

Asiantuntijalausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Aihe: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi. HE 15/2026 vp

Lausunnon antaja:

Lauri Kovanen, Yrittäjä, Helsinki Limo / HL CHARTER Oy
6. huhtikuuta 2026

1. Tausta

Helsinki Limo on 2011 perustettu henkilökuljetusyritys. Yritys toimi taksiyrityksenä 2018 saakka irtautuen liikennekaaren myötä perinteisestä taksiliikenteestä ja on kasvanut maailman kriiseistä huolimatta 2019 vuoden n. 2milj.€ liikevaihdosta 2025 n. 6milj.€ liikevaihtoon. Budjetoitu kasvu jatkuu samalla tasolla 2026. Helsinki Limo on alansa suurin ja ainut asiakkaissaan omavarainen henkilöautotilausyhtiö kuulumatta välityskeskuksiin. Yrityksellä on yhteensä noin 50 ajoneuvoa kaikissa kokoluokissa ja se työllistää noin 100 alan ammattikuljettajaa ja 20 toimistotyöntekijää. Kaluston sähköistämisen ja linja-autojen vähäpäästöisyyden investoinnit vuosina 2024-2026 ovat noin miljoonan vuodessa. Yritys onkin saanut vuonna 2025 GreenKey ja 2026 keväällä Sustainably Travel Finland (STF auditointi) vastuullisuussertifikaatin.

Taksialan elinkeinotoiminta turvataan perustuslain 18 §:ssä, jonka mukaan jokaisella on oikeus hankkia toimeentulo valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Myös elinkeinoharjoittajien yhdenvertaisuuden perusteet säädetään perustuslain 6 §:ssä. Nyt eduskunnalle esitettävässä esityksessä veloitetaan taksialan toimijat asennuttamaan taksamittari myös kiinteähintaiseen kutsuliikenteeseen, kun voimassa oleva laki tarkkarajaisesti veloitaa taksamittarin käyttämistä muuttuvahintaisissa taksikyydeissä. Liikenne- ja viestintäviraston antamassa ohjeistuksessa taksamittaria ei kuitenkaan tarvitse olla linja-autoissa, jos matkasta ilmoitetaan ja peritään kiinteä hinta ennen matkan alkua. Esitys puuttuu epätarkoituksenmukaisesti taksialan hinnoitteluongelmiin, jotka koskevat yksinomaan muuttuvahintaista taksiliikennettä, sekä johtaa elinkeinoharjoittajien epäyhtenäiseen kohteluun kun kyse on kiinteähintaisesta kutsuliikenteestä.

Tämä asiantuntija lausunto poikkeaa tarkoituksella normaalista asiantuntijalausunnosta ottamatta kantaa varsinaisiin lain teknisiin esityksiin. Lausunnon tarkoitus on nostaa esiin, että lakiuudistusta on alusta alkaen valmisteltu vain perinteiselle taksiliikenteelle siten, ettei lausuttaviin lakimuutoksiin voi ottaa kantaa 2018 liikennekaaren myötä syntyneen kutsuliikenteen osalta. Lakiuudistuksen esittelyssä ja lobbauksessa on pääteltävissä kutsuliikenteen piilottaminen ja se tosiasia, ettei kutsuliikenne jaa niitä perinteisen taksiliikenteen ongelmia, joita nyt myös kutsuliikennettä sääntelemällä yritetään korjata. Liikenneministeriön ja Suomen Taksiliiton järkkymättömän yhdenmukainen linja kutsuliikenteen pitämisestä perinteisen taksilain piirissä ja pakollisista taksamittareista herättää ihmetystä ministeriön, Suomen Taksiliiton ja taksamittarivalmistajien taustoista asiaan. Lausunnon tarkoitus on myös tuoda lain uudistuksen ongelmakohdat esiin hyvin käytännönläheisesti kuljetusyrittäjän näkökulmasta.

2. Lähtökohta ja Esitys

- Helsinki Limon yrittäjillä on yhteensä 50 vuoden kokemus taksialalta -2018 vanhan sääntelyn aikana ja sen nykymuodossa 2018-, sisältäen kokemuksen perinteisestä taksista ja tilausajoliikenteestä, sekä myös linja-autoliikenteestä.
- Helsinki Limo ei vastusta taksilakiuudistusta **TAKSEISSA**, vaan tukee uudistusta korostaen silti alan vääjäämätöntä tarvetta kehittää digitaalisia ratkaisuja nykyisiin ongelmiin, sekä toimijoiden vapautta ja vastuuta.
- Helsinki Limo esittää taksilaissa taksiliikenteelle alahaaraa ”**KUTSULIIKENNE**” eli yritys- ja edustusajot, jolla on palvelun oma henki ja erityispiirteet, eikä juuri mitään tekemistä perinteisen taksiliikenteen kanssa. **TAKSI** on se minkä kansalainen **TAKSIKSI** perinteisesti käsittää ja tunnistaa.
- Koska esityksessä/hankkeessa tunnistetaan jo rekisterikilpiasetuksesta puhuttaessa poikkeus ”yritys- ja edustuskyydit”, samaa erikoishaaran tunnistettavuutta tulisi soveltaa taksamittariin, taksivalaisimeen, kuljettajakoulutukseen ja kielivaatimukseen.
- Helsinki Limo tukee raportointivelvollisuuden kiristystä ja tarkempia vaatimuksia, kuten kokonaiskilometrien ja tilaus-datan raportointia, ajoneuvon kiinnittämistä liikennelupaun, sekä alalle pääsyn kiristettyjä vaatimuksia ja rikkeiden kovempia sanktioita.
- Tavoitteena parempi raportointi, joka tulisi toteuttaa niin, että yrittäjällä on vapaus valita toteutustapa, esimerkiksi taksamittarin korvaava mittalaite.
- Helsinki Limon yrittäjät eivät näe taksi- ja kutsuliikennettä toistensa kilpailijoina vaan toisiaan täydentävinä alan toimijoina omine erityispiirteineen asiakkaan eduksi.
- Taksilakiuudistusta ajavat pääosin ”*luottamuksen palautusta*” keppihevosenä käyttävät juuri eniten markkinoita hävinneet taksitoimijat. Kutsuliikenteessä asiakas tilaa palvelun juuri luottamuksesta, eikä kutsuliikennemarkkinassa käytännössä ole luottamuspulaa, vaan se on kutsuliikennetoimijan elinehto.

3. Taksiliikenteen ja Kutsuliikenteen ero

Vallitsevan keskustelun ja käsittelyn ongelmana on, että tahot puhuvat taksiliikenteestä ymmärtämättä tai tiedostamatta alan erilaisia palveluita. Keskusteluun osallistuvat eivät tiedä eikä heille tuoda tietoon, että nykyään kaikki henkilöautolla suoritettavat ”tilausajot eli ei taksiajot” kuuluvat kuitenkin vielä samaan taksiliikenteeseen. Valitettavasti keskustelua viedään ajoittain tarkoituksella sivuraiteelle ja hämärretään alan kahtiajako kilpailuasetelman pelossa.

Hankkeessa puhutaan jatkuvasti vain taksista, eikä oteta vertailevaa kantaa taksiliikenteen ja kutsuliikenteen/tilausajoliikenteen välillä. Kutsuliikenteessä jokainen kuljetus perustuu todennettavaan asiakkaan tietoisesti tekemään tilaukseen ja valintaan palvelun tarjoajasta - siis omaan tahtoon. Muunmuassa tätä markkinaa ja valinnanvapautta lakiuudistuksella pyritään kaventamaan.

Ominaisuus	Taksiliikenne (vrt. New York Yellow Cab)	Kutsuliikenne (vrt. New York Black Towncar)
Hinta	Muuttuvaan hintaan perustuva kyyti, mitattava TAKSA = TAKSAMITTARI	Ennalta sovittu kiinteä hinta
Valinta, tilaaminen	Satunnaisotanta yleensä paikan päältä (taksitolpat, kadulta "käsipystyt")	Aina ennakkoon ilman auton/kuljettajan näkemistä
Luottamus	Perustuu luotettavan taksin tunnistamiseen: taksin rekisterikilvet ja valaisin	Perustuu luottamukseen, kokemukseen, suosituksiin ja/tai hintaan
Maksu	Matkustaja lähes aina itse maksajana autossa (kortti/käteinen)	Matkustaja ei välttämättä ole itse maksaja (yrityslaskutus, maksulinkki, mobiilimaksu, aplikaatio)
MUUTOS LAKIIN jakamalla kutsuliikenne omaksi alahaarakseen	Yksinoikeus taksitolppiin, käsipystyihin, taksivalaisimeen, värillisiin taksirekisterikilpiin → nämä erottavat perinteiset taksit kutsuliikenteestä	EI OIKEUTTA taksitolppiin, käsipystyihin, taksivalaisimeen eikä taksirekisterikilpiin → nämä erottavat kutsuliikenteen perinteisistä takseista
Edunvalvonta	Suomen Taksiliitto	Taksiliitto ei ole edunvalvoja, vaan kilpaileva markkinatoimija

4. Kriittiset huomiot esitettyihin vaatimuksiin

Määritelmä:

Taksiliikenne

Ajaessaan yhdenkin takсияjon ajoneuvo kuuluisi **TAKSILIIKENTEESEEN** ja sen vaatimuksiin.

Kutsuliikenne

Mikäli ajoneuvo ei koskaan aja perinteistä taksiliikennettä vaan ainoastaan tilattuja kuljetuksia ajoneuvo kuuluisi **KUTSULIIKENTEESEEN** ja sen vaatimuksiin (yritys- ja edustusajot, sekä muut tilausajot).

Taksamittari ja Raportointi

Pakollinen taksamittari ei ratkaise itse ongelmaa, vaan on kallis ja työläs ratkaisu kutsuliikenteelle, joka ei käytä hinnan määrittämiseen TAKSAA eli TAKSAMITTARIA. Pääosalla tolpalta operoivilla perinteisillä takseilla on jo olemassa taksamittarit.

- **Kustannukset:** Taksamittarin kustannus on noin 2000 €/auto. Helsinki Limolle kokonaiskustannus on arviolta 100 000 € + integrointiin liittyvät kulut. Lisäksi syntyy asennuksen henkilötyökuluja ja asennusaikahävikkiä (50 asennuspäivää), sekä taksamittarin huoltokustannuksia ja niiden huoltoaikahävikkiä. Taksamittarin hajotessa ajoneuvo on käyttökelvoton.
- **Tehottomuus:** Matkan hinnoittelu on edelleen vapaa, joten mittari ei poista ”vedättämistä”. Mittari ei myöskään erittele huoltoajoa tai vuoron aikaista tyhjänäajoa, mikä edelleen mahdollistaa väärinkäytökset ja raportoimattomat yksityiskilometrit.
- **Digitaalisuus:** Taksamittari palauttaa manuaalisen näppäilytyön kuuden vuoden digiloikan jälkeen. Mittaus- ja raportointilaitteita on muitakin, jotka voidaan yhdistää yritysten ohjelmistoihin (Helsinki Limon n. 1 milj.€ 2020-2026) ja raportointiin ilman fyysistä mittarinäyttöä. Helsinki Limolla on Wialon raportointilaite, joka on kytketty samaan CAN-väylään kuin taksamittari. Sen ajoneuvosta ottamia tietoja kuten matkamittarin kilometrejä voidaan pitää riittävän luotettavina raportointiin. Kilometrit vahvistaa vuosittain katsastusviranomainen luvanvaraisen ammattiauton määräaikaikatsastuksessa.
- **Markkinariski:** Laki lisää epäterveen taksamittarimarkkinan riskiä (taksialan vanhoillisten toimijoiden ja mittarivalmistajien asetelma suhteessa uusiin toimijoihin ja pakollisiin hankintoihin).

Koulutus ja Kielivaatimus

- **Kielitaitovaatimus** on syrjivä ja työllistymisen ja työllistämisen jarru erityisesti ulkomaisten asiakkaiden palvelemisessa. Esimerkiksi ranskaa ja englantia puhuvaa, pitkään ulkomailla esim. lähetystössä työskennellyttä autonkuljettajaa ei voi Suomessa työllistää kutsuliikenteen vastaavaan ostopalvelun tehtävään, jossa asiakkaat eivät puhu suomea.
- Koulutuksen tulisi olla yleispätevä, jotta yritys- ja edustuskyytikuljettajilta ei vaadittaisi turhaa taksiliikenteen osaamista, joka vähentää ja hidastaa alalle hakeutumista.

Muut vaatimukset (Tunnistaminen ja Tunnukset)

- **Taksivalo:** Taksivalon tai sen valmiuden vaatiminen katsastuksessa autoon, joka ei KOSKAAN käytä taksivalaisinta, on epälooginen kustannushaitta. Yritys- ja edustusajojen taksivalovapautuksen kohta ”sopimuksesta” on epäselvä.
- **Tiedot:** Vaatimus kuljettajan ja luvanhaltijan tietojen kiinnittämisestä autoon sisälle näkyville on tarpeeton, sillä yritys- ja tilausajoissa asiakkaalla on tiedot jo digitaalisena (esim. sms, aplikaatio, QR-koodi, tilausvahvistus) ennen kuljetusta, kuljetuksen aikana ja sen jälkeen.

- **Rekisterikilpi:** Värillinen taksirekisterikilpi ei lisää asiakkaan luottamusta palveluissa, joissa asiakas tilaa palvelun näkemättä autoa ennen tai tilaushetkellä.

5. Tasa-arvoisuus ja tulevaisuuden kilpailu

Tasa-arvoisuus eri alojen kesken:

Useat muut toimialat (pizzataxit, pakettiautot, hautausautot, vuokra-autot, lähettiautot, polkupyörätaksit, ruokalahetit) on vapautettu taksamittarista, ja niille matkamittariin perustuva ajopäiväkirja on riittävä ja uskottava.

Robottitaksit ja kansainvälinen kilpailukyky:

Pakollinen taksamittari pakottaisi kaikki suomalaiset henkilökuljetuksia henkilöautoilla tarjoavat tahot uhraamaan lakiesitysmuistion arvion mukaan 2,6–6,1 miljoonaa euroa yrittäjien rahaa manuaalisiin mittareihin. Globaalit kilpailevat toimijat kiihdyttävät robottiautokehityksen laajentamista Suomeen, samalla kun kutsuliikenteen globaalit markkinajätit laajentavat palveluitaan. Muun Euroopan seurattessa globaalia markkinaa kohti robottitakseja hallituksen lakiesitys esittää kuljetusyritysten investointivarojen kohdentamista taksamittareihin. Onko tarkoituksena jättää kotimaisille toimijoille pelkkä alihankinnan rooli?

“Autonomisuus ei ole enää pullonkaula” - Robotaksit saapuvat kilvan Eurooppaan

<https://www.kauppalehti.fi/uutiset/a/e7996f56-c1e0-4ff4-8ebd-26750d93bff6>

Uber to acquire global chauffeur service leader Blacklane

<https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2026/Uber-to-Acquire-Global-Chauffeur-Service-Leader-Blacklane/default.aspx>

Helsinki Limon kohdalla haitan kokonaiskustannus arvioidaan 100 000–150 000 euroksi. Nämä varat pitäisi käyttää ihmisen suorittaman palvelun kehitystyöhön kilpailussa robottitaksien kanssa, joiden on ilmoitettu aloittavan liikennöinnin suurkaupungeissa vuosina 2026–2027. Arvioitu 150.000€ vastaa n. 25 henkilöauton käsirahaa, joiden arvioitu yhteenlaskettu liikevaihto vuodessa on n. 2,5milj.€. Samalla se on n. 1,4milj. € autokauppaa kotimaiselle autokaupalle. Tätä lukua Suomen Taksiliitto kommentoi: ”Mittarin noin 1000-1500 euron kertakustannus on Taksiliiton mielestä marginaalinen menoerä.” Näkemys on toki ymmärrettävä taholta, joka itse tai jäsentensä osalta ei joudu hankkimaan mittareita lakiuudistuksen myötä vaan kustannukset rasittaisivat ensisijaisesti vain perinteisten taksien kilpailevia markkinatahoja. (Verkkouutiset 18.6.2025)

6. Yhteenveto ja johtopäätös

Liikennepalvelulaki velvoittaa taksamittarin käyttämistä muuttuvahintaisissa taksikyydeissä, jossa taksimarkkinoiden ongelmat tunnistetaan. Kiinteähintaisen kutsuliikenteen osalta pakollinen taksamittari ei ole oikeasuhtainen esityksen tavoitteisiin nähden.

Vaadimme:

- **KUTSULIIKENNE** eli yritys- ja edustusajot taksiliikenteen omaksi alahaaraksi
- oikeasuhtaiset korjaustoimet sinne, missä ongelmat ovat eli (jo taksamittarilliseen) satunnaisotantaan perustuvaan muuttuvahintaiseen **TAKSILIIKENTEeseen**

6.1. HE 15/2026 vp. perusoikeusnäkökulmasta

Liikennepalvelulain 152 §:n esitöissä (HE 176/2020 vp, s. 21) todetaan taksipalveluiden hinnoittelun ongelmien esiintyvän lähinnä kyydeissä, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta ja jossa matkan kokonaishinnan arvioiminen edellyttää tietoa muun muassa matkan pituudesta ja vallitsevista liikenneolosuhteista. Tätä asiaa myös Kilpailu- ja kuluttajavirasto on antamassaan lausunnossaan (KKV/357/03.03/2026, antopäivä 17.3.2026) korostanut todeten, että merkittävä osa taksialan ongelmista liittyvän katutakseihin eli kadulta ja taksitolpilta otettuihin kyyteihin, joita ei ole tilattu sovelluksella ja joista ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa.

Esityksessä (HE 15/2026 vp, s. 120–121) kutsupalveluliikenteen omaisuudensuojaan puututtaisiin lain tasolla, mutta esitetyt perustelut perusoikeuden rajoittamisesta eivät ole oikeasuhtaisia eivätkä myöskään perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttäviä yhdenvertaisuusnäkökulmasta.

Esitys johtaisi siihen, että kutsuliikennettä harjoittavia elinkeinoharjoittajia kohdeltaisiin epäyhtenäisesti riippuen siitä, millainen ajoneuvo on kyseessä. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto on ohjeistanut linja-autoliikenteessä käytettävien varusteiden osalta, että mittalaitedirektiivin (2014/32/EU) mukaista taksamittaria ei tarvitse olla linja-autossa, jos matkasta peritään kiinteä hinta, joka kerrotaan asiakkaalle ennen matkan alkua. Linja-autossa ei tarvitse olla taksamittaria hinnan määrittelyyn myöskään silloin, kun linja-autolla harjoitetaan markkinaehtoista tai liikennöintisopimukseen perustuvaa reitti- ja aikataulusidonnaista liikennettä, jossa matkalippujen hinnoittelu perustuu ennalta määritellyn hinnastoon.

Nyt ehdotettava lakiesitys on ongelmallinen, kun toimijoita kohdeltaisiin eri tavoin ilman oikeasuhtaista ja hyväksyttävää perustetta. Oikeasuhtaisuusvaatimuksen mukaisesti perusoikeuksien rajoitusedellytysten tulee olla välttämättömiä niillä tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiseen. Rajoitus on sallittu vain, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvien keinoin. Esityksessä (HE 15/2026 vp, s. 54) tunnistetaan, että vaatimus käyttää mittauslaitelain mukaista taksamittaria vaikuttaisi sellaisiin yrityksiin, jotka vastaanottavat ajoja ensisijaisesti alustatoimijoiden sovellusten kautta, sillä mainituissa ajoissa hinta on sovittu ennakoon, eikä niiden ole siten tarvinnut hankkia mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Sama koskee yritys- ja edustusajoja, joissa tilaus ja hinta on sovittu ennalta, kuten myös julkisesti tuettuja kuljetuksia suorittavia yrityksiä, mikäli näissä kuljetuksissa ei edellytetä taksamittarin käyttämistä vaan palvelun hinta ja raportointi tapahtuu muilla ratkaisuilla.

Taksipalvelujen hinnoittelun osalta hallituksen esityksessä (176/2020 vp, s. 22) todettiin, että tulevaisuudessa kiinteähintaiset kyydit ja tilauksen yhteydessä tarjottavat

kokonaishinta-arviot yleistyvät, jolloin hintainformaatioon liittyvät ongelmat vähenevät jo nykyisen sääntelyn puitteissa. Kilpailu- ja kuluttajavirasto nosti lausunnossaan esille, että esityksessä todetaan ilman tarkempaa vaikutusarviointia rajoitusten olevan oikeasuhtaisia. Myös Lainsäädännön arviointineuvosto antamassaan lausunnossa (VN/13880/2025-VNK-2, antopäivä 23.12.2025) katsoo, että esityksessä tulisi arvioida tarkemmin taksamittareiden aiheuttamia hyötyjä suhteessa niihin aiheuttamiin kustannuksiin. KKV katsoo myös, etteivät kaikki hallituksen esitykseen sisältyvät toimenpiteet kohdistu tarkoituksenmukaisella tavalla taksialan ongelmakohtiin, eivätkä kaikki esitetyt toimenpiteet todennäköisesti edistä esitykselle asetettuja tavoitteita. Taksialalla esiintyvät ongelmat liittyvät siihen, ettei nykyistäkään taksisääntelyä muuttuvahintaisessa taksiliikenteessä noudateta.

Lausunnonantaja yhtyy edellä esitettyihin näkemyksiin. Sääntelystä syntyvät lisäkustannukset vaikuttavat elinkeinoharjoittajien toimintaan, mikäli kiinteähintaisen kutsuliikenteen taksien velvollisuudeksi säädettäisiin pakollisen taksamittarin asentaminen. Esitys puuttuu kutsuliikenteen osalta elinkeinoharjoittajien omaisuudensuojaan ja elinkeinovapauteen täyttämättä rajoitusten välttämättömyydelle ja oikeasuhtaisuudelle asetettuja vaatimuksia, sekä saattaa kutsuliikennettä harjoittavat elinkeinoharjoittajat epäyhdenvertaiseen asemaan lain edessä. Lakiesitys puuttuu epätarkoituksenmukaisesti taksialan hinnoitteluongelmiin, jotka koskevat yksinomaan muuttuvahintaista taksiliikennettä.

6.1 lausunto Marita Iskala, Suomen Hankintajuristit

6.2 Esityksen ongelmallisuutta avaava kysymyksenasettelu käytännössä

- Mikä on peruste olla eriyttämättä taksiliikenteeseen erillishaaraa kutsuliikenteelle (yritys- ja edustussajot, tilausajot)?
- Miksi taksamittari pitäisi asentaa tilausajoihin joissa ei koskaan käytetä taksaa kuljetuksen hinnan määrittämiseen?
- Miksi taksamittari pakotettaisiin nykyisten investointien lisäksi yrityksille jotka noudattavat jo raportointivelvoitetta?
- Miksi juuri TAKSAMittari kun vaihtoehtoisia mittaus- ja raportointilaitteita on jo olemassa ilman fyysistä näppäilyä mittarinäyttöä ja yhdistettävissä yritysten ohjelmistoihin ja raportointiin?
- Miksi kuljettajaksi työllistymisessä on suomen kielen vaatimus ulkomaalaisten asiakkaiden palvelemiseen?
- Miksi taksivalo ja sen valmius katsastusvaatimukseksi vaaditaan autoon, joka ei KOSKAAN käytä taksivalaisinta?
- Miksi TAKSAMittarin manuaalinen näppäilypakko kuuden vuoden digiloikan jälkeen?

- Miten värillinen taksirekisterikilpi lisääisi asiakkaan autonvalinnan luottamusta palveluissa, joissa asiakas tilaa palvelun näkemättä autoa ennen tilaushetkeä?
- Miksi autossa näkyville vaadittavat tiedot pitäisi kiinnittää autoon niiden ollessa asiakkaalla digitaalisena jo ennen matkaa, matkan ajan ja sen jälkeen?

Tasavallan Presidentti Alexander Stubbia lainaten kolme pointtia (kronologisessa järjestyksessä):

1. eriytetään kutsuliikenne perinteisestä taksiliikenteestä omaksi alahaarakseen
2. tarkennetaan ja kiristetään koko alan (molemmille palveluille) vaadittavia yhteisiä vaatimuksia, kuten (taksamittaripakon korvaava) **raportointivelvoite**, sekä **ajolupiin kiristettävät vaatimukset** (esim. rikokset)
3. kohdistetaan perinteiseen taksiliikenteeseen taksiliikenteen toimijoiden itsensäkin vaatimat kiristykset, kuten taksamittaripakko, taksivalaisiin, taksirekisterikilvet, taksinkuljettajan koulutus, sekä suomen kielen vaatimus
= rinnakkain toisiaan tukevat perinteinen **taksiliikenne** ja edustus- ja yritysajon **kutsuliikenne**