Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

TAKSITAKSAN PERUSTEET

Liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenet ovat käyneet keskustelua taksimaksun perusteista. Tähän viitaten haluamme vielä selventää asiaa koko valiokunnalle.

Taksitaksa perustuu Tilastokeskuksen ylläpitämään taksi-indeksiin. Indeksin perustana olevien tekijöiden painotukset on tarkistettu viimeksi vuonna 2010. Työryhmässä oli mukana Tilastokeskuksen edustajien lisäksi edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä sekä kuljetusalan järjestöistä. Indeksiseloste on liitteenä, siitä selviää tarkalla tasolla miten taksin kustannukset muodostuvat.

Tiivistettynä taksin kustannusindeksi muodostuu seuraavasti: (kuva lopussa)

- Palkat 44,51 %
- Palkan sivukulut 26,64 %
  - eläke, sotu, lomapalkka ym.
- Pääoman poistot 7,21 %
  - auto ja sen varusteet
- Hallinto 5,67 %
  - kirjanpito, pankin kulut, markkinointi ym.
- Polttoaineet 4,92 %
- Ylläpito 3,78 %
  - auton pesu, autotalli, tarvikkeet
- Vakuutukset 2,93 %
- Korjaus ja huolto 2,52 %
- Liikennöimismaksut 1,32 %
  - vuotuiset auton verot, katsastus, tilausvälitys ym.
- Korot 0,49 %

Taksimaksut ovat 10 % arvonlisäveron piirissä.

Kun taksinkuljettajan työ on palvelutyötä, jossa yksi taksinkuljettaja voi palvella vain yhtä asiakasta kerrallaan, niin silloin työvoimakustannukset nousevat merkittävään rooliin kokonaiskustannuksissa. Palkkojen osalta todettakoon, että laskelmat perustuvat sekä yrittäjän itsensä että palkatun kuljettajan osalta vajaan 13 euron tuntipalkkaan.

Esimerkiksi 30 euron taksimatkan hinta jakautuu seuraavasti:

• Arvonlisävero	2,73 e
• Palkka	12,14 e
• Palkan sivukulut	7,26 e
• Pääoman poistot (auto)	1,97 e
• Hallinto (mm. kirjanpito)	1,55 e
• Polttoaineet	1,34 e
• Ylläpito	1,03 e
• Vakuutusmaksut	0,80 e
• Korjaus ja huoltokustannukset	0,69 e
• Liikennöimismaksut	0,36 e
• Pääoman korkokustannukset	0,13 e
Yhteensä:	30,00 e

Jos samaan lopputulokseen taloudellisesti ajatellaan päästävän ei-ammattimaisen arvonlisäverottoman liikenteen hoitamisella, niin silloin samaisen matkan hinnaksi muodostuisi noin 18 euroa – käytännössä siis 40 % alle nykyisen taksan. Tällä perusteella ajatus siitä, että järjestämällä nykyiselle taksiliikenteelle samat verotukselliset velvoitteet kuin ns. jakamistaloudelle tai kustannusten jakamisen nimissä tehtävälle kuljettamiselle, voitaisiin nykyinen taksiliikenne hoitaa kannattavasti 35–40 % nykyistä edullisemmin taksoin.

Tässä kustannustenjakomallissa hinta jakautuisi seuraavasti

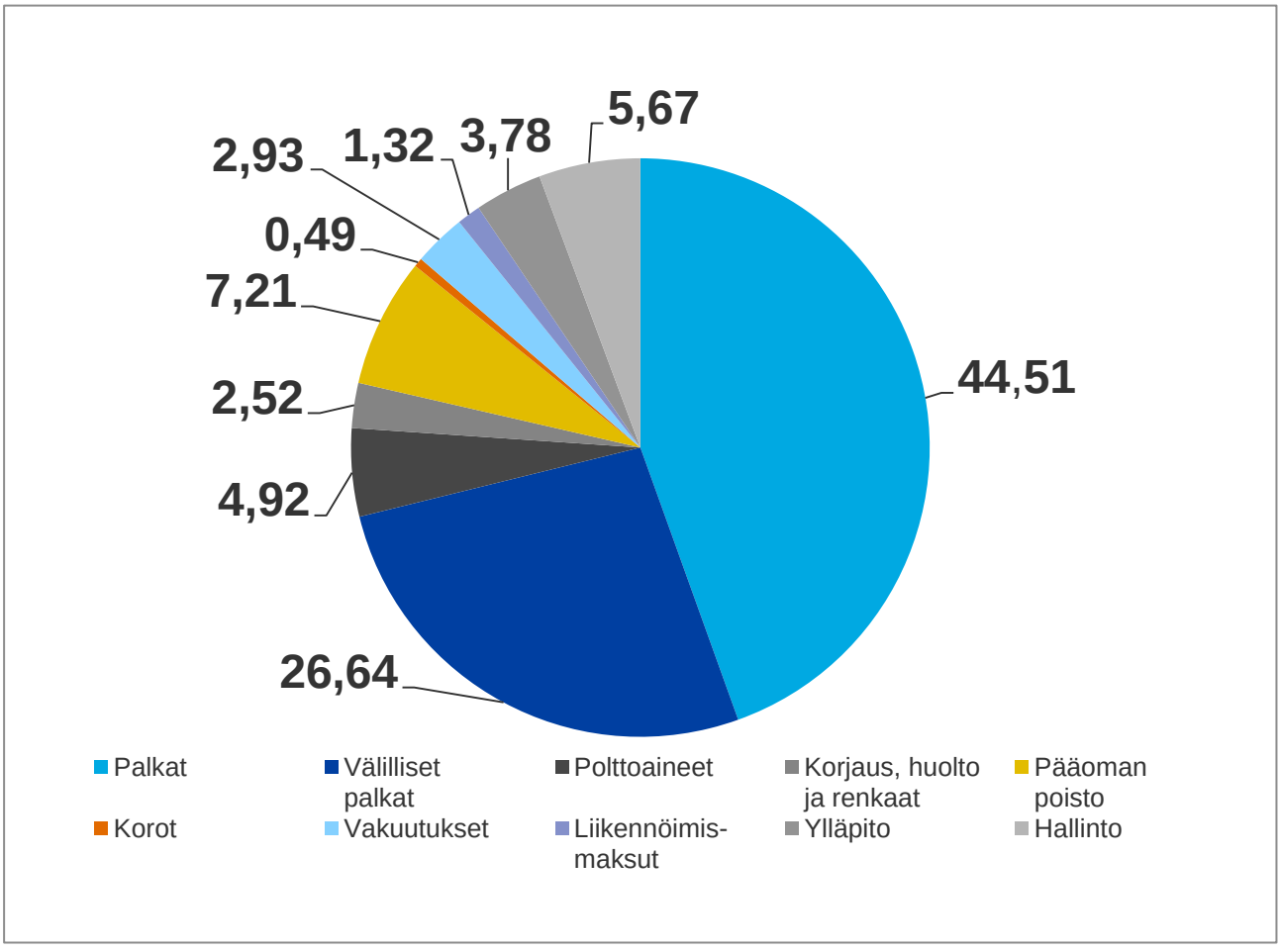
• Arvonlisävero	~~*2,73 e*~~	0,00 e
• Palkka	*12,14 e*	12,14 e
• Palkan sivukulut	~~*7,26 e*~~	0,00 e
• Pääoman poistot	*1,97 e*	1,97 e
• Hallinto	~~*1,55 e*~~	0,15 e
• Polttoaineet	*1,34 e*	1,34 e
• Ylläpito	*1,03 e*	1,03 e
• Vakuutusmaksut	~~*0,80 e*~~	0,20 e
• Korjaus ja huoltokustannukset	*0,69 e*	0,69 e
• Liikennöimismaksut	*0,36 e*	0,36 e
• Pääoman korkokustannukset	*0,13 e*	0,13 e
Yhteensä:	*30,00 e*	18,01 e

Arvonlisäveroa ei siis makseta. Palkan sivukuluja ei ole eikä hallintoa juuri tarvita, kun ei ole esim. kirjanpitoa. Vakuutusmaksut yksityisellä liikenteellä ovat noin neljäsosa ammattiliikenteen maksuista. Näin pienillä muutoksilla taksimatkan hinta laskisi 40 % ja silti kuljettaja saisi ansionsa tästä toiminnasta normaalina verotettavana ansiona.

Ammattimaisuuden huonolla määritelmällä ja taksamittarin vaatimusten poistamisella aiheutetaan tosiasiassa tilanne, että ammattimaista liikennettä ei kustannuksia ajatellen kannata enää ajaa. Taksiliikenne siirtyy ei-ammattimaiseksi kustannusten jakamiseen perustuvaksi toiminnaksi, josta yhteiskunnan ja yrittäjien tappiot ovat suuret. Ei-ammattimaisen toiminnan seurauksena jää myös sosiaaliturva hoitamatta ja tältäkin osin kustannukset lopulta päätyvät yhteiskunnan kustannettavaksi erilaisin sosiaalisin perustein maksettavin korvauksin, kuten mm. kansaneläke.

Suomen Taksiliitto ry

Taksimaksun kustannusperusteiden jako



Tilastokeskus
Statistikcentralen

MENETELMÄSELOSTE ***Heinäkuu 2012***

Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit 2010 = 100

Sisältö

1. Taustaa 2

2. Indeksin määritelmä ja käyttö 2

3. Painorakenteen muodostamisessa käytetyt lähtöarvotiedot 3

4. Painorakenne 5

5. Kustannustekijät ja hintaseuranta 6

5.1 Palkat 6
5.2 Välilliset palkat 6
5.3 Polttoaineet 6
5.4 Korjaus ja huolto 6
5.5 Pääoman poisto 7
5.6 Korot 7
5.7 Vakuutukset 7
5.8 Liikennöimismaksut 8
5.9 Ylläpito 8
5.10 Hallinto 8

6. Indeksin laskeminen 9

7. Julkaiseminen, tulosteet ja saatavuus 9

1. Taustaa

Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksejä on uudistettu painorakenteeltaan ja hintanimikkeiltään vastaamaan vuoden 2010 kustannusrakennetta. Indeksin uusi perusvuosi on 2010. Indeksin uudistamista on ohjattu työryhmässä, jonka jäseninä ovat olleet Ville Jaakola Suomen Taksiliitto ry:stä, Juha Pentikäinen Lähitaksista, Harri Uusinäkki, Juha Valtonen ja Irja Nikitin-Vesanen Liikenne- ja viestintäministeriöstä, Juhani Haapoja ja Jari Mäkinen Suomen Palvelutaksit ry:stä, Mikael Söderlund Suomen Sairaankuljetusliitto ry:stä, Sanna Pekkarinen Sosiaali- ja terveysministeriöstä sekä Ilkka Lehtinen, Pirkko Hemmilä ja Matias Kemppainen Tilastokeskuksesta.

Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksejä on tuotettu vuoden 1995 kesäkuusta lähtien (1994 kesäkuu = 100). Muiden Tilastokeskuksen kustannusindeksien tapaan indeksi uudistetaan vähintään viiden vuoden välein. Vuoden 2000 = 100 -uudistus toteutettiin hintapäivityksenä eli ainoastaan painorakennetta korjattiin kesäkuusta 1994 toteutuneilla hintojen muutoksilla. Tuolloin otettiin käyttöön myös invatakseille varallaolon kustannukset sisältävä indeksi. Sairaankuljetuksessa vastaava hälytysvalmiusajan kustannukset sisältävä erillinen indeksi on sisältynyt tilastoon alusta lähtien.

Indeksiuudistus 2010 = 100 toteutettiin teoreettisena laskelmana, jossa kustannukset laskettiin yhden auton vuotuisen ajosuoritteen perusteella. Oletuksena oli, että kaikki autoon tarvittavat työt ovat ostopalveluja. Invataksien varallaolon ja sairaankuljetuksen hälytysvalmiuden kustannukset perustuvat alalla tehtyihin selvityksiin ja laskelmiin.

2. Indeksin määritelmä ja käyttö

Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit kuvaavat taksi-, invataksi- ja yksityisen sairaankuljetusliikenteen kustannustekijöiden hintojen muutoksia.

Taksi- ja invataksiliikenteen kustannusindeksit mittaavat arvonlisäverottomien panoshintojen kehitystä. Sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksi mittaa arvonlisäverollisten panoshintojen kehitystä.

Muiden Suomessa julkaistavien indeksien tapaan taksi-, invataksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit ovat kiinteäpainoisia indeksejä, joissa kustannustekijöiden osuudet kokonaiskustannuksista pysyvät muuttumattomina ajankohdasta toiseen. Ne ovat Laspeyres´n indeksejä, joissa perusajankohdan painorakenne on kiinteä.

Indeksit kuvaavat keskimääräistä kustannuskehitystä. Ne eivät kuvaa yksittäisen yrittäjän kustannusten kehitystä, jos yrityksen kustannusten rakenne poikkeaa olennaisesti indeksin rakenteesta. Indeksit eivät aina mittaa kaikkia alalla tapahtuneita kustannusten muutoksia. Esimerkiksi uuden menoerän tuleminen tai vanhan poistuminen eivät välttämättä näy pisteluvuissa indeksin kiinteän painorakenteen vuoksi. Hintaindeksi mittaa aina samojen tuotteiden hintakehitystä. Tuotteen laadunmuutoksen aiheuttama hinnan nousu tai lasku eliminoidaan hintaindekseistä.

Taksi-, invataksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksejä käytetään taustatietona taksaneuvotteluissa, kun arvioidaan alalla tapahtuneita kustannus-

ten muutoksia. Sitä voidaan käyttää myös vertailutietona seurattaessa yksittäisen yrityksen kustannuskehitystä suhteessa keskimääräiseen kustannuskehitykseen.

3. Painorakenteen muodostamisessa käytetyt lähtöarvotiedot

2010 = 100 -indeksien painorakenteet perustuvat teoreettisiin laskelmiin. Painorakenteen laskemisessa käytetyt lähtöarvotiedot on esitetty taulukossa 1. Taksi-, invataksi- ja sairaankuljetusliikenteen vuoden 2010 kustannukset on arvioitu euromääräisinä. Indeksin laskennan kannalta on kuitenkin tärkeintä, että kustannustekijöiden väliset suhteet, so. osuudet kokonaiskustannuksista, ovat oikein arvioitu.

Taulukko 1. Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksien 2010=100 -painorakenteen muodostamisessa käytetyt lähtöarvotiedot

Painorakenteen lähtöarvotiedot	**Taksit**	**Invataksit**	**Sairaankuljetusautot**
Uuden auton hankintamenon vuosikustannus varusteineen pl. vaihtoauto (ilman autoveroa), sairaankuljetusauto, sis. alv%.	8 545 €	13 755 €	21 299 €
Renkaat	2,5 renkaat / vuosi - yhdet talvirenkaat - 1,5 kesärenkaat	2 renkaat / vuosi - yhdet talvi- ja kesärenkaat	1,6 renkaat / vuosi - yhdet kesärenkaat ja 0,6 talvirenkaat
Varusteet	796 €/vuosi (tilataksi)	801 €/vuosi	2 982 €/vuosi
Muutostyöt	820 €/vuosi	6184 €/vuosi	4 899 €/vuosi
Ajosuorite	83 000 km/vuosi	62 000 km/vuosi	45 000 km/vuosi
Auton pitoaika	2 vuotta 3 kk, tilataksi 4 vuotta	3 vuotta	4 vuotta
Varusteiden pitoaika	6 vuotta	8 vuotta	8 vuotta
Polttoaineen kulutus	Diesel 7,4 l/100 km, Bensa 8,9 l/100 km	11,7 l/100 km	13,6 l/100 km
Palkkatunnit (kuljetustyöaika)	3 600 h / vuosi	3 240 h / vuosi	1 753 h / vuosi
Varallaolotunnit / Hälytysvalmiustunnit		3 341 h / vuosi	3 200 h / vuosi

Kussakin indeksissä suurimman kustannuserän muodostavat palkkakustannukset. Palkkakustannukset perustuvat kuljetustyöajalta maksettuihin palkkoihin. Taksien kokonaisajotuntimääränä on 3600, invataksien 3240 ja sairaankuljetuksen 1753 tuntia vuodessa. Palkkakustannusten arvo on laskettu taksi- ja invataksiautoilla kahdelle työntekijälle ja yhdelle sijaiselle. Kokeneemman kuljetta-

jan arvioitu vuotuinen ajotuntimäärä on 1720 tuntia, josta pyhätyötä on 292 tuntia. Toisen kuljettajan vuotuinen ajotuntimäärä on taksiliikenteessä 1515 tuntia, josta pyhätyötä on 258 tuntia. Invataksiliikenteessä toisen kuljettajan ajotunteja on vuodessa 1155 tuntia, josta pyhätyötä on 196 tuntia. Sijaisen vuotuinen ajotuntimäärä taksi- ja invataksiliikenteessä on 365, josta pyhätyötä on 62 tuntia. Pyhätyön määrä on taksi- ja invataksiliikenteessä 17 prosenttia kokonaisajomäärästä.

Invataksien varallaolon tuntimäärä on 3341 tuntia vuodessa. Arvopainoihin varallaolon palkkasummaksi on laskettu 50 % normaalipalkasta.

Sairaankuljettajien palkan arvopainon laskenta perustuu Suomen Sairaankuljetusliiton laskelmaan kahdelle henkilölle. Laskelmissa aktiivityöaika on 1753 tuntia vuodessa yhdellä henkilöllä työajan ollessa kello 8.00 - 16.00. Muu aika on hälytysvalmiudessa oloa, jossa maksetaan 29 prosenttia aktiivityönajan palkasta. Laskelmissa on huomioituna lauantaityötä 10, sunnuntaityötä 15, iltatyötä 16,7 ja yötyötä 37,5 prosenttia.

Laskelmien mukaan välillisten palkkojen osuus palkkakustannuksista on taksi- ja invataksiliikenteessä 59,87 prosenttia ja sairaankuljetusliikenteessä 66,35 prosenttia.

Pääomaan liittyviä menoja ovat autokalusto- ja varustekustannukset sekä muutostöiden aiheuttamat kustannukset. Pääoman poistokustannus on laskettu taksiautoille neljän ja invataksien ja sairaankuljetusautojen kahden yleisimmän automerkin ja -mallin hankintahinnasta vähennettynä arvioidulla jälleenmyyntihinnalla. Autot on valittu indeksiin vuoden 2010 ensirekisteröintitietojen perusteella. Tilataksit (1+8 henk.) on edustettuna taksi-indeksissä 23 prosentin osuudella. Autojen arvoihin on lisätty varusteet ja niiden asennuskustannukset. Autojen pitoaikana on takseilla 2 vuotta 3 kk, tilatakseilla 4 vuotta, invatakseilla 3 vuotta ja sairaankuljetusautoilla neljä vuotta. Varusteiden kestoaika takseilla on kuusi vuotta ja tila- ja invatakseilla sekä sairaankuljetusautoilla kahdeksan vuotta.

Polttoaineen kulutus perustuu indeksin hintaseurannassa mukana olevien autojen valmistajien ilmoittamaan keskikulutukseen sadalla kilometrillä. Polttoainekustannukset on laskettu siten, että kulutus on kerrottu keskimääräisellä ajosuoritteella. Lisäksi auton lisälämmittimien käytön on arvioitu lisäävän keskimääräistä polttoainekulutusta henkilötakseilla 10 prosenttia, tilatakseilla, invatakseilla ja sairaankuljetusautoilla 40 prosenttia. Oletuksena on, että kaikki invataksit ja sairaankuljetusautot sekä tilataksit ovat dieselkäyttöisiä. Taksiautoilla bensiinin osuus polttoainekuluista on arvioitu kuudeksi prosentiksi kokonaispolttoainekuluista.

Taksiliikenteessä arvioidaan kuluvan 2,5 rengaskertaa vuodessa, yhdet talvirenkaat ja 1,5 kesärenkaat. Invatakseilla rengaskulutus on kaksi rengaskertaa eli sarja talvirenkaita ja sarja kesärenkaita. Sairaankuljetusautojen rengaskulutukseksi on arvioitu 1,6 rengaskertaa vuodessa eli yhdet kesärenkaat ja 0,6 kertaa talvirenkaita.

Korkokustannus on laskettu olettamalla, että autokalusto hankitaan lainapääomalla. Vuotuinen korkokustannus on laskettu pääoman arvonlisäverolliseen autoverottomaan hankintamenoon lisäämällä 10 prosenttia käyttöpääomaa.

Vakuutuksia ovat liikennevakuutus, autovakuutus sekä taksi- ja sairaankuljetusextra. Painorakenteissa on otettu huomioon liikenne- ja autovakuutusten bonukset. Liikennevakuutuksen keskimääräiset bonukset ovat taksiautoilla, invatakseilla ja sairaankuljetusautoilla 60 prosenttia. Autovakuutuksien bonukset ovat takseilla, invatakseilla ja sairaankuljetusautoilla 60 prosenttia. Lisävakuutuksissa on keskittämisalennus kaikilla autoilla 15 prosenttia.

Ulkopesu ja sisäpuhdistus arvioidaan tehtävän ostotyönä 150 kertaa vuodessa. Perusteellisempi sisäpuhdistus arvioidaan tehtävän 4 kertaa vuodessa ja moottorin pesu kaksi kertaa vuodessa. Sähkön kulutus on arvioitu indeksin taustaryhmässä. Sairaankuljetuksen hoitotarvikkeiden vuosikustannus perustuu arviolaskelmaan.

4. Painorakenne

Indeksin painorakenne koostuu seuraavista kustannustekijöistä: palkat, välilliset palkat, polttoaineet, korjaus ja huolto, pääoman poisto, korot, vakuutukset, liikennöimismaksut, ylläpito ja hallinto. Painorakenne 2010=100 on esitetty taulukossa 2.

Indeksi lasketaan invatakseille ja sairaankuljetukselle kuljetustyöperusteisesti ja siten, että kuljetustyön lisäksi on huomioitu invataksiliikenteen varallaolotunnit ja sairaankuljetuksen hälytysvalmiustunnit.

Taulukko 2. Taksi-, invataksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksien 2010 = 100 painorakenne, promillea

	Taksit	Invataksit	Invataksit ml. varallaolo	Sairaankuljetus	Sairaankuljetus ml. hälytysvalmius
Palkat	445,1	406,9	456,3	401,5	477,4
Välilliset palkat	266,4	243,6	273,2	266,4	316,7
Polttoaineet	49,2	57,9	44,8	41,9	26,0
Korjaus ja huolto	25,2	23,3	18,0	14,9	9,2
Pääoman poisto	72,1	117,8	91,2	128,3	79,5
Korot	4,9	9,0	6,9	10,6	6,6
Vakuutukset	29,3	29,7	23,0	20,9	12,9
Liikennöimismaksut	13,2	15,5	12,0	5,1	3,2
Ylläpito	37,8	38,3	29,7	73,9	45,8
Hallinto	56,7	57,9	44,9	36,5	22,6
Kustannukset yhteensä	1000	1000	1000	1000	1000

5. Kustannustekijät ja hintaseuranta

5.1 Palkat

Palkkakustannusten muutoksia mitataan taulukkopalkoilla. Taksi- ja invataksiliikenteen palkkoja seurataan Taksiliikenteen Työnantajat ry:n ja Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto ry:n välisen Taksiliikenteen työehtosopimuksen tuntipalkalla. Työehtosopimuksen määräykset koskevat I paikkakuntakalleusluokassa työskenteleviä 2-4 vuoden ja yli 8 vuoden työkokemuksen omaavia tuntipalkkaisia kuljettajia.

Sairaankuljetusalan palkkoja seurataan Sairaankuljettajia koskevan työehtosopimuksen taulukkopalkoilla. Palkoissa seurataan hoitotason ja perustason kuukausipalkkaa yli 10 vuoden kokemuslisillä.

5.2 Välilliset palkat

Välilliset palkat koostuvat sosiaalipalkoista ja sosiaalivakuutuksista. Sosiaalipalkkoja ovat vuosilomapalkat, lomarahat, työajan lyhennys (palkalliset vapaapäivät) sekä sairaus- yms. ajan palkat.

Sosiaalivakuutusmaksut koostuvat lakisääteisistä ja työehtosopimuksissa sovituista maksuista. Näitä ovat työnantajan sosiaaliturvamaksu, työeläkemaksu, työttömyysvakuutusmaksu, tapaturmavakuutusmaksu, ryhmähenkivakuutusmaksu, potilasvakuutusmaksu ja työnantajan vastuuvakuutus. Tilastokeskus laskee välilliset palkkakustannukset sovitun menetelmän mukaisesti.

Sosiaalipalkat määräytyvät prosenttiosuutena kuljettajan palkasta ja sosiaalivakuutusmaksut prosenttiosuutena kuljettajapalkan ja sosiaalipalkan muodostamasta palkkasummasta. Välillisten palkkakustannusten kehitykseen vaikuttavat siten paitsi välillisten palkkojen perusteissa tapahtuneet muutokset myös kuljettajien palkoissa tapahtuneet muutokset.

5.3 Polttoaineet

Hintaseurannassa käytetään Kuluttajahintaindeksistä saatuja koko Suomea koskevia polttoaineiden keskihintoja.

5.4 Korjaus ja huolto

Korjauksen ja huollon menoerään kuuluvat huollot, varaosat ja korjaukset sekä renkaat. Huollon osuus korjauksen ja huollon kokonaiskustannuksista on takseilla 35 prosenttia, invatakseilla 38 prosenttia ja sairasautoilla 37 prosenttia. Huollon hintaa seurataan autojen määräaikaishuoltohinnoin sekä huolenpitosopimushinnoin, joita tietoja Tilastokeskus kerää. Korjauksen ja varaosien osuus korjaus ja huolto -ryhmästä on takseilla 29 prosenttia, invatakseilla 25 prosenttia ja sairasautoilla 24 prosenttia. Korjaus- ja varaosakustannuksia seurataan Kuluttajahintaindeksin sarjalla, joka sisältää yleisimpiä autojen varaosien hintoja suurimmilta varaosaliikkeiltä kysyttynä. Korjauskuluja seurataan Autoalan Keskusliiton keräämillä tuntiveloitushinnoilla.

Renkaiden osuus korjaus- ja huoltokuluista on taksiautoilla 36 prosenttia, invatakseilla 37 prosenttia ja sairaankuljetusautoilla 39 prosenttia. Renkaiden hintaa

seurataan Kuluttajahintaindeksin henkilöauton renkailla. Kesärenkaiden hintoja seurataan huhtikuusta syyskuuhun ja talvirenkaiden hintoja lokakuusta maaliskuuhun. Hintoihin sisältyy asennus vanteille.

5.5 Pääoman poisto

Taksiliikenteen pääoman poiston oletettua hintakehitystä seurataan kolmen erimerkkisen taksiauton hinnalla ja yhden tilataksin hinnalla ml. muutostyöt. Takseilla pääoman poisto jakautuu seuraavasti: autot 81 prosenttia, varusteet 9 prosenttia ja muutostyöt 10 prosenttia. Invataksien hintaa seurataan kahden erimerkkisen auton, kuuden erilaisen korin muutostyön, kahden erilaisen invataksihissin sekä porraskiipijän hinnalla. Pääoman poisto jakautuu invataksiautoilla seuraavasti: autot 49 prosenttia, varusteet 6 prosenttia ja muutostyöt 45 prosenttia. Taksi- ja invataksiautojen varusteina hintaseurannassa on taksiularadion ja datapäätteen kuukausivuokra, taksamittari, mustekirjoitin, maksupääte, matkapuhelin, taksivalolaite, koulukyytikupu ja alkolukko.

Sairaankuljetusautojen pääoman poiston hintakehitystä seurataan kahden erimerkkisen auton ja neljän erilaisen paarivarustellun auton korityön hinnalla. Pääoman poisto jakautuu sairaankuljetusautoilla seuraavasti: auto 63 prosenttia, varusteet 14 prosenttia ja muutostyöt 23 prosenttia. Hoitovälineiden hintakehityksen seurannassa on neljä erilaista hoitovälinettä, kiinteä hapenantojärjestelmä, hälytyslaukku, pulssioksitometri ja defibrillaattori. Taulukossa 3. on esitetty pääoman poiston jakauma autoon, varusteisiin ja muutostöihin.

Taulukko 3. Pääoman poiston jakauma autoon, varusteisiin ja muutostöihin

	Taksit	**Invataksit**	**Sairaankuljetus**
Auto	81 %	49 %	63 %
Varusteet	9 %	6 %	14 %
Muutostyöt	10 %	45 %	23 %

5.6 Korot

Korkojen osuus painorakenteessa vaihtelee autojen välillä puolesta prosentista hieman yli prosenttiin. Korkokuluja seurataan yritysten uusien lainojen koroilla, jotka julkaistaan Suomen pankin www -sivuilla. Korot lasketaan prosentteina pääoman hinnasta, joten korkokustannusten kehitykseen vaikuttavat sekä korkoprosenttien muutokset että pääoman hintakehitys.

5.7 Vakuutukset

Vakuutuskustannuksia seurataan liikennevakuutuksen, autovakuutuksen ja lisävakuutuksen taksoilla. Taksi- ja invataksiliikenteen liikennevakuutusmaksujen hintaseurannassa on tariffialue HA 30 ja autovakuutusmaksujen seurannassa alueen 2 ja maksualueluokan 14 isokasko pienimmällä mahdollisella omavastuulla bonusoikeuksin.

Sairaankuljetusautojen liikennevakuutusmaksussa seurataan alueen 3 tariffiluokan DO 30 maksuluokan 18 perusmaksua ja autovakuutusmaksussa EO 00 kaskovakuutusmaksua.

Extravakuutusten, samoin kuin taksien autovakuutusten, maksut määräytyvät autokaluston hinnan mukaan. Laskelmissa otetaan huomioon autokaluston uudistuminen. Maksut kysytään vakuutuslaitoksilta.

5.8 Liikennöimismaksut

Taksien liikennöimismaksuja ovat perusvero, käyttövoimavero, liikennelupa ja katsastusmaksu (katsastus + pakokaasumittaus). Lisäksi taksien liikennöimismaksuihin on luettu keskuspalvelumaksu, taksamittarin ohjelmanvaihto sekä taksamittarin ja maksupäätteen ylläpitohinta. Sairaankuljetusauton liikennöimismaksuja ovat virven käyttömaksu, yksityisten terveydenhuollon palvelujen antamista koskevan luvan muutospäätösmaksu sekä katsastusmaksu (katsastus + päästömaksu).

Perusveron hintaseurannassa huomioidaan taksien co2-päästöt. Käyttövoimaveron seurannassa taksiautoilla käytetään maksuperusteena 24 painoyksikköä (2400 kg) ja invatakseilla 34 painoyksikköä (3400 kg). Katsastusmaksuja seurataan Kuluttajahintaindeksin alasarjalla Katsastus. Liikennöimismaksut kysytään lupaviranomaisilta.

5.9 Ylläpito

Ylläpidon kuluja ovat takseilla autotalli- ja pesukulut sekä autonhoitotarvikkeet. Sairaankuljetusliikenteen ylläpitokustannuksia ovat lisäksi sähkökulut ja hoitotarvikemenot sekä vara-autokustannukset.

Autotallin vuokria ja vastikkeita mitataan Kuluttajahintaindeksin kokonaispisteluvulla. Pesukustannuksiin kuuluvat ulkopesu, perussisäpuhdistus ja moottoripesu. Ulkopesun hintakehitystä seurataan Kuluttajahintaindeksin alaryhmällä Henkilöauton pesu. Sisäpuhdistuksen ja moottorinpesun hintoja kysytään autojen pesuun erikoistuneilta yrityksiltä. Muiden ylläpitomenojen hintakehitystä seurataan Kuluttajahintaindeksin sarjalla Autotarvikkeet, joka sisältää pyyhkijän sulat ja lasinpesunesteen.

Sairaankuljetuksen hoitotarvikkeiden hintakehityksen seurantaan sisältyvät elektrodien, happimaskien, lääkehapen ja infuusioliuosten hintoja. Sähkön hintaa seurataan Kuluttajahintaindeksin alaindeksillä Sähkö. Sairaankuljetusliikenteen vara-autokustannusta mitataan pääoman poiston pisteluvulla.

5.10 Hallinto

Hallintokuluja ovat erilaiset jäsenmaksut, toimistokulut, terveydenhuolto- ja koulutusmenot sekä vaatekulut. Jäsenmaksuja ovat Suomen Taksiliitto ry:n, Suomen Palvelutaksit ry:n, Suomen Sairaankuljetusliitto ry:n sekä Suomen Yrittäjien jäsenmaksut. Toimistokuluja ovat kirjanpitokustannukset, pankki-, puhelin-, postikulut, mainoskulut, paperitavara, lehdet, kirjallisuus ja edustusmenot. Lisäksi seurataan terveydenhuolto- ja koulutusmenoja sekä pukurahaa ja työvaatteiden pesulakustannuksia. Taksien ja invataksien osalta painorakenteessa on huomioitu Kelan korvaamista matkoista aiheutuva maksuvälitysprovisiokustannus sekä korttimaksamisesta aiheutuva kustannus. Näitä kustannuksia ei kuitenkaan hintaseurata. Hallintomenojen kustannusjakautumat on arvioitu indeksin taustaryhmässä. Hallintokulujen hinnat saadaan Kuluttajahintain-

deksin alaindekseistä, Palvelujen tuottajahintaindeksien alaindekseistä ja sekä suoralla tiedonkeruulla.

6. Indeksin laskeminen

Taksi ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit lasketaan Laspeyresin indeksikaavalla

$$Ind_t = \sum_{i=1}^{n} w_i \frac{p_{it}}{p_{i0}}$$

jossa n on indeksissä mukana olevien tuotteiden määrä, w_i tuotteen arvopaino ja p_{it} tuotteen hinta ajankohdassa t. Indeksipisteluvut kuvaavat ko. ajankohtana hintojen muutosta verrattuna perusajankohtaan, tässä tapauksessa vuoteen 2010.

Kiinteäpainoisen hintaindeksin ominaisuuteen kuuluu, että perusajankohdan painojakautuma ja tuotteiden valikoima säilyvät muuttumattomina kuukaudesta toiseen. Tilastokeskuksen indeksit uudistetaan yleensä viiden vuoden välein siten, että perusvuosi päättyy lukuun nolla tai viisi. Hintaseurannassa olevia tuotteita joudutaan kuitenkin muuttamaan useammin kuin määrävuosin. Tuotteen laadullinen muuttuminen tai korvautuminen toisella toteutetaan siten, että uusi tuote ketjutetaan indeksiin sisään katkeamattoman hintasarjan saamiseksi. Tässä yhteydessä tehdään tyypillisesti myös laatuvakioiminen eli indeksistä poistetaan laadunmuutoksista johtuvat hinnanmuutokset.

7. Julkaiseminen, tulosteet ja saatavuus

Tilastokeskus laskee ja julkaisee Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit vuosineljänneksittäin kuukausitasolla. Indeksit julkaistaan tilastoitavaa neljännestä seuraavan kuukauden 20. päivä tai sitä seuraavana arkipäivänä. Kullekin liikennetyypille tuotetaan kustannusryhmittäin eriteltyjä pistelukuja. Kustannusryhmittäin eriteltyjä pistelukuja tuotetaan myös invatakseille varallaoloaika mukaan lukien ja sairaankuljetusautoille hälytysvalmius mukaan lukien. Vanhojen kokonaisindeksien 1995=100 ja 2005=100 tuotantoa jatketaan ketjuttamalla.

Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindekseistä tehdään neljännesvuosittain tuloste, joka on saatavissa paperiversiona tai sähköisenä Excel –tiedostona. Tilaukset voi tehdä seuraaviin sähköpostiosoitteisiin: myynti@tilastokeskus.fi tai kui.tilastokeskus@tilastokeskus.fi. Tilastokeskuksen vaihteen puhelinnumero on 09 - 17341.

Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindeksit on maksullinen tilasto, joten sen pistelukuja ei ole saatavana maksuttomana Tilastokeskuksen internetsivuilta.

Lisätietoja Taksi- ja sairaankuljetusliikenteen kustannusindekseistä saa Tilastokeskuksesta tai tilaston kotisivulta internetistä http://tilastokeskus.fi/til/tslhi/index.html.

Tilastokeskus tuottaa vastaavia kustannusindeksejä myös linja- ja kuormaautoliikenteestä, talo- ja maarakentamisesta sekä maarakennus- ja metsäalan koneista.