

Mikä on kuljetusalan luvanvaraisuuden merkitys harmaan talouden torjunnassa?

Taksi-, tavara- ja henkilöliikenneluvat

Selvitys 12/2025

Julkaisun nimi:

Mikä on kuljetusalan luvanvaraisuuden merkitys harmaan talouden torjunnassa? - Taksi-, tavara- ja henkilöliikenneluvat

Tekijät:

Analyytikko Lasse Winter

Asiantuntija Mikko Kotiranta

Diaarinumero: 4701/02.98.00.00/2025

Julkaisija: Verohallinto, Harmaan talouden selvitysyksikkö

Julkaistu: 7.10.2025

Julkaisutapa: Sähköinen (PDF)

Julkisuus: Julkinen

Lisätietoja medialle:

Johtaja Janne Marttinen, puh. 029 512 6066

Apulaisjohtaja Marko Niemelä, puh. 029 512 6070

Muut yhteydenotot htsy@vero.fi

Julkaisualustat [harmaa-talous-rikollisuus.fi](https://www.harmaa-talous-rikollisuus.fi) ja [harmaatalous.fi](https://www.harmaatalous.fi) (vain luviteuille viranomaisille)

Velvoitteidenhoitoselvityksen voi pyytää ilmiöselvityksessä kuvatun ryhmän perusteella. (Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä (1207/2010) 5:3 §)

Harmaan talouden selvitysyksikön selvityksissä esitetyt näkemykset ja tulokintakannanotot ovat yksikön omia, eivätkä ne sido Verohallintoa tai muita viranomaisia.

Tiivistelmä

Selvityksen tarkoituksena on arvioida kuljetusalan luvanvaraisuuden merkitystä harmaan talouden torjunnassa. Selvityksessä selvitetään kuinka suuri osa eri liikennelupien haltijayrityksistä ei täyttäisi taloudellisia luotettavuusvaatimuksia ja miten suurella osalla liikenneluvanhaltijoista on voimassa olevasta luvasta huolimatta kohonnut harmaan talouden riski. Lisäksi selvitetään sitä, onko luvanvaraisuus vähentänyt liikenneluvallisten yritysten verovelvoitteiden laiminlyömistä tai harmaan talouden riskisyyttä verrattuna samankaltaisiin liikenneluvattomiin yrityksiin.

Karkeasti kaikista liikenneluvan haltijayrityksistä joka viidennellä oli puutteita omassa taloudellisessa luotettavuudessaan. Vastuuhenkilöiden tietojen tarkastelu nosti osuuden neljäsosaan ja kytkentäyritysten mukaan ottaminen lähes kolmasosaan. Taksiluvanhaltijoista suuri osa oli elinkeinonharjoittajia, jolloin luotettavuustiedot olivat pääsääntöisesti lähes yhteneväiset tarkasteltaessa yrityksen tai sen vastuuhenkilön yksityistalouden tietoja. Luotettavuuden arviointi tehtiin eri viranomaisten yleisiä taloudellista luotettavuutta koskevia vaatimuksia käyttäen (ei Liikennekaaren lupaedellytysten mukaisesti).

Korkean harmaan talouden riskipistemäärän saaneiden liikenneluvan haltijayritysten lukumäärä ja suhteellinen osuus jäivät pieneksi. Tätä voi selittää se, että kuljetusalaa on verotarkastettu montaa muuta toimialaa enemmän. Väitteet taksialan harmaan talouden yleisyydestä olivat kuitenkin osittain paikkaansa pitäviä. Harmaan talouden riskiarviossa taksiliikenneluvan haltijoista löytyi paljon alhaisen riskin yrityksiä, mutta myös suhteellisen iso määrä korkean riskin yrityksiä. Keskimääräisen riskin yrityksiä taksiliikenneluvan haltijoiden joukossa oli sen sijaan verrattain vähän.

Luvanvaraisuudella on vaikutusta verovelvoitteiden laiminlyömisestä vähentämisen kannalta. Eri liikennelupatyyppien haltijoiden velvoitteidenhoidon laiminlyömisestä todennäköisyys oli selvästi pienempi kuin verrokeilla (ei liikennelupaa, mutta valitut taustatekijät samoja). Vaikka liikenneluvan olemassaolo paransi yritysten omaa velvoitteidenhoidon tasoa, niin asialla ei kuitenkaan ollut välillistä vaikutusta vastuuhenkilöiden yksityistalouden velvoitteidenhoitoon. Lisäksi selvitetyn perusteella eri liikennelupatyyppien haltijat olivat vähemmän harmaan talouden riskisiä kuin vastinparinsa.

Avainsanat: Harmaan talouden torjunta; Harmaan talouden mittaaminen; Lainsäädäntö;

Sisällys

1	Johdanto.....	1
2	Tutkimusongelma, -aineisto ja -menetelmät	3
2.1	Perustietoja kuljetusluvanhaltijoista	4
2.2	Tilastolliset menetelmät	4
3	Luotettavuus ja harmaan talouden riskisyys	6
3.1	Luotettavuus.....	6
3.2	Harmaan talouden riskisyys	8
4	Luvanvaraisuuden vaikuttavuus	11
5	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	13
6	Lähdeluettelo.....	15
7	Luettelo kuvioista ja taulukoista	17
8	Liitteet	18
	Liite 1. Nykyisen lainsäädännön lupaedellytykset.....	18
	Liite 2. Yksittäisten luotettavuusvaatimusten täytyminen.....	20

1 Johdanto

Taksi-, tavara- tai henkilöliikenteen harjoittaminen on luvanvaraista. Luvanvaraisuus auttaa torjumaan harmaata taloutta¹ monin eri tavoin.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom varmistaa lupaa myönnettäessä², että yrityksellä on riittävät taloudelliset edellytykset toimintaansa ja sen yhteiskunnalliset velvoitteet tulevat hoidettua. Lisäksi hakijan tai hakijan liikenteestä vastaavan henkilön tulee olla ammatillisesti pätevä ja hyvämaineinen, joka vaikeuttaa omalta osaltaan harmaata talouden toimintaa. Jos sen haltija rikkoo luvan edellytyksiä, niin luvan voi peruuttaa tai se johtaa ainakin uhkaan siitä. Tämä tekee harmaan talouden harjoittamisesta vähemmän houkuttelevaa.

Traficomin lupavalvonta on yhteistyössä Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikön³ kanssa suorittanut liikenneluvanhaltijayritysten velvoitteiden hoitamisen valvontaa. Liikennelupahaltijalla ei saa olla veroihin tai muihin vastaaviin maksuihin liittyviä laiminlyöntejä eikä ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia. (Hirvonen & Määttä, 2018)

Lupaviranomaisen valvonnan lisäksi harmaata taloutta torjutaan useiden eri viranomaisten toimilla sekä yhteistyöllä eri viranomaisten ja elinkeinoelämän kanssa. Lakisääteisten velvoitteiden laiminlyömistä verojen ja muiden maksujen välttämiseksi torjutaan esimerkiksi poliisin ja Tullin talousrikostorjunnassa ja rikosshyödyn jäljittämisessä, Verohallinnon ja Tullin verovalvonnassa, rikosprosessissa ja ulosottotoimissa, konkurssiasiamiehen toiminnassa, aluehallintoviraston työsuojeluvalvonnassa ja tilaajavastuun valvonnassa, työeläke- ja muiden sosiaalivakuutusmaksujen ja julkisten tukien valvonnassa. (Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, 2016)

Laki liikenteen palveluista (320/2017) tuli voimaan 1. päivänä heinäkuuta 2018. Monien muiden tavoitteiden lisäksi uudistuksella haluttiin madaltaa liikennealalle tulon kynnystä. Tavoitteena oli sääntelyn keventäminen ja yhdenmukaistaminen. Tämän mukaisesti uudistuksessa:

- poistettiin eräät kuljetusmuodot luvanvaraisuudesta
- helpotettiin luvan saannin edellytyksiä
- poistettiin aikaisemmin kuljetukselle asetettuja valvontaa helpottavia vaatimuksia
- kevennettiin hallinnollisia seuraamuksia
- vähennettiin lupavalvontaa.

¹ Harmaalla taloudella organisaation sellaista toimintaa, josta aiheutuvia lakisääteisiä velvoitteita laiminlyödään verojen, lakisääteisten eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksujen taikka tullin perimien maksujen suorittamisen välttämiseksi tai perusteettoman palautuksen saamiseksi. (Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi Harmaan talouden selvitysyksiköstä, 2010)

² Katso eri liikennelupien lyhyet kuvaukset ja edellytykset Liitteestä 1. Nykyisen lainsäädännön lupaedellytykset.

³ Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä (1207/2019) mukaan velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan: 14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut 3.10.2024 säädöshankkeen, jolla muutetaan liikenteen palveluista annetun lain taksisääntelyä. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskuntaan syysistuntokaudella 2025. Nyt käynnissä olevan taksisääntelyn muutoshankkeen tarkoitus on parantaa kuljettajien ammattitaitoa ja alan turvallisuutta muun muassa tiukentamalla taksiliikenneluvan ehtoja sekä tehostamalla koulutuksen ja kokeiden valvontaa. Taksisääntelyn muutosten avulla pyritään myös kitkemään harmaata taloutta ja helpottamaan taksien tunnistettavuutta. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2024)

Selvityksen tarkoituksena on arvioida kuljetusalan luvanvaraisuuden merkitystä harmaan talouden torjunnassa. Selvityksessä selvitetään kuinka suuri osa eri liikennelupien haltijayrityksistä ei täyttäisi kaikkia taloudellisia luotettavuusvaatimuksia ja miten suurella osalla liikenneluvanhaltijoista on voimassa olevasta luvasta huolimatta kohonnut harmaan talouden riski. Lisäksi arvioidaan sitä, että onko luvanvaraisuus vähentänyt liikenneluvallisten yritysten verovelvoitteiden laiminlyömistä tai harmaan talouden riskisyyttä verrattuna samankaltaisiin liikenneluvattomiin yrityksiin.

2 Tutkimusongelma, -aineisto ja -menetelmät

Selvityksen tutkimusongelmana on arvioida, mikä on kuljetusalan luvanvaraisuuden merkitys harmaan talouden torjunnassa. Hypoteesina on, että luvanvaraisuus vähentää verovelvoitteiden laiminlyömistä ja harmaata taloutta.

Tutkimusongelmaan vastaamiseksi on esitetty seuraavat alakysymykset:

1. Kuinka suurella osalla liikenneluvan haltijoista on puutteita taloudellisessa luotettavuudessaan? (luku 2.1.)

Selvityksessä arvioidaan helmikuussa 2025 toiminnassa olleiden luvanhaltijoiden luotettavuutta. Luvanhaltijoiden luotettavuuden arviointi tehdään eri viranomaisten yleisiä taloudellista luotettavuutta koskevia vaatimuksia käyttäen (ei Liikennekaaren lupaedellytysten mukaisesti).⁴

Luotettavuuden arvioinnissa yrityksen aikaisemman toiminnan perusteella voidaan tehdä päätelmiä myös sen tulevasta toiminnasta. Jos yritys on hoitanut veroihin ja muihin maksuihin liittyvät velvoitteensa, niin se todennäköisesti pystyy suoriutumaan myös muista yhteiskunnallisista velvoitteistaan. Lisäksi yrityksen tulee olla maksukyinen. Se ei saa olla ulosotossa eikä konkurssissa. Luotettavuussäännökset mahdollistavat usein yrityksen vastuuhenkilöiden ja kytkentäyritysten vastaavien tietojen tarkastamisen. (HTSY, 2024)

Voimassa oleva lainsäädäntö mahdollistaa kuitenkin vain liikenneluvanhaltijayrityksen taloudellisen luotettavuuden tutkimisen. Sen vuoksi tässä selvityksessä luotettavuuspäätely tehdään vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa tutkitaan vain yrityksen omat tiedot. Seuraavassa vaiheessa selvitetään yrityksen vastuuhenkilöiden luotettavuus sen omien tietojen lisäksi. Viimeiseksi otetaan tarkasteluun myös vastuuhenkilöiden muiden yritysten tiedot.

2. Miten suurella osalla liikenneluvanhaltijoista on voimassa olevasta luvasta huolimatta kohonnut harmaan talouden riski? (luku 2.2.)

Eri lupatyyppejen yritysten harmaan talouden riskisyyden päättely perustuu verotarkastusten tuloksiin. Koneoppimismalli pyrkii oppimaan yhteyden tarkastuksen lopputuloksen ja sen kohteena olleen yrityksen ominaisuuksien välille. Riskipisteytystä hyödynnetään yritysten harmaan talouden riskisyyden arvioimiseksi. Näin saadaan muodostettua kokonaiskuva siitä, miten harmaan talouden riskisiä liikenneluvanhaltijat ovat muihin suomalaisiin yrityksiin verrattuna.

⁴ Luotettavuusvaatimukset sallivat viranomaiselle harkinnan tekemisen, jonka perusteella se voi evätä velvoitteensa laiminlyövältä hakijalta rekisteröinnin, luvan tai avustuksen. Luotettavuutta koskevia vaatimuksia on otettu käyttöön lainsäädännössä etenkin toimialoilla, jotka ovat yhteiskunnallisesti merkittäviä tai niihin liittyy tavallista suurempi harmaan talouden riski. Luotettavuusvaatimukset edistävät merkittäväällä tavalla myös yritysten yhdenmukaista kohtelua ja tervettä kilpailua markkinoilla. Vastaavanlaisia säännöksiä on myös esimerkiksi tilaajavastuu- ja hankintalainsäädännössä. (HTSY, 2024)

3. Onko luvanvaraisuudella saatu vähennettyä liikenneluvanhaltijayritysten verovelvoitteiden laiminlyömistä sekä harmaan talouden riskisyyttä? (luku 3.)

Eri liikennelupatyyppeiden haltijayrityksiä verrataan verovelvoitteiden laiminlyömistä ja harmaan talouden riskisyyden osalta saman toimialan vastaaviin yrityksiin, joilta puuttuu liikennelupa. Näin pystytään arvioimaan, onko luvanvaraisuus vähentänyt liikenneluvanhaltijayritysten verovelvoitteiden laiminlyömistä ja harmaan talouden harjoittamista.

2.1 Perustietoja kuljetusluvanhaltijoista

Selvityksen kohdejoukko muodostettiin Verohallinnon rekisteritietojen perusteella toiminnassa olevista yrityksistä, joilla oli voimassa oleva liikennelupa helmikuussa 2025. Selvityksessä tarkasteltavia liikennelupatyyppejä olivat taksi-, tavar⁵ ja henkilöliikenneluvat. Yhdellä yrityksellä voi olla samanaikaisesti voimassa useita eri liikennelupia.

Taulukko 1. Eri liikenneluvan haltijoiden lukumäärät

Liikenneluvan tyyppi	Lukumäärä	Elinkeinonharjoittajien osuus luvanhaltijoista
Taksiliikennelupa	10 368	63,5 %
Tavaraliikennelupa	10 452	20,2 %
Henkilöliikennelupa	912	14,3 %

Sekä taksiliikenne- että tavaraliikenneluvan haltijoita oli kumpiakin noin 10 000. Selvästi vähiten oli henkilöliikenneluvan haltijoita, joita on alle tuhat. Taksiliikenneluvan haltijoista lähes kaksi kolmasosaa oli elinkeinonharjoittajia⁶. Tavar- ja henkilöliikenneluvan haltijoista oli sen sijaan valtaosa (noin 70 prosenttia) osakeyhtiöitä. Harmaan talouden selvitysyksikön aikaisemmin laatimien asiakasluokittelujen tietojen perusteella tavar- ja henkilöliikenneluvanhaltijoista yli 85 prosenttia on ilmoittanut toimialakseen kuljettamisen ja varastoinnin. Tavaraliikenteessä vastaavan toimialan on ilmoittanut luvanhaltijayrityksistä kaksi kolmesta. Kyseisen lupatyyppin haltijayrityksistä viidennes on toiminut seuraavaksi yleisimmin rakentamisen toimialalla.

2.2 Tilastolliset menetelmät

Yritysten luotettavuusarvioinnissa käytetään *sääntöperusteista päättelyä*, jossa yritys on luotettava (kyllä) tai se ei ole (ei). Jälkimmäisessä tapauksessa tarkasteltava yritys ei ole luotettava, jos yksi tai useampi luotettavuusvaatimus jää täyttymättä. Päättelyn lopputulos on vain osatotuus ja kuvastaakin yrityksen tilannetta vain sen hetkisten tietojen valossa. Tilanne voi muuttua suuntaan tai toiseen lyhyelläkin aikavälillä. Päättely antaa kuitenkin kokonaisarvion siitä, miten hyvin liikenneluvan haltijat ovat hoitaneet verovelvoitteensa.

⁵ Selvityksessä kolme tavaraliikenteen eri lupatyyppiä on yhdistetty yhdeksi ryhmäksi, sillä kevyttavaralupia ja kotimaan tavaraliikennelupia on vain pienellä joukolla yrityksiä (65 kevyttavaraliikennelupaa ja 160 kotimaan tavaraliikennelupaa).

⁶ Yksityisliikkeessä on vain yksi elinkeinonharjoittaja, joka on yksin vastuussa liikkeen sitoumuksista, kuten veloista. Tämä tarkoittaa sitä, että elinkeinonharjoittaja on niin yritysvarallisuudellaan kuin muullakin omaisuudellaan vastuussa liikkeensä puolesta tekemistään sitoumuksista. Elinkeinonharjoittajana toimiminen (toiminimiyrittäjyys) on yleisin valinta sivutoimisen yrittäjän yritysmuodoksi. Se on kevyt ja helppo hallinnoida (Suomi.fi, 2025).

Selvityksessä hyödynnetään *riskipistemallia* yritysten harmaan talouden riskisyyden ennustamisessa. Se perustuu verotarkastuksissa tehtyihin havaintoihin sekä yritysten erilaisiin taustatietoihin, talous- ja verotustietoihin. Riskipistemalli pyrkii oppimaan yhteyden tarkastuksen lopputuloksen ja sen kohteena olleen yrityksen ominaisuuksien välille. Kun malli tunnistaa harmaan talouden yrityksen esimerkiksi tilinpäätöstietojen perusteella, voidaan arvioida myös tarkastamattomien yritysten riskisyyttä.

Verotarkastukset perustuvat pääsääntöisesti riskiperusteiseen kohdevalikointiin, ei satunnaisvalintaan. Tällöin verotarkastusaineisto on vinoutunut ja harmaan talouden yritysten lukumäärä on selvästi suurempi kuin kaikkien suomalaisten yritysten joukossa keskimäärin. Tämän vuoksi malli oppii harmaan talouden olevan paljon yleisempää kuin se todellisuudessa on. Koska mallin vastemuuttujaa⁷ käytetään ainoastaan vertailtaessa muihin yrityksiin, tämä ei tuota ongelmia. Riskipistemallin on todettu laittavan yritykset varsin hyvin harmaan talouden todennäköisyyden mukaan oikeaan järjestykseen. Tällöin yritykset, joilla harmaan talouden toiminta on todennäköistä, saavat myös mallilta korkeampia riskiarvioita.

Valtaosa taksialan liikenneluvan haltijoista on elinkeinonharjoittajia, jolloin näiden mallien hyödyntäminen on kuitenkin tarpeellista riittävän hyvän kokonaiskuvan saamiseksi. Elinkeinonharjoittajia ja yhtymiä koskevien mallien rakennuksessa on käytetty puoliohjatun oppimisen (*semi-supervised learning*) menetelmiä, koska näihin kohdistettuja verotarkastuksia on tehty huomattavasti vähemmän ja tehdyt tarkastukset ovat myös osuneet korkealla prosentilla. Harmaan talouden riskimalli tarvitsee harmaiden yritysten lisäksi niin sanottuja valkoisia yrityksiä, jotka eivät ole harmaan talouden toimijoita. Koska verotarkastettujen joukossa on näitä vain vähän, mallin opettamisessa hyödynnetään myös tarkastamattomia yrityksiä. Ne on nähty mallintamisen ensimmäisessä vaiheessa hyvin alhaisen riskin yrityksinä.⁸

Kaltaistamismenetelmänä tutkimuksessa käytetään lähimmän naapurin menetelmää. Siinä liikenneluvalliselle yritykselle etsitään *vastinpariyritykseksi* mahdollisimman samankaltainen yritys ilman voimassa olevaa liikennelupaa. Kaltaistukseen käytettiin yrityksen ikää, palkansaajien määrää, liikevaihtoa, tasetta, tulosta sekä omaa pääoman määrää vuonna 2023. Kaikki vastinpariyritykset valittiin toimialalta kuljetus ja varastointi, vaikka liikenneluvan haltijayrityksen toimiala voi olla myös jokin muu. Näin pyrittiin vähentämään näiden taustamuuttujien vaikutusta ja tekemään yritysryhmistä vertailukelpoisempia keskenään. Täydellistä arviota ei pystytty tekemään liikennelupien nykyisten lupaedellytysten ja Verohallinnon verotarkastusten vaikuttavuudesta, mutta saadut tulokset antavat kuitenkin suuntaa niiden vaikuttavuudesta harmaan talouden torjunnassa.

⁷ Vastemuuttuja on tutkimuksen keskeinen mielenkiinnon kohteena oleva ominaisuus.

⁸ Elinkeinonharjoittajien ja yhtymien riskipistemallit hyödyntävät ns. semi-ohjattua oppimista, jossa hyödynnetään tietoa myös tuntemattoman luokan yrityksiltä. Käytännössä tämä toimii niin, että mallintaminen tehdään kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen malli opetettiin pelkkien tarkastettujen yritysten tietoja hyödyntämällä ja sillä ennustetaan yrityksille todennäköisyys olla valkoinen. Mallin mukaan kaikista todennäköisimmin valkoiset yritykset otettiin mukaan harjoitusaineistoon, jonka avulla opetettiin lopullinen malli.

3 Luotettavuus ja harmaan talouden riskisyys

Luotettavuuden arvioinnissa yrityksen aikaisemman toiminnan perusteella voidaan tehdä päätelmiä myös sen tulevasta toiminnasta. Jos yritys on hoitanut veroihin ja muihin maksuihin liittyvät velvoitteensa, niin se todennäköisesti pystyy suoriutumaan myös muista yhteiskunnallisista velvoitteistaan. Lisäksi yrityksen tulee olla maksukyinen. Se ei saa olla ulosotossa eikä konkurssissa.

Harmaan talouden riskisyydellä tarkoitetaan todennäköisyyttä, että tarkasteltava yritys olisi harmaan talouden yritys. Harmaalla taloudella tarkoitetaan toimintaa, josta aiheutuvia lakisääteisiä velvoitteita laiminlyödään tarkoituksellisesti verojen välttämiseksi. Harmaan talouden enustamisessa on käytetty riskipistemallia. Se perustuu verotarkastuksissa tehtyihin havaintoihin sekä yritysten erilaisiin tausta-, talous- ja verotustietoihin. Riskipistemalli pyrkii oppimaan yhteyden tarkastuksen lopputuloksen ja sen kohteena olleen yrityksen ominaisuuksien välille.

3.1 Luotettavuus

Selvityksessä arvioitiin helmikuussa 2025 toiminnassa olleiden luvanhaltioiden luotettavuutta. Tavoitteena oli päätellä, kuinka moni nykyinen haltija ei olisi taloudellisesti luotettava.

Tarkastelussa käytiin läpi yrityksen, sen vastuuhenkilöiden ja kytkeytyneiden osalta seuraavat velvoitteidenhoidon laiminlyönnit ja talouden ongelmat:

1. Arvioverotus vuosina 2021–2023
2. Verovelka yli 5 000 euroa 31.12.2024
3. Verovelkarekisterissä olo vuoden 2024 aikana
4. Ulosotossa vuoden 2024 aikana tai todettu varattomuudesta ennen vuotta 2025
5. Konkurssimenettely ennen vuotta 2025
6. Voimassa oleva liiketoimintakiello vuonna 2024

On hyvä huomata, että nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa vain luvanhaltijayrityksen taloudellisen luotettavuuden tutkimisen. Sen vuoksi tässä selvityksessä luotettavuuspäätely tehtiin vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa tutkittiin vain yrityksen omat tiedot. Seuraavassa vaiheessa selvitettiin yrityksen vastuuhenkilöiden luotettavuus yrityksen omien tietojen lisäksi. Viimeiseksi otettiin tarkasteluun myös vastuuhenkilöiden muiden yritysten tiedot.

Elinkeinonharjoittajilla yrityksen ja sen vastuuhenkilön tiedot olivat luonnollisesti yhteneväiset luotettavuuden osalta. Mikäli elinkeinonharjoittaja toimi vastuuhenkilönä⁹ toisessa yrityksessä, sen tiedot tarkistettiin kolmannessa vaiheessa.

⁹ Tässä selvityksessä vastuuhenkilöinä pidettiin elinkeinonharjoittajien lisäksi seuraavia rooleja: vastuunalainen yhtiömies (henkilöyhtiö), ääneton yhtiömies (henkilöyhtiö), hallituksen puheenjohtaja (osakeyhtiö), hallituksen varsinainen jäsen (osakeyhtiö), osakkeenomistaja (osakeyhtiö) ja toimitusjohtaja (osakeyhtiö).

Taulukko 2. Eri liikennelupatyyppien haltijoiden luotettavuusarviointi vaiheittain.

A. TAKSILIKENNELUPA (10 368 YRITYSTÄ)	Luotettavuus ei täyty (lukumäärä/osuus)	
I Omat tiedot	2 356	22,7 %
II Omat + vastuuhenkilön tiedot	2 737	26,4 %
III Omat, vastuuhenkilön ja linkkiyritykset tiedot	3 002	29,0 %
B. TAVARALIKENNELUPA (10 452 YRITYSTÄ)		
I Omat tiedot	1 627	15,6 %
II Omat + vastuuhenkilön tiedot	2 223	21,3 %
III Omat, vastuuhenkilön ja linkkiyritykset tiedot	2 843	27,2 %
C. HENKILÖLIKENNELUPA (912 YRITYSTÄ)		
I Omat tiedot	163	17,9 %
II Omat + vastuuhenkilön tiedot	229	25,1 %
III Omat, vastuuhenkilön ja linkkiyritykset tiedot	308	33,8 %

Taksiliikenneluvan haltijoista (10 368 yritystä) yli viidenneksellä havaittiin puutteita omassa velvoitteidenhoidossa tai taloudessa vuoden 2024 lopussa. Suuri osa taksiliikenneluvan haltijoista oli yritysmuodoltaan elinkeinonharjoittajia, joten vastuuhenkilöiden luotettavuuden arviointi lisäsi luotettavuusvaatimukset täyttämättömien yritysten määrää vain noin neljällä sadalla (noin neljä prosenttiyksikköä) noin 2 700 yritykseen. Kytkentäyritysten tietojen huomioiminen nosti luotettavuusvaatimuksia täyttämättömien taksiliikenneluvan haltijoiden määrän kolmeen tuhanteen yritykseen. Tämä tarkoittaa, että lähes joka kolmas taksiliikenneluvanhaltija ei täyttäisi luotettavuusvaatimuksia, jos tarkastelussa huomioitaisiin omat, vastuuhenkilöiden ja kytkentäyritysten tiedot.

Tavaraliikenneluvan haltijoista (10 452 yritystä) yrityksen omien tietojen perusteella luotettavuusvaatimuksia ei täyttäisi reilu 15 prosenttia yrityksistä (noin 1 600). Vastuuhenkilöiden luotettavuustietojen huomioiminen yrityksen omien lisäksi nostaisi määrän 21 prosenttiin kaikista tavaraliikenneluvan haltijoista (noin 2 200 yritystä). Jos vastuuhenkilöiden kytkentäyritysten luotettavuuden arviointi olisi mukana yrityksen omien tietojen ja vastuuhenkilötietojen lisäksi, niin luotettavuusvaatimuksia täyttämättömien tavaraliikenneluvan haltijoiden osuus olisi jo yli neljänneksen (yli 2 800 yritystä).

Henkilöliikenneluvan haltijoista (912 yritystä) noin 18 prosentilla luotettavuusvaatimukset eivät täytyisi yrityksen omien tietojen perusteella. Vastuuhenkilötietojen ottaminen mukaan tarkasteluun nostaisi osuuden neljännekseen kaikista luvanhaltijoista ja kytkentäyritysten tietojen huomioiminen jo kolmannekseen (yli 300 yritystä).

Karkeasti kaikista liikenneluvan haltijoista joka viidennellä havaittiin puutteita omassa taloudellisessa luotettavuudessaan. Vastuuhenkilöiden tietojen huomioiminen nosti osuuden neljäsosaan ja kytkentäyritysten mukaan ottaminen lähes kolmasosaan.

Eri lupatyyppejä ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista tarkastella samanaikaisesti, koska esimerkiksi niiden haltijayritysten määrässä, toiminnan luonteessa, yhtiömuodoissa ja yritysten koossa on merkittäviä eroja.

Selvityksen tilanteesta poiketen viranomaisen käytännössä tekemä luotettavuuden arvioiminen ei ole selkeä kyllä/ei -tilanne minkään vaatimuksen kohdalla. Luotettavuuden arvioinnissa tulee antaa merkitystä laiminlyöntien sisällölle, toistuvuudelle ja niiden euromääräiselle arvolle.

Yksittäiset taikka rahamäärältään pienet laiminlyönnit eivät tyypillisesti osoita tekijäänsä epäluotettavaksi. (HTSY, 2024)

Jos rikkomus on tapahtunut, niin sen merkitys täytyy pohtia yrityskohtaisesti. Esimerkiksi verovelan määrä tulee suhteuttaa yrityksen kokoon. Sitä voidaan mitata esimerkiksi liikevaihdolla. Jos erääntynyt verovelka on jo maksettu esimerkiksi maksusuunnitelmaa noudattaen, niin se osoittaa velallisen maksuhalukkuutta ja sitoutuneisuutta hoitaa velvoitteensa. (HTSY, 2024)

Tässä luvussa ei tehty yksityiskohtaista tarkastelua, miten moni yksittäinen tai useampi luotettavuusvaatimus ei täyttyisi erikseen tarkasteltavan yrityksen, sen vastuuhenkilöiden tai kytkentäyritysten kohdalla. Tarkempi listaus yritysten yksittäisten luotettavuusvaatimusten edellytysten täyttymisestä on liitteessä 2.

3.2 Harmaan talouden riskisyys

Verovalvonta on jälkikäteistä toimintaa suhteessa liiketoimintatapahtumiin. Verohallinnon aloitteesta tapahtuvaa valvontatoimintaa kohdennetaan riskiperusteisesti. Valvontaa tapahtuu myös viranomaisyhteistyönä. (Tilisanomat, 2024) Verotarkastus on perusteellisin verovalvonnan muoto, joka koskee yksittäistä asiakasta. Verotarkastuksessa selvitetään, onko Verohallinnolle annettu oikeat ja riittävät tiedot, jotta verotus voidaan toimittaa lainmukaisesti ja asiakkaan velvollisuus maksaa veroa täyttyy. (Vero, Verotarkastus ja harmaan talouden torjunta, 2020)

Liikenneluvan haltijoiden verotarkastuskattavuus oli selvästi muita yrityksiä korkeampi, vajaa neljä prosenttia. Taksiliikenneluvan haltijoihin on kohdistettu suhteellisen suuri määrä verotarkastuksia (suhteellinen osuus kolme prosenttia), sillä taksiala on ollut Verohallinnon omien ja muiden viranomaisten kanssa yhteisten tarkastuskampanjoiden kohteena¹⁰. Toisaalta tavara-liikenteen yrityksiin on kohdistettu jopa taksialaa enemmän tarkastuksia niin määrällisesti kuin suhteelliselta osuudeltaan (4,5 prosenttia), jota voi selittää esimerkiksi osan näistä toimiminen myös rakennusallalla. Henkilöliikenneluvan¹¹ haltijoiden joukossa verotarkastusten osuus on tätäkin suurempaa (6 prosenttia).

Selvityksen luvanhaltijoista noin 800:sta on valmistunut verotarkastuskertomus alkaen vuodesta 2017. Näistä Harmaan talouden selvitysyksikön käyttämän määritelmän mukaisesti

¹⁰ Verohallinto löysi taksialan tehovalvonnessa (keväät 2021 – syyskuu 2022) useiden miljoonien eurojen arvosta pimeää myyntiä ja maksamattomia palkkoja. Tehovalvonnan aikana taksirytyksiin tehtiin kaikkiaan 250 verotarkastusta. Tehovalvonta kohdistui taksirytyksiin, joissa analyysin perusteella oli riski väärinkäytöksille. Niistä yrityksistä, joihin verotarkastukset kohdistuivat, 30 prosenttia siirrettiin rikostapausharkintaan. Lisäksi Verohallinto valvoi taksialan toimijoiden tulo- ja arvonlisäveroilmoitusten oikeellisuutta. Viranomaisten yhteisvalvonta on jatkunut, vaikka Verohallinnon oma tehovalvonta päättyikin. (Vero, 2022)

¹¹ Linja-autoala on varsin hallittavissa oleva ala harmaan talouden ja sen torjunnan kannalta verrattuna tavaraliikenteeseen. Yrityskannan vähäinen vaihtuvuus viittaa siihen, ettei konkurssikeinottelu ja lyhyen elinkaaren yritysten käyttö ole ollut suuren mittaluokan ongelma. Merkittävimmin harmaan talouden esiintymismuotoina linja-autoliiton jäsenilleen lähettämään kyselyyn vastaajat pitivät pimeän työvoiman käyttöä, työehtosopimusten mukaisia palkkoja matalampien palkkojen maksamista ja myyntitulojen jättämistä kirjanpidon ulkopuolelle. (Hirvonen & Määttä, 2018)

harmaaksi¹² todettiin 203 eli noin neljäsosa. Tämä osuus oli pienempi kuin riskiperusteisissa verotarkastuksissa yleensä. Korkeampi tarkastuskattavuus tarkoittaa samalla sitä, että tarkastuksia ei kohdisteta yhtä tarkkaan valikoiden. Tämä voi selittää luonnollisesti alhaisempaa osu-
maprosenttia. Tehdyissä tarkastuksissa on löydetty noin 12 miljoonan euron edestä vältettyjä veroja.

Taulukko 3. Liikenneluvan haltijoihin kohdistetut verotarkastukset 2019–2025

Lupatyyppi	Tarkastettujen yritysten luku- määrä	Osuus
Taksiliikennelupa	309	3 %
Tavaraliikennelupa	475	4,5 %
Henkilöliikennelupa	59	6,5 %

Selvityksessä hyödynnettiin kolmea erilaista koneoppimismallia, joilla on päätelty erikseen kohdejoukkoon kuuluvien osakeyhtiöiden, elinkeinonharjoittajien sekä henkilöyhtiöiden riskisyyttä. Osakeyhtiöiden osalta malli on jo ollut käytössä joitakin vuosia ja sen käytöstä on saatu hyviä kokemuksia. Elinkeinonharjoittajien ja henkilöyhtiöiden osalta mallien käytöstä on vähemmän kokemusta, ja ne perustuvat selvästi pienempään määrään tarkastuksia.

Kunkin oikeudellisen muodon koneoppimismalli laski kaikille tietyssä vuonna toiminnassa olleille yrityksille niiden harmaan talouden riskisyyttä kuvaavan arvon. Tämän jälkeen yritykset järjestettiin riskin suuruuden mukaan ja jaettiin kymmeneen yhtä suureen joukkoon (desiiliin). Pienimmän riskin omaavat yritykset sijoittuivat desiiliin 1 ja suurimman riskin omaavat desiiliin 10. Jokaisella oikeudellisella muodolla oli oma mallinsa, eli kuvattu käsittely tehdään erikseen kullekin oikeudelliselle muodoille.

Riskipisteytystä ei tehty vain liikenneluvanhaltijoille, vaan lähes koko suomalaiselle yrityskannalle. Tämä mahdollisti eri liikennelupatyyppien haltijoiden harmaan talouden riskisyyden vertailun muihin suomalaisiin yrityksiin. Liikenneluvanhaltijoiden harmaan talouden riski oli keskimääräistä yritystä hieman pienempi. Taksiliikenneluvan haltijoiden keskimääräinen riskidesiili¹³ oli 5,0, tavaraliikenneluvan haltijoiden 3,7 ja henkilöliikenneluvan haltijoiden keskimääräinen puolestaan 3,5.

Liikenneluvanhaltijoiden keskimääräistä alhaisempiin riskipisteisiin voi olla monia eri syitä. Ensinnäkin liikenneluvanhaltijat ovat tavallista kattavamman viranomaisvalvonnan alaisia, niin verotarkastusten kuin lupavalvonnankin osalta. Tämä luultavasti kannustaa näitä yrityksiä hoitamaan verovelvoitteensa ja muut yhteiskunnalliset velvoitteensa¹⁴ ilman elinkeinolupaa

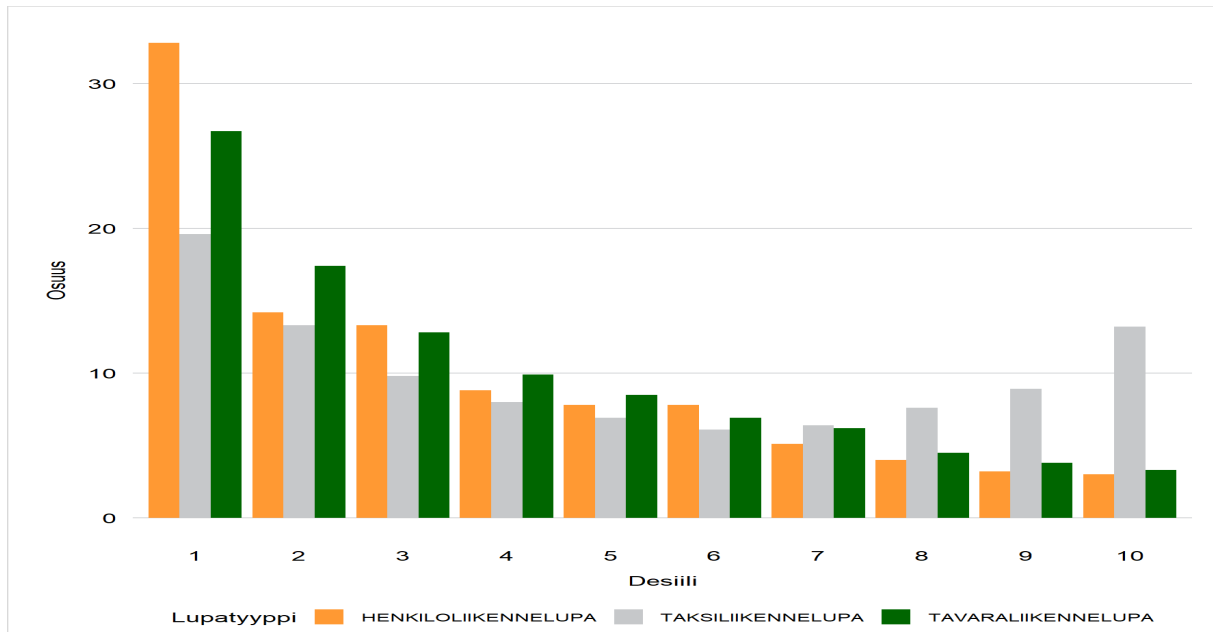
¹² Tässä selvityksessä verotarkastettu yritys on määritelty harmaan talouden yritykseksi, jos verotarkastuksessa yksi tai useampi havaittu verotuksen virhe viittaa harmaan talouden tekoon, kun on huomiotu teon laatu ja virheen koko. Teon laatu on sellainen, että tekijä on todennäköisesti ymmärtänyt toimineensa väärin ja tarkoitus on todennäköisesti ollut välttää veroja osittain tai kokonaan. Lisäksi virhe tai virheet eivät ole euromääräisesti pieniä tai ne ovat merkittäviä suhteutettuna yrityksen kokoon.

¹³ Kuvaavissa tilastoissa desiili on mikä tahansa yhdeksästä arvosta, jotka jakavat lajitellut tiedot kymmeneen yhtä suureen osaan siten, että jokainen osa edustaa 1/10 otoksesta tai perusjoukosta. Määritelmällisesti kaikkien suomalaisten yritysten riskidesiilien keskiarvo on 5,5.

¹⁴ Allinghamin ja Sandmonin (1972) mallissa harmaa talous (veronkiertopäätös) nähdään yksilön näkökulmasta ikään kuin uhkape-
linä. Yritys raportoi tulostaan vain osan veroviranomaiselle. Motivaatio vain osan raportoiselle on se, että vain ilmoitetusta tu-
lostä maksetaan verot. Veroviranomaisilta pimitetystä osasta taas maksetaan verot ja korotukset päälle, mutta vain jos jää kiinni.
Kiinnijääminen tapahtuu tietyllä todennäköisyydellä. Toisaalta mitä korkeampi on kiinnijäämisen todennäköisyys tai seuraukset

toimivia yrityksiä paremmin. Luvanvaraisuuden vaikuttavuutta on tutkittu tarkemmin seuraavassa luvussa. Toisaalta koneoppimismalli voi oppia pitämään luvanhaltijoita vähemmän riskinä, koska liikenneluvanhaltijayrityksiin tehdyt verotarkastukset ovat osuneet harmaan talouden yrityksiin muita verotarkastuksia heikommin, jolloin tulokseen voi liittyä myös tilastollista harhaa.

Kuvio 1. Liikenneluvan haltijoiden arvioitu harmaan talouden riskisyyden desiili



Väite taksialan harmaasta taloudesta on osittain ansaittu selvityksen tulosten perusteella. Taksiliikenneluvan haltijoista löytyi paljon alhaisen riskin yrityksiä, mutta myös suhteellisen iso joukko korkean riskin yrityksiä. Keskimääräisen riskin yrityksiä taksiliikenneluvan haltijoiden joukossa oli sen sijaan vain vähän. Kaikista suurimman riskipistemäärän (desiili 10) saaneiden yritysten suhteellinen osuus oli kolmanneksi yleisin desiili taksiliikenneluvan haltijoissa. Siihen kuului yli 10 prosenttia kaikista taksiliikenneluvan haltijoista.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoista valtaosa kuului saamiensa riskipisteiden osalta alhaisimpiin riskidesiileihin. Yli kolmannes henkilöliikenneluvan haltijoista (linja-autoyrittäjistä) kuului kaikista alhaisimman riskipistemäärän saaneiden yritysten joukkoon (desiili 1). Kun eri desiileihin tarvittavien riskipisteiden määrä kasvoi, niin niihin kuuluvien yritysten lukumäärä väheni järjestelmällisesti. Korkeimpiin riskidesiileihin kuului kuitenkin jonkin verran yrityksiä.

veronkierrosta, sitä vähemmän veroja kierretään. Kun mallia sovitetaan empiirisiin havaintoihin, usein kiinnijäämisen todennäköisyys tulkitaan liittyvän pelkästään verotarkastusten todennäköisyyteen. (Kosonen, 2014)

4 Luvanvaraisuuden vaikuttavuus

Tässä luvussa selvitetään, ovatko liikenneluvan haltijat luvanvaraisuuden ansiosta liikenneluvattomia verrokkiyrityksiään luotettavampia sekä samalla vähemmän harmaan talouden risisiä.

Yksistään jo lupaedellytysten perusteella luvanhaltijoilla tulisi olla luotettavuuden osalta vähemmän verovelvoitteiden laiminlyöntejä ja harvemmin heikko maksukyky kuin toimialan luvattomilla¹⁵ verrokkiyrityksillä. Lupavalvonta vähentää entisestään sekä luvanhaltijoiden velvoitteiden laiminlyöntien todennäköisyyttä että harmaan talouden riskisyyttä. Havaitut verovelvoitteiden laiminlyönnit voivat johtaa luvan peruuttamiseen tai ainakin uhkaan siitä. Pahimmillaan tämä voi vaarantaa koko yritystoiminnan jatkumisen.

Kaikki verrokkiyritykset valittiin toimialalta kuljetus ja varastointi, vaikka liikenneluvan haltijayrityksen toimiala voi olla myös jokin muu. Kaltaistamiseen on käytetty yrityksen ikää, palkansaa-
jien määrää, liikevaihtoa, tasetta, tulosta sekä omaa pääoman määrää vuonna 2023. Vastinpariyrityksiä oli lähemmäs 13 000, joista elinkeinonharjoittajia oli yli puolet, osakeyhtiöitä kolmannes ja loput yhtymiä.

Tarkastelun kohteena oli kolme asiaa:

- 1) Yrityksen omat velvoitteidenhoidon laiminlyönnit
- 2) Sekä yrityksen että sen vastuuhenkilöiden velvoitteidenhoidon laiminlyönnit
- 3) Yrityksen harmaan talouden riskisyys

Taulukko 4. Liikenneluvan vaikutus yrityksen omien velvoitteidenhoidon puutteisiin

Liikennelupa	Estimaatti	95 % alaraja	95 % yläraja
Taksiliikennelupa	-4 % ***	-5,3 %	-2,7 %
Tavaraliikennelupa	-8,9 % ***	-10,2 %	-7,7 %
Henkilöliikennelupa	-5,6 % **	-9,4 %	-1,9 %

Eri liikennelupatyypin haltijat olivat hoitaneet yrityksen asiat selvästi verrokkiyrityksiään paremmin, koska niiden velvoitteidenhoidon laiminlyönnin estimaatti eli ennuste oli selvästi pienempi kuin sitä muuten vastaavalla vastinpariyrityksellä. Taksiliikenneluvan haltijoiden joukossa estimaatti oli alhaisin, mutta sielläkin taksiluvan olemassaolo laski yrityksen todennäköisyyttä laiminlyödä velvoitteita noin neljä prosenttia. Tavaraliikenneluvan haltijoiden joukossa estimaatti oli lähes 9 prosenttia ja henkilöliikenneluvan haltijoiden joukossa 5,6 prosenttia. Kaikki estimaatit olivat tilastollisesti merkityksellisiä¹⁶ ja luottamusväli¹⁷ muutaman prosenttiyksikön suuntaansa. Ainoastaan henkilöliikenneluvan haltijoilla luottamusväli oli 9,4 prosenttiyksiköstä noin kahteen prosenttiyksikköön.

¹⁵ Käytettävissä ei ollut tietoa siitä, mitkä näistä yrityksistä olivat hakeneet liikennelupaa mutta eivät olleet saaneet sitä.

¹⁶ Tilastollinen merkitsevyys tarkoittaa tilastotieteessä sitä, että on epätodennäköistä, että tulos olisi sattumaa.

¹⁷ Mikäli tutkimus toistetaan sata kertaa, 95 %:n luottamusvälin sisään osuu todellisuudessa 95 tapausta.

Taulukko 5. Liikenneluvan vaikutus yrityksen omaan sekä vastuuhenkilöiden velvoitteidenhoitoon

Liikennelupa	Estimaatti	95 % alaraja	95 % yläraja
Taksiliikennelupa	-0,3 %	-1,7 %	1 %
Tavaraliikennelupa	-3,5 % ***	-4,9 %	-2,2 %
Henkilöliikennelupa	2,1 %	-2,3 %	5,7 %

Vaikka liikenneluvan olemassaolo näyttäisi parantavan yritysten omaa velvoitteiden hoitamista, niin sillä ei ole kuitenkaan vaikutusta vastuuhenkilöiden yksityistalouden velvoitteidenhoitoon. Liikenneluvissa lupaedellytyksenä ei ole nykyisin vastuuhenkilöiden tai näiden muiden yritysten velvoitteiden hoitaminen. Kun velvoitteidenhoidon tarkastelussa lisättiin vastuuhenkilöiden velvoitteidenhoito, niin tilastollisesti havaittavissa oleva vaikutus on jäljellä ainoastaan tavaraliikenneluvan haltijoiden joukossa. Siellä vaikutuksen suuruus pieneni huomattavasti noin yhdeksästä prosentista 3,5 prosenttiin.

Taulukko 6. Liikenneluvan vaikutus yrityksen harmaan talouden riskiin

Liikennelupa	Estimaatti	95 % alaraja	95 % yläraja
Taksiliikennelupa	-1,34 ***	-1,43	-1,24
Tavaraliikennelupa	-1,66 ***	-1,75	-1,57
Henkilöliikennelupa	-0,55 ***	-0,81	-0,3

Seuraavaksi laskettiin liikenneluvan vaikutus yrityksen harmaan talouden riskisyyteen koneoppimismalleilla. Riskisyys laskettiin erikseen kaikille eri lupatyypeille. Estimaattia tulee tulkita kulloinkin tarkasteltavan ominaisuuden keskimääräisenä muutoksena yrityksen riskidesiilissä (eli riskisyyden järjestysnumerossa). Mallien tuloksia voidaan yhteismitallisesti verrata keskenään käyttämällä desiileitä, vaikka mallit tuottaisivat eri yritysjoukoille hyvinkin erilaisia todennäköisyysjakaumia.

Eri liikennelupatyypin haltijat olivat koneoppimismallien mukaan vähemmän harmaan talouden riskisiä kuin vastinparinsa. Taksi- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden joukossa keskimääräinen desiili oli yli yhden desiilin alhaisempi kuin verrokkiyritysten joukossa. Tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi näiden yritysten siirtymistä kaikista riskisimmästä kymmenesosasta seuraavaksi riskisimmän kymmenyksen yritysten joukkoon. Henkilöliikenneluvan haltijoiden joukossa estimaatti oli maltillisempi, mutta sielläkin se oli noin puoli desiiliä. Kaikki estimaatit olivat tilastollisesti merkitseviä, eikä niihin liity suurta malliperäistä epävarmuutta.

Epävarmuutta estimaatteihin tulee tietysti vastemuuttujan luonteesta, sillä se perustuu koneoppimismallien näkemykseen eikä objektiivisesti havaittavissa olevaan ilmiöön. Kaltaistamisella on myös mahdotonta huomioida kaikkia sekä harmaan talouden riskiin että luvan saamiseen liittyviin muuttujiin liittyviä tekijöitä, jolloin käytetty kausaalimalli on puutteellinen. Jossain määrin lisää haasteita harmaan talouden ennustetun riskin osalta aiheuttaa se, että kaltaistukseen käytettyjä muuttujia hyödynnetään myös riskin ennustamiseen. Mallille merkittävimmät muuttujat eivät kuitenkaan kuulu muutaman valitun kaltaistusmuuttujan joukkoon.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Selvityksen tarkoituksena on arvioida kuljetusalan luvanvaraisuuden merkitystä harmaan talouden torjunnassa. Selvityksessä selvitetään kuinka suuri osa eri liikennelupien haltijayrityksistä ei täyttäisi kaikkia taloudellisia luotettavuusvaatimuksia ja miten suurella osalla liikenneluvanhaltijoista on voimassa olevasta luvasta huolimatta kohonnut harmaan talouden riski. Lisäksi arvioidaan sitä, että onko luvanvaraisuus vähentänyt liikenneluvallisten yritysten verovelvoitteiden laiminlyömistä tai harmaan talouden riskisyyttä verrattuna samankaltaisiin luvattomiin yrityksiin.

Sekä taksiliikenne- että tavaraliikenneluvan haltijoita oli kumpiakin noin 10 000. Selvästi vähiten oli henkilöliikenneluvan haltijoita, joita oli alle tuhat. Taksiliikenneluvan haltijoista lähes kaksi kolmasosaa oli yksityisiä elinkeinonharjoittajia. Tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoista oli sen sijaan valtaosa (noin 70 prosenttia) osakeyhtiöitä.

Taloudellinen luotettavuus

Luotettavuuden arvioinnissa yrityksen aikaisemman toiminnan perusteella voidaan tehdä päätelmiä myös sen tulevasta toiminnasta. Jos yritys on hoitanut veroihin ja muihin maksuihin liittyvät velvoitteensa, niin se todennäköisesti pystyy suoriutumaan myös muista yhteiskunnallisista velvoitteistaan. Lisäksi yrityksen tulee olla maksukyinen. Se ei saa olla ulosotossa eikä konkurssissa.

Karkeasti kaikista liikenneluvan haltijayrityksistä joka viides ei täyttänyt kaikkia selvityksessä käytettyjä luotettavuusvaatimuksia. Joka viidennellä oli puutteita omassa taloudellisessa luotettavuudessaan. Vastuuhenkilöiden tietojen huomioiminen nosti osuuden neljäsosaan ja kytkeä yritysten ottaminen lähes kolmasosaan. Tosin taksiluvanhaltijoista suuri osa oli elinkeinonharjoittajia, jolloin luotettavuuden puutteet olivat samalla tasolla tarkasteltaessa yrityksen tai sen vastuuhenkilön yksityistalouden tietoja.

Tarkasteltu yritys voi olla epäluotettava joko yhden tai useamman vaatimuksen osalta. Lisäksi luotettavuuden täytyminen ei ole selkeä kyllä tai ei-tilanne minkään vaatimuksen kohdalla. Esimerkiksi verovelan euromäärä tulisi suhteuttaa sen sijaan yritykseen liikevaihtoon (nyt kaikilla selvityksen yrityksillä on kuitenkin sama 5 000 euroa). Lisäksi verovelka voi muuttua lyhyessäkin ajassa maksamattomasta maksetuksi (selvityksessä poimintahetki on 31.12.2024). Sen vuoksi toisena luotettavuusvaatimuksena oli verovelan lisäksi se, että yritys ei ole ollut verovelkarekisterissä vuoden 2024 aikana.

Harmaan talouden riskisyys

Eri lupatyyppeiden yritysten harmaan talouden riskisyyden päättely perustuu verotarkastusten tuloksiin. Koneoppimismalli pyrkii oppimaan yhteyden tarkastuksen lopputuloksen ja sen kohteena olleen yrityksen ominaisuuksien välille. Riskipisteytystä hyödynnetään yritysten harmaan talouden riskisyyden arvioimiseksi.

Liikenneluvan haltijat olivat jonkin verran muita suomalaisia yrityksiä vähemmän harmaan talouden riskisiä. Molemmissa yritysjoukoissa harmaan talouden riskin määrittelyyn käytettiin

kymmenysosia (desiileitä). Niiden avulla jakauma jaettiin kymmeneen yhtä paljon yrityksiä sisältävään osaan. Taksiliikenneluvan haltijoiden keskimääräinen riskidesiili oli 5,0, tavaraliikenneluvan haltijoiden 3,7 ja henkilöliikenneluvan haltijoiden keskimääräinen puolestaan 3,5.

Korkean riskipistemäärän saaneiden kuljetusyritysten suhteellinen osuus jäi pieneksi. Tätä voi selittää se, että kuljetusalaa on verotarkastettu montaa muuta toimialaa enemmän. Mitä korkeampi on kiinnijäämisen todennäköisyys tai seuraukset verojen maksamisesta, sitä vähemmän harmaata taloutta on.

Väitteet taksialan harmaasta taloudesta olivat osittain ansaittua selvityksen tulosten perusteella. Taksiliikenneluvan haltijoista löytyi paljon alhaisen riskin yrityksiä, mutta myös merkittävä määrä korkean riskin yrityksiä. Keskimääräisen riskin yrityksiä taksiliikenneluvan haltijoiden joukossa oli sen sijaan vain vähän.

Luvanvaraisuuden vaikuttavuus

Eri liikennelupatyyppeiden haltijayrityksiä verrattiin velvoitteidenhoidon ja harmaan talouden riskisyyden osalta vastaaviin yrityksiin, joilta puuttui liikennelupa. Näin saatiin arvio, onko liikenneluvan saamiseen liittyvillä lainsäädännön vaatimuksilla ja viranomaisvalvonnalla ollut vaikutusta.

Liikenneluvanhaltijayritysten velvoitteidenhoidon laiminlyömisestä todennäköisyys oli selvästi pienempi kuin verrokkiyrityksillä. Vaikka liikenneluvan olemassaolo paransi yritysten omaa velvoitteidenhoidon tasoa, niin asialla ei ollut kuitenkaan välillistä vaikutusta vastuuhenkilöiden yksityistalouden velvoitteidenhoitoon. Harmaan talouden riskiennuste oli kaikissa kolmessa lupatyypissä keskimääri kymmenysosan pienempi kuin yrityksillä ilman liikennelupaa.

Luvanvaraisuus, yhdistettynä vero- ja muuhun viranomaisvalvontaan, toimii tehokkaana keinona vähentää harmaata taloutta kuljetusalalla. Jos sen haltija rikkoo luvan edellytyksiä, niin luvan voi peruuttaa tai se johtaa ainakin uhkaan siitä. Tämä tekee harmaan talouden harjoittamisesta vähemmän houkuttelevaa.

6 Lähdeluettelo

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi Harmaan talouden selvitysyksiköstä. (2010).

Noudettu osoitteesta HE 163/2010:

<https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2010/20100163>

Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. (2016). Noudettu

osoitteesta HE 161/2016: <https://www.finlex.fi/fi/hallituksen-esitykset/2016/161>

Hirvonen;& Määttä. (2018). *Harmaa talous ja talousrikollisuus - Ilmenemismuodot ja torjunta.*

HTSY. (2024). *Viidennes suomalaisista osakeyhtiöistä ei täyttäisi luotettavuusvaatimuksia.*

Noudettu osoitteesta

https://www.vero.fi/globalassets/harmaatalous/selvitykset/valmistuneet-selvitykset/selvitykset-2024/2024_13-viidennes-suomalaisista-osakeyhti%C3%B6ist%C3%A4-ei-t%C3%A4ytt%C3%A4isi-luotettavuusvaatimuksia.pdf

Kosonen, T. (2014). *Harmaan talouden syyt ja seuraukset.* Noudettu osoitteesta

Kansantaloudellinen aikakauskirja: <https://www.taloustieteellinenyhdistys.fi/wp-content/uploads/2014/09/kosonen1.pdf>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2024). *Taksisääntelyn valmistelu etenee: Säädöshanke*

käyntiin. Noudettu osoitteesta <https://lvm.fi/-/taksisaantelyn-valmistelu-etenee-saadoshanke-kayntiin>

Suomi.fi. (2025). *Sivutoiminen yrittäjyys ja kevytyrittäjyys.* Noudettu osoitteesta

<https://www.suomi.fi/kansalaiselle/tyoelama-ja-tyottomuus/yrityksen-perustaminen/opas/kevyempia-tapoja-ryhtya-yrittajaksi/sivutoiminen-yrittajyys-kevytyrittajyys>

Tilisanomat. (2024). *Mitkä ovat ohjauksen ja valvonnan painopistealueet?* Noudettu

osoitteesta <https://tilisanomat.fi/verotus/verohallinto-vuonna-2024-mitka-ovat-ohjauksen-ja-valvonnan-painopistealueet>

Traficom. (2025). *Liikenneluvat ja kansainväliset kuljetusluvut.* Noudettu osoitteesta

<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikenneluvat-ja-kansainvaliset-kuljetusluvut>

Vero. (2020). *Verotarkastus ja harmaan talouden torjunta.* Noudettu osoitteesta

<https://www.vero.fi/yritykset-ja-yhteisot/yhteisty-ja-palvelut/verotarkastus-ja-harmaa-talous/>

Vero. (2022). *Taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle*

jääneitä tuloja. Noudettu osoitteesta <https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/uutishuone/lehdist%C3%B6tiedotteet/2022/taksialan-tehovalvonta->

paljasti-87-miljoonaa-euroa-kirjanpidon-ulkopuolelle-jaaneita-tuloja--verohallinto-
toivoo-lakimuutosta/

7 Luettelo kuvioista ja taulukoista

Kuvio 1. Liikenneluvan haltijoiden arvioitu harmaan talouden riskisyyden desilli.....	10
Taulukko 1. Eri liikenneluvan haltijoiden lukumäärät.....	4
Taulukko 2. Eri liikennelupatyyppeiden haltijoiden luotettavuusarviointi vaiheittain.....	7
Taulukko 3. Liikenneluvan haltijoihin kohdistetut verotarkastukset 2019–2025.....	9
Taulukko 5. Liikenneluvan vaikutus yrityksen omien velvoitteidenhoidon puutteisiin.....	11
Taulukko 6. Liikenneluvan vaikutus yrityksen omaan sekä vastuuhenkilöiden velvoitteidenhoitoon.....	12
Taulukko 7. Liikenneluvan vaikutus yrityksen harmaan talouden riskiin.....	12

8 Liitteet

Liite 1. Nykyisen lainsäädännön lupaedellytykset

Taksiliikenneluvalla saa harjoittaa taksiliikennettä eli ammattimaista henkilöiden kuljettamista henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä.	Tavaraliikenneluvalla saa harjoittaa ammattimaista tavarankuljetusta kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnisella ajoneuvolla ja yhdistelmällä. Voit hakea myös kevyttä tavaraliikennelupaa, jos harjoitat ammattimaista tavarankuljetusta kansainvälisessä tieliikenteessä kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnisella mutta enintään 3,5 tonnisella moottoriajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä.	Henkilöliikenneluvalla saa harjoittaa ammattimaista henkilöiden kuljettamista linja-autolla Manner-Suomessa ja kansainvälistä liikennettä EU:n talousalueella ja Sveitsissä.
Luvan myöntämisen edellytyksiä ovat mm.: - Oikeustoimikelpoisuus; Luvanhakijan on oltava täysi-ikäinen ja täysivaltainen. Sama koskee myös yrityksen liikenteestä vastaavaa. - Hyvämaineisuus; Hyvämaineisuuden vaatimus koskee sekä hakijaa että hakijan liikenteestä vastaavaa henkilöä. Jos lupaa hakee yritys, myös yrityksen toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan, hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen ja vastuunalaisen yhtiömiehen tulee täyttää hyvän maineen vaatimus. Henkilön hyvää mainetta arvioitaessa huomioidaan viimeisen viiden vuoden kuluessa tuomitut lainvoimaiset vankeusrangaistukset ja viimeisen kahden vuoden kuluessa tuomitut sakkorangaistukset liikennepalvelulaissa tarkemmin säädetyllä tavalla. Hyvän maineen vaatimus ei täyty, jos henkilön hyvä maine vaarantuu ja tekojen katsotaan osoittavan ilmeistä sopimattomuutta. Jos lupaa hakee yritys, yrityksellä ei saa myöskään olla ilmeistä sopimattomuutta osoittavia yhteisösakkotuomioita. - Kyky vastata taloudellisista velvoitteista; Luvanhakija ei saa olla konkurssissa eikä hänellä/sillä saa olla ilmeistä sopimattomuutta osoittavaa konkurssikytköstä viimeisen kahden vuoden ajalta. Hakija eikä sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiö mies saa olla myöskään liiketoimintakiellossa. Myös velvoitteiden hoidon tulee olla kunnossa. Hakijalla ei saa olla veroihin tai muihin	Ennen luvan hakemista on suositeltavaa huolehtia siitä, että toimintaa harjoittava yritys tai yhtiö on rekisteröity kaupparekisteriin ja tarvittaviin Verohallinnon rekistereihin. Tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä ovat mm. ammatillinen pätevyys, y-tunnus, oikeustoimikelpoisuus, hyvä maine, sijoittautuminen Suomeen, vakavaraisuuden osoittaminen sekä velvoitteiden asianmukainen hoitaminen. Kevyen tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytykset ovat samat kuin tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytykset mutta vakavaraisuuden osoittaminen poikkeaa vaaditun vaakuusmäärän osalta.	Ennen luvan hakemista on suositeltavaa huolehtia siitä, että toimintaa harjoittava yritys tai yhtiö on rekisteröity kaupparekisteriin ja tarvittaviin Verohallinnon rekistereihin. Luvan myöntämisen edellytyksiä ovat mm. ammatillinen pätevyys, y-tunnus, oikeustoimikelpoisuus, hyvä maine, sijoittautuminen Suomeen, vakavaraisuuden osoittaminen sekä velvoitteiden asianmukainen hoitaminen.

vastaaviin maksuihin liittyviä lain- minlyöntejä eikä ulosotossa ole- via velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia. Hakijalla ei saa myöskään olla ulosottoperin- nästä varattomuustodistuksen palautuneita velkoja. • Sijoittautuminen Suomeen; Lu- paa hakevan luonnollisen henki- lön vakituinen asuinpaikka tai lupaa hakevan yrityksen kaup- parekisteriin merkitty kotipaikka tulee olla Suomessa. Hakijalla tulee lisäksi olla tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa. • Yritys- ja yhteisötunnus; Haki- jalla tulee olla yritys- ja yhteisö- tunnus (y-tunnus). • Ammatillinen pätevyys; Hakijan tai hakijan liikenteestä vastaa- van henkilön tulee olla suoritta- nut hyväksytysti liikennepalvelulain mukainen taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe tai osoittaa muuten täyttävänsä kumotussa taksii- kennelaissa säädetyn ammatilli- sen pätevyyden vaatimuksen. • Liikenteestä vastaava henkilö (hakijana oikeushenkilö): Liiken- teestä vastaavan henkilön tulee tosiasiallisesti ja jatkuvasti joh- taa yrityksen liikenteenharjoitta- mista ja edustaa yritystä. Taksiliikenneluvan liikenteestä vastaavana henkilönä ei voi toi- mia pelkästään sopimuksen no- jalla.		
---	--	--

Lähde: Traficom (<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuljetusyrityksille>)

Liite 2. Yksittäisten luotettavuusvaatimusten täyttyminen

Kriteeri	Lupatyyppi	Lukumäärä
Arvioverotus	Taksiliikennelupa	1341
Verovelka	Taksiliikennelupa	207
Verovelkarekisterissä olo	Taksiliikennelupa	1350
Ulosotto	Taksiliikennelupa	1327
Ulosoton varattomuuseste	Taksiliikennelupa	17
Konkurssimenettely	Taksiliikennelupa	33
Liiketoimintakielto	Taksiliikennelupa	1
Arvioverotus	Tavaraliikennelupa	476
Verovelka	Tavaraliikennelupa	394
Verovelkarekisterissä olo	Tavaraliikennelupa	1165
Ulosotto	Tavaraliikennelupa	526
Ulosoton varattomuuseste	Tavaraliikennelupa	2
Konkurssimenettely	Tavaraliikennelupa	21
Liiketoimintakielto	Tavaraliikennelupa	7
Arvioverotus	Henkilöliikennelupa	62
Verovelka	Henkilöliikennelupa	42
Verovelkarekisterissä olo	Henkilöliikennelupa	121
Ulosotto	Henkilöliikennelupa	49
Ulosoton varattomuuseste	Henkilöliikennelupa	0
Konkurssimenettely	Henkilöliikennelupa	2
Liiketoimintakielto	Henkilöliikennelupa	0

Liikennelupien lukumäärät:

10 368 (taksi)
10 452 (tavara)
912 (henkilö)