

17.3.2026

Eduskunnan talousvaliokunta

HE 15/2026

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA JA ERÄIDEN SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Suomen Taksiliitto ry (jäljempänä **"Taksiliitto"**) kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa. Lausuntonaan Taksiliitto toteaa seuraavaa:

1 YLEISTÄ

Suomen Taksiliitto ry kannattaa käsillä olevaa hallituksen esitystä laiksi liikenteen palveluista annetun lain sekä eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta. Esitys on kattava vastaus nykyisen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017, jäljempänä **"liikennepalvelulaki"**) valvonnan puutteisiin ja taksialan nykytilan haasteisiin. Se on kokonaisuus, jonka jokainen osa-alue on välttämätön yhteneväisten pelisääntöjen luomiseksi ammattimaiselle yrittäjyydelle ja luotettavalle asiakaspalvelulle. Myös yhteiskunnan etu on, että yrittäjyyden velvoitteet ovat oikein hoidettuja. Vaatimukset taksamittarista, rekisteröinnistä ja liittämisestä liikenneluvalle sekä erityisistä taksikilvistä yhdistettynä koulutukseen ja osaamisen varmistamiseen, luovat yhdessä taksitoimialan sääntelylle pohjan, jolla voidaan saavuttaa hallitusohjelman tavoitteet kuluttajien luottamuksen vahvistamisesta, saatavuuden edistämisestä, asiakasryhmien huomioimisesta sekä taksiliikenteen valvonnan tehostamisesta ja harmaan talouden kitkemisestä. On huomattava, että esitetyt muutokset ovat kokonaisuus, joista jokainen osa-alue on välttämätön tavoitteiden saavuttamiseksi ja riittävän valvonnan mahdollistamiseksi.

Vuoden 2018 uudistuksessa oli ajatuksena liiketoiminnan vapauttaminen jokaisen ulottuville. Ajo-osaaminen oli korkealla tasolla, alan hinnat määritteli viranomainen huolehtien vähimmäistulosta ja alan luotettavuus tuntui olevan helposti ylläpidettävissä vakaassa yhteiskunnassa. Kilpailun ja kuluttajien valintojen uskottiin pitävän kurissa ylilyönnit ja ongelmatapaukset. Toimialan vapautuminen johti kuitenkin muun muassa harmaan talouden merkittävään lisääntymiseen sekä asiakkaiden turvallisuudentunteen heikkenemiseen. Sosiaalinen kontrolli toimii siltikin heikosti markkinasääntelynä silloin kun kuluttajalla ei ole tosiasiallista mahdollisuutta vertailla palveluntuottajia.

Hallituksen esityksen toimenpiteillä voidaan vakauttaa yrittäjätoiminnan ennustettavuutta ja jatkuvuutta lisäämällä valvontaa harmaan talouden ja mm. työperäisen hyväksikäytön estämiseksi, ja saavuttamalla yhtenäiset lainsäädännön edellyttämät pelisäännöt taksialalle sekä takaamalla kohtuullinen yrittäjätulo.

Hallituksen esitys korjaa monia vuoden 2018 jälkeen alalle ilmaantuneita negatiivisia vaikutuksia teknologia- ja liiketoimintamallineutraalisti rajoittamatta kilpailuedellytyksiä,

17.3.2026

alan liiketoimintamahdollisuuksien kehittymistä taikka yrittäjyyden aloittamista. Esitys on sääntelytasoltaan muihin Pohjoismaihin verrattuna yhä poikkeuksellisen kevyt ja sisältää vain välttämättömät toimenpiteet asiakkaiden turvallisuuden varmistamiseksi, alan luottamuksen palauttamiseksi sekä harmaan talouden torjumiseksi.

Esitykseen ei sisälly elementtejä, jotka estäisivät innovoinnin ja uusien liiketoimintamallien kehittymisen. Sen tavoitteena on tuottaa ennustettava sääntelykehikko vakioimalla alan parhaita käytänteitä. Esimerkiksi laitteissa on jatkossakin suosittava teknologiariippumattomuutta, mutta vaatimuksissa on välttämätöntä säilyttää mittauslaitedirektiivin mukaiset standardit väärinkäytösten ja lainsäädännön kiertämisen tehokkaaksi torjumiseksi ja valvonnan toteuttamiseksi. EU-sääntelystä on lähiaikoina tulossa useita uudistuksia, joilla harmaata taloutta ja rajan yli tapahtuvaa palvelunmyyntiä pyritään seuraamaan tarkemmin liikenteen digitaalisuutta lisäämällä.

Yritystoimintaa ohjaavaa lainsäädäntöä kehitettäessä on aina haettava tasapainoa yritystoiminnan vapauden ja tarvittavan sääntelyn välillä. Taksilain muutoksissa erilaiset yhteiskunnalliset vaikutukset ovat nousseet voimakkaasti esiin, ja siksi luvanvaraisilta toimijoilta on perusteltua edellyttää, että tällaista toimintaa harjoitettaessa siihen liittyvät vaatimukset ovat lainsäädännön ja toimivan yhteiskunnan edellyttämällä tasolla ja luotettavasti todettavissa. Hallituksen esitys on välttämätöntä sääntelyä, jotta myös julkisten hankintojen ja alan kehittymiseen liittyvät olosuhteet saadaan yrittäjille läpinäkyviksi ja mielekkäiksi.

Nyt esitettävät muutokset eivät aseta taksiryttäjille sellaisia kohtuuttomia kustannuksia, jotka poikkeaisivat tavanomaisessa yritystoiminnassa syntyvistä kustannuksista. Lakisääteisiä velvoitteita on yritystoiminnasta riippumatta noudatettava, eikä näistä syntyviä kustannuksia tule pitää alalle tulon tai liiketoiminnan aloittamisen esteenä tai hidasteena. Kustannukset niin kuljettaja- kuin yrittäjäkoulutuksesta, luvista ja laitteista liittyvät olennaisesti yrittäjyyteen, mutta niiden on oltava kohtuullisia tai kohtuullisessa ajassa kuolettavia yritystoiminnassa.

Tässä lausunnossa keskitytään erityisesti hallituksen esityksen taloudellisiin vaikutuksiin niin yhteiskunnalle, asiakkaille kuin yrittäjillekin.

2 MUUTOSTEN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

2.1 Hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavat rikokset

Taksiliitto kannattaa hallituksen esityksessä lisättyjen rikoksien huomioimista hyvämaineisuuden arviointia koskevaan 8 §:ään, jotka koskevan niin kuljettajan ajolupaa kuin yrittäjälupaakin. Muutosten voidaan nähdä parantavan asiakkaiden turvallisuutta ja lisäävän laajemmin taksitoimialan ja koko ammattiliikenteen luottamusta.

Hallituksen esityksessä on lisätty hyvämaineisuuden arvioinnissa muun muassa petos- ja maksuvälinerikokset. Merkittävänä ongelmana taksialalla on nykyisin myös maksuvälinepetokset ja maksuvälinerikokset. Lisäksi alalla vallitsee nykyisin vahvasti harmaan talouden eri muodot, ja rikollisuus on kasvussa.

Taksia käyttävät paljon heikommassa asemassa olevat henkilöt, lapset sekä haavoittuvassa asemassa olevat erityisryhmät. Asiakkaalla voi olla myös rajatut mahdollisuudet kuljetuksen jälkeen saada luotettavaa tietoa siitä, minkä liikenneluvan haltijan taksia asiakas on käyttänyt. Vuoden 2018 jälkeen muun muassa liikaveloitukset

17.3.2026

sekä maksuvälineiden luvaton käyttö on lisääntynyt taksialalla merkittävästi. Maksuvälineriikosten ja petosten lisääminen hyvämaineisuuden arviointiin lisää asiakkaiden luottamusta siihen, että liikenneluvan haltija on rehellinen toimija ja luotettava maksuvälineiden käsittelijä. Lisäksi rikosten huomioiminen liikennelupaprosessissa ehkäisee epärehellisten toimijoiden päätymistä alalle, ja siten torjuu harmaan talouden harjoittamista taksialalla.

2.2 Ajoluvan estävät rikokset

Rikosnimikkeiden lisääminen

Taksiliitto kannattaa hallituksen esityksen mukaisten rikosten, kuten veropetoksiin, petoksiin, maksuvälinepetoksiin, ampuma-aserikoksiin sekä vapauteen kohdistuvien rikosten, lisäämistä 25 §:n 3 momenttiin ajoluvan saamisen esteeksi. Muutokset ovat välttämättömiä asiakkaiden turvallisuuden lisäämiseksi, taksialan luottamuksen parantamiseksi ja harmaan talouden torjumiseksi.

Taksinkuljettaja toimii poikkeuksellisessa asiakaspalvelutyössä, jossa matkustajan on voitava luottaa taksinkuljettajaan sekä kuljetuksen turvallisuuteen. Esityksen nykytilakuvauksessa todetaan, että asiakas on usein kaksin kuljettajan kanssa ja että taksia käyttävät myös paljon heikommassa asemassa olevat henkilöt tai esimerkiksi yölliseen aikaan henkilöt, joiden tarkkaavaisuus on saattanut alentua esimerkiksi alkoholin vaikutuksesta. Merkittävä osa takseista palvelee myös lapsia sekä muita haavoittuvassa asemassa olevia erityisryhmiä, ja siksi kuljettajan luotettavuus, ammattitaito, ja osaaminen ovat poikkeuksellisen tärkeitä asiakkaiden turvallisuuden sekä luottamuksen kannalta. Vuoden 2018 jälkeen alalle on päätyneet taksinkuljettajia, jotka ovat taksinkuljettajina toimiessaan syyllistyneet vakaviin rikoksiin. Näiden alalle soveltumattomien henkilöiden päätyminen taksinkuljettajiksi on merkittävästi heikentänyt asiakkaiden turvallisuutta, lisännyt harmaata taloutta sekä luottamusta alaa kohtaan.

Liikennepalvelulain 262 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen sekä liikennepalvelulain 264 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa ovat puolestaan rikkomuksia, joihin syyllistyminen ilmentää piittaamattomuutta taksiliikennettä koskevasta lainsäädännöstä, ja osoittaa soveltumattomuuden taksinkuljettajana toimimiseen.

Samoin rikokset julkista taloutta vastaan, petosrikokset sekä maksuvälineriikokset ovat välttämättömiä lisäyksiä ajoluvan saamisen esteeksi harmaan talouden torjunnan sekä alan luotettavuuden parantamiseksi. Esityksessä todetusti taksamittarilla kerättyjä tietoja käytetään verovalvonnassa, joten esimerkiksi veropetokseen syyllistyminen voisi heikentää luottamusta tietojen kirjaamisesta oikein. Näiden rikosnimikkeiden lisäämisen kannatettavana tavoitteena on lisätä taksinkuljettajien luotettavuutta maksuliikenteessä, hinnan perimisessä sekä maksuvälineiden käsittelijänä.

Asiakkaiden turvallisuuden, harmaan talouden torjunnan sekä alan luottamuksen palauttamiseksi esitysluonnoksessa ehdotetut sekä yllä esitetyt muut rikosnimikkeet on ehdottomasti lisättävä ajoluvan saamisen esteeksi.

2.3 Taksien tunnistaminen

Erityiset rekisterikilvet

Taksiliitto pitää välttämättömänä muutoksia ajoneuvolain 99 §:ään, 101 §:ään ja 153 a §:ään koskien uutta taksien erityistä tunnistetta, rekisterikilpeä. Kyseessä on tärkeä osa

17.3.2026

kokonaisuutta, jolla mahdollistetaan tehokas valvonta, niin viranomaisten kuin asiakkaiden toimesta.

Taksiliitto toteaa, että rekisterikilpeä koskevat uudet vaatimukset eivät nosta kynnystä ryhtyä taksiryttäjäksi, eikä kilpirististä aiheutuva noin 13 euron kustannus muodostu ryttäjille kohtuuttomaksi. Viranomaisen myöntämä taksikilpi ei myöskään estä osaaikaisesta taksiliiketoiminnan harjoittamista, mutta sillä voidaan varmistaa, että myös osaaikaisesti taksiliiketoimintaa harjoittavat tahot noudattavat jo nykyisin lainsäädännössä taksiliikenteelle asetettuja vaatimuksia.

Ajoneuvolain 101 §:ään on lisätty ajoneuvon määräämisestä ajokieltoon, mikäli kilven myöntämisen edellytykset eivät täytyisi, on myös olennainen parannus nykytilanteeseen. Ajokielto varmistaa liikennöinnin loppumisen tilanteissa, joissa liikennelupa joudutaan perumaan.

Kun liikennerekisterin yksittäistiedot avataan, voivat myös asiakkaat varmistua siitä, että taksikilven omaavalla taksilla on voimassa oleva liikennelupa ja että liikennöitsijä on myös muutoin huolehtinut lakisääteisistä velvoitteistaan. Nykyinen vaatimus taksikuvusta ei ole riittävä, sillä kyseessä ei ole viranomaisen myöntämä tunniste, se on vapaasti hankittavissa ja asennettavissa ilman lupaakin, eikä asiakas voi pelkän taksikuvun perusteella varmistua siitä, että taksilla on voimassa oleva liikennelupa ja että taksi on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Kansainvälisessä vertailussa on todettu erityiset rekisterikilvet toimivaksi ratkaisuksi taksikuvun rinnalle.

2.4 Valvonta ja hinnoittelu

Rekisteröinti yksinomaiseen hallintaan ja liittäminen liikenneluvulle

Taksiliitto pitää välttämättömänä liikennepalvelulain 17 §:ään lakiesityksen vaatimusta taksiajoneuvon liittämistä liikenneluvulle sekä vaatimusta luvanhaltijan rekisteröimisestä ajoneuvon haltijaksi. Vaatimus taksiajoneuvon liittämistä liikenneluvulle yhdistettynä vaatimukseen luvanhaltijan rekisteröimiseksi ajoneuvon haltijaksi mahdollistavat tehokkaan valvonnan. Vaatimus tehokkaasti estää myös toisen lukuun liikennöintiä, mikä on valitettavan yleistä tällä hetkellä.

Nykytilan osalta lainsäädäntö ei mahdollista tehokasta valvontaa. Tällä hetkellä liikenneluvan olemassaolo todistetaan liikenteessä tapahtuvan valvonnan yhteydessä lupakopiolla, joita jokainen voi kopioida itse. Tämä mahdollistaa epärehellisille toimijoille kopioiden myymisen. Rekisteröinti ja liittäminen liikenneluvulle mahdollistaa sen valvonnan, että kaikki taksit harjoittavat liikennettä omalla liikenneluvallaan, eikä lupia luovuteta eteenpäin.

Taksiliitto kannattaa myös esitettyä muutosta 262 a §:ään, jonka johdosta pykälän rangaistussäännös koskisi myös taksiliikenneluvanhaltijoita.

Tietojen säilyttäminen kolmannen osapuolen tietokannassa

Liikennepalvelulain 15 a §:n 2 momenttia koskien taksimatka-kerättävien tietojen toimittamista ja säilyttämistä on jätetty esityksessä muuttamatta. Liikennepalvelulain 15 a §:n 2 momentin mukaan henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että 1 momentin mukaisia tietoja säilytetään siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti.

17.3.2026

Valvonnan tehostamiseksi Taksiliitto on esittänyt 15 a §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että taksimatka kerättävien tietojen säilyttämisessä käytettävänä kolmantena osapuolena toimiminen olisi jatkossa luvanvaraista toimintaa. Nykyisessä laissa tätä kolmatta osapuolta ei ole määritetty ja kolmantena osapuolena voi toimia käytännössä kuka tahansa. Kun kolmannet osapuolet olisivat luotettavasti viranomaisen tiedossa, helpottuisi viranomaisten tiedonkeruu olennaisesti ja voitaisiin varmistua siitä, että tietoja säilytetään asianmukaisesti. Luvanvaraisuudella valvottaisiin, että kolmannet osapuolet on tunnistettu ja ne noudattavat niille asetettuja velvoitteita tietojen säilyttämisestä.

Lisäksi tulisi myös harkita keskitetyn tietovarannon rakentamista, mihin kaikki kolmannet osapuolet toimittaisivat tiedot säännöllisesti standardoidussa muodossa. Tästä tietovarannosta voisivat eri viranomaistahot hakea kulloinkin tarvitsemaansa tietoa. Keskitetty tietovaranto mahdollistaisi tehokkaan verovalvonnan, kun verottajan käytössä olisi kattavasti vertailutietoa taksirytyksistä. Vertailutiedon perusteella verovalvonta voitaisiin kohdistaa tehokkaasti niihin yrityksiin, joiden toiminta on poikkeavaa. Tietovaranto mahdollistaisi myös täydellisen tilannekuvan muodostamisen taksimarkkinasta.

Taksimatkan hinnoittelu ja hintatietojen esittäminen

Taksiliitto kannattaa liikennepalvelulain 152 §:ään esitettyjä muutoksia koskien taksimatkan hinnoittelua ja hintatietojen esittämistä. Muutoksella kuljettajalle asetettaisiin velvoite hintatietojen antamiseen. Ennalta tilaamattomissa kyydeissä kuljettaja on tosiasiaa se henkilö, joka voi ilmoittaa kuluttajalle tarkemmat hintatiedot ja hinnan määräytymisen perusteet, minkä vuoksi ehdotettu muutos on kannatettava ja perusteltu.

Taksiliitto kannattaa uutta 268 b §:ää koskien taksiliikenteen hinnoittelua koskevia rikkomuksia. Luvanhaltijalle tai kuljettajalle voitaisiin ehdotetun pykälän mukaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 § 1 momentissa tai sen nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta. Taksiliitto katsoo kuitenkin, että hintatietojen ilmoittamisen laiminlyönnistä esitetyn 100 euron liikennevirhemaksun tulisi olla korkeampi. Riittävän korkealla liikennevirhemaksulla voidaan varmistua siitä, että hintatietojen ilmoittamista koskevaa vaatimusta todellisuudessa noudatetaan.

Lakiesityksessä ei ole puututtu harmaaseen talouteen liittyviin sosiaalisen median kyytiryhmiin. Näiden ryhmien kautta välitetään pimeitä takseja hyvinkin vilkkaasti ja säännönmukaisesti eri puolilla Suomea. Kyseisissä ryhmissä on useita kymmeniä tuhansia jäseniä eri kaupungeissa ja niissä välitetään avoimesti kuljetuksia korvausta vastaan.

2.5 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Taksamittari mahdollistaa tietojen keräämisen taksimatkoista luotettavasti ja todelliseen mittaustietoon perustuen. Taksamittaria koskevat vaatimukset ovat olennaisia valvonnan lisäämisessä sekä harmaan talouden torjumisessa, ja siten välttämättömiä esityksen tavoitteiden toteutumiseksi. Taksamittarin kustannus ei ole yrittäjälle myöskään olennainen osana muita liiketoiminnan kuluja. Taksamittarin kertaluonteinen kustannus on ollut lain kirjoittamisen aikaan noin 1500 euroa ja taksamittarin käyttöikä on noin 10 vuotta, eli taksamittarin poistoon perustuva kustannus on noin 13 euroa kuukaudessa. Esimerkiksi yksi ajoneuvon rengassarja maksaa 300–1200 euroa, ja yli 100 000 kilometriä vuodessa ajavalla kuluu usein useampi rengassarja vuodessa. Toisena pakollisena

17.3.2026

vuosikuluna mainittakoon ammattikäyttöön rekisteröidyn auton pakollinen vakuutus maksaa joka vuosi n. 3000–10 000 euroa.

Taksamittaria koskevat uudet vaatimukset eivät myöskään estä taikka rajoita eri hinnoittelumallien käyttöä takseissa. Muutoksella ei ole siten vaikutusta nykyisin taksimarkkinoilla käytettyihin hinnoittelumekanismeihin tai erilaisiin liiketoimintamalleihin, kuten alustatalouteen. Taksamittarin tehtävänä on luotettavasti tallentaa taksimatkaista vaaditut tiedot. Sillä saadaan kerättyä tiedot taksin suoritteista luotettavalla tavalla todelliseen kilometrien mittaustietoon perustuen. Kuitenkin myös näiden kyytien osalta on pystyttävä luotettavasti keräämään muut välttämättömät tiedot taksimatkoista, eikä tarvittavien tietojen luotettavaan keräämisen ole muuta vaihtoehtoa kuin taksamittari, joka on mittauslaitedirektiivin mukaan hyväksytty, kiinteästi asennettu ja kalibroitu ajoneuvoon. Taksamittareissa löytyvät rajapinnat muihin laitteisiin ja ne ovat liitettävissä erilaisiin teknologisiin ratkaisuihin.

Erilaiset sovellukset keräävät tiedon kyseisen sovelluksen kautta tilatuista kuljetuksista sekä maksetuista kilometreistä, ei kuitenkaan esimerkiksi kadulta otetuista kyydeistä. Sovelluspalvelut eivät myöskään kerää tietoja yksityisajojen taikka tuloa tuottamattoman ammattiajon määrästä, eikä muiden taksimatkojen osalta, joita ei ole tilattu sovelluksen kautta. Myös käteisellä maksettujen kyytien määrä jää osin rekisteröitymättä. Käytännössä suurin osa takseista ajaa sekä sopimuksen, sovelluksen tai tilausvälityksen kautta tilattuja kyytejä että muita kyytejä. Taksitolpalta tai kadulta otetuista kiinteähintaisista kyydeistä ei välttämättä kerry tietoa. Tällöin yritystoiminnasta saatujen tulojen kokonaisuuden tarkastelu on käytännössä mahdotonta. Yrittäjän tuloa on hankala laskea yhteen, jos tulolähteitä on useita. Yksi keskuslaite, kassakone, johon rekisteröityvät kaikki autolla ajatut kyydit sekä niiden kilometrit, ratkaisee ongelman.

Sovelluksissa ei näyttäisi olevan mahdollista myöskään tuottaa taksiauton ajopäiväkirjaa verottajan edellyttämällä tavalla. Taksamittari tuottaa ja tallentaa automaattisesti ajopäiväkirjan, ja ajopäiväkirjan tiedot perustuvat luotettavaan ajoneuvoon kiinteästi asennettuun ja kalibroituun laitteeseen.

Harmaan talouden tehokkaaksi torjumiseksi on voitava varmistua, että kokonaissuoritemäärät ja muut tarpeelliset tiedot taksimatkoista kerätään yhteismitallisesti kaikkien taksimatkojen osalta, myös niiden, joita ei ole tilattu sovelluksen kautta. Ei ole mahdollista valvoa tai rajoittaa, että taksi ajaisi pelkästään sovelluksen kautta tilattuja kyytejä, ja taksamittaria koskevien vaatimusten noudattamista on voitava tehokkaasti valvoa kaikkien taksien osalta. Valvonnan kannalta on välttämätöntä, että taksamittarin vaatimusten mukaisuutta valvotaan mm. vuosittain määräaikaikatsastuksessa ajoneuvolain 152 §:n ja sen nojalla annettujen Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti, minkä vuoksi taksamittarin pakollisuuden on koskettava kaikkia takseja.

Liikennepalvelulain 15 a §:n mukaan jo ennen lakimuutosta on taksimatkasta tullut kerätä sähköisessä muodossa tiedot kuljetuksen suorittaneesta yrityksestä, ajoneuvosta ja kuljettajasta. Lisäksi taksimatkasta tulee kerätä tiedot matkan pituudesta, ajankohdasta, ajallisesta kestosta, hinnasta ja maksutavasta. Tietojen keräämisen on tullut tapahtua taksamittarilla tai vaihtoehtoisesti muulla laitteella tai järjestelmällä. Taksiliitto pitää hyvänä, että hallituksen esityksessä on päädytty poistamaan muut vaihtoehtoiset laitteet ja hyväksyä vain mittalaitedirektiivin mukainen laite.

Verolainsäädännön näkökulmasta on olennaista, että yritystoiminnan tulot ja menot voidaan kohdentaa toisiinsa ja että kaikki liiketoimintaan liittyvät tulot ilmoitetaan

17.3.2026

asianmukaisesti verottajalle. Auto on yksi tavanomaisimpia hyödykkeitä, jonka suhteellista käyttöä yritystoiminnassa verottaja haluaa seurata, jotta siitä aiheutuvat kulut kohdentuvat oikein vastaaviin tuloihin ja yrityksen verotuksessa tehtävät vähennykset ja poistot ovat lainsäädännön nojalla sallittuja. Tällöin esimerkiksi verotarkastuksen yhteydessä ei voida varmistua siitä, että verottajan käytössä olisi riittävät tiedot kaikista ajoneuvolla suoritetuista taksimatkoista. Keskeinen tieto yritystoiminnan laajuutta arvioitaessa on ajoneuvon kokonaisajosuorite. Mittarin antaman tiedon perusteella voidaan verotusta tarkentaa, ja arvioverotuksen käyttöä vähentää.

Taksialan palkansaajalle taksamittari tuottaa selkeän työvuorolistan. Alan yleisin palkkausmuoto on provisiopalkkaus ja taksamittarin raporteista kyetään tarkistamaan myös palkanmaksun oikeellisuus takautuvasti tarvittaessa kuuden vuoden ajalta. Koska taksamittari tallentaa tiedot myös niistä kilometreistä, jolloin se ei ole päällä, on taksamittarin keräämästä taustamateriaalista mahdollista havaita myös kilometrit, joista ei ole veloitettu. Näin päästään tunnistamaan työnantajan ja verotarkastuksen yhteydessä mahdollinen kassan ohimyynti sekä tulojen ilmoittamatta jättäminen verottajalle.

Taksamittari tukee myös osa-aikaista taksiyrittäjyyttä. Se tuottaa jaottelun taksitoiminnassa käytettävän ajoneuvon yksityiskäytön ja yritystoiminnan välille. Verottajan edellyttämä taksiauton ajopäiväkirja on siten suoraan saatavissa taksamittarin rekisteröimistä tiedoista. Ajopäiväkirjassa tulee olla päivittäin eriteltynä tieto auton kokonaisajokilometreistä eriteltynä ammatti- ja yksityisajoihin ja ammattiajot jaettuna tuloa tuottaviin ja -tuottamattomiin kilometreihin.

Valtuutetulla asentajalla asennettu taksamittari tekee autosta taksiliiketoimintaan laajasti soveltuvan ajoneuvon ja toimii lisäksi taksiliiketoiminnan välttämättömien velvoitteiden täyttämistä tehostavana työkaluna. Tolppa- ja kadunvarsikyydeistä on asiakkaalla mahdollisuus saada hinnastoon perustuva matkaan ja/tai aikaan perustuva hinta.

Taksamittari toimii sekä ajotietokoneena että taksanlaskijana, ja rekisteröivät luotettavasti matkaan tai aikaan perustuvan hinnan. Teknologian suomat mahdollisuudet korkean automatisaation osalta on paikallaan käyttää hyödyksi ja kehittää integrointeja silloin kun se hyödyttää myös kuljettajia.

Taksamittari ei estä ennalta sovitun hinnan käyttämistä kuljetuksen hinnoitteluperusteena. Eri liiketoimintamalleja ja hinta-applikaatioita käyttävät voivat edelleen käyttää valitsemaansa hinnoittelumekanismeja. Tällaisissa tilanteissa kiinteä ennalta sovitettu hinta kirjataan taksamittariin, ja suoritetuista ajoista tallentuvat edelleen valvontaa varten tarpeelliset tiedot mm. veloitetusta hinnasta sekä ajetuista kilometreistä.

Luotettavan ja yhtenäisen mittaroinnin ja raportoinnin avulla voidaan yritysten hallinnollista taakkaa keventää. Mittaritietojen kerääminen ja luovuttaminen määritellylle kolmannelle osapuolelle keventäisi nykyistä raportointiin liittyvää hallinnollista taakkaa ja samalla loisi luotettavamman tietovarannon eri viranomaisten käyttöön.

Taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset

Taksiliitto kannattaa ajoneuvolain 195 §:ää koskien liikennevirhemaksua taksamittarivaatimuksen rikkomisesta. Taksamittarin puuttumisesta määrättäväksi ajoneuvolain 195 §:ssä esitetty 3 000 euron liikennevirhemaksu on nähdäksemme riittävä. Sillä voidaan varmistaa, ettei mittarin asentamatta jättäminen ole taloudellisesti kannattavaa.

17.3.2026

Taksiliitto kannattaa uutta liikennepalvelulain 268 a §:ää koskien taksamittarin käyttöä koskevia rikkomuksia. Luvanhaltijalle määrätään 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 15 a §:ssä säädettyä velvoitetta taksamittarin käyttämisestä. Myös kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta mitä 152 § 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä hinnan määräytymisen perusteena. Taksiliitto katsoo kuitenkin, että mittarin käyttämättömyydestä esitetyn 100 euron liikennevirhemaksun tulisi olla korkeampi. Riittävän korkealla liikennevirhemaksulla voidaan varmistua siitä, että vaatimusta taksamittarin käytöstä todellisuudessa noudatetaan.

Taksiliitto kannattaa lisäystä 268 b §:ään, jolla liikennevirhemaksu voidaan määrätä kuljettajalle myös silloin, jos kuljettaja ei käytä hinnaston mukaista taksaa hinnan määräytymisen perusteena, silloin kun hinnan määrittämisessä tulee käyttää taksamittaria.

2.6 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Koulutusorganisaatioiden hyväksyntään ja valvontaan liittyvässä sääntelyssä on aiheellisesti lisätty sääntelyä, jolla pyritään hillitsemään harmaan talouden harjoittamista. Myös koulutusorganisaatioiden piirissä on havaittu harmaan talouden toimintaa, jota tulisi pyrkiä torjumaan tehokkaalla valvonnalla. Näiden toiminnassa saatetaan nykyisin laiminlyödä esimerkiksi verovelvoitteita sekä muita liiketoiminnan pakollisia velvoitteita. Lisäksi jotkin koulutusorganisaatiot saattavat vilpillisesti myydä koulutus- ja koetodistuksia maksua vastaan taksiliikennelupaa hakeville tahoille, ilman että hakija todellisuudessa suorittaa koetta ja koulutusta. Hallituksen esityksessä on tarpeellisella tavalla lisätty vaatimukset 35 a § 3 mom 2 kohdan maininta konkurssista, ja 3 kohdan lakisääteisten maksujen ja velvoitteiden hoitamisesta.

2.7 Velvoitteidenhoitoselvitys

Taksiliitto kannattaa esitettyä muutosta harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:ään. Pykälän 1 momentin 14 kohtaan on lisätty taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntäminen ja peruuttaminen. Ehdotettu muutos laajentaa selvityksen käyttötarkoituksen koskemaan liikennepalvelulain mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan lisäksi kaikkia liikennepalvelulaissa säänneltyjä taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksyntöjen myöntämisä ja peruuttamisia.

Myös koulutusorganisaatiotoimintaan on havaittu sisältyvän harmaan talouden harjoittamista. Näin ollen on tärkeää, että koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämisen ja peruuttamisen yhteydessä on mahdollista toteuttaa velvoitteidenhoitoselvitys harmaan talouden torjumiseksi.

2.8 Taloudelliset vaikutukset asiakkaalle

Lakiesityksen tuomien muutosten vaikutuksia taksialan hintatasoon on vaikea ennakkollisesti arvioida. Vaikka vuoden 2018 yksi keskeisiä kriteereitä oli kokemus taksien hintojen korkeasta tasosta, on hintatason korostaminen esitettyjen muutosten toteuttamiskelpoisuuden arvioinnissa harhaanjohtavaa. Taloudellinen tilanne, käytettävissä olevat tulot ja taksiliiketoiminnan kulurakenne ovat muuttuneet voimakkaasti kuluneiden vuosien aikana, ja vaikuttavat eri tavoin eri puolilla Suomea.

17.3.2026

Toteutuneiden kyytien hinnoittelu ja hintojen vaihteluväli on kasvanut. Myös alueellisesti on nähtävissä hintojen kehityksessä merkittävää eriytymistä. Traficomien tilastojen mukaan erityisesti Uudellamaalla hintaindeksi taittui vuoden 2018 jälkeen alaspäin. Samaan aikaan muissa maakunnissa hinnat ovat noudattaneet yleistä kustannuskehitystä paremmin. Hintatasoon vaikuttavat siten useat tekijät. Hallituksen esityksen mukaiset lakimuutokset eivät Taksiliiton näkemyksen mukaan synnytä taksialan toimijoille sellaisia uusia kustannuksia, jotka johtaisivat hintatason nousuun niiden toimijoiden osalta, jotka nykyisin noudattavat lakisääteisiä vaatimuksia liiketoiminnassaan. Harmaan talouden ja lakisääteisten velvoitteiden laiminlyönnin hyväksymistä ei voida perustella edullisella hintatasolla.

3. MUITA HUOMIOITA

3.1 Esitysten vaikutus saatavuuteen

Taksiliiton tekemän kyselyn mukaan esitettyjen muutosten vaikutukset saatavuuteen ovat enimmäkseen positiivisia. Esitysten vaikutusta kysyttiin noin kolmeltatuhannelta taksiyritykseltä koko Suomen alueelta. Vastanneista 33 % toimi alle 10 000 asukkaan kunnissa ja 30 % yli 100 000 asukkaan kaupungeissa. Vastanneista 8 % ilmoitti harjoittavansa taksiliikennettä sivutoimisesti.

Vastanneista 60 % uskoi pakollisen taksamittarin parantavan saatavuutta ja 7 %:n mielestä se voisi vähentää saatavuutta. Vastanneista 59 % uskoi taksien erillisen rekisterikilven lisäävän saatavuutta ja 9 % uskoi sen vähentävän saatavuutta. Vastanneista 61 % uskoi uusien kuljettajien pakollisen koulutuksen lisäävän saatavuutta ja 12 % uskoi sen vähentävän saatavuutta. Vastanneista 53 % uskoi täydennyskoulutuksen lisäävän saatavuutta ja 18 % uskoi sen vähentävän saatavuutta.

Esitettyjen muutosten vaikutusta on seurattava myös lain voimaantulon jälkeen. Saatavuuteen vaikuttavat monet sellaisetkin yhteiskunnalliset tekijät, jotka ovat näiden säädösten ulkopuolella. Luvanvaraisen yrittäjätoiminnan laatua on helpompi seurata, kun laatu tekijät ja valvonnan välineet ovat määriteltäviä.

3.2 Saatavuuden parantamiseen tähtäävät muut toimenpiteet

Hallituksen esitysluonnos ei anna suoraa vastausta saatavuusongelman ratkaisuun vaikkakin esitetyt muutokset Taksiliiton näkemyksen mukaan edistävät pidemmällä aikavälillä saatavuutta. Saatavuuteen vaikuttavat kuitenkin useat tekijät, joista osa on lainsäädännön ulottumattomissa. Näitä tekijöitä ovat väestön ikääntyminen ja maan sisäisen muuttoliikkeen suunnat.

Tässä lakiehdotuksessa esitellyt ratkaisut tähtäävät ensi sijassa alan laadun parantamiseen, ja luvanvaraisen yrittäjätoiminnan valvonnan tehostamiseen. Saatavuutta parantaa alan säätelyn tarkkarajaisuus, joka luo ennustettavuutta toimintaympäristöön ja helpottaa uuden yrittäjän sitoutumista alalle.

Saatavuus tai sen puute ei ole tasaista, vaan paikasta ja ajasta riippuvaista. Esimerkiksi maaseutukeskusten ulkopuolella korostuvat ilta- ja viikonloppuaikojen, sekä sesonkien ulkopuoliset saatavuusongelmat. Tilastollisesti katsottuna auto- ja lupamäärät ovat riittävät, mutta ne ovat sijoittuneet erittäin paikallisesti.

17.3.2026

3.3 Tiedonkeruun läpinäkyvyys ja standardointi

Taksiliitto huomauttaa, että viranomaisten suorittaman tiedonkeruun osalta on päästävä korkeampaan standardoinnin tasoon ja läpinäkyvyyteen rakenteesta ja raportointikanavista. On keskeistä, että toimialaa sääntelevää säädöskehikkoa kehitetään suuntaan, joka ei syrji eri liiketoimintamalleja, vaan antaa selkeän kuvauksen ja tarkoituksenmukaisen toimintamallin lakisääteisten velvoitteiden täyttämiseksi ja sen valvonnalle.

Suomen Taksiliitto ry