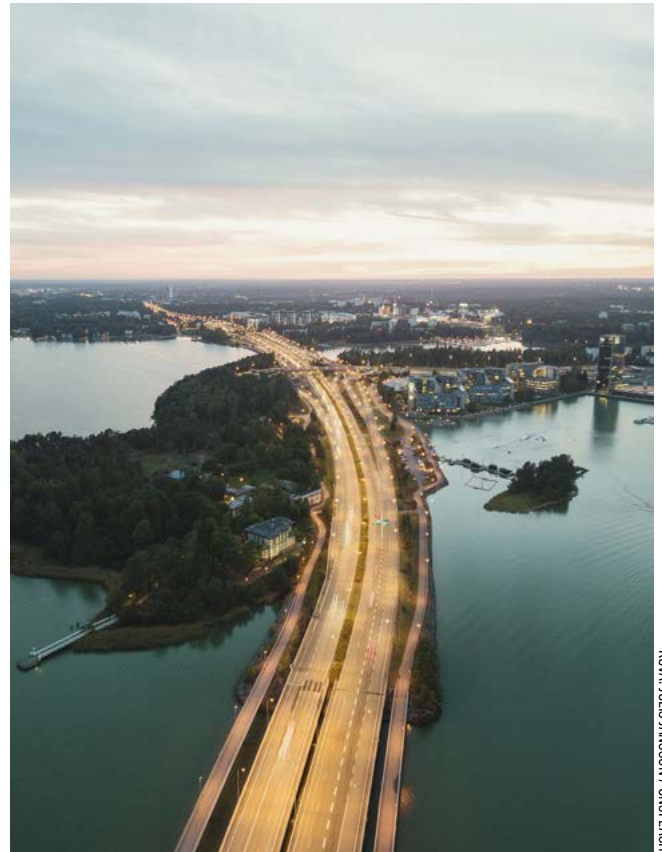
Kaikki taksiliikenneluvan haltijayritykset eivät tilitä arvonlisäveroa. Ero voi johtua esimerkiksi siitä, että sellaisella yrityksellä, jonka toimialaluokitus on muu kuin taksi, voi olla taksiliikennelupa. Tällaisia yrityksiä on noin 3 000. Tiettävästi taksiliikennelupia on ainakin siivous- ja ravintola-alan yrityksillä. Arvonlisäveroa tilittäviksi taksiyrityksiksi voidaan puolestaan luokitella ainoastaan sellaiset yritykset, joiden päätoimiala on taksi. Näillä kaikilla on luonnollisesti myös taksiliikennelupa.

Samalla kun arvonlisäveroa tilittävien taksiyritysten määrä on pysynyt noin 7 000:ssa vuosittain, taksiliikennelupien määrä on heilahdellut merkittävästi erityisesti vuosien 2018 ja 2021 lakimuutosten jälkeen. Muutaman viime vuoden ajan taksiliikennelupien määrä on ollut tasaisessa nousussa, vaikka arvonlisäveroa tilittävien taksiyritysten määrä on pysynyt samoissa lukemissa. Tämä kertonee siitä, että taksiliikennelupia on haettu etenevässä määrin sellaisille yrityksille, joiden toimiala on jokin muu kuin taksi.

7 000

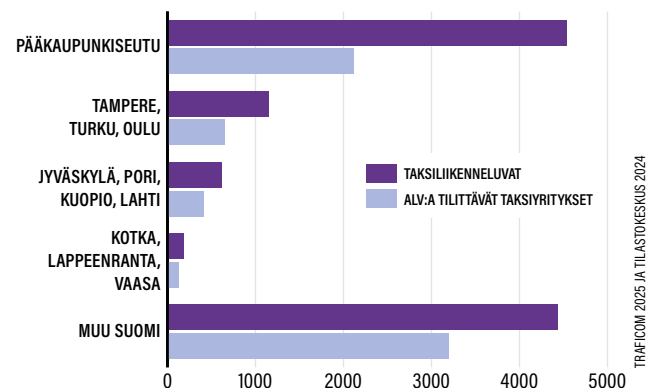
Taksitoimialalla arvonlisäveroa tilittävää yritystä

(TILASTOKESKUS 2024)



KIIVA / ILLUS JANSSON / UNSPLASH

TAKSILIKENNELUVAT JA ALV:A TILITTÄVÄT TAKSIYRITYKSET ALUEITTAIN

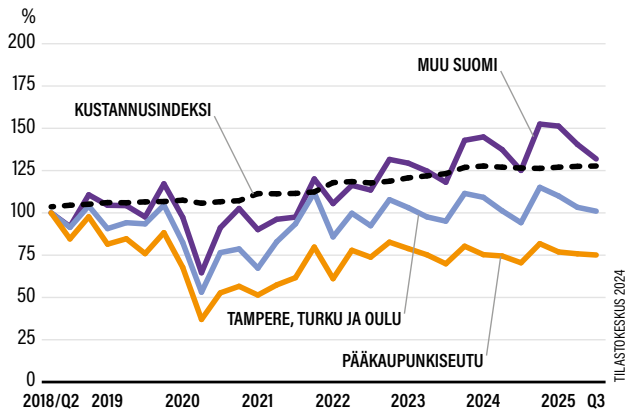


TAFICOM 2025 JA TILASTOKESKUS 2024

Alueellisesti merkittävin ero arvonlisäveroa tilittävien taksiyritysten ja taksiliikennelupien määrissä on pääkaupunkiseudulla, jossa lukujen erotus on noin 1 500 lupaa. Muilla isojen kaupunkien alueilla erotus ei ole aivan niin merkittävä. Pääkaupunkiseudulla lienee paljon yrityksiä, jotka harjoittavat taksiliikennettä muun toiminnan ohessa. Muualla Suomessa, suurien kaupunkien ulkopuolella, erotus arvonlisäveroa tilittävien taksiyritysten ja taksiliikennelupien välillä on vajaat 700.

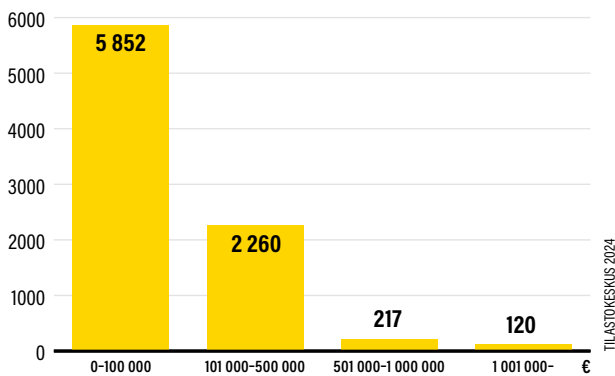
2.2 Liikevaihto

YRITYSKOHTAISEN LIIKEVAIHDON JA KUSTANNUSINDEKSIIN KEHITYS VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN (Q2/2018 = 100)



Isoissa kaupungeissa kilpailu on supistanut yrityskohtaisia liikevaihtoja vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen. Isojen kaupunkien ulkopuolisilla alueilla yrityskohtaiset liikevaihdot ovat kasvaneet, mikä selittyy taksiliiketoiminnan keskittymisellä. Kaikilla alueilla koronapandemia aiheutti merkittävän pudotuksen liikevaihtoihin vuonna 2020. Isoissa kaupungeissa keskimääräinen liikevaihto on edelleen koronaa edeltävää aikaa alhaisempi. Samalla kustannukset ovat kuitenkin olleet nousussa, joten liikevaihdon vaihtelut selity pelkästään kustannusten muutoksilla.

TAKSIIYRITYSTEN KOKO LIIKEVAIHTOON PERUSTUEN



Suurimmalla osalla, n. 69 %:lla, taksiiyrityksistä liikevaihto on 100 000 euroa tai vähemmän. Toiseksi yleisin liikevaihdon kokoluokka on 101 000–500 000 euroa. Yli 500 000 euron liikevaihto on vain muutamalla sadalla taksiiyrityksellä. Samalla keskimääräinen taksiiyrityksen liikevaihto on 154 000 euroa, koska suuremman liikevaihdon yritykset nostavat keskiarvoa reippaasti.

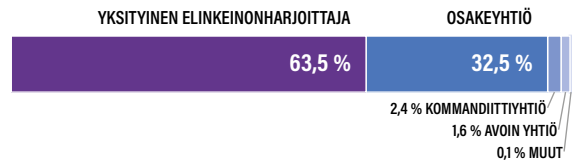
154 000 €

Taksiiyrityksen keskimääräinen liikevaihto

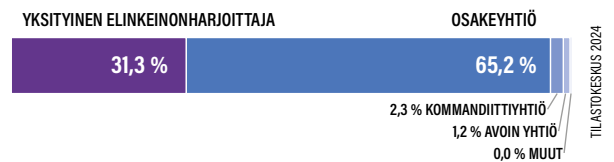
(TILASTOKESKUS 2024)

2.3 Yritysmuodot

YRITYSMUOTOJEN OSUUDET



KESKIMÄÄRÄINEN LIIKEVAIHTO YRITYSMUODOITTAIN

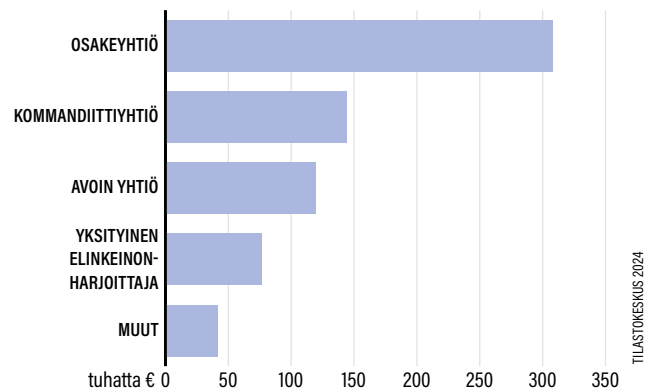


Lukumäärällisesti selkeästi yleisin taksiiyrityksen yritysmuoto on yksityinen elinkeinonharjoittaja – siis toiminimi. Noin 64 % taksiiyrityksistä on yksityisiä elinkeinonharjoittajia. Taksialalla onkin tavanomaista, että yritystoiminta käsittää yrittäjän ja yhden auton. Liikevaihdollisesti yleisin yritysmuoto on osakeyhtiö, joissa on yleensä enemmän autoja, sopimusautoilijoita ja/tai työsuhteessa olevia kuljettajia. Toiminimi ja osakeyhtiö ovat taksiiyritysten pääasiallisia yritysmuotoja. Vain muutama sata yritystä harjoittaa taksiliikennettä kommandiittiyhtiönä tai avoimena yhtiönä.

Yksityinen elinkeinonharjoittaja on lukumääräisesti yleisin yritysmuoto.

(TILASTOKESKUS 2024)

KESKIMÄÄRÄINEN LIIKEVAIHTO YRITYSMUODOITTAIN



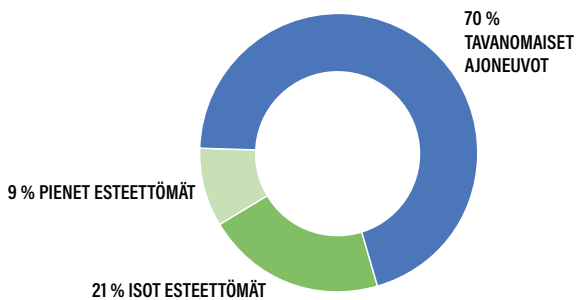
Vuonna 2025 keskimääräisesti korkeinta liikevaihtoa teki osakeyhtiöt, n. 308 000 euroa, ja alhaisinta ammatinharjoittajat, n. 77 000 euroa. Tähän väliin asettuvat harvinaisemmat yritysmuodot, avoin yhtiö ja kommandiittiyhtiö. Vaihtelevuus selitty sillä, että osakeyhtiöt ovat usein suurempia kuin muut yritysmuodot.



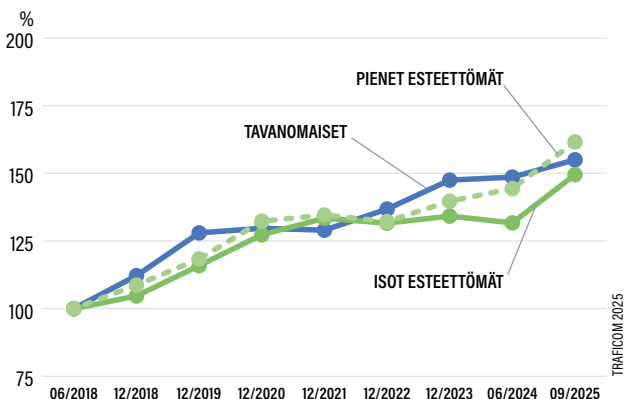
3. TAKSIAJONEUVOT

3.1 Ajoneuvomäärät ja -tyypit

TAKSIAJONEUVOTYYPPIEN JAKAUTUMINEN



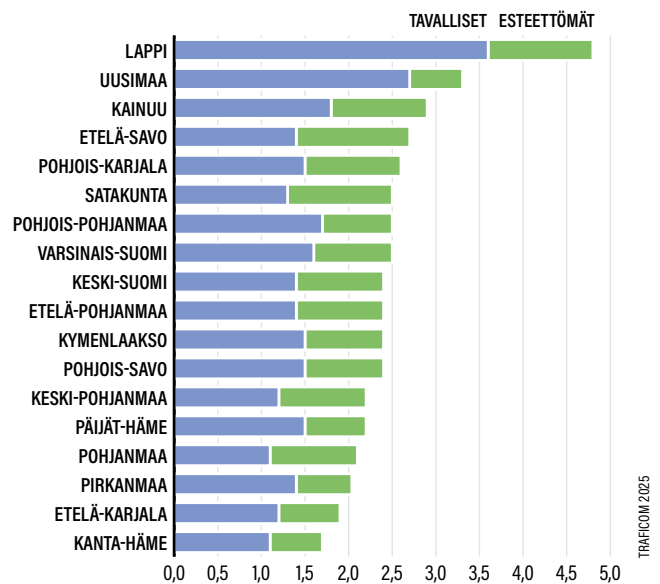
TAKSIAUTOJEN MÄÄRÄN MUUTOS



Suomessa on yhteensä noin 15 000 taksiajoneuvoa, joista noin 30 % on esteettömiä ajoneuvoja. Vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen taksiautojen kokonaismäärä on kasvanut 1,5-kertaiseksi. Määrällisesti mitattuna eniten ovat lisääntyneet tavanomaiset taksit, joiden lukumäärä on kasvanut 4 000 kappaleella. Suhteellisesti eniten ovat lisääntyneet pienet esteettömät taksit. Näiden määrä on 1,6-kertaistunut lakimuutoksen jälkeen. Kun vuonna 2018 niitä oli hiukan yli 800, nyt niitä on jo lähes 1 400. Isojen esteettömien taksien määrä on sekin 1,5-kertaistunut 2 100 ajoneuvosta reiluun 3 100 ajoneuvoon. Esteettömien taksien lisääntymiseen on vaikuttanut erityisesti se, että saavutettavuuteen on alettu kiinnittää viime vuosina erityistä huomiota. Monissa julkisissa hankinnoissa edellytetään nimenomaan esteettömiä takseja.

3.2 Saatavuus maakunnissa

TAKSEJA/1000 ASUKASTA MAAKUNNITTAIN



Määrällisesti eniten takseja on Uudenmaan maakunnassa, jossa on 4 800 tavallista ja 1 000 esteetöntä taksiksi rekisteröityä ajoneuvoa, mikä vastaa kolmasosaa kaikista taksiajoneuvoista. Vähiten autoja on Keski-Pohjanmaan maakunnassa, jossa on 84 tavallista ja 70 esteetöntä taksia.

Paremmän käsityksen saatavuudesta kuitenkin saa, kun sen suhteuttaa maakunnan asukaslukuun. Näin vertailtuna eniten takseja on Lapissa, jossa on 4,7 autoa tuhatta asukasta kohden. Vähiten ajoneuvoja löytyy Kanta-Hämeestä, jossa on 1,7 taksia tuhatta asukasta kohden.

Esteettömien ajoneuvojen osalta kattavuus on paras Etelä-Savossa, siellä on 1,3 esteetöntä ajoneuvoa tuhatta asukasta kohden. Huonoin kattavuus esteettömien taksien osalta on Kanta-Hämeessä, Pirkanmaalla ja Uudellamaalla, kussakin on 0,6 esteetöntä taksia tuhatta asukasta kohden.

15 174

Taksiajoneuvoa koko maassa

(TRAFICOM 2025)

SAATAVUUS

Saatavuus on ollut politiikan keskeinen puheenaihe jo vuodesta 2018. Puutteita palvelukentässä oli havaittu jo pitkään tuolloin, vaikka viranomaisella oli kontrolli palvelupaikoista ja automääristä. Markkinavoima pyrittiin valjastamaan pelikentän tasoittajaksi. Asiakkaalle annettiin kuninkaantekijän rooli: valita parhaat, elinkelpoiset yrittäjät jatkamaan.

Saatavuudesta puhutaan nyt muuallakin kuin isojen kaupunkien viikonloppuiltoina. Taksi ei olekaan kaikkialla saatavissa samalla tavalla kuin asemapaikkavelvoitteen aikaan.

Saatavuus ei ole yhden muuttujan ongelma, vaan monen yhtäaikaisen ilmiön summa: kuluttajakysynnän vaihtelu, kuljettajapula, julkisten hankintojen muuttuminen, kannattavuus sekä liiketoimintamallien murros piirtävät kuvan, joka vaihtelee alueittain.

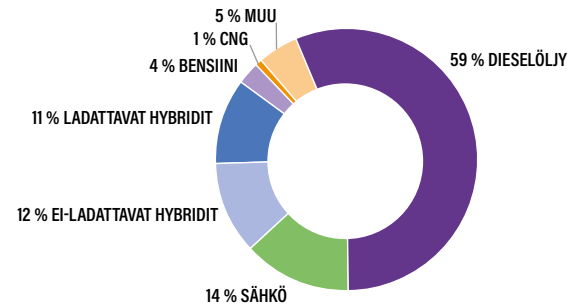
Tulokehitys ja kannattavuus vaikuttavat suoraan tarjontaan. Jos käteen ei jää riittävästi, eikä tulevaisuutta voi tämän päälle rakentaa, moni suuntautuu muihin töihin. Samaan aikaan eläköityminen vie kokenutta työvoimaa nopeammin kuin uusia kuljettajia ja yrittäjiä tulee tilalle.



KUVA: TANIEL LAHTINEN / UNSPLASH

3.3 Ajoneuvojen käyttövoima

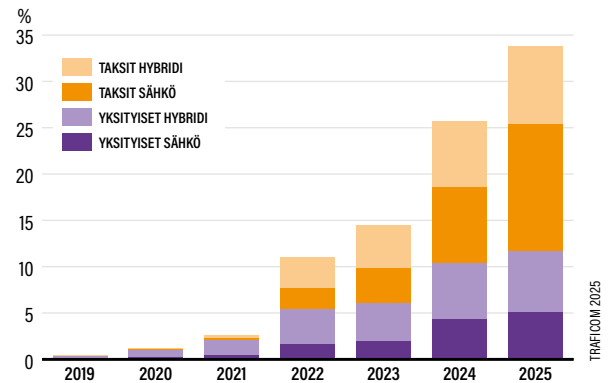
TAKSIN KÄYTTÖVOIMAN JAKAUTUMINEN



TRAFFICOM 2025

Suurimmassa osassa takseista (59 %) on käyttövoimana edelleen diesel. Toiseksi yleisin käyttövoima on täyssähkö, joita on 14 % taksikannasta. Etenkin esteettömien ajoneuvojen osalta sähkön yleistymistä hidastaa isojen autojen rajallinen toimintamatta.

VÄHÄPÄÄSTÖISTEN OSUUDET AJONEUVOKANNASTA



TRAFFICOM 2025

Takseista 11 % on täyssähköisiä ja 8 % ladattavalla hybridivoimalla varustettuja. Täyssähköisten taksien osuus ajoneuvokannasta on lähes kolminkertainen yksityisautoihin verrattuna. Sähkötaksien määrän odotetaan kasvavan entisestään puhtaiden ajoneuvojen lain asettamien vaatimuksien vuoksi.

TEKNOLOGIAN KEHITYS JA EU:N DIGISÄÄNTELY VIEVÄT ALAA ETEENPÄIN

Viime vuosien suuri muutos on ollut sovellusten ja alustavälityksen kasvu. Autojen datan käyttöä laajennetaan yhä enemmän liikenteen suunnitteluun ja ennakkointiin.

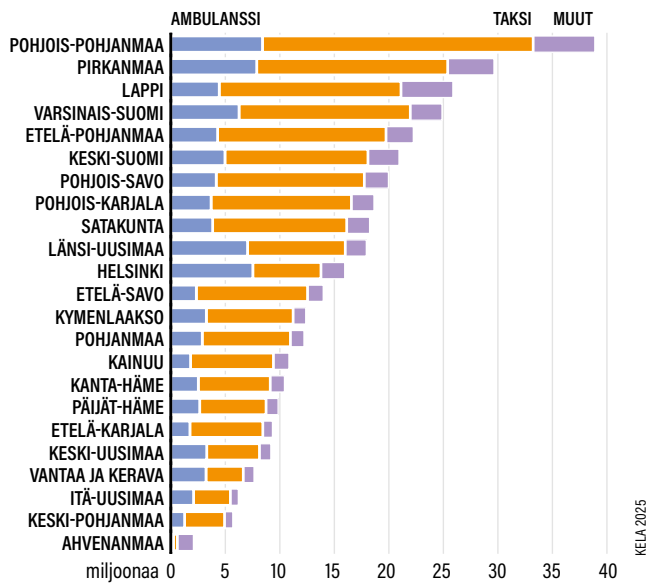
Kyydinvälitys alustoilla on muuttanut yritysten ja yrittäjän kustannusrakennetta ja toimintaympäristöä. Kasvallinen yritystoiminta, joka vastaa kyytien luotettavuudesta ja kehittää toimintaa on jatkossa erottava tekijä. Tiedonsiirron standardit tulevat helpottamaan autoilijan mahdollisuutta kerätä tulovirtoja eri tilaajilta.



4. KUSTANNUKSET

4.1 Sairausvakuutuksesta korvatut matkat

SAIRAUSVAKUUTUSLAIN PERUSTEELLA KORVATUT MATKAT 2025



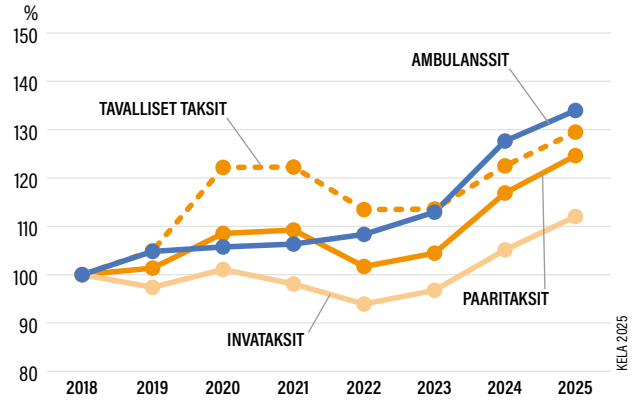
Vuonna 2025 Kela korvasi matkakorvauksia sairausvakuutuksen perusteella yhteensä 363 miljoonaa euroa. Näistä korvauksista noin 62 % oli taksimatkoja ja 25 % ambulanssimatkoja. Eniten matkakorvauksia kustannettiin Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueella, vähiten Keski-Pohjanmaan hyvinvointialueella, jos Ahvenanmaata ei oteta lukuun. Vain jollain yksittäisillä hyvinvointialueilla ambulanssimatkoja korvattiin enemmän kuin taksimatkoja. Esimerkiksi HUS-yhtymällä, joka koostuu Helsingin kaupungista ja muista Uudenmaan alueen hyvinvointialueista, on omaa kalustoa kuljetusten toteuttamista varten ja tämän vuoksi sairaaloiden välisiä matkoja toteutetaan taksilla vähemmän. Muut kulkuvälineet käsittävät matkustustavat omasta autosta helikopteriin ja veneeseen. Tällaisia matkoja korvataan luonnollisesti huomattavasti vähemmän. Vain noin 13 % matkakorvauksista oli muita kuin ambulanssilla tai taksilla tehtyjä matkoja.

226 milj. €

Sairausvakuutuksen perusteella tehtyjä matkakorvauksia taksimatkoista

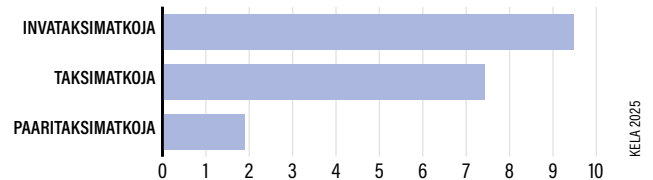
(KELA 2025)

KESKIMÄÄRÄINEN KORVAUS/MATKA INDEKSOITUNA



Sairausvakuutuslain perusteella korvattujen matkojen keskimääräiset korvaussummat ovat pysyneet viime vuosina pitkälti samoina. Etenkin invataksien ja tavallisten taksien osalta muutos on ollut tyypillisesti vain muutamia prosenttiyksikköä suuntaan tai toiseen. Paaritaksien osalta nousu on ollut huomattavampaa, vuodesta 2018 vuoteen 2025 nousua on ollut n. 25 %.

SAIRAUSVAKUUTUKSEN PERUSTEELLA TEHTYJÄ MATKOJA/HLÖ



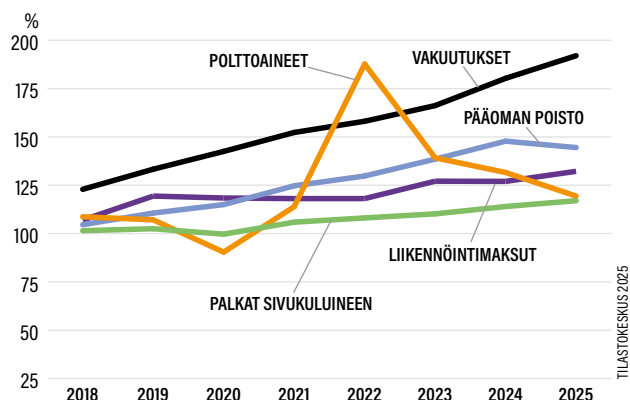
Vuonna 2025 noin 608 000 henkilöä sai matkakorvauksia sairausvakuutuksen perusteella yhteensä noin 4,6 miljoonaa matkaa. Näistä matkoista taksilla oli tehty yhteensä 68 %. Keskimäärin sama henkilö sai korvauksia noin seitsemään taksimatkaan. Eniten taksimatkoja tehtiin tavanomaisella taksilla, n. 2,3 miljoonaa matkaa. Invataksilla tehtiin noin 779 000 matkaa ja paaritaksilla noin 75 000 matkaa.

JULKISTEN HANKINTOJEN MERKITYS ALUEIDEN ELINVOIMALLE

Julkiset hankinnat ovat siirtyneet hyvinvointialueille. Näiden kilpailuttamat kuljetukset vaikuttavat voimakkaasti taksin alueelliseen saatavuuteen ja alueen elinvoimaan. Nämä voivat tuoda peruskysynnän, joka auttaa takamaan saatavuutta myös muuhun aikaan vuorokaudesta. Tai viedä kapasiteetin kokonaan, jos sopimusten ehdot ajavat yrittäjän vaihtamaan alaa.

4.2 Alan kustannusindeksi

TAKSILIIKENTEEN KUSTANNUSINDEKSIN OSIEN KEHITYS



Taksiliikenteen kustannusindeksi kuvaa taksi-, invataksi- ja yksityisen kuljetusliikenteen kustannustekijöiden hintojen muutoksia. Kustannustekijöitä ovat esim. palkat, polttoaineet, korjaus, huolto, renkaat ja pääoman poisto. Kuten muillakin palvelualoilla, myös taksiliikenteen kustannuksista merkittävimmän osan muodostavat palkat sivukuluineen. Niiden osuus kokonaiskustannuksista on lähes puolet. Vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen suurin kasvu on ollut liikennevälineen vakuutusmaksuissa, jotka ovat nousseet 1,6-kertaisiksi. Seuraavaksi suurin muutos on ollut pääoman poistokustannuksissa, mikä korostuu etenkin esteettömän taksiliikenteen osalla.

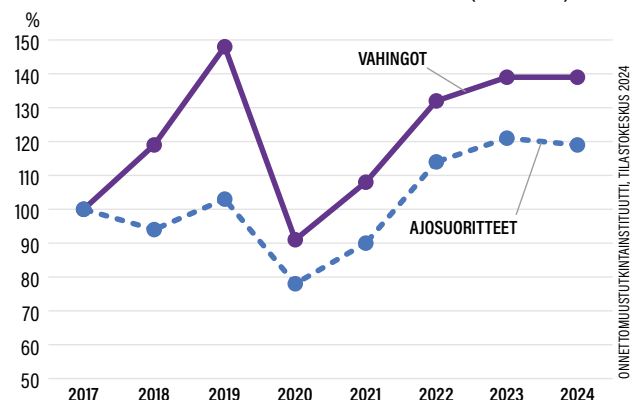
Vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen suurin kasvu liikennevälineen vakuutusmaksuissa (1,6-kertainen)

(TILASTOKESKUS 2025)



4.3 Liikennevahingot

TAKSIEN AIHEUTTAMAT VAHINGOT JA AJOSUORITTEET (2017 = 100)

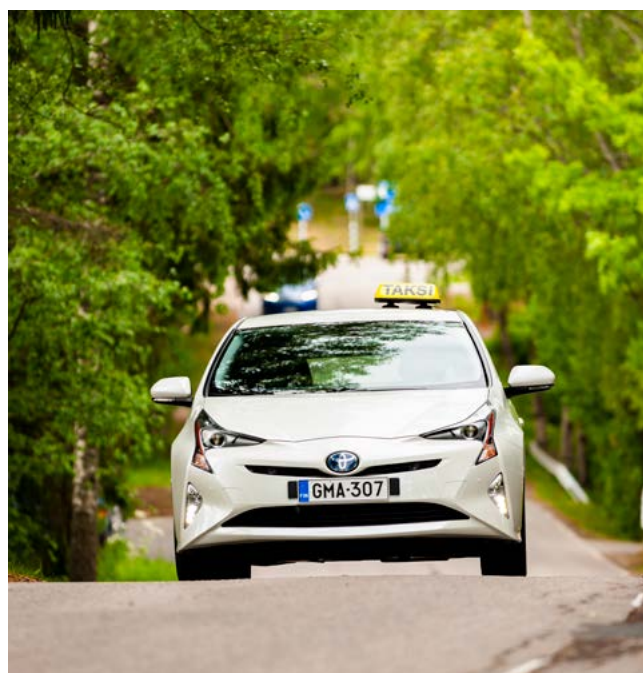


Kaaviossa on esitetty taksien aiheuttamien vakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrät, ja vahinkoriski ajosuoritteeseen suhteutettuna. Taksien ajosuorite on lisääntynyt vuosien 2015–2024 aikana 9,1 %. Vahinkomäärä on lisääntynyt vastaavana aikana 54,8 %. Synkin vuosi taksiliikenteessä oli 2019. Tuolloin ajosuoritteeseen suhteutettu taksien aiheuttamien liikennevahinkojen määrä oli kaksinkertainen vuoteen 2015 verrattuna. Yleisin vahinkotyyppi on peruutusvahinko. Peräänajovahinkoja sattuu takseille lähes yhtä paljon. Vuosina 2015–2024 taksit aiheuttivat yhteensä 11 000 liikennevahinkoa, joissa loukkaantui 2 500 henkilöä ja kuoli 6.

54,8 %

Vahinkomäärän kasvu vuosina 2015–2024

(ONNETTOMUUSTUTKINTAINSTITUUTTI)





Monelle suomalaiselle - ikäihmisille, vammaispalveluiden käyttäjille, opiskelijoille ja yövuorolaisille - taksi on välttämätön osa arjen liikkumista ja palvelupolkua.

YHTEENVETO

Taksiala kehittyy jatkuvasti lainsäädännön, digitalisaation ja alan omien innovaatioiden myötä. Taksialan tulevaisuutta kehitetään monesta suunnasta.

Alalle tarvitaan sitoutuneita, ammattitaitoisia kuljettajia ja yrittäjiä. Koulutusta ja urapolkuja on vahvistettava siten, että takseja on kattavasti saatavilla jatkossakin.

Julkisten hankintojen palvelu- ja laatutasoon liittyvillä valinnoilla vaikutetaan pitkäjänteisesti erityisesti harvemmin asuttujen seutujen kuljetusten suorittamiseen ja taksin saatavuuteen. Avoin markkinavuoropuhelu antaa hyvän lähtökohdan realistiselle kilpailutukselle, mikä lisää yritysten kiinnostusta osallistua kilpailutuksiin.

Myös taloudelliset suhdanteet vaikuttavat kysyntään, jolloin yrittäjän on mietittävä minkälaista ja miten laajaa yritystoimintaa on kannattava harjoittaa. Alan heikon kannattavuuden takia rahoituskustannukset ovat nousseet ja vaikeuttaneet edelleen yrityksiä uusimaan kalustoaan, jolloin edellytykset toiminnan jatkamiseen heikkenevät.

Kuljetuspalveluiden kehittyminen ja taksin saatavuus erityisryhmille, koululaisille, yritysasiakkaille kuin yksityisille kyydin tarvitsijoille on riippuvainen monista tässä esitteessä kuvatuista tekijöistä. Poliittiset päättäjät, viranomaiset, asiakkaat ja taksiala ovat ratkaisevassa roolissa.

OTA YHTEYTTÄ



ANNUKKA MICKELSSON
toimitusjohtaja

p. 050 339 0963
annukka.mickelsson@taksiliitto.fi



TUOMO HEINO
hallituksen puheenjohtaja

p. 050 356 2557
tuomo.heino@taksiliitto.fi

TAKSILIITTO.FI/YHTEYSTIEDOT
TAKSILIITTO.FI

YHTEISTYÖSSÄ



Pohjola Vakuutus

 **SUOMEN**
TAKSILIITTO