

Vaikutusten arviointi: taksikilvet ja taksamittari

Taksien tunnistaminen ja valvonta, taksikilvet

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaikutukset. Taksikilpi lisäisi julkisia kustannuksia, mutta kustannukset voitaisiin kohdistaa rekisterikilpien asiakashintoihin. Kustannukset kohdistuisivat taksialalle ainakin osittain, mutta osa uuden kilpityypin aiheuttamista kustannuksista kohdistuisi mahdollisesti myös kaikkien rekisterikilpien hintoihin. Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetussa asetuksessa (1168/2023, jäljempänä *maksuasetus*) hinnoitellaan ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät suoritteet eli määritetään rekisterikilvistä perittävät asiakashinnat. Hinnan tulisi noudattaa maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaista omakustannusarvoa. Liikenne- ja viestintäviraston suorittamassa kilpien kilpailutuksessa on aikaisemmin kilpailutettu yksikkökustannus kilpeä kohden erottelematta eri kilpityyppejä. Tällä kilpailutusmallilla jokainen kilpien erityinen ominaisuus (väri, koko jne.) lisää yhden kilven hankintakustannusta Liikenne- ja viestintävirastolle eli yksittäisten ominaisuuksien kustannuksia ei ole eroteltu. Taksikilvet vaatisivat kokonaan uuden pohjaväriyksen ja todennäköisesti muutos lisäisi yhden kilven hankintakustannusta seuraavassa kilpailutuksessa. Oletettavasti kustannusten nousu siis kohdistuisi kaikkiin kilpityyppeihin ja lopulta kaikkien muidenkin rekisterikilpien asiakashintoihin. Euromääräistä muutosta rekisterikilpien hintaan on vaikea arvioida ennen kuin rekisterikilpien kilpailutus on suoritettu niin, että myös taksikilpien vaatimukset on huomioitu. Tavallisten rekisterikilpien muuttaminen taksikilviksi vaatisi muutosrekisteröinnin. Ajoneuvon omistajan tai haltijan tulisi tehdä kilpien vaihto rekisteröivällä katsastustoimipaikalla, jolloin myös on maksettava voimassa olevan asetuksen mukainen hinta sekä kilvistä että muutosrekisteröinnistä. Asiakashinnat sisältävät myös palvelukorvauksen rekisteröinnin vastaanottajalle (katsastusyritykselle tässä tapauksessa) sekä Liikenne- ja viestintäviraston kustannukset. Taksikilpivaatimus toisi uusia kustannuksia taksialalle, Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan yksittäisten rekisterikilpien hinnan ei pitäisi nousta merkittävästi nykyhinnoista, jääden muutaman kymmenen euron hintaiseksi. Lisäksi taksirytysten hallinnollinen taakka kasvaisi kilpien hakemisesta ja asentamisesta. Sopimusrekisteröijille uudet kilvet toisivat lisätehtävän, mikä voisi edellyttää ennen kilpien myöntämisen aloittamista rekisteröijille kuluja henkilöstön kouluttamisesta, mutta myös uutta liiketoimintaa.

Katsastusyrityksille tulisi myös katsastamiseen liittyvä uusi tehtävä, kun jatkossa niiden tulisi tarkastaa jokaisesta taksina käytettävästä ajoneuvosta, että ne eivät olisi käyttökiellossa. Tarkastus olisi pääosin samanlainen menettely kuin on muissakin käyttökieltojen kohdalla katsastuksessa. Käyttökiellon pystyisi toteamaan Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmistä katsastamisen aikana. Katsastustoimijoille voisi tulla tarve kehittää tietojärjestelmiään taksikilpien ja siihen liittyvän käyttökiellon tarkistuksen takia. Kustannusten arvioidaan olevan kuitenkin maltilliset. Katsastuksen asiakashinta määräytyy kilpaillulla markkinoilla, eikä ole oletettavaa, että taksikilven edellytysten tarkastaminen nostaisi katsastuksien hintaa vähäistä enempää.

Lisäksi taksikilpivaatimus vaikeuttaisi muun kuin luvanhaltijan itsensä omistaman ajoneuvon käyttöä taksina, mikä voi vähentää sellaisten taksirytysten toimimista, jotka ovat käyttäneet taksina esimerkiksi perheen yhteistä ajoneuvoa. Nykyisellään taksin tunnistimena toimivan taksivalaisimen saa usein otettua pois katolta silloin, kun ajoneuvoa käytetään omiin ajoihin, joka mahdollistaa ajoneuvon monipuolisemman käytön etenkin osa-aikaisten yrittäjien ja kuljettajien toiminnassa. Taksikilven vaatimus voisi osaltaan vaikuttaa yrittäjien poistumiseen alalta, mikäli ajoneuvoa käytettäisiin taksina vain osan aikaa, ja ajoneuvo olisi muutoin tavanomaisessa käytössä. Tämä johtuu siitä, että taksikilpiä ei saisi itse poistaa ajoneuvosta, jolloin taksina käytettävä ajoneuvo erottuisi liikennevirrasta myös silloin, kun ajoneuvolla ei ajettaisi taksiajaja, vaan sitä käytettäisiin omissa ajoissa. Taksikilpivaatimus vähentäisikin arvion mukaan etenkin vain sesonkiluonteisesti tai kysyntäpiikkien aikana taksina käytettäviä ajoneuvoja. Tämä voisi osaltaan vaikuttaa myös mm. kysyntäpiikkien aikana tehtävien taksiajojen määrää. Liikenneluvan haltijan tulisi myös hankkia erilliset taksikilvet jokaiseen taksina käytettävään ajoneuvoon, joten useamman ajoneuvon yrittäjille kustannus ja hallinnollinen taakka kertaantuisi.

Julkinen talous. Julkisen talouden kannalta taksikilpien valmistus ja palvelukorvaukset tulisivat näkymään kustannuksina Liikenne- ja viestintäviraston budjetissa ja asiakashinnat tuottoina. Kustannukset ja tuotot lisääntyisivät ensimmäisenä vuotena, koska oletettavasti noin 13 000 taksiauton rekisterikilvet tulisi vaihtaa taksikilpiin. Kustannukset ja tuotot vakiintuisivat tämän jälkeen, kun vuosittain vain uusien taksiautojen kilvet vaihdettaisiin taksikilviksi. Palvelukorvausten ja hinnan erotuksilla katettaisiin viraston kustannukset omakustannusperiaatteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirastolle syntyisi vuosien 2026–2027 välisenä aikana noin 200 000 euron kehittämiskustannus taksikilpien vaatimasta prosessi- ja järjestelmäkehityksestä. Poliisihallitukselle saattaisi syntyä vastaavia valvontaan liittyviä kehittämiskustannuksia. Viranomaisille syntyisi myös taksikilpiin liittyviä vuotuisia ylläpitokuluja. Kehittämiskuluihin vaikuttaa valvonnan toteuttamisen yksityiskohdat, jotka jäisivät toimivaltaisten viranomaisten arvioitavaksi osana valvonnan

toimeenpanoa. Taksikilpi myös tulee lisäämään viranomaisten etenkin Liikenne- ja viestintäviraston neuvontatehtäviä ja niihin liittyviä kustannuksia. Uuden 100 euron liikennevirhemaksun määrääminen voisi lisätä valtion sanktiotuloja, mutta se lisäisi valtion tuloja vain potentiaalisesti tai marginaalisesti.

Mikäli esitetyt uudet velvoitteet vähentäisivät taksiryttäjien, taksinkuljettajien tai taksina käytettävien ajoneuvojen määrää, voisi näillä olla vaikutusta ryttäjyyden, työllisyyden tai taksimatkojen vähentyessä myös verokertymään negatiivisesti. Määrää on kuitenkin mahdotonta arvioida.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan. Taksikilven käyttöönotto loisi uutta viranomaistoimintaa liittyen taksiliikenteeseen ja lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston sekä poliisin tehtäviä ja aiheuttaisi merkittäviä kehittämiskustannuksia. Taksikilpiä ei voitaisi luovuttaa kenelle tahansa ilman, ettei niiden luotettavuus kärsisi. Taksikilpien luotettavuuden varmistaminen vaatisi etupainotteisia tarkastuksia niitä luovutettaessa taksialan toimijalle. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta, johon lukeutuu osana myös ajoneuvojen rekisteritunnusten myöntäminen ja rekisterikilpien valmistaminen sekä toimittaminen. Rekisterikilpien toimittaminen hoidetaan myös sopimuskumppaniverkoston kautta ja rekisterikilpiasioita olemassa oleville ajoneuvoille (eli tunnusten ja kilpien vaihtoa) hoitavat tietyt rekisteröivät katsastustoimipaikat. Ajoneuvojen sopimusrekisteröinti perustuu liikennepalvelulain 25 luvun (Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle) säädöksiin. Keskeistä on huomioida, että sopimusrekisteröinti on avustava viranomaistehtävä, eikä sopimusrekisteröijä saa käyttää harkintaa taksikilpiä luovuttaessaan. Taksikilpien luovuttaminen olisi kuitenkin mahdollista vain, jos luovuttamisen säädetyt edellytykset täyttyisivät. Nämä edellytykset tulisi Liikenne- ja viestintäviraston toteuttaa sopimusrekisteröijien käyttämään järjestelmään yksiselitteisellä tavalla niin, että taksikilpien luovuttaminen estyy, jos säädetyt edellytykset eivät täyty. Vastaava menettely on käytössä muissa muutosrekisteröinneissä sekä sopimuskumppaneiden käyttämissä järjestelmissä, että Liikenne- ja viestintäviraston sähköisissä palveluissa. Nämä muut säännöt ovat kuitenkin varsin yksinkertaisia verrattuna taksikilviltä vaadittaviin luotettavuuden varmistamiseen liittyviin sääntöihin. Muun muassa muutosrekisteröinnin liikennekäyttöönotto ei ole mahdollista, jos auto on käyttökiellossa eräntyneiden ajoneuvoverojen takia. Etukäteen ja tietojärjestelmän avulla tehtävillä menettelyllä varmistettaisiin, että sopimusrekisteröijät eivät käytä harkintaa taksikilpien luovuttamisessa, ja voisivat ylipäänsä hoitaa tehtävää, kun taksikilpien edellytykset täyttyvät. Jos tilanteessa täytyisi käyttää harkintaa, siirtäisi sopimusrekisteröijä tehtävän liikennepalvelulain 211 §:n 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon ratkaistavaksi. Tämä edellytysten tarkistaminen taksikilpiä luovutettaessa vaatisi Liikenne- ja viestintävirastolta merkittäviä uusia toimintaprosesseja ja niiden toteuttamista tietojärjestelmiin ja tietojärjestelmien rajapintoihin edellä kuvatuin tavoin n. 200 000 euron edestä.

Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulee kouluttaa ja ohjeistaa rekisteröintioikeudet saaneet henkilöt eli rekisteröinnin suorittajat, ja valvoa, että ohjeistuksia noudatetaan. Näistä voi koitua virastolle etenkin muutosten alkuvaiheessa koulutus- ja neuvontatehtävien kasvua.

Liikenne- ja viestintä virasto hankkii fyysiset rekisterikilvet määrääjain julkisella kilpailutuksella. Uudet taksikilvet tulisi huomioida seuraavassa viraston rekisterikilpitoimittajan kilpailutuksessa vuoden 2026 viimeisellä puoliskolla. Uusi kilpitoimittajasopimus tulisi saada voimaan vuoden 2027 alusta. Taksina voi käyttää henkilöautoa, pakettiautoa, kuorma-autoa, kolmipyörää, kevyttä nelipyörää tai raskasta nelipyörää ja näiden ajoneuvojen kilpityypit tulisi olla saatavilla myös taksikilpenä muutoksen tultua voimaan. Tämä lisää monimutkaisuutta rekisterikilpien kilpailutukseen ja hallintoa.

Lisäksi valvonnan tulee olla tehokasta, koska taksialan toimijoiden tilanteet saattavat muuttua taksikilpien käytön aikana ja taksikilvet, joiden käytöllä ei enää ole edellytyksiä, tulee saada kerättyä pois liikenteestä. Tämä tehtävä tulee uutena Liikenne- ja viestintävirastolle ja etenkin poliisille, joka käytännön valvontaa suorittaa. Valvonta lisää poliisin tehtäviä, mutta taksikilpiin sidottu käyttökieltomenettely voi myös tehostaa valvontaa ja ennalta vähentää tarvittavan valvonnan määrää. Valvonnan käytännön toteuttamistavat tulee arvioida valvovien viranomaisten kesken, jotta valvontaa toimeenpannaan tarkoituksenmukaisella tasolla ja saatavilla olevien resurssien puitteissa. Alustavasti poliisin tulee kuitenkin voida tarkastaa taksikilven edellytysten voimassaolo liikennevalvonnassa rekisteritunnukseen pohjautuvan kyselyn kautta.

Vaikutukset työllisyyteen. Osa-aikaisiin ryttäjiin tai ryttäjien taksina käytettäviin ajoneuvojen määrään vaatimukset voisivat kuitenkin vaikuttaa vähentävästi. Taksikilpien osalta vaikutus voi olla suurempi, sillä taksikilpien hankinta rajoittaa enemmän ajoneuvon muuta käyttöä. Tämä voi vähentää sellaisten ryttäjien toimintaa, jotka käyttävät ajoneuvoa enemmän muuhun ajoon kuin taksiliikenteeseen, eli vain osa-aikaisesti tai sesonkiluontoisesti taksia ajavat ryttäjät, ja tätä kautta myös taksiajajien määrään etenkin kysyntäpiikkien

aikana, jos taksina käytettävää ajoneuvoja olisi vähemmän. Velvoite kilven hankintaan on asetettu luvanhaltijalle, jolloin vaikutus taksinkuljettajiin voi arvioida olevan vähäinen. Vaatimus erillisestä taksikilvestä voisi mahdollisesti vaikuttaa etenkin sellaisiin yrityksiin, jotka toimivat pääosin osa-aikaisesti ja täten vaikuttaa myös työllisyyteen, mutta määrää ei ole mahdollista arvioida. Muutosten vakiinnuttua vaikutuksen arvioidaan tasaantuvan ja esitetyt muutosehdotukset voivat myös pidemmällä tähtäimellä parantaa taksialan luotettavuutta ja mainetta.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan. Kotitalouksien osalta liikenneluvanhaltijoille asetetut uudet velvollisuudet ja niiden tuomat lisäkustannukset voisivat vaikuttaa taksipalveluiden yleiseen hintatasoon ja siten välillisesti myös taksipalveluja käyttävien kotitalouksien taloudelliseen asemaan. Lisäksi mikäli esitetyt muutosehdotukset vaikuttaisivat vähentävästi alalla olevien tai sinne pyrkivien taksinkuljettajien ja yrittäjien määriin, voisi tämä välillisesti vaikuttaa myös taksipalveluiden saatavuuteen negatiivisesti muutosten voimaan tullessa, mutta vaikutuksen arvioidaan tasaantuvan muutosten vakiinnuttua. Muutokset (etenkin taksikilpi sekä julkisen rekisterin laajentaminen) myös helpottaisivat taksien tunnistamista, mikä lisäisi kuluttajien mahdollisuutta arvioida taksin luotettavuutta. Lisäksi viranomaisen myöntämä taksikilpi voisi vähentää pimeiden taksien määrää, sillä nämä ajoneuvot olisi helpompi tunnistaa liikennevirrasta niin poliisin kuin kuluttajienkin. Pimeiden taksien vähentyminen voisi vähentää myös mm. ryöstöhinnoittelua tai muita lainvastaisia toimia ja sitä kautta myös lisätä kuluttajien luottamusta.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen. Esitetty käyttökielto vaikuttaisi taksiliikenneluvan haltijoiden omaisuuden suojaan ja elinkeinonvapauteen heikentävästi. Samalla se kuitenkin olisi tarpeen säädöksen tavoitteen, taksiajoneuvojen paremman tunnistettavuuden, saavuttamiseksi. Erillisen taksikilven arvioidaan myös vaikuttavan pimeiden taksien vähentymiseen ja tehostavan poliisin valvontaa, ja tätä kautta parantavan kuluttajansuojaa, liikenneturvallisuutta ja turvaavan myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta.

Taksamittari ja kerättävät tiedot

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaikutukset. Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävällä taksamittarivaatimuksella olisi vaikutuksia yritysten kustannuksiin. Tämä vaikuttaisi alalla jo oleviin yrittäjiin sekä nostaisi alalle tulon kynnystä. Velvoite käyttää kaikissa taksiliikenteeseen käytettävissä ajoneuvoissa mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria aiheuttaisi kustannuksia sellaisille yrityksille, joilla ei tällä hetkellä ole vaatimusten mukaista taksamittaria ajoneuvoissaan. Tällaisten toimijoiden tarkka määrä ei ole tiedossa, mutta Liikenne- ja viestintäviraston varovaisen arvion mukaan taksamittari löytyisi yhä n. 70–80 % takseista. Koska laissa on tälläkin hetkellä velvollisuus käyttää taksamittaria lain 152 § 2 momentin mukaisissa muuttuvahintaisissa kyydeissä, voidaan arvioida, että taksamittareita on yhä laajasti käytössä.

Taksamittarivelvoitteesta aiheutuvat kustannukset riippuvat toisaalta siitä, kuinka yritys hinnoittelee taksipalvelunsa ja toisaalta siitä, millaisen laitteen tai järjestelmän yritys päätyy hankkimaan. Alalla tyypillisesti käytössä olevien, mittauslaitelain vaatimukset täyttävien taksamittareiden hankinta- ja asennushinta lisälaitteineen on yhteensä noin 2 000 euroa. Laitteiden leasinghinnat ovat valmistajasta riippuen alkaen noin 80–100 euroa kuukaudessa. Useat välitysyhtiöt kuitenkin voivat edellyttää, että niiden välittämässä kyydeissä käytetään juuri tietynlaista laitteistoa. Kyydinvälitysalustatoimijat eivät ole edellyttäneet taksamittarin käyttöä. Mikäli yritys ajaa ainoastaan alustan kautta välitettäviä kyytejä, ei ajoneuvossa luultavasti ole taksamittaria, sillä sitä ei tämän hetken lainsäädännön mukaan silloin edellytetä. Taksamittarin hankinta koskisiikin eniten juuri tämänkaltaisia yrityksiä, jotka ajavat ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä alustojen kautta. VATT:n Datahuoneelta saatujen tietojen mukaan vuonna 2022 noin kolmanneksella toimintaa harjoittaneista taksiyrityksistä vuotuinen liikevaihto oli alle 50 000 euroa vuodessa ja tilikauden keskimääräinen tulos noin 5 500 euroa. Pienemmällä yrityksillä toiminnan kiinteät kulut muodostavat myös suhteellisesti suuremman osan kustannuksista. Osalle toimijoista taksamittarista aiheutuisi lisäkustannus, joka kasvattaisi toiminnan kiinteitä kustannuksia. Luultavasti osa yrityksistä laittaisi taksamittarin hinnan kuluttajilta perittävään hinnastoon, mikä nostaisi taksipalvelujen hintoja. Taksamittarivaatimus edellyttäisi myös kiinteähintaisissa kyydeissä taksinkuljettajalta jokaisen yksittäisen tilauksen tietojen merkitsemistä taksamittariin ennen kyydin alkamista. Tämä veisi kuljettajalta tietyn ajan, joka pitäisi allokoida kuljettajien työpäivään ja tilausten hyväksymiseen.

Muunlaisten laitteiden ja järjestelmien hintatasoa ei ole pystytty arvioimaan, mutta arvio on, että näiden kuukausi- tai kertakustannus on taksamittaria huomattavasti edullisempi. Edellyttämällä taksamittaria olisi sillä vaikutusta myös näitä muita laitteita tai järjestelmiä tarjoavien yritysten liikevaihtoon, sillä jatkossa

näitä palveluita ei enää tarvittaisi samalla tavalla. Muiden laitteiden tai järjestelmien markkinatilanteesta tai hintatasosta ei kuitenkaan ole saatu tarkkoja tietoja.

Vaikutukset julkiseen talouteen. Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä toimilla pyritään muun muassa ehkäisemään verojen maksun laiminlyöntiä ja sitä kautta lisäämään taksitoiminnasta maksettavia verotuloja. Koska taksitoimialalla esiintyvän harmaan talouden määrää ei ole pystytty euromääräisesti arvioimaan, eikä esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuudesta ole tutkittua tietoa, ei toimenpiteiden vaikutuksia julkiseen talouteen ole ollut mahdollista arvioida. Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan kuitenkin vähentävän mahdollisuuksia tulojen aliraportointiin, helpottavan toiminnan kenttävalvontaa ja parantavan taksityrittäjien tietoja julkisista velvoitteista kuten veroista ja eläkkeistä. Siten toimenpiteillä voidaan arvioida olevan verojen maksua lisäävä vaikutus.

Sovellusten kautta tilattujen ja maksettujen ajojen tai etukäteen muulla tavoin sovittujen kiinteähintaisten ajojen kirjaaminen taksamittariin käsin sisältäisi kuitenkin vilpin mahdollisuuden, silloin kun taksamittaria käytetään vain ns. kassakoneena, eikä hinnan määrityksessä. Taksamittarin tarkoituksena on toimia harmaan talouden torjunnan estämiseksi kassakoneena, jolloin tiedon olisi hyvä siirtyä sovelluksesta automaattisesti mittariin. Tämä kuitenkin edellyttäisi toimijoilta järjestelmäintegraation kehittämistä sovelluksesta mittariin, mutta tämän integraation luominen on yrityksille vapaaehtoista. Ilman integraatiota jää ajojen kirjaaminen käsin kuljettajan vastuulle, jolloin väärinkäytökset taksamittariin ilmoitetuista summista tulisivat esille vain yksittäisissä verotarkastuksissa, jolloin taksamittarin ennalta ehkäisevä vaikutus veron kiertoon voi jäädä pienemmäksi. Tällöinkin pelotevaikutus olisi kuitenkin olemassa, mikäli asia tarkastettaisiin verovalvonnassa jälkikäteen, jolloin veronkierrosta jäisi helpommin kiinni. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta, jolloin taksamittarin voi katsoa ehkäisevän harmaata taloutta.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan. Mikäli kaikissa ajoneuvoissa olisi taksamittari, joka keräisi jokaisesta taksimatkasta laissa määritellyt tiedot, sekä lisäksi mm. kokonaiskilometrit, olisi tietojen kerääminen standardimuotoista ja tämän kautta helpottaisi niin Verohallinnon kuin Liikenne- ja viestintäviraston työtä. Taksamittarin käyttö voisi parantaa ja tehostaa Verohallinnon toimintaa. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta. Taksamittari kerää myös muita, kuin laissa määriteltyjä tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit, mikä on verovalvonnassa olennainen tieto.

Vaikutukset työllisyyteen. Ehdotuksella pakollisen taksamittarin käyttämisestä voi arvioida olevan mahdollisesti vähäistä vaikutusta työllisyyteen. Kaikki yrittäjille asetettavat uudet velvollisuudet ja kustannukset voivat vaikuttaa markkinoilla olevien yrittäjien määrään, mikäli he kokevat uudet kustannukset suuriksi niistä saatuihin hyötyihin nähden. Taksamittarivaatimuksen voi nähdä vaikuttavan etenkin sellaisten yrittäjien määrään, jotka ajavat ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä, usein alustatoimijoiden kautta, mutta myös tavanomaisempien välitysyhtiöiden kautta. Tällöin heille taksamittarivaatimus olisi uusi kustannus, ja mikäli yrittäjällä olisi useampi ajoneuvo käytössään, tulisi kaikkiin hankkia erillinen taksamittari. Tämä voisi vähentää sellaisten yrittäjien määrää sekä myös vain osa-aikaisesti tai sesonkiluontoisesti taksia ajavien yrittäjien tai autojen määrää ja sitä kautta myös heidän mahdollisuuksiaan tarjota työtä taksinkuljettajille. Samanaikaisesti sellaisten taksityrittäjien, jotka toimivat, ja joiden kuljettajat toimivat pitkälti täysipäiväisesti taksimarkkinoilla, ja joilla on jo taksamittarit, ei uusi vaatimus vaikuttaisi näiden kustannuksiin ja sitä kautta työllisyyteen.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan. Kotitalouksien osalta liikenneluvanhaltijoille asetettu uusi velvollisuus taksamittarin hankintaan ja sen tuoma lisäkustannus voisi vaikuttaa taksipalveluiden yleiseen hintatasoon ja siten välillisesti myös taksipalveluja käyttävien kotitalouksien taloudelliseen asemaan. Lisäksi mikäli esitetyt muutosehdotukset vaikuttaisivat vähentävästi alalla olevien tai sinne pyrkivien taksinkuljettajien ja yrittäjien määrään, voisi tämä välillisesti vaikuttaa myös taksipalveluiden saatavuuteen negatiivisesti muutosten voimaan tullessa, mutta tasaantuvan muutosten vakiinnuttua. Taksamittarivaatimus voisi kuitenkin myös vaikuttaa kuluttajien luottamukseen taksialaa kohtaan parantavasti, kun kuluttaja näkisi jatkossa kaikissa taksiautossa taksamittarin ja siinä joko kiinteän hinnan tai mittariin perustuvan hinnan muodostumisen.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen. Esityksellä mittauslaitelain mukaisen taksamittarin käyttämiseen on vaikutusta taksiliikenteen haltijoiden perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuuden suojaan ja 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen. Sellaiset taksiliikenneluvan haltijat, joiden ajoneuvoissa ei ole vaatimuksen

mukaista taksamittaria, joutuisivat sellaiseen investoimaan. Taksamittarilla pyritään ehkäisemään harmaata taloutta, joten edellä mainittujen perusoikeuksien rajoittamiselle on perustellut syyt.