**Svar på skriftligt spörsmål SSS 415/2022 rd**

# Svar på skriftligt spörsmål om bättre säkerhet inom taxibranschen, åtgärder mot missförhållandena till följd av den misslyckade taxireformen, tillgång på taxi och möjligheter för taxiföretagarna att klara sig

**Till riksdagens talman**

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 415/2022 rd undertecknat av riksdagsledamot Arja Juvonen/saf:

> Hur ämnar regeringen förbättra säkerheten inom taxibranschen,
> hur ämnar regeringen korrigera den misslyckade taxireformen och de missförhållanden som uppstått inom taxibranschen och
> hur tryggar regeringen taxiföretagarnas möjligheter att klara sig och tillgången till taxi runt om i Finland?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Erfarenheten av säkerheten inom taxitjänster har utretts vartannat år i Transport- och kommunikationsverkets undersökning om medborgarnas nöjdhet med transportsystemet. Enligt en undersökning som publicerades i början av 2022 upplevs taxitjänsterna fortfarande i huvudsak vara säkra. Detta var också slutresultatet av en nyare enkät som Lähitaksi låtit göra bland dem som använder taxi i Nyland. Enligt enkäterna har resenärernas upplevelse av säkerheten dock försämrats under de senaste åren särskilt i huvudstadsregionen och Nyland samt inom servicen för specialgrupper. Försämringen av upplevelsen av säkerhet är inte nödvändigtvis förknippad med någon faktisk allmän försämring av säkerheten.

Hur taxiregleringen i lagen om transportservice fungerar bedömdes i samarbete med olika myndigheter hösten 2019. För att ingripa i problempunkterna utarbetades en så kallad serie korrigeringar av taxiregleringen, som trädde i kraft stegvis under 2021. En del av åtgärderna var förknippade med övergångstider. I korrigeringsserien fokuserade man särskilt på säkerheten och tillgången till taxitjänster, transparensen i prissättningen samt bekämpningen av grå ekonomi. För närvarande pågår inga ändringar av taxibestämmelserna i lagen om transportservice, utan nu följer man ännu upp hur de färska ändringarna påverkar marknaden. Dessutom pågår ett arbete med efterhandsutvärdering av lagen om transportservice som utförs av en utomstående aktör. Resultaten av arbetet torde kunna utnyttjas vid bedömningen av behoven av att ändra lagen om transportservice i fortsättningen.

I lagen om transportservice har man strävat efter att sörja för passagerarens säkerhet till exempel genom att ställa stränga krav på taxiförarens körhälsa och brottsbakgrund. Taxiföraren måste ha haft körkort minst ett år innan körtillstånd för taxiförare kan beviljas. Taxiföretagaren förutsätts ha gott anseende i företagsverksamheten och han eller hon har ålagts skyldigheter i anslutning till valet av förare och rutiner gällande passagerarens säkerhet.

Syftet med korrigeringsserien i taxiregleringen var att öka konsumenternas förtroende för taxiverksamheten. Bland annat skapades en modell för förarutbildning gällande specialgrupper, som kommunerna och Folkpensionsanstalten kan använda i sina konkurrensutsättningar. Innehållet i det obligatoriska provet för taxiförare preciserades och ingripandet i fusk effektiverades. Man strävade efter att minska osäkerheten i prissättningen genom att förbättra prisernas jämförbarhet och transparens samt förtydliga regleringen av taxametrar. Konsumentskyddet förbättrades i situationer där taxin enligt myndighetens bedömning tillämpar klart högre priser än normalt.

I korrigeringsserien preciserades myndigheternas rätt att få uppgifter av taxiaktörerna för att skapa en bild av tillgången till taxitjänster i olika områden och under olika tider på dygnet. Lägesbilden skapar en grund för att det i fortsättningen ska vara möjligt att rikta åtgärder för att förbättra tillgången till tjänster i områden där man eventuellt upptäcker brister i utbudet av tjänster. Korrigeringsserien innehöll också flera åtgärder som effektiverade bekämpningen av grå ekonomi och tillståndsövervakningen. Dessa åtgärder bereddes i samarbete med Transport- och kommunikationsverket och Skatteförvaltningen.

En betydande del av taxibranschens omsättning kommer från offentligt understödda taxiresor. Den riksomfattande 12-åriga trafiksystemplanen innehåller flera åtgärder som syftar till att utveckla kommunernas lagstadgade persontransporter och FPA-transporter samt kombinationer av dem. För att åtgärderna ska framskrida krävs budgetfinansiering samt att åtgärderna i anslutning till social- och hälsovårdsreformen och avvecklingen av flerkanalsfinansieringen av tjänsterna framskrider. I mars 2022 beslutade social- och hälsovårdsministeriets arbetsgrupp att överföra finansieringsansvaret för reseersättningar och ansvaret för att ordna resor som ersätts av Folkpensionsanstalten till välfärdsområdena 2025–2027 när Folkpensionsanstaltens konkurrensutsättningsperiod löper ut.

Man har beslutat att bevilja tidsbundet bränslestöd för landsvägstransporter för att kompensera den plötsliga höjningen av bränslepriset som började i februari 2022 efter att Ryssland anföll Ukraina. Det är möjligt att få stöd för februari–april 2022. På Folkpensionsanstaltens begäran har social- och hälsovårdsministeriet dessutom strävat efter att kompensera taxiföretagarna för höjningen av bränslepriserna genom att tillfälligt höja maximipriset på FPA-ersatta taxiresor från början av juli till slutet av 2022.

Helsingfors 30.8.2022

Kommunikationsminister Timo Harakka