

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, 155 och 171 § i vägtrafiklagen samt fordonslagen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, 155 och 171 § i vägtrafiklagen samt fordonslagen (RP 176/2020 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- enhetschef Elina Thorström, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Hanna Laurila, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Altti Iiskola, kommunikationsministeriet
- överinspektör Sofia Johansson, kommunikationsministeriet
- överinspektör Joel Karjalainen, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Heini Färkkilä, justitieministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- regeringsråd Virve Haapajärvi, arbets- och näringsministeriet
- specialsakkunnig Emilia Tiuttu, arbets- och näringsministeriet
- ledande expert Kimmo Pylväs, Transport- och kommunikationsverket
- ledande expert Reijo Jälkö, Transport- och kommunikationsverket
- chefsplanerare Anne Giss, Folkpensionsanstalten
- direktör Valtteri Virtanen, Konkurrens- och konsumentverket
- överinspektör Satu Toepfer, Konkurrens- och konsumentverket
- inspektör Harri Koivisto, Regionförvaltningsverket i Sydvästra Finland
- polisinspektör Kari Onninen, Polisstyrelsen
- tillsynsdirektör Marko Myllyniemi, Skatteförvaltningen
- direktör Janne Marttinen, Skatteförvaltningen, Enheten för utredning av grå ekonomi
- överinspektör Matti Hautala, Skatteförvaltningen, Enheten för utredning av grå ekonomi
- kommissarie Petri Åkerman, polisinspektionen i Uleåborg
- verkställande direktör Hannu Pellikka, Ajovarma Oy
- verkställande direktör Kati Rajala, Cabonline Finland Ab
- direktör Janne Jumppanen, Trafikförsäkringscentralen
- verkställande direktör Juha Pentikäinen, Lähitaksi Oy
- trafikinspektör Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund

Betänkande KoUB 8/2021 rd

- styrelseordförande Jouko Lehto, Suomen Palvelutaksit ry
- verkställande direktör Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- finansministeriet
- Riksomfattande handikapprådet
- MaaS Global Oy
- Semel Oy
- Uber Finland Oy
- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- Invalidförbundet rf
- Centralhandelskammaren
- Turism- och Restaurangförbundet rf
- Suomen Palvelutaksit ry
- Suomen Taksiliitto ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att lagen om transportservice, fordonslagen och vägtrafiklagen ändras. Propositionen hänför sig till den strategiska helheten Utvecklingen av transportnätet, som ingår i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering. I enlighet med regeringsprogrammet är målet att korrigera de olägenheter som påträffats i taxiverksamheten, med beaktande särskilt av säkerheten, bekämpningen av svart ekonomi, insynen i prissättningen samt tillgången till taxi.

I lagen om transportservice föreslås det ytterligare bestämmelser om ett prov för taxiförare och ordnandet av provet, om frivillig taxiförarutbildning som syftar till stödjande av betjäning av grupper med särskilda behov och om myndighetsförfaranden i anknytning till ordnandet av utbildning. Målet är att förbättra kvaliteten och öka känslan av säkerhet för grupper med särskilda behov.

I lagen om transportservice föreslås även ytterligare bestämmelser om de uppgifter för skattekontroll som ska samlas in om alla taxiskjutsar, FO-numret som en förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd, skyldigheten att i taxitrafik medföra ett taxitrafiktillstånd eller en kopia av det, förarens ansvar för de handlingar och uppgifter som ska medföras i fordonet samt obligatorisk företagartutbildning och företagartprov och myndighetsförfaranden i samband med dem. Dessutom föreslås det att bestämmelser om användning av taxilykta ska fogas till vägtrafiklagen. Målet är att stödja myndighetstillsynen och bekämpningen av svart ekonomi samt att underlätta identifieringen av en taxi även ur kundens synvinkel. För transportverksamhet som ingår i servicepaket som hemserviceföretag eller turistföretag erbjuder ska det i fortsättningen inte krävas taxitrafiktillstånd.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Det föreslås också att bestämmelserna om prissättningen av taxitrafiktjänster i lagen om transportservice preciseras så att en viss prissättningsstruktur ska tillämpas och priset på en exempelresa ska anges, om priset på taxiskjutsen inte är fast. Målet är att öka insynen i prissättningen och förbättra kundernas möjligheter att uppskatta priset på taxiresan. Dessutom föreslås det att bestämmelserna om befogenheten att bestämma maximipriserna ändras så att de i fortsättningen endast gäller tilläggstjänster för grupper med särskilda behov. Det föreslås även en skyldighet för taxiföretag och förmedlingscentraler att lämna prisuppgifter samt en precisering av vilka uppgifter om utbudet och efterfrågan på tjänster som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket. Målet är att förbättra myndigheternas möjligheter att skapa en tillförlitlig bild av priserna på och tillgången till taxitjänster.

Det föreslås att bestämmelserna om taxametrar och andra instrument och system överförs från fordonslagen till lagen om transportservice och att det samtidigt preciseras när taxameter ska användas för fastställande av priset på en taxiskjuts. Till lagen om transportservice fogas en skyldighet att alla taxibilar i fortsättningen ska använda antingen taxameter eller något annat instrument eller system som för skattekontrollen samlar in de uppgifter om taxiskjutsen som krävs enligt lag. Målet är att stödja bekämpningen av svart ekonomi samt att precisera de nationella bestämmelserna om taxametrar i syfte att undanröja den osäkerhet som råder i fråga om tolkningen av EU-bestämmelserna.

Lagen om ändring av lagen om transportservice och lagen om ändring av 155 och 171 § i vägtrafiklagen avses träda i kraft vid ingången av 2021 och lagen om ändring av fordonslagen den 1 juni 2021.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Utskottet anser det behövligt och värt att understöda att man genom propositionen försöker finna lösningar på de missförhållanden som uppstått i taxitrafiken och på de brister som framkommit i lagstiftningen. Utskottet välkomnar att propositionen syftar till att effektivisera bekämpningen av svart ekonomi, utveckla förarutbildningen och främja lika konkurrensvillkor.

(2) Utskottet anser dock att tillgången till taxitjänster är ett centralt problem i synnerhet i glesbygden, och propositionen innehåller inte tillräckliga lösningar och åtgärder för detta. Till denna del finns det ett klart behov av fortsatta åtgärder. När det gäller tillgången förbättrar propositionen närmast myndigheternas möjligheter att få information om tillgången till tjänster. Utskottet betonar dessutom att det för att lösa de problem som uppstått på marknaden och för att uppnå målen med regleringen är nödvändigt att myndighetstillsynen över efterlevnaden av lagen effektiviseras.

(3) Under sakkunnigutfrågningen framfördes det många önskemål om utveckling av regleringen, av vilka en del klart förutsätter en mer omfattande bedömning och fortsatt beredning. Enligt inkommen utredning pågår det bland annat en utvärdering av bestämmelserna om förmedlingscentraler. Utskottet uppmanar i fortsättningen det föredragande ministeriet att vidareutveckla be-

Betänkande KoUB 8/2021 rd

stämmelserna om taxitjänster och också att göra en noggrannare utvärdering av de ändringsförslag som nu lagts fram.

Igenkännliga taxibilar

(4) Utskottet välkomnar förslaget om ett krav på att det under taxikörning ska användas en taxilykta för identifiering av fordon som bedriver taxiverksamhet. Enligt propositionen behöver taxilykta inte användas vid företags- och representationskörningar där man på förhand genom avtal har kommit överens om att taxilykta inte behöver användas, och avtalet ska också medföras under körningen.

(5) Det är med tanke på myndighetstillsynen och kunderna mycket viktigt att taxibilarna kan kännas igen. I samband med behandlingen av ärendet har utskottet också diskuterat möjligheten att införa registreringsskyltar eller skyltinramningar i färg för fordon som bedriver taxiverksamhet. Införandet av så kallade taxiskyltar rönt också under sakkunnigutfrågningen understöd bland de traditionella branschaktörerna. I en del sakkunnigytranden har det däremot inte ansetts nödvändigt att införa skyltar i färg. Enligt en utredning från det föredragande ministeriet skulle införandet av taxiskyltar i detta skede bland annat medföra avsevärda kostnader för ändring av informationssystemen och många slags praktiska utmaningar. Utskottet anser att frågan och dess konsekvenser bör utredas i samarbete med myndigheterna och branschaktörerna och att möjligheterna att införa taxiskyltar bör bedömas.

Utbildning och prov för taxiförare

(6) Utskottet anser det vara bra att man genom propositionen på lagnivå preciserar innehållet i provet för taxiförare. Utskottet anser det vara viktigt att man i provet i tillräcklig utsträckning beaktar behoven hos olika grupper med särskilda behov. Utskottet anser det också vara bra att den som gjort sig skyldig till fusk i provet meddelas ett förbud på sex månader att på nytt delta i provet. Även om den föreslagna karensen har konsekvenser för utövandet av näringsverksamhet, anser utskottet att regleringen är nödvändig och proportionerlig på grund av provets centrala betydelse.

(7) Utskottet anser att tillräckliga språkkunskaper för taxiförare är en nödvändig förutsättning i en uppgift som baserar sig på kundbetjäning. I synnerhet vid genomförandet av prov för taxiförare ska det genom att proven avläggs självständigt och utan biträde på finska eller svenska kunna säkerställas att föraren i fråga om språkkunskaper har tillräckliga förutsättningar att sköta uppgiften i fråga. Det är också möjligt att ställa närmare krav på språkkunskaper vid olika konkurrensupphandlingar.

(8) Utskottet betonar också betydelsen av att förarna har lokalkännedom. Eftersom det i lagen inte längre förutsätts att taxiverksamheten bedrivs inom ett visst område, anser utskottet det ändå vara ändamålsenligt att lokalkännedomen inte testas i provet för taxiförare. Utskottet betonar dock att tillståndshavaren enligt 151 § 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) ska se till att föraren har tillräcklig interaktionsförmåga, tillräckliga språkkunskaper och tillräcklig lokalkännedom om det huvudsakliga verksamhetsdistriktet.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

(9) Sakkunnigutfrågningen visade att det finns olika tolkningar av längden på 21 timmar för den obligatoriska företagartutbildning som avses i propositionen, delvis på grund av propositionens motiveringstext. Utskottet betonar att syftet med regleringen är att utbildningen ska omfatta minst 21 hela timmar, som vid planeringen av utbildningen kan indelas på ett ändamålsenligt sätt exempelvis i 45 minuters lektioner. Utskottet anser det vara viktigt att utbildningarna planeras på ett ändamålsenligt sätt så att de fördelar sig exempelvis över tre dagar utan att det behövs extra utbildningsdagar. Samma tolkning gäller även längden på utbildningen i fråga om grupper med särskilda behov. Utskottet har till bestämmelsen om företagartutbildning fogat att utbildningen ska innehålla undervisning om lagstiftningen.

(10) Vid sakkunnigutfrågningen föreslogs det att Transport- och kommunikationsverket självt ska genomföra det taxiförarprov som avses i lagen och på motsvarande sätt också företagartprovet. I propositionen föreslås inga ändringar i ansvaret för att ordna taxiförarprov. Enligt inkommen utredning är det med tanke på ett effektivt och regionalt ändamålsenligt genomförande av utbildningarna inte heller lämpligt att Transport- och kommunikationsverket svarar för det praktiska genomförandet av proven.

(11) Utfrågade sakkunniga framförde att skärpta utbildnings- och provkrav kan komma att höja tröskeln för branschetablering. Utifrån inkommen utredning anser emellertid utskottet att de ändringar som nu föreslås är motiverade för att förebygga de problem som påtalats.

Grupper med särskilda behov

(12) Utskottet anser att specialgruppernas ställning som användare av taxitjänster är av högsta vikt. Förarna ska ha tillräcklig kompetens och beredskap att betjäna dessa kundgrupper. Enligt 25 a § i lagförslag 1 ska provet för taxiförare innehålla ett delområde med frågor om olika passagerargrupperns särskilda behov. Tillståndshavaren är dessutom skyldig att säkerställa att föraren har förmåga att beakta de särskilda behov som följer av nedsatt rörlighet och funktionsbegränsningar hos passageraren. Den i propositionen föreslagna frivilliga utbildningen som gäller grupper med särskilda behov bidrar dessutom till att förbättra förarnas färdigheter, och det är önskvärt att alla förare som betjänar grupper med särskilda behov genomgår denna utbildning. Utskottet anser också att det är god praxis att vid olika konkurrensupphandlingar kräva att utbildningen i fråga fullgjorts så att behoven hos grupper med särskilda behov kan tillgodoses.

Tillsynen över efterlevnaden av lagen

(13) De skyldigheter som i lagstiftningen åläggs taxiverksamheten tryggar för sin del tjänsternas funktion och säkerhet och en jämlik konkurrens på marknaden. Utskottet anser dock att det är klart att man inte kan hitta tillräckliga lösningar på de problem som uppstått på marknaden utan att tillsynen över att lagen efterlevs effektiviseras betydligt. Tillsynen har en central betydelse med tanke på förutsättningarna för jämlik konkurrens, tjänsternas säkerhet och bekämpningen av svart ekonomi. Utskottet framhåller således med eftertryck att det är nödvändigt att effektivisera tillsynen för att säkerställa att lagens syften uppnås.

(14) Utskottet betonar att en effektivisering av tillsynen kräver samarbete mellan myndigheterna, bland andra Transport- och kommunikationsverket, polisen och Skatteförvaltningen. Samti-

Betänkande KoUB 8/2021 rd

digst krävs ökade resurser för tillsynen. Exempelvis genom att vid Transport- och kommunikationsverket anvisa ett par årsverken för en uppgift av samma typ som taxiinspektörerna kan man enligt utskottets uppfattning avsevärt förbättra möjligheterna att ingripa i olika missförhållanden och problemsituationer. För att förbättra helhetsituationen är det viktigt att det vid Transport- och kommunikationsverket i vilket fall som helst också finns en tydlig instans som kunderna vid behov kan kontakta när de möter olika missförhållanden. Det är också viktigt att myndigheterna har tillräckliga resurser för att ingripa i praktiska situationer. Enligt inkommen utredning har de nuvarande förmedlingscentralerna egna taxiinspektörer, men de kan naturligtvis inte ingripa i verksamheten hos aktörer som inte hör till förmedlingscentralen. På grund av den mer allmänna tillsynens offentlighetsrättsliga karaktär anser utskottet det nödvändigt att det finns tillräckliga resurser för tillsynen över att lagen följs och att tillsynen har ordnats effektivt som en myndighetsuppgift.

(15) Utskottet anser det positivt att propositionen avser att skapa klarhet i regleringen om prissättning av taxitjänster. Enligt 152 § 4 mom. i lagförslag 1 är Transport- och kommunikationsverket också skyldigt att följa den allmänna prissättningen av taxitrafiktjänster inom olika områden. I samband med behandlingen av ärendet har också möjligheten att fastställa maximipriser för transporter lyfts fram, så att prisnivån i alla situationer hålls på en adekvat nivå. Enligt uppgift är fastställandet av maximipriser emellertid förknippat med många slags problem, och i värsta fall kan de bidra till att höja den allmänna prisnivån på marknaden. Utskottet anser dock att det är viktigt att noga ge akt på effekterna av de nu föreslagna bestämmelserna om prissättning. Det är särskilt viktigt att genom tillsynen helt eliminera flagrant överprissättning av transporter, vilket i viss mån förekommit. Utskottet anser att tillsynens funktionalitet och effektivitet bör utvecklas redan under övergångsperioden, det vill säga innan de bestämmelser som nu behandlas träder i kraft.

Tillgången till taxitjänster

(16) Utskottet anser att tillgången till taxitjänster är ett allvarligt problem, särskilt i många glesbygder. Det är nödvändigt att vidta konkreta åtgärder för att hjälpa upp situationen och lösa problemet. Taxitjänsternas betydelse för transportkedjorna i glesbygden är mycket central. Tillgången till taxitjänster i glesbygden är en fråga med många dimensioner som också sammanhänger med regionala särdrag. Tillgången kan påverkas dels av befolkningens mängd och avstånden, dels även av tillgången till andra transporttjänster och i hög grad också av aspekter som gäller tjänsternas lönsamhet. Utskottet erfar att det hittills inte har funnits tillräckligt detaljerad information om den regionala tillgången till tjänster. I och med den proposition som nu behandlas får myndigheterna dock mer heltäckande information om de tjänster som tillhandahålls och om användningen av dem. Utskottet anser det vara av största vikt att en uppdaterad lägesbild av tillgången till taxitjänster snabbt kan göras upp, så att behövliga åtgärder kan planeras.

(17) Utskottet anser det vara nödvändigt att man för att säkerställa tillgången till tjänster utan dröjsmål bedömer vilka lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som behövs för att utveckla tillgången. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande där

riksdagen förutsätter att statsrådet utan dröjsmål bedömer och vidtar alla lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som behövs för att förbättra tillgången till taxitjänster i olika områden. (Utskottets förslag till uttalande 1)

Betänkande KoUB 8/2021 rd

(18) Enligt inhämtad utredning har Konsument- och konkurrensverket gett aktörerna inom taxi-branschen anvisningar om hur de lokala företagarna sinsemellan kan avtala om vissa skyldigheter gällande körturer och jour. Utskottet anser att jämlika konkurrensvillkor är viktiga med tanke på marknadens funktion. Tillgången till tjänster ligger dock klart i medborgarnas och företagens intresse. Utskottet anser därför att man i många glesbygdsområden kan sträva efter att förbättra tillgången till tjänster genom att taxiföretagarna avtalar om körturer och jour. Utskottet ser det som önskvärt att denna typ av verksamhet, som är viktig för konsumenterna och de lokala företagen, inte försvåras onödigt genom myndigheternas tolkningar.

Offentligt stödda transporter

(19) I trafiklagstiftningen finns inga bestämmelser om offentligt stödda FPA-transporter, skolskjutsar och andra motsvarande persontransporter. Bestämmelser om dessa frågor finns i lagar som hör till social- och hälsovårdsministeriets och undervisnings- och kulturministeriets ansvarsområde. Offentligt stödda FPA-transporter, skolskjutsar och andra motsvarande persontransporter är dock viktiga för den allmänna tillgången till taxitjänster och även för de ekonomiska verksamhetsförutsättningarna inom taxibranschen. Utskottet anser det vara nödvändigt att man i samarbete med aktörerna inom transportsektorn och de berörda ministerierna utan dröjsmål söker lösningar på de missförhållanden och utvecklingsbehov som konstaterats i samband med de nämnda transporterna. Enligt uppgift ska social- och hälsovårdsministeriet, undervisnings- och kulturministeriet och kommunikationsministeriet i samarbete med Kommunförbundet samt andra myndigheter och intressentgrupper inleda arbetet för att utveckla offentligt understödda transporter som en del av åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen. Utskottet understryker att det brådskar. Att utreda frågan och hitta lösningar utan onödigt dröjsmål är av största vikt med tanke på verksamhetsbetingelserna inom taxibranschen, tillgången till tjänster och jämlika konkurrensvillkor. Utskottet föreslår därför att riksdagen godkänner ett uttalande enligt vilket

riksdagen förutsätter att statsrådet utan dröjsmål inleder och genomför ett lagstiftningsprojekt och andra behövliga åtgärder för att utveckla offentligt understödda transporter och lösa de nuvarande utmaningarna i samarbete med aktörerna inom branschen. (Utskottets förslag till uttalande 2)

Kampen mot svart ekonomi

(20) Utskottet välkomnar att propositionen förbättrar myndigheternas möjligheter att få information om taxiverksamheten bland annat för beskattningens behov och för bekämpningen av svart ekonomi. Utskottet anser det också vara bra att det framöver är lättare att ingripa i bland annat skjutsar som erbjuds i sociala medier utan taxitrafiktillstånd, eftersom det enligt propositionen krävs taxitrafiktillstånd redan för att tjänster ska kunna erbjudas allmänheten. Utskottet anser att bekämpningen av svart ekonomi på taximarknaden också i fortsättningen har en central roll och bör utvecklas genom att effektivisera myndighetstillsynen och öka resurserna samt genom att vidareutveckla regleringen av taxitrafiken.

(21) I och med propositionen blir en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011) i praktiken obligatorisk i fordon som används i taxiverksamhet i alla andra fall än där transportavgiften har avtalats vara fast. I fråga om fast pris välkomnar utskottet att det nu ut-

Betänkande KoUB 8/2021 rd

tömmande föreskrivs om de uppgifter som ska samlas in, om man använder andra tillämpningar eller system än taxameter. Enligt inkommen utredning baserar sig dessa uppgifter på det behov som Skatteförvaltningen uppgett, och tillståndshavaren är skyldig att se till att uppgifterna inte kan ändras i efterhand. Det är dock beklagligt att de strikta bestämmelserna i Europeiska unionens direktiv 2014/32/EU om mätinstrument och den nationella lag om mätinstrument som grundar sig på direktivet kan begränsa utvecklingen av de system för mätning av tid och sträckor som behövs i taxiverksamheten samt av nya typer av tjänster och resekedjor. Utskottet anser det vara viktigt att statsrådet agerar aktivt i Europeiska unionen för att utveckla regleringen så att den inte ställer upp onödiga begränsningar för utvecklingen av tjänster och prissättningsmodeller eller för främjandet av digitaliseringen.

(22) Det vore bra om det kunde utvecklas ett system där uppgifter om taxiskjutsar automatiskt överförs direkt till skattemyndigheten.

Uppföljning och vidareutveckling av lagstiftningen

(23) Utskottet ser det som mycket viktigt att lagstiftningen om taxibranschen följs upp och att konsekvenserna av lagstiftningen bedöms. Regleringen bör bedömas kontinuerligt, och den måste vidareutvecklas så att de utmaningar som uppstått på marknaden kan lösas.

DETALJMOTIVERING

1. Lagen om ändring av lagen om transportservice

6 a §. Företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik. Utskottet har kompletterat innehållet i utbildningen för företagare i taxitrafik så att utbildningen enligt 1 mom. också ska innehålla undervisning om central lagstiftning om fordon och trafik. För att undvika tolkningsproblem betonar utskottet att minimilängden på företagarutbildningen är 21 hela timmar, som kan indelas i lämpliga lektioner vid planeringen av utbildningen.

25§. Krav på taxiförare. Grundlagsutskottet förutsatte i sitt utlåtande GrUU 45/2020 rd att bestämmelserna om hinder för beviljande av körtillstånd bör göras mindre ovillkorliga i fråga om sådana gärningar som högst bestraffas med böter och som inte visar att personen är uppenbart olämplig som taxiförare. Kommunikationsutskottet har ändrat 4 mom. på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter så att Transport- och kommunikationsverkets rätt till prövning i enskilda fall utökas. För att körtillstånd ska kunna förvägras på grund av gärningen ska i och med ändringen de gärningar som nämns i bestämmelsen och som begåtts under de tre år som föregår avgörandet av ansökan om körtillstånd med beaktande av ärendets särdrag visa att föraren är uppenbart olämplig som taxiförare. Vid bedömningen av olämpligheten är det viktigt att bedöma om beviljandet av körtillstånd till personen i fråga kan komma att äventyra passagerar- eller trafiksäkerheten.

Utskottet anser utifrån inkommen utredning att grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri och grovt rattfylleri dock visar på likgiltighet för trafik- och passagerarsäkerheten och på uppenbar olämplighet för uppgiften till den grad att det finns anledning att bevara dessa brott som absoluta hinder för beviljande av tillstånd inom den lagstadgade tidsfristen på tre år.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Dessutom har utskottet gjort en korrigerings i ingressen till följd av de ändringar som gjorts i paragrafen.

26 a §. Sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt utbildningsintyg. Utskottet har inte gjort några ändringar i paragrafen. För att undvika tolkningsproblem betonar utskottet dock att minimilängden på förarutbildningen är 21 hela timmar, som vid planeringen av utbildningen kan indelas i lämpliga lektioner.

36 a §. Undervisningspersonal och redskap hos en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik. Utskottet har gjort ordalydelsen i 1—3 mom. enhetligare genom att konsekvent använda uttrycket den person som svarar för utbildningen.

152 §. Prissättning av taxitrafiktjänster. Enligt inkommen utredning är avsikten att skyldigheterna i fråga om prissättning, prisbestämning och prisinformation framför allt ska gälla de skjutisar som erbjuds konsumenterna. De tillämpas dock också på transport av andra kunder, om inte något annat har avtalats om detta. Utskottet har preciserat ordalydelsen i och tillämpningsområdet för 1—5 mom. till denna del och fogat ett nytt 6 mom. till paragrafen. I och med det nya momentet blir 6 mom. nytt 7 mom.

179 §. Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter.

Utskottet har preciserat 2 och 3 mom. för att samordna propositionen med propositionerna RP 202/2020 rd och RP 263/2020 rd. Kompletteringen gäller ändringen av namnet Traffic Management Finland till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Utskottet har också gjort en lagteknisk korrigerings i ingressen i lagförslaget för att samordna propositionerna.

193 a §. Myndighet som övervakar verksamheten vid de utbildningsorganisationer som ordnar förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt företagartutbildning. Utskottet har kompletterat 1 mom. på det sätt som förutsätts i grundlagsutskottets utlåtande så att det i momentet föreskrivs om behörighetsvillkor och kompetens hos en expert som Transport- och kommunikationsverket bemyndigat. Dessutom har utskottet till 3 mom. fogat en hänvisning till skadeståndslagen på det sätt som förutsätts i grundlagsutskottets utlåtande.

268 §. Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon. Vid sakkunnigutfrågningen framfördes det att det ur regleringssynpunkt vore tydligare om det tillägg som föreslås i 1 mom. 2 punkten görs genom en ny 3 punkt. Utskottet har gjort en ändring i 1 mom. i fråga om detta och preciserat paragrafens rubrik så att den bättre motsvarar innehållet i paragrafen. Dessutom har utskottet gjort en korrigerings i lagens ingress till följd av de ändringar som gjorts i paragrafen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna. Utskottet har skjutit fram ikraftträdandetidpunkten och övergångsperioden på det sätt som ikraftträdandet av lagen förutsätter och knutit en del av övergångsbestämmelserna till tidpunkten för lagens ikraftträdande.

2. Lagen om ändring av vägtrafiklagen

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i ingressen.

3. Lagen om ändring av fordonslagen

De förslag som ingår i lagförslag 3 i propositionen har redan beaktats i samband med behandlingen av proposition RP 177/2020 rd med förslag till ny fordonslag. Därför föreslår utskottet att lagförslag 3 förkastas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 1 och 2 i proposition RP 176/2020 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen förkastar lagförslag 3 i proposition RP 176/2020 rd.

Riksdagen godkänner två uttalanden. (Utskottets förslag till uttalanden)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 25 § 6 mom., sådant det lyder i lag 539/2018, *ändras* 4 §, 6 § 1 mom. 8 punkten, 2 mom. 7 punkten och 4 mom., 25 § 2 mom. 3 punkten, det inledande stycket i 3 mom., ~~det inledande stycket i 4 mom.~~ samt 4 och 5 mom., 26 § 2 mom., 151 § 1 mom. 7 punkten, 152 och 179 §, 216 § 1 mom. 3 punkten, 227 § 1 mom. 3 punkten, det inledande stycket i 228 § 1 mom., 256 § 2 mom., 265 § 1 mom. 1 punkten och 268 § 1 mom. 1 och 2 punkten och paragrafens rubrik, av dem 4 § sådana de lyder delvis ändrad i lag 371/2019, 25 § 2 mom. 3 punkten, 26 § 2 mom., 151 § 1 mom. 7 punkten, det inledande stycket i 228 § 1 mom., 265 § 1 mom. 1 punkten och 268 § 1 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 371/2019, det inledande stycket i 25 § 3 mom., det inledande stycket i 4 mom. samt 5 mom. sådana de lyder i lag 984/2018, 152 § sådana de lyder delvis ändrad i lag 984/2018, 179 § sådana de lyder i lagarna 984/2018, 371/2019, 1256/2020 och (/) samt 256 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1505/2019, samt

Betänkande KoUB 8/2021 rd

fogas till 6 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 984/2018 och 371/2019, nya 9 och 10 punkter, till 6 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 984/2018 och 371/2019, en ny 8 punkt, till lagen nya 6 a, 15 a, 25 a, 26 a, 35 a, 35b, 36 a och 36 b §, till 151 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 371/2019, en ny 8 punkt, till 151 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 371/2019, nya 2 och 3 mom., till lagen en ny 193 a §, till 216 § 1 mom., sådant det lyder i lagarna 301/2018 och 984/2018, en ny 4 punkt, till 227 § 1 mom., sådant det lyder i lag 301/2018, en ny 4 punkt, till lagen en ny 246 a § samt till 268 §, sådan den lyder i lagarna 731/2018 och 371/2019, **en ny 1 mom. 3 punkt och ett nytt 2 mom.**, varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., som följer:

4 §

Taxitrafik

För yrkesmässig transport av personer på väg och tillhandahållande av sådana tjänster för allmänheten med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002) (*taxitrafik*) behövs taxitrafiktillstånd eller person- eller godstrafiktillstånd. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av taxitrafik.

Utan taxitrafiktillstånd får dock följande utföras:

- 1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund,
- 2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller något annat offentligt samfund tillhandahåller med en personbil som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster, eller
- 3) sådana transporter utförda av ett hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turisttjänster som är en del av det servicepaket som företaget erbjuder sina kunder och som utförs med ett fordon som innehas av detta tjänsteföretag.

6 §

Beviljande av taxitrafiktillstånd

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en fysisk person

8) som inte på grund av i 3–7 punkten avsedd eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag,

9) som har getts ett företags- och organisationsnummer i enlighet med 9 § i företags- och organisationsdatalagen (244/2001),

10) som har blivit godkänd i ett företagarkurs enligt 6 a § 3 mom. eller som med godkänt resultat har genomgått en sådan företagarkurs i taxitrafik som påvisar yrkeskompetens och avlagt ett företagarkurs enligt lagen om taxitrafik (217/2007) eller som annars uppfyllt kravet på yrkeskompetens enligt lagen om taxitrafik.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en juridisk person

7) som inte på grund av i 2–6 punkten i detta moment avsedd eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag,

8) vars i 7 § avsedda trafikansvarige har blivit godkänd i ett företagarpöv enligt 6 a § 3 mom. eller med godkänt resultat har genomgått en sådan företagarkurs i taxitrafik som påvisar yrkeskompetens och avlagt ett företagarpöv enligt lagen om taxitrafik eller som annars uppfyllt kravet på yrkeskompetens enligt lagen om taxitrafik.

Tillstånd av Ålands landskapsregering att bedriva taxitrafik berättigar också till taxitrafik mellan Åland och övriga Finland.

6 a §

Företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik

Företagarutbildningen i taxitrafik ska innehålla undervisning om den kommersiella och ekonomiska ledningen av ett taxiföretag, om den för taxiföretagare centrala lagstiftningen om fordon och trafik samt om lagstiftningen om beskattning, bokföring, sysselsättning, löner, social trygghet, pensioner och försäkring.

Utbildningen omfattar minst 21 timmar.

Det företagarpöv som avläggs efter utbildningen ska innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Den utbildningsorganisation som ordnat provet beviljar dem som godkänts i provet ett intyg. Deltagande i ett företagarpöv förutsätter att personen har deltagit i företagarpövningen.

För ordnandet och övervakningen av företagarpövet svarar en utbildningsorganisation som ordnar företagarpövning och som Transport- och kommunikationsverket har beviljat ett godkännande enligt 35 a §.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagarpövningen och företagarpövet samt om grunderna för bedömningen av provet.

15 a §

Uppgifter som ska samlas in om taxiresor

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för och sörjer vid taxitrafik för att det i fordon för taxitrafik används taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011) eller något annat instrument eller system som på ett tillförlitligt sätt samlar in följande uppgifter i elektronisk form för varje taxiresa:

- 1) identifieringsuppgifter för företagaren,
- 2) identifieringsuppgifter för fordonet,
- 3) identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen,
- 4) tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet,

Betänkande KoUB 8/2021 rd

5) uppgifter om resans pris och betalningssätt.

Tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för att uppgifterna enligt 1 mom. förvaras så att deras innehåll inte kan ändras och så att de utan svårighet kan granskas och vid behov skrivas ut i läsbar form. De insamlade uppgifterna ska förvaras i en databas som förvaltas av en tredje part och till vilken de överförs automatiskt.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om de andra instrument eller system som avses i 1 mom. samt om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem.

Bestämmelser om hur uppgifterna ska förvaras ingår i 2 kap. 7 § 1 mom. och 9 § i bokföringslagen (1336/1997). Bestämmelser om bevaringstiden för uppgifterna ingår i 2 kap. 10 § 2 mom. i bokföringslagen, 209 n § i mervärdesskattelagen och 12 § i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995).

25 §

Krav på taxiförare

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan körkortstillstånd för taxiförare till en person som

3) har avlagt det prov för taxiförare som avses i 25 a §.

Transport- och kommunikationsverket får dock inte bevilja körkortstillstånd för taxiförare, om personen på det sätt som framgår av straffregistret under de senaste fem åren innan ansökan om körkortstillstånd avgjorts har gjort sig skyldig till

Transport- och kommunikationsverket får inte heller bevilja körkortstillstånd, om personen på det sätt som framgår av bötesregistret under de senaste tre åren innan ansökan om körkortstillstånd avgjorts har gjort sig skyldig till

1) grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 2 § i strafflagen, rattfylleri enligt 23 kap. 3 § eller grovt rattfylleri enligt 23 kap. 4 § i den lagen, (Ny)

2) förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen, om gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig att arbeta som taxiförare, eller (Ny)

3) en i 3 mom. 1, 2 eller 4 punkten avsedd gärning, om gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig att arbeta som taxiförare. (Ny)

När sökanden har beviljats körkortstillstånd, kan Transport- och kommunikationsverket på begäran bevilja ett temporärt intyg över det. Vad som i övrigt föreskrivs om körkortstillstånd tillämpas också på temporära intyg.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

25 a §

Prov för taxiförare

Ett godkänt prov för taxiförare visar att aspiranten har de kunskaper och färdigheter och den kompetens som behövs för uppgiften som taxiförare. Provet ska innehålla frågor om assistans till passagerarna och om omsorg om deras säkerhet, om olika passagerargrupperns särskilda behov, om kundbetjäningssituationer inom taxitjänsterna samt om faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet och övervakningen av provet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av provet samt om anmälan till provet.

26 §

Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare

Ett körtillstånd kan förnyas genom ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan om förnyande av körtillstånd får göras tidigast sex månader innan giltighetstiden för körtillståndet löper ut. För förnyande av körtillstånd gäller vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 25 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. Om den som ansöker om förnyande av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 25 § 3 mom., kan tillståndet trots det förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff som redan påförts eller administrativa påföljder som redan bestämts för gärningen.

26 a §

Sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt utbildningsintyg

Den utbildningsorganisation som ordnat utbildningen beviljar den som har genomgått sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov ett utbildningsintyg. Den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov ska omfatta undervisning i inverkan av nedsatt rörlighet och funktionsbegränsningar på användningen av taxitjänster, bemötande av och kommunikation med kunder med nedsatt rörlighet och funktionsbegränsning, assistans till grupper med särskilda behov och assistans med att ta sig in i fordon samt särskilda frågor som gäller skol- och dagvårdstransporter.

Den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov omfattar 21 timmar, av vilka minst sju timmar ska vara praktisk undervisning.

Den som har haft ett sådant gällande körtillstånd för taxiförare som avses i lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) och vars deltagande i lagstadgad utbildning eller fortbildning som avses i den lagen kan påvisas får utbildningsintyget genom att genomgå den praktiska undervisning i förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet.

35 a §

Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och av företagarutbildning i taxitrafik

För ordnande av i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och i 6 a § avsedd företagarutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan som utbildningsanordnare enligt denna paragraf en utbildningsorganisation

- 1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,
- 2) som är solvent och på behörigt sätt kan fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och visa att organisationen har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten, och
- 3) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram.

35 b §

Ansökan om godkännande av en anordnare av utbildning i taxitrafik och fastställande av utbildningsprogram

Den ansökan med vilken en utbildningsorganisation ansöker om godkännande som anordnare av utbildning i taxitrafik ska omfatta uppgifter om utbildningsanordnaren, utbildningsprogrammet och genomförandet av det samt en redogörelse för undervisningspersonalens behörighet.

Vid ansökan om godkännande ska sökanden uppge

- 1) firma och FO-nummer som verksamheten bedrivs under,
- 2) den person som svarar för utbildningen och en redogörelse för dennes behörighet,
- 3) en redogörelse för undervisningspersonalen, utbildningspersonalens behörighet och undervisningsredskapen,
- 4) ett utbildningsprogram som gjorts upp i enlighet med de helheter som behandlas vid utbildningarna och av vilket läroplanen och undervisningsmetoderna framgår,
- 5) en redogörelse för de ekonomiska förutsättningarna för ordnande av utbildning.

Av utbildningsprogrammet ska det framgå hur de ämnesområden som avses i 6 a § 1 mom. och 26 a § 1 mom. behandlas och hur de praktiska övningar som ingår i utbildningsprogrammet dimensioneras enligt antalet deltagare samt motsvarande uppgifter om de praktiska arrangemangen vid övningarna.

Transport- och kommunikationsverket fastställer på ansökan utbildningsprogrammet i samband med godkännandet av utbildningsanordnaren och förnyandet av utbildningsprogrammet. Ett fastställt utbildningsprogram är i kraft högst fem år. Transport- och kommunikationsverket kan på särskild ansökan fastställa ett utbildningsprogram endast för i 6 a § avsedd företagarutbildning eller i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Även någon annan än en godkänd utbildningsanordnare eller den som ansöker om godkännande kan ansöka om fastställande av ett utbildningsprogram.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande som utbildningsanordnare, om fastställande av utbildningsprogrammet och om de villkor för ordnande av undervisningen i praktiken, undervisningslokaler, undervisningsutrustning, undervisningsredskap och elevgruppsstorlek som behövs för tillsynen över utbildningsprogrammet.

36 a §

Undervisningspersonal och redskap hos en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik

En utbildningsanordnare som godkänts i enlighet med 35 a § ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en person som svarar för utbildningen samt ändamålsenligt undervisningsredskap och ändamålsenliga lokaler. Den person som svarar för utbildningen ska styra, övervaka och utveckla undervisningsverksamheten och utbildningen och också i övrigt faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

Den person som svarar för utbildningen och lärarna ska ha de pedagogiska färdigheter som undervisningsuppgiften förutsätter, förtrogenhet med inläring och handledning samt de kunskaper och den yrkeskunskap som undervisningsuppgiften förutsätter, inbegripet förtrogenhet med de bestämmelser, föreskrifter och förfaranden som gäller taxibranschen.

Den person som ansvarar för utbildningen vid en utbildningsorganisation för i 26 a § avsedd förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov eller en av lärarna inom denna utbildning ska ha minst ett års erfarenhet av att vara verksam som taxiförare på heltid.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om behörighetsvillkoren för den som ansvarar för utbildningen samt för den undervisningspersonal som används i utbildningen.

36 b §

Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag svarar en utbildningsanordnare som godkänts i enlighet med 35 a § för att den har ett giltigt utbildningsprogram som fastställts av Transport- och kommunikationsverket och för att utbildningen ges i enlighet med de uppgifter som lämnats vid ansökan om godkännande och villkoren för godkännandet. Om det sker väsentliga förändringar i de uppgifter som lämnats vid ansökan om godkännande, ska utbildningsorganisationen utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta.

Utbildningsorganisationen ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om

1) det utbildningsprogram som används samt tidpunkt och plats för utbildningarna och företagarproven,

2) de personer som har genomgått utbildningen och avlagt företagarprov och om undervisningens omfattning.

De uppgifter som avses i 2 mom. 2 punkten införs i det trafik- och transportregister som avses i denna lag. Anmälningarna ska göras utan dröjsmål och med iakttagande av vad som i denna lag föreskrivs eller med stöd av den bestäms om anmälan. En i 1 punkten avsedd anmälan ska göras senast tio dygn innan utbildningen börjar och en i 2 punkten avsedd anmälan inom två veckor från det att utbildningen eller företagarprovet har slutförts med godkänt resultat.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

En godkänd utbildningsanordnare ska föra förteckning över lärare och de personer som svarar för utbildningen och alla handlingar som gäller de utbildningar som ordnats, de lärare som deltagit i utbildningarna och de personer som slutfört utbildningen ska bevaras av utbildningsanordnaren i sex kalenderårs tid räknat från det år som följer på det år då utbildningen slutfördes. När bevaringstiden gått ut ska personuppgifterna om dem som slutfört utbildningen utplånas.

151 §

Skyldigheter i fråga om taxitrafik

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer vid taxitrafik för att

7) passageraren har rätt att betala resan kontant eller med något av de vanligaste betalkorten, om inte ett särskilt betalningssätt har angetts på det sätt som avses i 150 § och passageraren har godkänt betalningssättet i samband med beställningen eller bokningen,

8) ett taxitrafiktillstånd enligt 4 § eller en kopia av det medförs i fordonet vid bedrivande av trafik eller, om trafiken bedrivs med stöd av en anmälan enligt 4 §, en utredning av vilken det framgår att anmälan har antecknats i trafik- och transportregistret.

En taxiförare svarar och sörjer vid taxitrafik för att

1) ett taxitrafiktillstånd enligt 4 § eller en kopia av det medförs i fordonet vid bedrivande av trafik eller, om trafiken bedrivs med stöd av en anmälan enligt 4 §, en utredning av vilken det framgår att anmälan har antecknats i trafik- och transportregistret,

2) namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn finns angivna och informationen är placerad så att passageraren kan se den.

Föraren ska på begäran visa upp ett tillstånd, en kopia av tillståndet eller en utredning enligt 2 mom. 1 punkten för tillsynsmyndigheten samt vid behov på begäran av en passagerare muntligen redogöra för de uppgifter som avses i 2 mom. 2 punkten för passageraren.

152 §

Prissättning av taxitrafiktjänster

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera **konsumenten** om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för **konsumenten** lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för **konsumenterna** innan resan börjar.

Om inget fast pris har avtalats för **en taxiresa som erbjuds en konsument**, ska resans pris grundas sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan och taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument användas för att bestämma priset. För resan kan det dessutom tas ut en separat grundavgift och andra tilläggsavgifter, som passageraren på förhand känner till. De grunder för bestämmande av priset som används när priset bestäms får inte ändras under taxiresan. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om taxametrar som ska användas för bestämmande av priset.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Om inget fast pris har avtalats för **en taxiresa som erbjuds en konsument**, ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik informera passageraren om priset på en exempelresa innan taxiresan börjar. Priset på en exempelresa är priset inklusive mervärdesskatt på en resa på 10 kilometer som varar 15 minuter. Priset på exempelresan ska läggas fram på ett sådant sätt att det är lättillgängligt för passagerarna innan resan börjar. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om hur prisuppgifterna och priset på exempelresan anges och hålls synliga.

Transport- och kommunikationsverket ska följa prissättningen av de taxitrafiktjänster som tillhandahålls **konsumenter**. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om ett sådant pris på exempelresan som om det överskrids innebär att det särskilt ska avtalas om priset på taxiresan eller om grunderna för bestämmande av priset. Transport- och kommunikationsverket ska slå fast priset på exempelresan på en sådan nivå att om den överskrids kan priset på exempelresan anses överskrida den allmänna prisnivån för taxitrafiktjänster **som erbjuds konsumenter** avsevärt. Det fastslagna priset på exempelresan ska ses över årligen. Om oenighet uppstår om huruvida det har avtalats särskilt om priset eller om grunderna för bestämmande av priset, ska tjänstetillhandahållaren visa att dennes påstående är riktigt. Om det inte har avtalats särskilt om priset eller om grunderna för bestämmande av priset, får priset inte överstiga det pris på exempelresan som Transport- och kommunikationsverket slagit fast.

Om prisutvecklingen för tilläggstjänster för taxitrafik som riktar sig till grupper med särskilda behov visar att de priser som tas ut **av konsumenter** för tilläggstjänsten på marknaden inte är skäliga, kan Transport- och kommunikationsverket fastställa ett maximipris för dem. Ett skäligt pris är ett pris som är skäligt med beaktande av en effektiv aktörs kostnader för att producera tjänsten. Maximipriset ska vara kostnadsorienterat så att det innefattar en skälig avkastning. Maximipriset kan bestämmas för högst ett år åt gången. Transport- och kommunikationsverket ska årligen följa utvecklingen av priserna på de tilläggstjänster för taxitrafik som tillhandahålls i olika geografiska områden.

Det som föreskrivs i 1—4 mom. om information om priset, om prissättning av skjutsar som erbjuds konsumenter och om bestämmande av priset tillämpas också på skjutsar som erbjuds andra kunder, om inte något annat avtalats om dem på förhand. (Nytt)

Transport- och kommunikationsverket ska följa den allmänna prisutvecklingen för taxitrafiktjänster inom olika regioner. En tillståndshavare som bedriver persontrafik och en tillhandahållare av förmedlingstjänster är, för skötseln av de övervakningsuppgifter som avses i detta moment samt i 4 och 5 mom., trots företagshemligheten skyldiga att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om de faktiska priserna på de taxitjänster som de tillhandahåller eller förmedlar. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de prisuppgifter som ska lämnas, om sätten att lämna uppgifter på och om tidsfristerna för lämnande av uppgifter.

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

Transport- och kommunikationsverket följer upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordnar utvecklingen av tjänsterna. Dessutom bedömer Transport- och kommunikationsverket trafiksystemets tillstånd och funktion och verkningarna av denna lag och rapporterar regelbundet om dem.

Betänkande KoUB 8/2021 rd

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket de regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på de tillhandahållna eller förmedlade tjänster som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, ska anmälan göras direkt till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

Transport- och kommunikationsverket eller Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som är verksamt för verkets räkning har trots sekretess rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter verket fått om de är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket eller Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som är verksamt för verkets räkning får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas enligt 2 mom., om sätten att lämna uppgifter på och om tidsfrister för lämnande av uppgifter.

193 a §

Myndighet som övervakar verksamheten vid de utbildningsorganisationer som ordnar förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt företagareutbildning

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över de utbildningsanordnare som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § och den utbildning som de ordnar samt över ordnandet av i 6 a § avsedda företagareprov. Transport- och kommunikationsverket svarar också för tillsynen över beviljandet av de intyg som utbildningsanordnarna beviljar. Transport- och kommunikationsverket kan bemyndiga en utomstående expert för den praktiska tillsynsverksamheten. En expert som Transport- och kommunikationsverket bemyndigat att sköta uppgiften ska vara insatt i de krav som gäller utbildningar och företagareprov för tillsynsobjekten samt ordnandet av dessa, och experten ska ha tillräcklig, genom arbetserfarenhet eller på annat sätt inhämtade kunskaper om lagstiftningen och praxis i taxibranschen. Experten ska dessutom ha tillräcklig sakkännedom och förtrogenhet med tillsynsverksamhet.

En utomstående expert som Transport- och kommunikationsverket bemyndigat att sköta tillsynsuppgiften har rätt att följa undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. En expert som Transport- och kommunikationsverket bemyndigat att sköta tillsynsuppgiften har också rätt att följa företagareprovet inom företagareutbildningen för att säkerställa att det genomförs och förlöper på behörigt sätt. De utbildningsanordnare som fått ett godkännande ska ordna sådana förhållanden att inspektioner kan utföras på behörigt sätt. Inspektioner får inte företas i utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål underrättas om brister och försummelser som upptäckts vid tillsynen så att verket kan vidta behövliga åtgärder. På av Transport-

Betänkande KoUB 8/2021 rd

och kommunikationsverket bemyndigade utomstående experter tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. **Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.**

216 §

Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte

Transport- och kommunikationsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om

- 3) persontillstånd,
- 4) utbildningsorganisationer som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § för att ordna förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagartutbildning.

227 §

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall

Var och en har rätt att i enskilda fall få följande uppgifter:

- 3) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighet och omfattning,
- 4) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om att personen avlagt en i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.

228 §

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för ändamål som har samband med transporter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag får Transport- och kommunikationsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 227 § 1 mom. 1–3 punkten för ändamål som har samband med transporter enligt följande:

246 a §

Vid avläggande av prov för taxiförare och företagartprov konstaterat fusk

Om en person som deltar i ett sådant prov för taxiförare som avses i 25 a § eller i ett företagartprov som avses i 6 a § under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna prov-

Betänkande KoUB 8/2021 rd

prestationen. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket meddelar ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för taxiförare för den som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet. Tidsfristen räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

256 §

Begäran om omprövning

Den som söker eller innehar ett persontillstånd eller ett taxitrafiktillstånd och den som är i 7 § avsedd trafikansvarig för en innehavare av taxitrafiktillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller av något annat beslut som fattats av ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt utbildningscentrum som avses i 35 §, en av Transport- och kommunikationsverket godkänd utbildningsanordnare som avses i 35 a §, en examinator som avses i 89 §, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 114 §, en innehavare av utbildningstillstånd som avses i 135 § eller av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg, vilka avses i 195 §, eller av en järnvägläkare som avses i 204 §, en psykolog som avses i 205 § eller en sjömansläkare som avses i 206 §.

265 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 26 a, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

268 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon och uppgifter om tillståndspliktig trafik

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

1) artikel 4.6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg eller artikel 19.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, (Ny)

2) 39 § eller 151 § 2 mom. 1 punkten, eller

Betänkande KoUB 8/2021 rd

3) 151 § 2 mom. 1 punkten. (Ny)

Föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som föreskrivs i 151 § 2 mom. 2 punkten enligt vilken namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn ska finnas angivna och informationen vara placerad så att passageraren kan se den.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 15 a och 152 § träder dock i kraft först den 1 september 2021.

De innehavare av taxitrafiktillstånd som vid lagens ikraftträdande inte har ett företags- och organisationsnummer ska skaffa ett företags- och organisationsnummer inom tre månader efter det att denna lag trätt i kraft.

Om en innehavare av taxitrafiktillstånd vid lagens ikraftträdande inte uppfyller i 6 § 1 mom. 10 punkten eller 6 § 2 mom. 8 punkten föreskrivna villkor för beviljande av tillstånd, ska denne uppfylla villkoret på det sätt som anges i den punkten inom ett år efter det att denna lag trätt i kraft.

Trots vad som föreskrivs i 6 a § 3 mom. får innehavare av taxitrafiktillstånd som beviljats taxitrafiktillstånd mellan den 1 juli 2018 och dagen för denna lags ikraftträdande delta i företagarpöv utan att ha deltagit i företagarpöv. Vad som ovan i detta moment föreskrivs om innehavare av taxitillstånd tillämpas också på i 7 § avsedda trafikansvariga för innehavare av taxitrafiktillstånd som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket eller Transport- och kommunikationsverket mellan den 1 juli 2018 och dagen för denna lags ikraftträdande.

2.

Lag

om ändring av 155 och 171 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 171 § 1 mom. 5 punkten, sådan den lyder i lag 1040/2020, och fogas till 155 §, sådan den lyder i lag 1040/2020, nya 1–3 mom., varvid det nuvarande 1 mom. blir 4 mom., samt till 171 § 1 mom. en ny 6 punkt som följer:

Betänkande KoUB 8/2021 rd

155 §

Användning av taxilykta

Ett fordon som används för taxitrafik ska ha en synlig taxilykta.

Utan taxilykta får sådana företags- eller representationskörningar utföras där avvikelser från skyldigheten att använda taxilykta har överenskommit på förhand genom avtal.

Ett avtal enligt 2 mom. eller en kopia av det ska medföras i fordonet. Föraren ska på begäran visa upp avtalet eller en kopia av det för tillsynsmyndigheten.

171 §

Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon,

6) bestämmelserna i 155 § 3 mom. om medförande av avtal.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Utskottet föreslår att lagförslag 3 i proposition RP 176/2020 rd förkastas.

Utskottets förslag till uttalanden

1. *Riksdagen förutsätter att statsrådet utan dröjsmål bedömer och vidtar alla lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som behövs för att förbättra tillgången till taxitjänster i olika områden.*
2. *Riksdagen förutsätter att statsrådet utan dröjsmål inleder och genomför ett lagstiftningsprojekt och andra behövliga åtgärder för att utveckla offentligt understödda transporter och lösa de nuvarande utmaningarna i samarbete med branschaktörerna.*

Betänkande KoUB 8/2021 rd

Helsingfors 16.3.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Juho Kautto vänst
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Matias Marttinen saml
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
medlem Paula Werning sd
ersättare Eveliina Heinäluoma sd
ersättare Jari Myllykoski vänst
ersättare Jari Ronkainen saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.