

RP 114/2025 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 4 kap. i sjukförsäkringslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att sjukförsäkringslagen ändras.

Det föreslås att bestämmelserna om maximipriset för användning av taxi som ersätts av sjukförsäkringen ändras så att de gäller tills vidare. Det föreslås att det fortsättningsvis genom förordning av statsrådet ska utfärdas bestämmelser om maximipriser, som samtidigt utgör grund för maximiersättningen för resekostnader som orsakats av användning av taxi och som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen. Enligt förslaget ska det för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen och som förmedlas av beställningscentraler som ingått avtal med Folkpensionsanstalten vara möjligt att debitera högst det maximipris som föreskrivs genom förordning. En förutsättning för att kostnaderna för användning av taxi ska ersättas är enligt förslaget att taxiresan har beställts hos en sådan beställningscentral. Denna förutsättning ska enligt förslaget inte tillämpas i områden där det inte finns någon beställningscentral som ingått avtal med Folkpensionsanstalten. I sådana områden får de tjänsteproducenter som med Folkpensionsanstalten har ingått avtal om körning av taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen debitera högst det i förordningen föreskrivna maximipriset för sådana resor.

Dessutom föreslås det att den grund för ersättning av resekostnader som är i kraft fram till den 31 december 2026 ändras så att den gäller tills vidare. På motsvarande sätt som tidigare föreslås det att maximipriset ska användas som ersättningsgrund för användning av taxi, om inte Folkpensionsanstalten har ingått avtal med färdtjänstproducenten om en lägre prissättning än maximipriset. Om någon annan taxi används, betalas till den försäkrade skäligen kostnader för resan.

Målet är att trygga tillgången till vård för de försäkrade.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2027.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Beredning.....	5
2 Nuläge och bedömning av nuläget	5
2.1 Taximarknaden i Finland	5
2.2 Allmänt om offentligt subventionerade resor	8
2.3 Reseersättningar som betalas med stöd av sjukförsäkringslagen	11
2.3.1 Allmänt om resor som ersätts av sjukförsäkringen.....	11
2.3.2 Taxiresor som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen	12
2.3.3 Statistik om resor och taxiresor som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen.....	13
2.4 Ersättningsgrund och reglering av maximipriset för användning av taxi.....	15
2.4.1 Bakgrund till bestämmelserna om maximipris	15
2.4.2 Skälig vinst	16
2.4.3 Konkurrensutsättningen av FPA-taxitjänster	18
2.5 Reseersättningar, regleringen av maximipriset och övriga utredningar av FPA-taxisystemet	19
2.5.1 Utredningar och enkäter	19
2.5.2 Owl Group Oy:s utredning om prisregleringen av FPA-taxitjänsterna	21
2.6 Bedömning av nuläget	23
3 Målsättning	26
4 Förslagen och deras konsekvenser	26
4.1 De viktigaste förslagen	26
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	27
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser.....	27
4.2.1.1 Konsekvenser för hushållen.....	27
4.2.1.2 Konsekvenser för företag.....	28
4.2.1.3 Konsekvenser för den offentliga ekonomin.....	30
4.2.2 Miljökonsekvenser.....	31
4.2.3 Andra konsekvenser för människor och samhälle	31
4.2.3.1 Jämlikhet och jämställdhet	31
4.2.3.2 Barn och ungdomar.....	32
4.2.3.3 Personer med funktionsnedsättning	33
4.2.3.4 Konsekvenser för sysselsättningen	33
4.2.3.5 Konsekvenser för landskapet Åland	34
5 Alternativa handlingsvägar.....	34
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	34
5.1.1 Slopande av regleringen av maximipriset.....	34
5.1.2 Partiell prisreglering eller prisreglering som varierar områdesvis	36
5.1.3 Sammanfattning av bedömningen av alternativen.....	37
6 Remissvar	37
7 Specialmotivering.....	39
7.1 Sjukförsäkringslagen	39

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	40
9 Ikraftträdande	41
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	41
LAGFÖRSLAG	44
Lag om ändring av 4 kap. i sjukförsäkringslagen	44
BILAGOR	46
PARALLELLTEXT	46
Lag om ändring av 4 kap. i sjukförsäkringslagen	46
FÖRORDNINGSUTKAST	48
Statsrådets förordning om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen år 2026	48

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

I sjukförsäkringslagen (1224/2004) finns temporära bestämmelser om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen och om grunderna för ersättning av resekostnader. Bestämmelserna om maximipriset för taxianvändning som ersätts av sjukförsäkringen gällde först temporärt till utgången av 2018. Bestämmelserna om maximipriset infördes temporärt för att säkerställa kontinuitet i en övergångssituation när ersättningarna enligt sjukförsäkringslagen reviderades eftersom priserna i taxitrafiken avreglerades. Före juli 2018 användes som grund för maximiersättningen för taxianvändning enligt sjukförsäkringen det maximipris som kunde tas ut av konsumenterna enligt lagen om taxitrafik (217/2007). När lagen om transportservice (320/2017) trädde i kraft den 1 juli 2018 upphävdes lagen om taxitrafik och den allmänna regleringen av maximipriser för taxi och bestämmelserna om stationsplats slopades.

Senare förlängdes giltighetstiden för de temporära bestämmelserna i sjukförsäkringslagen för tiden 1.1.2019–31.12.2021. Under statsminister Juha Sipiläs regeringsperiod var målet att ansvaret för ordnande och finansiering av de resor som ersätts av sjukförsäkringen skulle överföras på landskapen, och därför ansåg man inte att det fanns behov att ta in bestämmelser om maximipriset för taxianvändning i sjukförsäkringslagen för längre tid än till år 2021. Den reformen framskred dock inte.

Senare förlängdes giltighetstiden för bestämmelserna för tiden 1.1.2022–31.12.2024. Enligt regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering skulle beredningen av en avveckling av flerkanalfinansieringen inledas. Avsikten var att i samband med denna beredning behandla hur resor som för närvarande ersätts av sjukförsäkringen ska hanteras och finansieras i framtiden. Det bedömdes därför att behovet av reglering av maximipriset fortsättningsvis var temporärt.

De temporära bestämmelsernas giltighetstid har förlängts ytterligare till utgången av 2026 (L 601/2024, RP 95/2024 rd). I regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering finns ingen skrivning om att de resor som Folkpensionsanstalten ersätter ska överföras på välfärdsområdenas ansvar.

För att trygga genomförandet av taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen och tillgången till vård för de försäkrade bör bestämmelserna om maximipriset göras permanenta genom att bestämmelserna ändras så att de gäller tills vidare från och med den 1 januari 2027. Folkpensionsanstalten konkurransutsätter taxiförmedlingstjänsterna i enlighet med lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016, upphandlingslagen). Den nuvarande upphandlingsperioden upphörde den 31 december 2024. Folkpensionsanstaltens nuvarande avtal med beställningscentralerna innehöll dessutom optionsperioder för 2025 och 2026 som Folkpensionsanstalten har beslutat använda. För att säkerställa kontinuiteten i verkställigheten inleder Folkpensionsanstalten konkurransutsättning för den nya avtalsperioden redan i början av 2026, och därför bör regleringen av maximipriset gälla från och med den 1 januari 2027.

Folkpensionsanstaltens konkurransutsättning av taxitjänster och de avtalsenliga priser som betalas för transporterna till de tjänsteproducenter som valts ut på basis av konkurransutsättningen baserar sig på gällande lagstiftning, så det är viktigt att regleringen av maximipriset är i kraft redan när Folkpensionsanstalten offentliggör upphandlingsannonsen. De tjänsteproducenter som deltar i konkurransutsättningen erbjuder rabattprocent på det

maximipris som föreskrivs i statsrådets förordning. Folkpensionsanstalten godkänner som tjänsteproducenter de tjänsteproducenter som lämnat det lägsta anbudet och som uppfyller de kvalitetskrav som Folkpensionsanstalten ställer.

Riksdagens social- och hälsovårdsutskott har ansett det vara viktigt att social- och hälsovårdsministeriet utan dröjsmål inleder en utvärdering och fortsatt beredning av bestämmelserna om maximipriser för tiden efter 2026, så att Folkpensionsanstalten i tillräckligt god tid får information för framtida konkurrensutsättningar. Utskottet betonar att bestämmelserna om maximipriser för taxiresor inte bara bör dämpa kostnadsökningen utan också bidra till att trygga tillgången till vård i olika områden.¹

Som en del av beredningen av propositionen har social- och hälsovårdsministeriet på det sätt som beskrivs nedan utrett de olika aspekterna av bestämmelserna om maximipris.

Social- och hälsovårdsutskottet har ansett det viktigt att tillgången på stora tillgänglighetsanpassade fordon och konsekvenserna av prisstrukturen och avgiftsklasserna i förordningen om maximipriser bedöms, så att de högre anskaffnings-, underhålls- och driftskostnader för tillgänglighetsanpassade fordon vid behov ska kunna beaktas vid beredningen av förordningen (ShUB 10/2024 rd, s. 3). Bestämmelser om detta finns inte i sjukförsäkringslagen, utan i en årlig förordning av statsrådet. I samband med beredningen av förordningen är det möjligt att närmare bedöma eventuella behov av ändringar i fråga om prisstrukturen och avgiftsklasserna.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts som ett tjänsteuppdrag vid social- och hälsovårdsministeriet. Under beredningen hördes Folkpensionsanstalten.

Utkastet till regeringsproposition var ute på remiss under tiden den 19 juni–25 juli 2025. Utlåtanden begärdes av sammanlagt 23 remissinstanser, och dessutom hade alla intresserade möjlighet att lämna utlåtande i tjänsten Utlåtande.fi.

Remissvaren finns offentligt tillgängliga i statsrådets projektportal på adressen <https://stm.fi/sv/projekt?tunnus=STM003:00/2025>.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Taximarknaden i Finland

Den finländska taximarknaden kännetecknas av så kallad vertikal integration mellan taxiförmedlingstjänster, det vill säga beställningscentraler, och taxiförare eller taxiföretag. Med det avses antingen att taxiförarna äger förmedlingstjänsten och är självständiga företagare eller att externa aktörer äger förmedlingstjänsten och taxiförarna står i anställningsförhållande till den. På marknaden kan man också identifiera en tredje modell, den så kallade standardmodellen, där förmedlingstjänsten ägs av externa aktörer och där taxiförarna är självständiga företagare som beställningscentralerna inte har bestämmande inflytande över. Därtill kan beställningscentralerna ha en blandad ägarstruktur som kombinerar de tre ovan beskrivna

¹ ShUB 10/2024 rd, s. 3.

modellerna. En beställningscentral kan till exempel ha både självständiga taxiföretagare och anställda förare i sin tjänst.²

Att bedriva taxitrafik är tillståndspliktig verksamhet och tillstånden beviljas på nationell nivå. Tillstånden är företagsspecifika, det vill säga antalet fordon per företag är inte begränsat. Det är också möjligt att bedriva taxitrafik med en anmälan med stöd av ett gällande gods- eller persontrafiktillstånd. År 2018 fanns det cirka 9 400 giltiga tillstånd, och i september 2024 över 10 100. För att arbeta som taxiförare krävs ett körtillstånd som beviljas av Transport- och kommunikationsverket (Traficom). Antalet gällande körtillstånd har ökat sedan 2018 och var i slutet av 2024 cirka 40 000.³

Medan antalet taxitillstånd har ökat något sedan lagen om transportservice trädde i kraft, har antalet taxifordon ökat med drygt 40 procent. Ökningen har varit relativt jämn både för vanliga och för tillgängliga taxibilar. Förhållandet mellan dessa har också förblivit ungefär detsamma: cirka 70 procent av fordonen är vanliga och cirka 30 procent tillgängliga. I slutet av 2023 fanns det cirka 14 150 taxibilar av personbilsmodell, av vilka något över 10 100 var vanliga och något över 4 000 tillgängliga. Av de tillgängliga taxibilarna var över 2 800 stora fordon och omkring 1 200 små.⁴ I december 2023 var den genomsnittliga åldern för alla taxifordon 4,26 år. För tillgängliga fordon var medelåldern 4,68 år och för vanliga fordon 4,09 år. Fordonens medelålder har ökat något mellan december 2019 och december 2023.⁵

Taxiföretagen är typiskt sett små, med högst några få fordon. Deras genomsnittliga omsättning var cirka 75 000 euro år 2022. Taximarknaden är mycket fragmenterad. De fem största aktörernas omsättning utgjorde år 2022 cirka 5 procent av taxiföretagens totala omsättning.⁶ Reformen av taximarknaden har på alla sätt förändrat verksamheten⁷. Figur 1 visar

² Elisa Luukkonen, Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Konkurrens- och konsumentverkets utredningar 8/2021. Finns på adressen <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf> (26.5.2025).

³ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik (på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025. Tieto.Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva> (9.6.2025); se även Traficom, Utbudet av taxitjänster. Publicerad 5.5.2023, uppdaterad 20.05.2025. Tieto.Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/utbudet-av-taxitjanster> (9.6.2025).

⁴ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik (på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025. Tieto.Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva> (9.6.2025)

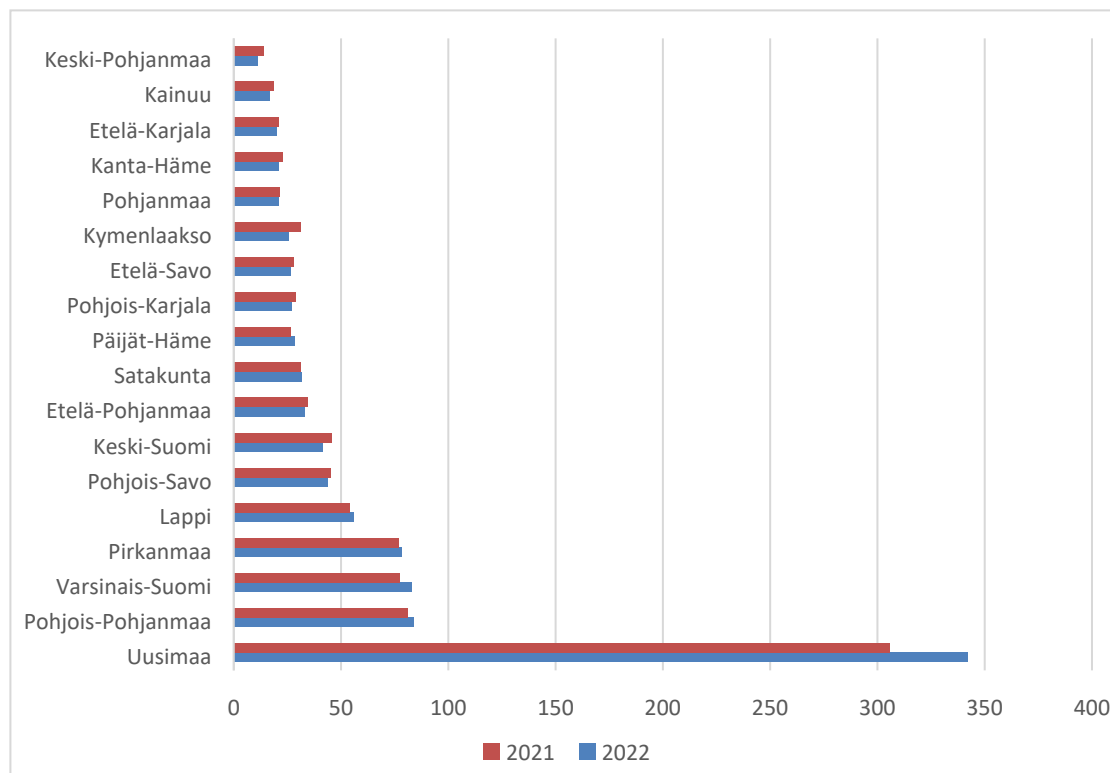
⁵ Traficom, Utbudet av taxitjänster. Tieto.Traficom. Publicerad 5.5.2023, uppdaterad 20.5.2025. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/utbudet-av-taxitjanster> (13.6.2025).

⁶ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik (på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva> (9.6.2025)

⁷ Innan lagen om transportservice trädde i kraft var taximarknaden mer reglerad. Då beviljades kommunerna ett visst antal taxitillstånd och tillstånd beviljades för ett visst fordon. Taxibilarna betjänade kunderna endast inom det område som de hade beviljats tillstånd för. Om en person reste till en annan kommun med taxi, skulle taxin återvända till den egna kommunen genast efter resan. Det föreskrevs om ett maximipris för taxiresor. Det faktiska marknadspriset för taxiresor baserades i praktiken ofta på detta. Också taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen, s.k. FPA-taxi/FPA-transporter, ersattes i likhet med andra resor enligt maximipriset. Reformen avreglerade taximarknaden och ett av målen var att öka konkurrensen genom att göra det lättare att komma in på taximarknaden. Regleringen

taxiföretagens omsättning per landskap åren 2021 och 2022. Av figuren framgår att omsättningen är störst i Nyland och mindre i landskap med lägre befolkningsmängd. Skillnaderna i omsättningens storlek är betydande.

Figur 1. Taxiföretagens omsättning enligt landskap (miljoner euro). Källa: Traficom 2023.⁸



Den som tillhandahåller taxiförmedlingstjänster ska i likhet med andra aktörer anmäla verksamheten hos Traficom. I september 2024 fanns det något över 40 aktiva leverantörer av förmedlingstjänster. Dessa omfattar förutom beställningscentraler även appbaserade plattformsaktörer, som även möjliggör dynamisk prissättning av tjänsten. Företag som tillhandahåller förmedlingstjänster har en betydligt större omsättning än taxiföretagen. År 2023 var den totala omsättningen för taxiförmedlingstjänster cirka 186 miljoner euro och för en typisk förmedlingstjänst cirka 1,4 miljoner euro. De fem största aktörerna stod för två tredjedelar av den totala omsättningen. För enbart förmedlingsverksamheten var omsättningen cirka 88

har sedermera utvecklats och i och med ändringarna 2021 förbättrades till exempel konsumenternas möjligheter att bedöma priset på en taxiresa innan resan inleds. Se närmare Jan Jääskeläinen – Samuli Leppälä – Anni Väättänen, Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment. Working Papers 2/2023. Finnish Competition and Consumer Authority (KKV).

⁸ Traficom, Årsstatistik över marknaden för taxitrafik. Publicerad 31.3.2023, uppdaterad 20.5.2025. Tieto.Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/arsstatistik-over-marknaden-taxitrafik> (19.5.2025)

miljoner euro, och den typiska omsättningen för en aktör inom denna verksamhet drygt 900 000 euro. De fem största aktörerna stod för något över hälften av marknaden.⁹

År 2022 förmedlade taxiförmedlingstjänsterna sammanlagt cirka 18 miljoner resor, och år 2023 cirka 21,9 miljoner resor¹⁰. Enligt Traficom verkar förmedlingsverksamheten vara under tillväxt. Jämfört med 2022 ökade omsättningen med cirka en tredjedel och antalet förmedlade resor med en femtedel. Enligt Traficom förekommer det även viss koncentration inom branschen till följd av företagsförvärv, men sett till hela landet är marknaden ändå konkurrensutsatt.¹¹

Enligt en undersökning om reformen av taximarknaden av Jämskäläinen med flera (2023) har priserna på taxiresor stigit på riksnivå efter reformen. Priserna varierar dock kraftigt, och konsumenterna väljer det billigare alternativet i de fall där det är möjligt. Prisskillnaderna är störst i regioner med större befolkning, där utbudet är större. Efter reformen har de erbjudna priserna stigit med 7 procent i större regioner och med cirka 15 procent i medelstora och mindre regioner. Efter reformen ökade antalet taxiföretag i områden med större befolkning, men den genomsnittliga omsättningen och vinsten har minskat. Också antalet anställda per företag har minskat. I små och medelstora regioner har antalet taxiföretag däremot inte förändrats, men vinsterna har minskat trots att priserna på resor har stigit.¹²

2.2 Allmänt om offentligt subventionerade resor

Taxibranschens årliga omsättning har under början av 2020-talet legat mellan 0,9 och 1,2 miljarder euro. Alla resor som ersätts med offentliga medel utgör sammanlagt cirka 40 procent av hela taximarknaden i Finland, och till exempel under covid-19-pandemin var andelen över 45 procent eftersom den övriga efterfrågan minskade.¹³ I glesbygdsmråden är andelen offentligt subventionerade resor till och med större än 40 procent¹⁴. Offentligt subventionerade resor består huvudsakligen av skolskjutsar, transporter enligt lagen om funktionshinderservice (675/2023) och socialvårdslagen (1301/2014) samt transporter enligt sjukförsäkringslagen.

⁹ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik (på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025. Tieto.Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva> (9.6.2025)

¹⁰ Traficom, Årsstatistik över marknaden för taxitrafik. Publicerad 31.3.2023, uppdaterad 20.5.2025. Tieto.Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/arsstatistik-over-marknaden-taxitrafik> (9.6.2025).

¹¹ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik (på finska). Tieto.Traficom. Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva> (9.6.2025)

¹² Jan Jämskäläinen – Samuli Leppälä – Anni Väätänen, Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment. Working Papers 2/2023. Finnish Competition and Consumer Authority (KKV).

¹³ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik (på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025. Tieto.Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva> (9.6.2025)

¹⁴ Jan Jämskäläinen – Samuli Leppälä – Anni Väätänen, Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment. Working Papers 2/2023. Finnish Competition and Consumer Authority (KKV).

Folkpensionsanstalten är den största enskilda offentliga aktören som ersätter resor¹⁵. De taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten utgör cirka en tredjedel av omsättningen inom taxibranschen¹⁶. Eftersom andelen offentligt subventionerade resor är stor, har de också stor betydelse för taximarknadens funktion.

I socialvårdslagen föreskrivs det om service som stöder rörligheten. Enligt 23 § i den lagen är en tillgänglig och fungerande allmän kollektivtrafik inklusive anrops- och servicetrafik det främsta sättet att ordna sådan rörlighet som lämpar sig för alla. Service som stöder rörligheten ordnas för personer som inte klarar av att självständigt använda allmänna trafikmedel på grund av sjukdom, skada eller av någon annan liknande funktionsnedsättande orsak och som behöver service för att kunna uträtta ärenden eller på grund av något annat behov som hör till det dagliga livet. Stöd för rörligheten kan ordnas genom handledning i användningen av allmänna trafikmedel och genom handledd träning, ledsagarservice, grupptransporter, genom att ersätta skäliga kostnader för transport med taxi, invalidtaxi eller annat motsvarande fordon, eller på något annat lämpligt sätt eller genom en kombination av dessa. Individuell färdtjänst ordnas inte för en person som har rätt till transport eller till ersättning för transportkostnaderna med stöd av någon annan lag. Detta innebär att service som stöder rörligheten enligt socialvårdslagen inte tillhandahålls när en person reser till offentlig hälso- och sjukvård eller privat hälso- och sjukvård som ersätts av sjukförsäkringen, eftersom dessa resor är ersättningsgilla enligt sjukförsäkringslagen.

I lagen om funktionshinderservice föreskrivs det om stöd för rörligheten för personer med funktionsnedsättning. Enligt 29 § kan stöd för rörligheten för personer med funktionsnedsättning tillhandahållas som färdtjänst, med hjälp av personlig assistans eller ledsagare, genom att som ekonomiskt stöd ställa en bil eller ett annat färdmedel till personens förfogande, genom att bevilja ekonomiskt stöd för anskaffning av en bil eller något annat färdmedel eller på något annat lämpligt sätt eller genom en kombination av dessa. Av de möjliga sätten att tillhandahålla stöd för rörligheten ska välfärdsområdet åtminstone erbjuda tillgång till personlig assistans och färdtjänst och till hjälp eller stöd av ledsagare som vid behov kopplas till färdtjänsten. Välfärdsområdet kan ställa en bil eller ett annat färdmedel till förfogande för en person med funktionsnedsättning eller bevilja stöd för anskaffning av en bil eller ett annat färdmedel, om personens behov av stöd för rörligheten är stort. Färdtjänstresor kan samordnas så att de görs med delat färdmedel, om samordningen inte medför en oskälig förlängning av restiden eller någon annan oskälig olägenhet för personen med funktionsnedsättning. I Finland har även Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (funktionshinderkonventionen, FördrS 29 och 30/2016) varit i kraft sedan början av 2016, enligt vilken staterna ska säkerställa att personer med funktionsnedsättning har samma rättigheter som andra¹⁷.

¹⁵ Jan Jääskeläinen – Samuli Leppälä – Anni Väättänen, Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment. Working Papers 2/2023. Finnish Competition and Consumer Authority (KKV).

¹⁶ Elisa Luukkonen, Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Konkurens- och konsumentverkets utredningar 8/2021.

¹⁷ SrF (27/2016) Statsrådets förordning om sättande i kraft av konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och dess fakultativa protokoll och om ikraftträdande av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen och dess fakultativa protokoll. Se även social- och hälsovårdsministeriet, Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, på lätt finska, med sammandrag på lätt svenska: Social- och hälsovårdsministeriets publikationer 2023:17. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-00-8465-3>

I 32 § i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) föreskrivs det om skolresor. En elev i grundläggande utbildning som har längre än fem kilometer till skolan har enligt paragrafens 1 mom. rätt till fri transport. En elev i förskoleundervisning som har längre än fem kilometer från hemmet till förskoleundervisningen eller från sådan småbarnspedagogisk verksamhet som avses i lagen om småbarnspedagogik till förskoleundervisningen har rätt till fri transport hemifrån direkt till förskoleundervisningen eller från småbarnspedagogiken till förskoleundervisningen och från förskoleundervisningen hem eller till småbarnspedagogiken. En elev i grundläggande utbildning eller förskoleundervisning har rätt till fri transport också när den väg som avses ovan med beaktande av hans eller hennes ålder eller andra omständigheter är alltför svår, ansträngande eller farlig. Ett alternativ till fri transport är att ett tillräckligt understöd beviljas för transport eller ledsagande.

Offentligt subventionerade resor, inklusive de taxiresor och andra resekostnader som ersätts av Folkpensionsanstalten, utgör en helhet vars syfte är att trygga kundernas tillgång till vård och tjänster i rätt tid. Finländarnas hälsa har i genomsnitt förbättrats under 2000-talet, men hälsan och välfärden varierar när välfärden granskas till exempel enligt socioekonomisk ställning, kön, civilstånd, bostadsområde och modersmål¹⁸. Nästan alla problem som rör hälsa, funktionsförmåga och välfärd är vanligare bland personer med låg utbildning och låga inkomster jämfört med personer med hög utbildning och höga inkomster. De regionala skillnaderna i hälsa och välfärd är stora. De friskaste finländarna bor i huvudstadsregionen och i Österbotten, medan de sjukaste bor i Norra Savolax, Norra Österbotten och Norra Karelen. De regionala skillnaderna speglar befolkningsstrukturen i olika regioner och påverkar behovet av tjänster. Å andra sidan förekommer även en segregationsutveckling inom stadsregionerna.¹⁹ I tätortskommuner och på landsbygden har invånarna oftare än stadsbor rapporterat att svåra resor och öppettider har försvårat tillgången till hälso- och sjukvårdstjänster²⁰.

Efter reformen av taximarknaden har priserna för offentligt subventionerade resor fastställts genom upphandling, vilket har lett till lägre kostnader än tidigare för dessa resor. Särskilt i mindre områden har offentligt subventionerade resor stor betydelse på marknaden, vilket kan påverka taxiföretagens inträde på marknaden. Överlag kan reglering av marknaden jämfört med fri konkurrens enligt tidigare forskning anses vara omtvistad, och båda situationerna medför både fördelar och utmaningar.²¹ Den nuvarande utvecklingstrenden, där befolkningen åldras, livslängden ökar och födelsetalen är rekordlåga, bidrar också till urbaniseringen och till att

¹⁸ T.ex. Sakari Karvonen – Tuija Martelin – Laura Kestilä – Liina Junna, kap. 6: Tulotason mukaiset terveyserot. I verket Laura Kestilä – Sakari Karvonen (red.), *Suomalaisten hyvinvointi 2018. Terveysten ja hyvinvoinnin laitos 2019*, s. 101–119.

¹⁹ Laura Kestilä – Sakari Karvonen – Signe Jauhiainen – Hennamari Mikkola (toim.), *Väestön terveys- ja hyvinvointikatsaus 2023: tavoitteena sosiaalisesti kestävä Suomi*. Institutet för hälsa och välfärd, Arbetsdokument 14/2023. Institutet för hälsa och välfärd & FPA. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-072-9>

²⁰ Anna-Mari Aalto – Katja Ilmarinen – Anu Muuri – Jonna Ikonen, kap. 12: Sosiaali- ja terveystalveluiden saatavuus ja asiakaskokemukset, s. 226–250, i verket Sakari Karvonen – Laura Kestilä – Paula Saikkonen (toim.), *Suomalaisten hyvinvointi 2022*. Institutet för hälsa och välfärd 2022, 2022. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-343-996-2>

²¹ Jan Jääskeläinen – Samuli Leppälä – Anni Väättänen, *Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment*. Working Papers 2/2023. Finnish Competition and Consumer Authority (KKV).

tjänster placeras i landskapscentra²². Denna utvecklingstrend kommer sannolikt att i ökande grad påverka även offentligt subventionerade resor.

2.3 Reseersättningar som betalas med stöd av sjukförsäkringslagen

2.3.1 Allmänt om resor som ersätts av sjukförsäkringen

I 4 kap. i sjukförsäkringslagen föreskrivs det om ersättning för resekostnader. Med stöd av den lagen betalas till den försäkrade ersättning för resekostnader i anslutning till behandlingen av en sjukdom. Med stöd av samma lag ersätts också resekostnader i anslutning till rehabilitering enligt lagen om Folkpensionsanstaltens rehabiliteringsförmåner och rehabiliteringspenningförmåner (566/2005). I 18 kap. i sjukförsäkringslagen föreskrivs det om finansieringen av förmåner enligt sjukförsäkringslagen. Enligt 18 kap. 2 § i lagen betalas förmånerna ur sjukförsäkringsfonden. Även resekostnader ersätts av sjukförsäkrings sjukvårdsförsäkring. De kostnader som hänför sig till sjukvårdsförsäkringen och som betalas ur sjukförsäkringsfonden omfattar förutom reseersättningar även läkemedelsersättningar, ersättningar för vård och undersökningar samt utgifter för rehabilitering som Folkpensionsanstalten ordnar och ersätter. Staten finansierar 51,4 procent av de ersättningar som betalas av sjukvårdsförsäkringen, och 48,6 procent finansieras med hjälp av de försäkrades sjukvårdspremie.

Syftet med ersättning av resekostnader är att de försäkrade ska ha lika rätt till vård och undersökningar oberoende av boningsort. Kostnaderna ersätts till det belopp kostnaderna för resan skulle ha uppgått till för den försäkrade med undvikande av onödiga kostnader, men utan äventyrande av den försäkrades hälsa.

Reseersättning betalas för resor såväl till den offentliga som till den privata hälso- och sjukvården. Resor till privat hälso- och sjukvård på grund av sjukdom ersätts när undersökningen eller vården av den försäkrade ska ersättas av sjukförsäkringen. Resor till hälsovårdscentralen eller till ett offentligt sjukhus ersätts oberoende av om vård som ges av en privat serviceproducent berättigar till ersättning eller inte. Resor som görs av patienter i offentlig institutionsvård ersätts inte av sjukförsäkringen.

Resekostnaderna för en försäkrad ersätts i allmänhet för resor till närmaste undersöknings- och vårdenhet där den försäkrade kan få nödvändig undersökning och vård utan att hans eller hennes hälsotillstånd äventyras. Om patienten eller rehabiliteringsklienten har en på läkarremiss baserad betalningsförbindelse från hälso- och sjukvården eller socialväsendet, ersätts resan till det ställe där undersökningarna i anslutning till behandlingen av sjukdomen genomförts, vården getts eller rehabiliteringen ordnats. Om kunden med stöd av valfriheten enligt hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010) själv har valt vårdenhet utanför eget välfärdsområde, ersätts resor till primärvård högst enligt de kostnader som orsakas av resan mellan den försäkrades permanenta hemadress enligt befolkningsdatasystemet och den social- och hälsocentral inom välfärdsområdet som tillhandahåller de mest omfattande tjänsterna. Resor till specialiserad sjukvård ersätts högst enligt de kostnader som orsakas av resan mellan den försäkrades permanenta hemadress enligt befolkningsdatasystemet och samarbetsområdets universitetssjukhus. I fråga om privatläkare och verksamhetsenheter inom den privata hälso-

²² Traficom, Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset – yhteenveto. Tieto.Traficom. Publicerad 8.1.2025 (endast på finska). Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-nykytila-ja-toimintaympariston-muutokset-yhteenveto> (9.6.2025).

och sjukvården ersätts på det sätt som beskrivs ovan resor till närmaste ändamålsenliga vårdenhet när undersökningen eller vården berättigar till ersättning från sjukförsäkringen.

Enligt Folkpensionsanstaltens ersättningspraxis kan en resa inom den försäkrades eget välfärdsområde till en enhet inom hälso- och sjukvården ersättas. En förutsättning för detta är att villkoren för ersättning uppfylls. Om kunden har sökt vård inom primärvården utanför sitt eget välfärdsområde, ersätter Folkpensionsanstalten resan enligt principen om närmaste vårdenhet. Då ersätts resan högst enligt de kostnader som orsakas av resan mellan kundens permanenta hemadress och den närmaste vårdenhet inom välfärdsområdet som tillhandahåller omfattande tjänster inom primärvården, det vill säga social- och hälsocentralen. I fråga om en resa till specialiserad sjukvård ersätts resan högst enligt vad det skulle ha kostat att resa från kundens permanenta hemadress till det universitetssjukhus inom samarbetsområdet som bestäms utifrån det egna välfärdsområdet.

Kostnaderna för en följeslagares resa ersätts såsom den försäkrades kostnader enligt det förmånligaste till buds stående färd sättet, om det har varit nödvändigt med en följeslagare på grund av den försäkrades hälsotillstånd. Följeslagarens resa ersätts endast till den del följeslagaren har färdats tillsammans med den försäkrade.

2.3.2 Taxiresor som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen

En försäkrads resekostnader ersätts i regel enligt det belopp som resan skulle kosta med anlitan av det förmånligaste till buds stående färd sättet. Med det förmånligaste färd sättet avses i första hand resor med anlitan av offentlig, för alla tillgänglig reguljär kollektivtrafik och sådana resor med anlitan av olika trafikmedel vilka kombinerats med kollektivtrafiken genom sammanlänkning, eller servicetrafik eller anropsstyrd kollektivtrafik. Resekostnader ersätts dock enligt kostnaderna för specialfordon, exempelvis taxi, om den försäkrades sjukdom, grava handikapp eller trafikförhållandena förutsätter att specialfordon används. Den försäkrade ska då lägga fram en utredning om behovet av att använda specialfordon på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning. När taxi används på grund av trafikförhållandena ska orsaken motiveras när resan beställs.

Den försäkrads resekostnader ersätts till fullt belopp till den del kostnaderna för en enkelresa överstiger självriskandelen per resa, vilken sedan ingången av 2016 är 25 euro. Ersättning betalas dock högst för ett belopp som motsvarar den ersättningstaxa som fastställts som grund för ersättningen för resekostnaderna. Om det sammanlagda beloppet av de resekostnader för ersättningsgilla resor som den försäkrade själv ska betala och som uppstått under ett och samma kalenderår överstiger den årliga självrisken på 300 euro, ersätts den överskjutande delen till fullt belopp, dock högst till ett belopp som motsvarar den fastställda ersättningstaxan. Den försäkrads resekostnader för användning av taxi ersätts dock endast om taxiresan har beställts hos en beställningscentral som ingått ett avtal om direktersättning med Folkpensionsanstalten. Denna förutsättning tillämpas inte i områden där det inte finns någon sådan beställningscentral.

Folkpensionsanstalten verkställer reseersättningarna och konkurrensutsätter taxiresor och taxitjänster som ersätts enligt sjukförsäkringslagen. För närvarande finns det i varje landskap

(utom landskapet Åland)²³ två tjänsteproducenter (beställningscentraler) som förmedlar taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten.

I den nuvarande modellen har kunden möjlighet att välja från vilken av landskapets två tjänsteproducenter en resa som ersätts av Folkpensionsanstalten beställs. Tjänsteproducenten ansvarar för att alla direktersättningsresor som beställs hos den genomförs enligt beställningen med ett ändamålsenligt fordon. Upphandlingarna har genomförts i form av koncessioner som omfattar en helhetstjänst: beställning, kombination och förmedling av taxiresor, ordnande och övervakning av transporttjänster samt betalningsförmedling och rapportering. För betalningsförmedlingen används Folkpensionsanstaltens elektroniska direktersättningsförfarande.

Transport- och förmedlingstjänsten inom beställningsförmedlingen ska vara tillgänglig dygnet runt varje dag under året. Vid tillhandahållandet av tjänsten ska kundernas särskilda behov samt transporternas tillförlitlighet, punktlighet och rättidighet beaktas. Beställda resor ska i regel kombineras när det är möjligt och ändamålsenligt och när detta ger besparingar.

Tjänsteproducenten kan ordna transporterna med egna bilar och förare, eller genom att ingå avtal med enskilda trafikidkare eller sammanslutningar om att utföra transporterna med personbilstaxi eller tillgänglig materiel. Med tillgänglig materiel avses stora och små tillgängliga fordon, båt-taxi samt tillgängliga fordon med trapplyft eller trappklättrare. Taximaterielens konstruktion och utrustning i fråga om tillgänglighet, funktionshinderutrustningens nivå och rullstolsfästena bör motsvara de bestämmelser som gäller vid varje tidpunkt. Tillgängliga fordon samt fordon som lämpar sig för bårtransporter ska uppfylla Traficoms krav.

Tjänsteproducenten ska säkerställa att det finns ett tillräckligt antal fordon i området för att varje resa ska kunna genomföras på ett tillförlitligt sätt. Dessutom ska tjänsteproducenten reagera på förändrade transportbehov i området och vid behov öka antalet fordon.

2.3.3 Statistik om resor och taxiresor som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen

År 2024 betalades sammanlagt cirka 343 miljoner euro i reseersättningar från sjukförsäkringen, vilket var cirka 11 procent mer än år 2023. Ökningen i ersättningarna förklaras till stor del av strukturella faktorer, eftersom ersättningstaxan för sjuktransporter höjdes med 11 procent och för taxiresor med 4,5 procent i början av 2024. Dessutom var persontransporter inom landet under fyra månader år 2023 befriade från mervärdesskatt, vilket gör att skillnaden mellan åren framstår som större än normalt. Ökningen i antalet taxiresor kan delvis förklaras med att vissa ambulansresor numera sköts som taxiresor. Detta beror åtminstone delvis på att anvisningarna om hur brådskande vården är har preciserats.

²³ Varje landskap bildade ett separat konkurrensutsättningsområde vid Folkpensionsanstaltens konkurrensutsättning av FPA-taxitjänster. Med avvikelse från detta bildade landskapen Mellersta Österbotten och Norra Österbotten dock ett enda konkurrensutsättningsområde. Upphandlingen gällde inte landskapet Åland. Vid behandlingen av dessa konkurrensutsättningsområden i denna proposition avses med landskap situationen under den gällande avtalsperioden.

År 2024 fick cirka 600 000 personer reseersättningar, vilket motsvarar cirka 11 procent av befolkningen. I förhållande till folkmängden låg andelen på 2023 års nivå. År 2024 ökade antalet ersatta resor med 5 procent jämfört med 2023.²⁴

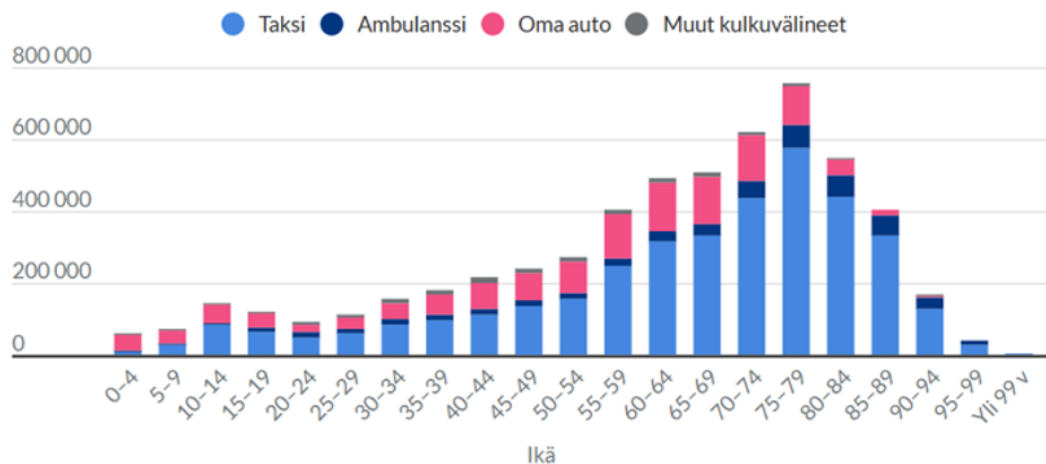
Det finns stora skillnader i reseersättningarna när det gäller hur många som får ersättning, antalet resor och deras längd, både mellan olika åldersgrupper och geografiskt. Sjuklighet, befolkningens åldersstruktur, transportförbindelser och avstånd till tjänster varierar mellan områden. De största genomsnittliga ersättningarna per invånare betalades år 2024 i Lapplands och Kajanalands välfärdsområden (cirka 140 euro per invånare). Användningen av reseersättningar har varit lägst i Nyland (Helsingfors stad, Vanda och Kervo välfärdsområde samt Västra, Mellersta och Östra Nylands välfärdsområden), och ersättningarna per invånare är där de lägsta i landet. År 2024 skedde dock den största ökningen i Nyland: reseersättningarna steg med 21 procent och antalet ersatta resor med 13 procent. I Vanda och Kervo välfärdsområde steg ersättningarna för taxiresor med 31 procent och antalet resor med 19 procent.²⁵ Merparten av resorna till hälso- och sjukvården genomförs dock utan att reseersättning betalas, eftersom kostnaderna understiger självriskandelen. Dessa resor bidrar ändå till att den årliga självriskgränsen uppnås.

Reseersättningarna från sjukförsäkringen riktar sig särskilt till äldre personer. I nästan hälften av de resor som ersattes år 2024 var resenären minst 70 år gammal. Sjukligheten ökar med åldern, och äldre personer bor allt oftare hemma eller i vårdformer som liknar hemmiljö. Möjligheterna att använda kollektivtrafik eller egen eller anhörigs bil har ofta försämrats. Därför reser äldre personer oftare med taxi än yngre, och behovet av brådskaande ambulansresor är också större. Figur 2 visar att andelen resor som ersatts av sjukförsäkringen är särskilt hög bland personer i åldern 75–79 år, som också oftast fått ersättning för taxiresor.

Figur 2. Resor som ersatts av sjukförsäkringen 2024 enligt åldersgrupp och färdmedel. Källa: Folkpensionsanstalten.

²⁴ FPA, Informationspaket: reseersättningar från sjukförsäkringen. Publicerad 10.4.2025. Finns på adressen <https://tietotarjotin.fi/sv/informationspaket/2705642/informationspaket-reseersattningar-fron-sjukforsakringen> (9.6.2025).

²⁵ FPA, Informationspaket: reseersättningar från sjukförsäkringen. Publicerad 10.4.2025. Finns på adressen <https://tietotarjotin.fi/sv/informationspaket/2705642/informationspaket-reseersattningar-fron-sjukforsakringen> (9.6.2025).



Tabell 1 nedan visar ersättningarna för taxiresor som bekostats av Folkpensionsanstalten samt antalet ersättningstagare under åren 2022–2024.

Tabell 1. Ersättning och ersättningsmottagare för taxiresor som bekostats av Folkpensionsanstalten åren 2022, 2023 och 2024. Källa: Folkpensionsanstalten.

	2022	2023	2024
Mottagare	422 646	426 450	437 228
Antal resor	3 611 475	3 608 010	3 715 149
Ersättningar (euro)	182 224 984	182 919 373	208 758 667
Ersättningsprocent	80,8	81,1	82,4
Kostnad euro/resa	62,42	62,53	68,16
Ersättning euro/resa	50,46	50,70	56,19

År 2024 gjordes sammanlagt cirka 3,7 miljoner ersatta taxiresor, vilket var cirka 6 procent fler än året innan. Av dessa 3,7 miljoner taxiresor gjordes cirka 2,9 miljoner med personbilstaxi, 770 000 med invatxi och cirka 74 100 med bårtaxi.

Tjänsteproducenternas rapporter visar att 0,08 procent av alla cirka 3,7 miljoner taxiresor år 2024 inte genomfördes, vilket motsvarar sammanlagt 3 180 resor i hela landet. Tjänsteproducenterna betalade sammanlagt 41 290 euro i ersättningar till kunderna år 2024 för resor som ordnats på något annat sätt. De största ersättningarna till kunder för resor som ordnats på annat sätt betalades i landskapet Nyland, och de minsta i landskapen Kymmenedalen och Österbotten.

2.4 Ersättningsgrund och reglering av maximipriset för användning av taxi

2.4.1 Bakgrund till bestämmelserna om maximipris

I en tidigare proposition (RP 164/2017 rd) konstateras det att för att utgifterna för reseersättningar ska gå att förutse och ökningen av ersättningarnas belopp ska dämpas bör det

på social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde från och med den 1 juli 2018 föreskrivas om maximipriset för och grunden för maximal ersättning vid sådan användning av taxi som ersätts av sjukförsäkringen. Även om Folkpensionsanstalten konkurrensutsätter priserna för resor som ersätts av sjukförsäkringen tillsammans med beställningscentralernas verksamhet, skulle det behövas ett maximipris och en grund för maximal ersättning för områden där det inte finns en beställningscentral som ingått avtal med Folkpensionsanstalten, t.ex. på grund av att konkurrensutsättningen försenats. Även i de områden där konkurrensutsättning genomförts är det möjligt att hindra en oförutsedd prisökning med hjälp av maximipriset. I propositionen föreslogs det att maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen skulle basera sig på medel som reserverats för ersättningar för resekostnaderna och på kostnaderna för transporten på så sätt att det i priset ingår en skälig vinst. Maximipriset kunde enligt propositionen gälla i hela landet eller så kunde det vara olika i olika delar av landet, t.ex. beroende på den allmänna prisnivån för taxitrafiken i området. Bakgrunden till förslaget var att om den allmänna prisnivån för taxitjänsterna blir olika i olika delar av landet efter avregleringen av priserna i och med att lagen om transportservice träder i kraft, kunde det föreskrivas olika maximipriser för områden med olika prisnivå. Särskilt i början, när man inte visste hur konsumentpriserna för taxi utvecklas, var det enligt propositionen ändamålsenligt med ett maximipris.

Enligt 4 kap. 7 a § 1 mom. i sjukförsäkringslagen, vilket gäller till och med den 31 december 2026, utfärdas bestämmelser om det maximipris för en taxiresa som ersätts av sjukförsäkringen och som tas ut hos den försäkrade genom förordning av statsrådet. Maximipriset ska grunda sig på de disponibla medlen för ersättningar och kostnaderna för transporten på så sätt att det i priset ingår en skälig vinst. Vid beredningen av förordningen och ändringar av den ska social- och hälsovårdsministeriet höra Folkpensionsanstalten och de organisationer som företräder de berörda aktörerna. Enligt 2 mom. får en färdtjänstproducent som kör taxiresor som förmedlas av en sådan beställningscentral som med Folkpensionsanstalten ingått avtal om direktersättningsförfarande för resor som förmedlats av beställningscentralen debitera högst det maximipris som avses i 1 mom. På ett område där det inte finns någon sådan beställningscentral gäller maximipriset taxiresor i fråga om vilka färdtjänstproducenten med Folkpensionsanstalten har ingått avtal om att köra taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen.

Enligt 4 kap. 8 § 2 mom., som gäller till och med den 31.12.2026, är grunden för ersättning för användning av taxi i fråga om sådan taxi som avses i 7 a § 2 mom. det maximipris som avses i 7 a § 1 mom., om inte Folkpensionsanstalten med tjänsteproducenten har kommit överens om en lägre prissättning än maximipriset. Om någon annan taxi används, betalas till den försäkrade skäliga kostnader för resan. Om momentets innehåll inte görs permanent i lagstiftningen eller den temporära giltigheten inte förlängs, träder från och med den 1 januari 2027 momentets tills vidare gällande ordalydelse i kraft, som hittills ännu inte har tillämpats. Enligt den ordalydelsen är grunden för ersättning för användning av taxi det maximipris som Folkpensionsanstalten har kommit överens om med tjänsteproducenten. Vid användning av taxi i fråga om vilken Folkpensionen inte har ingått avtal med färdtjänstproducenten om ett maximipris betalas till den försäkrade skäliga kostnader för resan.

2.4.2 Skälig vinst

Som det sägs ovan föreskrivs det i 4 kap. 7 a § 1 mom. i sjukförsäkringslagen att maximipriset ska grunda sig på de disponibla medlen för ersättningar och kostnaderna för transporten på så sätt att det i priset ingår en skälig vinst. Någon specifik nivå för vad som utgör skälig vinst har dock inte fastställts.

Owal Group Oy har på uppdrag av social- och hälsovårdsministeriet bedömt olika aspekter på och alternativ för regleringen av maximipriser i sin utredning²⁶ (se närmare i underkapitel 2.5.2). Enligt den information som använts i utredningen kan skälig vinst förstås som ett avkastningskrav på kapitalet, det vill säga den avkastning som ett genomsnittligt företag skulle kräva för att överväga att tillhandahålla tjänsten under uppdragets varaktighet, med hänsyn till risknivån. Risknivån påverkas av bransch, tjänstetyp och ersättningssystemets särdrag. På FPA-taximarknaden omfattar riskerna till exempel förändringar i bränslekostnader.²⁷

Enligt Chase (1920) är vinst en central drivkraft och faktor i ekonomisk verksamhet. Skälig vinst är kopplad till skäligt pris. Ett skäligt pris uppstår ur de faktiska produktionskostnaderna och en rättvis vinst. Antalet aktörer på marknaden påverkar vad som anses vara skälig vinst. Skälig vinst har begränsats till exempel i fråga om naturliga monopol (bl.a. vattenverk, kollektivtrafik), medan det i en fri konkurrens där utbudet är tillräckligt kan anses att det skäliga priset uppstår genom konkurrensen. Det är inte förnuftigt att fastställa en viss nivå för skälig vinst, utan skäligheten bör bedömas med hänsyn till olika bakgrundsfaktorer, branschspecifika risker och tidsmässiga variationer. En lämplig nivå för skälig vinst kan variera avsevärt beroende på dessa bakgrundsfaktorer.²⁸

På marknader med begränsad konkurrens (t.ex. naturliga monopol) har skälig vinst definierats på olika sätt. I exempelvis 4 § 13 punkten i spårtrafiklagen (1302/2018) definieras skälig avkastning. Med skälig avkastning avses avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den eventuella risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella servicebranschen under de senaste åren,

På motsvarande sätt föreskrivs det i 49 b § 1 mom. i elmarknadslagen (588/2013) att de uppgifter som avses i 49 och 49 a § i den lagen finansieras med separata avgifter som den systemansvariga stamnätsinnehavaren har rätt att ta ut hos dem som använder stamnätsservicen, balanstjänsten eller centraliserade informationsutbytestjänster för elhandeln. Avgifterna får täcka sådana skäliga kostnader som uppdraget orsakat den systemansvariga stamnätsinnehavaren och en skälig vinst. Grunderna för bestämmande av avgifterna ska vara objektiva och icke-diskriminerande. Ekonomiutskottet (EkUB 21/2018 rd) har ansett det motiverat att ersättningarna till den systemansvariga stamnätsinnehavaren inkluderar också en skälig avkastning på kapitalet i proportion till investeringarna och risknivån. Utskottet har dock ansett det vara viktigt att man fäster uppmärksamhet vid att övervaka att avgiftsgrunderna och vinsten är skäliga.

Taximarknaden är konkurrensutsatt. Genom förordning av statsrådet utfärdas årligen bestämmelser om det maximipris som ska användas som ersättningsgrund för användningen av taxi. Det dämpar kostnadsökningen bland annat i ett läge där Folkpensionsanstaltens upphandling av taxitjänster skulle försenas. Maximipriset kan ändras till exempel när kostnaderna för transporten ändras. Kostnadsförändringarna och den vinst som ingår i priset kan bedömas med hjälp av statistiskt material av olika slag. I bestämmelserna om maximipris utnyttjas kostnadsindexen för taxi- och sjuktransporter, som innehåller uppgifter om olika

²⁶ Se närmare Owal Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen <https://stm.fi/hanke?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

²⁷ Se närmare Owal Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen <https://stm.fi/hanke?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

²⁸ Stuart Chase, What Is a Reasonable Profit? Journal of Accountancy 29(6) 1920, Article 2, s. 416–434.

kostnadsfaktorer och beskriver kostnadsförändringarna²⁹. Dessa faktorer omfattar löner, indirekta lönekostnader, bränsle, reparationer, service och däck, kapitalavskrivningar, räntor, försäkringar, trafikavgifter, underhåll och administration³⁰. Detta främjar bedömningen av det maximipris som fastställs genom förordning (inklusive skälig vinst). Vid fastställandet av maximipriset är det möjligt att bedöma kostnadsförändringar samt betydelsen av olika branschspecifika risker. Maximipriserna föreskrivs enhetligt på nationell nivå.

Syftet med bestämmelserna om maximipris och skälig vinst är att begränsa vinsten så att taxiresor som ersätts med offentliga medel enligt sjukförsäkringslagen inte möjliggör prishöjningar över den nivå som råder på en konkurrensutsatt marknad. Maximipriset för en taxiresa som ersätts av sjukförsäkringen baseras på de medel som reserverats för ersättning av resekostnader och inkluderar en skälig vinst. Syftet med bestämmelserna om maximipris är att dämpa kostnadsökningen och trygga tillgången till vård i olika delar av landet.

Utöver det som sägs ovan kan man också utifrån Owl Groups utredning³¹ konstatera att det inte är möjligt att entydigt definiera vad som utgör skälig vinst för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen (t.ex. som en viss procentandel). I praktiken kan man dock genom konkurrensutsättning av taxitjänster som ersätts av Folkpensionsanstalten säkerställa att en skälig vinst uppnås: på en konkurrensutsatt marknad kan anbudet anses innehålla en skälig vinst. Hittills har de priser som Folkpensionsanstalten konkurrensutsätter lett till underskridit det föreskrivna maximipriset och bildats utifrån marknadspriserna.

2.4.3 Konkurrensutsättningen av FPA-taxitjänster

Folkpensionsanstalten konkurrensutsätter tjänsteproducenterna, det vill säga beställningscentralerna, för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen. Konkurrensutsättningen genomförs landskapsvis, med undantag av landskapet Åland. De första konkurrensutsättningarna som gällde hela landet (exkl. landskapet Åland) genomfördes i 17 landskap våren 2018. De beställningscentraler som vann konkurrensutsättningen inledde sin verksamhet den dag lagen om transportservice trädde i kraft, dvs. den 1 juli 2018. Upphandlingen gäller ett avtal om taxiskjutsar som ersätts av sjukförsäkringen inom varje landskap. Avtalet omfattar mottagning, samordning och förmedling av persontransportbeställningar, ordnande och övervakning av transporttjänster samt betalningsförmedling och rapportering. Avtalet ingås för viss tid. Avtalens längd har varit 3–4 år och de har innehållit 1 eller 1+1 optionsår. En anbudsgivare går vidare till prisjämförelsen om den uppfyller de fastställda kvalitetskraven, och det mest fördelaktiga anbudet vinner. Tjänsteproducenten får ersättning enligt sitt anbud. Folkpensionsanstalten fastställer en miniminivå för tjänstens kvalitet i avtalet och i tjänstebeskrivningen.

Ett maximipris som föreskrivs genom förordning fungerar som ett pristak i upphandlingarna, och Folkpensionsanstalten kan inte ingå avtal om taxipriser som överskrider maximipriset.

²⁹ Se även RP 164/2017 rd, Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av sjukförsäkringslagen.

³⁰ Statistikcentralen, Taksiliikenteen kustannusindeksi. Finns på adressen:

<https://stat.fi/tup/kustannusindeksi/taksiliikenteen-kustannusindeksi.html> (23.5.2025); Traficom,

Kostnadsindex för taxitrafik. Finns på adressen:

https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/TraFi/TraFi_Taksiliikenteen_kustannusindeksi/ (23.5.2025); se även Traficom, Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Traficoms publikationer 3/2020.

³¹ Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen

<https://stm.fi/hanke?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

Maximipriset fungerar också som pristak för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen i undantagssituationer där det i ett upphandlingsområde inte finns någon tjänsteproducent som vunnit Folkpensionsanstaltens upphandling. I sådana fall kan Folkpensionsanstalten ingå direktersättningsavtal med transporttjänsteproducenter till högst det maximipris som anges i förordningen. På så sätt blir ersättningskostnaderna för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen mer förutsägbara även i undantagssituationer, och kostnaderna blir inte oskäligt höga.

Under det första avtalsåret 2022 uppgick besparingarna genom upphandlingen till cirka 72 miljoner euro jämfört med det maximipris som föreskrivs i statsrådets förordning, och år 2024 blev besparingarna cirka 79 miljoner euro. Totalt har upphandlingen lett till en besparing på cirka 24 procent jämfört med 2024 års nivå. Med andra ord betalades 24 procent mindre än om taxipriserna hade motsvarat maximipriset i statsrådets förordning.

Konkurrensutsättningen av taxitjänster kan anses vara särskild därför att taximarknaden är en dubbelsidig marknad där handeln mellan konsumenter och företag möjliggörs av en förmedlingsplattform mellan dem, det vill säga en förmedlingstjänst. I Folkpensionsanstaltens upphandling tillhandahåller förmedlingsplattformarna både förmedlingstjänsten och ordnar själva taxiresorna genom att anställa taxiförare eller köpa transporttjänster av taxiföretagare.³² Vid Folkpensionsanstaltens upphandling av taxitjänster har vissa utmaningar identifierats. Dessa omfattar osäkerhet kring kostnader vid långa avtal (ersättningen kan vara för låg eller för hög), risken att den vinnande förmedlingstjänsten har incitament att leverera tjänster med minsta möjliga kvalitet, eller att taxiförarna saknar incitament att köra FPA-resor om beställningscentralen inte kan ålägga taxiföretagare att göra det. Även exklusiva avtal mellan förmedlingstjänster och taxiföretagare kan påverka marknadsstrukturen, marknadens effektivitet och taxiföretagarnas välfärd. Upphandlingen kan också leda till att beställningscentraler får regionalt monopol.³³

Upphandlingen av FPA-taxitjänster kan i sin helhet utvecklas utan att lagstiftningen ändras. Under den nuvarande avtalsperioden har Folkpensionsanstalten bland annat valt två tjänsteproducenter per område, och kunden kan själv välja den tjänsteproducent han eller hon föredrar. Detta har bedömts kunna ha positiva konsekvenser också för marknadens funktion.³⁴

³² Elisa Luukkonen, Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Konkurrens- och konsumentverkets utredningar 8/2021. Finns på adressen <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf> (26.5.2025).

³³ Elisa Luukkonen, Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Konkurrens- och konsumentverkets utredningar 8/2021. Finns på adressen <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf> (26.5.2025).

³⁴ Se tidigare utredningar om konkurrensutsättning: Elisa Luukkonen, Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Konkurrens- och konsumentverkets utredningar 8/2021. Finns på adressen <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf> (26.5.2025); Elisa Luukkonen, Kela-taksien kilpailutuksella on suuri vaikutus taksimarkkinoihin. Forskningsblogg av FPA, 10.2.2022. <https://tietotarjotin.fi/tutkimusblogi/721550/kela-taksien-kilpailutuksella-on-suuri-vaikutus-taksimarkkinoihin> (10.4.2025); KPMG, Arviointi KELA:n hankintamenettelystä taksivälityspalveluissa. 15.4.2020. Finns på adressen https://stm.fi/documents/1271139/2013549/Kela+hankintojen+arviointi+raportti_Taksiv%C3%A4lityspalvelut.pdf/54660eee-19e1-099f-3abc-

2.5 Reseersättningar, regleringen av maximipriset och övriga utredningar av FPA-taxisystemet

2.5.1 Utredningar och enkäter

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering skulle en parlamentarisk kommitté behandla avvecklingen av flerkanalsfinansieringen som en separat fråga inom ramen för social- och hälsovårdsreformen. Som stöd för beredningen i den parlamentariska arbetsgruppen gjorde social- och hälsovårdsministeriet en tjänstemannautredning för beredning av en avveckling av flerkanalsfinansiering.³⁵ När det gäller reseersättningar för andra resor än sjuktransport bedömdes i utredningen två alternativa finansieringsmodeller: de försäkrades finansieringsandel i sjukförsäkringen bibehålls, men välfärdsområdet får ansvar för statens finansieringsandel, eller reseersättningarna upphör i sjukförsäkringen och finansieringsansvaret för reseersättningarna överförs helt på välfärdsområdena. I tjänstemannautredningen konstateras det att om det i fortsättningen inte utfärdas bestämmelser om reseersättningar i sjukförsäkringslagen, bör det dock även framöver i lag utfärdas bestämmelser om kundens maximala avgiftsandel och om vilken hälso- och sjukvård kunderna har rätt att få reseersättning för.

Den parlamentariska arbetsgrupp för avveckling av flerkanalsfinansieringen som tillsattes under statsminister Sanna Marins regeringsperiod konstaterade i sin slutrapport³⁶ av den 17 november 2021 att när det gäller andra reseersättningar än ersättningar för resor sjuktransport kan det bli aktuellt med en överföring av finansieringsansvaret på välfärdsområdena när välfärdsområdenas verksamhet har inletts och etablerats. Enligt slutrapporten är det dock viktigt att följa hur genomförandet av social- och hälsovårdsreformen framskrider också i fråga om besluten om reseersättningar och att säkerställa ett samlat genomförande.

På en till taxiföretagare riktad enkät uppgav ca två tredjedelar av respondenterna (N=844) att de kör FPA-transporter eller social- och hälsovårdstransporter samt 40 procent att de kör skoltransporter. Många av respondenterna uppgav att de vill köra fler offentligt subventionerade resor, såsom FPA-transporter, även om ersättningen för dem ofta var mindre än för andra transporters. I enkätens öppna svar gavs mycket negativ respons på konkurrensutsättningen av offentligt subventionerade resor. Enligt många respondenter är förmedlingstjänsternas anbud så små att taxiföretagare är tvungna att köra transporters med obefintliga vinstmarginaler eller rentav med förlust. En klar majoritet av respondenterna bedömde att ersättningen för FPA-transporter var mindre jämfört med andra ersättningar för transporters som erbjuds via förmedlingstjänster. I fråga om skoltransporter och social- och hälsovårdstransporter bedömdes ersättningen vara relativt sett bättre än i fråga om FPA-transporter. Respondenterna kom med motsvarande bedömningar beträffande ersättningar för resor som påbörjas vid taxistolpar. I enkäten ansågs små vinstmarginaler vara ett problem särskilt på små orter där andelen offentligt

[d8ef2636db79/Kela+hankintojen+arviointi+raportti_Taksiv%C3%A4lityspalvelut.pdf?t=1606143167398](https://www.kela.fi/kela-hankintojen-arviointi-raportti_Taksiv%C3%A4lityspalvelut.pdf?t=1606143167398) (13.6.2025).

³⁵ Tjänstemannautredningen för beredning av en avveckling av flerkanalsfinansiering. Social- och hälsovårdsministeriet 7.6.2021. Finns på adressen <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=8331100f-8cc3-4dee-a3c4-ab26abfcbff5> (13.6.2025)

³⁶ Slutrapport av den parlamentariska arbetsgruppen för avveckling av flerkanalsfinansieringen. Social- och hälsovårdsministeriet 17.11.2021. Finns på adressen https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/14927f63-ad5d-4fe9-8b7a-9dd8e95ef675/c761395f-838f-42cf-ba5c-38e59a8626c5/KIRJE_20240521130243.PDF (13.6.2025)

understödda transporter är betydande. Detta betraktades som en central fråga med tanke på hur förnuftigt respondenterna ansåg det vara att fortsätta verksamheten och t.ex. uppgradera sin materiel. Som lösning föreslogs till exempel separat konkurrensutsättning av beställningscentraler och taxitrafik samt större betoning av kvalitet och säkerhet vid konkurrensutsättningen.³⁷

Invalidförbundet genomförde i november 2022 en enkät om³⁸ hur väl FPA-taxiresor fungerar. Totalt 134 personer svarade på enkäten. Av respondenterna var 51 procent allmänt taget nöjda med FPA-taxitjänsterna, medan 49 procent var missnöjda. Enligt Invalidförbundet hade 52 procent av respondenterna rätt att anlita bekant taxi, vilket enligt förbundet har samband med graden av tillfredsställelse. Enligt Invalidförbundet var god kundservice och pålitliga förare de saker respondenterna var nöjda med i fråga om tjänsterna. I de öppna svaren lyftes dessutom tidtabellernas pålitlighet och systemet med önsketaxi fram som saker som inverkade positivt på graden av tillfredsställelse.

På motsvarande sätt var det enligt enkäten osäkerhet i fråga om tidtabellerna och i synnerhet fall där taxin var försenad eller aldrig dök upp som orsakade missnöje. Ett problem ansågs också vara osäkerheten kring tillgången på stora tillgänglighetsanpassade fordon. Tidtabellen för hemresan var av betydelse för respondenterna, eftersom många klienter har andra planer eller känner sig trötta efter besöken. Dessutom minskade säkerhetsrelaterade problem graden av tillfredsställelse i fråga om tjänsten. Enligt enkäten upplevdes den lagstadgade självriskandelen på 25 euro per riktning och den årliga självriskandelen på 300 euro som en alltför stor kostnad. Dessutom framgick det av enkätsvaren att det råder osäkerhet om huruvida självrisken tas ut på rätt sätt, i synnerhet vid korta resor.

På basis av enkäten lyfte Invalidförbundet fram synpunkter på hur tjänsterna kunde utvecklas. Dessa var till exempel att det även i fortsättningen bör finnas tillräckligt många stora tillgänglighetsanpassade fordon, att det bör ordnas transporter för korta resor, att man bör säkerställa att självrisksystemet används på rätt sätt, att kundrespons är viktigt samt att man bör beakta konkurrensutsättningarnas inverkan på tjänsternas kvalitet och överväga ett registreringsförfarande som ett alternativ till konkurrensutsättning.

Våren 2023 kartlade också Folkpensionsanstalten erfarenheterna hos kunder som använde FPA-taxi³⁹. Enkäten skickades till slumpmässigt utvalda kunder som hade använt FPA-taxi under tiden 27.2–19.3.2023. Enkäten, som skickades per sms, besvarades av cirka en tredjedel av de 20 000 personer som enkäten skickades till. Enligt enkätresultaten var största delen av kunderna nöjda med den service de fått.

Medeltalet av de vitsord som kunderna gav var 8,8 på skalan 0–10. Kunderna bedömde att deras erfarenheter är värda ett vitsord på minst 9 i hela åtta landskap. De sämsta erfarenheterna kom från Nyland (medeltal 7,9). Enligt de öppna svaren påverkas kundens upplevelse i betydande grad av bland annat taxins punktlighet, pålitligheten och nivån av kundservice. En transport som

³⁷ Mika Saastamoinen – Anni Väättänen – Antti Sieppi, Taksiryttäjien näkemyksiä taksimarkkinasta. Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 8/2023.

³⁸ Invalidförbundet, Kelan taksimatkojen tyytyväisyyskyselyn tuloksia. 3.1.2023. Finns på adressen <https://www.invalidiliitto.fi/ajankohtaista/kelan-taksimatkojen-tyytyvaisyysskyselyn-tuloksia> (21.3.2025).

³⁹ Se FPA, FPA-taxikunderna är i huvudsak nöjda med den service de får Pressmeddelande 16.6.2023. Finns på adressen <https://www.kela.fi/aktuellit/fpa-taxikunderna-%25C3%25A4r-i-huvudsak-n%25C3%25B6jda-med-den-service-de-f%25C3%25A5r> (9.6.2025)

anländer vid överenskommen tidpunkt och som på ett tillförlitligt sätt kommer fram i tid ökar i allmänhet kundbelåtenheten. Uteblivna eller försenade transporter drar på motsvarande sätt ner på kundbelåtenheten.

En tredjedel av de 40 000 kunder som hade använt FPA-taxi under tiden 24.2–16.3.2025 besvarade en motsvarande enkät som genomfördes våren 2025⁴⁰. I enkäten ombads kunderna bedöma taxitjänsten på skalan 0–10. Medeltalet blev 9,2. Våren 2025 gavs de bästa vitsorden i Kajanaland, där medeltalet var 9,5. Medeltalet var svagast i Nyland, men också i Nyland var medeltalet (8,8) klart bättre än år 2023.

I de öppna svaren gav kunderna positiv respons i synnerhet om förarnas vänlighet, om trygghetskänslan samt om att det var smidigt att resa. Den negativa responsen gällde bland annat förseningar och svårigheter att få tag på en taxi. Det visade sig att de viktigaste faktorerna som påverkade kundupplevelsen var hur bra tidtabellerna höll streck samt kundservicens kvalitet.

2.5.2 Owl Group Oy:s utredning om prisregleringen av FPA-taxitjänsterna

Social- och hälsovårdsministeriet beställde av Owl Group Oy (2025) en utredning om⁴¹ prisregleringen av FPA-taxitjänsterna. Utredningens huvudsakliga syfte var att bedöma särskilda frågor i anslutning till bestämmelserna om FPA-taxitjänsterna med hänsyn till hur man kan trygga kostnadseffektiva och högklassiga FPA-taxitjänster. Man anlätade flera olika metoder för att genomföra utredningen och datainsamlingen bestod av en dokumentanalys, intervjuundersökningar och elektroniska enkäter. Utredningen genomfördes mellan december 2024 och februari 2025.

I dokumentmaterialet ingick bland annat olika utredningar, bedömningar och utlåtanden. För utredningsarbetet intervjuades aktörer inom den offentliga sektorn, intresseorganisationer och föreningar. Sammanlagt 766 personer svarade på den elektroniska enkät som genomfördes i samband med utredningen. Av respondenterna var 81 procent taxiföretagare eller andra trafikidkare och 16 procent taxiförare. Av respondenterna var bara en procent representanter för beställningscentraler. Det kom in 1–24 svar från alla landskap (exkl. Landskapet Åland, från vilket inga svar alls kom in). Det ordnades dessutom en kompletterande enkät.

Enligt utredningen upplevs den nuvarande regleringen av maximipriset i huvudsak fungera. I intervjuerna framfördes det att FPA-taxisystemet i allmänhet fungerar och är tillförlitligt. Regleringen av maximipriset upplevs i huvudsak som ett ändamålsenligt sätt att stävja ökningen av kostnaderna och hålla dem förutsägbara. I undersökningen framfördes dock också kritik i fråga om behovet av reglering av maximipriset när tjänsterna skaffas på en marknad där det råder konkurrens. Regleringen av maximipriset ger då inte nödvändigtvis något mervärde och i vissa fall kan anbudsgivarna anse att maximipriset är det s.k. takpris som man är beredd att betala för tjänsten. Enligt utredningen kan konkurrensutsättning utan prisreglering också höja kostnaderna särskilt i de områden där det inte uppstår äkta konkurrens. På motsvarande sätt kan kostnadsnivån sjunka i områden där konkurrensen är större. Enligt enkäten upplever taxiföretagare att de inte har möjlighet att påverka prissättningen för sitt arbete i den nuvarande modellen.

⁴⁰ Se FPA, Kunderna allt nöjdare med FPA-taxi Pressmeddelande 12.5.2025. Finns på adressen <https://www.kela.fi/aktuellt/kunderna-allt-nojdare-med-fpa-taxi> (9.6.2025)

⁴¹ Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen <https://stm.fi/sv/projekt?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

Slopandet av regleringen av maximipriset är enligt utredningen förenat med såväl fördelar som nackdelar och risker. Slopandet av den löser inte i sig utmaningarna i det nuvarande systemet. De fördelar med slopandet av regleringen av maximipriset som framhållits är till exempel en eventuell effektivisering av marknaden och en sänkning av priset. Eventuella nackdelar och risker är t.ex. en ökning av Folkpensionsanstaltens administrativa börda, en ökning av priset på andra offentligt subventionerade resor, en ökning av priset på FPA-transporter samt konsekvenser på lokal nivå (positiva och negativa). De alternativ för att utveckla regleringen av maximipriset som presenteras i utredningen är till exempel ett minimipris, en gradering av prissättningen enligt resans längd och tidpunkt samt dynamisk prissättning.

I utredningen konstateras det att det är utmanande eller till och med omöjligt att uppskatta den skäliga vinst som ska ingå i maximipriset. Det finns regionala skillnader som inverkar på uppnåendet av en skälig vinst samt skillnader i fråga om fordonstyper. Vid bedömningen av vad som är en skälig vinst ska det fastställas vems vinst som eftersträvas. En konkurrensutsättningsmodell där beställningscentralen erbjuder ett pris för tjänsteproduktionen var särskilt problematisk enligt enkätsvaren. Respondenterna, av vilka största delen var taxiföretagare, upplevde att systemet gagnar beställningscentralerna, som inte heller löper någon stor risk att förlora sina vinster. Däremot är det i huvudsak taxiföretagaren som bär risken för ökade kostnader och förlust av vinster.

Enligt utredningen syns det att ersättningarna är otillräckliga särskilt med tanke på kostnaderna för anskaffning och underhåll av tillgänglighetsanpassade fordon. I enkäten berättade många taxiföretagare att de låtit bli att skaffa eller blivit tvungna att avstå från ett tillgänglighetsanpassat fordon av orsaker som beror på höga kostnader. Enligt de uppgifter som utnyttjats i utredningen har cirka 30 procent av alla fordon i taxitrafiken varit tillgänglighetsanpassade 2018–2023. Medelåldern för tillgänglighetsanpassade fordon var 4,68 år 2023, medan medelåldern för vanliga fordon var 4,09 år. Medelåldern för fordon har ökat årligen (se även avsnitt 2.1).

En del av de intervjuade och enkätrespondenterna framförde att en skälig vinst bör täcka alla kostnader för tjänsteproduktionen. Dessutom ska den vid behov möjliggöra anskaffning av nya fordon och uppgradering av fordon. Å andra sidan uppgav en del av de intervjuade att risken för att efterfrågan på FPA-taximarknaden minskar är liten, vilket kan motivera även en låg vinstprocent, eftersom det är fråga om stabila inkomster. En del av dem som deltog i undersökningen påpekade å sin sida att en skälig vinst kunde fastställas i form av en procentuell andel av omsättningen eller kostnaderna. De föreslagna andelarna var 5–10 procent och 15–30 procent. Å andra sidan ifrågasatte man i utredningens material också behovet av att fastställa en skälig vinst, eftersom marknaden i en situation med tillräcklig konkurrens bestämmer ett lönsamt pris. På så sätt har beställningscentralerna till uppgift att i sina anbud fastställa det pris till vilket tjänsteproduktionen ger en skälig vinst. Om regleringen av maximipriset däremot bestämmer priserna, är det viktigt att en skälig vinst uppnås för att säkerställa tjänstens kontinuitet och tillgänglighet.

I intervjuerna framfördes att såväl långa och enkelriktade transporter som korta transporter utmanar lönsamheten i att köra dessa transporter. Särskilt i glesbygdsområden är långa sträckor problematiska med tanke på lönsamheten. Logistiskt besvärliga områden, såsom resor i skärgården, medför också utmaningar. Å andra sidan bedömer aktörerna inom taxibranschen dock att tillgången på bilar är god i största delen av regionerna. Enligt Folkpensionsanstaltens statistiska uppgifter för 2022–2024 som använts i utredningen är det bland det totala antalet resor endast en liten del som blivit inställda av skäl som beror på tjänsteproducenten. På riksnivå är andelen inställda resor endast 0,4 av tusen (se även avsnitt 2.3.3). Det finns vissa regionala

skillnader när det gäller inställda resor, men situationen till exempel i Nyland har förbättrats under granskningsperioden.

Enligt utredningen kan FPA-transporternas sporrande effekt förbättras och tryggas till exempel genom att Folkpensionsanstalten tar ut självrisk. Enligt utredningen bör FPA-transporter också prissättas till samma nivå som andra offentligt subventionerade resor eller högre. Andra förslag och ändringar som presenteras i utredningen är till exempel en bedömning av beställningscentralernas roll. Dessutom föreslås det att förmedlingstjänsterna konkurrensutsätts separat från de egentliga FPA-transporttjänsterna. Enligt utredningen skulle det möjliggöra att prissättningen av förmedlingstjänsten är separat från genomförandet av FPA-transporter, och båda aktörerna kan påverka prissättningen av de tjänster de producerar.

I utredningen presenteras flera olika rekommendationer och resultat, av vilka en betydande del faller utanför ramarna för denna proposition. Utredningen kommer dock att utnyttjas också i fortsättningen till exempel i samband med beredningen av statsrådets förordning om regleringen av maximipriset. Dessutom är det möjligt att granska förslagen till vissa delar i samband med den konkurrensutsättning som Folkpensionsanstalten genomför.

2.6 Bedömning av nuläget

Folkpensionsanstalten har konkurrensutsatt tjänsteproducenter för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen i alla landskap utom landskapet Åland. Därför har det maximipris som föreskrivs genom förordning av statsrådet inte i praktiken tillämpats som ersättningsgrund för de försäkrades taxianvändning, utan Folkpensionsanstalten har ersatt kostnaderna enligt de konkurrensutsatta priserna. Den nuvarande avtalsperioden gällde till utgången av 2024, varefter det har varit möjligt att avtala om användningen av optionsperioderna 2025 och 2026. Folkpensionsanstalten har avtalat med varje tjänsteproducent om användningen av båda optionsperioderna, så servicen fortsätter på basis av de nuvarande upphandlingsavtalen fram till den 31 december 2026.

Om den gällande temporära regleringen av maximipriset inte förlängs fr.o.m. den 1 januari 2027 – den tid Folkpensionsanstalten inte har avtalat om med tjänsteproducenterna – betalas till den försäkrade skäliga resekostnader när kunden använder taxi. Att definiera skäliga kostnader är svårt, och sannolikt borde de försäkrade ersättas för kostnaderna till fullt belopp enligt en grundlagsvänlig tolkning av lagen. Sjukförsäkringens ersättningsutgifter kan beroende på nivån på en skälig ersättning stiga, och dessutom skulle de kostnader som den försäkrade ska betala inte vara förutsägbara. Kostnaderna kan stiga jämfört med nuläget om de ersättningar som fås genom sjukförsäkringen inte täcker priset för hela resan.

Konkurrens- och konsumentverkets och Folkpensionsanstaltens gemensamma undersökning har visat att konkurrensutsättningen av FPA-transporter har medfört besparingar för den offentliga sektorn jämfört med en modell där priserna på FPA-transporter bestäms på basis av de maximipriser som statsrådet fastställt⁴². Konkurrensutsättningen har alltid skett nedåt från

⁴² Iiro Ahomäki – Visa Pitkänen – Antti Sieppi – Anni Väättänen, Procurement of publicly reimbursed taxi services. Working Papers 2/2024. Finnish Competition and Consumer Authority (Konkurrens- och konsumentverket). Finns på adressen <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/procurement-of-publicly-reimbursed-taxi-services/> (19.5.2025); Anni Väättänen – Jan Jääskeläinen, Mitä kuuluu taksimarkkinoille taksiuudistuksen jälkeen? Blogg (på finska), 8.10.2024. Konkurrens- och konsumentverket, <https://www.kkv.fi/blogit/kkv-blogi/mita-kuuluu-taksimarkkinoille-taksiuudistuksen-jalkeen/> (6.6.2025).

maximipriserna, dvs. regleringen av maximipriserna kan betraktas som en nödvändig mekanism för att förhindra en okontrollerad prishöjning. En modell där konkurrensutsättningen sker nedåt från maximipriset har visat sig fungera bra, eftersom det har kommit in tillräckligt med anbud i alla områden och det har uppstått konkurrens (exkl. Landskapet Åland, där konkurrensutsättning inte ordnas). I Konkurrens- och konsumentverkets undersökningar har man också ansett att den nuvarande modellen, där det finns två beställningscentraler i varje område i stället för en, är bra⁴³.

Regleringen av maximipriset kan som helhet anses vara ett fungerande sätt att förhindra en okontrollerad prisökning. De avtal som Folkpensionsanstalten ingått har klart underskridit maximipriset vid de konkurrensutsättningar som hittills ägt rum. På basis av detta har maximipriset inte inverkat negativt på konkurrensen. Å andra sidan tyder det faktum att det finns tillräckligt med anbud i områdena också på att maximipriset inte är för lågt. Taximarknaden är en marknad där det råder konkurrens, men det regionala perspektivet talar för reglering av maximipriset i en situation där det t.ex. inte uppstår tillräckligt med konkurrens eller där tjänsteproducenten trots ett avtal inte kan producera tjänsten. Det bör dessutom beaktas att kostnaderna i landskapet Åland har ersatts enligt maximipriset. Således finns det grunder för en prisregleringsram.

Det finns inga täckande statistik- och forskningsdata om beloppet av den vinst som de facto går till beställningscentralerna eller taxiföretagarna. I praktiken kan en skälig vinst dock anses ingå i det anbud som lämnats in vid konkurrensutsättningen, eftersom det finns ett tillräckligt antal aktörer inom taxibranschen på marknaden och det i alla områden i och med konkurrensutsättningen har kommit in ett tillräckligt antal anbud på basis av vilka tjänsteproducenterna har valts. Det är dock viktigt att man även i fortsättningen bedömer ändringsbehoven och helheten av offentligt subventionerade resor, om situationen på marknaden och tillgången på FPA-taxitransporter förändras avsevärt. De försäkrades tillgång till vård ska kunna tryggas i alla situationer och den nuvarande modellen som baserar sig på regleringen av maximipriset har som helhet betraktad visat sig fungera. FPA-taxisystemet och till exempel konkurrensutsättningen kan utvecklas också utan att lagstiftningen ändras.

Dessutom har riksdagen stiftat en lag om temporär ändring av lagen om transportservice (387/2025). Lagen trädde i kraft den 1 juli 2025 och gäller till och med den 30 juni 2028. Det är fråga om ett försök som genomförs i vissa välfärdsområden och där man samlar in information om offentligt understödda transporttjänster, såsom resor enligt sjukförsäkringslagen. Bakgrunden till propositionen är det mål i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering som anger att regeringen ska utveckla den offentligt ordnade transportservicen så att man får ett så stort mervärde som möjligt av de resurser som

⁴³ Iiro Ahomäki – Visa Pitkänen – Antti Sieppi – Anni Väättänen, Procurement of publicly reimbursed taxi services. Working Papers 2/2024. Finnish Competition and Consumer Authority (Konkurrens- och konsumentverket). Finns på adressen <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/procurement-of-publicly-reimbursed-taxi-services/> (19.5.2025); Anni Väättänen – Jan Jääskeläinen, Mitä kuuluu taksimarkkinoille taksiuudistuksen jälkeen? Blogg (på finska), 8.10.2024. Konkurrens- och konsumentverket, <https://www.kkv.fi/blogit/kkv-blogi/mita-kuuluu-taksimarkkinoille-taksiuudistuksen-jalkeen/> (6.6.2025).

riktas till ordnandet av servicen⁴⁴. Dessa uppgifter kan också utnyttjas vid den fortsatta utvecklingen av FPA-taxitjänsten.

Det kan anses motiverat att göra regleringen av maximipriset permanent, i synnerhet för att det inte nödvändigtvis uppstår tillräcklig konkurrens i alla regioner. Då finns det en risk för okontrollerbara prisökningar. Regleringen av maximipriset fungerar således som en mekanism för att stävja en okontrollerad prisökning när det är fråga om kostnader som ersätts med offentliga medel. Bestämmelsernas temporära giltighet har ursprungligen syftat till att trygga kontinuiteten när det gäller ersättning för användning av taxi genom sjukförsäkringen under en övergångsperiod i samband med att lagen om transportservice trädde i kraft och lagen om taxitrafik upphävdes. Genom att förlänga giltighetstiden har man velat säkerställa att de medel som reserverats för ersättningarna för användning av taxi är tillräckliga. Om Folkpensionsanstalten inte hade avtal med konkurrensutsatta färdtjänstproducenter skulle det vara svårare att förutse storleken på utgifterna för ersättning av resekostnader.

Bestämmelsernas temporära giltighet kan i sig också skapa osäkerhet om regleringens kontinuitet. Med tanke på aktörerna inom taxibranschen och de försäkrade är det viktigt att regleringen är förutsägbar och långsiktig. Potentiella risker med de temporära bestämmelserna kan anses vara oförutsedda ändringar samt att giltighetstiden inte förlängs.⁴⁵ De ändringar av bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare som föreslås i denna proposition ökar regleringens förutsägbarhet och därmed eventuellt också lagstiftningens godtagbarhet bland aktörerna inom branschen och de försäkrade. Ändringen av bestämmelserna så att de gäller tills vidare hindrar dock inte att ersättningssystemet för taxiresor som ersätts ur sjukförsäkringen eller andra offentligt subventionerade resor utvecklas även i fortsättningen.

I regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering ingår inga riktlinjer när det gäller utveckling av regleringen av maximipriset för taxiresor eller överföring av organiserings- och finansieringsansvaret för reseersättningar för andra resor än sjuktransport. På ovannämnda grunder tryggar en förlängning av sjukförsäkringslagens bestämmelser om regleringen av maximipriset för sådan användning av taxi som kan ersättas så att de gäller tills vidare de försäkrades möjligheter att få tillgång till hälso- och sjukvårdstjänster samt säkerställer att kostnaderna för reseersättningar är förutsägbara även i fortsättningen.

Som helhet betraktat kan prisbildningen i FPA-taxisystemet anses ha fungerat väl. Anbud som lämnas nedåt från maximipriset har för sin del säkerställt att priserna inte kan stiga okontrollerat. Det faktum att Folkpensionsanstalten fått ett tillräckligt antal anbud vid konkurrensutsättningen tyder å andra sidan också på att tillgången på tjänsteproducenter är tillräcklig och att det är möjligt att producera sådana taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten till priser som följer anbuden. Anbud som lämnas på en konkurrensutsatt marknad kan anses innehålla en skälig vinst och konkurrensutsättningen kan utvecklas också utan att lagstiftningen ändras. Vid beredningen har man kommit fram till att en fortsatt reglering av maximipriset genom att bestämmelserna ändras så att de gäller tills vidare är det bästa sättet att trygga kundernas tillgång till taxiresor som Folkpensionsanstalten ersätter. Dessutom ökar det faktum att bestämmelserna om maximipriset gäller tills vidare förutsägbarheten, vilket är viktigt för företag inom taxibranschen. Det är dock viktigt att man även i fortsättningen utvecklar de taxiresor som

⁴⁴ Statsrådet: Utveckling av kunskapsbasen för offentligt understödda transporter (regeringens proposition om temporär ändring av lagen om transportservice). Finns på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM017:00/2024> (8.8.2025).

⁴⁵ Se närmare t.ex. Jyrki Tala, Lakien laadinta ja vaikutukset. Edita publishing oy 2005, s. 137–140.

ersätts ur sjukförsäkringen som en helhet samt även i övrigt utvecklar offentligt subventionerade resor som en helhet.

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att det ska vara möjligt att förutse beloppet av utgifterna för reseersättning inom sjukförsäkringen genom att föreskriva om maximipriserna för sådana taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen och förhindra okontrollerbara eller oförutsedda prishöjningar. Målet är att trygga tillgången till vård på lika villkor för de försäkrade oberoende av bostadsort. Syftet är också att de försäkrade inte ska behöva betala något annat för taxiresorna än den självriskandel som föreskrivs i sjukförsäkringslagen. Målet är att trygga genomförandet av och tillgången till kostnadseffektiva och högklassiga FPA-taxitjänster.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att de bestämmelser om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen som trädde i kraft den 1 juli 2018 och som gäller till den 31 december 2026 ska finnas i sjukförsäkringslagen med samma innehåll och gälla tills vidare.

Det föreslås att det till sjukförsäkringslagen fogas ett bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning, vilket gäller tills vidare. Enligt förslaget ska det genom förordning utfärdas bestämmelser om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen, vilket samtidigt ska utgöra den maximala ersättningsgrunden för de resekostnader som den försäkrade orsakas av användningen av taxi. Enligt förslaget ska det för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen och som förmedlas av beställningscentraler som med Folkpensionsanstalten ingått avtal om direktersättningsförfarande vara möjligt att debitera högst det maximipris som föreskrivs genom förordning. På ett område där det inte finns någon sådan beställningscentral gäller maximipriset taxiresor i fråga om vilka färdtjänstproducenten har ingått avtal med Folkpensionsanstalten.

Också i fortsättningen grundar sig maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen på de disponibla medlen för ersättningar och kostnaderna för transporten på så sätt att det i priset ingår en skälig vinst.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

4.2.1.1 Konsekvenser för hushållen

Syftet med offentligt subventionerade resor är att trygga lika tillgång till tjänster i rätt tid. FPA-taxitransporter kan användas, om den försäkrades sjukdom, grava handikapp eller trafikförhållandena förutsätter att specialfordon används. I enlighet med vad som beskrivs ovan i avsnitt 2.2 varierar befolkningens hälsa och välbefinnande beroende på olika faktorer, såsom socioekonomisk ställning, kön, civilstånd, bostadsområde och modersmål. Även geografiskt område har betydelse när man granskar hälsoskillnader. Bland annat har folk som bor på landsbygden rapporterat problem med tillgången till hälso- och sjukvårdstjänster på grund av besvärliga trafikförbindelser.

Sårbara befolkningsgrupper, såsom barn och unga, äldre, invandrare och flyktingar, sexuella minoriteter och könsminoriteter, låginkomsttagare, personer med funktionsnedsättning och

personer med funktionsbegränsningar samt bostadslösa är mer utsatta för olika brister i välfärden, såsom fattigdom, diskriminering eller flera hälsoproblem⁴⁶. Man har noterat att alla servicebehov inte tillgodoses till exempel hos personer med flera sjukdomar, arbetslösa, personer med dålig hälsa och personer vars bakgrundsland är något annat än Finland⁴⁷. Utsatta befolkningsgrupper befinner sig också ofta i en ekonomiskt instabil ställning eller har låga inkomster⁴⁸. Om regleringen av maximipriset gäller tills vidare tryggar det också för sin del tillgången till vård för utsatta hushåll, eftersom resekostnaderna även i fortsättningen är förutsägbara.

FPA-taxitjänster används i synnerhet av äldre personer. Allmänt taget är behovet av service och hjälp som störst under de två sista levnadsåren⁴⁹. Enligt Pitkänen (2022) gynnar konkurrensutsättningen av FPA-taxitjänster mest kunder som reser sällan och gör korta resor. De kunder som reser mycket gynnas å sin sida av resekostnadstaket, vilket innebär att deras årliga självriskandel begränsas till 300 euro. Dessutom har beställningscentralerna vid konkurrensutsättningen ålagts att erbjuda kunderna avgiftsfria telefontjänster för beställning av taxibilar. Bakgrunden till detta är målsättningen att kundens ekonomiska situation inte ska hindra dem från att beställa resor i samband med hälso- och sjukvård⁵⁰. När det gäller reseersättningar får låginkomsttagare oftare ersättning än höginkomsttagare⁵¹. Enligt en tidigare undersökning begränsar de stora självriskandelarna användningen av hälso- och socialtjänster för personer med låga inkomster⁵². Enligt svaren på Invalidförbundets enkät upplevdes det nuvarande självriskandelen som en alltför stor kostnad⁵³.

⁴⁶ Laura Kestilä – Sakari Karvonen – Signe Jauhiainen – Hennamari Mikkola (red.), Väestön terveyst- ja hyvinvointikatsaus 2023: tavoitteena sosiaalisesti kestävä Suomi. Institutet för hälsa och välfärd. Arbetsdokument 14/2023. Institutet för hälsa och välfärd & Folkpensionsanstalten.

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-072-9>

⁴⁷ Lien Nguyen – Unto Häkkinen, Koettu tyydyttämätön terveystpalvelujen tarve ja terveystpalvelujen käyttö. Arbetsdokument 48/2022. Institutet för hälsa och välfärd. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-343-973-3>

⁴⁸ Laura Kestilä – Sakari Karvonen – Signe Jauhiainen – Hennamari Mikkola (red.), Väestön terveyst- ja hyvinvointikatsaus 2023: tavoitteena sosiaalisesti kestävä Suomi. Institutet för hälsa och välfärd. Arbetsdokument 14/2023. Institutet för hälsa och välfärd & Folkpensionsanstalten.

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-072-9>

⁴⁹ Laura Kestilä – Sakari Karvonen – Signe Jauhiainen – Hennamari Mikkola (red.), Väestön terveyst- ja hyvinvointikatsaus 2023: tavoitteena sosiaalisesti kestävä Suomi. Institutet för hälsa och välfärd. Arbetsdokument 14/2023. Institutet för hälsa och välfärd & Folkpensionsanstalten.

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-072-9>

⁵⁰ Visa Pitkänen, Kela-taksien kilpailutus säästää sekä asiakkaan että valtion rahoja.

Folkpensionsanstaltens forskningsblogg 23.8.2022. Tillgänglig på adressen

<https://tietotarjotin.fi/tutkimusblogi/720678/kela-taksien-kilpailutus-saastaa-seka-asiakkaan-etta-valtion-rahoja> (10.4.2025).

⁵¹ Mikkola, Hennamari – Räsänen, Tapio, Kela-korvausten pienentyminen näkyy erityisesti pienituloisten korvauksissa – onko sairaanhoitojärjestelmä reilu? Folkpensionsanstaltens forskningsblogg 22.11.2021. Finns på adressen <https://tietotarjotin.fi/tutkimusblogi/721756/kela-korvausten-pienentyminen-nakyy-erityisesti-pienituloisten-korvauksissa-onko-sairaanhoitovakuutusjarjestelma-reilu?types=tutkimusblogi&categories=I%C3%A4%C3%A4kkeet&order=latest> (28.7.2025).

⁵² Laura Kestilä – Sakari Karvonen – Signe Jauhiainen – Hennamari Mikkola (toim.), Väestön terveyst- ja hyvinvointikatsaus 2023: tavoitteena sosiaalisesti kestävä Suomi. Institutet för hälsa och välfärd.

De ändringar av bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare som föreslås i denna proposition bedöms inte ha några direkta konsekvenser för hushållen, eftersom det jämfört med nuläget inte föreslås att ersättningen ska göras mindre. Med tanke på olika hushåll och i synnerhet de hushåll som består av utsatta personer och som har låga inkomster är det viktigt att man också i fortsättningen tryggar lika möjligheter för alla att få tillgång till taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten. Om transporterna inte genomförs på lika villkor och till skäliga kostnader, har det negativa konsekvenser för olika hushålls ställning.

4.2.1.2 Konsekvenser för företag

På det sätt som beskrivs ovan utgör alla resor som ersätts med offentliga medel cirka 40 procent av den finländska taximarknaden och andelen är till och med större i glesbygden. FPA-transporterna utgör cirka en tredjedel av taxibranschens omsättning och har således en stor betydelse på taximarknaden. Under den nuvarande avtalsperioden finns det två tjänsteproducenter i varje landskap. I landskapet Åland bestäms priserna på basis av maximipriset.

Taximarknaden är en tvåsidig marknad där det råder konkurrens. Typiskt för sådana marknader är s.k. vertikal integration mellan beställningscentraler och taxiförare eller taxiföretag. Detta innebär att taxiförarna antingen äger beställningscentralen och är självständiga företagare eller står i anställningsförhållande till centralen, i vilket fall förmedlingstjänsten ägs av utomstående. Dessutom finns det också andra modeller på marknaden.⁵⁴ Vid den konkurrensutsättning som ordnas av Folkpensionsanstalten producerar beställningscentralerna både förmedlingstjänster och ordnar produktionen av taxitransporter genom att anställa taxiförare eller köpa transporttjänster av taxiföretagare.

När man granskar taxiföretagens olika företagsformer utifrån antalet var 64 procent av taxiföretagen enskilda näringsidkare, 32 procent aktiebolag, 3 procent kommanditbolag, 2 procent öppna bolag och 0,1 procent andra företag år 2023. När man granskar taxiföretagens olika företagsformer utgående från omsättningen, var en tredjedel av taxiföretagen enskilda näringsidkare och något under två tredjedelar aktiebolag. Resten, omkring tre procent, var kommanditbolag, öppna bolag och andra företag.⁵⁵ Företagen är i typiska fall små företag med ett litet antal taxibilar, vars omsättning 2022 i typiska fall var 75 000 euro⁵⁶ (mikroföretag och små och medelstora företag). Företag som tillhandahåller taxitjänster har en betydligt större

Arbetsdokument 14/2023. Institutet för hälsa och välfärd & Folkpensionsanstalten.

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-072-9>

⁵³ Invalidförbundet, resultaten av FPA:s enkät om tillfredsställelse med taxiresor (på finska). 3.1.2023. <https://www.invalidiliitto.fi/ajankohtaista/kelan-taksimatkojen-tyytyvaisyykselyn-tuloksia> (21.3.2025).

⁵⁴ Elisa Luukkonen, Taksipalveluiden julkinen kilpailutus. Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 8/2021. Finns på adressen <https://www.kkv.fi/uploads/sites/2/2021/11/2021-kkv-selvityksia-8-2021-taksipalveluiden-julkinen-kilpailutus.pdf> (26.5.2025).

⁵⁵ Suomen Taksiliitto Taksimarkkinoiden tilannekuva. 2025. Finns på adressen https://www.taksiliitto.fi/wp-content/uploads/2025/02/Taksiliitto_kaaviot_2025_ruutu.pdf (19.6.2025). De data som presenteras baserar sig på Statistikcentralens data för 2023.

⁵⁶ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik. Publicerad 28.06.2023, uppdaterad 26.11.2024. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/lagesbild-over-marknaden-taxitrafik> (16.9.2025).

omsättning än taxiföretagen (se avsnitt 2.1). Det har inte funnits några närmare uppgifter att tillgå om till exempel köns- eller åldersfördelningen för taxiföretagare⁵⁷.

Enligt Owl Groups (2025) utredning har regleringen av maximipriset bland taxioperatörerna i huvudsak ansetts vara en fungerande modell, även om utvecklingsförslag också har lagts fram på det sätt som beskrivs ovan. När det gäller bedömningen av vad som utgör en skälig vinst har taxiföretagarna lyft fram aspekter som hänför sig till den tvåsidiga marknaden, såsom frågan om vems vinst det är fråga om, företagarens eller beställningscentralens.⁵⁸ FPA-taxitransporter har inte bedömts vara lika lönsamma bland taxiföretagare som andra offentligt subventionerade resor, men samtidigt finns det vilja att köra dem⁵⁹. Å andra sidan är risken för minskad efterfrågan liten när det gäller FPA-transporter och inkomsten från dem stabil, varför också en lägre vinstprocent kan vara berättigad⁶⁰. Det kan allmänt konstateras att risknivån också påverkar bedömningen av vad som utgör en skälig vinst (se avsnitt 2.4.2). Detta kan delvis förklara varför det trots de utmaningar som framhållits ändå finns vilja att köra FPA-transporter.

Det finns inga täckande statistik- och forskningsdata om beloppet av den vinst som de facto går till beställningscentralerna eller taxiföretagarna. Det är på basis av de undersökningar och utredningar som utnyttjats vid beredningen å ena sidan inte heller fullt möjligt eller å andra sidan överlag meningsfullt att i sjukförsäkringslagen entydigt fastställa vad som är en skälig vinst, till exempel utgående från en viss procentandel, på grund av att riskernas betydelse exempelvis varierar beroende på tidpunkt. FPA-taxitjänster skaffas i nuläget på en marknad där det råder konkurrens, och såväl priset på tjänsten som till exempel den skäliga vinst som den innehåller bestäms de facto genom konkurrensutsättning. När det gäller genomförandet har Folkpensionsanstalten dessutom ändrat sin upphandling så att det under den nuvarande avtalsperioden finns två beställningscentraler inom varje landskap. En sådan ökning av konkurrensen kan ha positiva konsekvenser med hänsyn till att inte bara tjänstens användare utan också taxiföretagarna i princip har möjlighet välja en lämplig beställningscentral. På detta sätt kan man förhindra att det uppstår en skadlig marknadskraft för en beställningscentral som har vunnit Folkpensionsanstaltens konkurrensutsättning. Det kunde inverka negativt exempelvis på marknadstillträdet

Syftet med regleringen av maximipriset är att fungera som en mekanism för att stävja en okontrollerad prisökning. Tills vidare har de priser på tjänsterna som uppstått i och med konkurrensutsättningen underskridit maximipriserna. Således har regleringen av maximipriset till exempel inte styrt prisbildningen genom att fungera som ett så kallat takpris som man är beredd att betala för tjänsten. Det har också inkommit tillräckligt med anbud, vilket tyder på att maximipriset inte är för lågt. Bestämmelser om maximipriset utfärdas genom förordning av statsrådet.

⁵⁷ se även Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen <https://stm.fi/sv/projekt?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025). I utredningen konstateras det att det inte finns exakta statistiska uppgifter om taxiförarnas åldersstruktur eller pensioneringar, men att befolkningens åldrande i allmänhet också påverkar taxibranschen.

⁵⁸ Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen <https://stm.fi/sv/projekt?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

⁵⁹ Mika Saastamoinen – Anni Väätänen – Antti Sieppi, Taksiryttäjien näkemyksiä taksimarkkinasta. Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 8/2023.

⁶⁰ se Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen <https://stm.fi/sv/projekt?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

Det kan ur företagens synvinkel anses motiverat att ändra bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare, eftersom det gör regleringen mer förutsägbar. Den temporära regleringen har varit i kraft sedan den 1 juli 2018. Således bedöms det inte utgöra någon betydande förändring jämfört med nuläget att bestämmelserna om maximipriset ändras så att de gäller tills vidare. Enligt förslaget utfärdas bestämmelser om maximipriserna även i fortsättningen genom förordning av statsrådet. Vid bedömningen av priset har kostnadsindexen för taxitrafiken och sjuktransporterna utnyttjats. Även andra uppgifter kan utnyttjas i samband med beredningen av den årliga förordningen. Dessutom är det möjligt att bedöma till exempel taxorna för tillgänglighetsanpassade transporter i samband med beredningen av förordningen. Det är också möjligt att utveckla Folkpensionsanstaltens konkurrensutsättning som en del av genomförandet.

4.2.1.3 Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Ändringen av bestämmelserna om maximipriset för användning av taxi som ersätts av sjukförsäkringen och om ersättningsgrunden så att de gäller tills vidare bedöms inte ha några konsekvenser som ökar ersättningsutgifterna.

Enligt förslaget utfärdas bestämmelser om maximipriserna fortfarande genom förordning av statsrådet. Maximipriset enligt förordningen blir i praktiken direkt tillämpligt endast om den tjänsteproducent med vilken avtalet har ingåtts inte kan producera tjänsten eller om konkurrensutsättningen till exempel fördröjs och avtalen inte kan ingås i tid. Det att de temporära bestämmelserna om maximipriset för användning av taxi som ersätts av sjukförsäkringen och om ersättningsgrunden ändras så att de gäller tills vidare har eventuellt en dämpande effekt på prisernas okontrollerbara ökning när Folkpensionsanstalten upphandlar taxiresor i framtiden. Ett maximipris som bestäms genom förordning fungerar vid konkurrensutsättning som övre gräns för priserna, och Folkpensionsanstalten kan inte ingå avtal om taxipriser som är högre än maximipriset. På detta sätt har förordningen indirekta konsekvenser för statsfinanserna. Ändringen av bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare kan också anses främja förutsägbarheten och planmässigheten hos de kostnader som uppstår för den offentliga ekonomin.

De föreslagna ändringarna inverkar enligt Folkpensionsanstaltens bedömning inte på arbetsmängden i anslutning till verkställandet av reseersättningarna. Reseersättningssystemet kan utvecklas också utan att man ändrar bestämmelserna. Då sker utvecklingen som en del av Folkpensionsanstaltens arbete med genomförandet av systemet. Enligt tidigare undersökningar har konkurrensutsättningen av FPA-transporter medfört besparingar för den offentliga sektorn jämfört med en modell där priserna bestäms på basis av de maximipriser som statsrådet fastställt⁶¹.

4.2.2 Miljökonsekvenser

Elektrisk materiel har blivit allt vanligare i taxitrafiken. I början av 2020 fanns det cirka 129 elektriska taxibilar (renodlade elbilar eller laddningsbara hybrider), medan antalet i slutet av

⁶¹ se t.ex. Iiro Ahomäki – Visa Pitkänen – Antti Sieppi – Anni Väättänen, Procurement of publicly reimbursed taxi services. Working Papers 2/2024. Finnish Competition and Consumer Authority (Konkurrens- och konsumentverket). Finns på adressen <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/procurement-of-publicly-reimbursed-taxi-services/> (19.5.2025).

2023 var cirka 2 600⁶². Elbilar och hybrider utgjorde 2024 cirka en tredjedel av alla taxibilar, men över hälften av taxibilarna var dock dieseldrivna⁶³. År 2024 kördes cirka 24 miljoner kilometer av de taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten med rena fordon. Antalet körda kilometer har ungefär tredubblats när man jämför siffrorna för 2024 med siffrorna för 2023. I december 2024 körde sammanlagt cirka 2 000 rena fordon sådana taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten. År 2024 var 5 procent av taxiresorna samordnade. Samordnade resor minskar inte bara ersättningsutgifterna utan också antalet körda kilometer.

Medelåldern för fordon som är verksamma på taximarknaden var 4,26 år i slutet av 2023. Tillgänglighetsanpassade fordon är i genomsnitt äldre än konventionella fordon. I Owl Groups utredning framförs i samband med bedömningen av vad som är en skälig vinst att i synnerhet när det gäller kostnaderna för anskaffning och underhåll av tillgänglighetsanpassade fordon möjliggör det nuvarande systemet inte en tillräcklig ersättning, särskilt ur taxiföretagarnas synvinkel⁶⁴, och likadana konsekvenser kan också uppstå i fråga om investeringar i rena och energieffektiva fordon.

De ändringar som föreslås i propositionen bedöms inte ha några direkta konsekvenser för miljön. Det råder konkurrens på taximarknaden och priserna på tjänster bildas i nuläget på det finländska fastlandet genom konkurrensutsättning. Förändringarna på taximarknaden, såsom den ökade användningen av rena fordon, återspeglas också i FPA-taxitjänsten. Bestämmelser om ersättningens storlek ska också i fortsättningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

4.2.3 Andra konsekvenser för människor och samhälle

4.2.3.1 Jämlikhet och jämställdhet

Avsaknaden av FPA-transporter skulle utgöra ett hot mot jämlikheten enligt 6 § i Finlands grundlag (731/1999). Enligt paragrafens 2 mom. får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. Avsaknaden av FPA-transporter skulle också utgöra ett hot mot den i 19 § 3 mom. i grundlagen föreskrivna rättigheten att det allmänna skall, enligt vad som närmare bestäms genom lag, tillförsäkra var och en tillräckliga social-, hälsovårds- och sjukvårdstjänster samt främja befolkningens hälsa. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna samt de mänskliga rättigheterna tillgodoses.

Kvinnor har fått ersättningar för FPA-taxiresor något oftare än män under de senaste åren. Kvinnor har under varje granskningsår 2022, 2023 och 2024 fått ersättning för sammanlagt 54 procent av taxiresorna. Det är huvudsakligen äldre personer som använder FPA-taxi. År 2020

⁶² Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik. Publicerad 28.06.2023, uppdaterad 26.11.2024. Data. Traficom. Finns på adressen <https://tieto.trafficom.fi/sv/statistik/lagesbild-over-marknaden-taxitrafik> (9.6.2025).

⁶³ Suomen Taksiliitto. Taksimarkkinoiden tilannekuva. 2025. Finns på adressen https://www.taksiliitto.fi/wp-content/uploads/2025/02/Taksiliitto_kaaviot_2025_ruutu.pdf (19.6.2025). De data som presenteras baserar sig på Transport- och kommunikationsverkets data för 2024.

⁶⁴ Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen <https://stm.fi/sv/projekt?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

var den förväntade livslängden 79 år för finländska män och 85 år för kvinnor⁶⁵. Det finns fler kvinnor än män i de äldre åldersklasserna⁶⁶.

Nguyen och Häkkinen (2022) konstaterade i sin granskning att kvinnor oftare än män hade ett otillfredsställt behov av hälso- och sjukvårdstjänster⁶⁷. Allmänt taget finns det många könsrelaterade skillnader vad gäller välfärd, vilka också kumuleras när man granskar skillnader som beror på andra faktorer, såsom utbildningsbakgrund, arbetsmarknadsställning, ursprung och bostadsort (intersektionell ojämlikhet). Till exempel har inkomstskillnader ett starkare samband med förlorade levnadsår för män än för kvinnor.⁶⁸ När det gäller fattigdom bland män är det enligt Laihiala och Ohisalo (2017) medelålders arbetslösa män som främst drabbas av ojämlikhet inom välfärden, medan det särskilt är äldre, pensionerade kvinnor som drabbas när det gäller fattigdom och ensamboende bland kvinnor⁶⁹. På det sätt som beskrivs ovan har det konstaterats att sårbara grupper, såsom sexuella minoriteter och könsminoriteter, är mer utsatta för olika brister i välfärden⁷⁰.

De ändringar av bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare som föreslås i denna proposition bedöms inte ha några konsekvenser för jämställdheten, eftersom det jämfört med nuläget inte föreslås att ersättningen ska göras mindre. Med tanke på jämställdheten är det viktigt att alla även i fortsättningen garanteras lika möjligheter att få taxitransporter som ersätts av Folkpensionsanstalten. Om transporterna inte genomförs kan det ha negativa konsekvenser också för jämställdheten när det gäller tillgången till tjänster.

4.2.3.2 Barn och ungdomar

Finland har ratificerat FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen, FördrS 59 och 60/1991) och dess tre tilläggsprotokoll. Med barn avses i konventionen en person som inte fyllt 18 år. Syftet med konventionen är att främja tillgodoseendet av barnens mänskliga rättigheter. Konventionen ålägger konventionsstaterna att bedöma tillgodoseendet av barnets bästa och ge det företräde. Barn hör också till de kunder som använder taxi som ersätts av Folkpensionsanstalten. Resorna har anknytning till hälso- och sjukvårdstjänster eller rehabilitering som ordnas av Folkpensionsanstalten eller den offentliga hälso- och sjukvården. Med tanke på tillgodoseendet av barnets bästa är det viktigt att nödvändiga taxitransporter sker

⁶⁵ Seppo Koskinen, förväntad livslängd (på finska). Lääkärikirja Duodecim (Läkarboken Duodecim). den 1 november 2021. Finns på adressen <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk01025#s1> (12.6.2025).

⁶⁶ Statistikcentralen, Befolkning och samhälle: Befolkningens ålderstruktur 31.12.2024 och befolkningsprognos 2075. Finns på adressen https://stat.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto_sv.html (12.6.2025).

⁶⁷ Lien Nguyen – Unto Häkkinen, Koettu tyydyttämätön terveystalvelujen tarve ja terveystalvelujen käyttö. Arbetsdokument 48/2022. Institutet för hälsa och välfärd. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-343-973-3>

⁶⁸ Laura Kestilä – Sakari Karvonen – Signe Jauhiainen – Hennemari Mikkola (toim.), Väestön terveys- ja hyvinvointikatsaus 2023: tavoitteena sosiaalisesti kestävä Suomi. Institutet för hälsa och välfärd. Arbetsdokument 14/2023. Institutet för hälsa och välfärd & Folkpensionsanstalten. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-072-9>

⁶⁹ Tuomo Laihiala – Maria Ohisalo, Leipäjonot sukupuolisen ja sosiaalisen eriarvoisuuden mittarina. Sosiologia, 2/2017, s. 128–148.

⁷⁰ se Laura Kestilä – Sakari Karvonen – Signe Jauhiainen – Hennemari Mikkola (toim.), Väestön terveys- ja hyvinvointikatsaus 2023: tavoitteena sosiaalisesti kestävä Suomi. Institutet för hälsa och välfärd. Arbetsdokument 14/2023. Institutet för hälsa och välfärd & Folkpensionsanstalten. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-072-9>

på planerat sätt och i rätt tid. Med tanke på barnkunder är det också viktigt att det vid behov är möjligt att anlita en följeslagare.

Barnkunderna vid sådana taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten är barn som avses i konventionen om barnets rättigheter, dvs. personer under 18 år. För deras del ska det bedömas hur de rättigheter som tryggas i konventionen om barnets rättigheter tillgodoses. Ändringen av de bestämmelser om maximipriset som föreslås i propositionen så att de gäller tills vidare bedöms inte försämra tillgodoseendet av barnets rättigheter, eftersom det jämfört med nuläget inte föreslås att ersättningen för taxiresor ska minska. Ändringen av bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare inverkar indirekt på tillgodoseendet av barnets rättigheter i och med att säkerställandet av kontinuiteten i regleringen också tryggar barnens rättigheter och möjligheter att använda taxi som ersätts av Folkpensionsanstalten.

4.2.3.3 Personer med funktionsnedsättning

Finland har ratificerat FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (funktionsrättskonventionen, FördrS 26 och 27/2016) och dess fakultativa protokoll. Enligt funktionsrättskonventionen ska rättigheterna för personer med funktionsnedsättning och deras tillgång till hälso- och sjukvårdstjänster och rehabilitering tryggas. Den helhet av taxitransporter som ersätts av Folkpensionsanstalten stöder för sin del tillgången till tjänster i rätt tid. Förslaget i propositionen bedöms inte försämra rättigheterna för personer med funktionsnedsättning, eftersom det jämfört med nuläget inte föreslås några minskningar i ersättningarna för taxiresor. Ändringen av bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare inverkar indirekt på tillgodoseendet av rättigheterna för personer med funktionsnedsättning i och med att säkerställandet av kontinuiteten i regleringen tryggar möjligheten att använda taxi som ersätts av Folkpensionsanstalten även i fortsättningen.

Tillgången till taxiresor i tillgänglighetsanpassade fordon och andra specialfordon som ersätts av Folkpensionsanstalten gäller också personer med funktionsnedsättning som behöver använda specialfordon. Riksdagens social- och hälsovårdsutskott fäste i sitt betänkande (ShUB 10/2024 rd, s. 3) uppmärksamhet vid tillgången på tillgänglighetsanpassade fordon. Utskottet ansåg det vara viktigt att tillgången på stora tillgänglighetsanpassade fordon och konsekvenserna av prisstrukturen och avgiftsklasserna i förordningen om maximipriser bedöms, så att de högre anskaffnings-, underhålls- och driftskostnaderna för tillgänglighetsanpassade fordon vid behov ska kunna beaktas vid beredningen av förordningen, i den mån det är möjligt med tanke på de perioder som avtalen mellan Folkpensionsanstalten och tjänsteproducenterna är i kraft. De ändringar som under avtalsperioden görs i taxorna eller i förordningens struktur innebär en väsentlig ändring i förhållande till avtalsvillkoren. Det är viktigt att tillgången till tillgänglighetsanpassade fordon tryggas även i fortsättningen. Bland annat taxor och andra ersättningar med hjälp av vilka tillgången kan tryggas kan bedömas i samband med beredningen av statsrådets förordning. Den nu föreslagna ändringen av bestämmelserna om maximipris i sjukförsäkringslagen så att de gäller tills vidare hindrar således inte en sådan bedömning.

4.2.3.4 Konsekvenser för sysselsättningen

Tillgången på arbetskraft har en central betydelse för taximarknaden. Enligt Transport- och kommunikationsverket kan den skärpta konkurrensen påverka såväl inkomsterna från arbetet som hur attraktivt yrket är. Arbetskraft har lämnat branschen till exempel på grund pensionering, och det är inte nödvändigtvis längre lika vanligt att man vill bli taxiförare på heltid. Det är också

möjligt att en del av heltidsförarna har övergått från heltid till deltid, på grund av att efterfrågan i glesbygden har minskat.⁷¹

Ändringen av bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare bedöms inte ha några direkta konsekvenser för sysselsättningen eller arbetslivet, eftersom FPA-taxitjänsterna skaffas på en marknad där det råder konkurrens. Om taximarknaden förändras väsentligt, bör utvecklingen av regleringen av maximipriset bedömas på nytt också i fråga om dess konsekvenser för sysselsättningen. Allmänt taget har dock offentligt subventionerade resor stor betydelse för taximarknaden, och därigenom sysselsätter de också många aktörer inom taxibranschen.

4.2.3.5 Konsekvenser för landskapet Åland

Landskapet Åland är en självstyrande och svenskspråkig del av Finland. Bestämmelser om landskapet Ålands självstyre finns i självstyrelselagen för Åland (1144/1991, nedan självstyrelselagen). I självstyrelselagen finns också bestämmelser om hur behörigheter ska delas mellan landskapet och riket.

I landskapet Åland ersätts de taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten enligt bestämmelserna om maximipriset. Folkpensionsanstalten har ingått avtal med tjänsteproducenterna och i landskapet Åland kan kunden beställa taxin direkt av bilisten.

De ändringar som föreslås i propositionen bedöms inte ha några konsekvenser för landskapet Åland. Förfarandet i landskapet Åland förblir detsamma som för närvarande. Det kan anses motiverat att ändra bestämmelserna om maximipriset så att de gäller tills vidare också till exempel med tanke på taxioperatörer i landskapet Åland, eftersom det ökar förutsägbarheten i regleringen.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Slopande av regleringen av maximipriset

I samband med beredningen av propositionen har man också bedömt alternativa handlingsvägar för att trygga de taxiresor som de försäkrade företar och som ersätts av sjukförsäkringen.

Ett alternativ är att slopa regleringen av maximipriset. Då skulle det inte längre föreskrivas om maximipriset i sjukförsäkringslagen och statsrådets förordning om maximipriset, utan marknaden skulle bestämma resans pris. Den försäkrade skulle genom sjukförsäkringen till skäligen delar ersättas för kostnaderna för användningen av taxi. Detta innebär enligt en grundlagsvänlig tolkning att hela kostnaden ersätts till den del priset överstiger den försäkrades självrisk. Om maximipriset för de taxiresor som ersätts inte längre reglerades skulle det inte finnas någon övre gräns för priserna vid konkurrensutsättning, vilket eventuellt skulle leda till att priserna stiger och det skulle bli svårare att bedöma om de medel som reserverats för ersättningarna är tillräckliga.

⁷¹ Traficom, Lägesbild över marknaden för taxitrafik. Publicerad 28.06.2023, uppdaterad 26.11.2024. Data. Traficom. Finns på adressen <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/lagesbild-over-marknaden-taxitrafik> (24.6.2025).

Situationen skulle också kunna medföra större kostnader för hushållen, om kostnaderna för en taxiresa översteg de kostnader som enligt 4 kap. 8 § 1 mom. i sjukförsäkringslagen betraktas som skäligen och kunden hade mer att betala än det nuvarande självrisksbeloppet. Ökade resekostnader för hushållen skulle kunna ha en reell inverkan på tillgången till vård, vilket skulle undergräva rätten till tillräckliga social-, hälsovårds- och sjukvårdstjänster enligt 19 § 3 mom. i grundlagen.

Regleringen av maximipriset har kritiserats på det sätt som beskrivs ovan, särskilt med tanke på att taxibranschen i princip är en marknad där det råder konkurrens. Upphandlingen av tjänster på en marknad där det råder konkurrens kan klart basera sig på marknadsmekanismer, dvs. att kostnadsnivån placerar sig på en nivå där tjänsteleverantörerna kan agera och som köparen är beredd att betala. Vidare kan reglering av maximipriset enligt de experter som Owl Group Oy (2025) intervjuat i sin utredning i vissa fall till och med höja prisnivån, om anbudsgivarna anser att maximipriset är ett så kallat takpris som man är beredd att betala för tjänsten. Regleringen av maximipriset kan enligt utredningen också begränsa konkurrensen, hindra en smidig funktion på marknaden och indirekt försämra den sporrande effekten i fråga om FPA-transporterna.⁷² Under den gällande avtalsperioden finns det två tjänsteproducenter i varje landskap, och det har kommit in tillräckligt med anbud för konkurrensutsättningen. De avtal som ingåtts genom konkurrensutsättning har underskridit de föreskrivna maximipriserna, och tills vidare har det inte funnits några tecken på att takpriset till exempel skulle höja priserna.

Konkurrensutsättning utan prisreglering kunde också höja kostnaderna särskilt i de områden där det inte skulle uppstå äkta konkurrens mellan aktörerna inom taxibranschen. Prisregleringen kan således också anses ha en dämpande effekt på prisstegringen, i synnerhet i de områden där det inte skulle uppstå någon naturlig konkurrens och således inte heller något sådant naturligt pris som bestäms av marknadsmekanismen.⁷³ Regleringen av maximipriset tryggar också till exempel sådana situationer där det genom konkurrensutsättning inte har kunnat ingås något avtal med en tjänsteproducent eller där tjänsteproducenten inte längre kan producera tjänsten under avtalsperioden. På detta sätt finns det ett takpris för FPA-taxitransporter som understöds offentligt.

Om regleringen av maximipriset slopas skulle detta kunna höja kostnaderna för reseersättningarna, i synnerhet om priserna på taxiresor bildas helt och hållet på marknadsvillkor. När ersättningskostnaderna stiger åstadkommer man inte heller genom samordning av resor sådana besparingar som åstadkommit genom den nuvarande konkurrensutsättningen. Utvecklingen av kostnaderna för reseersättningarna skulle sannolikt inte heller kunna förutses eller uppskattas lika tillförlitligt. Utan reglering av maximipriset finns det inte någon mekanism för att förhindra en okontrollerad höjning av de resekostnader som ersätts med offentliga medel. Även reformen av regleringen av taximarknaden har i vissa områden höjt priserna på tjänster, och också intäkterna från transporterna har kunnat minska⁷⁴. Öppnandet av konkurrensen och dess inverkan på priserna har således inte fungerat på samma

⁷² Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen Tillgänglig (på finska): <https://stm.fi/hanke?tunnus=STM003:00/2025> (19.5.2025).

⁷³ Se även Owl Group, Selvitys Kela-taksipalveluiden hintasääntelystä. 2025. Finns på adressen. Tillgänglig (på finska): <https://stm.fi/hanke?tunnus=STM003:00/2025> (19 maj 2025).

⁷⁴ Jan Jääskeläinen – Samuli Leppälä – Anni Väättänen, Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment. Working Papers 2/2023. Finnish Competition and Consumer Authority (KKV).

sätt i alla områden. Om regleringen av maximipriset helt och hållet slopas i sjukförsäkringslagen skulle detta således sannolikt ha olika positiva och negativa konsekvenser i olika områden.

I landskapet Åland ersätts de taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten med stöd av bestämmelserna om maximipriset. Folkpensionsanstalten har ingått avtal med tjänsteproducenterna och kunden beställer undantagsvis taxin direkt av bilisten. Om regleringen av maximipriset slopas, kan prissättningen inte styras. Dessutom kan det antas att om självriskandelen för en kund som använder taxitjänsten i vilket fall som helst förblir oförändrad efter det att regleringen av maximipriset slopats, har kunden inget incitament att välja den tjänst som är förmånligast med tanke på de offentliga finanserna. Däremot skulle kunden ha ett incitament att konkurransutsätta tjänster om självriskandelen grundar sig på en procentandel. Då skulle man sannolikt bli tvungen att betala mer för tillgången till vård i de områden där trafikförbindelserna är dåliga (glesbygden och skärgården). Detta skulle på det sätt som anges ovan äventyra tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna.

Strukturen för regleringen av maximipriset och för det maximipris för användning av taxi som ingår i statsrådets förordning om detta består av olika avgiftsklasser, för vilka tjänsteproducenterna erbjuder en rabattprocent. Om regleringen av maximipriset inte fortsätter, borde Folkpensionsanstalten ordna konkurransutsättningen av taxitjänsten på något annat sätt så att det pris som erbjuds och betalas för en taxiresa på basis av resan fortfarande bildas på enhetliga ersättningsgrunder. Modellen bör trygga såväl prisjämförelsen, lika ersättningsgrunder för kunderna som en klar handläggning av ersättningar vid Folkpensionsanstalten.

5.1.2 Partiell prisreglering eller prisreglering som varierar områdesvis

Under beredningen har man också bedömt ett alternativ enligt vilket prisregleringen skulle tillämpas i områden där utbudet är mindre. Nivån på maximipriset kunde också variera. I denna modell skulle regleringen av maximipriset inte tillämpas i en del områden, utan maximipriset för taxiresor som ersätts skulle bildas enligt marknadsmekanismen. Regleringen av maximipriset skulle iaktas i de områden där det inte bedöms uppstå verklig konkurrens. Dess nivå kunde variera beroende på marknaden i området. För att förhindra okontrollerad och oförutsedd prisstegring skulle man i dessa områden följa en modell med maximipris som grund för konkurransutsättningen.

En modell med partiell prisreglering kunde anses motiverad med tanke på förebyggandet av kostnadsökningar, men med tanke på genomförandet är modellen utmanande. Dessutom skulle modellen försätta aktörer inom taxibranschen och beställningscentraler i olika områden i olika ställning på basis av verksamhetsområdet. Modellen kan anses vara ojämlig för tjänsteproducenterna. Dessutom skulle det vara omöjligt att försäkra sig om att de priser som erbjuds vid konkurransutsättning i områden som inte omfattas av regleringen av maximipriset inte börjar stiga okontrollerat, när den övre gräns som regleringen av maximipriset erbjuder inte kan tillämpas. Det har också noterats stora prisskillnader inte bara mellan olika områden utan också inom områdena⁷⁵. Detta kan försvåra en tillförlitlig bedömning av maximiprisnivån också inom ett område, även om skillnaderna i huvudsak kommer fram när områden jämförs

⁷⁵ Anni Väättänen – Jan Jääskeläinen, Mitä kuuluu taksimarkkinoille taksiuudistuksen jälkeen? Blogg, 8.10.2024. Konkurrens- och konsumentverket. Tillgänglig (på finska): <https://www.kkv.fi/blogit/kkv-blogi/mita-kuuluu-taksimarkkinoille-taksiuudistuksen-jalkeen/> (6.6.2025).

sinsemellan. Även med tanke på detta kan det vara svårt att fastställa ett partiellt eller varierande pristak och nytta av det kan bli liten jämfört med nuläget.

5.1.3 Sammanfattning av bedömningen av alternativen

I samband med beredningen av regeringspropositionen har man vid social- och hälsovårdsministeriet utrett olika sätt att genomföra prisbildningen för taxitransporter som ersätts av Folkpensionsanstalten. De centrala alternativen har beskrivits och utvärderats ovan. Som helhet betraktat kan regleringen av maximipriset fortfarande anses vara en motiverad mekanism i fråga om användning av taxi som ersätts av sjukförsäkringen. Det är möjligt att konkurrensutsättning utan reglering av maximipriset i vissa fall kan leda till ett förmånligare pris än enligt de nuvarande avtalen. Denna uppfattning stöds dock inte av de konkurrensutsättningar som Folkpensionsanstalten har ordnat tidigare, utan det har kommit in tillräckligt med anbud som underskrider maximipriset. Det finns inte heller tillräcklig säkerhet eller tillräckliga garantier för att priserna inte också kan stiga okontrollerat.

Områdesvis kan skillnaderna vara stora. I glesbygdsområden och områden med långa avstånd kan regleringen av maximipriset anses säkerställa en tillräckligt stabil grund för prisbildningen och dämpa oförutsedda kostnadsökningar. En övergång till partiell eller varierande prisreglering skulle å sin sida komplicera och försvåra genomförandet avsevärt, och därför har en sådan modell inte ansetts vara värd att beakta. Svårigheten med partiell eller varierande prisreglering är dessutom att fastställa rätt prisnivå för ett område, vilket också försvårar genomförandet avsevärt. Dessutom skulle företagare inom transportbranschen som är verksamma i olika områden vara i en ojämlig ställning sinsemellan, om prisregleringen skulle vara områdesspecifik eller annars variera till sin struktur.

Utifrån den utredning som lagts fram i ärendet har man vid beredningen av regeringspropositionen kommit fram till att regleringen av maximipriset fortfarande är det befogade och enligt en helhetsbedömning mest fungerande sättet att reglera kostnaderna för de taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen, även om den kritik som hänförs till systemet har identifierats. Till exempel i den utredning som social- och hälsovårdsministeriet beställt av Owl Group Oy har man identifierat och bedömt olika möjligheter att utveckla den helhet som utgörs av taxitransporter som ersätts av sjukförsäkringen. Det är viktigt i att även i fortsättningen utveckla helheten av de skjutsor som ersätts av sjukförsäkringen och de resor som är offentligt subventionerade. Att det nu föreslås att bestämmelserna om maximipriset ska gälla tills vidare hindrar inte utveckling och fortsatt utredning i framtiden.

6 Remissvar

Utkastet till regeringsproposition var ute på remiss mellan den 19 juni och den 25 juli 2025. Att remisstiden var kortare än vad som rekommenderas beror på den tid som reserverats för beredningen av propositionen. I propositionen föreslås inte heller några innehållsmässiga ändringar jämfört med nuläget.

Utlåtanden begärdes av sammanlagt 23 remissinstanser, och dessutom kunde alla intresserade ge ett utlåtande via tjänsten Utlåtande.fi⁷⁶. Utlåtanden begärdes av representanter för

⁷⁶ Utlåtande.fi, begäran om utlåtande om utkastet till regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 4 kap. i sjukförsäkringslagen. Diarienummer för begäran om utlåtande: VN/301/2025. Tillgänglig: <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=ed2c467a-5438-4d7d-8dcc->

taxibranschen och den offentliga sektorn, takorganisationer för personer med funktionsnedsättning och social- och hälsovårdsbranschen samt arbetsmarknadsaktörer.

Inom den utsatta tiden kom det in sammanlagt 15 utlåtanden. Utlåtanden lämnades av följande remissinstanser: landskapet Åland, Akava ry, Valfärdsområdesbolaget Hyvil Ab, Invalidförbundet rf, Folkpensionsanstalten, Konkurrens- och konsumentverket, Konsumentförbundet rf, Transport- och kommunikationsverket, Menevä Oy, Synskadades förbund rf, SOSTE Finlands social och hälsa rf, STTK ry, Suomen Taksiliitto ry, Handikappforum rf och äldreombudsmannen. Kommunikationsministeriet och finansministeriet meddelade att de inte har något att yttra i ärendet.

Förslaget att bestämmelserna om maximipriset för de taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten ska ändras så att de gäller tills vidare ansågs i flera utlåtanden vara värt att understöda och motiverat. Fördelen med reglering av maximipriset ansågs vara att den är förutsägbar, kontinuerlig och långsiktig. Regleringen av maximipriset ansågs till exempel vara ett behövligt sätt att förhindra en okontrollerad prisstegring och trygga lika tillgång till vård i rätt tid. Också i fråga om de regionala skillnaderna konstaterades det att det är motiverat att göra regleringen av maximipriset permanent, eftersom det inte nödvändigtvis uppstår tillräcklig konkurrens i alla områden. Det ansågs viktigt att trygga de försäkrades tillgång till vård. Å andra sidan lyfte remissinstanserna (t.ex. Taksiliitto ry och Konkurrens- och konsumentverket) också fram dubier som hänför sig till regleringen av maximipriset. Taksiliitto ry förordade i sitt utlåtande att regleringen av maximipriset skulle slopas.

Konkurrens- och konsumentverket lyfte i sitt utlåtande i huvudsak fram motsvarande omständigheter som i verkets tidigare utlåtanden i ärendet. Verket ansåg att det i sjukförsäkringslagen bör föreskrivas noggrannare om hur maximipriserna ska fastställas. Enligt Konkurrens- och konsumentverket bör det i specialmotiveringen till regeringspropositionen åtminstone nämnas att man vid bedömningen av den vinst som ingår i maximipriset bör beakta de anbud som fått vid konkurrensutsättningen av FPA-transporterna. I motiveringen skulle det kunna konstateras att om det erhålls ett stort antal anbud vid konkurrensutsättning och anbuderna klart underskrider de föreskrivna maximipriserna tyder detta på att det i de föreskrivna maximipriserna ingår en vinst som åtminstone kan anses vara skälig. Ett lågt antal anbud kan i sin tur tyda på att det i de föreskrivna maximipriserna inte ingår någon skälig vinst. Propositionen har till denna del kompletterats i fråga om specialmotiveringen.

Transport- och kommunikationsverket lyfte i sitt utlåtande fram behovet att precisera vissa begrepp som används i propositionen (taxiförare och taxiföretagare). Verket bad att man i propositionen ska se till att det talas om taxiförare när det är fråga om en person som kör taxi och taxiföretagare när det är fråga om en person som äger ett företag som bedriver taxiverksamhet. Termernas riktighet är av betydelse när den tjänst produceras som det är fråga om i den regeringsproposition som är på remiss. Strävan har varit att precisera propositionen till denna del.

Flera remissinstanser poängterade att helheten av taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen och offentligt subventionerade resor bör utvecklas allmänt även i fortsättningen. Vid utvecklandet ska man beakta till exempel olika befolkningsgruppers behov samt den regionala tillgången till tjänster. Enligt några utlåtanden (t.ex. Valfärdsområdesbolaget Hyvil Ab, SOSTE Finlands

[67e23b9b48af](#) (28.7.2025); Social- och hälsovårdsministeriet, Begäran om utlåtande: Bestämmelsen om maximipriset på FPA-taxi blir permanent. Pressmeddelande 19.6.2025. Tillgänglig: https://stm.fi/-/lausuntopyynto-kela-taksien-enimmaishintasaantely-vakinaistettaisiin?languageId=sv_SE (19.6.2025).

social och hälsa rf och Handikappforum rf) bör välfärdsområdena, social- och hälsoorganisationer samt organisationer för personer med funktionsnedsättning höras och på så sätt ges möjlighet att delta i den fortsatta utvecklingen och framföra sina synpunkter också i fråga om beredningen av statsrådets förordning om maximipriset. De synpunkter som framförts i utlåtandena och som gäller hörande anses vara viktiga, också med stöd av artikel 4.3 i Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Enligt 7 a § 1 mom. i sjukförsäkringslagen ska social- och hälsovårdsministeriet vid beredningen av förordningen och ändringar av den höra Folkpensionsanstalten och de organisationer som företräder de berörda aktörerna. I propositionen föreslås det att 7 a § ska gälla tills vidare, varvid hörandet i samband med beredningen fortsättningsvis tryggas särskilt.

Vid den fortsatta beredningen har man utifrån remissvaren kompletterat och preciserat propositionen särskilt i fråga om konsekvensbedömningen och de alternativa handlingsvägarna, och på så sätt strävat efter att bemöta de dubier som framförts i några utlåtanden. Den grundläggande modell för reglering av maximipriset som föreslås i propositionen har inte ändrats. Regleringen av maximipriset har vid den fortsatta beredningen fortsättningsvis ansetts vara ett ändamålsenligt och fungerande sätt att förhindra okontrollerad och oförutsedd höjning av kostnaderna för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen. De synpunkter som kommit fram under remissbehandlingen har dock noterats så att de kan beaktas vid den fortsatta utvecklingen av systemet.

En del av de omständigheter som lyfts fram i utlåtandena gäller sådant som hör till området för statsrådets förordning om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen (t.ex. förordningens struktur och taxeklasser, assistanstillägg, ersättning för körning till avhåmningsplatsen, förbättring av tillgången till tillgängliga fordon). Förordningen kommer att beredas hösten 2025. I samband med beredningen ordnas en remissbehandling, under vilken det är möjligt att yttra sig också om dessa frågor. Vid beredningen av förordningen beaktas dock också de iakttagelser som hör till området för förordningen och som framfördes i utlåtandena redan under remissbehandlingen av denna proposition. I en del av utlåtandena lyfts det fram omständigheter som gäller konkurrensutsättningen av taxiresor. Konkurrensutsättningen och andra frågor som gäller genomförandet av de taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen hör till Folkpensionsanstaltens behörighet, och därför kan det inte tas ställning till dessa frågor i regeringens proposition eller lagstiftningen. Dessa omständigheter som lyfts fram i utlåtandena har dock delgetts Folkpensionsanstalten.

7 Specialmotivering

7.1 Sjukförsäkringslagen

4 kap. Ersättning för resekostnader

7 a §. *Maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen.* I paragrafen föreslås bestämmelser om ett maximipris som färdtjänstproducenterna får debitera den försäkrade för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll den tidigare temporära regleringen.

Enligt 1 mom. utfärdas bestämmelser om det maximipris som tas ut hos den försäkrade genom förordning av statsrådet. Det maximipris som föreskrivs genom förordning ska enligt förslaget grunda sig på de disponibla medlen för ersättningar och kostnaderna för transporten på så sätt att det i priset ingår en skälig vinst. Om det erhålls ett stort antal anbud vid konkurrensutsättning och anbuden klart underskrider de föreskrivna maximipriserna tyder detta på att det i de

föreskrivna maximipriserna ingår en vinst som åtminstone kan anses vara skälig. Ett lågt antal anbud kan i sin tur tyda på att det i de föreskrivna maximipriserna inte ingår någon skälig vinst. Det maximipris som föreskrivs genom förordning kan vid behov ändras till exempel när kostnaderna för transporter ändras. Förändringar i kostnaderna och den vinst som ingår i priset kunde bedömas med hjälp av statistiskt material av olika slag. Vid bedömningen av förändringar i kostnaderna kunde till exempel kostnadsindex för taxitrafiken utnyttjas. Vid beredningen av förordningen om maximipriset och ändringar av förordningen borde social- och hälsovårdsministeriet höra Folkpensionsanstalten och organisationer som företräder de berörda aktörerna.

I 2 mom. konstateras det att det maximipris för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen som avses i 1 mom. är det maximipris som den färdtjänstproducent som kör taxiresor som förmedlats av en beställningscentral som ingått avtal med Folkpensionsanstalten får debitera för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen. I områden där det inte finns någon sådan beställningscentral, vilket för närvarande är fallet i landskapet Åland, gäller maximipriset prissättningen för de färdtjänstproducenter med vilka Folkpensionsanstalten skulle ha ingått avtal om körning av taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen.

8 §. *Grund för ersättning för resekostnader samt fastställande av ersättningstaxan.* Enligt 2 mom. är grunden för ersättning för användning av taxi det maximipris för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen, om inte Folkpensionsanstalten med tjänsteproducenten har kommit överens om en lägre prissättning än maximipriset. Om någon annan taxi används, betalas till den försäkrade skäliga kostnader för resan. Momentet motsvarar till sitt innehåll den tidigare temporära regleringen.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Enligt det föreslagna 4 kap. 7 a § 1 mom. i sjukförsäkringslagen utfärdas bestämmelser om det maximipris för en taxiresa som ersätts av sjukförsäkringen och som tas ut hos den försäkrade genom förordning av statsrådet, på samma sätt som i den tidigare temporära regleringen. I förordningen fastställs det maximipris som ska tillämpas på de taxiresor som förmedlas av en sådan beställningscentral som ingått avtal om direktersättningsförfarande med Folkpensionsanstalten. Enligt förslaget ska förordningen gälla temporärt, eftersom förändringar i kostnaderna samt den skäliga vinst som ingår i priset ska bedömas med jämna mellanrum när det gäller privata transporter. Vid beredningen av förordningen och ändringar av den ska social- och hälsovårdsministeriet höra Folkpensionsanstalten och de organisationer som företräder de berörda aktörerna.

I statsrådets förordning om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen år 2025 (876/2024) föreskrivs det om ett maximipris som enligt 1 § i förordningen består av en grundavgift, en avgift baserad på körsträckans längd, en väntetidsavgift, ett assistanstillägg och mervärdesskattens andel.⁷⁷ Vid bedömningen av förändringar i kostnaderna kan man utnyttja till exempel kostnadsindex för taxitrafiken, som utarbetas av Statistikcentralen kvartalsvis. Kostnadsindexet beskriver förändringar i priserna för kostnadsfaktorerna i trafik med taxi, invalidtaxi och privattaxi. Till kostnadsfaktorerna hör bland annat löner, bränsle och smörjmedel, reparationer, service, däck och kapitalavskrivningar. Förutom på kostnaderna grundar sig maximipriset på de disponibla medlen för ersättningar.

⁷⁷ Statsrådets förordning om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen år 2024 (1113/2023)

Statsrådets förordning om maximipriser har haft samma struktur från första början. Prisstrukturen inverkar på incitamenten för taxiaktörer att erbjuda olika slags körningar. Det har i viss mån förekommit problem med tillgången framför allt när det gäller stora tillgängliga fordon, speciellt på korta resor i stadsområden samt i glesbygden. På detta inverkar bland annat att resan ersätts endast för den tid som kunden deltar i transporten. Dessutom är stora tillgängliga fordon dyra, specialutrustade bilar med högt anskaffningspris. I resan ingår inte bara fastsättning av krävande hjälpmedel, utan också särskild assistans för kunden när det gäller att ta sig till vårdplatsen och hem igen. Enligt uppgifter från tjänsteproducenterna genomförs dock FPA-transporterna allmänt taget bra och mindre än 0,1 procent av resorna realiserar inte.

Prisstrukturen i förordningen skulle behöva bedömas, liksom de inbördes förhållandena mellan avgiftsklasserna enligt förordningen och konsekvenserna av dem. Också riksdagens social- och hälsovårdsutskott har fäst uppmärksamhet vid detta (ShUB 10/2024 rd, s. 3). Utskottet har ansett det vara viktigt att tillgången på stora tillgänglighetsanpassade fordon och konsekvenserna av prisstrukturen och avgiftsklasserna i förordningen om maximipriser bedöms, så att de högre anskaffnings-, underhålls- och driftkostnaderna för tillgänglighetsanpassade fordon vid behov ska kunna beaktas vid beredningen av förordningen.

Den avtalsperiod mellan Folkpensionsanstalten och de färdtjänstproducenter som den konkurrensutsatt och som gäller till och med den 31 december 2024, samt optionsåren, begränsar dock i vilken utsträckning prisstrukturen för maximipriserna kan ändras under avtalsperioden. Folkpensionsanstalten har tagit i bruk avtalets optionsår 2025 och 2026. De priser som Folkpensionsanstalten och färdtjänstproducenterna har avtalat om baserar sig på den gällande taxastrukturen. Om taxastrukturen ändras innebär motsvarande ändringar i avtalspriserna sådana väsentliga ändringar som avses i upphandlingslagen. Därför är det inte möjligt att ändra prisstrukturen i förordningen under avtalsperioden, men prisstrukturen i förordningen behöver bedömas på det sätt som är möjligt inom ramen för avtalsperioderna.

Som bilaga till regeringens proposition finns ett utkast till statsrådets förordning om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen år 2026. Utkastet till förordning kompletteras med aktuella ersättningar i euro i det skede då Statistikcentralen har publicerat årets sista kostnadsindex för taxitrafiken i oktober 2025.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2027.

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt 19 § 3 mom. i grundlagen ska det allmänna tillförsäkra var och en tillräckliga social-, hälsovårds- och sjukvårdstjänster samt främja befolkningens hälsa. Bestämmelsen förpliktar det allmänna att trygga tillgången till tjänster. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses.

Vid bedömningen av om tjänsterna är tillräckliga är utgångspunkten enligt grundlagsutskottet en sådan nivå på tjänsterna som ger alla människor förutsättningar att fungera som fullvärdiga medlemmar i samhället (RP 309/1993 rd, GrUU 30/2008 rd). När det gäller klientavgifter har grundlagsutskottet konstaterat att de klientavgifter som tas ut för social- och hälsovårdstjänster som avses i 19 § 3 mom. i grundlagen inte får vara så höga att servicen blir ouppnåelig för dem som behöver den (GrUU 8/1999 rd, GrUU 39/1996 rd). Enligt grundlagsutskottets ställningstaganden inverkar också andra bestämmelser om grundläggande fri- och rättigheter,

såsom bestämmelserna om jämlikhet och förbud mot diskriminering, indirekt på tillgången till och sättet att ordna tjänster (GrUU 67/2014 rd, GrUU 63/2016).

Enligt 6 § 1 mom. i grundlagen är alla lika inför lagen. Den allmänna principen om likabehandling kompletteras genom diskrimineringsförbudet i 6 § 2 mom., enligt vilket ingen utan godtagbart skäl får särbehandlas på de särskiljande grunder som anges i bestämmelsen eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. En sådan annan orsak kan vara till exempel boningsort (RP 309/1993 rd, GrUU 31/2014 rd).

Sjukförsäkringslagen uppfyller grundlagens krav på tillräckliga social- och hälsovårdstjänster. Syftet med de reseersättningar som grundar sig på sjukförsäkringslagen är att trygga de försäkrades lika rätt att oberoende av boningsort få undersökning och vård genom att de försäkrade får ersättning för en del av de nödvändiga kostnaderna för resor på grund av sjukdom, graviditet eller förlossning. Resekostnaderna kan i värsta fall vara så höga att de blir ett verkligt hinder för att anlita hälso- och sjukvård. Därmed äventyrar kostnaderna de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 52/2017 rd).

Enligt den föreslagna lagen ska den försäkrade inte behöva betala något annat för taxiresan än den självriskandel som föreskrivs i sjukförsäkringslagen, vilket tryggar grundlagens krav på tillräckliga hälso- och sjukvårdstjänster. Om den försäkrade utöver självriskandelen enligt sjukförsäkringslagen kan orsakas en självbetald andel av taxiresor som behövs på grund av sjukdom, graviditet eller förlossning, äventyras tillgången till hälso- och sjukvårdstjänster framför allt för försäkrade med låga inkomster, och därmed även den grundlagsenliga rätten till tillräckliga och jämlika hälso- och sjukvårdstjänster oberoende av boningsort.

Bestämmelserna om maximipriset och ersättningsgrunden för användning av taxi som ersätts av sjukförsäkringen är av betydelse också med tanke på 80 § 1 mom. i grundlagen, eftersom bestämmelser om maximipriset utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter ska utfärdas på lagnivå.

Grundlagsutskottet har tidigare bedömt det system med maximipris i den allmänna taxitrafiken som gällde till utgången av juni 2018 och ansett det vara oproblematiskt i grundlagsrättsligt hänseende (GrUU 31/2006 rd). Enligt utskottet är taxitrafik en särskild form av affärsverksamhet där kunden i vanliga fall inte på förhand fritt kan välja vem som tillhandahåller tjänster eller göra prisjämförelser mellan tjänsterna. De konsumentskyddsrelaterade motiven är speciellt viktiga för att skydda äldre, handikappade och dem som på grund av sitt hälsotillstånd är svagare. Ur näringsidkarens synvinkel är det väsentligt att konsumentpriserna är på så vis kostnadsorienterade att de medger en skälig vinst. Utskottet har noterat att det finns tillräckligt utförliga bestämmelser om hur priserna bestäms, att förändringarna i kostnadsnivån har granskats med hjälp av ett kostnadsindex för taxitrafiken och att förändringar i priserna årligen har reglerats i en förordning. Därmed har det bedömts att trafikidkarnas resultat inte påverkas oskäligt mycket av eventuella kostnadsökningar.

Grundlagsutskottet har tidigare också bedömt grundlagsenligheten i den reglering av maximipriset för taxiresor som ersätts från sjukförsäkringen som gällde 1.7–31.12.2017 (GrUU 52/2017 rd). Grundlagsutskottet bedömde då att förslaget kunde anses vara proportionerligt och godtagbart om man beaktar att bestämmelserna har en begränsad giltighetstid, ett samband med ikraftträdandet och verkställigheten av lagen om transportservice och att de i fråga om reseersättningar har en koppling till säkerställandet av de grundläggande sociala rättigheterna på lika villkor.

Reseersättningar enligt sjukförsäkringslagen är ett centralt sätt för staten att i nuläget ekonomiskt främja tillgången till vård för de försäkrade. För att tillgången till vård ska tryggas är det motiverat att förlänga bestämmelserna om maximipriset på ett sådant sätt att de gäller tills vidare.

Bestämmelserna om maximipriset för taxiresor som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen har varit i kraft temporärt sedan 2018. Regleringen av maximipriset kan anses vara etablerad. Ersättningsgrunderna och taxeklasserna har justerats genom en förordning av statsrådet som utfärdas årligen. Den föreslagna ändringen ändrar inte nuläget i väsentlig grad, eftersom regleringen av maximipriset har varit i kraft redan en rätt lång tid och verkställandet är etablerat. Av denna anledning innehåller propositionen inget sådant förslag som skulle innebära en väsentlig förändring med tanke på den grundlagsenliga bedömningen av saken.

Lagförslagen kan på ovannämnda grunder behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av 4 kap. i sjukförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjukförsäkringslagen (1224/2004) 4 kap. 8 § 2 mom., sådant det lyder i lag
1145/2017, samt
fogas till 4 kap. en ny 7 a § som följer:

4 kap.

Ersättning för resekostnader

7 a §

Maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen

Bestämmelser om det maximipris för en taxiresa som ersätts av sjukförsäkringen och som tas ut hos den försäkrade utfärdas genom förordning av statsrådet. Maximipriset ska grunda sig på de disponibla medlen för ersättningar och kostnaderna för transporten på så sätt att det i priset ingår en skälig vinst. Vid beredningen av förordningen och ändringar av den ska social- och hälsovårdsministeriet höra Folkpensionsanstalten och de organisationer som företräder de berörda aktörerna.

En färdtjänstproducent som kör taxiresor som förmedlas av en sådan beställningscentral som med Folkpensionsanstalten ingått avtal om direktersättningsförfarande får för resor som förmedlats av beställningscentralen debitera högst det maximipris som avses i 1 mom. På ett område där det inte finns någon sådan beställningscentral gäller maximipriset taxiresor i fråga om vilka färdtjänstproducenten med Folkpensionsanstalten har ingått avtal om att köra taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen.

8 §

Grund för ersättning för resekostnader samt fastställande av ersättningstaxan

Grunden för ersättning för användning av taxi är i fråga om sådan taxi som avses i 7 a § 2 mom. det maximipris som avses i 1 mom. i den paragrafen, om inte Folkpensionsanstalten med tjänstproducenten har kommit överens om en lägre prissättning än maximipriset. Om någon annan taxi används, betalas till den försäkrade skäliga kostnader för resan.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 22 september 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Minister för social trygghet Sanni Grahn-Laasonen

Lag

om ändring av 4 kap. i sjukförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjukförsäkringslagen (1224/2004) 4 kap. 8 § 2 mom., sådant det lyder i lag
1145/2017, samt
fogas till 4 kap. en ny 7 a § som följer:

Gällande lydelse

4 kap.

Ersättning för resekostnader

Föreslagen lydelse

4 kap.

Ersättning för resekostnader

7 a §

*Maximipriset för taxiresor som ersätts av
sjukförsäkringen*

*Bestämmelser om det maximipris för en
taxiresa som ersätts av sjukförsäkringen och
som tas ut hos den försäkrade utfärdas genom
förordning av statsrådet. Maximipriset ska
grunda sig på de disponibla medlen för
ersättningar och kostnaderna för transporten
på så sätt att det i priset ingår en skälig vinst.
Vid beredningen av förordningen och
ändringar av den ska social- och
hälsovårdsministeriet höra
Folkpensionsanstalten och de organisationer
som företräder de berörda aktörerna.*

*En färdtjänstproducent som kör taxiresor
som förmedlas av en sådan
beställningscentral som med
Folkpensionsanstalten ingått avtal om
direktersättningsförfarande får för resor som
förmedlats av beställningscentralen debitera
högst det maximipris som avses i 1 mom. På
ett område där det inte finns någon sådan
beställningscentral gäller maximipriset
taxiresor i fråga om vilka
färdtjänstproducenten med
Folkpensionsanstalten har ingått avtal om att
köra taxiresor som ersätts av
sjukförsäkringen.*

Gällande lydelse

8 §

*Grund för ersättning för resekostnader samt
fastställande av ersättningstaxan*

Grunden för ersättning för användning av taxi är det maximipris som Folkpensionsanstalten har kommit överens om med tjänsteproducenten. Om sådan taxi används i fråga om vilken Folkpensionsanstalten inte har kommit överens om maximipriset med tjänsteproducenten, betalas till den försäkrade skäliga kostnader för resan.

Föreslagen lydelse

8 §

*Grund för ersättning för resekostnader samt
fastställande av ersättningstaxan*

Grunden för ersättning för användning av taxi är i fråga om sådan taxi som avses i 7 a § 2 mom. det maximipris som avses i 1 mom. i den paragrafen, om inte Folkpensionsanstalten med tjänsteproducenten har kommit överens om en lägre prissättning än maximipriset. Om någon annan taxi används, betalas till den försäkrade skäliga kostnader för resan.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Statsrådets förordning

om maximipriset för taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen år 2026

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av 4 kap. 7 a § 1 mom. i sjukförsäkringslagen (1224/2004), sådant det lyder i lag / :

1 §

Maximiprisets sammansättning

Det maximipris som tas ut för användning av taxi består av en grundavgift, en avgift baserad på körsträckans längd, en väntetidsavgift, ett assistanstillägg och mervärdesskattens andel.

2 §

Grundavgift

Grundavgiften får vara högst euro, om transporten börjar 1) någon annan vardag än en lördag mellan kl. 6 och 20, eller 2) mellan kl. 6 och 16 på en lördag eller dagen före i 1 kap. 6 § i kyrkolagen (652/2023) angivna högtidsdagar eller dagen före första maj eller dagen före självständighetsdagen. Andra än i 1 mom. avsedda tider och när dagen före helg infaller på en söndag får grundavgiften vara högst euro.

3 §

Avgift baserad på körsträckans längd

Den avgift som baserar sig på körsträckans längd och antalet passagerare indelas i två taxeklasser enligt följande: 1) taxa I: högst euro/km, när antalet passagerare är mellan en och fyra personer, 2) taxa II: högst euro/km, när antalet passagerare överstiger fyra. Om det för transporten av en försäkrad krävs ett fordon med bärplats, bestäms avgiften baserad på körsträckans längd enligt taxa II. Vid valet av taxeklass räknas två barn under 12 år som en passagerare.

4 §

Väntetidsavgift

För väntetid får det tas ut högst euro per timme i väntetidsavgift. Väntetidsavgift får tas ut i stället för avgift som baserar sig på körsträckans längd, om körningen till följd av trafikstockning eller av någon annan liknande orsak är så långsam att väntetidsavgiften blir större än den avgift som baserar sig på körsträckans längd. Dessutom får väntetidsavgift debiteras för högst 15 minuter för en resa i en riktning, om

1) taxibilen väntar på den försäkrade på den plats dit taxibilen beställts när den försäkrade är försenad på grund av hjälpbehov eller av någon annan godtagbar orsak,

- 2) en passagerare stiger ut ur fordonet för att besöka ett apotek eller hämta ett hjälpmedel, eller
- 3) taxibilen under en resa i en riktning som varar över 2 timmar stannar på grund av passagerarens hälsotillstånd.

5 §

Assistanstillägg

Assistanstillägget får vara högst euro om den försäkrade behöver assistans med att ta sig från avhämtningsplatsen till fordonet eller från fordonet in i inomhusutrymmen vid transportens ändpunkt och det för transporten krävs ett tillgängligt fordon. En förutsättning är dessutom att en företrädare för hälso- och sjukvården fastställt att fordonet och assistansen behövs.

Om den försäkrade utövar vad som anges i 1 mom. får assistans genom att bli buren med handkraft eller med en särskild CE-märkt trappklättrare i byggnadens trappuppgång där det finns minst fyra trappsteg eller assisteras med en CE-märkt bår och det för transporten krävs ett fordon med bårplats, får assistanstillägget vara högst _____ euro.

6 §

Mervärdesskattens andel

Till de avgifter som avses i 2–4 § och till det assistanstillägg som avses i 5 § läggs beloppet av den mervärdesskatt som ska tillämpas på persontransporter enligt 85 a § 1 mom. i mervärdesskattelagen (1501/1993).

7 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 20 och gäller till