

10.4.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: HE 15/2026vp_ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) toteaa lausuntoon seuraavaa:

1. Taksisääntelyn korjaaminen on välttämätöntä

Ennen taksiiuudistusta Suomessa oli toimiva ja luotettava taksijärjestelmä. Taksiliikenteen sääntelyn purkamista ja kilpailun vapauttamista perusteltiin merkittävillä hyödyillä. Seuraukset olivat kuitenkin päinvastaisia. Taksiala vapautettiin sinisilmäisesti, vastoin asiantuntijoiden näkemyksiä ja alan kokemusta.

Taksinkuljettajiin liittyvät rikosepäilyt ja rikostuomiot (esim. seksuaalirikokset) sekä asiakkaisiin kohdistuneet rikokset ovat lisääntyneet. Tämä heikentänyt taksipalvelujen turvallisuutta ja rapauttanut aiemmin hyvin turvalliseksi koetun alan mainetta. Vuoden 2021 lopulla uutisoitiin siitä, että taksinkuljettajia epäillään seksuaalirikoksista Helsingissä entistä useammin. Määrä on noussut vuoden 2018 kesästä lähtien. Ylen MOT-ohjelma maaliskuussa 2025 järkytti laajasti katsojia, kun siinä kerrottiin taksinkuljettajien tekemistä seksuaalirikoksista.

Myös taksinkuljettajien välisistä sanaharkoista ja väkivaltatilanteista taksitolpilla on uutisoitu. Vuoden 2023 lopulla Yle uutisoi, että sen haastattelemien lähteiden mukaan niin sanotut villit taksit ovat ryhtyneet muodostamaan taksitolpille omia jonotusjärjestelmiään. Kilpailijat pidetään tarvittaessa väkivalloin poissa. Uhkaustilanteet ovat saaneet taksinkuljettajia lopettamaan työnsä turvallisuusriskien takia tai siirtymään muualle.

Kun taksamittari ei ole enää pakollinen, siitä ovat hyötäneet harmaan talouden toimijat ja kärsijöinä ovat rehelliset taksiyrittäjät. Taksamittarin puuttumisen takia verovalvonta on ollut vaikeaa, ja taksialalla on havaittu merkittäviä määriä pimeää tuloa ja veronkiertoa.

Pakollisen taksinkuljettajan koulutusvaatimuksen poistaminen on johtanut myös siihen, että alalle on tullut henkilöitä, joilta puuttuu taksinkuljettajan perustaidot.

Taksivalaisin ajoneuvossa ei kerro, että taksin lupa-asiat ovat kunnossa.

Hallituksen esityksessä taksiliikenteen sääntelyyn esitetään useita muutoksia, joiden tavoitteena on taksialan luottamuksen ja turvallisuuden lisääminen, harmaan talouden torjunta ja valvonnan tehostaminen.

MaRa kannattaa hallituksen esitystä.

Rehellisten taksialan yrittäjien toimintaedellytysten parantamiseksi on välttämätöntä, että harmaan talouden torjuntaa taksialalla tehostetaan säätämällä taksamittari pakolliseksi kaikissa takseissa. Velvollisuus käyttää taksissa erillisiä taksikilpiä helpottaisi asiakkaita tunnistamaan taksit, joiden lupa-asiat ovat kunnossa. Taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja ajoneuvon rekisteröinti liikenneluvulle helpottaa viranomaisvalvontaa.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimukset ovat välttämättömiä sen varmistamiseksi, että taksikuljettajilla on perustaidot taksinkuljettajaksi. Ajoluvan saamisen esteeksi lisäävät rikokset ovat puolestaan perusteltuja muun muassa asiakasturvallisuuden lisäämiseksi. Myös taksiliikenneluvan haltijan hyvämaineisuuden arvioinnin tarkentaminen kattamaan eräitä henkeen ja terveyteen kohdistuvia rikoksia, seksuaalirikoksia sekä petos- ja maksuvälinerikoksia on kannatettavaa.

Matkailu- ja ravintola-alan yritysten asiakkaat käyttävät taksipalveluita vapaa-ajan- tai liikematkoillaan. Taksi on myös usein ulkomaalaiselle matkailijalle ensimmäinen palvelu, jota hän Suomeen saapuessaan käyttää. Mieli-kuva Suomesta turvallisena ja luotettavana maana heikkenee, jos matkailija kokee tulleen huijatuksi. Taksin turvallisuus ja luotettavuus on myös ensiarvoisen tärkeää yöaikaan kotiinsa palaaville juhlijaille.

2. Taksamittari

Kun taksamittari ei ole enää pakollinen, siitä on hyötynyt harmaan talouden toimijat ja kärsijöinä ovat rehelliset taksiyrittäjät. Muut laitteet tai järjestelmät eivät ole yhtä luotettavia kuin taksamittari ja ne ovat helpommin manipuloitavissa. Ne eivät myöskään rekisteröi tietoja ajoneuvon kokonaiskilometreistä.

Taksamittarin puuttumisen takia verovalvonta on ollut vaikeaa, ja taksialalla on havaittu merkittäviä määriä pimeää tuloa ja veronkiertoa. Vuoden 2022 syksyllä toteutetussa taksialan tehovalvonnassa Verohallinto löysi kaikkiaan 8,7 miljoonalla eurolla kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja ja

4,3 miljoonalla eurolla muita virheellisyyksiä, jotka vaikuttivat verotettavan tulon määrään. Pimeitä palkkoja löytyi lähes 3 miljoonan euron edestä.¹

Verottajan ja Harmaan talouden selvitysyksikön lokakuussa 2025 julkaisema raportti² vahvistaa kuvaa taksialan harmaan talouden laajuudesta. Verohallinnon tiedotteessa todetaan, että taksirytyksistä yli kymmenellä prosentilla on korkea riski harjoittaa harmaata taloutta. Kun lisäksi tarkastellaan taksialan yritysten taloudellista luotettavuutta, noin neljännes taksirytyksistä voidaan katsoa epäluotettaviksi muun muassa julkisten velvoitteiden laiminlyönnin takia.³

Liikenne- ja viestintäviraston karkean arvion mukaan jopa 70–85 %:lla autoista olisi tällä hetkellä käytössään taksamittari. Kaikki vakiintuneet taksitoimijat käyttävät autoissaan taksamittaria. Taksamittarin käyttöpakko ei ole alalle tulon este huomioiden taksamittarin kertaluonteiset laite- ja asennuskustannukset sekä mittarin pitkä käyttöikä. Yhden mittarin käyttöikä on 10 vuotta ja se on siirrettävissä ajoneuvon vaihdon yhteydessä. Taksamittarin käyttö ei estä sovellusten käyttöä. Taksamittarin pakollisuudesta hyötyvät rehelliset taksirytyttäjät.

Taksialan tehokas verovalvonta ja harmaan talouden torjunta edellyttää pakollista taksamittaria.

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan taksamittari tulee pakolliseksi kaikkiin takseihin.

Esityksen mukaan luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 3 000 euron liikennevirhemaksu, jos taksina käytettävässä ajoneuvossa ei olisi mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria **MaRa pitää perusteltuna, että taksamittarivelvoitteen rikkomisesta säädetään riittävän suuri sanktiouhka väärinkäytösten ehkäisemiseksi.**

3. Taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon liittäminen taksiliikennelupa-

Tällä hetkellä lainsäädäntö ei edellytä, että taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on taksiliikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa. Riittää se, että ajoneuvo on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön.

Hallituksen esityksessä todetaan, että laki mahdollistaa tällä hetkellä sen, että luvanhaltija voi käyttää kenen tahansa omistamaa tai haltijuudessa olevaa ajoneuvoa, kunhan ajoneuvo on merkitty luvanvaraiseksi. Käytännössä

¹ <https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/uutishuone/lehdist%C3%B6tiedotteet/2022/taksialan-tehovalvonta-paljasti-87-miljoonaa-euroa-kirjanpidon-ulkopuolelle-jaaneita-tuloja-verohallinto-toivoo-lakimuutosta/>

² https://www.vero.fi/globalassets/harmaa-talous-ja-talousrikollisuus/selvitykset/2025_12-mik%C3%A4-on-kuljetusalan-luvanvaraisuuden-merkitys-harmaan-talouden-torjunnassa.pdf

³ <https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/uutishuone/lehdist%C3%B6tiedotteet/2025/yhdella-kymmenesta-taksirytyksesta-on-korkea-riski-harjoittaa-harmaata-taloutta/>

on erittäin hankala selvittää sitä, kuka tilanteessa oikeasti harjoittaa liikennettä, ja ovatko luvat kunnossa.

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon on jatkossa oltava taksiliikenneluvan haltijan yksinomaaisessa hallinnassa.

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan luvanhaltijan olisi liitettävä taksina käytettävä ajoneuvo rekisterissä liikenneluvulle. Poliisi voisi valvonnassa suoraan rekisteritunnuksen avulla tarkastaa, onko taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo liitetty voimassa olevalle liikenneluvulle. Poliisin olisi huomattavasti helpompi havaita liikenteessä olevat pimeät taksit.

4. Taksikilvet

Kuluttajien on voitava luottaa istuessaan taksina käytettävään ajoneuvoon, että kyseessä on taksi, jolla on luvat kunnossa. Taksivalaisin ajoneuvossa ei tätä kerro.

Ehdotuksen mukaan luvanvaraisessa taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa pitäisi olla muista rekisterikilvistä erottuvat kilvet (taksikilvet). Taksikilvet saisi luovuttaa vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity sekä liitetty liikenneluvulle eikä ajoneuvo ole käyttö- tai ajokiellossa. Taksikilpien käyttöä koskevien säännösten noudattamisen rikkomisesta voitaisiin tuomita rangaistus ajoneuvorikkomuksena.

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan taksissa on oltava taksikilvet.

5. Taksinkuljettajan pakollinen koulutus

Koulutusvaatimuksen poistaminen on heikentänyt taksipalveluiden laatua. Alalle on tullut paljon henkilöitä, joilla on olemattomat tai heikot valmiudet taksinkuljettajan työhön ja puutteellinen pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Taksinkuljettaja ei välttämättä osaa ajaa määränpäähän itseenäisesti ja asiakas joutuu ajon aikana ohjeistamaan taksinkuljettajaa helpoillakin reiteillä. Taksipalveluita tarjottaessa odotusarvo on, että asiakas ei joudu hoitamaan taksinkuljettajalle kuuluvia tehtäviä eikä taksinkuljettaja vaaranna muiden liikenteessä olevien turvallisuutta.

MaRa kannattaa ehdotusta pakollisesta 21 tunnin taksinkuljettajan koulutuksesta ja 7 tunnin kertauskoulutuksesta taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi. Koulutusvaatimus varmistaa, että kuljettajalla on vaadittavat perustaidot taksinkuljettajaksi.

Taksinkuljettajien osaamisen kannalta on myös tärkeää, että taksinkuljettajan kokeessa havaittuihin vilppitapauksiin voidaan puuttua tehokkaasti. Tällä hetkellä epäkohtana on, että taksinkuljettajan koe voidaan hylätä vain, jos vilppi havaitaan koesuorituksen aikana.

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan koe hylätään myös, jos vilppi havaitaan jälkikäteen. Kuuden kuukauden karenssiajalla on tärkeä vilppiä ennalta ehkäisevä vaikutus.

Taksinkuljettajan koe on suoritettava suomen tai ruotsin kielellä. Jos poliisi havaitsee valvonnassaan, että taksinkuljettaja ei osaa kommunikoida kummallakaan kielellä, poliisilla tulisi olla oikeus määrätä henkilö taksinkuljettajan kokeeseen. Tällaisessa tapauksessa on perusteltu syy epäillä vilppiä. **MaRa esittää, että liikennepalvelulakia täydennetään tältä osin.**

6. Taksimatkan hinnoittelun selkeys

Taksien hinnoittelu on muuttunut ennakoimattomaksi. Taksimatkasta saatetaan periä asiakkaalta hinta, jonka asiakas kokee matkan pituuteen ja aikaan nähden kohtuuttomaksi. Julkisuudessa on käytetty myös termiä ”ryöstöhinnottelu”. Liikenteessä on myös takseja, joissa ei ole lain edellyttämää hinnastoa näkyvillä, vaikka taksilla ajetaan muitakin kuin ennalta tilattuja kyytejä. Tällaisia autoja on näkynyt odottamassa asiakkaita muun muassa taksitollilla.

Taksinkuljettajan on pystyttävä kertomaan asiakkaalle taksimatkan hinnasta ja/tai hinnoittelun perusteista. Hänen tulee myös huolehtia siitä, että taksiajoneuvossa on hinnasto näkyvillä, kun sitä vaaditaan. Taksamittari käytönpakko ehkäisee myös hinnoittelupäselvyyksiä, kun kiinteä taksihinta tai muuttuva hinnoittelu on nähtävissä taksamittarista.

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan taksin hintatietojen ja niiden ilmoittamisen puutteista voitaisiin määrätä 200 euron liikennevirhemaksu luvanhaltijalle.

7. Taksinkuljettajan ajoluvan esteenä olevien rikosten laajentaminen

MaRa kannattaa ehdotuksia, joiden perusteella ajoluvan esteeksi lisättäisiin eräitä vapauteen kohdistuvia rikoksia, veropetoksia, petoksia, maksuvälinrikoksia sekä ampuma-aserikoksia.

Vapauteen kohdistuvat rikokset

Ehdotuksen mukaan ajoluvan saamisen esteeksi lisättävät rikokset olisivat rikoslain 25 luvun 1, 2, 4, 4 a sekä 6–8 §:ssä tarkoitetut vapauteen kohdistuvat rikokset.

Taksinkuljettaja on usein kaksin asiakkaansa kanssa suljetussa ajoneuvossa, joten on perusteltua estää sellaisen henkilön mahdollisuus toimia kuljettajana, joka on tuomittu em. rikoksista. **MaRa pitää ehdotusta kannatettavana asiakkaiden turvallisuuden varmistamiseksi.**

Veropetokset

Ehdotuksen mukaan myös 29 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut veropetokset olisivat ajoluvan saamisen esteenä. Ehdotusta on perusteltu sillä, että taksinkuljettaja on se, joka käytännössä käyttäisi taksamittaria ja taksinkuljettajan vastuulle jäisi kirjata käsin taksamittariin ennalta tilattujen kyytien tiedot. Tietoja käytetään verovalvonnassa, joten mikäli henkilö olisi syyllistynyt veropetokseen, se voisi heikentää luottamusta tietojen kirjaamisesta oikein.

MaRa pitää ehdotusta kannatettavana harmaan talouden torjunnan kannalta.

Maksuvälinepetokset ja maksuvälinerikokset

Ehdotuksen mukaan myös 36 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut petokset sekä 37 luvun 8–9 § ja 11–13 §:ssä tarkoitetut maksuvälinepetokset ja maksuvälinerikokset olisivat ajoluvan saamisen esteenä.

MaRa toteaa, että taksinkuljettaja käsittelee yrittäjänä tai työntekijänä tak-sissa asiakkaiden rahoja ja vastaanottaa maksuja maksukorteilla sekä digi-taalisilla sovelluksilla. Asiakkaalla on kyydissä ollessaan rajalliset mahdol-lisuudet havainnoida taksinkuljettajan toimintaa. Asiakkaina voi olla lapsia, vanhuksia, haavoittuvassa asemassa olevia henkilöitä sekä yöllä juhlimasta palanneita alkoholin vaikutuksen alaisena olevia asiakkaita. Lisäksi taksin-kuljettaja vastaa siitä, että taksamittariin merkitään taksimatkasta oikeat tie-dot.

MaRa pitää ehdotusta kannatettavana taksiasiakkaisiin kohdistuvien petosten ja huijausten ehkäisemiseksi sekä harmaan talouden torju-miseksi.

Aserikokset

Ehdotuksen mukaan ajoluvan saamisen esteeksi lisättäisiin 41 luvun aseri-koksia, jotka liittyvät ampuma-aseiden ja vaarallisen esineen hallussapi-toon. Perusteluissa todetaan, että näiden rikosten huomioiminen liittyy suo-raan asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen, sillä ampuma-aseella, vaarallisella esineellä sekä toisen vahingoittamiseen soveltuvalla esineellä voidaan kaikilla uhata toisen ihmisen henkeä tai turvallisuutta. On perustel-tua, että asiakas voi luottaa siihen, että taksinkuljettajaa ei ole tuomittu näis-tä rikoksista.

MaRa pitää ehdotusta taksiasiakkaiden turvallisuuden kannalta perus-teltuna. Ampuma-aserikoksiin syyllistyneillä voi olla myös kytköksiä ri-kollisjengeihin.

8. Hyvämaineisuus taksiliikenneluvan saamisen edellytyksenä

Ehdotuksen mukaan taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiä muutettaisiin siten, että hyvämaineisuuteen arviointiin lisättäisiin henkeen ja terveyteen kohdistuvien rikosten, seksuaalirikosten ja petos- ja maksuvälinerikosten huomioiminen.

MaRa toteaa, että taksiuudistuksen jälkeen taksiasiakkaisiin kohdistuneet seksuaalirikokset ovat ainakin julkisuudessa esitettyjen tietojen mukaan lisääntyneet. Tämä on heikentänyt asiakasturvallisuutta ja taksialan yleistä luottamusta. **MaRa pitää liikenneluvan hakijan ja haltijan hyvämaineisuuden sääntelyn tarkistamista kattamaan myös seksuaalirikokset selkeästi tarpeellisena.**

MaRa katsoo, että myös toisen terveyteen ja henkeen kohdistuvia rikoksia on voitava arvioitava osana hyvämaineisuutta. Myös nämä rikokset voivat osana kokonaisarviointia osoittaa henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Hyvämaineisuutta koskevan harkinnan laajentamisella voidaan estää, että väkivalta- tai henkiriikoksiin syyllistyneet henkilöt eivät pääse alalle luvanhaltijana.

MaRa pitää petos- ja maksuvälinerikosten huomioimista harmaan talouden torjunnan kannalta kannattavana.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Kai Massa
lakiasiainjohtaja

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eino- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.