

08.04.2026

**LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSEEN LIIKENNEPALVELULAIN JA ERÄIDEN
SIIHEN LIITTYVIEN LAKIEN MUUTTAMISESTA (TAKSIT)****1 YLEISTÄ**

Hallituksen esitys 15/2026 on kattava vastaus nykyisen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017, jäljempänä ”**liikennepalvelulaki**”) valvonnan puutteisiin ja taksialan nykytilan haasteisiin. Hallituksen esityksen ratkaisut näihin ovat kokonaisuus, jonka jokainen osa-alue on välttämätön yhteneväisten pelisääntöjen luomiseksi ammattimaiselle ja reilulle yrittäjyydelle. Vaatimukset taksamittarista, rekisteröinnistä ja liittämisestä liikenneluvulle sekä erityisistä taksikilvistä yhdistettynä koulutukseen ja osaamisen varmistamiseen, luovat yhdessä taksialan sääntelylle pohjan, jolla voidaan saavuttaa hallitusohjelman tavoitteet kuluttajien luottamuksen vahvistamisesta, erilaisten asiakasryhmien huomioimisesta, taksiliikenteen valvonnan tehostamisesta ja harmaan talouden kitkemisestä sekä saatavuuteen vaikuttavista tekijöistä. On huomattava, että ehdotetut muutokset ovat kokonaisuus, joista jokainen osa-alue on välttämätön tavoitteiden saavuttamiseksi ja riittävän valvonnan mahdollistamiseksi.

Vuoden 2018 uudistus perustui liiketoiminnan vapauttamiseen jokaisen ulottuville. Ajo-osaaminen oli korkealla tasolla ja alan luotettavuus tuntui olevan helposti ylläpidettävissä vakaassa yhteiskunnassa. Taksialan vapautuminen johti kuitenkin harmaan talouden merkittävään lisääntymiseen sekä asiakkaiden turvallisuudentunteen heikkenemiseen. Kilpailun ja kuluttajien valintojen uskottiin pitävän kurissa ylilyönnit ja ongelmatapaukset. Sosiaalinen kontrolli toimii kuitenkin heikosti markkinasääntelynä silloin kun tarjottua palvelua on tarjolla erittäin paikallisesti, eikä kuluttajalla ole tosiasiallista mahdollisuutta vertailla palveluntuottajia. Normien purku johti normeista piittaamattomuuteen.

Yrittäjätoiminnan vakaus ja pitkäkestoisuus kuitenkin vaarantui vuoden 2018 uudistuksen yhteydessä, kun muun muassa harmaa talous lisääntyi yrittäjätoiminnassa. Esityksen toimenpiteillä valvotaan vuoden 2018 toteutumista ja siten vakautetaan yrittäjätoiminnan ennustettavuutta ja jatkuvuutta. Ilman valvontaa on ala avoin harmaalle taloudella ja mm. työperäiselle hyväksikäytölle.

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

Esitys tuottaa ennustettavan sääntelykehikon. Esimerkiksi toiminassa käytettävissä laitteissa on jatkossakin suosittava teknologiariippumattomuutta, mutta vaatimuksissa on välttämätöntä säilyttää luotettavuuden ylläpitämiseksi mittauslaitedirektiivin mukaiset ja tiedon eheyden varmistavat standardit väärinkäytösten ja lainsäädännön kiertämisen tehokkaaksi torjumiseksi ja valvonnan toteuttamiseksi.

08.04.2026

Yritystoimintaa ohjaavaa lainsäädäntöä kehitettäessä on aina haettava tasapainoa yritystoiminnan vapauden ja tarvittavan sääntelyn välillä. Luvanvaraisilta toimijoilta on perusteltua edellyttää, että tällaista toimintaa harjoitettaessa siihen liittyvät toimintaedellytykset ovat lainsäädännön ja toimivan yhteiskunnan vaatimusten edellyttämällä tasolla ja luotettavasti todettavissa. Valvonnan lisääminen on välttämätöntä, jotta myös julkisten hankintojen ja alan kehittymiseen liittyvät olosuhteet saadaan yrittäjille läpinäkyviksi ja mielekkäiksi.

Alalle tulon ja yrittäjyyden aloittamisen tulee jatkossakin olla helppoa riittävän kuljettaja- ja yrittäjämäärän takaamiseksi. Samalla on kuitenkin välttämätöntä varmistaa, että ammatinharjoittajien ja yrittäjien osaaminen ja soveltuvuus ovat tasolla, jota haavoittuvassa asemassa olevia erityisryhmiä, lapsia sekä muita henkilöitä ammatikseen kuljettavilta henkilöiltä on edellytettävä.

Kustannukset koulutuksesta, luvista ja laitteista liittyvät olennaisesti yrittäjyyteen, mutta niiden on oltava kohtuullisia tai kohtuullisessa ajassa kuolettavia yritystoiminnassa. Hallituksen esityksen muutokset eivät aseta taksiyrittäjille 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. Hallituksen esitys on kokonaisuus, jonka mitään osa-aluetta ei voi heikentää heikentämättä koko esityksen vaikuttavuutta luotettavuuteen.

2 YHTEENVETO

1. Taksiliitto esittää, että sopimus- ja yritysajoihin käytettävää ajoneuvoa koskeva poikkeus erityiskilpien käytöstä poistetaan. Esityksen mukainen ehdotus heikentää olennaisesti kilpien luotettavuutta, sillä se avaa mahdollisuuden pitkäaikaiseen auton käyttöön, jota ei pystytä valvomaan edes tämän esityksen mukaisesti.
2. Taksiliitto esittää ajoneuvolain 15 a §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että taksimatkasta kerättävien tietojen säilyttämisessä käytettävänä kolmantena osapuolena toimiminen edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston lupaa.
3. Taksiliitto pitää välttämättömänä ehdotettuja muutoksia liikennepalvelulain 15 a §:ään ja ajoneuvolain 13 §:ään koskien mittauslaitelain vaatimukset täyttävän taksamittarin pakollisuutta taksina käytettävässä ajoneuvossa sekä taksamittarin käyttövelvoitetta. Mittarin vaatimuksiin on lisättävä tiedon eheyttä koskeva vaatimus, joka estää sen poistamisen tai muuttamisen ennen kuin tieto on raportoitu eteenpäin luotettavalle kolmannelle osapuolelle. Lisäksi on sääntelyssä määriteltävä, kenen toimesta taksamittari voidaan poistaa käytöstä, jotta voidaan varmistua tiedon eheydestä. Myöskään sääntelyn ei tulisi sallia useamman kuin yhden mittarin käyttö yhdessä ajoneuvossa.
4. Taksiliitto kannattaa 26 §:n ja 26 b §:n mukaista 7 tunnin täydennyskoulutusta ajoluvan uusimisen yhteydessä. Taksiliitto esittää kuitenkin, että täydennyskoulutuksen piiriin kuuluvien luvan uusivien taksinkuljettajien tulisi suorittaa uudelleen 25 a §:n mukainen taksinkuljettajan koe luvan uusimisen yhteydessä.
5. Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulakiin lisätään taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi uusi taksinkuljettajan ajokoe, joka on osa taksinkuljettajan koesuoritusta kirjallisen kokeen rinnalla. Ajokokeessa kuljettajan tulisi osoittaa riittävät taidot mm ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen.

08.04.2026

6. Poliisin toimivaltuudet on määriteltävä tarkemmin tilanteessa, jossa liikenteessä tavataan henkilö, joka ei täytä lupaehtoja. §151 on lisättävä poliisille samat toimivaltuudet kuin liikenne- ja viestintävirastolle ohjata henkilö kokeisiin.

3 PERUSTELUT YHTEEVEDON ASIAKOHTIIN

3.1 Erityiset rekisterikilvet

Erityiset rekisterikilvet

Taksiliitto pitää välttämättömänä muutoksia ajoneuvolain 99 §:ään, 101 §:ään ja 153 a §:ään koskien uutta taksien erityistä rekisterikilpeä. Kyseessä on tärkeä osa kokonaisuutta, jolla mahdollistetaan tehokas valvonta, niin viranomaisten kuin asiakkaiden toimesta.

Rekisterikilpeä koskevat vaatimukset eivät nosta kynnystä ryhtyä taksiyrittäjäksi, eikä niistä aiheutuva n 13 euron kustannus muodostu yrittäjille kohtuuttomaksi. Erillinen taksikilpi ei myöskään estä osa-aikaista taksiliiketoiminnan harjoittamista, mutta sillä voidaan varmistaa, että myös osa-aikaisesti taksiliiketoimintaa harjoittavat tahot noudattavat jo nykyisin lainsäädännössä taksiliikenteelle asetettuja vaatimuksia.

Ajoneuvolain 101 §:ään esitetty lisäys ajoneuvon määräämisestä ajokieltoon, mikäli kilven myöntämisen edellytykset eivät täytyisi, on myös olennainen parannus nykytilanteeseen. Asiakkaat voivat siten itse varmistua siitä, että taksikilven omaavalla taksilla on voimassa oleva liikennelupa ja että liikennöitsijä on myös muutoin huolehtinut lakisääteisistä velvoitteistaan. Käytännössä kuka tahansa voi ostaa taksikuvun ja asentaa sen ajoneuvoon. Kansainvälisessä vertailussa on todettu erityiset rekisterikilvet toimivaksi ratkaisuksi taksikuvun rinnalle.

Sopimus- ja yritysajoihin tarkoitetut ajoneuvot

Hallituksen esityksessä on myös päädytty esittämään, että pelkästään sopimus- ja yritysajoihin tarkoitetut ajoneuvot jätettäisiin rekisterikilpipakon ulkopuolelle. Suomen Taksiliitto ry näkee, että tällainen poikkeus vesittää hallituksen esityksen erikoiskilpivaatimuksen. Tarvittava dokumentti (sopimus tai sen kopio) ei ole luotettava todiste auton käyttötarkoituksesta tai sen liikennöinnin laadusta. Vastaavaa poikkeusta ei ole toteutettu myöskään esimerkiksi Belgiassa tai Ruotsissa. Taksiliitto vaatii poikkeuksen poistamista lain lopullisesta versiosta.

3.2 Kolmannen osapuolen tunnistaminen

Taksamittarin keräämien tiedoilla on merkitystä vain, jos ne ovat käytettävissä jälkikäteiseen valvontaan. Mittalaitedirektiivin mukaisen mittarin luotettavuus perustuu niin sen mittausdataan, kuin datan eheyteen. Data on ehyttä, kun se on raportoitu muuttumattomana asianomaiselle taholle. Verohallinnon sähköisen raportoinnin hankkeet ovat askel keskitetyn taloustiedonhallinnan suuntaan. Tämän lisäksi tulisi kuitenkin huomioida myös muiden viranomaisten tarpeet, jotta voidaan keventää erityisesti toiminimiyrittäjän, mutta myös muiden yrittäjien hallinnollista taakkaa ja noudattaa yhdenkertaisen raportoinnin periaatetta.

Tietojen säilyttäminen kolmannen osapuolen tietokannassa

08.04.2026

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, mutta tätä kolmatta osapuolta ei ole määritelty riittävän selkeästi. Tämä vaarantaa tiedon eheyden sen tarvitsijalle.

Valvonnan tehostamiseksi Taksiliitto esittää 15 a §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että taksimatkaista kerättävien tietojen säilyttämisessä käytettävänä kolmantena osapuolena toimiminen olisi jatkossa luvanvaraista toimintaa. Kolmatta osapuolta ei ole laissa määritetty ja kolmantena osapuolena voi toimia käytännössä kuka tahansa. Luvanvaraisuudella valvottaisiin, että kolmannet osapuolet on tunnistettu ja ne noudattavat niille asetettuja velvoitteita tietojen säilyttämisestä.

3.3 Taksamittarin tiedon eheyden varmistaminen

Taksiliitto vaatii, että mittarin vaatimuksiin on lisättävä tiedon eheyttä koskeva vaatimus, joka kieltää sen poistamisen tai muuttamisen ennen kuin tieto on raportoitu eteenpäin luotettavalle kolmannelle osapuolelle. Lisäksi on sääntelyssä määriteltävä, kenen toimesta taksamittari voidaan poistaa käytöstä, jotta voidaan varmistua tiedon eheydestä. Myöskään sääntelyn tulisi estää useamman kuin yhden mittarin käyttö yhdessä ajoneuvossa.

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 valvonnan.

Osana tietojen eheyden vaatimusta on määräykseen lisättävä, että mittarin saa poistaa vain valtuutettu mittariasentaja. Muutoin riski tietojen häviämisestä tai hävittämisestä kasvaa hallitsemattomasti.

Taksamittarivaatimus

Taksamittaria koskevat vaatimukset ovat olennaisia valvonnan lisäämisessä sekä harmaan talouden torjumisessa, ja siten välttämättömiä esityksen tavoitteiden toteutumiseksi. Laitteen hinta ei ole yrittäjälle myöskään olennainen osana muita liiketoiminnan kuluja. Taksamittari on kertaluonteinen kustannus, jonka käyttöikä on jopa 10 vuotta, eli kuukausittainen investoinnin poisto on noin 8–13 euroa. Taksamittarin voi myös hankkia erilaisilla palvelusopimuksilla käyttöönsä. Näiden hinnat vaihtelevat laajasti.

Taksamittaria koskevat uudet vaatimukset eivät myöskään estä taikka rajoita erilaisten hinnoittelumallien käyttöä takseissa. Taksamittarin tehtävänä on mittalaitteena luotettavasti tallentaa taksimatkaista vaaditut tiedot. Kuljetuspyyntöjen lähteestä riippumatta kuljetuksista on pystyttävä luotettavasti keräämään välttämättömät tiedot taksimatkoista. Tähän mennessä vain mittari, joka on MID-hyväksytty, kiinteästi asennettu ja kalibroitu ajoneuvoon, täyttää nämä vaatimukset.

Eri sovellukset keräävät nykyisin tiedon kyseisen sovelluksen kautta tilatuista kuljetuksista sekä maksetuista kilometreistä. Taksi voi kuitenkin suorittaa myös muita kanavia tulleita kuljetuspyyntöjä, jotka eivät kirjaudu em sovellukseen. Käytännössä suurin osa takseista ajaa sekä sovelluksen kautta tilattuja kyytejä että muita kyytejä. Harmaan talouden tehokkaaksi torjumiseksi on voitava varmistua, että kokonaissuoritemäärät ja muut tarpeelliset tiedot taksimatkoista kerätään yhteismitallisesti kaikkien taksimatkojen osalta,

08.04.2026

myös niiden, joita ei ole tilattu sovelluksen kautta. Sovelluskyytejä ajavien taksien rajaaminen taksamittarin käyttövelvoitteen ulkopuolelle ei ole toteuttamiskelpoinen vaihtoehto, sillä merkittävä osa kaikista takseista ajaa kuljetuksia sovellusten lisäksi myös muita tilauskanavien tai kadun varrelta pyydettyjä kyytejä, minkä vuoksi taksamittarivelvoitteen on koskettava kaikki takseja samalla tavalla.

Mittari tuottaa ja tallentaa lisäksi automaattisesti ajopäiväkirjan, ja ajopäiväkirjan tiedot perustuvat mittarin kokonaisajomäärään, toisin kuin yksittäinen sovellus- tai muu raportointipalvelu, joka rekisteröi vain sen kautta välitetyt kuljetukset.

3.4 Täydennyskoulutuksen suorittaminen todennettava

Täydennyskoulutusvaatimus jää vajaaksi, jos koulutukseen osallistumista ei testata. Taksiliitto kannattaa 26 §:n ja 26 b §:n mukaista 7 tunnin täydennyskoulutusta ajoluvan uusimisen yhteydessä, mutta toteaa, että täydennyskoulutusvaatimus jää vajaaksi, jos koulutukseen osallistumista ei testata 25 a §:n mukaisella taksinkuljettajan kokeella.

3.5 Ajokoe

Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulakiin lisätään taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi uusi taksinkuljettajan ajokoe, joka olisi osa taksinkuljettajan koesuoritusta kirjallisen kokeen rinnalla. Ajokokeella kuljettajan tulisi osoittaa riittävät taidot ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen ja kokeen tulisi mitata kokelaan osaamista laajasti ja monipuolisesti matkustajien turvallisuudesta, kommunikoinnista, ajoneuvon turvallisesta käytöstä, erilaisissa liike erilaisissa liikenneolosuhteissa ajamisesta, navigoinnista sekä päätöksenteosta liikenteessä.

Vastaava ajokoe on taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksenä nykyisin käytössä Ruotsissa. Lisäksi myös Alankomaissa edellytetään taksinkuljettajan ajonäytteen suorittamista ja Tanskassa puolestaan edellytetään vähintään 6 tunnin ajokoulutusta taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi.

3.6 Poliisin toimivaltuudet

Ajoluvan peruuttaminen

Liikennepalvelulain 198 § tulee määritellä tarkasti, ja lisätä **poliisille** toimivalta määrätä henkilö kokeisiin tai muihin tarkastuksiin henkilön poistamiseksi liikenteestä, jos on syytä epäillä, ettei luvanhaltija täytä luvan vaatimuksia. Poliisi voi ohjata Trafín ylläpitämään kokeeseen tai lääkärintarkastukseen

Suomen Taksiliitto ry