

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till lagar som har samband med den**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice, fordonslagen, lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och lagen om verkställighet av böter ändras.

Enligt propositionen ska förutsättningarna för erhållande av taxitrafiktillstånd ändras så att vissa brott mot liv och hälsa samt sexualbrott och bedrägeri- och betalningsmedelsbrott fogas till de brott som ska beaktas vid bedömningen av gott anseende. Det föreslås att ordnandet av företagarpров för taxitrafik överförs till Transport- och kommunikationsverket. I fortsättningen ska det vara möjligt att förelägga karens till följd av fusk vid företagarpровet, och också fusk som upptäckts i efterhand ska beaktas.

Enligt propositionen ska innehavaren av ett taxitrafiktillstånd vara skyldig att registrera ett fordon som används som taxi i sin uteslutande besittning och att i registret foga fordonet till trafikstillståndet. Det föreslås att tillämpningsområdet för kriminalisering av felaktig registrering utvidgas till att gälla innehavare av taxitrafiktillstånd. Tillgången till offentlig information om dem som bedriver taxitrafik ska utvidgas. Det föreslås att en avgift för trafikförseelse ska kunna påföras för verksamhet som strider mot bestämmelserna om prissättning och att även taxiföraren ska ha ansvar för att lämna prisuppgifterna.

Enligt propositionen ska fordon som används i taxitrafik ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument samt särskilda registreringsskyltar.

Enligt propositionen ska vissa brott mot friheten, skattebedrägeri, bedrägeri, betalningsmedelsbrott och skjutvapenbrott fogas till hindren för erhållande av körtillstånd för taxiförare. En förutsättning för beviljande av körtillstånd ska dessutom vara att personen genomgår utbildningen för taxiförare. Innehavare av körtillstånd för taxiförare vars tillstånd är i kraft vid ikraftträdandet av lagen ska enligt de föreslagna temporära bestämmelserna genomgå en kompletterande utbildning för taxiförare av engångsnatur för att förnya körtillståndet. Det föreslås ändringar i bestämmelserna om provet för taxiförare och om godkännande av utbildningsorganisationer inom taxitrafiken. Enligt propositionen kan dessutom Enheten för utredning av grå ekonomi vid Skatteförvaltningen utarbeta en fullgöranderapport om beviljande och återkallande av godkännanden av utbildningsorganisationer inom taxitrafiken.

De föreslagna lagarna avses huvudsakligen träda i kraft den 1 september 2026. De temporära bestämmelserna ska gälla till och med den 31 augusti 2034.

---

## INNEHÅLL

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....                                                  | 1  |
| MOTIVERING.....                                                                             | 6  |
| 1 Bakgrund och beredning.....                                                               | 6  |
| 1.1 Bakgrund.....                                                                           | 6  |
| 1.2 Beredning.....                                                                          | 7  |
| 2 Nuläge och bedömning av nuläget .....                                                     | 8  |
| 2.1 Marknaden för taxitrafik.....                                                           | 8  |
| 2.2 Taxiföretag.....                                                                        | 9  |
| 2.3 Företsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd .....                             | 10 |
| 2.3.1 Allmänt .....                                                                         | 10 |
| 2.3.2 Bedömning av gott anseende .....                                                      | 11 |
| 2.3.3 Företagarutbildning och företagarpöv .....                                            | 15 |
| 2.3.4 Fusk i företagarpövet.....                                                            | 17 |
| 2.4 Identifiering och övervakning av taxibilar .....                                        | 18 |
| 2.4.1 Allmänt .....                                                                         | 18 |
| 2.4.2 Fordonets registrering och anslutning till trafiktillstånd .....                      | 18 |
| 2.4.3 Offentliga uppgifter om trafiktillstånd.....                                          | 22 |
| 2.4.4 Taxibilarnas registreringsskyltar .....                                               | 23 |
| 2.5 Information om priser .....                                                             | 25 |
| 2.6 Fel och påföljder .....                                                                 | 27 |
| 2.7 Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan .....                            | 29 |
| 2.7.1 Taxametrar i lagen om transportservice .....                                          | 29 |
| 2.7.2 Uppgifter som samlas in av taxameter.....                                             | 30 |
| 2.7.3 Taxameter i bekämpningen av grå ekonomi.....                                          | 31 |
| 2.7.4 Plattformoperatörernas skyldighet att lämna uppgifter.....                            | 32 |
| 2.7.5 Kraven i lagen om mätinstrument och direktivet om mätinstrument .....                 | 32 |
| 2.7.6 Kontroll av taxametrar .....                                                          | 34 |
| 2.8 Företsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare .....                     | 35 |
| 2.8.1 Allmänt .....                                                                         | 35 |
| 2.8.2 Medicinska krav för körtillstånd.....                                                 | 35 |
| 2.8.3 Brott som utgör hinder för beviljande av körtillstånd .....                           | 36 |
| 2.8.4 Utbildningskrav på taxiförare .....                                                   | 38 |
| 2.8.5 Prov för taxiförare.....                                                              | 39 |
| 2.9 Godkännande av och tillsyn över utbildningsorganisationerna.....                        | 39 |
| 2.9.1 Godkännande av och tillsyn över utbildningsorganisationer inom taxitrafiken .....     | 39 |
| 2.9.2 Fullgöranderapporter inom taxibranschen .....                                         | 42 |
| 2.10 Yrkeskvalifikationsdirektivet och proportionalitetsprövning av reglering av yrken..... | 43 |
| 2.11 Tjänstedirektivet .....                                                                | 45 |
| 3 Målsättning.....                                                                          | 45 |
| 3.1 Förtroende och trygghet.....                                                            | 45 |
| 3.2 Bekämpning av grå ekonomi och effektivisering av tillsynen .....                        | 46 |
| 4 Förslagen och deras konsekvenser .....                                                    | 47 |
| 4.1 De viktigaste förslagen .....                                                           | 47 |
| 4.1.1 Företsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd .....                           | 47 |

|         |                                                                                                       |    |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.1.2   | Identifiering och övervakning av taxibilar .....                                                      | 48 |
| 4.1.3   | Angivande av priser och påföljder.....                                                                | 48 |
| 4.1.4   | Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan .....                                          | 49 |
| 4.1.5   | Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare .....                                   | 49 |
| 4.1.6   | Godkännande av och tillsyn över utbildningsorganisationerna .....                                     | 50 |
| 4.2     | De huvudsakliga konsekvenserna.....                                                                   | 50 |
| 4.2.1   | Allmänt om konsekvenserna.....                                                                        | 50 |
| 4.2.2   | Ekonomiska konsekvenser.....                                                                          | 52 |
| 4.2.2.1 | Konsekvenser för taxiföretagens verksamhet och möjligheter att komma in i<br>branschen .....          | 52 |
| 4.2.2.2 | Konsekvenserna för deltidsverksamhet och små och medelstora företag .....                             | 60 |
| 4.2.2.3 | Konsekvenser för privata hushåll .....                                                                | 62 |
| 4.2.2.4 | Konsekvenser för de offentliga finanserna .....                                                       | 62 |
| 4.2.3   | Andra konsekvenser för människor och samhälle .....                                                   | 64 |
| 4.2.3.1 | Konsekvenser för myndigheternas verksamhet .....                                                      | 64 |
| 4.2.3.2 | Ändringar i informationshanteringen .....                                                             | 67 |
| 4.2.3.3 | Konsekvenser för sysselsättningen och tillgången till taxi .....                                      | 69 |
| 4.2.3.4 | Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna .....                                        | 70 |
| 4.2.3.5 | Konsekvenser för tryggheten och tillförlitligheten i taxitjänsterna .....                             | 71 |
| 4.2.4   | Proportionalitetsprövning av ändrad reglering av yrken .....                                          | 72 |
| 4.2.5   | Direktivet om tekniska föreskrifter inom handeln (EU-anmälan) .....                                   | 74 |
| 4.3     | Uppföljning av konsekvenserna .....                                                                   | 75 |
| 5       | Alternativa handlingsvägar.....                                                                       | 75 |
| 5.1     | Förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd .....                                           | 75 |
| 5.2     | Identifiering och övervakning av taxibilar .....                                                      | 75 |
| 5.3     | Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan .....                                          | 77 |
| 5.4     | Godkännande av utbildningsorganisationer .....                                                        | 78 |
| 5.5     | Prissättning och påföljder .....                                                                      | 79 |
| 5.6     | Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare .....                                   | 79 |
| 5.7     | Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet .....                                             | 80 |
| 5.7.1   | Allmänt .....                                                                                         | 80 |
| 5.7.2   | Förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd .....                                           | 81 |
| 5.7.2.1 | Brott som hindrar att kravet på gott anseende uppfylls .....                                          | 81 |
| 5.7.2.2 | Utbildningar och prov som krävs för taxitrafiktillstånd .....                                         | 81 |
| 5.7.3   | Identifiering och övervakning av taxibilar .....                                                      | 82 |
| 5.7.4   | Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan .....                                          | 83 |
| 5.7.5   | Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare .....                                   | 85 |
| 5.7.5.1 | Brott som beaktas som hinder för beviljande av körtillstånd samt återkallande av<br>körtillstånd..... | 85 |
| 5.7.5.2 | Taxiförarutbildning och utbildningsorganisationer .....                                               | 85 |
| 6       | Remissvar .....                                                                                       | 86 |
| 6.1     | Remissvar om propositionen .....                                                                      | 86 |
| 6.2     | Utlåtande av rådet för bedömning av lagstiftningen.....                                               | 90 |
| 7       | Specialmotivering.....                                                                                | 90 |
| 7.1     | Lagen om transportservice.....                                                                        | 90 |

|                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 7.2 Temporära ändringar i lagen om transportservice .....                                  | 109 |
| 7.3 Fordonslagen.....                                                                      | 110 |
| 7.4 Lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi .....                                    | 115 |
| 7.5 Lagen om verkställighet av böter .....                                                 | 115 |
| 8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....                                                  | 115 |
| 8.1 Inledning .....                                                                        | 115 |
| 8.2 Bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning.....                                | 115 |
| 8.3 Transport- och kommunikationsverkets rätt att meddela föreskrifter .....               | 115 |
| 8.3.1 Bedömningsgrunder vid periodisk besiktning av fordon.....                            | 115 |
| 8.3.2 Annat instrument eller system som ska användas i taxitrafik.....                     | 116 |
| 8.3.3 Tekniska krav på taxametrar.....                                                     | 116 |
| 8.3.4 Företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik.....                           | 116 |
| 8.3.5 Föreskrift om skyltar.....                                                           | 116 |
| 8.3.6 Prov och utbildning för taxiförare .....                                             | 116 |
| 8.3.7 Utbildningsorganisationer för taxitrafik .....                                       | 117 |
| 9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....                                          | 117 |
| 10 Förhållande till andra propositioner .....                                              | 120 |
| 11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....                              | 120 |
| 11.1 Inledning .....                                                                       | 120 |
| 11.2 Jämlikhet 6 § .....                                                                   | 120 |
| 11.2.1 Inledning .....                                                                     | 120 |
| 11.2.2 Utbildning och kompletterande utbildning för taxiförare.....                        | 121 |
| 11.3 Egendomsskydd 15 § .....                                                              | 121 |
| 11.4 Näringsfrihet och rätt till arbete 18 § .....                                         | 123 |
| 11.4.1 Inledning .....                                                                     | 123 |
| 11.4.2 Nya brott som ska beaktas vid bedömningen av gott anseende.....                     | 123 |
| 11.4.3 Taxameter och taxiskyltar.....                                                      | 124 |
| 11.4.4 Utbildningsorganisationer.....                                                      | 124 |
| 11.4.5 Utbildning och kompletterande utbildning för taxiförare.....                        | 125 |
| 11.4.6 Brott som läggs till som hinder för erhållande av körtillstånd för taxiförare ..... | 126 |
| 11.4.7 Fusk vid prov för taxiförare och företagarpöv .....                                 | 127 |
| 11.5 Administrativa påföljder .....                                                        | 127 |
| 11.6 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter 124 § .....               | 131 |
| 11.6.1 Inledning .....                                                                     | 131 |
| 11.6.2 Företagarpöv.....                                                                   | 131 |
| 11.6.3 Taxiskyltar .....                                                                   | 132 |
| 11.7 Delegering av lagstiftningsbehörighet 80 § .....                                      | 134 |
| LAGFÖRSLAG.....                                                                            | 136 |
| 1. Lag om ändring av lagen om transportservice.....                                        | 136 |
| 2. Lag om temporär ändring av lagen om transportservice .....                              | 144 |
| 3. Lag om ändring av fordonslagen .....                                                    | 146 |
| 4. Lag om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi .....             | 148 |
| 5. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter .....                          | 149 |
| BILAGA .....                                                                               | 150 |
| PARALLELLTEXT .....                                                                        | 150 |
| 1. Lag om ändring av lagen om transportservice.....                                        | 150 |

|                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2. Lag om temporär ändring av lagen om transportservice .....                  | 164 |
| 3. Lag om ändring av fordonslagen .....                                        | 167 |
| 4. Lag om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ..... | 171 |
| 5. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter .....              | 172 |

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

*Lagen om transportservice* (320/2017), som trädde i kraft stegvis under 2018 och 2019, samlade största delen av lagstiftningen om transportmarknaden. I den infördes en betydande del av bestämmelserna om person- och godstransporter inom vägtrafiken. Samtidigt lindrades regleringen inom taxitrafiken. Genom lagen främjades ibruktagandet av ny teknik, utnyttjandet av data och nya affärskoncept samt möjliggjordes sammanhängande resekedjor. Samtidigt luckrades regleringen av taxitrafiken upp. I och med lagen om transportservice slopades den kvantitativa regleringen av taxitillstånden, regleringen av tjänsternas maximipriser, jourplikten och stationsplatsskyldigheten samt de fordonsspecifika taxitillstånden. Lagen om transportservice innebar en mycket betydande förändring på en marknad där verksamheten under en lång tid har varit mycket detaljreglerad.

På uppdrag av den förra regeringen genomfördes en s.k. korrigeringsserie av taxiregleringen i lagen om transportservice under 2020–2021, där man korrigerade de olägenheter som påträffats i verksamheten med beaktande av i synnerhet säkerheten och bekämpningen av grå ekonomi, transparensen i prissättningen och tillgången till taxi. Ändringarna trädde i kraft stegvis under 2021. Genom ändringarna kompletterades lagen om transportservice med bestämmelser om bl.a. ett prov för taxiförare och ordnande av provet, om en frivillig taxiförarutbildning som syftar till att vara till stöd för betjäningen av grupper med särskilda behov, om de uppgifter för skattekontroll som ska samlas in om alla taxiresor, om FO-nummer som en förutsättning för beviljandet av taxitrafiktillstånd samt om obligatorisk företagareutbildning och företagareprov. Dessutom preciserades skyldigheten att använda taxameter för att bestämma priset på en taxiresa och till lagen fogades en skyldighet att i alla taxibilar i fortsättningen använda antingen taxameter eller något annat instrument eller system som med tanke på skattekontrollen samlar in de uppgifter om taxiresan som krävs enligt lag.

I regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering *Ett starkt och engagerat Finland* slås det fast att ett lagstiftningsprojekt som gäller taxitrafik ska genomföras. De uppställda målen för lagstiftningsprojektet är enligt regeringsprogrammet att stärka konsumenternas förtroende för taxitrafiken, främja tillgången till taxi, beakta olika kundgrupper i hela landet samt effektivisera övervakningen av taxitrafiken och bekämpa grå ekonomi.

I statsrådets principbeslut av den 19 december 2024 om en strategi för bekämpning av grå ekonomi och ekonomisk brottslighet 2024–2027 har man förbundit sig att under strategiperioden bekämpa grå ekonomi inom taxitrafiken.<sup>1</sup> *Åtgärdsprogrammet för bekämpning av grå ekonomi och ekonomisk brottslighet 2024–2027*, som blev klart samtidigt som principbeslutet, inkluderar också ett projekt (projekt nummer 1.2) för ändring av lagen om transportservice. I projektet betonas de mål som lyfts fram i regeringsprogrammet. Enligt åtgärdsprogrammet är det med tanke på bekämpningen av grå ekonomi viktigt att myndigheterna har tillgång till så standardiserad och enhetlig jämförelseinformation som möjligt om körda taxiresor.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Arbets- och näringsministeriet, s. 3, se <https://tem.fi/paatos?decisionId=2596>.

<sup>2</sup> Arbets- och näringsministeriet, s. 3, se <https://tem.fi/paatos?decisionId=2596>.

## 1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen av propositionen inleddes i enlighet med beslutet om författningsprojektet den 3 oktober 2024.

Kommunikationsministeriet påbörjade den inledande beredningen av projektet redan hösten 2023, då man inom tjänstemannaberedningen samlade in ett informationsunderlag och i nära samarbete med Transport- och kommunikationsverket sökte förslag till lösningar på de problem som observerats. Under den inledande beredningen beredde kommunikationsministeriet utifrån utredningar från olika myndigheter och intressentgrupper samt sina egna utredningar en bedömningspromemoria om taxiregleringen.<sup>3</sup> Bedömningspromemorian behandlade i enlighet med skrivningen i regeringsprogrammet hur förtroendet för taxitjänsterna och säkerheten kan stärkas, hur grå ekonomi kan bekämpas och tillgången till taxi förbättras.

Under den inledande beredningen hördes dessutom många olika intressentgrupper och diskussioner fördes med de myndigheter som övervakar taxiverksamheten (Polisstyrelsen, Skatteförvaltningen och enheten för utredning av grå ekonomi samt Konkurrens- och konsumentverket). Kommunikationsministeriet ordnade också två rundabordssamtal för de viktigaste intressentgrupperna. Vid det rundabordssamtal som fördes hösten 2023 fick intressentgrupperna möjlighet att framföra sina förslag till nödvändiga lagändringar. Vid det rundabordssamtal som ordnades våren 2024 presenterade ministeriet de ändringar som man gått igenom och valt ut under den inledande beredningen.

Bedömningspromemorian var ute på remiss på webbplatsen utlåtande.fi mellan den 24 maj och den 21 juni 2024.<sup>4</sup> Yttranden begärdes på bred front av de aktörer vars verksamhet enligt ministeriets bedömning kommer att påverkas av de ändringar som är under beredning. Sammanlagt 92 yttranden lämnades in. På webbplatsen utlåtande.fi fanns preciserande frågor för varje del av bedömningspromemorian som man kunde besvara. Flera remissinstanser besvarade bara en del av frågorna. Ett sammandrag av yttrandena har utarbetats. Beredningshandlingarna från den inledande beredningen finns tillgängliga i sin helhet i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt> med numret LVM062:00/2023.

Yttrandena om bedömningspromemorian har utnyttjats i regeringens proposition när man bedömt nuläget samt kartlagt alternativen för genomförandet och bedömt deras konsekvenser.

Det egentliga lagstiftningsprojektet och beredningen av regeringens proposition inleddes den 3 oktober 2024. Utkastet till regeringens proposition sändes på remiss via tjänsten utlåtande.fi den 25 april 2025. Remisstiden utgick den 6 juni 2025. Sammanlagt 150 remissyttranden lämnades in. Ett sammandrag av yttrandena har utarbetats.

---

<sup>3</sup> Transport- och kommunikationsverket: projektet granskning av taxilagstiftningen, materialet finns tillgängligt i statsrådets projektportal: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM062:00/2023>.

<sup>4</sup> Utlåtandetjänsten: <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=79601217-1927-4121-a758-eac57c3bd547>.

Regeringens proposition har lämnats till rådet för bedömning av lagstiftningen för bedömning. Rådet lämnade sitt utlåtande om propositionen den 23 december 2025 och det kan läsas på <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>.

Beredningshandlingarna (begäran om yttrande om regeringens utkast till proposition, inkomna yttranden om regeringens propositionsutkast och sammandrag av yttrandena) samt övrigt beredningsunderlag till regeringens proposition finns offentligt tillgängliga i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> med numret LVM038:00/2024.

## **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

### **2.1 Marknaden för taxitrafik**

De centrala aktörerna på marknaden för taxitrafik är de taxiföretagare som erbjuder taxitjänster, taxiförarna samt leverantörerna av förmedlingstjänster. Transport- och kommunikationsverket följer aktivt situationen på marknaden för taxitrafik och uppdaterar lägesbilden för den.<sup>5</sup>

I oktober 2025 fanns det cirka 10 800 giltiga taxitrafiktillstånd. När man tolkar dessa siffror bör man beakta att ett giltigt taxitrafiktillstånd till skillnad från tidigare inte direkt förutsätter bedrivande av taxitrafik. I oktober 2025 fanns det totalt cirka 36 800 körtillstånd för taxiförare. Också i detta antal tillstånd ingår passiva tillståndshavare, dvs. personer som inte aktivt utövar taxiföraryrket. Det finns inga exakta uppgifter om antalet sådana passiva innehavare av taxitrafiktillstånd eller körtillstånd, varför det inte går att dra några direkta slutsatser om taxiutbudet utgående från antalet tillstånd.

Verksamhetsmiljön på marknaden för taxitrafik har förändrats avsevärt under de senaste åren. Revideringarna av taxilagstiftningen, coronapandemin och den snabba digitaliseringen har påverkat efterfrågan på, utbudet av och kostnaderna för att producera tjänsterna. Konkurrensen har skärpts, i synnerhet i folkrika områden, där ett ökat utbud, nya affärsverksamhetsmodeller och det att digitala beställningssätt blivit allt vanligare har sänkt priserna avsevärt. Samtidigt har tillgången till taxitjänster inte haft samma gynnsamma utveckling i glesbebyggda områden där efterfrågan är oregelbunden. I dessa områden utgör de resor som samhället ersätter fortsättningsvis en betydande del av taxitrafiken.

Också konsumenternas syn på taxitjänsterna har kartlagts med hjälp av olika enkäter, t.ex. Transport- och kommunikationsverkets enkätundersökningar som genomfördes under 2019, 2021 och 2023, där man klarlade hur nöjd allmänheten var med trafiksystemets olika delsektorer.<sup>6</sup> I den nyaste enkäten, från 2023, gav medborgarna taxitjänsterna i det egna bostättningsområdet vitsordet 3,26 på skalan 1–5. Nöjdheten med taxitjänsterna har försämrats inom alla områdestyper sedan 2019 och ytterligare sedan 2021. Andelen missnöjda eller mycket missnöjda uppgår beroende på områdestyp till mellan 12 och 35 procent. Mer missnöjda än genomsnittet med taxitjänsterna var invånarna i huvudstadsregionen, i övriga Nyland och i Riihimäki samt i stadsregionerna Tammerfors, Åbo och Uleåborg. Den största försämringen i fråga om nöjdhet från 2019 till 2023 gällde trygghetskänslan. Här förekommer dock tydliga geografiska skillnader. I kommuner med under 20 000 invånare, som inte hör till någon

---

<sup>5</sup> [Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva](#) (Lägesbild över marknaden för taxitrafik, på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025.

<sup>6</sup> Resultaten från enkäten beskrivs mer detaljerat i bedömningspromemorian om förslagen till ändring av taxiregleringen 2024, s. 10–13.

stadsregion, är man mest nöjd med taxitjänsternas trygghet, medan trygghetskänslan i huvudstadsregionen är klart lägre än medelvärdet för hela landet.

Sedan prissättningen för taxiresor släpptes fri 2018 har det genomsnittliga taxipriset i Fastlandsfinland bara ändrats lite jämfört med juni 2018, även om det förekommer stor variation i taxipriserna inom och mellan olika regioner. Prissänkningarna i Nyland jämnar ut prisutvecklingen i fråga om medelpris då priserna har stigit i de flesta andra landskap. I juni 2024 ligger det genomsnittliga taxipriset i Fastlandsfinland, med beaktande av förändringen i penningvärdet, på samma nivå som jämförelsepriset för 2018. I Nyland har det genomsnittliga taxipriset sjunkit med cirka 20 procent och i Egentliga Finland med cirka 7 procent, medan det i övriga Fastlandsfinland typiskt sett har stigit med 5–30 procent. En central faktor som begränsar den allmänna prisökningen i fråga om taxiresor är att det har blivit vanligare att beställa taxiresor via en mobilapp. Förändringen i medelpriser har typiskt sett varit liten i de områden där antalet körningar som bokas via en app har varit stort. Fram till 2023 påverkade det lägre priset för resor som beställts via en app i synnerhet resor på under 5 km, men numera syns den prisutjämnande effekten av resor som beställts via en app också för aningen längre resor på 10–25 km. Till exempel i juni 2024 varierade priset på en tio kilometer lång taxiresa mellan 13 och 20 euro om den beställdes via en app, medan det typiska prisfluktuationsintervallet för andra typer av beställningar var 30–35 euro.<sup>7</sup>

## 2.2 Taxiföretag

Taxiföretagens omsättning har under början av 2020-talet varierat mellan 0,9 och 1,2 miljarder euro. Cirka 40 procent av denna omsättning består av transporter som den offentliga sektorn upphandlar eller ersätter, och resten kommer från företag och konsumenter. Enligt de nyaste årliga uppföljningssiffrorna gjordes det nästan 36 miljoner taxiresor 2022. Baserat på de uppgifter som samlats in i samband med uppföljningen av taximarknaden uppskattar Transport- och kommunikationsverket att mer än 5 miljoner resor 2023 och mer än 7 miljoner resor 2024 gjordes med fordon som inte hade taxameter i användning. I slutet av 2025 fanns det enligt Transport- och kommunikationsverkets statistik cirka 10 800 taxiföretag, drygt 14 000 taxifordon och cirka 36 800 taxiförare med körtillstånd i Finland. Taxiföretagen i urbana kommuner står för den största delen av omsättningen i branschen.<sup>8</sup>

Taxiföretagen är typiskt sett små företag som på sin höjd består av några taxibilar. År 2023 var 97 procent av företagen i taxibranschen mikroföretag.<sup>9</sup> Antalet små taxiföretag har ökat särskilt i urbana kommuner. År 2023 hade cirka två tredjedelar av taxiföretagen en årsomsättning på under 100 000 euro och årsverkena var högst ett eller utfördes enbart av företagaren. Antalet företag med en årlig omsättning på över en miljon euro var litet, mindre än två procent av antalet taxiföretag, men dessa stod 2023 för cirka 30 procent av omsättningen i branschen. Taximarknaden är mycket fragmenterad. En betydande affärsverksamhetsvolym skapas i taxiföretag av alla storlekar. I mindre företag utgör företagarnas arbete typiskt sett en stor andel,

---

<sup>7</sup> Taksiliikennemerkkinöiden tilannekuva (Lägesbild över marknaden för taxitrafik, på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025.

<sup>8</sup> VATT Datarums material, tillgängligt i statsrådets tjänst för projektinformation <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM038.00/2024>.

<sup>9</sup> Definitionen av mikroföretag: årsomsättning eller balansomslutning på under två miljoner euro och antalet årsverken (löntagare + företagare) är färre än 10.

medan förare i löneförhållande står för en betydande andel av arbetstimmarerna i större företag med flera årsverken.<sup>10</sup>

Lönsamhetsutvecklingen för taxiföretagens operativa verksamhet har varit på nedgång sett till hur driftsbidragsprocenten utvecklats. Om lönsamheten mäts med hjälp av räkenskapsperiodens resultat i förhållande till omsättningen, där även fasta kostnader ingår, har utvecklingen varit jämnare. Både andelen företag med negativt driftsbidrag och andelen företag som uppvisar förlust har dock ökat i nästan alla storleksklasser. Det förekommer också en stor spridning i fråga om taxiföretagens lönsamhet. Taxiföretagen verkar vara mer lönsamma i tätbebyggda kommuner och i landsbygdskommuner än i urbana kommuner.<sup>11</sup>

Det finns begränsat med information om hur säsongsbunden taxiföretagens och taxiföretagarnas samt taxiförarnas verksamhet är. Enligt de uppgifter som VATT:s Datarum har sammanställt<sup>12</sup> kan en kraftigare säsongsbundenhet noteras i inkomsterna för taxiförare som är löntagare än i taxiföretagens omsättning. Enligt Datarumets material fick mindre än hälften av förarna i löneförhållande lönestämmande för mer än 10 månader i året under 2023. Förarna i löneförhållande torde fungera som utjämnare av säsongsfuktuationer i de större företagen med fler årsverken. Det finns inget heltäckande och tillförlitligt material att tillgå om taxiföretagarnas inkomster av näringsverksamhet och säsongsfuktuationerna i dessa. På motsvarande sätt finns det heller inga uppgifter att tillgå om förarnas deltidarbete.

Viktiga aktörer på taximarknaden förutom taxiföretagen är förmedlingsbolagen. För att få bedriva verksamhet ska företag som tillhandahåller förmedlingstjänster göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket. I september 2024 fanns det något över 40 aktiva leverantörer av förmedlingstjänster för taxitrafik. Dessa omfattar förutom traditionella förmedlingscentraler även appbaserade plattformaktörer. De företag som tillhandahåller förmedlingstjänster har en betydligt större omsättning än taxiföretagen. Aktörernas omsättning för enbart förmedlingsverksamheten uppgick till cirka 88 miljoner euro och omsättningen för en typisk aktör inom denna verksamhet till drygt 900 000 euro. De fem största aktörerna stod för något över 50 procent av marknaden. Via de taxiförmedlingstjänster som ingick i uppföljningen förmedlades nästan 22 miljoner resor under 2023.<sup>13</sup>

## **2.3 Förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd**

### **2.3.1 Allmänt**

För bedrivande av taxitrafik behöver taxiföretaget ha ett sådant taxitrafiktillstånd som avses i 4 § i lagen om transportservice och som beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Enligt lagen gäller att för yrkesmässig transport av personer på väg och tillhandahållande av sådana tjänster för allmänheten med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (taxitrafik) behövs taxitrafiktillstånd eller person- eller godstrafiktillstånd. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd kan också bedriva taxitrafik på basis av anmälan. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra

---

<sup>10</sup> Kommunikationsministeriet har under beredningens gång beställt närmare siffror om taxiföretagen och taxiförarna från VATT:s Datarum. VATT:s Datarums material finns tillgängligt i statsrådets tjänst för projektinformation, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM038:00/2024>.

<sup>11</sup> VATT:s Datarums material.

<sup>12</sup> VATT:s Datarums material.

<sup>13</sup> [Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva](#) (Lägesbild över marknaden för taxitrafik, på finska). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025.

anmälan om bedrivande av taxitrafik till Transport- och kommunikationsverket. I oktober 2025 hade 658 innehavare av person- eller godstrafiktillstånd gjort anmälan om bedrivande av taxitrafik och samtidigt fanns det 10 262 giltiga taxitrafiktillstånd. Bestämmelser om villkoren för beviljande av taxitrafiktillstånd finns i 6 § i lagen om transportservice.

I fråga om fysiska personer som ansöker om taxitrafiktillstånd är kravet enligt 6 § 1 mom. 1 punkten i lagen om transportservice att tillstånd kan beviljas en person som är myndig och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet och för vilken det inte med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen har förordnats en intressebevakare. Samma krav gäller i fråga om person- eller godstrafiktillstånd även den trafikansvarige för en juridisk person. När det gäller en juridisk person som ansöker om taxitrafiktillstånd har det för den trafikansvarige som avses i 7 § i lagen om transportservice inte föreskrivits ett motsvarande krav om myndighet eller rättshandlingsförmåga. Enligt 7 § i lagen om transportservice leder den trafikansvarige de facto och kontinuerligt företagets trafikverksamhet. För den trafikansvarige för en juridisk person som ansöker om tillstånd gäller enligt 6 § 3 i lagen om transportservice endast ett krav på gott anseende. Tillståndsmyndigheten kan inom ramen för den nuvarande lagstiftningen hamna i en situation där den inte har en laglig grund för att låta bli att godkänna att en person som är omyndig eller som saknar rättshandlingsförmåga utses till trafikansvarig för en juridisk person som ansöker om tillstånd.

Enligt 6 § 3 mom. i lagen om transportservice ska den som ansöker om tillstånd också uppfylla etableringskravet. Kravet hänför sig framför allt till tillämpningsområdet för och 1 § 2 mom. i lagen om transportservice, enligt vilket lagen tillämpas på tjänsteleverantörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars står under finsk jurisdiktion. Kravet på ett faktiskt och fast verksamhetsställe gäller såväl fysiska personer som ansöker om tillstånd som juridiska personer. Tillståndsmyndigheten har förutsatt att de fysiska personer som ansöker om tillstånd har sin hemvist i Finland och således också i praktiken står under finsk jurisdiktion på det sätt som avses i 1 § 2 mom. i lagen om transportservice. I annat fall skulle tillståndsmyndigheten i praktiken inte kunna säkerställa att den fysiska person som ansöker om tillstånd uppfyller alla de krav som föreskrivs i 6 § i lagen om transportservice samt kraven på gott anseende.<sup>14</sup>

### 2.3.2 Bedömning av gott anseende

Enligt 6 § 1 mom. 2 punkten i lagen om transportservice kan taxitrafiktillstånd beviljas till en fysisk person som har gott anseende på det sätt som avses i 8 §. Enligt 9 § 2 mom., som gäller en juridisk persons goda anseende, kan en juridisk person inte heller anses ha gott anseende, om dess verkställande direktör, styrelseordförande, enda ordinarie styrelsemedlem eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 8 §. Bestämmelserna om kraven på gott anseende finns för fysiska personers del i 8 § och för juridiska personer i 9 § i lagen om transportservice. När man bedömer en persons goda anseende beaktar man fängelse och bötesstraff på det sätt som närmare föreskrivs i 8 § i lagen om transportservice. Kravet på gott anseende uppfylls inte om personens goda rykte äventyras och personens handlingar anses visa på uppenbar olämplighet. Om ett företag ansöker om tillstånd får företaget inte heller ha dömts till samfundsbot som visar att det är uppenbart olämpligt.

Enligt 8 § i lagen om transportservice ska som faktorer som äventyrar anseendet beaktas huruvida personen har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, människohandel, narkotikabrott eller

---

<sup>14</sup> Se även Helsingfors förvaltningsdomstols beslut 989/2025, 18.2.2025.

ordnande av olaglig inresa eller för ett sådant brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare. Böter och andra påförda påföljder beaktas under de två senaste åren, fängelsestraff under de fem senaste åren. Enligt 242 § 2 mom. 1 punkten i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket ändra eller begränsa ett tillstånd, begränsa verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande eller återkalla ett tillstånd eller beslut om godkännande, om förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller beslut om godkännande inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid. Kravet på gott anseende gäller således inte enbart den som ansöker om tillstånd utan även tillståndshavare under hela den tioåriga tillståndsperioden.

Till de ämnesområden som avses i 8 § 1 mom. 1 punkten i lagen om transportservice adderades genom en lagändring som trädde i kraft den 1 mars 2022 brott mot bestämmelser som gäller människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa.<sup>15</sup> Samtidigt förlängdes den tid som ett fängelsestraff påverkar en persons goda anseende från två till fem år. Eftersom utgångspunkten för de nämnda ändringarna i lagen om transportservice som genomfördes 2022 var ändringar i gods- och persontrafiktillstånden till följd av EU:s mobilitetspaket för vägtransporter<sup>16</sup>, gjordes ingen separat bedömning av andra eventuella ändringsbehov ur taxibranschens perspektiv.

Bedömningen av gott anseende sker på två plan, först definieras, utgående från 8 § 1 mom., de faktorer som äventyrar anseendet och därefter bedöms, utgående från 2 mom. huruvida en fysisk person baserat på dessa faktorer är olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Enligt 8 § 2 mom. i lagen om transportservice kan en trafikansvarig eller en fysisk person inte anses ha gott anseende, om hans eller hennes anseende har äventyrats av ett skäl som anges i 1 mom. och detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas huruvida antalet gärningar är stort, gärningen är allvarlig, gärningen är systematisk, gärningen är riktad mot transportobjektet eller en myndighet, det att gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik, att gärningen har konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten, och att gärningen på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten.

I lagen föreskrivs att uttryckligen antalet gärningar beaktas. Det centrala är således inte antalet påförda bötesstraff, utan antalet brott som nämns i dem, eftersom ett bötesstraff kan omfatta flera gärningar. Om tillståndssökanden under de gångna två åren har gjort sig skyldig till de minst fyra förseelser som lagen nämner eller har blivit dömd till fängelsestraff blir det aktuellt att bedöma om gärningarna ger uttryck för uppenbar olämplighet. Transport- och kommunikationsverket är den myndighet som beviljar trafiktillstånd, varför den också gör bedömningen av om en person har gott anseende i samband med att ansökan om tillstånd görs. För varje tillståndsansökan görs en automatisk bötes- och straffregisterkontroll till Rättsregistercentralen. De bötes- och straffregisterutdrag som förfrågan ger tolkas med avseende på huruvida den sökande uppfyller kravet på gott anseende eller inte.

I synnerhet i fråga om persontrafiken har man dock i praktiken stött på utmaningar när det gäller tillämpningen av vissa ämnesområden i 8 § 1 mom. 1 punkten. I Transport- och

---

<sup>15</sup> RP 194/2021 rd: Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den.

<sup>16</sup> Förordning om ändring av EU:s förordning om trafikidkare (EG) 1071/2009 (EU) 2020/1055, Europeiska unionens officiella tidning, L 249, den 31 juli 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>.

kommunikationsverkets avgörandepraxis har t.ex. det att man gjort sig skyldig till betalningsmedelsbrott i samband med bedrivandet av persontrafik från fall till fall kunnat anses vara brott mot antingen bestämmelserna om bedrivande av trafik eller annat yrkesansvar eller båda två och det äventyrar således personens goda anseende. I de situationer när lagen tillämpas är det utifrån lagen och dess förarbeten inte helt klart vilka alla brottsbeteckningar som kan anses höra till dessa. Yrkesansvar och bedrivande av trafik har vid tillämpningen av lagen ansetts omfatta t.ex. bedrägerier vid bedrivande av yrkestrafik, men denna tolkning har ifrågasatts i förvaltningsdomstolen och ett tillsynsbeslut i ärendet förkastades i Vasa förvaltningsdomstol.<sup>17</sup>

Enligt förvaltningsdomstolens beslut måste den förteckning över de brott och förseelser som föreskrivs i 8 § 1 mom. i lagen om transportservice anses vara uttömmande och det goda anseendet kan inte anses äventyras på några andra grunder än de brott och förseelser som anges där. Förvaltningsdomstolen konstaterade dessutom att det i regleringen av taxitrafiktillstånd handlar om en begränsning av den näringsfrihet som avses i 18 § i grundlagen, varför förteckningen i 8 § 1 mom. i lagen om transportservice på grund av kravet på exakthet och tydlig avgränsning inte kan tolkas extensivt till skada för tillståndshavaren. Enligt ordalydelsen i paragrafen är det i fråga om utövande av yrke och yrkesansvar bara straff för brott mot de bestämmelser som gäller dessa som räknas. Trots att bedrägeridomen hänförde sig till bedrivandet av taxitrafik kunde det goda anseendet, såsom det är formulerat i lagen om transportservice, med stöd av det som anförts ovan inte anses ha blivit äventyrat på grund av bedrägeridomen. Ett beaktande av en bedrägeridom skulle ha förutsatt att bedrägeri hade fogats till de brott som ska beaktas enligt 8 § i lagen om transportservice.

I bedömningen av gott anseende beaktas för närvarande inte att man gjort sig skyldig till brott mot liv och hälsa eller sexualbrott. Att inkludera dessa brott i bedömningen av gott anseende har varit aktuellt tidigare, bl.a. i samband med riksdagens kommunikationsutskotts behandling av det nationella genomförandet av rörlighetspaketet.<sup>18</sup> Enligt utskottets betänkande (KoUB 28/2021) framfördes det i samband med hörandet av sakkunniga att kraven på gott anseende i lagen om transportservice behöver kompletteras särskilt i fråga om fängelsedomar för brott mot liv och hälsa eller bland annat sexualbrott som riktar sig mot en kund. Utskottet noterade att bestämmelser om kraven för beviljande av körtillstånd för taxiförare, inklusive kontroll av brottslig bakgrund, finns i 25 § i lagen om transportservice, men ansåg dock att båda dessa anmärkningar, deras konsekvenser och möjliga sätt att genomföra dem absolut måste utredas vid den fortsatta beredningen av lagen om transportservice. Utskottet föreslog dessutom ett uttalande för riksdagens godkännande, enligt vilket riksdagen förutsätter att statsrådet utreder och bedömer behoven att ändra bestämmelserna om gott anseende och körtillstånd i lagen om transportservice, särskilt när det gäller fängelsedomar för brott mot liv och hälsa eller bland annat sexualbrott mot en kund. Riksdagen godkände uttalandet i sitt svar.<sup>19</sup>

Att förutsättningarna för gott anseende inte uppfylls leder årligen till att några ansökningar förkastas. Det är huvudsakligen andra orsaker som leder till ett nekande beslut, närmast försummelse att fullgöra förpliktelser (skatter, andra offentlighetsliga avgifter), bristande solvens eller yrkeskompetens. I behandlingen av ansökningar eller tillsynen har man ännu inte

---

<sup>17</sup> Vasa förvaltningsdomstols beslut 1180/2024, 6.9.2024, Dnr 1422/03.04.04.04.36/2023.

<sup>18</sup> RP 194/2021 rd, Ärendets behandlingsinformation

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE\\_194+2021.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_194+2021.aspx).

<sup>19</sup> Riksdagens svar RSv 222/2021 rd,

[https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/EduskunnanVastaus/Sidor/RSv\\_222+2021.aspxf](https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/EduskunnanVastaus/Sidor/RSv_222+2021.aspxf).

stött på några ockerbrott, människohandelsbrott eller brott i anslutning till anordnande av olaglig inresa.

| År   | Förkastade totalt | Förkastade gott anseende |
|------|-------------------|--------------------------|
| 2020 | 248               | 14                       |
| 2021 | 210               | 2                        |
| 2022 | 251               | 3                        |
| 2023 | 221               | 8                        |
| 2024 | 106               | 4                        |

Källa: Transport- och kommunikationsverket.

Någon mer detaljerad specifikation över de brott som ligger till grund för avslaget finns inte tillgänglig.

### 2.3.3 Företagarutbildning och företagarpöv

För att få taxitrafiktillstånd krävs bl.a. avläggande av en företagarutbildning för taxitrafik och ett företagarpöv i enlighet med 6 a § i lagen om transportservice. När lagen om transportservice trädde i kraft slopades den företagarkurs och det företagarpöv som var obligatoriska i enlighet med den upphävda lagen om taxitrafik. I samband med föregående ändring av taxiregleringen gjordes företagarutbildningen och företagarpövet igen obligatoriska fr.o.m. 2021.<sup>20</sup> Syftet med företagarutbildningen och företagarpövet är att förbättra kompetensen i ekonomiförvaltning och affärsverksamhet hos de företagare som kommer in i branschen och att säkerställa att företagarna har tillräcklig grundläggande kompetens för att fullgöra de förpliktelser som hänför sig till företagsverksamheten.<sup>21</sup>

Efter att lagen trädde i kraft har fler än 1 000 personer årligen avlagt pövet med godkänt resultat.

|             |
|-------------|
| 2021: 1 325 |
| 2022: 2 670 |
| 2023: 1 119 |
| 2024: 1 202 |

Källa: Transport- och kommunikationsverket.

Syftet med företagarpövet är att säkerställa att innehavaren av ett taxitrafiktillstånd har tillägnat sig det centrala innehållet i företagarutbildningen och fått de färdigheter som krävs för att kunna klara av sina företagarpåtaganden enligt lagstiftningen. Med stöd av 6 a § i lagen om transportservice har Transport- och kommunikationsverket befogenheter att meddela närmare föreskrifter om pövet innehåll, såsom vilka ämnesområden som ska behandlas, hur länge pövet ska ta och minimiantalet frågor, och om genomförandet av företagarpövet samt om grunderna för bedömningen av pövet. Med befogenheten att utfärda föreskrifter har man strävat efter att säkerställa att Transport- och kommunikationsverket vid behov snabbt kan ge utbildningsorganisationerna mer detaljerade instruktioner om innehållet i företagarutbildningen och företagarpövet samt om sättet att genomföra företagarpövet och hur det bör ligga i linje med andra som erbjuder utbildning.

<sup>20</sup> Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, 155 och 171 § i vägtrafiklagen samt av fordonslagen, 176/2020)

[https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/RP\\_176+2020\\_asiantuntijalausunnot.aspx](https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/RP_176+2020_asiantuntijalausunnot.aspx).

<sup>21</sup> RP 176/2020 rd, s. 27.

Sättet att ordna företagarprovet skiljer sig från ordnandet av provet för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket svarar i enlighet med 25 a § 2 mom. i lagen om transportservice för ordnandet och övervakningen av provet för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket har också getts befogenhet att meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av provet samt om anmälan till provet. Som arrangör av provet för taxiförare fungerar en tjänsteleverantör som Transport- och kommunikationsverket baserat på konkurrensutsättning har anförtrott ansvaret för att ordna provet i enlighet med bestämmelserna i V avd. 25 kap. i lagen om transportservice.

Det nuvarande samarbetet med en privat tjänsteleverantör när det gäller de praktiska arrangemangen kring provet för taxiförare grundar sig på 209 § i lagen om transportservice, med stöd av vilken verket får överföra assisterande uppgifter som stöder verkets egen verksamhet eller andra sådana förvaltningsuppgifter som anges särskilt till en privat eller offentlig tjänsteleverantör. Bestämmelserna i anslutning till detta har preciserats i 211 § 2 mom., enligt vilket Transport- och kommunikationsverket såsom en assisterande uppgift i samband med konstaterande av yrkeskompetens får överföra examination och övervakning av prov för bedömning av yrkeskompetens samt utfärdande av betyg. Transport- och kommunikationsverket köper med stöd av ovannämnda bestämmelser tjänster i anslutning till de praktiska arrangemangen i samband med provet för taxiförare av en tjänsteleverantör som verket konkurrensutsatt. Tjänsteleverantören är för närvarande Ajovalma Oy ("Ajovalma"). Enligt Transport- och kommunikationsverket agerar Ajovalma i verkets namn och för dess räkning när företaget genomför de praktiska arrangemangen för provet för taxiförare. Ajovalma svarar också för mottagandet av prov och den därmed relaterade övervakningen av prov för taxiförare. Ansvaret för provövervakningen grundar sig på det avtal som ingåtts med Transport- och kommunikationsverket, vilket regleras i 213 § i lagen om transportservice. Transport- och kommunikationsverket svarar för att utforma innehållet i provet för taxiförare och sätten på vilka provet kan genomföras.

Företagarutbildning i och företagarprov för taxitrafik ordnas av utbildningsorganisationer som Transport- och kommunikationsverket har beviljat ett godkännande. För närvarande finns det 18 utbildningsorganisationer som blivit godkända på det nationella planet. Av dessa 18 utbildningsorganisationer har cirka 10–15 organisationer årligen ordnat prov, lite beroende på året. Utbildningsorganisationerna meddelar prestationerna till Transport- och kommunikationsverket. Det ligger på utbildningsorganisationens ansvar att anordna provtillfället, se till att det är vederbörligt övervakat samt formulera provfrågorna utifrån Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

Myndighetsövervakningen av kvaliteten på företagarproven och deras likvärdighet har i praktiken visat sig vara utmanande. I sin nuvarande utformning är utbudet av prov snävt nationellt sett, eftersom en del av utbildarna bara erbjuder provet för personer som gått deras egen utbildning. För närvarande är det också enbart en del av utbildarna som erbjuder provet i hela landet. För ordnandet av provet för taxiförare ansvarar Ajovalma med stöd av ett serviceavtal. Ajovalma har totalt 99 verksamhetsställen på det nationella planet, vilka enligt avtalet har möjlighet att erbjuda examenstjänster också i fråga om andra prov. I det fall att ordnandet av företagarutbildningen överförs till Transport- och kommunikationsverket, kan också företagarprovet få en bättre riksomfattande täckning.

I en situation där samma utbildarorganisation både står för utbildningen och arrangerar provet kan det dessutom vara svårt att effektivt övervaka i vilken utsträckning utbildningen närmast är inriktad på att deltagarna ska bli godkända i provet och inte fokuserar tillräckligt på att de behärskar de färdigheter som krävs i det dagliga arbetet. Även om Transport- och

kommunikationsverket i sin föreskrift<sup>22</sup> har definierat avläggandet av, innehållet i och bedömningen av såväl utbildningen som provet, garanterar föreskriften inte att utbildningarna och proven är inbördes likvärdiga och mäter det som de facto förutsätts inom branschen. Transport- och kommunikationsverket kan för närvarande inte effektivt påverka hurdana prov som ordnas eller vad provet mäter, eftersom verket inte ansvarar för ordnandet av provet.

### 2.3.4 Fusk i företagarprevet

Bestämmelser om fusk som konstateras vid avläggande av prov för taxiförare och företagarpöv finns i 246 a § i lagen om transportservice. Enligt 1 mom. gäller att om en person som deltar i ett sådant prov för taxiförare som avses i 25 a § under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Avbrytandet av en provprestation på grund av fusk gäller alltså bägge proven.

Också i dagsläget förekommer det dock situationer där fusk har uppdagats så att den som deltar i provet har hunnit slutföra provet innan man har hunnit ingripa. Då kan man enligt den nuvarande regleringen inte ingripa i godkännandet av ett prov som avlagts med hjälp av fusk. Det vore ändamålsenligt att påföljder kan påföras även för sådant fusk som upptäcks i efterhand.

Kameraövervakning av provlokaler har använts i alla lokaler där teoriprov hålls sedan den 1 januari 2023. Det här har i praktiken inneburit att tjänsteleverantörens personal har följt avläggandet av teoriprov på en skärm och ingripit under provets gång om de har noterat fusk. I efterhand har man inte längre kunnat konstatera fusk med hjälp av kamerorna, eftersom kameraövervakningen inte har varit inspelande. Från och med början av maj 2024 har inspelande kameraövervakning tagits i bruk, varvid man också kan observera eventuellt fusk i efterhand. Inspelande kameraövervakning har tagits i bruk vid teoriproven för förarexamen, teoriprov för taxiförare, yrkeskompetensproven för lastbils- och bussförare, proven för ADR-körtillstånd för transport av farliga ämnen och för säkerhetsrådgivare samt i teoriproven för trafikföretagarexamen. Behandlingen av personuppgifter grundar sig på artikel 6.1 e i dataskyddsförordningen (EU) 2016/679 och på 4 § 1 och 2 punkten i dataskyddslagen, som preciserar den förstnämnda. Bakom ibruktagandet av inspelande kameraövervakning ligger också riksdagens justitieombudsmans avgörande EOAK/4451/2021 som gäller inspelning av körprov för förarexamen, där biträdande justitieombudsmannen förordade inspelning med hänvisning till rättssäkerheten.

I lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) har man dessutom i enlighet med 145 § i den lagen gjort det möjligt att i efterhand underkänna fusk. I paragrafen föreskrivs det att provprestationen också ska underkännas om fusk upptäcks efter provet. Att man kan ingripa i fusk i efterhand med hjälp av inspelningar minskar också risken för feltolkningar av fusk under pågående prov. Möjligheten att meddela ett sex månaders förbud att delta i provet på grund av att man anmält sig till prov genom att uppvisa fel identitet förhindrar användningen av en s.k. stand-in vid provet, dvs. situationer där någon annan person än den som anmält sig till provet avlägger det. Användningen av en stand-in är ett växande fenomen och orsakar mycket extra jobb på provplatserna. Även om man har satsat på att kontrollera identiteter och tjänsteleverantörerna har utbildats under de senaste åren finns det likväl en möjlighet att provet på ett bedrägligt sätt avläggs av någon annan person än den som anmält sig. Att fusk kan beaktas

---

<sup>22</sup> Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om företagarpövutbildning i och företagarpöv för taxitrafik (TRA-FICOM/391032/03.04.03.00/2020).

i efterhand gör det möjligt att i dylika situationer ålägga den person som anmält sig till provet påföljder även efter anmälningen.

Transport- och kommunikationsverket meddelar i enlighet med 246 a § 2 mom. i lagen om transportservice ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för taxiförare för den som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet. Eftersom anordnaren av provet för taxiförare är den tjänsteleverantör som Transport- och kommunikationsverket på basis av konkurrensutsättning har gett ansvaret att ordna provet ska anordnaren av provet skicka iakttagelser av fusk till Transport- och kommunikationsverket. Momentet i fråga gäller inte fusk som konstaterats i företagarpöv. I förarbetet till bestämmelsen anges att det vid konstaterat fusk i företagarpöv inte har varit möjligt att uppställa något effektivt tidsbundet förbud mot deltagande i företagarpöv, eftersom det är ett privat företag som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som ansvarar för ordnandet av företagarpöv. Dessa privata utbildningsorganisationer har inte tillgång till verkets system där uppgiften om en föräres tidsbundna förbud att delta i prov för körtillstånd registreras, varför arrangörerna av provet inte skulle få reda på om en person som anmält sig till prov har gjort sig skyldig till fusk någon annanstans. Enligt en utredning från Transport- och kommunikationsverket skulle ett register avsett för de privata utbildningsanordnarna, där uppgifter om personer som gjort sig skyldiga till fusk skulle registreras, förutsätta att ett helt nytt system utvecklas. Ett sådant register vore också problematiskt ur ett dataskyddsperspektiv, eftersom flera privata aktörer skulle ha tillgång till uppgifterna om de provdeltagare som gjort sig skyldiga till fusk. Om ordnandet av provet fastställs vara Transport- och kommunikationsverkets ansvar försvinner även denna konflikt, då man kunde tillämpa en sådan karens som avses i 2 mom. även i fråga om fusk i företagarpöv.

## **2.4 Identifiering och övervakning av taxibilar**

### **2.4.1 Allmänt**

Övervakningen och identifieringen av taxibilarna är synnerligen viktiga faktorer med tanke på taxibranschens tillförlitlighet. När konsumenterna sätter sig i ett fordon som används som taxi måste de kunna lita på att det rör sig om en riktig taxi som har de tillstånd som krävs. Med taxifordon avses ett fordon som registrerats för tillståndspliktig trafik och som används i taxitrafik. I nuläget krävs det dock inte att fordonets ägare har taxitrafiktillstånd. Fram till juni 2018 var antalet taxifordon knutet till taxitillstånden.

Medan antalet taxitillstånd totalt sett har ökat något jämfört med tidigare har antalet taxifordon ökat med drygt 40 procent. Ökningen i antalet taxifordon har varit relativt jämn både för vanliga och för tillgängliga taxibilar. Förhållandet mellan dessa har dessutom bevarats i stort sett stabilt, cirka 70 procent var vanliga och 30 procent tillgängliga fordon. Vid utgången av 2023 fanns det sammanlagt 14 150 taxibilar av personbilsmodell, varav drygt 10 100 var vanliga bilar och lite över 4 000 tillgängliga.<sup>23</sup>

### **2.4.2 Fordonets registrering och anslutning till trafiktillstånd**

I 17 § i lagen om transportservice föreskrivs om fordon som används i trafik. I 1 mom. förutsätts det att innehavare av taxitrafiktillstånd ska se till att fordonet är registrerat i det trafik- och transportregister som avses i 216 § och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål. Det här gäller utöver innehavare av taxitrafiktillstånd även

---

<sup>23</sup><https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/lagesbild-over-marknaden-taxitrafik>.

innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd. Enligt 2 mom. ska innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd dessutom se till att det fordon som används för yrkesmässig person- och godstrafik innehas uteslutande av dem och har införts i trafik- och transportregistret. Paragrafens 2 mom. gäller i dagsläget inte innehavare av taxitrafiktillstånd.

I 216 § i lagen om transportservice föreskrivs det om trafik- och transportregistret. Enligt paragrafen är trafik- och transportregistret ett elektroniskt register som administreras av Transport- och kommunikationsverket och som innehåller uppgifter om trafikmedel, dvs. fordon, luftfartyg, fartyg och vattenfarkoster, järnvägsmateriel samt relaterade anordningar, tillstånd för verksamhetsutövare samt anmälningsskyldig verksamhet och persontillstånd i anslutning till transport. Trafik- och transportregistret (LILJA) omfattar flera olika system, t.ex. systemet för trafiktillstånd (VALLU) och fordonsdatasystemet (ATJ). Bestämmelser om informationsinnehållet i LILJA finns i 216–220 § i lagen om transportservice. LILJA innehåller uppgifter om bl.a. gällande trafiktillstånd, tillståndsinnehavarnas namn, FO-nummer och de personer som ansvarar för trafiken. LILJA innehåller dessutom uppgifter i enlighet med artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare, bl.a. registreringstecknen för de fordon som tillståndshavaren förfogar över samt antal, kategori och typ av allvarliga överträdelser enligt artikel 6.1 b vilka har resulterat i en fällande dom eller en sanktion under de senaste två åren.. Bestämmelser om innehållet i fordonsdatasystemet finns i 219 och 221 § i lagen om transportservice. Till dessa uppgifter hör bl.a. registerbeteckning, fordonets kommersiella och tekniska uppgifter, besiktningsuppgifter, uppgifter om myndighetsinspektioner, uppgifter om ägare/innehavare och fordonets ibruktagande.

Skyldigheten för innehavare av gods- och persontrafiktillstånd att registrera fordonet så att det uteslutande innehas av tillståndshavaren infördes i lagen om transportservice i samband med det nationella genomförandet av ändringsförordning (EU) 2020/1055 till EU:s förordning om trafikidkare (EG) 1071/2009. Motorfordon som används för yrkesmässig person- och godstrafik ska sedan den 21 maj 2022 innehas uteslutande av tillståndshavaren eller tjänsteleverantören och ha införts i trafik- och transportregistret. Orsaken till ändringen var målet att uppgifterna om trafikidkare i de nationella elektroniska registren ska vara så kompletta och uppdaterade som möjligt för att de nationella tillsynsmyndigheterna ska få en tillräckligt bra bild av trafikidkarna och kunna inrikta den nationella och gränsöverskridande tillsyn som förutsätts i EU:s förordning om trafikidkare.

Inom person- och godstrafiken gäller enligt artikel 5 i EU:s förordning om trafikidkare (1071/2009) (etableringskravet) att företaget så snart tillstånd beviljats, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal eller avbetalningsköpeavtal, ska förfoga över ett eller flera fordon som ska vara registrerade i eller på annat sätt använda i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning, oavsett om företaget äger dessa fordon fullt ut eller har dem i sin besittning genom t.ex. ett hyresavtal som innefattar inlösningsrätt eller genom ett hyres- eller leasingavtal. Denna skrivning gör att ett företag som bedriver person- och godstrafik också kan använda sig av hyrd materiel. Då kan ägaren vara en annan aktör (t.ex. ett finansieringsbolag) och den som innehar fordonet är innehavaren av trafiktillståndet. Det här är en relativt vanlig praxis bland dagens innehavare av person- och godstrafiktillstånd. På det nationella planet finns den grundläggande definitionen av innehav i 2 § 15 punkten i fordonslagen (2021/82), där innehavaren av ett fordon definieras som en fysisk eller juridisk person som inte är fordonets ägare och till vilken den huvudsakliga användningen av fordonet har överförs eller till vilken fordonet har överlåtit för mer än 30 dagar med stöd av ett avtal.

Formuleringen uteslutande innehas i 17 § i lagen om transportservice innebär inte att ett fordon bara kan ha en ägare eller innehavare. Det innebär att bara en tillståndshavare åt gången kan vara användare av fordonet, dvs. ha fordonet i sin besittning. Fordonets ägare eller innehavare

kan vara flera personer, företag eller tillståndshavare. I lagstiftningen finns inte heller något som direkt hindrar att fordonet ägs av en tillståndshavare och innehas av en annan tillståndshavare. I praktiken är sådana situationer dock mycket sällsynta. Ingen annan än fordonets ägare kan ändra uppgifterna om ett fordonets innehavare i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst. Fordonets innehavare kan ändra dessa uppgifter med ett certifikat från fordonets ägare för att göra denna ändring.

Genom att i trafik- och transportregistret registrera ett fordon i en tillståndshavares eller registreringspliktig tjänsteleverantörs uteslutande besittning säkerställer man att ett viktigt produktionsredskap för transportföretaget, dvs. fordonet, fogas till företagets affärsverksamhet. En central del av företagsbeskattningen är företagets avskrivningar på anläggningstillgångar, vilka görs enligt anläggningstillgångarnas kalkylmässiga slitage. Syftet med skyldigheten att registrera ett motordrivet fordon i person- och godstrafiktillståndshavarens uteslutande besittning är att förbättra tillsynsmyndigheternas förutsättningar att koppla en tjänsteleverantör till ett fordon som använts i trafiken.<sup>24</sup> Företagets produktionsfaktor (=fordonet) knyts till dess verksamhet, vilket innebär att det knyts till företagets bokföring och beskattning och kontrollen av dessa. Denna skyldighet vore också en betydande förbättring med tanke på den skattekontroll som gäller taxitrafikverksamheten och inriktningen av den riskbaserade kontrollen. Men eftersom EU:s förordning om trafikidkare och det nationella genomförandet av den endast behandlar lagstiftning om yrkesutövning som kräver person- och godstrafiktillstånd och sådant yrkesmässigt bedrivande av godstrafik som avses i 16 §, gäller registreringsskyldigheten inte de yrkesutövare som omfattas av nationella taxitrafiktillstånd. Lagen ålägger i dagsläget inte innehavare av taxitrafiktillstånd att registrera de fordon de förfogar över i tillståndshavarens uteslutande besittning, och företagets produktionsfaktor (fordonet) har inte knutits till företagets beskattning eller bokföring.

I näringsbeskattningen avdras från ett företags försäljningsintäkter kostnaderna i enlighet med näringssskattelagen och kvar blir då det resultat på vilket företaget betalar skatt. Som avdrag i näringsbeskattningen kan ett taxiföretag göra avdrag för bl.a. lönekostnader, däckskostnader, bränslekostnader, försäkringsavgifter, service- och reparationskostnader osv. Om det är oklart vilken bil dessa kostnader hänför sig till och om de över huvud taget hänför sig till näringsverksamheten kan en innehavare av taxitrafiktillstånd i dagsläget i princip försöka dra av vilka kostnader som helst i näringsbeskattningen, t.ex. kostnader för sin egna privata bil, eller använda det fordon som används som taxi för sina egna körningar och i beskattningen inkludera även dessa kostnader som avdrag i näringsbeskattningen. För närvarande är det här i praktiken möjligt, då det fordon som används som taxi inte till någon del är kopplat till trafiktillståndet.

I taxitrafikverksamhet ska de kostnader som uppkommer till följd av företagarens eget bruk, t.ex. bränslekostnader, korrigeras som andelen eget bruk i beskattningen, eftersom dessa inte är avdragsgilla i beskattningen av näringsverksamheten enligt lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet. Oberoende av företagsverksamhetens bransch måste man tillförlitligt kunna reda ut företagets omsättning och vad företaget framför som grund för beskattningen av näringsverksamheten. Här är det av central betydelse att produktionsfaktorn sammankopplas med företaget. Inom taxibranschen innebär det att fordonet sammankopplas med företagets besittning. Detta är extra viktigt inom de branscher där kassaflödet från en tjänsteprestation är relativt litet, såsom inom taxibranschen. Med tanke på skattekontrollen är det med den nuvarande lagstiftningen svårt att reda ut med vilket fordon taxitrafikverksamheten har

---

<sup>24</sup> RP 194/2021 rd, s. 90.

bedrivits, varför de fordonsrelaterade kostnaderna för närvarande inte kan granskas automatiskt i samband med skattekontrollen.

Till saken hör också den kontroll som polisen utför. För närvarande gör lagen det möjligt att en tillståndshavare kan använda ett fordon som ägs eller innehas av vem som helst, förutsatt att fordonet har markerats som tillståndspliktigt. I praktiken är det mycket svårt att reda ut vem det är som bedriver trafik i den situationen och om tillstånden är i sin ordning. Eftersom de fordon som används som taxi inte behöver registreras annat än som tillståndspliktiga, vet man i dagsläget inte heller exakt hur många fordon som används i den yrkesmässiga taxitrafiken. Att känna till det exakta antalet taxibilar skulle underlätta bl.a. beräkningen av taxitrafikens kostnadsindex, marknadsuppföljningen av taxitrafiken samt givetvis göra det lättare att ange försörjningsberedskapen och beredskapen. I dagsläget kan man få klarhet i antalet genom att göra en separat sökning i registret och sälla resultaten manuellt, men resultaten är ändå inte alldeles exakta.

Förutom att innehavarna av person- och godstrafiktillstånd ska registrera fordonen i sin uteslutande besittning, ska de nationella elektroniska registren enligt artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare också innehålla registreringsnummer för de fordon som företaget förfogar över.<sup>25</sup> Ordalydelsen i förordningen förpliktar medlemsländerna, inte företagen direkt. I praktiken måste Transport- och kommunikationsverket få denna information av företagen för att kunna fullgöra skyldigheten i förordningen. Innehavarna av gods- och persontrafiktillstånd måste se till att trafiktillståndsregistrets uppgifter om motorfordonen är uppdaterade. Dessa uppgifter ska vara tillgängliga för behöriga myndigheter i EU:s alla medlemsstater och exempelvis trafiktillståndets giltighet kan kontrolleras på basis av registreringsnumret. Företagen har i lagen om transportservice dock inte ålagts några explicita skyldigheter i fråga om detta. Med tanke på rättssäkerheten vore det ändå bättre om den skyldighet som åläggs företagen direkt skulle regleras i lagen om transportservice.

Skyldigheten innebär i praktiken att innehavarna av gods- och persontrafiktillstånd i ett elektroniskt register ska foga de fordon de förfogar över till sina trafiktillstånd. Det är fråga om en enkel anslutning som görs i registret.<sup>26</sup> För att ett registreringstecken ska kunna anslutas till ett trafiktillstånd måste man först se till att innehavaren av trafiktillståndet på det sätt som beskrivs ovan har registrerats som fordonets ägare eller innehavare i trafik- och transportregistret. Först därefter kan registreringstecknet i registret anslutas till trafiktillståndet. Det här förhindrar att sådana registreringstecken som inte är i tillståndshavarens innehav fogas till tillståndet.

Eftersom kravet att registrera ett fordon i tillståndshavarens uteslutande besittning i dagsläget inte gäller innehavare av taxitrafiktillstånd har innehavarna av taxitrafiktillstånd inte heller någon skyldighet att foga ett fordon till sitt taxitrafiktillstånd. Såvida skyldigheten att registrera sitt fordon i trafiktillståndshavarens uteslutande besittning framöver kommer att gälla även innehavare av taxitrafiktillstånd ska också anslutningsskyldigheten gälla innehavare av taxitrafiktillstånd. Om taxitrafiktillståndet är knutet till fordonet blir polisens landsvägskontroller avsevärt mer effektiva, då tillståndshavarens (och tillståndets) grunduppgifter direkt kan ses i registret. Likaså, om ett fordon som inte alls är anslutet till något

---

<sup>25</sup> Till skyldigheten hänför sig även s.k. ERRU-informationsutbyte, 2016/480 bilaga II: ERRU-funktioner.

<sup>26</sup> <https://www.traficom.fi/sv/aktuellt/utovare-av-gods-och-busstrafik-anslut-fordon-till-trafiktillstandet-i-den-nya-tjansten>.

giltigt taxitrafiktillstånd verkar inom taxitrafiken vore det betydligt lättare att rikta tillsynen och kontrollen mot sådana svarttaxibilar.

Trots att man för närvarande som taxi kan använda ett fordon som är anmält som tillståndspliktigt men som inte behöver anslutas till någon tillståndshavare, så var det i slutet av mars 2023 bara under cirka fem procent av ägarna och innehavarna av de taxibilar av personbilsmodell som upptagits i registret som inte hade någon klar koppling till ett taxitrafiktillstånd.<sup>27</sup> Vid jämförelsetidpunkten motsvarade fem procent drygt 600 fordon. Baserat på resultaten från den marknadsuppföljning som Transport- och kommunikationsverket genomfört visar årsuppföljningsuppgifterna för 2022 att 365 tillståndshavare i taxitrafiken hade använt sig av ett fordon som också används av någon annan tillståndshavare. Av de tillståndshavare som besvarat enkäten hade således cirka sex procent haft en koppling till ett fordon som hade använts av två eller flera företag. Enligt de uppgifter för månadsuppföljning som förmedlingscentralerna och de stora taxiföretagen har lämnat in under 2022 och 2023 utgjorde de fordon som använts av flera tillståndshavare 7,5–13 procent av alla anmälda fordon och cirka 1 400–2 070 aktörer hade koppling till ett fordon som också användes av någon annan aktör. Utgående från uppgifterna för marknadsuppföljning kan man dock inte utreda huruvida fordonet kontinuerligt har använts av olika tillståndshavare för bedrivande av yrkesmässig trafik eller om fordonet har bytt innehavare under årets gång. Det torde inte vara särskilt vanligt att samma bil används samtidigt av två eller fler tillståndshavare, eftersom olika tillståndshavare naturligtvis också ska sköta bilens interna identifieringsmärkning (tillståndshavarens namn och kontaktuppgifter), prisangivelser och betalningsterminaler. Eftersom lagen i dagsläget inte medför någon skyldighet att ansluta taxitrafiktillståndet till ett fordon så kan man inte uppskatta några exakta siffror.

#### 2.4.3 Offentliga uppgifter om trafiktillstånd

Transport- och kommunikationsverket erbjuder för närvarande en elektronisk tjänst där man kan kontrollera offentliga trafiktillståndsuppgifter. Tjänsten ger uppgifter om giltiga person-, gods- och taxitrafiktillstånd som beviljats i Finland samt om anmälningar om bedrivande av gods- och taxitrafik. Tjänsten är avgiftsfri och inloggningen görs via Transport- och kommunikationsverkets webbplats.<sup>28</sup> Användningen av tjänsten förutsätter inloggning i Transport- och kommunikationsverkets tjänst Mina ärenden samt stark autentisering t.ex. med bankkoder. Sökningar kan göras på tillståndshavarens namn, företagets FO-nummer eller tillståndsnr.

I Transport- och kommunikationsverkets tjänst kan man också kontrollera fordonets uppgifter. I tjänsten kan man avgiftsfritt med hjälp av registreringstecken eller chassinummer söka bl.a. tekniska uppgifter, besiktningsuppgifter och skatteuppgifter för alla fordon som registrerats i trafik- och transportregistret. Sökningar efter uppgifter om ett fordonets ägare eller historik är avgiftsbelagda. I de uppgifter som visas ingår även uppgifter om fordonets användningsändamål. Vid bedrivande av tillståndspliktig trafik ska användningsändamålet anges som ”tillståndspliktigt”.

---

<sup>27</sup> Transport- och kommunikationsverket, [Lägesbild över marknaden för taxitrafik](#). Publicerad 28.6.2023.

<sup>28</sup> Tjänsten kan nås via Traficoms webbplats på adressen <https://www.traficom.fi/sv/transport/vagtrafik/buss-och-taxipassagerare/offentliga-uppgifter-om-trafiktillstand>.

Om trafiktillstånd och fordon i fortsättningen var kopplade till varandra i trafik- och transportregistret, kunde man utvidga även det offentliga registret. Kommunikationsministeriet har tillsammans med Transport- och kommunikationsverket utrett möjligheten att förbättra passagerarnas säkerhet genom att utvidga den offentligt tillgängliga informationen om dem som bedriver taxitrafik. Då kunde även en konsument genom en elektronisk offentlig förfrågan, t.ex. med hjälp av ett fordonets registreringstecken, kontrollera huruvida fordonet har anmälts för användning i taxitrafik, vilket företag som bedriver taxitrafik med fordonet i fråga och om aktören har ett giltigt taxitrafiktillstånd. Samma uppgifter kan också kontrolleras i fråga om andra trafiktillstånd.

#### 2.4.4 Taxibilarnas registreringsskyltar

I Finland finns ingen särskild färgad registreringsskylt för taxibilar (taxiskylt), utan de fordon som används i taxitrafik i Finland har vanliga registreringsskyltar för fordon. I Finland kan man alltså inte identifiera huruvida ett fordon används för taxitrafik utgående från egenskaper hos de fysiska registreringsskyltarna. I dagsläget känner konsumenterna igen ett fordon som taxi på basis av såväl taxilyktan som de uppgifter om priser och tillstånd som visas i fordonet och ibland också på tejpningen av fordonet.

En separat taxiskylt används bland annat i Sverige. I Sverige fungerar taxiskylten som ett tecken på att det på myndighetens vägnar eller annars har kontrollerats att aktören inom taxitrafik uppfyller vissa kriterier för att taxiskyltarna ska ha kunnat överlämnas för fordonet. Taxiskyltarna gör det lättare att urskilja taxibilarna från den övriga trafiken på samma sätt som en taxilykta, men sannolikt på ett ännu mer säkert sätt, eftersom det är en myndighet som lämnar ut taxiskylten medan en tillståndshavare kan köpa en taxikupa utan någon myndighetskontroll. Användningen av taxiskyltar bör övervakas för att säkerställa att förutsättningarna kvarstår och förhindra missbruk av registreringsskyltarna samt för att säkerställa att taxiskylten är en klar signal till konsumenterna att taxiföretaget sköter sina åtaganden. Syftet med denna regeringsproposition är att öka förtroendet för taxibranschen och att förbättra möjligheten att tillförlitligt identifiera taxibilar med hjälp av taxiskyltar stöder detta mål. Dock måste man genom effektiv övervakning och sanktioner se till att taxiskyltarna missbrukas så lite som möjligt. Missbruk skadar det förtroende som taxiskyltarna ger.

I Finland existerar inga förvaltningsprocesser eller bestämmelser med stöd av vilka särskilda taxiskyltar kunde beviljas eller användningen av dem kunde övervakas. Av denna anledning uppstår det för närvarande inga kostnader relaterade till taxiskyltar för myndigheterna och aktörerna i branschen i Finland och inte heller någon administrativ börda i anslutning till skyltarna. Finlands nuvarande modell där taxibilar använder vanliga registreringsskyltar är administrativt sett enkelt för alla parter. Det gör det möjligt att använda ett fordon i taxitrafik utan att byta registreringsskyltar och utan de direkta och indirekta kostnader för samhället som ett byte innebär. Detta lätta förfarande gör det lättare att börja bedriva taxitrafik, men taxibilarna kan inte särskiljas från det övriga trafikflödet med hjälp av sina registreringsskyltar. I Finland ska en taxi registreras för tillståndspliktig användning, vilket innebär att ägaren eller innehavaren gör en anmälningspliktig ändringsregistrering. I samband med detta kontrolleras dock inte giltigheten för det trafiktillstånd som möjliggör taxitrafiken. En ändring som innebär att fordonet ska vara försett med taxiskyltar kräver en ny form av ändringsregistrering relaterad till registreringsskyltarna, där även trafiktillståndets giltighet kontrolleras. För att den känsla av trygghet som taxiskyltarna ger konsumenterna ska bevaras måste regleringen av övervakningen av användningen av taxiskyltar och sanktioner vid missbruk vara effektiv och verkningfull.

I Finland saknas praktisk erfarenhet av sådan verksamhet som skulle vara direkt jämförbar med beviljande och övervakning av taxiskyltar. För diplomatbruk beviljas visserligen blå

registreringsskyltar, men dessa är få till antalet och beviljandeförfarandena är exceptionella. Diplomatskyltar beviljas på ansökan av en utländsk beskickning och baserat på utrikesministeriets förordande direkt av Transport- och kommunikationsverket. Inte heller övervakningen av diplomatskyltarna är något som sysselsätter de finländska myndigheterna. Förfarandena kring diplomatskyltarna är alltså inte ett bra jämförelseobjekt, även om det kan tänkas finnas skenbara tangeringspunkter. En jämförelse bör göras mellan nuläget, där detta inte alls förekommer, och målbilden, där en helt ny myndighetsverksamhet har skapats. Om taxiskyltar ska regleras i den finska lagstiftningen krävs det att det utfärdas bestämmelser om överlämnande, montering, användning och övervakning av skyltarna och att bestämmelserna genomförs. Genomförandet och i synnerhet en effektiv kontroll förutsätter ändringar eller tillägg i de nuvarande myndigheternas, såsom Transport- och kommunikationsverkets och polisens, verksamhetsprocesser och informationstekniska lösningar.

I nuläget finns bestämmelser om registreringsskyltar och registreringstecken i 99 § i fordonslagen (82/2021), enligt vilken närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknets innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registreringen samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper. I paragrafen föreskrivs dessutom om de registreringsskyltar som överlämnas då ett fordon registreras första gången eller påställs, med det registreringstecken som identifierar fordonet. I samband med den första registreringen ges fordonet automatiskt en så kallad EU-skylt med följande lediga registreringsnummer. För nya förhandsanmälda fordon levereras skylten redan i samband med importen, men registreringsskylten kan också fås från en besiktningstation som sköter registreringar i samband med den första registreringen. Registreringsskylten för ett begagnat fordon kan ändras av olika orsaker. Till exempel om en registreringsskylt eller registreringsskyltarna blir stulna bör man byta registreringstecken varvid följande lediga registreringstecken ges och bytet behandlas vid ett besiktningställe som utför registreringar. Man kan också ansöka om en avgiftsbelagd specialskylt för fordonet eller om en extraskylt hos Transport- och kommunikationsverket. En specialskylt är en registreringsskylt med den sökandes egen bokstavs- och sifferkombination och en extraskylt är fordonets tredje skylt, om till exempel en cykelställning som monteras på dragkrok täcker fordonets ursprungliga skylt. Skyltarna hämtas ut från ett besiktningställe som utför registreringar. Taxiskylten vore en exceptionell registreringsskylt som beställs och byts ut för ett fordon som redan har fått en vanlig registreringsskylt.

I 100 § i fordonslagen föreskrivs det om fastsättning av registreringsskyltar. Registreringsskyltarna för ett fordon får inte fästas på fordonet före fordonets första registrering. Paragrafen innehåller dessutom närmare bestämmelser om bl.a. antalet registreringsskyltar och deras placering på fordonet samt skyltarnas synlighet. Enligt paragrafen får närmare bestämmelser om fastsättning av registreringsskyltar utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om användningen av registreringsskyltar finns i 101 § i fordonslagen. Enligt paragrafen får det på ett fordon inte fästas andra registreringsskyltar eller förflyttningmärken än de som hör till fordonet och inte heller andra sådana skyltar eller bokstavs- eller sifferkombinationer som på ett vilseledande sätt påminner om en registreringsskylt, ett registreringstecken, ett förflyttningsskylt eller någon annan stats nationalitetsbeteckning. Paragrafen innehåller också bestämmelser om användning av tillfälliga skyltar och om att skylten utan svårighet ska kunna läsas i trafiken. I 194 § 1 mom. 4 punkten i fordonslagen har det föreskrivits om bötesstraff för brott mot ovan nämnda bestämmelser. De ovannämnda bestämmelserna bör också gälla taxiskyltar och missbruk av dessa, dvs. en taxiskylt ska bara få användas om de förutsättningar som föreskrivits för användningen av en taxiskylt uppfylls.

Övervakning av taxiskyltar inför ett nytt element i övervakningen av taxitrafiken. Övervakningen av taxiskyltar bör genomföras som en del av den nuvarande trafikövervakningen och då ett fordon som används i taxitrafik, dvs. i tillståndspliktig trafik, visas upp för periodisk besiktning. I den årligen återkommande periodiska besiktningen kontrolleras i huvudsak att de fordonstekniska kraven men också att andra krav uppfylls. Exempelvis i enlighet med 153 § i fordonslagen får besiktning inte slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud av den orsaken att betalningen av skatter eller avgifter för fordonet har försummats eller att försäkringsplikten har försummats. I dessa situationer övervakas i samband med den periodiska besiktningen det användningsförbud som det föreskrivs om i paragrafen. Uppgiften om användningsförbud kan ses i trafik- och transportregistret och kan entydigt konstateras i informationssystemet. I paragrafen föreskrivs det också om undantag, om hur man vid behov kan bevisa att premier eller skatter har betalats. I dagsläget granskas inte bestämmelserna som gäller trafiktillstånd i samband med de periodiska besiktningarna, varför bestämmelser som hänför sig till förutsättningarna för taxiskyltar tematiskt sett innebär helt nya uppgifter som ska kontrolleras vid besiktningen. Centralt med tanke på övervakningen är också att de myndigheter som övervakar trafiken (Polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen) i trafikövervakningen lätt kan identifiera de taxiskyltar (dvs. taxibilar), för vilka förutsättningarna för att använda skyltarna av en eller annan orsak inte uppfylls. Det behövs en modell där de taxibilar som har taxiskyltar men som inte längre uppfyller förutsättningarna för dessa direkt med stöd av lagen försätts i användningsförbud. Användningsförbud för fordonet om förutsättningarna för taxiskyltar inte längre uppfylls skulle fungera som ett preventivt element och samtidigt bidra till en effektiv övervakning genom att ge en möjlighet att ingripa om taxiskyltarna missbrukas. Tillsynsmyndigheterna bör bedöma behovet av att inom ramen för bestämmelserna utveckla ändamålsenliga metoder för hur övervakningen ska skötas i praktiken.

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för registreringen av fordon i Finland och låter tillverka de officiella registreringsskyltarna. En leverantör av skyltarna skaffas för viss tid via offentlig upphandling och skyltleverantören levererar alla olika skylttyper. För närvarande tillverkas totalt 28 olika skylttyper som har olika egenskaper, såsom färg och storlek. Skyltens bottenfärg för de olika skylttyperna är vit, gul, svart och blå. Ett enskilt fordonsskylttyp fastställs huvudsakligen utifrån fordonsklassen, men storleken på platsen för registreringsskylten påverkar också vilken skylt som krävs. Genom konkurrensutsättning har Transport- och kommunikationsverket lyckats hålla priset på registreringsskyltar på en moderat nivå. Taxiskyltar har inte beaktats vid upphandlingen när skyltleverantören valts, och eftersom olika fordonsklasser får användas som taxibilar bör också taxiskyltarna finnas att få för alla fordonsklasser. Detta krav bör beaktas när nästa skyltupphandling genomförs i det fall att taxiskyltar tas i bruk i Finland. Verkets nuvarande upphandlingsavtal för skyltar upphör 2026 och det nya avtalet ska konkurrensutsättas så att det träder i kraft den 1 januari 2027.

Försvarsmaktens fordon (militärfordon) och fordon som är registrerade på Åland har sina egna skyltar som inte regleras i fordonslagen.

## **2.5 Information om priser**

Konsumenternas förtroende för taxibranschen är också starkt kopplat till prisernas tillförlitlighet. I marknadsmässig trafik kan taxiresor prissättas fritt, det väsentliga är att det tydligt informeras om prisuppgifterna innan resan påbörjas. Oenighet om priset och bedrägligt förfarande när det gäller prissättningen är ett av de vanligaste anledningarna till konsumentklagomål till Konkurrens- och konsumentverket som gäller taxibranschen.

Enligt 152 § 1 mom. i lagen om transportservice ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera konsumenten om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för konsumenten lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för konsumenten innan resan börjar.

I 3 mom. föreskrivs det också om priset på en exempelresa. Om inget fast pris har avtalats för en taxiresa som erbjuds en konsument, ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik informera passageraren om priset på en exempelresa innan taxiresan börjar. Priset på en exempelresa är priset inklusive mervärdesskatt på en resa på 10 kilometer som varar 15 minuter. Även priset på exempelresan ska läggas fram på ett sådant sätt att det är lättillgängligt för passageraren innan resan börjar. Momentet innehåller också bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att meddela närmare föreskrifter om hur prisuppgifterna och priset på exempelresan ska anges och hållas synliga. I lagen om transportservice har inte uppställts några direkta påföljder i det fall att informerandet om prisuppgifterna är i strid med vad som anges i 1 och 3 mom. eller i övrigt bristfälligt.

Skyldigheten att ge prisuppgifterna och priset på en exempelresa har föreskrivits för tillståndshavaren och den som tillhandahåller förmedlingstjänster. För taxiförarens del har det inte uppställts någon skyldighet att informera om priset. I fråga om förhandsbeställda resor bestäms priset i enlighet med det som anges i mobilappen eller någon annan beställningskanal eller i tillståndshavarens separata prislista och priset meddelas antingen i appen eller på taxiföretagets webbplats. Då resan beställs på förhand förbinder konsumenten sig till tjänsteleverantörens prissättning, varvid konsumenten borde ha en uppfattning om priset redan när han eller hon sätter sig i bilen om priset har avtalats på förhand eller om grunderna för hur priset fastställs om det är fråga om en skjuts med rörligt pris. I dessa situationer är förarens ansvar för att informera om prisuppgifterna inte lika centralt som när det handlar om en resa som inte beställs på förhand.

Att priset och prisuppgifterna noga anges är viktigare när det handlar om resor som inte beställs på förhand, dvs. en taxi som man tar direkt på gatan eller från en taxistolpe. Vid resor som tas från gatan eller en taxistation så verkar man utan förmedlingstjänst, varvid det är väsentligt huruvida prisuppgifterna finns tydligt framlagda i det fordon som fungerar som taxi, om man på förhand muntligt kan avtala om priset med föraren eller om föraren uppger grunderna för hur priset fastställs. I dagsläget har ansvaret för att informera om prisuppgifterna bara ålagts tillståndshavaren och den som tillhandahåller förmedlingstjänsten.

Transport- och kommunikationsverket har med stöd av 151 § 3 mom. i lagen meddelat en kompletterande föreskrift om meddelande av taxiresans uppgifter till passageraren och synlighållande av prisuppgifterna.<sup>29</sup> Enligt föreskriften ska prislistan innehålla det gällande priset på resan eller de gällande grunderna för prissättningen så att prissättningen framgår av prislistan på det sätt som avses i 152 § 1 mom. i lagen om transportservice. Enligt föreskriften ska passageraren på begäran också informeras muntligt om priset eller grunderna för

prissättningen. Prislistan ska visas i det bakre sidofönstret på fordonets högra sida, på något annat ställe på fordonets högra sida eller annars på ett ställe som kan ses från fordonets högra

---

<sup>29</sup> Föreskriften om meddelande av taxiresans uppgifter till passageraren och synlighållande av prisuppgifterna har uppdaterats (TRAFICOM/690724/03.04.03.00/2024).

sida så att passageraren lätt kan upptäcka den utanför fordonet. I föreskriften föreskrivs också om bl.a. de ikoner som får användas i prislistan, prislistans storlek, färg och placering samt om information om priset på en exempelresa. Föreskriften gäller dock endast taxiresor från en taxistation eller taxistolpe samt andra resor som inte beställts eller reserverats i förväg.

Mer problematiska med tanke på pristransparensen och konsumenternas tillräckliga tillgång till information är just de resor som inte har beställts i förväg. I dessa situationer bör man genast kunna ingripa vid missbruk, t.ex. genom en av polisen påförd avgift för trafikförseelse. Att prislistan saknas eller är oklar är den tredje vanligaste bristen i taxifordon som framkom i övervakningen på fältet. Det kommer också in en avsevärd mängd konsumentklagomål som gäller oklarheter i prissättningen. En ändring av lagstiftningen till denna del förbättrar också polisens möjligheter att ingripa om prislistan fattas eller är oklar och sporrar företagen att se till att saken är i sin ordning om deras förare också kör resor som inte beställts i förväg.

I fråga om resor med rörligt pris ska dessutom en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument användas för att fastställa priset. Enligt lagens 152 § 2 mom. gäller att om inget fast pris har avtalats för en taxiresa som erbjuds en konsument, ska resans pris grunda sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan och en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska användas för att bestämma priset. För resan kan det dessutom tas ut en separat grundavgift och andra tilläggsavgifter, som passageraren på förhand känner till. De grunder för bestämmande av priset som används när priset bestäms får inte ändras under taxiresan.

Användningen av taxameter vid resor med rörligt pris ligger i praktiken på förarens ansvar, eftersom föraren är den som befinner sig i fordonet tillsammans med konsumenten. I nuläget innehåller lagen om transportservice inga bestämmelser om påföljder i det fall att föraren inte använder taxameter som grund för fastställandet av priset för resor med rörligt pris eller i övrigt agerar i strid med bestämmelserna i 2 mom. Lagens krav på att taxameter ska användas som grund för att fastställa priset är entydigt.

## **2.6 Fel och påföljder**

Taxiföretagaren ansvarar för att resan sköts på ett korrekt sätt. Lagen innehåller inga separata bestämmelser om försening eller fel i taxitjänster, varför man i bedömningen av fel i tjänsten antingen tillämpar allmänna avtalsrättsliga och konsumenträttsliga principer, påföljder enligt lagen om transportservice eller, i vissa fall, strafflagens bestämmelser. Taxiföretagaren ansvarar för att resan sköts på ett korrekt sätt och om priset t.ex. inte motsvarar det överenskomna eller om servicen i övrigt inte motsvarar det som kunden generellt sett kan förvänta sig kan det handla om ett fel och konsumenten kan vara berättigad till gottgörelse. I vissa situationer kan det också vara fråga om en straffrättslig påföljd, om verksamheten uppfyller kännetecknen för t.ex. (lindrigt) bedrägeri eller betalningsmedelsbedrägeri.

Oenighet om priset och bedrägligt förfarande gällande prissättningen är en av de vanligaste anledningarna till konsumentklagomål till Konkurrens- och konsumentverket när det gäller taxibranschen. Enligt verkets utlåtande kan inkludandet av sanktioner i prissättningen sporra tillståndshavare och förare att se till att prisuppgifterna är korrekta, vilket också förbättrar konsumenternas ställning. Lagstiftande om avgifter för trafikförseelse är dock inte det enda sättet att ingripa i försummelser.

Bestämmelser om påförande och verkställande av avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen. I 160 § 4 mom. i vägtrafiklagen föreskrivs det att avgift för trafikförseelse inte får påföras, om vägtrafikanten misstänks för samma gärning i en förundersökning, en

åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol, vägtrafikanten för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom eller påförts straff eller vägtrafikanten misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning. Också inom taxiverksamhet kan man göra sig skyldig till de brott som avses i strafflagen, varvid påföljden inte fastställs genom avgifter för trafikförseelse utan genom straffrättsliga sanktioner. Till exempel är det enligt 36 kap. 1 § 1 mom. i strafflagen fråga om bedrägeri när en person för att bereda sig eller någon annan orättmätig ekonomisk vinning eller för att skada någon annan, genom att vilseleda eller utnyttja misstag, förmår någon att göra eller underlåta något och därigenom orsakar ekonomisk skada för den som misstagit sig eller den vars intressen han kunnat förfoga över och enligt 37 kap. 8 § 1 mom. 1 punkten i strafflagen är det fråga om betalningsmedelbedrägeri när någon för att bereda sig eller någon annan orättmätig ekonomisk vinning använder ett betalningsmedel utan tillstånd av dess lagliga innehavare, med överskridande av den rätt tillståndet ger honom eller henne eller annars utan laglig rätt. Om föraren eller tillståndshavaren under taxiresan eller efter att den har avslutats t.ex. när priset fastställs eller betalkortet debiteras strävar efter att avsiktligt vilseleda konsumenten för att själv få ekonomisk vinning, ska dessa gärningar bedömas i enlighet med strafflagen.

Konkurrens- och konsumentverket har också sammanställt ett heltäckande informationspaket på sin webbplats om fel i taxitjänst och tillvägagångssätt i felsituationer ur ett konsumenträttsligt perspektiv.<sup>30</sup> Företaget ansvarar för fel i taxitjänsten om tjänsten till sitt innehåll, utförande eller resultat inte motsvarar det som kan anses ha avtalats. Till exempel om taxin anländer vid en annan tidpunkt än avtalat, den inte alls anländer eller taxins utrustning avviker från det som avtalats. Det här gäller också om tjänsten inte har utförts professionellt och omsorgsfullt med beaktande av passagerarens intressen eller föraren har valt en rutt som inte var ändamålsenlig ur passagerarens synvinkel, om tjänsten inte motsvarar det passagerare i allmänhet har anledning att förutsätta i samband med taxitjänster, om tjänsten inte motsvarar de uppgifter som angetts i marknadsföringen och man har kunnat anta att uppgifterna påverkar beställarens beslutsfattande eller om företaget har försummat att lämna sådana uppgifter som beställaren med fog kunde räkna med att bli upplyst om eller tjänsten inte stämmer överens med vad som anges i lag, förordning eller en myndighets beslut. I 151 § 1 mom. i lagen om transportservice anges de krav för taxitrafiken som ställs på tillståndshavaren och som tillståndshavaren svarar för, såsom t.ex. att föraren säkerställer att passageraren tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och erbjuder den hjälp som behövs och att föraren har tillräcklig interaktionsförmåga, tillräckliga språkkunskaper och tillräcklig lokalkännedom om det huvudsakliga verksamhetsdistriktet. Om till exempel någon av de förutsättningar som uppställs i 151 § 1 mom. inte uppfylls kan det vara fråga om fel i tjänsten och konsumenten kan vara berättigad till gottgörelse.

Även om det i lagen om transportservice inte separat föreskrivs om påföljder för alla eventuella felsituationer har konsumenten möjlighet och rätt att reklamera för att få gottgörelse för ett felaktigt förfarande. I fråga om taxitjänster kan konsumentens avtalspartner vara både den taxiföretagare som sköter transporten och den förmedlingscentral som förmedlar beställningen. Utgångspunkten är att taxiföretagaren ansvarar för att taxiresan sköts på korrekt sätt och förmedlingscentralen ansvarar för att förmedlingsuppdraget sköts omsorgsfullt.

Lagen om transportservice innehåller dessutom bestämmelser om allmänna påföljder för lagstridig verksamhet. Med stöd av 245 § i lagen om transportservice kan tillståndshavaren t.ex. ges en varning eller en anmärkning. Enligt paragrafen kan Transport- och

---

<sup>30</sup> <https://www.kkv.fi/sv/konsumentarenden/resor-och-inkvartering/taxiresor/fel-i-taxitjanst/>.

kommunikationsverket ge en anmärkning eller varning till en tillståndshavare eller till ansvarspersonen för tillståndshavaren om han eller hon på annat sätt än upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som gäller verksamhet som avses i tillståndet. Verket får utfärda en varning, om en anmärkning med hänsyn till alla faktorer som framgår i ärendet inte kan anses tillräcklig. En varning ges skriftligt och en anteckning om den görs i trafik- och transportregistret. I lagens 225 § föreskrivs det dessutom om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande. Enligt paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen att rätta till felet eller försummelsen. Beslutet kan förenas med vite eller med hot om att verksamheten kommer att avbrytas helt eller delvis eller att den försummade åtgärden kommer att vidtas på den försumliges bekostnad.

I 242 § i lagen om transportservice föreskrivs det också om att ett tillstånd eller godkännande kan återkallas, ändras eller begränsas. Enligt paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket ändra eller begränsa ett tillstånd eller återkalla ett tillstånd om tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i lagen om transportservice eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller om det av någon annan orsak finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet på ett säkert sätt. Ett tillstånd får återkallas endast om en lindrigare påföljd med hänsyn till alla faktorer som framgår i ärendet inte kan anses tillräcklig. Innan verket fattar beslutet ska det höra den tillståndshavare eller aktör som utövar sin verksamhet med stöd av beslutet om godkännande.

## **2.7 Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan**

### **2.7.1 Taxametrar i lagen om transportservice**

Lagen om transportservice innehåller för närvarande inget obligatoriskt taxameterkrav för alla taxibilar. Kravet på att använda en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument beror på hur priset på resan fastställs, dvs. på huruvida det handlar om ett fast pris som avtalats på förhand eller om det handlar om en skjuts med rörligt pris. Enligt 152 § 2 mom. i lagen om transportservice gäller att om inget fast pris har avtalats för en taxiresa som erbjuds en konsument ska resans pris grunda sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan och en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska användas för att bestämma priset. Genom skyldigheten att använda en taxameter för skjutsar med rörliga priser strävar man efter att säkerställa att priset grundar sig på tillförlitlig mätuppgift. Inte heller en taxameter garanterar helt och hållet att det pris som tas ut av kunden är helt korrekt, men det minskar risken för bedrägeri.

I 15 a § i lagen om transportservice förutsätts dessutom att det i fordon för taxitrafik används taxameter som uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument eller något annat instrument eller system som på ett tillförlitligt sätt och i elektronisk form samlar in de uppgifter som närmare definieras i lagen för varje taxiresa. Insamlingen av uppgifter hänger ihop med skattekontrollen och bekämpning av den grå ekonomin och kravet på att varje taxiresa ska lämna ett s.k. jämförelsespår i elektronisk form. Insamlingen av uppgifter kräver dock inte en taxameter i enlighet med lagen om mätinstrument utan man har möjliggjort ett teknologineutralt tillvägagångssätt för insamlingen av uppgifter, vilket ger utrymme för teknologisk utveckling utan att binda bedrivandet av taxitrafik vid en enda typ av anordning om någon annan anordning eller något annat system också kan producera de uppgifter som behövs i lika tillförlitlig form. Det som dock i praktiken har visat sig vara ett problem är att övriga anordningar och system för närvarande är mer inexacta och lättare att manipulera än en taxameter. Om fordonet inte har

någon taxameter är det åtminstone i teorin möjligt att göra körningar utan att jämförelseuppgifter om dem registreras för t.ex. skattemyndigheterna. Dock kan man inte på ett pålitligt sätt bedöma hur många av dessa s.k. svarta körningar som görs.

## 2.7.2 Uppgifter som samlas in av taxameter

Innan lagen om transportserviceträdde i kraft måste ett fordon som användes i tillståndspliktig persontrafik ha en taxameter (1090/2002, 25 § 2 mom. i fordonslagen). I samband med att lagen om transportservice trädde i kraft slopades kravet på obligatorisk taxameter i alla taxibilar: syftet var att sänka tröskeln för att ta sig in i branschen och att möjliggöra taxiverksamhet på deltid. I förarbetena till lagen om transportservice ansågs taxametern utgöra ett hinder för utvecklandet av diverse tjänster till fast pris, och för att möjliggöra tekniska innovationer inom taxitrafiken övergick man från taxameterkravet till en mer teknologineutral reglering.

När taxametrarna slopades vid taxiresor till fast pris förutsattes ingen form av anordning som samlar in eller lagrar information, varför det för alla taxiresors del inte samlades in de uppgifter som behövs för skattekontrollen, eller åtminstone inte i elektronisk form. Taxiföretaget kunde ta emot resor till fast pris med kontant betalning, varvid uppgifterna om resan inte nödvändigtvis registrerades i något system eftersom lagstiftningen inte förpliktade till det. Då uppkommer ingen information om resan som kan användas till stöd för tillsynen. Taxiföretagen hade visserligen redan då en lagstadgad skyldighet att inkludera även kontantbetalningar i sin bokföring, men utan tekniska verktyg var det mycket svårt att övervaka att det här verkligen gjordes.

För att säkerställa att de uppgifter om taxiresor som samlas med tanke på skattekontrollen är heltäckande och enhetliga beslutade man i den s.k. korrigeringsserie som gällde taxiregleringen 2020–2021 att lagen om transportservice skulle kompletteras med en bestämmelse om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras i fråga om alla taxiresor och vilken typ av anordningar eller system som ska användas för detta ändamål.<sup>31</sup> I 15 a § i lagen om transportservice anges de uppgifter om taxiresorna som ska samlas in med hjälp av taxameter eller något annat instrument. Enligt paragrafen ska följande uppgifter samlas in i elektronisk form för varje taxiresa: identifieringsuppgifter för företagaren, identifieringsuppgifter för fordonet, identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen, tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet samt uppgifter om resans pris och betalningssätt. Dessa uppgifter ska automatiskt överföras i elektronisk form till en databas som förvaltas av en tredje part. Denna tredje part kan i princip vara vem som helst, men i praktiken har åtminstone tillhandahållare av förmedlingstjänster och tillverkare av mätanordningar i någon mån denna roll.

De uppgifter som samlas in inom ramen för den nuvarande lagstiftningen är splittrade i fråga om sin regionala och innehållsmässiga omfattning och av varierande kvalitet, vilket i stor utsträckning beror på att skyldigheten att lämna uppgifter i praktiken bygger på respektive aktörs tekniska förmåga att producera de uppgifter som datainsamlingen förutsätter. Ett förenhetligande av de tekniska kapaciteterna, t.ex. genom att införa obligatorisk taxameter, kunde garantera att uppgifterna samlas in och överförs på ett mer enhetligt sätt.

Skattemyndigheterna kan i skattekontrollen använda sig av de uppgifter som sänts till dem som taxametrarna har samlat in, och taxametern har därför ansetts förebygga grå ekonomi. Uppgifterna registreras alltså i taxametern så att skattemyndigheten har möjlighet att kontrollera

---

<sup>31</sup> RP 176/2020 rd.

de betalningar som gjorts och tagits emot, samt den resa som fordonet har färdats, varvid uppgifterna också kan användas för att bedöma t.ex. ett eventuellt undanhållande av inkomster. Taxameter samlar också in andra uppgifter än de som anges i denna lag, såsom fordonets totala antal körda kilometer. I yttrandena om bedömningspromemorian som gäller taxiregleringen konstaterades en fördel med taxameter vara att den fungerar som kassaapparat och att de uppgifter som den samlar in kan vara till hjälp för bl.a. företagets bokföring, när lön eller provision räknas och att taxameter dessutom på ett tillförlitligt sätt lagrar fordonets totala körda kilometer. När det gäller körningarna med taxin ska man dock kunna separera privata körningar från yrkeskörningar som är inkomstbringande. Ett taxiföretag kan dra av mervärdesskatt som ingår i anskaffnings- och driftskostnaderna för fordonet endast till den del som fordonet används för yrkesmässig persontransport. Företagaren måste t.ex. med hjälp av en kördagbok kunna visa vilken andel av de kilometer som körts med fordonet som är yrkesmässig persontransport. När företaget använder sig av taxameter och kvittoskrivare fungerar rapporten som den ger också som kördagbok.

### 2.7.3 Taxameter i bekämpningen av grå ekonomi

Viktiga med tanke på bekämpningen av grå ekonomi är i synnerhet de skatteintäkter som i dagsläget går förlorade. I den intensifierade övervakning av taxibranschen som genomfördes mellan våren 2021 och september 2022 hittade Skatteförvaltningen inkomster till ett värde av totalt 8,7 miljoner euro som lämnats utanför beskattning, andra felaktigheter som påverkade den beskattningsbara inkomsten till ett värde av 4,3 miljoner euro samt svarta löner som uppgick till nära 3 miljoner euro.<sup>32</sup> Ett typiskt sätt att skattefuska är att inte ta upp försäljning som betalats kontant i företagets bokföring eller att t.ex. helt låta bli att bokföra körningarna under någon månad. Taxameter kan också uppsåtligen användas felaktigt så att den försäljning som registreras i bokföringen blir mindre än den i verkligheten är. Övervakningen omfattade totalt cirka 850 taxiföretag, förare och bokföringsbyråer som valts ut baserat på en riskanalys. Den grå ekonomins ekonomiska värde är i verkligheten sannolikt ännu större.

Också innan lagen om transportservice trädde i kraft, genomförde Skatteförvaltningen projekt för att kontrollera taxibranschen 2015–2017, och i drygt 300 utförda skattegranskningar noterades brister i över 60 procent av de granskade företagen.<sup>33</sup> Viktiga observationer relaterade till grå ekonom, såsom undanhållande av inkomster, framkom i cirka 30 procent av de granskade fallen. De mest typiska förseelserna var att man undanhöll inkomster och inkluderade privata kostnader i bokföringen. En obligatorisk taxameter förhindrar alltså inte grå ekonomi, men underlättar kontrollen i efterhand och insamlingen av uppgifter om taxiresan. Den grå ekonomin är dock ett mycket vidare fenomen som berör andra aspekter än taxametrar.

I sitt remissyttrande i samband med bedömningspromemorian om taxiregleringen konstaterade Skatteförvaltningens kundrelationsenhet ("Skatteförvaltningen") att trots att det i bedömningspromemorian står inskrivet att den nuvarande lagstiftningen ser till att alla taxiresor lämnar ett s.k. jämförelsespår i elektronisk form, så motsvarar detta inte Skatteförvaltningens erfarenheter av tillsynen över taxibranschen. Typiskt för den grå ekonomin är att dessa uppgifter saknas och att de också har kunnat förstöras. Skatteförvaltningen påpekade också att uppgifterna

---

<sup>32</sup> Skatteförvaltningens meddelande (2022): [Taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja – Verohallinto toivoo lakimuutosta](#), *Taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja – Vero-hallinto toivoo lakimuutosta* Publicerat den 26 oktober 2022.

<sup>33</sup> Skatteförvaltningen (2016): [Verohallinto on paljastanut harmaata taloutta taksitoimialan tehovalvonnassa](#). Publicerad 15.11.2016.

om antalet körningar som gjorts med fordonet utanför taxiverksamheten, dvs. det totala antalet körda kilometer, också är nyttig information i bekämpning av den grå ekonomin och i skattekontrollen och av denna anledning bör man i mån av möjlighet också utreda användningen av taxametrar för att möjliggöra detta. Skatteförvaltningen konstaterade ändå att det också är typiskt att aktörer inom den grå ekonomin medvetet och avsiktligt inte använder taxameter, och det är inte alltid fråga om ett tillfälligt agerande. Användningen av taxameter kunde minska den grå ekonomin och underlätta kontroll i efterhand, men inte heller detta förhindrar kringgåendet av skatt.

#### 2.7.4 Plattformsoveratörernas skyldighet att lämna uppgifter

Värt att notera är dessutom att de plattformsbolag som verkar på taximarknaden via en app (s.k. rapporteringsskyldiga plattformsoveratörer) numera är tvungna att lämna uppgifter till Skatteförvaltningen också i och med de separata bestämmelserna om öppenhet i beskattningen.<sup>34</sup> Den rapporteringsskyldiga plattformsoveratörens skyldighet att lämna uppgifter i skattefrågor bygger på Europeiska unionens direktiv (EU) 2021/514 om ändring av direktiv 2011/16/EU om administrativt samarbete i fråga om beskattning (nedan DAC7-direktivet).<sup>35</sup> Omsorgs- och registreringskraven för de plattformsoveratörer som avses i DAC7-direktivet har satts i kraft genom lagen om skyldighet för aktörer inom digital plattformsekonomi att lämna uppgifter i fråga om beskattning (1267/2022), genom att en ny 17 f § införts i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) samt genom att direktivets verkningar beaktats även i övrig lagstiftning. Syftet med DAC7-bestämmelserna är att göra beskattningen mer transparent i fråga om den affärsverksamhet som sker på digitala plattformar.

Plattformsoveratörer ska samla in de uppgifter som lagen förutsätter om berörd verksamhet som fysiska personer och enheter tillhandahållit via plattformar som de administrerar samt styrka att de uppgifter som anmäls är korrekta. En upplysningsskyldig plattformsoveratör ska årligen informera Skatteförvaltningen om de säljare som använt plattformen och berörda verksamheter som dessa bedrivit och om de ersättningar som betalats för dessa. Med berörd verksamhet avses försäljning av varor och tjänster och uthyrning av fast egendom och trafikmedel. Lagen om upplysningsskyldigheten för plattformsoveratörer trädde i kraft i januari 2023, varför de första uppgifterna från 2023 rapporterades i januari 2024.

#### 2.7.5 Kraven i lagen om mätinstrument och direktivet om mätinstrument

På taxametrar tillämpas direktiv 2014/32/EU (direktivet om mätinstrument) och taxametrar måste uppfylla kraven i direktivet.<sup>36</sup> Taxametrar hör enligt artikel 2.1 i 2014/32/EU till de mätinstrument som faller inom direktivets tillämpningsområde.

I direktivet om mätinstrument föreskrivs det hurdana mätinstrument som får tillhandahållas och tas i bruk på den inre marknaden. Enligt artikel 3 i direktivet får medlemsstaterna, i de fall de anser det vara befogat, föreskriva om användningen av mätinstrument för mätfunktioner som avser allmänt intresse, folkhälsa, allmän säkerhet, den allmänna ordningen, miljöskydd, konsumentskydd, uttag av skatter och avgifter och handel på lika villkor. Om medlemsstaten har beslutat förutsätta användning av ett sådant mätinstrument som avses i förordningen för en

---

<sup>34</sup> Skatteförvaltningens anvisning

[https://www.vero.fi/sv/Detaljerade\\_skatteanvisningar/anvisningar/209369/upplysningsskyldigheten-for-rapporteringsskyldiga-plattformsoveratorer-dac7/](https://www.vero.fi/sv/Detaljerade_skatteanvisningar/anvisningar/209369/upplysningsskyldigheten-for-rapporteringsskyldiga-plattformsoveratorer-dac7/).

<sup>35</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L0514>.

<sup>36</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014L0032-20150127>.

mätfunktion, ska medlemsstaten se till att de mätinstrument som släpps ut på marknaden överensstämmer med kraven i direktivet. Direktivet om mätinstrument reglerar instrumentens tekniska egenskaper men ingriper inte i hur man på det nationella planet främjar direktivets mål som avser allmänt intresse, såsom konsumentskydd och uttag av skatter. Om grunden för skyldigheten att använda dem är någon annan orsak som inte nämns i direktivet, är det skäl att separat meddela kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta. Enligt denna så kallade valfrihetsprincip behöver medlemsstaterna inte besluta att de instrument som avses i direktivet ska användas. Detaljerna kring fastställandet av en lagstadgad mätfunktion preciseras dock i den nationella lagstiftningen. I Finland har man traditionellt ansett att skyldigheten att använda taxameter tjänar två huvudsakliga syften: konsumentskydd och ett tillförlitligt insamlande av de uppgifter som krävs för skattekontrollen.

Direktivet om mätinstrument har i Finland implementerats genom lagen om mätinstrument (707/2011) och statsrådets förordning om väsentliga krav på mätinstrument, visande av överensstämmelse med kraven och särskilda tekniska krav (1432/2016), som utfärdats med stöd av lagen. Bestämmelser om de krav som gäller taxametrarnas egenskaper och släppande på marknaden ingår i dessa författningar. I 2 § i lagen om mätinstrument fastställs lagens tillämpningsområde. Enligt paragrafen föreskrivs det i lagen om de krav som ska ställas på mätinstrument och mätmetoder och om åtgärder för att verifiera att de överensstämmer med kraven, när ett mätinstrument och en mätmetod används inom näringsverksamhet för bestämmande av priset på en produkt eller tjänst eller någon annan ekonomisk fördel enligt mätresultaten, vid förbrukningsmätning för bestämmande av priset eller någon annan ekonomisk fördel enligt mätresultaten, för en myndighets eller en med en myndighet jämförbar aktörs beslutsfattande utifrån ett mätresultat eller för mätning som har betydelse för det allmänna intresset, den allmänna hälsan och säkerheten, den allmänna ordningen eller miljöskyddet. I lagen om mätinstrument har inte separat definierats den grund för att ta ut skatter och avgifter som föreskrivs i direktivet, men detta kan anses höra till villkoret som gäller betydelse för det allmänna intresset.

Dagens användning av taxametrar som grundar sig på resor utan fast pris enligt 152 § 2 mom. i lagen om transportservice hänger uttryckligen samman med användningen av det mätinstrument och den mätmetod som definierats i 2 § i lagen om mätinstrument för fastställandet av priset på tjänsten utifrån mätresultaten. Om också insamlingen av uppgifter i enlighet med 15 a § i lagen om transportservice förutsätter att enbart en taxameter i enlighet med lagen om mätinstrument används, kunde grunden för detta krav anses vara den punkt i 2 § 1 mom. i lagen om mätinstrument som gäller mätning som har betydelse för det allmänna intresset, den allmänna hälsan och säkerheten eller den allmänna ordningen.

I det föregående lagstiftningsprojektet som gällde taxiregleringen fördes en dialog om tillämpningen av direktivet om mätinstrument med Europeiska kommissionen. Europeiska kommissionen betonade i sitt brev till kommunikationsministeriet av den 10 juni 2020 att när en medlemsstat förutsätter användning av taxametrar, ska de taxametrar som används för ändamålet uppfylla kraven i direktivet om mätinstrument. Kommissionen påpekade också att inga andra instrument än de som avses i direktivet om mätinstrument hör till direktivets tillämpningsområde. Enligt kommissionen kan taxametrarnas kännetecken anses vara att de är anordningar som är fast installerade i ett fordon, som fungerar tillsammans med en signalgenerator och som utför uppgifter som att mäta sträckan och färdtiden och beräkna färdavgiften.<sup>37</sup>

I dagsläget kan de uppgifter som avses i 15 a § i lagen om transportservice samlas in antingen med hjälp av en taxameter eller med någon annan anordning eller något annat system som inte omfattas av bestämmelserna i lagen om mätinstrument. Av den här anledningen är formen för insamlingen och lagringen av uppgifterna inte inbördes likvärdiga då systemen skiljer sig från varandra.

## 2.7.6 Kontroll av taxametrar

Det finns inga helt säkra uppgifter om hur många taxibilar som för närvarande använder taxameter. Enligt en grov uppskattning som Transport- och kommunikationsverket har gjort använder dock uppemot 70–85 procent av bilarna för närvarande en taxameter. Transport- och kommunikationsverket har i enlighet med 152 § 2 mom. i lagen om transportservice meddelat en föreskrift om de tekniska kraven på en taxameter.<sup>37</sup> Enligt föreskriften ska en taxameter uppfylla de krav för taxametrar som fastställs i direktivet om mätinstrument och nationellt genomförts i lagen om mätinstrument. Det skydd mot korrumpning av uppgifterna som förutsätts i direktivet om mätinstrument genomförs genom försegling som görs av en innehavare av tillstånd för installering och reparation som beviljats av Transport- och kommunikationsverket eller på något annat tillförlitligt sätt som uppfyller kraven i direktivet om mätinstrument. Förseglingen ska vara sådan att det som mätaren visar inte kan ändras utan att förseglingen bryts, förutom genom inställning av taxitaxorna elektroniskt på distans via taxibilarnas datasystem.

Enligt 6 § 1 mom. 15) punkten i lagen om mätinstrument avses med försegling en fysisk eller elektronisk metod, varmed tillträde till delar eller funktioner av ett mätinstrument som påverkar dess metrologiska funktioner förhindras och som bryts eller annars visar att instrumentet är i overifierat tillstånd. Bestämmelser om försegling finns i 10 § i lagen om mätinstrument. Enligt paragrafen ska ett mätinstrument förseglas i enlighet med tillverkarens anvisningar, om det inte har befriats från kravet på försegling. Förseglingen utförs antingen före eller i samband med ibruktagandet av det anmälda organet, besiktningsorganet eller av tillverkaren, om denne har det anmälda organets eller besiktningsorganets godkännande, i samband med service av mätinstrumentet som utförs av en servicefirma som avses i 19 § eller av besiktningsorganet eller i samband med verifieringen under användningstiden av besiktningsorganet, om sigillet har brutits. En taxameter som är i användning ska alltså vara förenlig med lagen om mätinstrument och förseglad.

Bestämmelser om taxametrar finns fortsättningsvis också i fordonslagen. Enligt 180 § 1 mom. i fordonslagen (82/2021) ska tillstånd för att installera och reparera taxametrar utverkas av tillsynsmyndigheten. Transport- och kommunikationsverket övervakar bilverkstäder som utför tillstånds- eller anmälningspliktiga arbeten, bl.a. installation och reparation av taxametrar. Verkstadstillsyn utförs på basis av utredningsbegäran och som inspektioner på plats hos verkstäder. Tillsynsmyndigheten har rätt att få tillträde till de platser där installationerna eller reparationerna utförs och att trots sekretessbestämmelserna av innehavaren av installations- och reparationstillstånd få de uppgifter som är nödvändiga för tillsynen.

I 152 § i fordonslagen finns bestämmelser om periodisk besiktning. Enligt paragrafen ska det i den periodiska besiktningen kontrolleras att fordonets skick överensstämmer med de

---

<sup>37</sup> Dokumenten finns i tjänsten för projekttinformation, nummer LVM025:00/2019  
<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>.

<sup>38</sup> TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020.

bestämmelser och föreskrifter som gäller för fordonet, att det är tryggt att använda i trafik, att det inte orsakar onödiga miljöolägenheter och att de uppgifter om fordonet som ska antecknas i registret är korrekta. I 2 mom. ges Transport- och kommunikationsverket dessutom befogenhet att meddela närmare föreskrifter om bl.a. periodisk besiktning av motorfordon och tillhörande släpvagnar. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om bedömningsgrunder vid periodisk besiktning av fordon fastslås att om en taxameter har installerats ska det göras en okulär kontroll av installationsintyg samt installations- eller kontrollintyg över plomberingen eller taxametern, och kontroll av att däckdimensionen är korrekt.<sup>39</sup> Besiktningen ska underkännas om plombering eller installationskvitto fattas, intyg fattas eller är bristfälligt, däckets normenliga rullningscirkel inte motsvarar vad som angetts i installations- eller kontrollintyget eller om taxametern är av ej godkänd typ. Övervakningen av taxametrar sker för närvarande alltså i praktiken genom besiktningens försorg, då man i samband med den kontrollerar mätarens installation och plombering om fordonet har en taxameter.

Enligt 149 § i fordonslagen ska fordon som används i taxitrafik genomgå periodisk besiktning med ett tätare intervall än fordon som är i privat bruk. Senast ett år efter tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och därefter årligen senast ett år efter senaste besiktning; om det har förflutit mer än ett år mellan tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet och inledandet av taxitrafik, ska fordonet godkännas vid periodisk besiktning innan taxitrafiken inleds. Eftersom taxameter inte är obligatorisk utrustning i fordonet kontrolleras taxametern för närvarande inte annars än i samband med besiktningen. Man bör också ingripa mer noggrant i den övriga kontrollen av och sanktioner för taxametrar.

## **2.8 Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare**

### **2.8.1 Allmänt**

Enligt lagen om transportservice ska taxiförare ha körtillstånd för taxiförare. Körtillståndet för taxiförare är personligt och gäller rätten att köra taxi för den person som är verksam som förare. Körtillståndet beviljas och förnyas enligt 25 och 26 § i lagen om transportservice av Transport- och kommunikationsverket. Enligt 26 § är körtillståndet i kraft fem år från beviljandet av tillståndet eller för taxiförare som fyllt 68 år två år från beviljandet. Förutsättningen för att få körtillstånd är bl.a. kör rätt för bil i kategori B som sökanden har haft i minst ett år, strängare medicinska krav än för privatbilister och avlagt prov för taxiförare.

### **2.8.2 Medicinska krav för körtillstånd**

Enligt 25 § 2 mom. 2 punkten i lagen om transportservice beviljar Transport- och kommunikationsverket på ansökan körtillstånd för taxiförare till en person som uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2 enligt 18 § i körkortslagen. I 18 § i körkortslagen anges noggranna medicinska krav, men paragrafen innehåller inga bestämmelser om hur kraven ska uppfyllas och verifieras. Bestämmelser om ett separat läkarintyg finns i 10 § i körkortslagen, som innehåller en förteckning över de bilagor som ska fogas till körkortsansökan. Enligt 10 § 1 mom. 1 punkten i körkortslagen ska till en ansökan om körkort fogas ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande och dessutom ett utlåtande av en specialistläkare, om ett sådant enligt läkarutlåtandet eller av en orsak som annars kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom behövs för behandling av ansökan. Varken 25 § i lagen om transportservice eller 18 § i körkortslagen innehåller någon hänvisning till ett läkarintyg enligt 10 § i körkortslagen. I nuläget förutsätts alltså den som ansöker om körtillstånd

---

<sup>39</sup> TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020.

för taxiförare inte enligt lag lämna in något läkarutlåtande. De medicinska kraven enligt lagen ska alltså uppfyllas, men luckan i regleringen gäller hur uppfyllandet av dessa medicinska krav ska verifieras och kontrolleras.

Situationen har eventuellt uppstått i samband med att lagen om transportservice stiftades. Lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) innehöll inte någon bestämmelse om läkarutlåtande, utan endast ett krav på att den sökande ska uppfylla de föreskrivna medicinska kraven. Bestämmelser om inlämnande av läkarutlåtande utfärdades separat genom förordning (825/2009) och i 5 § 1 mom. i förordningen föreskrevs det om att till ansökan om körtillstånd för taxiförare ska fogas ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande. Skyldigheterna enligt förordningen infördes inte som sådana i lagen om transportservice, utan endast lagens paragraf om medicinska krav. I regeringens proposition om lagen om transportservice anges det att de krav som gäller beviljande av körtillstånd för taxiförare delvis grundar sig på den gällande lagen om yrkeskompetens för taxiförare, men kraven har i påfallande grad luckrats upp.<sup>40</sup> Bestämmelserna i förordningen infördes inte på lagnivå, och lagen om transportservice innehåller således inte några bestämmelser om inlämnande av läkarutlåtande.

I praktiken kan emellertid uppfyllelsen av de medicinska kraven enligt 18 § i körkortslagen visas endast genom att läkarutlåtande lämnas in. Men eftersom det i nuläget inte preciseras i 25 § 2 mom. 2 punkten i lagen om transportservice hur uppfyllelsen av de medicinska kraven ska visas är det möjligt att undvika att lämna in det läkarutlåtande om körhälsa som avses i anslutning till körkortstillstånd i grupp 2. Detta har beaktats i körkortslagen i 10 § 1 mom. 1 punkten. Enligt den punkten ska till en ansökan om körkort fogas ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande och dessutom ett utlåtande av en specialistläkare, om ett sådant enligt läkarutlåtandet eller av en orsak som annars kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom behövs för behandling av ansökan. En bestämmelse av detta slag saknas i lagen om transportservice när det gäller läkarutlåtande för taxiförare.

### 2.8.3 Brott som utgör hinder för beviljande av körtillstånd

Körtillstånd för taxiförare kan inte beviljas om den sökande har gjort sig skyldig till brott som uppräknas i 25 § 3 eller 4 mom. i lagen om transportservice. I lagen finns en uttömmande förteckning över de brott i straffregistret som beaktas för femårsperioden före ansökan om körtillstånd. I lagens 25 § 3 mom. uppräknas allvarliga brott mot liv och hälsa och brottsförteckningen i 1 punkten är densamma som anges i 6 § 2 mom. i straffregisterlagen (770/1993), även om lagen om transportservice inte längre i nuläget innehåller någon hänvisning till lagmomentet i fråga. Hinder för att få körtillstånd utgör enligt 3 mom. 1 punkten spridning av pornografisk bild enligt 17 kap. 18 § i strafflagen (39/1889) eller sexualbrott enligt 20 kap., brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 1–3, 6 eller 6 b §, människohandel enligt 25 kap. 3 § och 3 a §, grovt rån enligt 31 kap. 2 § eller narkotikabrott enligt 50 kap. i den lagen. Enligt 3 mom. 2 punkten utgörs hinder också av vissa brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. i strafflagen, vissa egendomsbrott enligt 28 kap., rån enligt 31 kap. 1 § eller häleri- eller penningtvättsbrott enligt 32 kap. 1–10 §, liksom även av de i 3 punkten angivna grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri och grovt rattfylleri eller förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. i strafflagen. Dessutom kan hinder enligt 3 mom. 4 punkten utgöras också av ett brott som motsvarar de brott som avses i 1–3 punkten, då ett avgörande i domstol om brottet med stöd av 2 § 2 mom. i straffregisterlagen har antecknats i straffregistret.

---

<sup>40</sup> RP 161/2016 rd, s.128.

Transport- och kommunikationsverket får inte heller bevilja körtillstånd, om personen på det sätt som framgår av bötesregistret under de senaste tre åren innan ansökan om körtillstånd avgjorts har gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 2 § i strafflagen, rattfylleri enligt 23 kap. 3 § eller grovt rattfylleri enligt 23 kap. 4 § i strafflagen, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen, om gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig att arbeta som taxiförare eller en gärning som avses ovan i 3 mom. 1, 2 eller 4 punkten, om gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig att arbeta som taxiförare.

Vid prövning av hur den tillståndssökandes brottsbakgrund och personliga egenskaper inverkar på personens lämplighet bedöms i synnerhet gärningar mot liv och hälsa, benägenhet till våldsamhet och beteende samt sexualbrott. Dessa anses ha en central inverkan på passagerarnas säkerhet och på garantin för deras personliga integritet. Dessutom bedöms förarens tillförlitlighet och lämplighet för att verka som taxiförare i fråga om andra gärningar som framgår av straff- och bötesregistret, såsom på basis av domar för trafikbrott som leder till körförbud, egendomsbrott och narkotikabrott. Dessa anses ha en central inverkan också på trafiksäkerheten och passagerarnas säkerhet.

En taxiförare arbetar med kundservice och därför påverkar förarens yrkeskunskap och färdigheter den säkerhet som kunderna upplever och förtroendet för branschen. Av denna anledning har man vid beredningen utrett möjligheterna att införa vissa brott som ska utgöra hinder för att få körtillstånd och som inte i den gällande lagen har tagits i beaktande. Med tanke på tillståndsovervakningen och brottsförebyggandet är en föregripande övervakning det effektivaste sättet att ingripa. Samtidigt måste man notera att samma gärningar som utgör hinder för att få körtillstånd också kan vara grunder för återkallande av tillstånd enligt 246 § i lagen om transportservice.

I den bedömningspromemoria som publicerats under förberedelserna i lagstiftningsprojektet beskrivs närmare konsumenternas åsikter om taximarknaden och en viktig observation i undersökningen är att konsumenternas känsla av trygghet har försvagats.<sup>41</sup> Den största nedgången i nöjdhet från 2019 (betyget 3,94) till 2023 (betyget 3,65) gäller trygghetskänslan. I huvudstadsregionen är betyget för trygghetskänslan ännu lägre än i landet som helhet (3,26). På basis av enkätundersökningar kan det konstateras att det finns fog för målet att återställa förtroendet. Förtroendet är nära förknippat också med den känsla av trygghet som kunderna upplever.

Sett ur taxipassagerarnas synvinkel kan upplevelsen av trygghet påverkas bl.a. av förarens trafikbeteende, fordonens kvalitet, beteendet gentemot kunden och exempelvis kundens känsla av att bli svindlad i fråga om priset eller kvaliteten på skjutsen. Också intrycket av förarens lokalkännedom och språkkunskaper kan påverka den känsla av trygghet som kunden upplever. Beteendet gentemot kunden och förarens kompetens att beakta kundens särskilda behov understryks i synnerhet i tjänsterna för personer med nedsatt rörlighet och andra specialgrupper.

Genom krav på förarna har man strävat efter att säkerställa att de har tillräckliga färdigheter och ett sådant hälsotillstånd att passagerarnas säkerhet inte äventyras. De tillståndskrav som gäller taxiförare är också en del av förhandstillsynen, som är ett sätt att ingripa i de yrkesfärdigheter som krävs av en taxiförare. Genom effektiv förhandstillsyn kan man påverka taxiförarnas anseende och konsumenternas säkerhet och trygghetskänsla.

---

<sup>41</sup> [Bedömningspromemoria om taxiregleringen \(Taksisääntelyn arviomuistio\)](#), s.10–13 (på finska).

Som brott som utgör hinder för att få körkortstillstånd för taxiförare anges för närvarande bl.a. brott i anslutning till liv och hälsa enligt 20 kap. i strafflagen samt brott som gäller människohandel enligt 25 kap. i strafflagen och som är förknippade med passagerarens säkerhet. I 25 kap. i strafflagen ingår utöver bestämmelser om människohandel också bl.a. bestämmelser om frihetsberövande, tagande av gisslan, olaga hot, olaga förföljelse och olaga tvång, men de utgör inte för närvarande hinder för att få körkortstillstånd. I yttrandena om bedömningspromemorian om behoven av ändring av taxiregleringen föreslogs det att också dessa brott ska beaktas som hinder för att få körkortstillstånd för taxiförare.<sup>42</sup> I bedömningspromemorian föreslogs det också att även vissa brott i anslutning till innehav av vapen och farliga föremål enligt strafflagens 41 kap. bör beaktas, eftersom också de är direkt relaterade till kundens personliga säkerhet.

Utöver brott mot en annan person utgör också ekonomiska brott hinder för att få körkortstillstånd, bl.a. egendomsbrott enligt 28 kap. samt häleri- och penningtvåtsbrott enligt 32 kap. Under förberedelserna för lagstiftningsprojektet framfördes det att också vissa bedrägeri- och betalningsmedelsbrott bör beaktas som hinder för att få körkortstillstånd.<sup>43</sup> En taxiförare kan ha direkt tillgång till kundernas betalkort, om resan inte har betalats på förhand. Då är det viktigt att kunna lita på att föraren inte missbrukar betalkortet. I många av yttrandena om bedömningspromemorian framfördes det också att brott mot den offentliga ekonomin enligt strafflagens 29 kap. borde beaktas, varvid man bättre skulle kunna förhindra också kringgående av skatt, då exempelvis grovt skattebedrägeri skulle vara ett hinder för att få körkortstillstånd.

#### 2.8.4 Utbildningskrav på taxiförare

Utbildningskraven på taxiförare slopades som villkor för att få körkortstillstånd genom lagen om ändring av lagen om transportservice (301/2018) den 1 juli 2018. I stället infördes en skyldighet enligt 151 § 1 mom. i lagen om transportservice för innehavaren av taxitrafikortstillstånd att svara för förarnas kompetens. En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik ansvarar och sörjer bl.a. för att föraren säkerställer att passageraren tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och erbjuder den hjälp som behövs (2 punkten), att föraren har tillräcklig interaktionsförmåga, tillräckliga språkkunskaper och tillräcklig lokalkännedom om det huvudsakliga verksamhetsdistriktet (3 punkten) och att föraren har förmåga att beakta de särskilda behov en passagerare med funktionsnedsättningar har (4 punkten).

I 25 § i lagen om transportservice föreskrivs det om krav som ställs på taxiförare. Enligt 2 mom. 3 punkten är en förutsättning för beviljande av körkortstillstånd bl.a. avlagt prov för taxiförare.

I den föregående granskningen av taxiregleringen<sup>44</sup> infördes i lagen om transportservice en förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Utbildningen är inte obligatorisk för att man ska få körkortstillstånd för taxiförare. Bestämmelserna om förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov samt utbildningsintyget trädde i kraft den 1 maj 2021 och ingår i 26 a § i lagen om transportservice. Den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov ska enligt 26 a 1 mom. i lagen om transportservice omfatta undervisning i inverkan av nedsatt rörlighet och funktionsbegränsningar på användningen av taxitjänster, bemötande av och kommunikation med kunder med nedsatt rörlighet och funktionsbegränsning, assistans till grupper med särskilda behov och assistans med att ta sig in

<sup>42</sup> [Sammandrag av remissvaren](https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM062:00/2023) samt alla yttranden finns på projektsidorna på <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM062:00/2023>. Ett sammandrag som gäller brott som ska läggas till finns på sidorna 4–7 i remissvaren.

<sup>43</sup> [Bedömningspromemoria om taxiregleringen \(Taksisääntelyn arviomuistio\)](#), s.16 (på finska).

<sup>44</sup> Lag om ändring av lagen om transportservice, RP 176/2021 rd.

i fordon samt särskilda frågor som gäller skol- och dagvårdstransporter. I 2 mom. finns bestämmelser om utbildningens längd. Utbildningen omfattar 21 timmar, av vilka minst sju timmar ska vara praktisk undervisning. Enligt 26 a § 1 mom. i lagen beviljar den utbildningsorganisation som ordnat utbildningen den som har genomgått sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov ett utbildningsintyg.

Även om taxiförarutbildningen inte är ett villkor för att få körtillstånd för taxiförare förutsätter många förmedlingscentraler och större taxiföretag att deras förare genomgår företagets interna utbildning. Undervisningsinnehållet och nivån på den utbildning som förmedlingscentralerna och taxiföretagen erbjuder varierar. Många offentliga aktörer förutsätter också i upphandlingarna av offentliga transporter att förarna har genomgått förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Bedömningen är ändå att det i nuläget finns förare i branschen som inte när de börjat arbetet har genomgått någon som helst utbildning i anslutning till taxiföraryrket.

#### 2.8.5 Prov för taxiförare

Även om fullgjord utbildning för taxiförare inte är ett villkor för beviljande av körtillstånd för taxiförare måste den sökande, för att få körtillstånd, med godkänt betyg genomföra det prov för taxiförare som avses i 25 a § i lagen om transportservice. Provet för taxiförare genomförs som elektroniskt teoriprov vid ett serviceställe hos en av Transport- och kommunikationsverkets tjänsteproducenter.

Med provet för taxiförare mäts taxiförarens grundläggande kompetens samt kännedom om den centrala regleringen av taxitrafiken. Provet ska enligt 25 a § 1 mom. i lagen om transportservice innehålla frågor om assistans till passagerarna och om omsorg om deras säkerhet, om olika passagerargrupperns särskilda behov, om kundbetjäningssituationer inom taxitjänsterna samt om faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik. Transport- och kommunikationsverket har dessutom den 16 april 2021 meddelat en föreskrift om de krav som gäller provet för taxiförare (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Föreskriften behandlar innehållet i och genomförandet av provet samt anmälan till provet. Föreskriften trädde i kraft den 1 maj 2021 och gäller tills vidare.

På fusk som konstateras vid avläggande av prov för taxiförare tillämpas 246 a § i lagen.

### 2.9 Godkännande av och tillsyn över utbildningsorganisationerna

#### 2.9.1 Godkännande av och tillsyn över utbildningsorganisationer inom taxitrafiken

Enligt 35 a § 1 mom. i lagen om transportservice krävs för ordnande av förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagareutbildning ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket. Avsikten med förfarandet för godkännande är framför allt att säkerställa att utbildningsanordnarna uppfyller vissa minimikrav som anges i lagstiftningen och i myndighetsföreskrifter.

Det finns enligt Transport- och kommunikationsverket 50 godkända aktörer som ordnar förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och 19 aktörer som ordnar företagareutbildning. Anordnarna av förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov är geografiskt placerade på olika håll på det finländska fastlandet från Rovaniemi till de södra delarna av landet. Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket den 4 februari 2025 är huvudnäringsgrenen taxitrafik för nästan hälften av dem som anordnar förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Övriga huvudnäringsgrenar är främst sådana

som är relaterade till anordnande av utbildning (t.ex. konsultverksamhet avseende företags organisation, yrkesutbildning på mellannivå) eller annars till trafik (t.ex. annan transportförmedling, vägtransport, godstrafik). I praktiken har de aktörer som ordnar utbildningarna sannolikt annan verksamhet utöver förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket är hälften av de aktörer som godkänts för att ordna förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov mycket små till personalstyrkan, eftersom de sysselsätter färre än 10 personer. Det finns fem aktörer som sysselsätter fler än hundra personer. Aktörerna med den största personalstyrkan tillhandahåller yrkesutbildning. Också företagareutbildningar inom taxitrafik har ordnats från Rovaniemi till södra Finland med fokus på de största städerna. Utöver de ovannämnda godkända förarutbildningar som är inriktade på grupper med särskilda behov och företagareutbildningarna utbildar företagen i taxibranschen sina förare för sina egna behov.

Enligt 35 a § 2 mom. godkänner Transport- och kommunikationsverket på ansökan som utbildningsanordnare enligt denna paragraf en utbildningsorganisation 1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §, 2) som är solvent och på behörigt sätt kan fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och visar att organisationen har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten, och 3) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram. Godkännandets giltighetstid är inte reglerad, men enligt 35 b § 4 mom. är ett fastställt utbildningsprogram i kraft högst fem år.

I 35 b § i lagen om transportservice föreskrivs det om godkännande av anordnare av utbildning i taxitrafik och om fastställande av utbildningsprogrammet. I 2 mom. anges de uppgifter som den sökande ska uppge för Transport- och kommunikationsverket. För att de förutsättningar i fråga om solvens och ekonomiska resurser som föreskrivs i 35 a § 2 mom. ska kunna verifieras ska den som ansöker om godkännande enligt 35 b § 2 mom. 5 punkten uppge en redogörelse för de ekonomiska förutsättningarna för ordnande av utbildning. Enligt förarbetena till lagen (RP 176/2020 rd, s. 83) kommer Transport- och kommunikationsverket att kontrollera den sökande organisationens ekonomiska situation och huruvida företaget har skatteskulder och huruvida det uppfyllt de obligatoriska förpliktelser relaterade till pensions- och olycksfallsförsäkringar som gäller vid företagsverksamhet. Enligt förarbetena gäller det, när sökandens solvens bedöms, att beakta t.ex. sökandens finansierings- och omsättningstillgångar samt anläggningstillgångar som kan användas som säkerhet och övriga långfristiga placeringar. I förarbetena konstateras det att om sökanden är en fysisk person eller ett öppet bolag eller ett kommanditbolag, kan som tillgångar också betraktas den fysiska personens, bolagsmännens och de ansvariga bolagsmännens personliga egendom som kan användas som säkerhet. Enligt förarbetena ska solvensen också kunna visas med ett intyg över sökandens ekonomiska resurser som utfärdats av en auktoriserad revisor eller en revisionssammanslutning. Enligt förarbetena ska en utbildningsorganisation som ansöker om godkännande inte heller få ha några betydande betalningsstörningar.

Enligt 35 b § 5 mom. i lagen om transportservice bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om det förfarande som ska iaktas vid ansökan om och beviljande av godkännande som utbildningsanordnare, om fastställande av utbildningsprogrammet och om de villkor för ordnande av undervisningen i praktiken, undervisningslokaler, undervisningsutrustning, undervisningsredskap och elevgruppsstorlek som behövs för tillsynen över utbildningsprogrammet.

Transport- och kommunikationsverket utfärdade den 16 april 2021 en föreskrift om utbildningsorganisationer för taxitrafik, som trädde i kraft den 1 maj 2021.<sup>45</sup> Föreskriften gäller tills vidare. Genom föreskriften meddelas med stöd av 35 b § 5 mom. bl.a. närmare föreskrifter om det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande av anordnare av utbildning i taxitrafik som ger förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov som ger företagarutbildning och ordnar företagarprov. Enligt föreskriften ska den som ansöker om godkännande som utbildningsorganisation för taxitrafik som bilaga till ansökan lämna in ett aktuellt handelsregisterutdrag eller föreningsregisterutdrag eller en aktuell bolagsordning eller ett motsvarande bolagsavtal eller en annan sammanslutnings stadgar av vilket framgår det firmanamn och FO-nummer med vilka verksamheten kommer att bedrivas.

Det har vid verkställighet av lagen ansetts vara svårt att fastställa allmänna nyckeltal för kapitalstrukturen som gäller förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov eller företagarutbildning och som verifierar organisationernas solvens. Allmänt taget förutsätter inledning av sådan utbildningsverksamhet som nämns ovan inte betydande kapital. Transport- och kommunikationsverket har därför bedömt tillräckliga ekonomiska resurser enligt 35 § 2 mom. i lagen om transportservice med hjälp av inlämnade handlingar som beskriver bolagets ekonomi, såsom aktuellt bokslut. I samband med myndighetsprövning i anslutning till godkännande av en utbildningsorganisation har man särskilt strävat efter att säkerställa att den sökande har skött sina lagstadgade skyldigheter i anslutning till företagsverksamheten och inte har skatteskulder.

Avsikten med regleringen om godkännande av utbildningsorganisationer är likaså att säkerställa Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att utöva effektiv tillsyn över utbildningsorganisationerna. Enligt 193 a § 1 mom. i lagen om transportservice svarar Transport- och kommunikationsverket för tillsynen över de utbildningsorganisationer som fått ett godkännande och som ordnar förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt företagarutbildning samt för tillsynen över beviljande av de intyg som utbildningsanordnarna beviljar. Transport- och kommunikationsverket kan enligt samma moment bemyndiga en utomstående expert att utföra den praktiska tillsynsverksamheten. I paragrafen föreskrivs det närmare om en utomstående experts sakkännedom och om att experten ska vara insatt i branschen samt om expertens rättigheter och verksamhet.

Enligt 216 § 1 mom. 4 punkten för Transport- och kommunikationsverket ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om utbildningsorganisationer som fått ett godkännande enligt 35 a § för ordnande av förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagarutbildning.

I 31 kap. i lagen om transportservice föreskrivs det om administrativa påföljder. Med administrativa påföljder kan man ingripa också i verksamhet vid utbildningsorganisationer för taxitrafik som strider mot lagstiftningen eller bestämmelserna och föreskrifterna. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket enligt 234 § 1 mom. i lagen om transportservice ge en anmärkning eller varning till en verksamhetsutövare som bedriver verksamhet med stöd av ett sådant beslut om godkännande som avses i denna lag och till den ansvarsperson som verksamhetsutövaren anmält, om verksamhetsutövaren inte har iakttagit bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Transport- och kommunikationsverket får utfärda en varning, om en anmärkning med hänsyn till alla faktorer som framgår i ärendet inte kan anses tillräcklig. Enligt 242 § 2 mom. 1 punkten i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket också begränsa verksamhet som avses i ett tillstånd om godkännande

---

<sup>45</sup> TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020.

eller återkalla beslutet bl.a. om förutsättningarna för beviljande inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid. Med stöd av gällande lagstiftning kan Transport- och kommunikationsverket emellertid inte beakta tidigare situationer där tillstånd återkallats när samma utbildningsorganisation på nytt ansöker om godkännande.

## 2.9.2 Fullgöranderapporter inom taxibranschen

Skatteförvaltningens enhet för utredning av grå ekonomi (nedan *utredningsenheten*) har enligt 1 § 2 mom. 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi till uppgift att för de ändamål som anges i 6 § utarbeta fullgöranderapporter för myndigheterna om hur organisationer och organisationsanknutna personer fullgör sina skyldigheter. Med stöd av 5 § 1 mom. ska utredningsenheten för fullgörande av sin uppgift på begäran utarbeta fullgöranderapporter för de ändamål som anges i 6 §. Således kan fullgöranderapporterna anses stödja myndigheternas verksamhet i enskilda situationer. I fråga om taxitrafik utarbetas enligt 6 § 1 mom. 14 punkten en fullgöranderapport som stöd för beviljande och återkallande av taxitrafiktillstånd enligt lagen om transportservice. En fullgöranderapport kan alltså inte begäras för tillsynen över utbildningsorganisationer inom taxitrafiken.

Enligt 5 § 4 mom. i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ska utredningsenheten i fullgöranderapporten beskriva hurdan verksamhet och ekonomi en organisation eller en organisationsanknuten person samt en organisation eller organisationsanknuten person med direkt eller indirekt koppling till de förstnämnda har och hur de fullgör sina skyldigheter i anknytning till skatter, lagstadgade pensionsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och arbetslöshetsförsäkringsavgifter och avgifter som tullen tar ut.

Enligt 5 § 1 mom. i lagen utarbetas en fullgöranderapport på begäran av en annan myndighet. Enligt lagens 7 § har utredningsenheten trots sekretess rätt att av myndigheterna få de uppgifter som är nödvändiga för utarbetandet av en fullgöranderapport och som den myndighet som begär rapporten har rätt att få för det ändamål som uppges i begäran. Således är fullgöranderapporten en sammanställning av de myndighetsuppgifter som inhämtats med stöd av den begärande myndighetens rätt att få uppgifter.

I 197 § i lagen om transportservice föreskrivs det om tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information. Enligt 2 mom. har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och aktörer som sköter offentliga uppdrag avgiftsfritt få den information som är nödvändig för att utföra uppgifter enligt denna lag bl.a. om den som ansöker om och innehar tillstånd för verksamhetsutövare.

I 2 § 8 punkten i lagen om transportservice definieras tillstånd för verksamhetsutövare. Enligt punkten i fråga avser detta ett verksamhetstillstånd eller motsvarande godkännande som berättigar till att utöva tillståndspliktig, i regel yrkesmässig, verksamhet. Enligt lagens förarbeten (RP 145/2017 rd, s. 129) avses med tillstånd för verksamhetsutövare ett tillstånd som kan beviljas juridiska personer (företag eller sammanslutningar). Enligt förarbetena är olika verksamhetstillstånd typiska tillstånd för verksamhetsutövare. I många fall kan ett tillstånd för verksamhetsutövare, t.ex. ett taxitrafiktillstånd, emellertid beviljas också fysiska personer. Enligt förarbetena har man därför stannat för att i stället för organisationstillstånd föreslå begreppet tillstånd för verksamhetsutövare som samlingsbegrepp. Enligt förarbetena avses med tillstånd för verksamhetsutövare andra tillstånd eller godkännanden än persontillstånd som föreskrivs eller nämns i lagen om transportservice och som berättigar till utövande av verksamhet. I förarbetena nämns dessutom särskilt att inte bara egentligt utövande av trafik utan

också t.ex. tillhandahållande av trafikrelaterad utbildning eller mottagande av examina förutsätter tillstånd.

Enligt 197 § 3 mom. i lagen om transportservice är Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information förhållandevis omfattande. Dessutom har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information som är nödvändig för fullgörande av verkets uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som ansöker om eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person hos sökanden har eller har haft ställning av organisationsanknuten person. Enligt momentet i fråga gäller rätten att få information också straffregistret och bötesregistret. Finansministeriet inledde den 9 januari 2025 ett projekt för att bereda regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och av vissa lagar som har samband med den.<sup>46</sup> I projektet är avsikten att utvidga verksamhetsområdet för Enheten för utredning av grå ekonomi så att det omfattar också bl.a. verksamhet som bedrivs av andra än organisationsanknutna fysiska personer. I projektet föreslås således ändringar också i lagen om transportservice. Regeringens propositionsutkast var ute på remiss mellan den 7 februari och den 18 mars 2025 och propositionen överlämnades till riksdagen den 4 december 2025.<sup>47</sup>

När det gäller godkännande och övervakning av en utbildningsorganisation har det visat sig vara en utmaning att Transport- och kommunikationsverket inte får samlad information om organisationerna. Uppgifterna samlas in separat från olika myndigheter. En organisation som ansöker om godkännande ska i nuläget som bilaga till ansökan till Transport- och kommunikationsverket lämna en betydande mängd olika handlingar, vilket har upplevts som administrativt tungt.

## **2.10 Yrkeskvalifikationsdirektivet och proportionalitetsprövning av reglering av yrken**

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer, nedan *yrkeskvalifikationsdirektivet*, fastställs regler enligt vilka en medlemsstat som reglerar ett visst yrke ska erkänna yrkeskvalifikationer som förvärvats i en eller flera andra medlemsstater och som ger innehavaren av dessa yrkeskvalifikationer rätt att utöva samma yrke där. I Finland har yrkeskvalifikationsdirektivet genomförts genom lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015, nedan *yrkeskvalifikationslagen*). Med reglerat yrke avses enligt 3 § 1 punkten i yrkeskvalifikationslagen en tjänst eller uppgift där specifika i lagstiftningen föreskrivna yrkeskvalifikationer krävs av den som tillträder eller utövar tjänsten eller uppgiften. Således kan också yrken som inte förutsätter exempelvis en viss utbildning eller examen omfattas av direktivets tillämpningsområde. I 2 § i yrkeskvalifikationslagen utesluts från lagens tillämpningsområde vissa tjänster eller uppgifter inom polisen, gränsbevakningsväsendet eller försvarsmakten samt uppgifter där utbildning inom det juridiska området är ett behörighetskrav. Taxiföraryrket omfattas därmed av lagens tillämpningsområde. Beslutet om erkännande av yrkeskvalifikationer ger rätt att i en mottagande medlemsstat bedriva samma yrke som den sökande är kvalificerad för i en annan medlemsstat.

---

<sup>46</sup> Projektkod VM004:00/2025, <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM004:00/2025>.

<sup>47</sup> [https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/RP\\_183+2025.aspx](https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/RP_183+2025.aspx)

I 5 § i yrkeskvalifikationslagen föreskrivs det om kvalifikationsnivåerna i den generella ordningen för erkännande. I indelningen i kvalifikationsnivåer enligt artikel 11 i yrkeskvalifikationsdirektivet är kärnkriterierna utbildningsnivå, utbildningens art och utbildningens längd. Den behöriga myndigheten i den mottagande medlemsstaten har till uppgift att utreda till vilken nivå enligt 5 § 1–5 punkten i yrkeskvalifikationslagen, dvs. vilken nivå enligt artikel 11a–e i yrkeskvalifikationsdirektivet den sökandes utbildning hör.

Enligt 6 § 1 mom. i yrkeskvalifikationslagen grundar sig erkännande av yrkeskvalifikationer på kompetensbevis, enskilda bevis på formella kvalifikationer eller en uppsättning av sådana handlingar som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat. Enligt lagens 3 § 3 punkten avses med bevis på formella kvalifikationer examens- eller utbildningsbevis eller andra handlingar som påvisar en utbildning som har lett till ett yrke och som huvudsakligen har ägt rum i gemenskapen, utfärdat av en behörig myndighet i en medlemsstat, samt handlingar som påvisar en utbildning som har lett till ett yrke och som har utfärdats i ett tredjeland till en medborgare i en medlemsstat. I 6 § 2 mom. regleras situationer där yrket inte är reglerats i den sökandes ursprungsland. Enligt momentet gäller erkännande av yrkeskvalifikationer även sökande som på heltid i ett år eller på deltid under motsvarande tid under de senaste tio åren har utövat sitt yrke i en annan medlemsstat som inte reglerar detta yrke, och sökanden har ett eller flera kompetensbevis eller bevis på formella kvalifikationer. Dessa handlingar ska påvisa innehavarens beredskap att utöva yrket i fråga. Yrkeserfarenheten på ett år krävs dock inte, om en reglerad yrkesutbildning fastställs i de bevis på formella kvalifikationer som sökanden har.

I lagens 7 § föreskrivs det om kompensationsåtgärder som kan krävas om innehållet i sökandens utbildning är väsentligt annorlunda än innehållet i motsvarande nationella utbildning. Åtgärderna enligt 1 mom. är krav på att sökanden genomgår ett lämplighetsprov eller slutför en anpassningsperiod som inte överskrider tre år. Enligt 3 mom. har sökanden i regel rätt att välja kompensationsåtgärd. Närmare bestämmelser om anpassningsperioden och lämplighetsprovet har utfärdats genom statsrådets förordning om erkännande av yrkeskvalifikationer (1459/2015).

I 7 § 2 mom. i yrkeskvalifikationslagen föreskrivs det emellertid om myndighetens skyldighet att kontrollera huruvida de kunskaper, färdigheter och den kompetens som sökanden har förvärvat genom yrkesverksamhet eller livslångt lärande och som formellt har fastställts för detta ändamål av ett relevant organ är sådana att de helt eller delvis täcker denna väsentliga skillnad. Enligt artikel 3.1.1 i yrkeskvalifikationsdirektivet avses med livslångt lärande all sådan allmänbildande och yrkesinriktad utbildning som en person förvärvar under hela sin livstid, icke-formell och informell utbildning som ges utanför det formella utbildningssystemet och som ökar personens kunskaper, färdigheter och kompetens och som kan inbegripa yrkesetik.

Enligt 4 § 1 mom. i yrkeskvalifikationslagen fattas beslut om rätt att utöva ett yrke på grundval av yrkeskvalifikationer som förvärvats i ett annat land av samma aktör som beviljar rätt att utöva yrket i fråga på grundval av en examen som avlagts eller en utbildning som genomgåts i Finland.

Om det nationellt bereds lagstiftning som gäller reglerade yrken ska den myndighet som ansvarar för beredningen göra en förhandsbedömning. Bestämmelser om förhandsbedömning finns i statsrådets förordning om proportionalitetsprövning före antagandet av reglering av yrken 376/2020, nedan *förordningen om proportionalitetsprövning*). Bestämmelserna i förordningen om proportionalitetsprövning grundar sig på kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 (nedan *direktivet om proportionalitetsprövning*) om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken. I förordningen om proportionalitetsprövning föreskrivs det om lagberedarens förhandsbedömnings-, motiverings-, anmälnings- och uppföljningsskyldighet. Den myndighet som svarar för beredningen ska

säkerställa att regleringen kan motiveras med mål av allmänt intresse. Den behöriga myndigheten ska också ange skälen för bedömningen av proportionaliteten i Europeiska kommissionens databas över reglerade yrken.<sup>48</sup>

## 2.11 Tjänstedirektivet

I Europaparlamentets och rådets direktiv (2006/123/EG, nedan *tjänstedirektivet*) om tjänster på den inre marknaden fastställs de allmänna bestämmelser med hjälp av vilka tjänstetillhandahållares etableringsfrihet och fri rörlighet för tjänster främjas så att en hög kvalitet på tjänsterna samtidigt garanteras. Med stöd av artikel 15 och 39 i tjänstedirektivet ska medlemsstaterna till kommissionen anmäla nationella författningar eller myndighetsföreskrifter som gäller utövande av tjänstenäringen som inte grundar sig på EU-lagstiftning. Enligt artikel 15.2.4 ska medlemsstaterna undersöka om det i deras respektive rättsordningar föreskrivs att följande icke-diskriminerande krav skall vara uppfyllda vid tillträde till eller utövande av tjänsteverksamhet: krav som innebär att endast vissa tjänsteleverantörer på grund av verksamhetens särskilda karaktär får starta tjänsteverksamheten i fråga, med undantag för krav rörande områden som omfattas av yrkeskvalifikationsdirektivet eller sådana krav som föreskrivs i andra gemenskapsinstrument. Tjänstedirektivet genomfördes genom lagen om tillhandahållande av tjänster (2009/1166). Enligt 2 § 3 underpunkten tillämpas lagen emellertid inte bl.a. på transporttjänster. Enligt förarbetena (RP 216/2009 rd, s. 55) undantas således bl.a. transport med taxi från lagens tillämpningsområde. Tillämpningsområdet för tjänstedirektivet och den nationella lagen om tillhandahållande av tjänster skulle emellertid kunna omfatta bestämmelserna om godkännande av utbildningsorganisationer för taxiförare.

## 3 Målsättning

### 3.1 Förtroende och trygghet

Det primära målet för projektet är att förbättra förtroendet och tryggheten. Genom en del av förslagen eftersträvas direkt en ökning av förtroendet och tryggheten, men som helhet och också indirekt syftar förslagen till att öka förtroendet för taxibranschen och därigenom också att öka känslan av trygghet. Ett mål är också att höja uppskattningen för branschen när kunderna kan lita på taxiförarnas yrkeskunskap, säkerheten under taxiresorna och förarnas förmåga att se till behoven hos olika slag av kunder.

Genom strängare krav för beviljande av körtillstånd för taxiförare eftersträvas större förtroende och ökad trygghet när konsumenterna kan lita på att de taxiförare som transporterar dem inte har gjort sig skyldiga till allvarliga brott. De tillståndsvillkor som gäller taxiförare är också en del av förhandstillsynen och genom effektiv förhandstillsyn kan man påverka taxiförarnas anseende och konsumenternas trygghet. Målet med att fler brott än i nuläget beaktas vid bedömningen av om innehavare av taxitrafikstillstånd har gott anseende ökar, vid sidan av de villkor som gäller taxiförare, förtroendet för hela taxibranschen och säkerställer också att personer som verkar som taxiföretagare är pålitliga.

Genom utbildningskrav för taxiförare kan det säkerställas att varje förare har fått samma kunskaper och har de grundläggande färdigheter som en taxiförare behöver. Således är syftet med utbildningskraven att främja också trafiksäkerheten. Ett syfte med utbildningen är

---

<sup>48</sup> Regulated Professions Database, <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regprof/home>.

dessutom att påverka kundupplevelsen och således uppskattningen och förtroendet för branschen. Genom återställt förtroende eftersträvas också att taxiföraryrket ska bli attraktivare.

Genom att fusk som konstateras i efterhand i provet för taxiförare och företagarprevet beaktas samt genom karensreglering av fusk som konstaterats i företagarprevet strävar man efter att minska försöken till fusk, öka tillförlitligheten i den kompetensbedömning som provet innebär samt uppmuntra deltagarna att skaffa den kompetens som mäts i provet. Att en myndighet tar över ansvaret för företagarprevet stärker också för sin del tillförlitligheten och jämlikheten i provet, när det är lika för alla.

Avsikten med att precisera de krav som ställs på utbildningsorganisationer inom taxitrafiken är att förtroendet för utbildningen ska öka. Målet är också att öka tillsynens effekt och trovärdighet och att förebygga oärlig och olaglig verksamhet.

### **3.2 Bekämpning av grå ekonomi och effektivisering av tillsynen**

Målet är att säkerställa att alla taxiaktörer följer samma regler genom att betala sina skatter, ta rätt betalt för resorna och även annars följa reglerna för taxiverksamhet. Genom att förutsätta att det i alla fordon finns en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument säkerställs det att den information som samlas in om alla resor som företagits med taxifordon har standardformat och underlättas utförandet av skattegranskningar. En taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument samlar in också andra uppgifter, såsom det totala antalet kilometer som körts med fordonet, vilket andra instrument eller system inte gör. Det totala antalet kilometer är en viktig uppgift vid skattekontrollen. Med hjälp av jämförelseinformationen kan skattemyndigheten säkerställa att obligatoriska skatter och avgifter av skattenatur betalas för taxiresor. För att på ett korrekt sätt verkställa beskattningen och ordna redovisningen inom taxibranschen måste företagen kunna lämna tillförlitlig information om grunderna för omsättningen och de intäkter som bildas, dvs. de priser som tas ut av kunderna. För att informationen ska vara tillförlitlig måste den kunna verifieras på ett sådant sätt att den inte kan manipuleras.

Att fordon registreras i tillståndshavarens uteslutande besittning och trafikstillståndet fogas till registreringstecknet effektiviserar polisens och Skatteförvaltningens övervakning. Målet med kravet på taxameter och fogandet av trafikstillståndet till registreringstecknet är att förhindra och försvåra verksamhet inom grå ekonomi på taximarknaden. Också genom att bl.a. bedrägeribrott läggs till som hinder för att få körtillstånd för taxiförare samt som en faktor i bedömningen av om den som ansöker om eller innehar trafikstillstånd har gott anseende, strävar man efter att förebygga att ohederliga aktörer får tillträde till marknaden. Att brott som gäller skattebedrägeri och som redan är en faktor i bedömningen av om den som ansöker om eller innehar trafikstillstånd har gott anseende, läggs till som hinder för körtillstånd för taxiförare, är också ett sätt att försöka förhindra att grå ekonomi bedrivs. Målet för kravet på att fullgöranderapporter utarbetas om utbildningsorganisationer inom taxitrafiken är likaså att effektivisera bekämpningen av grå ekonomi genom bättre samarbete mellan myndigheterna.

Målet är att göra taxibilarna lättare att identifiera och tillförlitligare genom att ta i bruk en särskild färgad registreringsskylt för taxibilar, dvs. en taxiskylt. Taxiskylten ökar konsumenternas förtroende för taxibranschen när konsumenterna tillförlitligt kan identifiera en taxibil med hjälp av registreringsskylten. Taxiskylten får användas endast om de villkor som föreskrivs i denna proposition uppfylls. Det är viktigt att undvika situationer där taxiskylten kan användas för att vilseleda konsumenterna, vilket gör taxiskyltarna och taxibranschen mindre tillförlitliga. Ett sätt att säkerställa tillförlitligheten är att införa nya entydiga regler för överlämnande av taxiskylt, sanktionering av missbruk och övervakning av användningen samt

att redogöra för de nya myndighetsuppgifter som krävs i anslutning till den nuvarande taxitillsynen.

Genom utökad sanktionering av överträdelser av lagen om transportservice är avsikten att öka tillsynens effekt och trovärdighet samt att förebygga ohederlig och olaglig verksamhet. Genom en avgift för trafikförseelse för felaktig prissättning eller angivelse av prisuppgifter eftersträvas en bättre ställning för konsumenterna.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

#### **4.1.1 Förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd**

Det föreslås att 6 § 3 mom. i lagen om transportservice preciseras så att en fysisk person som ansöker om tillstånd i fortsättningen ska ha stadigvarande bostadsort i Finland. Också den trafikansvariga person som tillståndshavaren utser förutsätts i fortsättningen uppfylla kraven enligt 6 § 1 mom. 1 punkten, dvs. vara myndig och inte ha begränsad handlingsbehörighet. Det föreslås att kravet på gott anseende för företrädare för en juridisk person som ansöker om tillstånd förenhetligas med 9 § 2 mom. i lagen om transportservice. Ändringarna motsvarar redan i nuläget rådande praxis.

Det föreslås att 6 a § i lagen om transportservice ändras så att ansvaret för att ordna provet i fortsättningen är en uppgift för Transport- och kommunikationsverket. På det sättet blir ordnandet av proven enhetligt med provet för taxiförare. Ett villkor för att få delta i företagarprevet föreslås också i fortsättningen vara att personen har deltagit i företagaru utbildning. Transport- och kommunikationsverket säkerställer i trafik- och transportregistret att företagaru utbildningen har genomgått. Den organisation som ordnat utbildningen är enligt förslaget skyldig att till registret anmäla uppgifter om personer som genomgått utbildningen.

Det föreslås att 8 § i lagen om transportservice ändras så att vid bedömning av gott anseende som görs i samband med beviljande av trafiktillstånd beaktas också om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till brott mot liv och hälsa samt sexualbrott. Till 1 mom. 1 punkten fogas i samband med bedömning av gott anseende också brott mot liv och hälsa samt sexualbrott i enlighet med 20 kap. och 21 kap. i strafflagen. Dessa brott utgör redan i nuläget enligt 25 § 3 mom. 1 punkten i lagen om transportservice ett hinder för att få körtillstånd för taxiförare. Genom att brott mot liv och hälsa samt sexualbrott läggs till också som en del av bedömningen av gott anseende inverkar en dom för dessa brott inte bara på möjligheten att vara verksam som taxiförare utan också på möjligheten att verka som taxiföretagare samt på erhållande av andra tillstånd för person- och godstrafik, där en bedömning av gott anseende i enlighet med 8 § tillämpas. Utöver dessa ska vid bedömningen av gott anseende beaktas också bedrägeri- och betalningsmedelsbrott.

Dessutom föreslås det att det i 246 a § 1 mom. i lagen om transportservice läggs till en bestämmelse om att provprestationen ska underkännas också om fusk upptäcks efter provet. Då kan ett prov där fusk upptäcks underkännas också i en situation där personen har hunnit slutföra provet innan fusket upptäcks. När ordnandet av företagarprevet överförs på en myndighets ansvar gäller också regleringen av påföljder för fusk under provet fusk som ägt rum under företagarprevet. Detta genomförs genom att det i 246 a § 2 mom. utöver provet för taxiförare läggs till att det tidsbundna förbudet att delta i provet gäller också vid fusk som upptäckts i företagarprevet.

#### 4.1.2 Identifiering och övervakning av taxibilar

Det föreslås i propositionen att det till 17 § 2 mom. i lagen om transportservice fogas också en skyldighet för innehavaren av taxitrafiktillstånd att se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig persontrafik har registrerats i tillståndshavarens uteslutande besittning och införts i trafik- och transportregistret. På det sättet är paragrafen enhetlig för alla innehavare av trafiktillstånd. Utöver att tillståndshavaren åläggs att se till att fordon som används i taxitrafik är i tillståndshavarens uteslutande besittning och besittningen är införd i trafik- och transportregistret, ska fordonet dessutom i registret fogas till tillståndshavarens trafiktillstånd. Transport- och kommunikationsverket ska ges också möjlighet att avlägsna ett fordon från ett trafiktillstånd om villkoren i paragrafen inte längre uppfylls.

För att det ska kunna säkerställas att innehavare av taxitrafiktillstånd i enlighet med 17 § 2 mom. anmäler motordrivna fordon som används i yrkesmässig trafik till trafik- och transportregistret och registrerar dem i tillståndshavarens uteslutande besittning samt fogar dem till tillståndshavarens trafiktillstånd föreslås det att tillämpningsområdet för straffbestämmelsen i 262 a § som gäller skyldigheten i fråga utöver innehavare av godstrafiktillstånd och persontrafiktillstånd också gäller innehavare av taxitrafiktillstånd. Samtidigt föreslås det att regleringen i 17 § 4 mom. om användning av ersättande fordon preciseras.

Det föreslås att den information om utövare av taxitrafik som är offentligt tillgänglig utvidgas. Förslaget gör det möjligt för enskilda medborgare att utifrån fordonets registreringstecken kontrollera uppdaterad information om vilken tillståndshavarens taxibil det är fråga om och huruvida allt är som det ska med tillstånden. Genom större öppenhet också i registret förbättras konsumenternas möjligheter att försäkra sig om att en taxi har rätt tillstånd och att de är uppdaterade.

Det föreslås i propositionen att ett nytt 3 mom. fogas i 99 § till fordonslagen, där det föreskrivs om förutsättningarna för överlämnande av en ny särskild registreringsskylt (taxiskylt). Enligt förslaget får taxiskylt överlämnas endast till ett fordon som är registrerat och fogat till ett trafiktillstånd så som det förutsätts i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice. Dessutom förutsätts det att fordonet inte är belagt med användningsförbud eller körförbud. Enligt förslaget fogas det till 101 § i fordonslagen nya 3 och 4 mom. med bestämmelser om obligatorisk användning av taxiskyltar i taxitrafik och om användningsförbud om fordonet är försett med taxiskyltar och förutsättningarna för användning av fordonet inte längre uppfylls samt om undantag som gäller användningen av taxiskyltar.

Regleringen om påföljder enligt fordonslagen blir tillämplig i och med ändringarna. Också missbruk av taxiskyltar ska i fortsättningen vara en fordonsförseelse enligt 194 § 1 mom. 4 punkten i fordonslagen, för vilken ska utdömas böter såsom är fallet redan i nuläget i fråga om missbruk av vanliga skyltar. Dessutom införs i fordonslagen en ny 153 a § med bestämmelser om att användningsförbud på grund av olagliga taxiskyltar hindrar att besiktningen av fordonet slutförs.

#### 4.1.3 Angivande av priser och påföljder

Med bättre konsumentskydd på taximarknaden som mål föreslås att det i 152 § 1 mom. i lagen om transportservice införs ett omnämnande av förarens ansvar för att lämna prisuppgifter, i 152 § 2 mom. ett omnämnande av förarens ansvar för att använda taxameter för att bestämma priset under en resa utan fast pris samt en separat bestämmelse om sanktioner för verksamhet som står i strid med 152 § 1, 2 och 3 mom.

#### 4.1.4 Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan

Det föreslås att ett nytt 7 mom. fogas till 13 § i fordonslagen, med bestämmelser om att fordon som används i taxitrafik i fortsättningen alltid ska ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Taxametern är en utrustning som är fast installerad i fordonet och därför ingår bestämmelser om den i fordonslagen. Samtidigt föreslås det att det till 195 § i fordonslagen, som handlar om avgifter för trafikförseelser, fogas ett nytt moment där det föreskrivs om avgift för trafikförseelse för en tillståndshavare i vars fordon taxameter saknas.

Dessutom föreslås det att 15 a § i lagen om transportservice ändras så att tillståndshavaren i fortsättningen svarar för att det i fordon som används för taxitrafik endast används en taxameter som uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument och att taxametern samlar in de uppgifter som anges i paragrafen i elektronisk form för varje taxiresa. Dessutom införs en bestämmelse om sanktioner för försummelse av skyldigheten enligt 15 a §.

#### 4.1.5 Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare

I enlighet med propositionen läggs brott till som hinder för att få körtillstånd för taxiförare. Brott som läggs till är brott mot frihet enligt 25 kap. 1, 2, 4, 4 a samt 6–8 § i strafflagen, skattebedrägeri och grovt skattebedrägeri enligt 29 kap. 1 och 2 §, bedrägeri och grovt bedrägeri enligt 36 kap. 1 och 2 §, betalningsmedelsbedrägeri och grovt betalningsmedelsbedrägeri enligt 37 kap. 8–9 §, förberedelse till betalningsmedelsbedrägeri enligt 11 § samt betalningsmedelsbrott och grovt betalningsmedelsbrott enligt 12–13 § samt skjutvapenbrott enligt 41 kap. 1 §, hantering av skjutvapen för begående av ett allvarligt brott enligt 2 §, grovt skjutvapenbrott enligt 3 §, brott mot bestämmelserna om farliga föremål enligt 5 §, innehav av farligt föremål enligt 6 § samt innehav av föremål eller ämne som lämpar sig för att allvarligt skada någon annan enligt 7 §.

Det föreslås att 4 kap. i lagen om transportservice ändras så att fullgörande av utbildning för taxiförare återförs som villkor för att få körtillstånd för taxiförare. Enligt propositionen ska utbildningen omfatta minst 21 timmar och inkludera undervisning i att hjälpa passagerare och sörja för säkerheten, de särskilda behoven hos olika passagerargrupper, kundservicesituationer inom taxitjänsterna, förarnas rättigheter och skyldigheter samt faktorer som påverkar säkerheten i fråga om transporter och trafik.

När det gäller utbildningskraven för taxiförare finns det ett behov av reglering som gäller också dem som har giltigt tillstånd när lagen träder i kraft. Enligt förslaget införs i lagen om transportservice en ny temporär 26 b § enligt vilken den som vill förnya sitt körtillstånd för taxiförare ska genomgå en kompletterande utbildning som omfattar minst 7 timmar. Taxiförare ska genomgå en kompletterande utbildning endast en gång för förnyande av körtillstånd. Avsikten med den föreslagna kompletterande utbildningen är att alla taxiförare i branschen ska ha enhetliga grundläggande färdigheter som behövs för verksamhet som taxiförare. De föreslagna temporära ändringarna i lagen om transportservice är avsedda att vara i kraft till den 31 maj 2034.

Det föreslås att regleringen om provet för taxiförare ändras så att den motsvarar det föreslagna innehållet i utbildningen för taxiförare. Jämfört med den gällande lagstiftningen infogas som nytt delområde i provet frågor om förarens rättigheter och skyldigheter. Den gällande lagstiftningen preciseras dessutom så att provet för taxiförare ska vara avlagt högst ett år före ansökan om körtillstånd för taxiförare lämnats in. Ett villkor för deltagande i provet för taxiförare är att personen har genomgått utbildningen för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket säkerställer i trafik- och transportregistret att utbildningen för taxiförare

har genomgått. Den organisation som ordnat utbildningen är skyldig att till registret anmäla uppgifter om personer som genomgått utbildningen på samma sätt som i fråga om företagartutbildningen.

Det föreslagna kravet på utbildning för taxiförare medför också ett behov av att lagstifta nationellt om taxiförarens behörighet som avlagts i en annan EU- eller EES-stat samt om den myndighet som godkänner behörigheten. Enligt propositionen är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som godkänner behörigheten.

#### 4.1.6 Godkännande av och tillsyn över utbildningsorganisationerna

I propositionen föreslås det att 35 a § i lagen om transportservice ändras så att Transport- och kommunikationsverkets godkännande behövs inte bara för ordnande av förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och för företagartutbildning utan också för ordnande av grundutbildning och kompletterande utbildning för taxiförare. Villkoren för godkännande av utbildningsorganisationerna preciseras genom att de nuvarande kraven på solvens, lämplig kapacitet och ekonomiska resurser ersätts med att en utbildningsorganisation inte får vara försatt i konkurs eller ha försummat vissa i lag fastställda lagstadgade skyldigheter i anslutning till företagsverksamheten. Ett nytt villkor för godkännande av en utbildningsorganisation är att godkännandet av organisationen inte har återkallats under det senaste året av lagstadgade orsaker. I lagen preciseras dessutom genom en ändring i lagens 36 b § utbildningsorganisationens ansvar för att i fråga om elevbokföringen se till att också undervisningssättet registreras.

Det föreslås dessutom i propositionen att Enheten för utredning av grå ekonomi kan utarbeta fullgöranderapporten så att den stöder godkännande av och återkallande av godkännande för utbildningsorganisationer inom taxitrafik.

### 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

#### 4.2.1 Allmänt om konsekvenserna

Den helhet som ändringsförslagen utgör bedöms ha betydande konsekvenser för taximarknaden. De föreslagna åtgärderna medför i synnerhet för taxiföretag en större administrativ börda och större kostnader men samtidigt förbättrar de taxibranschens tillförlitlighet och ökar kundernas säkerhet.

För företagen bedöms kraven på taxameter, taxiskylt och registrering innebära de viktigaste konsekvenserna. I förhållande till omsättningen i taxibranschen, cirka 0,9–1,2 miljarder euro om året de första åren under 2020-talet<sup>49</sup>, är tilläggskostnaderna av engångskaraktär och de fortlöpande årliga tilläggskostnaderna båda för hela branschen enligt grova kostnadsberäkningar högst i storleksklassen drygt en procent. Den relativa andelen tilläggskostnader i förhållande till omsättningen är större för mindre taxiföretag och i synnerhet för sådana som inte i nuläget använder taxameter i sin verksamhet. År 2023 hade uppskattningsvis ungefär vart fjärde taxiföretag en omsättning på under 50 000 euro om året<sup>50</sup>. Det är inte möjligt att göra en exaktare bedömning av kostnadseffekterna per taxiföretag, eftersom det inte finns tillgängliga uppgifter om antalet taxifordon per företag. Åtgärderna kan i någon mån försämra lönsamheten i verksamheten hos de företag som tillhandahåller tjänsterna

---

<sup>49</sup> Lägesbild över marknaden för taxitrafik. Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 2.1.2025.

<sup>50</sup> Material från VATT Datarum.

och göra det mindre attraktivt att komma ut eller hållas kvar på marknaden om den administrativa bördan och kostnaderna upplevs som alltför tunga. I synnerhet bland mindre taxiföretag finns det många som går med förlust<sup>51</sup> och vilkas ekonomiska situation ytterligare försvagas av tilläggskostnaderna. Också utbildningskravet höjer tröskeln för att komma in i branschen framför allt för förare som kör taxi på deltid eller säsongartat. Osäkerheter är förknippade framför allt med att förutse beteendet hos förare och företagare som arbetar i taxibranschen på deltid eller säsongartat. Genom sammankopplingen av tillståndet för taxitrafik och fordonet och kravet på taxiskylt kan man effektivisera vägkontrollerna och minska antalet svarta taxibilar och således underlätta polisens verksamhet samt minska den gråa ekonomin. Detta har positiva effekter för den offentliga ekonomin och myndigheternas verksamhet. Det finns emellertid också många företag på taximarknaden som redan i nuläget uppfyller exempelvis kravet på taxameter och för vilka ändringsförslagen inte orsakar lika stora konsekvenser i fråga om ekonomin eller regleringsbördan.

De åtgärder som gäller utbildning, strängare tillståndsvillkor och prissättning bedöms ha positiva konsekvenser för tillförlitligheten och kundsäkerheten i taxibranschen.

Många av de konsekvenser som propositionen bedöms ha på taximarknaden, i synnerhet konsekvenserna för antalet taxiföretagare eller förare och för tillgången till taxitjänster och för prisnivån, är svåra att förutse. Av dessa orsaker är konsekvensbedömningen närmast kvalitativ. De samlade konsekvenserna av förslagen kan också leda till att antalet taxiföretag eller förare minskar, varvid konsekvenserna kan sträcka sig också till konkurrensläget på taximarknaden. Eftersom taxitjänsterna är verksamhet som bedrivs på marknadsvillkor och prissättningen är fri är det ytterst svårt att på förhand bedöma förslagets konsekvenser för konkurrensen, prissättningen eller tillgången i fråga om taxitjänster. Man kan emellertid bedöma att eftersom kostnaderna ökar i synnerhet för företag som i nuläget kör utan taxameter via plattformsaktörer, kan kostnadsökningen eventuellt synas i marknaden för de tjänster dessa tillhandahåller i synnerhet i stadsregioner. De volymmässiga konsekvenserna för taximarknaden när det gäller utvecklingen av antalet förare, utbudet av taxitjänster och prisnivån kan observeras genom uppföljning av taximarknaden efter att förslagen trätt i kraft.<sup>52</sup>

I konsekvensbedömningen har som bakgrundsmaterial använts också material som VATT Datarum har sammanställt över taxiföretag och förare.<sup>53</sup> Storleksklassen i fråga om regleringsbördans kostnader för taxibranschen och taxiföretagen har bedömts med en räknare för bedömning av regleringsbördan. De uppskattade kostnaderna för regleringsbördan beskrivs närmare i en separat promemoria.<sup>54</sup>

Uppföljningen av konsekvenserna av ändringarna samt utvecklingen på taximarknaden kommer att följas i Transport- och kommunikationsverkets transportsystemanalys. Uppföljningen producerar information bl.a. om de konsekvenser som blivit verklighet efter att lagen trätt i kraft och om eventuella ändringsbehov i regleringen eller verkställandet av den.

---

<sup>51</sup> Material från VATT Datarum.

<sup>52</sup> Transport- och kommunikationsverket följer utvecklingen på taximarknaden som en del av analysen av trafiksystemet.

<sup>53</sup> Material från VATT Datarum.

<sup>54</sup> Bedömningen av regleringsbördan finns i projektfönstret <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM038:00/2024>.

## 4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

### 4.2.2.1 Konsekvenser för taxiföretagens verksamhet och möjligheter att komma in i branschen

#### *Inledning*

I propositionen föreslås flera enskilda åtgärder som tillsammans bedöms företagsrelaterade konsekvenser för taxiaktörerna. Konsekvenser för företagen orsakas särskilt av kostnadseffekterna av de föreslagna åtgärderna, som i sin tur återspeglas i taxiföretagens lönsamhet. Ändringarna bedöms få konsekvenser också för taxiföretagens möjligheter att komma in i branschen och för konkurrensen mellan företagen.

Identifierade ändringar som orsakar administrativ börda och kostnader för taxiföretag och taxibranschen, och grova storleksklasser för kostnadseffekterna utan mervärdesskatt, har sammanställts i tabellen nedan.

| <b>Ändringsförslag</b>                                                                                                                                                                         | <b>Kostnadseffekt av engångsnatur, storleksklass</b>                                                                           | <b>Fortlöpande kostnadseffekt per år, storleksklass</b>                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Registrering av taxifordon i taxitrafiktillståndets innehavares uteslutande besittning, kopplande till trafiktillståndet och avlägsnande av kopplingen när användningen av taxifordonet upphör | cirka 0,04–0,1 miljoner euro (nuvarande fordon)                                                                                | cirka 0,01–0,1 miljoner euro (fordonsbyten)                                                                                                                                        |
| Installation av taxiskyrtlar när ett fordon tas i bruk som taxi och avlägsnande när fordonet tas ur bruk som taxi                                                                              | cirka 0,6–1,4 miljoner euro (nuvarande fordon)                                                                                 | cirka 0,2–1,1 miljoner euro (fordonsbyten)                                                                                                                                         |
| Obligatorisk taxameter för aktörer som annars inte skulle skaffa taxameter                                                                                                                     | cirka 0,8–1,9 miljoner euro (installation, nuvarande fordon)                                                                   | cirka 2,4–4,8 miljoner euro (instrumenthyra)<br><br>cirka 0,2–0,9 miljoner euro (installation, fordonsbyten)<br><br>cirka 0–0,4 miljoner euro (inmatning av fast pris i taxameter) |
| Obligatorisk förarutbildning                                                                                                                                                                   | cirka 2,2–5,0 miljoner euro (kompletterande utbildning, nuvarande förare)<br><br>cirka 0–4,7 miljoner euro (arbetstidskostnad) | cirka 0,7–1,6 miljoner euro (utbildning, nya förare)                                                                                                                               |

|               |                                     |                                    |
|---------------|-------------------------------------|------------------------------------|
|               | för kompletterande utbildning)      |                                    |
| <b>Totalt</b> | <b>cirka 3,6–13,1 miljoner euro</b> | <b>cirka 3,5–8,9 miljoner euro</b> |

#### *Förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd*

Det att villkoren för beviljande av taxitrafiktillstånd stramas åt har konsekvenser både för nya företagare som vill komma in i branschen och för nuvarande tillståndshavare. Genom att lägga till flera brott i bedömningen av gott anseende kommer också domar som utdömts för dessa brott i fortsättningen att beaktas också i bedömningen av gott anseende, både när tillstånd beviljas och under hela tillståndsperioden. Det är emellertid omöjligt att bedöma hur många tillståndshavare som påverkas av detta. Det finns dessutom skäl att observera att brott som ska beaktas vid bedömningen av gott anseende inte automatiskt innebär ett hinder för att få tillstånd eller för tillståndets giltighet, utan vid bedömningen av gott anseende görs dessutom en bedömning av uppenbar olämplighet.

Att ansvaret för att ordna företagsprovet läggs på Transport- och kommunikationsverket påverkar de utbildningsorganisationer som nu ordnar proven, när de inte i fortsättningen längre kan göra det. Utöver förlusten av inkomsten från prov som ordnas kan överföringen av proven till en annan aktör eventuellt minska incitamenten också för att ordna annan utbildning, varvid utbildningsutbudet kan krympa. Men till saken hör också att den utbildning för taxiförare som samtidigt utökas ökar utbildningsorganisationernas möjligheter att erbjuda utbildning. Inverkan av att ordnandet av företagarprovet faller bort bedöms därmed inte vara större än ringa för utbildningsorganisationerna. För den avtalsproducent som ansvarar för att ordna proven för Transport- och kommunikationsverkets räkning (i nuläget Ajovarma) kan ansvaret för att ordna proven förbättra affärsverksamheten och innebära nya inkomster. Transport- och kommunikationsverket upphandlar sannolikt ordnandet av företagarprovet genom avtal med en tjänsteproducent.

Ett förbud att delta i företagarprovet som meddelats till följd av fusk hindrar en företagare från att bedriva taxitrafikverksamhet under förbudets giltighetstid. Innan tillståndet för taxitrafik har erhållits har det emellertid ännu inte hunnit uppstå någon affärsverksamhet, så karensen flyttar i praktiken bara fram inledningen av företagsverksamheten. Den föreslagna påföljden skjuter också upp inledningen av företagsverksamheten bara för personer som gjort sig skyldiga till fusk, dvs. gör det omöjligt för ohederliga aktörer att inleda företagsverksamhet. Förslaget att beakta fusk också när det upptäcks i efterhand möjliggör ett mer omfattande ingripande när någon gjort sig skyldig till fusk.

#### *Identifiering och övervakning av taxibilar samt prissättning*

De föreslagna ändringarna i registeranteckningar som gäller fordonet ökar taxiföretagens administrativa börda och kostnader för enskilda ändringsregistreringar. Åtgärden påverkar alla taxiföretag. Skyldigheten inverkar inte så att taxiföretagen blir tvungna att köpa ett fordon för taxibruk, eftersom det också i fortsättningen ska vara möjligt att bilen ägs av någon annan, förutsatt att innehavaren av tillståndet för taxitrafik åtminstone är fordonets innehavare och fordonet är fogat till trafiktillståndet. En ändring av ägar- och innehavarauppgifterna i Transport- och kommunikationsverkets e-tjänst Mina ärenden kostar för närvarande 3 euro per

fordon (moms 0 %). Det är gratis att foga ett fordon till ett trafiktillstånd i Mina ärenden. Dessutom tar det arbetstid för taxiföretagen att göra och kontrollera registeranteckningarna. Den uppskattade storleksklassen av de administrativa kostnader som de nya skyldigheterna i fråga om registeranteckningar orsakar taxiföretagen är som engångsföreteelse cirka 0,04–0,1 miljoner euro för alla taxifordon samt i fortsättningen i samband med byten av taxifordon årligen cirka 0,01–0,1 miljoner euro.<sup>55</sup> De uppskattade kostnadsintervallen är stora på grund av osäkerheter i fråga om värdering av arbetstiden<sup>56</sup> samt utvecklingen av antalet och omsättningen av taxifordon.

En separat taxiskylt höjer tröskeln för att komma in i branschen, eftersom den ökar kostnaderna för att inleda verksamhet, gör inledningen av verksamheten långsammare och kan minska användningen av det fordon som ska användas som taxi i annan verksamhet. Anskaffningen av taxiskyltar förutsätter minst två besök på det besiktningsställe som gör registreringen. Skyltarna ska beställas på besiktningsstället och därefter hämtas på besiktningsstället. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning tar det minst en vecka att tillverka och leverera skyltarna.

Fordon som används som taxi kan emellertid ha bara en uppsättning registreringsskyltar så fordonet kan identifieras som taxi också när det används för annat privat körande. Innehavaren av trafiktillståndet ska också skaffa separata taxiskyltar för varje fordon som används som taxi, vilket innebär att kostnaden och den administrativa bördan mångfaldigas för företagare som har flera fordon. Detta kan höja tröskeln för att komma in i branschen eller minska antalet fordon.

Den separata taxiskylten ökar de offentliga kostnaderna, men de kan överföras på kundpriserna för registreringsskyltar. Kostnaderna inriktas åtminstone delvis på taxibranschen, men en del av de kostnader som den nya typen av skyltar orsakar inriktas eventuellt också på priserna på alla registreringsskyltar. I förordningen om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1168/2023), nedan *avgiftsförordningen*) prissätts prestationer som gäller registrering av fordon, dvs. fastställs de kundpriser som tas ut för registreringsskyltar. Priset ska följa självkostnadsvärdet enligt 6 § i lagen om grunder för avgifter till staten (150/1992). I Transport- och kommunikationsverkets konkurrensutsättning av skyltar har priset per enhet per skylt tidigare konkurrensutsatts utan att de olika typerna av skyltar har hållits isär. Med denna konkurrensutsättningsmodell ökar varje särskild egenskap hos en skylt (färg, storlek osv.) upphandlingspriset för en skylt för Transport- och kommunikationsverket, dvs. kostnaderna för enskilda egenskaper har inte specificerats. Taxiskyltarna kräver en helt ny bottenfärg och ändringen ökar sannolikt upphandlingskostnaden för en skylt i nästa konkurrensutsättning. Kostnadsökningen kan alltså antas bli inriktad på alla typer av skyltar och slutligen också på alla andra kundpriser för registreringsskyltar än endast taxiskyltar. Det är svårt att uppskatta ändringen i priset på registreringsskyltar i euro innan en konkurrensutsättning av registreringsskyltar har gjorts så att också kraven på taxiskyltarna beaktas.

Fordonets ägare eller innehavare ska beställa skyltarna av det besiktningsställe som registrerar fordonet, varvid också priset för de nya skyltarna i enlighet med den gällande förordningen ska

---

<sup>55</sup> Bedömningen av regleringsbördan.

<sup>56</sup> Uppskattningarna av den administrativa kostnaden är beroende av antagandet om åtgärden kräver arbetstid eller inte. Om en åtgärd antas orsaka arbetstidskostnader, ingår i uppskattningarna ett antagande om att inkomstnivån bland de taxiförare som får lön av taxiföretagen beskriver också värdet av taxiföretagarens arbetstid. De genomsnittliga bruttoinkomsterna bland personer som fått löneinkomster av taxiföretagen var enligt Datarummets uppgifter 2023 i medeltal cirka 2 100 euro per månad.

betalas. Kundpriserna innehåller också en serviceavgift till den som tar emot registreringen (i detta fall besiktningsföretaget) samt Transport- och kommunikationsverkets kostnader. Kravet på taxiskylt medför nya kostnader för taxibranschen. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning torde priset på enskilda registreringsskyltar inte stiga i någon väsentlig grad från de nuvarande priserna och stanna på några tiotals euro. Den administrativa bördan för taxiföretagen ökar på grund av att skyltarna ska beställas, hämtas och installeras. Avlägsnande av taxiskyltarna orsakar motsvarande administrativa kostnader när ett fordon på nytt ska föras med normala registreringsskyltar.

Taxiföretagens administrativa engångskostnad för de registreringsskyltar som i nuläget är i bruk på taxifordon är i storleksklassen 0,6–1,4 miljoner euro. När taxifordon byts ut är den administrativa kostnaden för att ta taxifordon i och ur bruk i fortsättningen i storleksklassen 0,2–1,1 miljoner euro per år. De uppskattade kostnadsintervallen är stora på grund av osäkerheter i fråga om värdering av arbetstiden och resekostnaderna och utvecklingen av antalet och omsättningen av taxifordon.<sup>57</sup> Den egentliga direkta kostnaden för att lämna tillbaka taxiskyltar och normala registreringsskyltar blir enligt uppskattningarna relativt måttlig, men den administrativa kostnaden höjs av behovet att besöka de besiktningsställen som gör registreringen. Även om taxiskyltarna på ett fordon byts bara en gång ska detta alltid göras när företaget skaffar ett nytt fordon. Detta innebär att om ett fordon som används som taxi byts ut med några års mellanrum, ska nya skyltar alltid beställas för och installeras på det nya fordonet.

För dem som har avtal om att göra registreringarna medför de nya skyltarna en tilläggsuppgift, vilket före arbetet med att bevilja skyltar inleds kan innebära kostnader för registrerarna för utbildning av personalen, men också ny affärsverksamhet. Också besiktningsföretagen får en ny uppgift i anslutning till besiktningen, när de i fortsättningen ska kontrollera för varje fordon som används som taxi att det inte är belagt med användningsförbud. Kontrollen är huvudsakligen ett likadant förfarande som i fråga om andra användningsförbud vid besiktning. Användningsförbud kan under besiktningen kontrolleras i Transport- och kommunikationsverkets system. Det kan uppstå ett behov för besiktningsaktörerna att utveckla sina informationssystem på grund av taxiskyltarna och den anknyttande kontrollen av användningsförbud. Kostnaderna beräknas dock vara måttliga. Kundpriset för besiktningen fastställs på den konkurrensutsatta marknaden, och det finns inte skäl att anta att kontrollen av att villkoren för taxiskylt uppfylls höjer priserna för besiktningar mer än i ringa grad.

Den föreslagna nya avgiften för trafikförseelse för prislista eller informerande om prisuppgifter som strider mot lag eller föreskrifter torde inte ha ekonomiska konsekvenser för företagen. Redan i nuläget har företagen varit skyldiga att se till att deras prislista är förenlig med lag och föreskrifter, så de ekonomiska konsekvenserna riktas bara mot aktörer som inte följer reglerna.

### *Taxameter*

Kravet på taxameter som har syftet att underlätta bekämpningen av grå ekonomi har konsekvenser för företagens kostnader. Detta påverkar företagare som redan är aktiva i branschen och höjer tröskeln för att komma in i branschen. Skyldigheten att i alla fordon som används för taxitrafik använda taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument orsakar kostnader för sådana företag som inte för närvarande har taxametrar som uppfyller kraven i sina fordon. Det exakta antalet aktörer av detta slag är inte känt, men enligt Transport- och kommunikationsverkets konservativa uppskattning finns det fortsättningsvis taxameter i cirka 70–85 procent av taxibilarna. Eftersom lagen också för närvarande innehåller en

---

<sup>57</sup> Bedömningen av regleringsbördan.

skyldighet att använda taxameter vid taxiresor enligt 152 § 2 mom. med rörligt pris kan det bedömas att taxametrar fortsättningsvis är i omfattande användning.

För mindre företag utgör de fasta kostnaderna för verksamheten också relativt sett en större del av kostnaderna. För en del av aktörerna orsakar taxametern en tilläggskostnad som ökar de fasta kostnaderna för verksamheten. En del av företagen inför antagligen priset för taxametern i de priser som tas ut av konsumenterna, vilket höjer priserna för taxitjänster.

De kostnader som skyldigheten att ha taxameter orsakar är å ena sidan beroende av hur företaget prissätter sina taxitjänster och å andra sidan av hurdana instrument eller system företaget beslutar sig för att skaffa. Anskaffnings- och installationspriset med kringutrustning för taxametrar som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument och som typiskt används i branschen är sammanlagt cirka 2 000 euro. Leasingpriserna för instrumenten är beroende på tillverkaren från cirka 80–100 euro och uppåt per månad. Att låta installera taxameter i ett fordon kostar beroende på mätinstrument 300–500 euro och tar vanligen cirka två timmar. Installationstiden kan också vara längre beroende på fordonet och taxametern. Många förmedlingsbolag kan emellertid förutsätta att utrustning av något visst slag används i taxitransporter som de förmedlar. De aktörer som tillhandahåller transportförmedlingsplattformar har inte förutsatt användning av taxameter. Om ett företag endast tillhandahåller taxitransport som förmedlas via en plattform finns det antagligen inte taxameter i fordonen, eftersom det enligt den gällande lagstiftningen inte förutsatts i sådana fall.

Det föreslagna kravet på taxameter som är förenlig med lagen om mätinstrument har alltså sannolikt störst konsekvenser för företag som tar emot beställningar i första hand via plattformsaktörers appar. I sådana transporter avtalas priset nämligen på förhand och därför har de inte behövt skaffa taxametrar som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Detsamma gäller företags- och representationstransporter, där beställningen och priset har avtalats på förhand, liksom företag som sköter taxitransporter som får offentligt stöd, om det inte vid dessa transporter förutsatts att taxameter används och priset för och rapporteringen av tjänsten sker med hjälp av andra lösningar. Enligt remissvaren förutsätter t.ex. välfärdsområdena inte nödvändigtvis taxameter, utan dessa taxitransporter styrs digitalt via en plattformstjänst till kunden och kundernas självrisk faktureras med separat faktura. Samtidigt övervakas redovisningarna och deras riktighet via plattformstjänsten. För företag som inte alls tar emot transportuppdrag som inte har beställts på förhand innebär anskaffningen av taxametrar inte någon direkt nytta för företagsverksamheten eller för tjänstens kvalitet. Den engångskostnad eller månatliga kostnad som taxametrarna medför kan bli hög om företaget har flera bilar i bruk.

De obligatoriska taxametrarna orsakar tilläggskostnader för de företag som inte annars, utan den föreslagna lagändringen, skulle skaffa taxametrar. Tilläggskostnader orsakas utöver av priset för anskaffning eller hyrning av taxameter också av installations-, rese- och arbetstidskostnader i anslutning till installationen. Om man antar att cirka 15–30 procent av taxifordonen inte i nuläget har taxameter orsakar hyrningen av taxameter en årlig tilläggskostnad för dessa aktörer som är i storlekssklassen 2,4–4,8 miljoner euro. Installationen av taxameter i det fordonsbestånd som i nuläget saknar taxameter orsakar en tilläggskostnad av engångsnatur som är i storlekssklassen 0,8–1,9 miljoner euro. Dessutom orsakar installationen av taxametrar i samband med fordonsbyten i fortsättningen en årlig tilläggskostnad för dessa företag som sammanlagt är i storlekssklassen 0,2–0,9 miljoner euro. De uppskattade kostnadsintervallen är stora på grund av osäkerheter i fråga om antalet fordon utan taxameter, värderingen av arbetstiden och resekostnaderna samt omsättningen av taxifordon. Uppskattningarna tar inte hänsyn till

eventuella omsättningsförluster för den tid då fordonet inte körs på grund av installation av taxameter.<sup>58</sup>

Kravet på taxameter kan också minska taxiföretagens möjligheter att köra för flera förmedlingsbolag eller plattformsakörer, om de aktörer som förmedlar taxitransporter förutsätter att en viss taxameter används i de transporter de förmedlar och om olika förmedlare förutsätter användning av olika utrustning. Taxiföretagens sämre möjligheter att köra för flera förmedlingsbolag eller plattformsakörer minskar konkurrensen i taxiförmedlingsverksamheten. Enligt Konkurrens- och konsumentverkets åsikt minskar taxiföretagens sämre möjligheter att köra för flera förmedlingsbolag eller plattformsakörer konkurrensen i taxiförmedlingsverksamheten, vilket i sin tur ur konsumenternas och samhällets perspektiv kan leda till högre priser och sämre servicekvalitet.

Kravet på taxameter förutsätter också i transporter med fasta priser att taxiföraren matar in informationen om varje enskild beställning i taxametern innan transporten inleds. Detta tar en viss tid för föraren som bör allokeras i förarnas arbetsdag och i godkännandet av beställningar. Enligt Transport- och kommunikationsverket matar en van användare manuellt in det fasta priset i taxametern på mindre än 10 sekunder. Inmatningen av det fasta priset orsakar en tilläggskostnad genom arbetstiden, om taxifordonet kontinuerligt har transporter, vilket gör att den arbetstid som krävs för tillhandahållande av transporter ökar. Om taxifordonens arbetstid däremot innehåller mycket väntetid mellan transporterna kräver inmatningen av fasta priser inte egentligen mera arbetstid, utan taxin hinner tillhandahålla samma mängd transporter inom ramen för samma arbetstid. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning, som bygger på uppgifter som samlats in genom uppföljning av taximarknaden, gjordes det 2024 mer än 7 miljoner resor med fordon som inte har taxameter i bruk. Enligt en grov uppskattning orsakar inmatning av fasta priser i taxameter en tilläggskostnad i storleksklassen 0–0,4 miljoner euro per år beroende på om man antar att inmatningen av det fasta priset ökar den totala arbetstid som används för produktion av taxitransporterna eller inte.<sup>59</sup>

Det har inte gått att bedöma prisnivån för utrustning och system av andra slag, men det uppskattas att den månatliga kostnaden eller engångskostnaden för dessa är betydligt förmånligare än taxametern. Om taxiföretagen förbinder sig till fast taxameter kan det ha negativa konsekvenser för innovationerna vid företag som utvecklar tekniska lösningar av andra slag och för deras motivation att utveckla handlingsmodeller av nya slag för insamling av information om taxiresor.

Taxametern var obligatorisk utrustning i taxifordon innan lagen om transportservice trädde i kraft, så det är inte fråga om en helt ny skyldighet eller kostnad för branschen. Taximarknaden har förändrats mycket under de senaste åren och taxitransporterna beställs i allt högre grad på förhand till fasta priser, varvid det inte har varit nödvändigt att skaffa taxameter. Framför allt företagare som kommit in i branschen efter att lagen om transportservice trädde i kraft har inte nödvändigtvis haft något behov av att skaffa taxameter till sina fordon.

### *Utbildningsorganisationer*

De föreslagna preciseringarna av kraven i fråga om godkännande av utbildningsorganisationer inom taxitrafiken bedöms inte ha mer än ringa konsekvenser för de företag som tillhandahåller utbildning inom taxitrafik. Förslaget om godkännande för en utbildningsorganisation vars

---

<sup>58</sup> Bedömningen av regleringsbördan.

<sup>59</sup> Bedömningen av regleringsbördan.

godkännande inte under det senaste året har återkallats på grund av verksamhet enligt 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten eller därmed jämförbar verksamhet bedöms inte heller ha större än ringa konsekvenser för antalet utbildningsorganisationer eller för godkännandet i framtiden. Transport- och kommunikationsverket har inte med stöd av den gällande lagen återkallat godkännanden för organisationer som ordnar förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov eller företagarutbildning. Kriterier som är exaktare avgränsade än i nuläget kan något minska den administrativa börda som företagen upplever och samtidigt effektivisera förhandstillsynen över utbildningsorganisationer, vilket indirekt kan ha en inverkan som gör omvärlden för företag i utbildningsbranschen mer jämlik.

Den föreslagna möjligheten att Enheten för utredning av grå ekonomi utarbetar fullgöranderapporter kan i någon mån minska den administrativa börda som utbildningsorganisationerna inom taxitrafiken upplever genom att den mängd uppgifter de ska lämna i samband med ansökan om godkännande minskar.

### *Utbildning för taxiförare*

Den föreslagna utbildningen och kompletterande utbildningen för taxiförare har ekonomiska konsekvenser för taxibranschen genom kostnaderna för upphandling och ordnande av utbildningarna och arbetstidskostnaderna. Kostnaderna inriktas antingen på taxiförarna eller på taxiföretagen. Dessutom orsakas ekonomiska konsekvenser också för utbildningsorganisationerna.

Den föreslagna utbildningen för taxiförare har direkta ekonomiska konsekvenser för förare som vill komma in i branschen, eftersom utbildningen i fortsättningen ska vara ett absolut villkor för att få körtillstånd. Efterfrågan och utbudet på utbildningsmarknaden för taxiförare kommer att definiera utbudet av utbildning och prisnivå, varför en uppskattning av de ekonomiska konsekvenserna av propositionen är förknippad med många osäkerheter. Enligt ett snävt urval är timpriset för utbildning för taxiföretagare och förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov i nuläget cirka 12–27 euro inklusive mervärdesskatt. Priset varierar sannolikt också enligt utbildningsformen, dvs. det påverkas exempelvis av om utbildningen ordnas som närundervisning eller distansundervisning. Enligt förslaget ska utbildningen för taxiförare vara 21 timmar. Med de ovannämnda antagandena är kostnaden för utbildningen för taxiförare för en förare som vill komma in i branschen cirka 300–600 euro inklusive mervärdesskatt. Enligt Transport- och kommunikationsverket har cirka 3 500 nya körtillstånd för taxiförare årligen beviljats under 2021–2024. De föreslagna ändringarna antas i någon mån minska antalet förare som söker sig till branschen. Om antalet nya beviljade körtillstånd bevaras på samma nivå också under de kommande åren orsakar förarutbildningen årligen en kostnad på cirka 0,9–2,0 miljoner euro inklusive mervärdesskatt eller cirka 0,7–1,6 miljoner euro utan mervärdesskatt. En del av taxiföretagen kan betala utbildningen för taxiförare för de nya förare som företaget anställer, medan en del av kostnaderna torde falla på de förare själva som kommer in i branschen.

Enligt den lägesbild över taxitrafikmarknaden som Transport- och kommunikationsverket har publicerat (2023)<sup>60</sup> var antalet giltiga körtillstånd för taxiförare i slutet av 2023 cirka 40 000. Antalet tillstånd innehåller också personer som inte aktivt antas utöva taxiföraryrket. Enligt 26 § 1 mom. i lagen om transportservice är körtillståndet för taxiförare i kraft fem år. När taxiföraren fyllt 68 år är giltighetstiden för körtillståndet kortare, två år. Således kommer en del av de nuvarande tillståndshavarna sannolikt att förnya sitt körtillstånd innan denna proposition

---

<sup>60</sup> Traficom (2023a) [Lägesbild över marknaden för taxitrafik](#). Publicerad 28.6.2023, uppdaterad 20.5.2025.

träder i kraft. En del av de nuvarande taxiförare som har körtillstånd förnyar dem inte exempelvis på grund av att de går i pension eller lämnar branschen av annan orsak. Åren 2021–2024 beviljades totalt nästan 27 000 körtillstånd för taxiförare. Antalen innehåller både nya och förnyade körtillstånd. Om antalet beviljade körtillstånd under 2025 motsvarar medeltalet för de senaste fyra åren beviljas 2025 totalt nästan 7 000 körtillstånd för taxiförare. Det är möjligt att antalet ansökningar om körtillstånd ökar innan denna proposition träder i kraft.

Längden på den föreslagna kompletterande utbildningen för förare i branschen är 7 timmar. Om samma prisspann (pris med moms 12–27 euro) som vid bedömningen av utbildningen för taxiförare används som antagande om timpriset för utbildningen uppskattas kostnaden inklusive mervärdesskatt för den kompletterande utbildningen för en taxiförare vara cirka 80–190 euro. Om man antar att totalt drygt 33 000 körtillstånd har beviljats under 2021–2025 fram till utgången av 2025, och att motsvarande mängd taxiförare förnyar sitt körtillstånd och genomgår den kompletterande utbildning för taxiförare som förutsätts vid förnyande av körtillståndet när reformen trätt i kraft under 2026, medför detta utbildningskostnader på totalt 2,8–6,3 miljoner euro inklusive mervärdesskatt eller 2,2–5,0 miljoner euro utan mervärdesskatt. Körtillstånden för taxiförare är i kraft högst fem år, så kostnaderna inriktas huvudsakligen på åren 2026–2031.

| År     | Antalet beviljade körtillstånd för taxiförare |
|--------|-----------------------------------------------|
| 2021   | 4307                                          |
| 2022   | 5225                                          |
| 2023   | 7639                                          |
| 2024   | 9595                                          |
| Totalt | 26 766                                        |

Det är möjligt att de organisationer som i nuläget erbjuder utbildningar, t.ex. förmedlingsbolag och de största taxiföretagen, skaffar Transport- och kommunikationsverkets godkännande för att ordna utbildning och integrerar ett undervisningsinnehåll som uppfyller utbildningskraven till en del av sina egna utbildningsprogram. Då har lagändringen inte några betydande ekonomiska konsekvenser för de förare i branschen som också annars får den avgiftsbelagda utbildning som företagen förutsätter. I dessa fall inriktas tilläggskostnaderna för utbildningarna på taxiföretagen. Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket betalar exempelvis förarens arbetsgivare ofta kostnaderna för förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov om förarens arbetsuppgifter förutsätter att denna utbildning har fullgjorts.

Förslaget reglerar inte formen för fullgörande av utbildningen utan möjliggör fullgörande av utbildningen på distans. Marknaden för förarutbildningar kommer att fastställa var utbildning ordnas, men för närvarande har man t.ex. i företagartutbildning inom taxitrafiken i huvudsak övergått till distansutbildning och så bedömer man att det kommer att gå också i fråga om utbildningen och den kompletterande utbildningen för taxiförare. Därmed antas de föreslagna utbildningsformerna inte ha några betydande konsekvenser för taxiförare som geografiskt är verksamma på olika håll i Finland eller som vill komma in i branschen. Det är emellertid sannolikt att utbildningsutbudet och exempelvis möjligheten att delta i närutbildning är bättre i större städer.

Utöver anskaffningspriset för utbildningen innebär genomgående av utbildningen en tidskostnad, och hur den uppskattas är beroende av om föraren antas delta i utbildningen under sin fritid eller under arbetstid. Storleksklassen av den kalkylerade kostnaden för den tid som går åt för obligatorisk kompletterande utbildning för förare i branschen är cirka 0–4,7 miljoner euro, beroende på om man antar att föraren deltar i utbildningen under sin fritid eller under arbetstid. Nya förare är ännu inte verksamma i taxibranschen så för dem inriktas tidskostnaden för

utbildningen inte direkt på taxibranschen och taxiföretagen. Utbildningen för nya förare kan äga rum under fritiden eller utbildningen kan förutsätta t.ex. att föraren tar ledigt från ett befintligt förvärvsarbete eller från företagande.<sup>61</sup>

Den föreslagna förarutbildningen har också ekonomiska konsekvenser för de utbildningsorganisationer som i nuläget är verksamma på marknaden och som erbjuder frivillig förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov eller obligatorisk företagartutbildning. De föreslagna nya utbildningsformerna ger dessa aktörer en möjlighet att utvidga sin affärsverksamhet. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning finns det i nuläget cirka 50 aktörer som ordnar förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Det är svårt att uppskatta antalet nya utbildningsorganisationer, men enligt Transport- och kommunikationsverkets expertbedömning ökar antalet utbildningsorganisationer inom taxitrafiken till ungefär hundra. Efterfrågan på obligatorisk förarutbildning kan också skapa helt nya företag och eventuellt öka konkurrensen.

De direkta kostnaderna för anskaffning av godkännande för utbildningsorganisationer inom taxitrafiken blir således inte betydande. Exempelvis det godkännande som ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket för företagartutbildning och taxiförarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov kostar i nuläget 130 euro. Detta torde motsvara också kostnaderna för godkännande av de nya utbildningsformerna. Det föreslås dessutom att det utbildningsprogram som används i utbildningen ska förnyas med minst fem års mellanrum genom en ansökan om fastställande som lämnas till Transport- och kommunikationsverket, vilket kan leda till små kostnader för utbildningsorganisationerna.

För att informationen om fullgjord utbildning ska kunna kontrolleras offentligt i trafik- och transportregistret ansvarar den utbildningsorganisation som ordnar utbildningen för att lämna uppgifter om fullgjorda utbildningar till Transport- och kommunikationsverkets tjänsteleverantör, som registrerar uppgifterna via Transport- och kommunikationsverkets system i trafik- och transportregistret. Registreringen av utbildningsuppgifter kostar enligt Transport- och kommunikationsverkets nuvarande servicetariff utbildningsorganisationen 18,50 euro per person som utbildas.

#### 4.2.2.2 Konsekvenserna för deltidsverksamhet och små och medelstora företag

I synnerhet de föreslagna förutsättningarna för att få körtillstånd för taxiförare och de föreslagna krav som gäller taxiföretagare, såsom kraven om att använda taxiskylt och taxameter, kan bedömas ha indirekta konsekvenser särskilt för de taxiaktörer som huvudsakligen kör endast på förhand beställda transporter som erbjuds via appar. Därigenom har de indirekta konsekvenser också för de taxitransporter som görs och beställs via appar som upprätthålls av aktörer inom plattformsekonomi och för deras omsättning.

Inkomsterna för taxiverksamhet som företag eller taxiförare bedriver på deltid eller säsongartat blir i genomsnitt mindre än för företag eller förare som är verksamma på heltid. Propositionen kan därmed antas ha särskilda konsekvenser för dessa företags och personers inträde i branschen och verksamhet i branschen. Kraven på fordonen har konsekvenser i synnerhet för de allra minsta företagen, där innehavaren av tillståndet för taxitrafik själv är företagets enda förare. Taxiföretagen kan verka endast på deltid eller säsongartat, eventuellt vid sidan av ett annat yrke eller studier. En del av företagen kan ha använt exempelvis familjens gemensamma fordon eller en annan persons fordon förutsatt att det har varit registrerat som tillståndspliktigt. Man kan

---

<sup>61</sup> Bedömningen av regleringsbördan.

bedöma att taxiföretag och taxiförare som är verksamma säsongartat eller på deltid ofta sköter verksamheten genom plattformsekonomi, där de kan erbjuda sina taxitjänster flexibelt vid tidpunkter som passar dem själva. Framför allt som taxiförare är det enkelt att verka endast på deltid eller säsongartat via plattformsekonomin. Transporter har kunnat göras också säsongartat enligt efterfrågan på olika håll i Finland, och förekomsten av plattformsaktörer har inte varit begränsad endast till ett visst område, utan deras verksamhetsområde täcker hela Finland.

Det finns inte information tillgänglig om deltidsverksamhet bland aktörer i taxibranschen. Statens ekonomiska forskningscentral, dvs. VATT Datarum, analyserar säsongartad verksamhet i taxibranschen utifrån taxiföretagens omsättning och de löneinkomster som betalas i taxibranschen. Omsättningen i taxibranschen är säsongartad. År 2023 var omsättningen störst i december (mer än 20 procent större än under en genomsnittlig månad), medan januari och februari var stillsammast (omsättningen ungefär 20 procent mindre än under en genomsnittlig månad). Höstsäsongen är också som helhet livligare än vårsäsongen. Efter taxireformen 2018 har antalet företag som bedriver taxirörelse säsongartat ökat och fler företag än tidigare har omsättning under färre än 10 månader om året. Fortfarande har ändå den klart största delen, under de senaste åren cirka 90 procent av företagen, omsättning under minst 10 månader om året. I inkomsterna för taxiförare som är löntagare framträder däremot den säsongartade verksamheten kraftigare än i taxiföretagens omsättning. Förare som är anställda torde vara verksamma vid större företag med flera årsverken som jämnar ut säsongvariationen. År 2023 hade mindre än hälften av de anställda förarna löneinkomster under mer än 10 månader. Var femte förare fick lön bara under högst två månader. Granskningen omfattar inte inkomster som taxiförarna fått i form av näringsinkomster. Det är också sannolikt vanligare att verka som anställd förare på deltid eller säsongartat i urbana kommuner där medelinkomsten för taxiförare med löneinkomster är lägre, vilket åtminstone delvis torde bero på det i medeltal mindre antalet utförda arbetstimmar.

Det separata kravet på taxiskylt kan minska viljan att verka som taxiföretagare eller förare, om t.ex. familjens gemensamma fordon ska användas som taxi. Den taxilykta som i nuläget används som identifierare för taxibilar kan tas bort från taket när fordonet används för egna transporter. Detta möjliggör en mer mångsidig användning av fordonet framför allt för dem som är företagare och förare på deltid. Kravet på taxiskylt kan för sin del påverka företagares eller förares benägenhet att komma in i branschen och hållas kvar där om fordonet används som taxi bara en del av tiden och fordonet annars är i sedvanligt bruk. Ett fordon kan på en och samma gång ha bara en uppsättning registreringsskyltar i bruk, varvid ett fordon med taxiskyltar inte alls längre har vanliga registreringsskyltar. Kravet på taxiskyltar bedöms minska framför allt de fordon som används som taxi endast säsongartat eller under toppar i efterfrågan. Detta kan påverka också bl.a. mängden taxitransporter som utförs under toppar i efterfrågan.

De ändringar som riktas mot taxiföretagare påverkar i praktiken små eller medelstora företag, eftersom största delen av de företag som verkar i taxibranschen är små och medelstora företag. Enligt VATT Datarums uppgifter är största delen av taxiföretagen mikroföretag med en personalstyrka på mindre än 10 årsverken och en omsättning eller balansomslutning på mindre än två miljoner euro. År 2023 var bara cirka 1 procent av alla företag i taxibranschen taxiföretag med mer än 10 årsverken.

Det är möjligt att taxiföretagare som är verksamma säsongartat eller på deltid eller som endast erbjuder transporter som beställs på förhand inte anser det lönsamt att satsa exempelvis på att skaffa taxameter och nya skyltar eller flera fordon om deras inkomster är små, varvid förhållandet mellan nytta och insats inte är lönsamt.

#### 4.2.2.3 Konsekvenser för privata hushåll

När det gäller hushållen kan de nya skyldigheter som åläggs innehavare av trafiktillstånd och de medföljande tilläggskostnaderna påverka utbudet av taxitjänster och den allmänna prisnivån och således indirekt också den ekonomiska ställningen för hushåll som anlitar taxitjänster. Ökningen av företagarens utgifter kan påverka priserna på taxitjänsterna framför allt under toppar i efterfrågan. Det är emellertid svårt att förutspå den eventuella prishöjningen. De tilläggskostnader av engångsnatur och de årliga tilläggskostnader som ändringarna orsakar för hela taxibranschen är båda högst i storleksklassen drygt en procent av den årliga omsättningen i branschen. Kostnaderna ökar relativt sett mest för företag som annars inte skulle skaffa taxameter och som kör exempelvis skjutsar till fasta priser via appar i plattformstjänster. Tilläggskostnaderna torde orsaka tryck på att höja priserna i taxibranschen. Prisbildningen i fråga om taxitransporter kan ändå inte antas direkt avspegla kostnadsändringarna i taxibranschen, utan är en komplicerad ekvation som påverkas av antalet taxi- och förmedlingsföretag samt av utbudet och efterfrågan på taxitransporter under olika tider och i olika områden.

Däremot förbättras hushållens ställning genom att de sanktioner som gäller prissättningen preciseras när polisen i fortsättningen kan påföra avgift för trafikförseelse som gäller angivandet av prisuppgifter, prissättningen och användningen av taxameter. Den förebyggande och avskräckande effekten av sanktionen kan bedömas förbättra och effektivisera företagets och förarnas verksamhet när det gäller att informera om och fastställa priset. Detta kan också bedömas minska överprissättningen.

#### 4.2.2.4 Konsekvenser för de offentliga finanserna

Genom insatser som siktar på att underlätta bekämpningen av grå ekonomi strävar man bl.a. efter att förebygga försummelse av skattebetalning och därigenom att öka skatteinkomsterna från taxiverksamheten. Man har inte kunnat bedöma penningbeloppet av mängden grå ekonomi i taxibranschen, och det saknas forskningsbaserad information om effekterna av de åtgärder som föreslås. Därför är det inte möjligt att bedöma de exakta konsekvenserna av åtgärderna för de offentliga finanserna. De föreslagna åtgärderna bedöms emellertid underlätta skattekontrollen och tillsynen över verksamheten på fältet.

Förslagen om att fordonen ska vara i användarens uteslutande besittning och vara fogade till trafiktillstånd kan underlätta skattekontrollen och minska den grå ekonomin, eftersom man genom att i trafik- och transportregistret införa ett fordon i tillståndshavarens eller den registreringsskyldiga tjänsteleverantörens uteslutande besittning säkerställer att transportföretagets betydande produktionsmedel, dvs. fordonet, fogas till företagets affärsverksamhet. På så sätt kopplas företagets produktionsfaktor till företagets bokföring och beskattning samt till kontrollen av dessa. Med tanke på skattekontrollen är det med den gällande lagstiftningen nästan omöjligt att utreda med vilket fordon taxitrafikverksamhet har bedrivits, så fordonsrelaterade kostnader kan inte för närvarande granskas heltäckande i skattekontrollen. I taxitrafikverksamhet är uttryckligen fordonet den produktionsfaktor som orsakar kostnader som är avdragbara bl.a. i näringsbeskattningen, om produktionsfaktorn är i användning som anknyter till näringsverksamheten. Av samma orsak ska användningen av produktionsfaktorn t.ex. för eget bruk specificeras, dvs. egna transporter som körts med ett fordon som används för taxitrafik, och för detta är företagaren tvungen att betala ett slags ersättning. Genom att en sådan funktion förhindras är det möjligt att betalningen av skatter i taxiverksamheten förbättras.

Genom att skyldigheten till uteslutande besittning utvidgas till att gälla också innehavare av taxitrafiktillstånd har de föreslagna ändringarna inga kostnadsökande konsekvenser för

myndigheterna. Ändringen förutsätter inga ändringar i informationssystemen, eftersom systemen redan finns. Däremot orsakar skyldigheten att foga registreringstecknet till trafiktillståndet systemkostnader för Transport- och kommunikationsverket på uppskattningsvis cirka 25 000 euro. Också polisen kan orsakas små systemkostnader. De föreslagna ändringarna stärker och effektiviserar emellertid myndighetstillsynen. I fortsättningen kan polisen med hjälp av registreringstecknet kontrollera om ett fordon som används som taxi har fogats till ett trafiktillstånd och om tillstånden är i ordning. Detta gör framför allt vägkontrollerna effektivare och snabbare när uppgifterna fås i realtid och tillförlitligt.

Det är möjligt att med relativt små engångskostnader utvidga Transport- och kommunikationsverkets e-tjänst där det går att kontrollera offentliga uppgifter som trafiktillstånd så att det i fortsättningen på basis av registreringstecknet går att kontrollera också tillståndsuppgifterna om en taxi.

Också kravet på en separat taxiskylt kan anses förbättra bekämpningen av grå ekonomi, eftersom det bedöms minska möjligheterna för svart taxitrafik och därigenom också kringgående av skatt. Med svart taxi avses fordon som används i taxitrafik och med vilket bedrivs taxitrafik utan giltiga tillstånd. Aktörer av det här slaget har inte nödvändigtvis alla tillstånd för taxitrafik eller förarna kör tillstånd och fordonet är kanske inte registrerat som tillståndspliktigt. Då betalas inte heller skatt för verksamheten. Det finns emellertid inga uppskattningar om antalet svarta taxibilar, så konsekvenserna av detta för skatteutfallet kan inte bedömas tillförlitligt.

Med tanke på de offentliga finanserna kommer tillverkningen av taxiskyltar och de avgifter som tas ut för tjänsten att framträda som kostnader i Transport- och kommunikationsverkets budget och kundpriserna som intäkter. Kostnaderna och intäkterna ökar under det första året, eftersom antagandet är att registreringsskyltarna på cirka 14 000 taxibilar ska bytas mot taxiskyltar. Kostnaderna och intäkterna stabiliseras efter detta, när årligen endast skyltarna på nya taxibilar ska bytas till taxiskyltar. Genom skillnader i ersättningarna för tjänsten och i priset täcks verkets kostnader enligt självkostnadsprincipen. Under 2026–2027 uppstår det för Transport- och kommunikationsverket en utvecklingskostnad på cirka 200 000 euro för den process- och systemutveckling som taxiskyltarna kräver.

Motsvarande övervakningsrelaterade utvecklingskostnader kan uppstå för Polisstyrelsen. Myndigheterna orsakas också årliga underhållskostnader för taxiskyltarna. Utvecklingskostnaderna påverkas av detaljerna i genomförandet av tillsynen, som det ankommer på de behöriga myndigheterna att bedöma som en del av verkställandet av tillsynen. Taxiskylten ökar också myndigheternas, särskilt Transport- och kommunikationsverkets, rådgivningsuppgifter och kostnaderna för detta.

Påförandet av nya avgifter för trafikförseelse kan öka statens sanktionsinkomster, men det ökar statens inkomster bara marginellt.

Att transporter som beställts och betalats via appar eller transporter som på annat sätt överenskommit på förhand till ett fast pris matas in manuellt i taxameter innebär emellertid en möjlighet till fusk. Taxameterns syfte är att den ska fungera som en s.k. kassaapparat som förhindrar grå ekonomi, varvid det är bra om information som gäller resan överförs automatiskt från appen till taxameter. Detta förutsätter emellertid att aktörerna utvecklar en systemintegration från appen till taxameter, men detta är frivilligt för företagen. Utan integration faller ansvaret för att manuellt mata in informationen om transporter på föraren, varvid missbruk när det gäller de summor som anges i taxametern uppdagas endast vid enskilda skattegranskningar, varvid taxameterns förebyggande effekt på kringgående av skatt kan bli

mindre. Exempelvis i Sverige visade en utredning som Svenska Taxiförbundet beställde 2018 att den uppgift om resans pris som slogs in i taxametrarna för resor som beställts i en apptjänst ofta var betydligt lägre än det pris som kunden betalade.<sup>62</sup> I utredningen stod priset i taxametern i åtta fall av tio i strid med det kvitto som appen skickat, och 68 procent av inkomsterna deklarerades inte till skatteverket i Sverige på det sätt som lagen förutsätter. Om förarna systematiskt och regelbundet försummar att deklarerar inkomster är den totala summa som inte beskattas betydande.

Också i detta fall har det en avskräckande effekt om saken i efterhand granskas i skattekontrollen, varvid risken för att åka fast för kringgående av skatt ökar. I taxametern lagras uppgifterna så att det utifrån uppgifterna går att granska betalda och mottagna betalningar samt den sträcka fordonet tillryggalagt, varvid det är möjligt att utnyttja uppgifterna bl.a. vid bedömning av eventuellt hemlighållande av inkomster. Taxametern kan alltså anses förebygga grå ekonomi. Det är emellertid inte möjligt att exaktare bedöma betydelsen av de föreslagna ändringarna för bekämpningen av grå ekonomi.

Den obligatoriska taxametern gäller i fortsättningen också offentligt stödda transporter. I remissvaren fördes det fram att en obligatorisk taxameter kan göra det besvärligare att genomföra transporter som samhället ersätter på det sätt som är förnuftigast med tanke på helheten och att den obligatoriska taxametern eventuellt kan öka kostnaderna för dessa transporter. Det är omöjligt att göra exaktare uppskattningar om en eventuell kostnadsökning.

Transport- och kommunikationsverket orsakas också kostnader på cirka 130 000 euro för införande av företagarproven i taxitrafik och utbildningarna för taxiförare i informationssystemen.

Om de föreslagna nya skyldigheterna minskar antalet taxiföretagare, taxiförare eller fordon som används som taxi och i förlängningen utbudet av taxitransporter kan detta i och med minskat företagande, minskad sysselsättning eller minskade taxiresor ha negativa konsekvenser också för skatteutfallet. Det är dock omöjligt att uppskatta hur stor minskningen blir.

Totalt blir Transport- och kommunikationsverkets kostnader cirka 355 000 euro. Transport- och kommunikationsverkets kostnader och resursbehov kommer att täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av uppgifter.

Enligt Skatteförvaltningen orsakar förslaget om fullgöranderapporter en liten kostnadspost av engångsnatur som beror på ändringar i informationssystemen. Den täcks genom omfördelning av befintliga anslag. Polisen kan eventuellt orsakas systemkostnader på grund av nya gränssnitt i övervakningen. De täcks genom omfördelning av befintliga anslag.

#### 4.2.3 Andra konsekvenser för människor och samhälle

##### 4.2.3.1 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Genom att brott som ska beaktas vid bedömningen av gott anseende läggs till utvidgas Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter till nya brott i behandlingen av trafiktillstånd samt i tillsynen över befintliga tillstånd. De brott som ska läggas till ökar emellertid inte i någon avgörande grad den faktiska arbetsmängden, eftersom granskning av

---

<sup>62</sup> FINAL REPORT, Review of Uber and Regulatory Compliance with Taximeter Auditing 2018 Sweden.

brott också i nuläget hör till verkets uppgifter, och de brott som ska läggas till orsakar inte i beviljandet av tillstånd eller i tillsynen någon arbetsmängd som är avsevärt större än i nuläget. Med tanke på tillsynen anses ändringarna i de villkor som beaktas vid bedömningen av gott anseende inte ha några direkta konsekvenser för utförandet av myndigheternas tillsynsuppgifter.

Att ansvaret för att ordna provet överförs på Transport- och kommunikationsverket ökar verkets arbete. Ändringen bedöms orsaka Transport- och kommunikationsverket ett engångsbehov av tilläggsresurser för utförande av de nödvändiga ändringarna i informationssystemen samt för att sammanställa provet. I fortsättningen är kostnaderna för upprätthållande efter införandet kopplade främst till att provfrågorna regelbundet ska förnyas. Samtidigt upphör Transport- och kommunikationsverkets uppgifter inom tillsynen över de utbildningsorganisationer som ordnar företagarprovet.

I och med att ansvaret för att ordna provet överförs till Transport- och kommunikationsverket, gäller också karensen efter fusk i fortsättningen fusk som upptäcks i företagarprovet. Detta gäller också fusk som upptäcks i efterhand. Transport- och kommunikationsverket får således nya administrativa beslut att fatta vid varje fall av fusk. Detsamma gäller också förslaget om beaktande av fusk som upptäcks efter provet. Antalet fall kan dock bedömas bli litet, varvid det inte uppstår konsekvenser för verkets verksamhet och arbetsmängd som är större än ringa.

De föreslagna registreringsändringarna stärker och effektiviserar myndighetstillsynen. I fortsättningen kan polisen med hjälp av registreringstecknet kontrollera om ett fordon som används som taxi har fogats till ett trafiktillstånd och om tillstånden är i ordning. Detta gör framför allt vägkontrollerna effektivare och snabbare när uppgifterna fås i realtid och tillförlitligt.

Införandet av taxiskylten skapar ny myndighetsverksamhet i anslutning till taxitrafik och ökar Transport- och kommunikationsverkets samt polisens uppgifter och orsakar betydande utvecklingskostnader. Taxiskyltar kan inte överlämnas åt vem som helst utan att tillförlitligheten lider. Säkerställandet av taxiskyltarnas tillförlitlighet kräver granskning med framförhållning när de överlämnas till aktörer i taxibranschen. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för registreringen av fordon och i verksamheten ingår också beviljande av registreringstecken för fordon och tillverkning av registreringsskyltar samt leverans. Leveransen av registreringsskyltar sköts också via nätverket av avtalspartner och ärenden som gäller registreringsskyltar för befintliga fordon (dvs. byte av tecken och skyltar) sköts av vissa registrerade besiktningssällen.

Avtalsregistreringen av fordon bygger på bestämmelserna i 25 kap. i lagen om transportservice (Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer). Det är viktigt att notera att avtalsregistreringen är en assisterande myndighetsuppgift, och den som utför avtalsregistrering får inte använda prövning när taxiskyltar överlämnas. Det ska emellertid vara möjligt att överlämna taxiskyltar endast om de i lag angivna villkoren för överlämnande uppfylls. Dessa villkor ska Transport- och kommunikationsverket på ett entydigt sätt föra in i det system som avtalsregistrerarna använder så att överlämnandet av taxiskyltar förhindras om villkoren inte uppfylls. Motsvarande förfarande är i bruk i andra ändringsregistreringar både i de system som avtalspartnerna använder och i Transport- och kommunikationsverkets e-tjänster. Dessa övriga regler är emellertid mycket enkla jämfört med de regler som anknyter till säkerställande av tillförlitlighet som krävs i fråga om taxiskyltar. Bl.a. är det påställning vid ändringsregistrering omöjlig, om bilen är belagd med användningsförbud på grund av fordonsskatter som förfallit till betalning. Genom förhandsförfaranden med hjälp av informationssystem säkerställs det att avtalsregistrerare inte använder prövning vid överlämnande av taxiskyltar, och att de över huvud taget kan sköta uppgiften när villkoren för taxiskyltar uppfylls. Om prövning krävs i situationen

överför avtalsregistreraren enligt 211 § 2 mom. i lagen om transportservice uppgiften för avgörande till Transport- och kommunikationsverket. Denna kontroll av förutsättningarna vid överlämnande av taxiskyltar kräver betydande nya funktionsprocesser av Transport- och kommunikationsverket och att de införs i informationssystemen och gränssnitten till systemen.

Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket utbilda och instruera de personer som fått registreringsrättigheter, dvs. dem som utför registreringarna, och övervaka att anvisningarna följs. Detta kan framför allt i inledningsskedet av ändringarna medföra ökade utbildnings- och rådgivningsuppgifter för verket.

Transport- och kommunikationsverket skaffar de fysiska registreringsskyltarna med jämna mellanrum genom offentlig upphandling. De nya taxiskyltarna ska beaktas i ämbetsverkets följande konkurrensutsättning av leverantör av registreringsskyltar under den senare hälften av 2026. Det nya leverantörsavtalet bör träda i kraft vid ingången av 2027. Som taxi kan användas personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling och skylttyperna för dessa fordon ska finnas tillgängliga också som taxiskylt när ändringen har trätt i kraft. Detta ökar komplexiteten i konkurrensutsättningen och administreringen av registreringsskyltar.

Dessutom ska övervakningen vara effektiv, eftersom situationerna för aktörer i taxibranschen kan förändras medan taxiskyltarna används och taxiskyltar för vilka förutsättningar inte längre finns ska kunna avlägsnas ur trafiken. Övervakningen ökar polisens uppgifter, men det förfarande för användningsförbud som är kopplat till taxiskyltarna kan också effektivisera övervakningen och på förhand minska den mängd övervakning som behövs. De praktiska övervakningssätten ska bedömas av tillsynsmyndigheterna för att övervakningen ska genomföras på en ändamålsenlig nivå och inom ramen för de tillgängliga resurserna. Preliminärt ska polisen emellertid kunna granska giltigheten för villkoren för taxiskyltar i trafikövervakningen genom en förfrågan som bygger på registreringstecknet.

Påförandet av nya avgifter för trafikförseelse kan ha en liten inverkan på polisens verksamhet, men sanktioneringen ökar också statens sanktionsinkomster. Det centrala syftet med övervakningen och avgifterna för trafikförseelse är inte att eftersträva inkomster eller täcka myndighetsutgifter, utan att effektivt verkställa lagstiftningen och förebygga trafikförseelser och trafikbrott.

Om det i alla fordon finns en taxameter som samlar in de lagstadgade uppgifterna om varje taxiresa och dessutom bl.a. det totala antalet kilometer, samlas uppgifterna i standardformat och detta kan underlätta såväl Skatteförvaltningens som Transport- och kommunikationsverkets arbete. Användningen av taxameter kan effektivisera Skatteförvaltningens arbete. I taxametern lagras uppgifterna så att det utifrån uppgifterna går att granska betalda och mottagna betalningar samt den sträcka fordonet tillryggalagt, varvid det är möjligt att utnyttja uppgifterna bl.a. vid bedömning av eventuellt hemlighållande av inkomster. Taxametern samlar in också andra än i lag angivna uppgifter, såsom det totala antal kilometer som körts med fordonet, vilket är en väsentlig uppgift i skattekontrollen. Enligt Skatteförvaltningens yttrande säkerställer förutsättandet av taxameter att information samlas in enhetligt om taxitransporter och om de totala antal kilometer som körts med fordonen. Taxametervillkoret gör det möjligt för Skatteförvaltningen att använda den resurs som inriktas på skattekontroll av taxiverksamheten effektivare jämfört med nuläget. Skatteförvaltningen kan göra skattekontrollen effektivare och med bättre inriktning ju mer heltäckande och högklassig jämförelseinformation den har till sitt förfogande.

I fortsättningen ska man också i offentligt stödda transporter och konkurrensutsättningen av dem beakta att föraren för varje taxiresa ska mata in de uppgifter som anges i 15 a § i lagen om

transportservice i taxameter, även om beställningarna görs via en annan fordonsapp. I remissvaren lyftes det fram en oro för att användningen av taxameter kan begränsa upphandlande enheters möjligheter att per avtal och service fastställa de förnuftigaste prissättningsmodellerna. Kravet på taxameter ingriper emellertid inte som sådant i prissättningen av eller avtalen om offentligt stödda transporter utan förutsätter endast att uppgifterna om varje taxiresa utöver i fordonsapplikationen matas in i taxameter.

De uppgifter som anknyter till godkännandet av de utbildningsorganisationer som tillhandahåller den föreslagna utbildningen och kompletterande utbildningen för taxiförare har små konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets verksamhet. Behandlingen av ansökningar om godkännande av utbildningsorganisationer och behandlingen av utbildningsprogrammen samt tillsynen över organisationerna binder uppskattningsvis 0,5 årsverken av Transport- och kommunikationsverkets resurser. Att företagarpövet införs i informationssystemen ökar Transport- och kommunikationsverkets resursbehov med cirka 0,5 årsverken. Således ökar förslagen om godkännande av organisationer som erbjuder taxiförarutbildning, utbildning och kompletterande utbildning för taxiförare samt överföringen av ordnandet av företagarpövet inom taxitrafik till Transport- och kommunikationsverket ämbetsverkets arbetsmängd med cirka 1 årsverke.

Eventuella ändringar i pövet för taxiförare förutsätter att Transport- och kommunikationsverket reviderar föreskriften om pövet för taxiförare, vilket ökar ämbetsverkets arbetsmängd en aning.

Genom att brott läggs till som utgör hinder för att få körtillstånd utökas de brottsanteckningar som Transport- och kommunikationsverket kontrollerar vid behandlingen av ansökningar om körtillstånd. De brott som ska läggas till ökar emellertid inte i någon avgörande grad den faktiska arbetsmängden, eftersom granskning av brott också i nuläget hör till verkets uppgifter, och de brott som ska läggas till orsakar inte i beviljandet av tillstånd eller i tillsynen någon arbetsmängd som är avsevärt större än i nuläget.

Godkännandet av utbildningsorganisationer som erbjuder grundutbildning och kompletterande utbildning för taxiförare ökar Transport- och kommunikationsverkets arbetsmängd i liten utsträckning. Enligt en försiktig expertbedömning från Transport- och kommunikationsverket kan antalet organisationer öka till ungefär hundra. Tillsynen över utbildningsanordnare som ger den egentliga utbildningen på fältet utförs för närvarande av Transport- och kommunikationsverkets avtalspartner, som i nuläget är Ajovalma Oy.

De föreslagna preciseringarna i godkännandet av utbildningsorganisationer inom taxitrafiken samt möjligheten att begära fullgöranderapporter av Enheten för utredning av grå ekonomi minskar för sin del Transport- och kommunikationsverkets administrativa börd. Det bedöms att det årligen kommer att begäras några tiotal fullgöranderapporter.

Enligt Skatteförvaltningen orsakar förslaget om fullgöranderapporter en engångskostnad för myndigheten som beror på ändringar i informationssystemen. Enligt Skatteförvaltningen är resursbehoven för ändringarna i informationssystemen små och de kommer att täckas med omfördelning av befintliga anslag.

#### 4.2.3.2 Ändringar i informationshanteringen

I 8 § 2 mom. i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019), nedan informationshanteringslagen, föreskrivs det att det ministerium som ansvarar för verksamhetsområdet ska göra en bedömning enligt 5 § 3 mom. i informationshanteringslagen då bestämmelser som är under beredning återverkar på informationsmaterial och

informationssystem. Dessutom ska ministeriet bedöma planerade bestämmelsers konsekvenser för handlingsoffentligheten och handlingssekretessen. Enligt förarbetena till informationshanteringslagen är syftet med bestämmelsen att säkerställa att de konsekvenser som bestämmelserna om informationshantering har på myndigheternas verksamhet har identifierats vid beredningen av lagstiftning och att man utifrån bedömningen mer i detalj kan börja planera ändringar i informationshanteringen på det aktuella området.

Förslagen innebär inga betydande ändringar i ansvaren enligt Transport- och kommunikationsverkets informationshanteringsmodell. Ämbetsverkets system och ändringarna i dem testas i fråga om informationssäkerheten alltid i samband med större ändringar i enlighet med ämbetsverkets anvisningar och åtgärder i informationshanteringsmodellen för att en tillräckligt heltäckande informationssäkerhet ska kunna garanteras. Ämbetsverket har i bruk en informationshanteringsmodell som uppdateras för att motsvara de föränderliga behoven.

Transport- och kommunikationsverket behandlar de uppgifter som uppkommer i ämbetsverkets verksamhet enligt en informationshanteringsmodell som överensstämmer med kraven i informationshanteringslagen och som beskriver och styr informationshanteringen vid ämbetsverket. I informationshanteringsmodellen beskrivs ämbetsverkets verksamhet, kunskapskapital och informationssystem samt anvisningar och åtgärder för att sörja för informationssäkerheten. I Transport- och kommunikationsverkets informationshanteringsmodell namnges och beskrivs processerna, datamängderna, informationsresurserna och informationssystemen samt deras ägare eller ansvariga instans. I informationshanteringsmodellen beskrivs dessutom de uppgifter som processerna använder och producerar samt deras kopplingar till andra processer, förvaringstiderna och arkiveringssätten för datamängder och informationsresurser samt också informationssystemens kopplingar till andra informationssystem. Informationssäkerhetsåtgärderna omfattar alla delar av modellen. Transport- och kommunikationsverket upprätthåller en beskrivning i syfte att genomföra handlingsoffentligheten i enlighet med kraven i 28 § i informationshanteringslagen, där det beskrivs hur och i vilken omfattning en myndighet som är informationshanteringsenhet behandlar de informationsresurser som den förvaltar när den sköter sina lagstadgade uppgifter. Utöver dessa beskriver Transport- och kommunikationsverkets dokumenthanteringsplan ämbetsverkets uppgifter och behandlingsprocesser, principerna för styrning och hantering av den dokumentära information som uppkommer vid skötseln av uppgifterna samt förvaringstiderna för uppgifterna. Den dokumenthanteringsplan som används vid Transport- och kommunikationsverket styr ärende- och dokumenthanteringen, med hjälp av vilken bl.a. information om sekretess eller nyttjanderätt till dokument kan produceras direkt via dokumenthanteringsplanen. Dessutom styrs Transport- och kommunikationsverkets dataskydd och informationssäkerhet av modellen för hantering av den övergripande säkerheten.

Den nya uppgiften att ansvara för ordnandet av företagarpöv inom taxitrafiken som överförs till Transport- och kommunikationsverket samt utvidgningen av redan befintliga uppgifter orsakar en del ändringar i ämbetsverkets informationshantering. Detta gäller i synnerhet personuppgiftsansvaret samt ansvaren för produktion, förvarande, användning, arkivering och förstöring av uppgifter. Vid behandling och förvarande av personuppgifter som är relaterade till brottsdomar och brott följer ämbetsverket dokumenthanteringsplanen ("TOS") och de förvaringstider som godkänts av Nationalarkivet. Dokumenthanteringsplanen ses över årligen och då bedöms också behovet av förvaringstider för personuppgifter.

En bedömning enligt informationshanteringslagen av ändringar som behövs i fråga om nytt material och hanteringen av ändringar förutsätter att Transport- och kommunikationsverkets resurstilldelning är tillräcklig och att kostnaderna uppskattas exakt. Tid och resurser måste avsättas för förberedelse av behövliga ändringar. När det gäller begäranden om information och

utlämnande av uppgifter har överföringen antagligen inga betydande konsekvenser för tjänsterna. Dessutom bör man bedöma om nya anvisningar som gäller kundgränssnittet behöver utarbetas för webbplatsen och detta ska beaktas i resurstilldelningen. Den uppskattade kostnaden för systemändringarna är cirka 355 000 euro, som täcks med befintliga anslag.

#### 4.2.3.3 Konsekvenser för sysselsättningen och tillgången till taxi

De föreslagna ändringarna kan ha indirekta konsekvenser för sysselsättningen och tillgången till taxi. Förslagen om nya taxiskyltar och taxameter kan ha konsekvenser för sysselsättningen. Skyldigheterna har ålagts tillståndshavarna, varvid konsekvenserna för taxiförarna kan bedömas vara små. De nya skyldigheterna kan emellertid minska antalet företagare eller antalet bilar som används som taxi och därigenom företagarnas möjligheter att erbjuda arbete åt taxiförare. Samtidigt påverkar det nya kravet på taxameter inte kostnaderna och den vägen sysselsättningen för taxiföretagare vilkas förare i stor omfattning arbetar på heltid på taximarknaden och som redan har taxameter i sina fordon.

Ändringarna kan i fortsättningen påverka också tillgången till taxitransport i synnerhet under toppar i efterfrågan, under semester- och högtidssäsonger samt under kvälls- och nattetid. Redan i nuläget finns det utmaningar i tillgången till taxi under toppar i efterfrågan. Fordon som bara sporadiskt används som taxi ska i fortsättningen ha fast installerad taxameter och separata taxiskyltar, varvid dessa finns i fordonen också när de inte används för taxitransport. Detta kan minska antalet fordon som används som taxi om ett fordon används mera för andra transporter än som taxi. I synnerhet då det gäller att svara på plötsliga toppar i efterfrågan eller toppar som orsakas av stora evenemang behövs det också taxibilar som används på deltid. Om dessa minskar i antal minskar också tillgången till taxi och inverkan är större framför allt under toppar i efterfrågan. Försämrad tillgång till taxi kan drabba särskilt folkrika urbana kommuner där relativt sett fler små taxiföretag är verksamma<sup>63</sup>. Taxiföretagens verksamhet är emellertid inte begränsad till företagets etableringskommun, vilket gör det besvärligt att bedöma tillgången i olika områden. Det finns inte heller exaktare uppgifter om företagets eventuella verksamhet av deltidskaraktär. Exempelvis plattformsaktorernas applikationer fungerar i hela landet men tillgången till transporter varierar från ett område till ett annat och enligt säsongen. Heltäckande information om på vilka orter det finns ett utbud eller aktiva aktörer saknas. På landsbygden och i glest bebyggda områden består också av tradition en stor del av taxitransporterna av offentligt stödda transporter. Det är mycket svårt att på förhand göra exakta bedömningar om ändringarnas konsekvenser för tillgången i fråga om olika transportformer och områden.

Utbildningen för taxiförare kan för en del förare inverka på i vilken mån de kommer in i eller hålls kvar i branschen och därigenom på sysselsättningsläget för dessa personer. Utbildningen för taxiförare kan tillsammans med de övriga förslagen också på längre sikt öka uppskattningen för branschen och branschens attraktionskraft, vilket också kan ha en ökande effekt på sysselsättningen och öka övergången från att vara förare på deltid till att köra taxi på heltid. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning kan den föreslagna utbildningen och kompletterande utbildningen för taxiförare dessutom leda till att det uppstår cirka 50 nya utbildningsorganisationer inom taxitrafiken, som sysselsätter också nya personer. Bedömningen innehåller dock rikligt med osäkerheter.

De brott som föreslås bli tillagda som hinder för beviljande av körtillstånd och beaktas i bedömningen av gott anseende kan också ha konsekvenser för sysselsättningen för personer som har gjort sig skyldiga till brotten i fråga. Det är emellertid inte möjligt att bedöma hur

---

<sup>63</sup> Information som sammanställts av VATT Datarum. Lägre medelinkomster

många potentiella taxiförare eller taxiföretagare som kan påverkas av detta, men inverkan på sysselsättningen kan bedömas vara mycket marginell.

#### 4.2.3.4 Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna

Att förutsättningarna för trafiktillstånd skärps kan ha konsekvenser för näringsfriheten. Om en person har gjort sig skyldig till brott mot liv eller hälsa, sexualbrott, bedrägeri- eller betalningsmedelsbrott kan domen i fortsättningen påverka personens möjlighet att försörja sig med stöd av tillstånd för taxi-, person- eller godstrafik. Samtidigt tryggar tillförlitliga och trygga taxitjänster också den rörelsefrihet som avses i 9 § i grundlagen. Förslagen kan också tänkas ha positiva konsekvenser för konsumentskyddet och förebyggandet av grå ekonomi och brottslighet, och detsamma gäller åtstramningen av regleringen om fusk.

Det föreslagna användningsförbudet har en försvagande inverkan på egendomsskyddet för innehavare av taxitrafiktillstånd och för deras näringsfrihet. Samtidigt behövs det för att målet med lagen, dvs. att taxifordon går bättre att känna igen, ska kunna uppnås. Den särskilda taxiskylten bedöms också bidra till minskningen av antalet svarta taxibilar och till bekämpandet av grå ekonomi samt effektivisera polisens övervakning. Därigenom förbättrar den konsumentskyddet och trafiksäkerheten och tryggar också den rörelsefrihet som avses i 9 § i grundlagen.

Ändringen av regleringen enligt förslaget så att taxiförare i lag åläggs ansvar för att använda taxameter vid resor med rörligt pris har konsekvenser för taxiförarnas rättsliga ställning. Ändringen ålägger taxiförare en skyldighet på lagnivå och försummelse av den kan orsaka föraren ekonomiska sanktioner. Ett rimligt hot om sanktioner för förarna kan emellertid betraktas som motiverat med tanke på en effektivare övervakning, eftersom taxiföraren i praktiken är den person som ansvarar för att taxameter används vid resor med rörligt pris. En avgift för trafikförseelse har föreslagits också för tillståndshavare som inte följer reglerna för prissättning eller för användning av taxameter vid insamling av uppgifter. . Det är svårt att bedöma i vilken mån de föreslagna avgifterna för trafikförseelse förebygger agerande som straffas med avgiften. Skyldigheten att använda taxameter för fastställande av priset och att uppge prisuppgifter är redan i nuläget skyldigheter, men de är inte förknippade med uttryckliga påföljder. Genom de nya sanktionerna eftersträvas en förebyggande effekt, bättre konsumentskydd och lättnad i arbetet med skattekontrollen.

Förslaget om användning av taxameter enligt lagen om mätinstrument har för innehavare av taxitrafiktillstånd konsekvenser för det egendomsskydd som tryggas i 15 § i grundlagen och den näringsfrihet som tryggas i 18 §. Innehavare av taxitrafiktillstånd som inte har kravenlig taxameter i sina fordon blir tvungna att investera i sådana. Avsikten med taxametern är att förebygga grå ekonomi, så det finns grundade anledningar till inskränkning av de ovannämnda grundläggande fri- och rättigheterna.

Enligt förslaget ska personer som vill in i taxibranschen eller är verksamma i branschen genomgå en s.k. grundutbildning för taxiförare eller en kompletterande utbildning beroende på om de har ett giltigt körtillstånd för taxiförare. Förslaget behandlar således synbarligen förare olika beroende på om de har giltigt körtillstånd eller ej och således har det en koppling till den jämlikhet som tryggas i 6 § i grundlagen. För personer som vill in i taxibranschen och personer som har körtillstånd för taxiförare har förslagen dessutom konsekvenser för den rätt till arbete och näringsfrihet som tryggas i 18 § i grundlagen. Innehavare av körtillstånd för taxiförare kan emellertid antas ha förvärvat yrkeskunskap och kompetens i branschen, så de kan bedömas ha ett annat behov av utbildning än de som vill komma in i branschen. Både utbildningen för

taxiförare och den kompletterande utbildningen antas förbättra kunskaps- och färdighetsnivån bland taxiförare.

Också de föreslagna brott som ska läggas till som hinder för att få körtillstånd begränsar möjligheten att komma in i branschen för personer som har dömts för brotten i fråga. Brotten beaktas emellertid bara under en tid som anges exakt i lagen, en del av brotten är allvarliga brott mot en annan person, och därtill är avsikten med att brotten läggs till att förbättra passagerarsäkerheten och förhindra grå ekonomi. Således kan förslagen bedömas främja säkerheten och tillförlitligheten i taxibranschen och trygga den näringsfrihet som tryggas i 9 § i grundlagen och den rätt till liv som tryggas enligt 7 § i grundlagen samt också förebygga grå ekonomi.

#### 4.2.3.5 Konsekvenser för tryggheten och tillförlitligheten i taxitjänsterna

De ändringar som föreslås i propositionen har sannolikt en förbättrande effekt på tillförlitligheten i taxibranschen och tryggheten i taxitjänsterna. De brott som ska läggas till som hinder för beviljande av körtillstånd har en förebyggande effekt så att personer som gjort sig skyldiga till vissa trygghetsförsämrade brott inte i fortsättningen ska kunna verka som taxiförare. Således förbättrar förslaget den känsla av trygghet som personer som anlitar taxitjänster upplever samt minskar de faktorer i transporterna som äventyrar säkerheten. Enkäter har visat att nöjdheten med taxitjänsterna har minskat sedan 2019 och ytterligare sedan 2021. Andelen personer som är missnöjda eller mycket missnöjda är 12–35 procent beroende på typen av område.<sup>64</sup>

Den obligatoriska förarutbildningen stärker yrkeskompetensen bland förarna i branschen, vilket kan bedömas minska de situationer som äventyrar säkerheten. Med dessa utbildningskrav för taxiförarna kan en enhetlig kunskaps- och färdighetsnivå bland förarna säkerställas och därigenom kan trafik- och passagerarsäkerheten indirekt främjas. För hushållen kan utbildningen för taxiförare antas ha en effekt som ökar förtroendet och trygghetskänslan.

Förslaget om att överföra företagarprevet i taxitrafik på Transport- och kommunikationsverkets ansvar förbättrar provens enhetlighet och effektiviserar övervakningen av proven. Förslagen om påföljder för fusk som upptäcks i företagarprevet i taxitrafik samt om möjligheten att påföra en påföljd för fusk som upptäcks efter både företagarprevet och provet för taxiförare minskar möjligheterna för personer som agerar ohederligt att inleda taxiverksamhet. Förslagen säkerställer också en tillräcklig kunskapsnivå bland personer som kommer in i branschen, eftersom godkänt prov kräver att man tagit till sig de kunskaper och färdigheter som förutsätts i provet, vilket ökar yrkeskompetensen och därigenom säkerheten. Det tidsbundna förbud att delta i provet som fusk leder till har också en avskräckande effekt som kan förbättra aspiranternas motivation att förbereda sig för provet, vilket påverkar yrkeskompetensen bland förare som klarat provet.

Förslaget utvidgar också taxiförares ansvar för att uppge prisuppgifter och använda taxameter vid resor med rörligt pris. Dessutom förbättrar möjligheten att påföra avgift för trafikförseelse för antingen tillståndshavare eller förare som agerar i strid med reglerna om prisuppgifter och användning av taxameter konsumentskyddet och kan indirekt öka tillförlitligheten i taxibranschen samt minska bedrägeri i prissättningen.

---

<sup>64</sup> Mer om resultaten i enkäterna i avsnitt 2.1 om nuläget.

Dessutom kan det att skattebedrägeri läggs till som hinder för att få körtillstånd och förslaget om att betalningsmedels- och bedrägeribrott läggs till i bedömningen av gott anseende i fråga om körtillstånd och trafiktillstånd förebygga grå ekonomi samt förbättra konsumentskyddet. Med propositionens krav som gäller taxameter kan man effektivisera skattekontrollen och förebygga grå ekonomi, vilket också kan göra omvärlden jämlikare för företag som är verksamma i branschen. Förslaget om att registrera ett taxifordon i tillståndshavarens uteslutande besittning och foga fordonet till trafiktillståndet effektiviserar dessutom tillsynen över taxibranschen och förbättrar också bekämpningen av grå ekonomi.

Dessutom kan konsumenterna med hjälp av den föreslagna taxiskylten på ett tillförlitligare sätt än i nuläget identifiera taxifordon, eftersom ansvaret för överlämnande av taxiskyltar ska vila på en myndighet. Ändringarna gör det också lättare att identifiera taxifordon, vilket ökar konsumenternas möjlighet att bedöma taxins tillförlitlighet. Utöver taxiskylten ska också taxilyktan även i fortsättningen användas i enlighet med reglerna i vägtrafiklagen när fordonet används för taxitransport. I fortsättningen identifieras en taxi som används för taxitransport genom att den har både taxilykta och taxiskylt. Dessutom kan taxiskylten som beviljas av en myndighet minska antalet svarta taxibilar, eftersom dessa fordon blir lättare för både polisen och konsumenterna att identifiera i trafikflödet. Också utvidgningen av det offentliga registret underlättar kontrollen i realtid av tillståndsuppgifterna för ett enskilt fordon som används som taxi. Minskningen av svarta taxibilar kan minska också bl.a. överprissättning eller andra lagstridiga förehavanden och den vägen också öka konsumenternas förtroende för branschen.

Kravet på taxameter kan också förbättra konsumenternas förtroende för taxibranschen när konsumenterna i fortsättningen ser taxameter i alla taxibilar och där antingen det fasta priset eller hur det pris som baserar sig på taxametern bildas.

#### 4.2.4 Proportionalitetsprövning av ändrad reglering av yrken

Statsrådets förordning om proportionalitetsprövning före antagandet av reglering av yrken (376/2020, nedan *förordningen om proportionalitetsprövning*) förutsätter att proportionaliteten bedöms och en förklaring fogas till bestämmelserna före införande av nya eller ändring av befintliga lagar, förordningar eller myndighetsföreskrifter som begränsar tillträdet till, utövandet av, eller någon form för utövandet av, reglerade yrken. Anmälningförfarandet för proportionalitetsprövningen grundar sig på 6 § i förordningen om proportionalitetsprövning, som genomför artiklarna 10 och 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958<sup>65</sup>.

Förordningen om proportionalitetsprövning förutsätter att regleringen av yrken kan motiveras med mål av allmänt intresse. Den myndighet som svarar för beredningen av regleringen ska särskilt beakta om bestämmelserna är objektivt motiverade med hänsyn till allmän ordning, allmän säkerhet eller folkhälsa, eller av sådan hänsyn till allmänintresset som avses i artikel 6.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken. Vid beredningen av reglering som gäller reglerade yrken ska myndigheten säkerställa att bestämmelserna är ägnade att säkerställa att det uppsatta målet uppnås och inte överskrider vad som är nödvändigt för att uppnå målet. När regleringen ändras ska myndigheten dessutom beakta verkan av bestämmelserna i kombination med andra bestämmelser om utövandet av yrket, och särskilt hur de ändrade bestämmelserna i kombination

---

<sup>65</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken.

med andra krav bidrar till, och om de är nödvändiga för, uppnåendet av samma mål av allmänt intresse.

I propositionen föreslås preciseringar i de gällande förutsättningarna för att en taxiförare ska kunna beviljas körtillstånd. En proportionalitetsprövning ska göras för de brott som i förslaget läggs till som hinder för att få den föreslagna nya utbildningen och körtillståndet. Det finns inga bindande bestämmelser på EU-nivå eller internationell nivå om behörighetskrav för taxiförare, utan sådana bestämmelser kan utfärdas nationellt. I Finland har taxiföraryrket redan i nuläget anmälts till EU:s databas över reglerade yrken<sup>66</sup>, och propositionen handlar alltså inte om att skapa ett nytt reglerat yrke, utan om att precisera de gällande villkoren.

De föreslagna ändringarna i regleringen av yrket ska öka förarens tillförlitlighet, säkerställa en tillräcklig kompetensnivå och kundsäkerhet och bekämpa grå ekonomi. Dessa tillägg är ändamålsenliga förutsättningar för att få körtillstånd, för att man ska kunna försäkra sig om att tillståndshavaren har tillräckliga förutsättningar att sköta sin uppgift på ett tryggt sätt och att föraren tar betalt av konsumenten och deklarerar skatterna korrekt. Förutsättningarna för att få körtillstånd för taxiförare är starkt kopplade till målet att säkerställa trafiksäkerheten, särskilt passagerarnas säkerhet. I artikel 6.2 i direktivet om proportionalitetsprövning nämns transportsäkerheten som exempel på tvingande hänsyn till allmänintresset som kan motivera bestämmelser om krav på vissa yrken. Taxiförarens kompetens är viktig såväl för att undvika farliga situationer i trafiken och upprätthålla säkerheten som mer allmänt för att värna om passagerarsäkerheten.

Enligt 5 § i förordningen om proportionalitetsprövning ska myndigheten vid beredningen av reglering som gäller reglerade yrken säkerställa att de bestämmelser (som gäller reglering av yrkeskvalifikationer) som avses i 1 § är ägnade att säkerställa att det uppsatta målet uppnås och inte överskrider vad som är nödvändigt för att uppnå målet. Regleringen av yrken ska därmed vara proportionell. Att vara taxiförare kräver lämplig kompetens, som i nuläget kontrolleras med hjälp av ett prov för taxiförare. Med hjälp av de utbildningskrav som föreslås i propositionen eftersträvas dock ännu bättre trafiksäkerhet och passagerarsäkerhet. De föreslagna utbildningskraven är inte särskilt strikta. Enligt förslaget ska utbildningen för taxiförare omfatta 21 timmar och den kompletterande utbildningen 7 timmar. Förslaget kan anses vara ett mycket rimligt villkor i förhållande till det mål som eftersträvas, och därmed också proportionellt.

Det bör också noteras att vissa brott som utgör hinder för körtillstånd också i nuläget anges exakt i lagen. Brott mot andras frihet och skjutvapenbrott införs som hinder för att få körtillstånd för taxiförare i syfte att förbättra kundernas säkerhet. Genom att ta brotten i beaktande kan man på förhand se till att personer som gjort sig skyldiga till allvarliga brott mot andra människor eller farliga skjutvapenbrott inte kan vara taxiförare. Detta kan betraktas som ett proportionellt sätt att trygga passagerarsäkerheten. I propositionen föreslås det också att bedrägeribrott, betalningsmedelsbrott och skattebedrägerier ska beaktas som hinder för att få körtillstånd. Genom att beakta dessa brott kan man på förhand påverka taxiförarnas tillförlitlighet bl.a. när de hanterar kundernas betalkort, deklarerar skatteuppgifter och betalar skatt. Bekämpningen av grå ekonomi syftar till en effektiv skattekontroll som är förenlig med allmänintresset och brottsförebyggandet. De brott som enligt förslaget ska införas som hinder för att få körtillstånd för taxiförare är dessutom exakt definierade och beaktas endast under en tid som anges exakt i lagen. Därmed kan de anses stå i rätt proportion till det mål som eftersträvas.

---

<sup>66</sup> EU Regulated professions, <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regprof/regprof/64271>.

Den fria rörligheten för personer på unionsnivå främjas genom att bestämmelser om erkännande av kompetens som förvärvats i en annan EU-medlemsstat tas in i lagen om transportservice.

Under beredningen har man bedömt att de föreslagna ändringarna behövs för att säkerställa kundsäkerheten och trafiksäkerheten i taxitrafiken, och att det inte finns några mindre begränsande sätt att säkerställa och främja säkerheten. Därmed behövs de föreslagna bestämmelserna, och de är proportionella i förhållande till allmänintresset. Bestämmelserna kan anses vara lämpliga med hänsyn till den godtagbara orsaken och proportionalitetskravet, och är därmed ägnade att uppnå sitt mål.

#### 4.2.5 Direktivet om tekniska föreskrifter inom handeln (EU-anmälan)

Samtidigt som ett förslag skickas ut på remiss ska det göras en EU-anmälan i enlighet med direktiv (EU) 2015/1535<sup>67</sup> om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Särskilt förslagen om taxametrar och taxiskyltar är nya krav som enligt direktivet bör anmälas. Kommissionen och de andra medlemsstaterna har möjlighet att lämna synpunkter eller detaljerade utlåtanden om utkastet under frysningsperioden om de anser att handelshinder kan uppstå till följd av förslaget. Synpunkter är mindre allvarliga och förlänger inte frysningsperioden. Detaljerade utlåtanden får gälla aspekter som kan utgöra handelshinder eller hinder för den fria rörligheten. Ett detaljerat utlåtande påverkar bestämmelsernas ikraftträdande eftersom det skjuter upp godkännandet av förslaget, då frysningsperioden förlängs med tre månader. Medlemsstaten ska svara på det detaljerade utlåtandet och uppge vilka åtgärder som vidtas med anledning av utlåtandet (t.ex. att förslaget dras tillbaka, att man motiverar varför det hålls kvar eller att bestämmelserna ändras). Ett detaljerat utlåtande hindrar inte att de nationella bestämmelserna utfärdas med samma innehåll efter att frysningsperioden löpt ut.

En anmälan gjordes i kommissionens databas TRIS och kunde kommenteras av de andra medlemsstaterna och kommissionen mellan den 13 maj och den 14 augusti 2025.<sup>68</sup> Anmälan gjordes samtidigt som regeringens proposition var ute på remiss. Inga synpunkter, detaljerade utlåtanden eller kommentarer från intressentgrupper gjordes om anmälan under frysningsperioden. Till anmälan fogades automatiskt kommissionens meddelande om konkurrensanalys<sup>69</sup>, där medlemsstaterna uppmanas att genomföra en konkurrensanalys av nationell lagstiftning i enlighet med kommissionens riktlinjer för konkurrensanalys<sup>70</sup>. Ändringsförslagen i propositionen är dock inte ett sådant lagstiftningsprojekt som avses i riktlinjerna och som skulle påverka industrin så väsentligt att konsekvenserna för konkurrenskraften behöver analyseras ingående. Konsekvensbedömningen kompletterades ändå efter remissbehandlingen.

---

<sup>67</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L1535>.

<sup>68</sup> Anmälan 2025/0238/FI, <https://technical-regulation-information-system.ec.europa.eu/sv/notification/26902>.

<sup>69</sup> Kommissionens meddelande MSG: 20251257.SV, <https://technical-regulation-information-system.ec.europa.eu/fi/notification/26902/message/111781/SV>.

<sup>70</sup> Kommissionens arbetsdokument, Bryssel, 27.1.2012 SEC(2012) 91 final, [https://webgate.ec.europa.eu/TRIS-TBT/api/documents/tris\\_comp\\_proofing/SEC.2012.91-Comp\\_Proofing\\_FI.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/TRIS-TBT/api/documents/tris_comp_proofing/SEC.2012.91-Comp_Proofing_FI.pdf).

### **4.3 Uppföljning av konsekvenserna**

Transport- och kommunikationsverkets transportsystemanalys innehåller aktualiserade lägesbilder över transportsystemet. I lägesbilden över trafik tjänster ingår lägesbilder över taxitjänsterna och taximarknaden. När det gäller taximarknaden uppdaterar verket årligen lägesbilderna som behandlar utbudet av taxitjänster, årsstatistiken om marknaden för taxitrafik, prisuppföljningen för taxitrafiken, tillgången till taxitjänster och tillgängligheten i taxitrafiken. Lägesbilderna över taxitjänsterna och taximarknaden är ett sätt att bevaka ändringarnas konsekvenser för taximarknadens funktion och utveckling.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd**

En väsentlig del av att återställa förtroendet för taxitrafiken är förutsättningarna för beviljande av tillstånd. När det gäller vilka brott som ska tas i beaktande i en bedömning av gott anseende är det relevant att kravet på gott anseende också tillämpas när tillstånd för persontrafik och godstrafik beviljas. Det innebär att ändringar i kravet påverkar mer än bara taxitrafiken. Innehavare av trafik tillstånd har inte heller någon direkt kontakt med kunderna på samma sätt som taxiförare, och därför är det inte ändamålsenligt att införa exakt samma tillståndsförutsättningar som för taxiförare. I den bedömningspromemoria som utarbetades under förberedelsefasen föreslogs det att brott mot liv och hälsa och sexualbrott, skjutvapenbrott och bedrägeri- och betalningsmedelsbrott skulle beaktas i bedömningen av gott anseende. I bedömningspromemorian konstaterades det dock att konsekvenserna av och grunderna för att dessa brott tas in i bestämmelserna bör bedömas i den fortsatta beredningen. Understödet för att beakta de föreslagna brotten var omfattande i remissvaren. Under beredningen beslutade man att inte inkludera skjutvapenbrotten i bedömningen av gott anseende, eftersom en sådan begränsning inte ansågs uppfylla proportionalitetskravet. I övrigt övervägde man inte att lägga till eller ta bort något i förteckningen under beredningen.

Förslaget om överföring av företagarprevet syftar särskilt till att förbättra övervakningen av provet och göra proven enhetliga. Under förberedelsefasen övervägdes också ett s.k. myndighetsgodkännande av provet som alternativ till att överföra ordnandet av provet. I det alternativet skulle Transport- och kommunikationsverket på förhand godkänna innehållet i företagarprevet. I praktiken skulle frågorna godkännas samtidigt som utbildningsorganisationen godkänns, och i fortsättningen årligen. I beredningen konstaterade man dock att det alternativet inte skulle medföra samma fördelar som att verket tar över uppgiften att ordna provet. I stället skulle det kunna öka utbildningsorganisationernas administrativa börda och verkets uppgifter utan att säkerställa provens enhetlighet lika bra som när verket tar över uppgiften.

Som alternativ till bestämmelserna om fusk har man också diskuterat möjligheten att förlänga det tidsbundna förbudet från sex månader till tolv månader. I beredningen ansågs det alternativet vara problematiskt särskilt när det kommer till skälighet och proportionalitet, och eftersom det skulle inskränka de grundläggande fri- och rättigheterna för mycket i förhållande till skyddsintresset.

### **5.2 Identifiering och övervakning av taxibilar**

Från första början ansågs det vara nödvändigt att koppla uppgifterna om trafik tillståndsinnehavaren och fordonet till varandra för att effektivisera taxiövervakningen. Ett alternativ skulle ha varit att endast införa en skyldighet att registrera fordonet i tillståndshavarens uteslutande besittning utan separat koppling. En sådan skyldighet skulle

räcka för att till vissa delar koppla fordonet till tillståndshavaren och utnyttja informationen t.ex. för skattekontrollen. Det krävs dock en separat koppling i registeruppgifterna för att i synnerhet polisen vid sina vägkontroller ska få så fullständig information som möjligt i realtid om fordon som används som taxi och för vilken tillståndshavares räkning fordonet körs. Dessutom ansågs det bästa och effektivaste alternativet också för taxibilar vara att införa samma skyldighet som redan gäller för gods- och persontrafiktillstånd.

I lagstiftningsprojektets förberedelsefas övervägdes flera olika åtgärder för att förbättra identifieringen och övervakningen av taxibilar. I den bedömningspromemoria som var på remiss behandlades färgade registreringsskyltar, men utan att ta ställning till behovet av sådana bestämmelser. I remissvaren om bedömningspromemorian var vissa remissinstanser för särskilda taxiskyltar eftersom åtgärden ökar tillförlitligheten, medan vissa var emot dem eftersom de ökar den administrativa bördan och kostnaderna. Ett alternativ till särskilda taxiskyltar skulle ha varit att inte införa några bestämmelser om dem, utan fortsätta som i nuläget där taxilyktan är det som för konsumenten skiljer en taxi från andra fordon. Då skulle de andra föreslagna åtgärderna, t.ex. registrering av ett fordon i tillståndshavarens uteslutande besittning och fogande av fordonet till trafiktillståndet samt större offentlighet för registeruppgifter, ha varit de åtgärder som ökar tillförlitligheten. Det skulle ha varit tillräckligt för att öka förtroendet, men åtgärdernas direkta effekt för konsumenten skulle ha varit mindre.

Som ett andra alternativ bedömdes en modell där taxiskyltar ges till aktörerna utan särskilda förhandskontroller eller med mindre ingående kontroller. Den modellen skulle i det enklaste fallet innebära att taxiskylten är en likadan indikation för konsumenten som taxilyktan, och skulle därmed inte tillföra något väsentligt mervärde för tillförlitligheten. Modellens fördel skulle vara en något mindre administrativ börda och särskilt mindre kostnader för myndigheterna. En sådan taxiskylt skulle dock inte heller tillföra något nytt och nyttigt element i övervakningen som tillägg till taxilyktan. Då skulle endast kravet på registrering av fordonet för tillståndspliktig trafik kontrolleras i registeruppgifterna när skyltarna överlämnas, vilket åtminstone delvis skulle bekräfta att fordonet används i taxitrafik. Den kontroll som är mest relevant för taxiskyltarnas tillförlitlighet är ändå kontrollen av kopplingarna mellan taxibilen och trafiktillståndet samt uppgiften om bilens ägare eller innehavare i enlighet med 17 § 2 mom. i lagen om transportservice, en kontroll som enligt denna proposition ska göras när taxiskyltar överlämnas. Om inte tillförlitligheten kontrolleras på det sättet är det ingen mening med att införa taxiskyltar. Utan denna kontroll skulle vem som helst i slutändan kunna få en taxiskylt också utan lämpligt trafiktillstånd, vilket inte skulle öka tilltron till taxibranschen och alltså inte vara ett ändamålsenligt sätt att föreskriva om taxiskyltar.

I bedömningspromemorian övervägdes också införandet av en påföljd för taxilyktor som strider mot föreskrifterna. Till skillnad från de övriga bestämmelserna om taxibilar finns bestämmelser om taxilyktor i vägtrafiklagen. Enligt 155 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska ett fordon som används för taxitrafik ha en synlig taxilykta. Dessutom kan föraren enligt 171 § i vägtrafiklagen påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon. Taxilyktan hör till den utrustning som det föreskrivs om i 5 kap. Polisen kan alltså påföra en avgift för trafikförseelse om ett taxifordon helt saknar taxilykta eller om taxilyktan inte syns. Bestämmelser om taxilyktor finns förutom i vägtrafiklagen också i fordonslagen. I 13 § 2 mom. i fordonslagen föreskrivs det att fordon ska ha behövliga strålkastare, och i 8 mom. att Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om strålkastare. Fordonslagen innehåller inga bestämmelser om påföljder om taxilyktan inte uppfyller kraven i fordonslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av den. Transport- och kommunikationsverket har meddelat en föreskrift med stöd av 13 § 8 mom. i fordonslagen. Föreskriften gäller speciallyktor, reflektorer och reflekterande märkningar för

fordon samt ljudsignalanordningar för uttryckningsfordon.<sup>71</sup> Den innehåller närmare specifikationer om taxilyktans färg, storlek, text och tilläggsanordning. Det finns inga bestämmelser om någon direkt påföljd för den som använder en taxilykta som inte uppfyller föreskriften. Polisen kan dock i nuläget ge en anmärkning om en taxilykta som observeras i trafiken tydligt avviker från kriterierna i föreskriften. Den eventuella luckan i lagstiftningen gäller alltså taxilyktor som finns på ett fordon men inte stämmer överens med föreskriften. Eftersom vägtrafiklagen föreskriver om en skyldighet att använda taxilykta kan man också tänka sig tolkningen att en taxilykta som tydligt strider mot föreskriften inte uppfyller kravet i 155 § 1 mom. i vägtrafiklagen om att taxilykta ska användas, vilket kan leda till en avgift för trafikförseelse. Om lyktan däremot bara har små brister bedöms en anmärkning vara tillräcklig, särskilt eftersom propositionen inkluderar ett förslag om särskilda taxiskyltar, vilket gör att taxilyktan inte längre är lika kritisk för att en taxi ska kunna identifieras. Även information eller andra enklare metoder än administrativa sanktioner kan eventuellt öka tillståndshavarnas kännedom om innehållet i föreskriften om taxilyktor.

### 5.3 Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan

Att i lagen ange vilka uppgifter som åtminstone ska samlas in och förvaras om alla taxiresor har ansetts vara ett nödvändigt sätt att förbättra efterhandskontrollen av beskattningen. Förteckningen över uppgifter som ska samlas in om taxiresan i lagens 15 a § bygger på Skatteförvaltningens informationsbehov. Ett alternativ till kravet på taxameter för att samla in uppgifter skulle ha varit att inte ändra på nuläget, utan även i fortsättningen tillåta också andra instrument eller system för att samla in de uppgifter som krävs enligt lagen. I bedömningspromemorian som utarbetades under förberedelsefasen tog man inte ställning till behovet av bestämmelser om taxametrar. En del av remissinstanserna understödde kravet på taxameter uttryckligen som s.k. kassaapparat vid insamling av uppgifter, medan en del ansåg att kravet på taxameter är en besvärlig och onödig kostnad och börda. I såväl yttrandena som bedömningspromemorian betonades dessutom teknikneutralitet och möjligheterna med ny teknik vid sidan av den strikt reglerade taxametern.

Enligt Skatteförvaltningens observationer kommer inkomstflödet i taxiverksamheten från flera olika källor, bl.a. olika plattformsaktörers appar, körningar från taxistolpar, FPA-skjutsar samt andra sporadiska körningar. Enligt Skatteförvaltningens yttrande säkerställer kravet på en standardiserad taxameter som fast installeras i fordonet att enhetlig information samlas in om taxikörningar och det totala antalet kilometer som körts med fordonen. Taxameterkravet gör det också möjligt att använda Skatteförvaltningens taxiövervakningsresurser effektivare än i nuläget. Utan det enhetliga jämförelsematerial som taxametern genererar måste övervakningsresurserna inriktas mer punktuellt. Ju mer omfattande och högklassiga jämförelseuppgifter Skatteförvaltningen har tillgång till, desto effektivare och mer specifikt kan övervakningen genomföras.

En ändring behövs eftersom behovet av bestämmelser om insamling av uppgifter och bestämmelsernas mål utgår från skattekontrollens behov, och taxametern i nuläget ur skattekontrollens synvinkel är det tillförlitligaste sättet att samla in och förvara uppgifter medan andra instrument och system inte anses samla in uppgifter lika tillförlitligt.

I det föregående lagstiftningsprojektet om ändring av taxiregleringen utreddes också den närmare definitionen av andra instrument eller system och deras förhållande till direktivet om

---

<sup>71</sup> Traficoms föreskrift Speciallyktor, reflektorer och reflekterande märkningar för fordon samt ljudsignalanordningar för uttryckningsfordon (TRAFICOM/393402/03.04.03.00/2020).

mätinstrument bl.a. genom att frågan diskuterades med Europeiska kommissionen (RP 176/2020 rd, s. 16–17). Då uppmanade kommissionen Finland att förtydliga regleringen så att det tydligt framgår att taxametrarna ska uppfylla kraven i direktivet om mätinstrument och så att andra instrument och system tydligt skiljs från taxametrarna. Utifrån kommissionens rekommendation ändrades bestämmelserna så att skillnaderna mellan taxametrarna och de andra instrumenten och systemen anges tillräckligt tydligt för att det ska vara möjligt att säkerställa att direktivet om mätinstrument genomförs på korrekt sätt. Kommissionen ansåg att egenskaperna och användningsändamålen för de andra instrumenten och systemen ska definieras så att det inte är någon risk för att de tolkas som sådana taxametrar som avses i direktivet om mätinstrument och så att tillämpningen av den nationella lagstiftningen inte indirekt leder till felaktig tillämpning av direktivet. Därför betraktades närmare bestämmelser om andra instrument eller system inte heller i det här projektet som ett alternativ.

Alternativet att närmare definiera tredje part eller göra tredje parter tillståndspliktiga togs också upp i yttrandena men ansågs inte vara ändamålsenligt. En tredje part kan vara vem som helst förutom den tillståndshavare som genererar uppgifterna, och därför skulle det i praktiken vara mycket besvärligt att definiera denna tredje part. Då skulle tillståndsplikt för den tredje parten vara det närmaste alternativet. Det skulle i sin tur kräva särskilda bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av tillstånd och aktörens skyldigheter samt påföljder för brott mot skyldigheterna. De tillstånds- och tillsynsprocesser som då skulle uppstå skulle också påverka resurserna och få andra kostnadseffekter för den ansvariga myndigheten och medföra en administrativ börda för aktörerna. Eventuella bestämmelser om tillsynen över uppgifter som överförs till en tredje part skulle få särskilt stora konsekvenser för resurserna och kostnaderna. En närmare definition eller en tillståndsplikt för tredje parter skulle inte heller påverka de tillståndshavare som försummar sina skyldigheter att samla in uppgifter enligt 15 a §.

Dessutom bedömde man om det fortfarande behövs lika detaljerade bestämmelser i lagen om transportservice om förteckningen av uppgifter och skyldigheten att förvara dem ifall att alla fordon skulle ha en taxameter som uppfyller kraven på insamling och förvaring av uppgifter i lagen om mätinstrument och de förordningar som utfärdats med stöd av den. Det ansågs fortfarande vara nödvändigt för att säkerställa att taxiföretagarna också i fortsättningen samlar in och förvarar alla lagstadgade uppgifter om alla taxiresor. Om skyldigheten slopas skulle tillsynen ha sämre möjligheter att få det material som behövs, och kravet på taxameter skulle inte medföra lika stor nytta utan en tydlig skyldighet att samla in och förvara uppgifter. I den proposition som var ute på remiss föreslogs också att de uppgifter som räknas upp i 15 a § inte skulle vara uttömmande, utan ordet minst hade fogats till paragrafen. Det ströks efter remissbehandlingen bl.a. utifrån dataombudsmannens yttrande, eftersom förteckningen i lagen bör vara uttömmande.

Användning av taxameter för att bestämma priset övervägdes dock inte för några andra resor än i nuläget enligt 152 § 2 mom., alltså resor utan fast pris, eftersom ett sådant krav skulle göra det omöjligt att använda olika prissättningsmodeller och beställningssätt.

#### **5.4 Godkännande av utbildningsorganisationer**

Det skulle vara möjligt att inte föreskriva om godkännande av utbildningsorganisationer som ordnar den föreslagna grundutbildningen och kompletterande utbildningen för taxiförare, utan i stället låta aktörer som verkar på marknaden utan godkännande tillhandahålla utbildning. Enligt den gällande lagen krävs Transport- och kommunikationsverkets godkännande för att ordna förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagartutbildning i taxitrafik. Därmed anses det föreslagna tillvägagångssättet vara ändamålsenligt med tanke på lagstiftningens enhetlighet. I bedömningspromemorian

övervägdes också mer exakta krav på utbildningsorganisationernas personal, men det ansågs inte vara ändamålsenligt att ta in nya villkor för enskilda personer eftersom utbildningsorganisationens anställda inte har ett reglerat yrke. De innehar bara en viss roll i organisationen, och nya åtgärder som begränsar möjligheten att få jobb ansågs inte tillföra några egentliga fördelar.

### **5.5 Prissättning och påföljder**

Ett alternativ skulle ha varit att införa fler avgifter för trafikförseelse i samband med prissättning, bl.a. så att en avgift skulle påföras om föraren inte uppger priset på förhand eller om det slutliga pris som debiteras inte är det överenskomna priset. En avgift för trafikförseelse påförs av polisen, och polisen måste alltså kunna upptäcka eller utreda överträdelsen. Om avgifter för trafikförseelse skulle påföras i situationer där konsumentens ord står mot förarens men inga andra bevis finns att tillgå skulle det vara minst sagt besvärligt att påföra en avgift. Administrativa sanktioner är lämpliga särskilt i situationer där en överträdelse enkelt kan bevisas. Av samma anledning skulle bl.a. förmedlingsbolaget inte påföras någon avgift för trafikförseelse, eftersom eventuella oklarheter i förmedlingsbolagets prissättning endast skulle ha att göra med exempelvis appens funktion och de uppgifter som uppgetts i den före beställningen gjordes, och inte själva taxiresan i trafiken. Därför föreskrevs det i den fortsatta beredningen att endast tillståndshavaren, som ansvarar bl.a. för fordonets utrustning och prismärkningarna, påförs avgift för trafikförseelse för verksamhet som strider mot bestämmelserna om prissättning.

### **5.6 Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare**

Det har funnits olika alternativ till de nya brott som föreslås utgöra hinder för att få körtillstånd. Bedömningspromemorian specificerade inte närmare vilka brott som skulle utgöra hinder för att få körtillstånd, utan presenterade kapitel för kapitel olika brott att beakta. Under beredningen övervägdes brotten i dessa kapitel i strafflagen (36 kap. om bedrägeri och annan oredlighet, 37 kap. om betalningsmedelsbrott, 41 kap. om vapenbrott) ur proportionalitetens och de grundläggande fri- och rättigheternas perspektiv. I sitt remissvar om bedömningspromemorian konstaterade justitieministeriet att det krävs noggrant övervägande i den fortsatta beredningen och att tilläggen bör avgränsas till att gälla endast brott som har en tillräckligt direkt koppling till passagerarnas och medtrafikanternas säkerhet. Därför var det inget alternativ att ta alla brott i beaktande, utan endast tillräckligt allvarliga brott inkluderades i propositionen. I remissvaren föreslogs också flera andra brott att tas i beaktande som hinder för beviljande av körtillstånd, exempelvis brott mot friheten enligt 25 kap. i strafflagen, som under beredningen konstaterades ha en väsentlig koppling till förarens tillförlitlighet och konsumentens säkerhet. I remissvaren föreslogs det också att brott som rör skattebedrägerier skulle beaktas, och även dessa brott konstaterades vara ett ändamålsenligt tillägg, särskilt i kombination med kravet på taxameter, som medför nya skyldigheter för föraren att för hand registrera uppgifter om taxiresan i taxameter. För dessa brott skulle alternativet ha varit att inte inkludera dem, men då skulle ändringarna i 25 § inte ha fått samma effekt.

Man skulle kunna låta bli att utfärda de föreslagna bestämmelserna om grundutbildning för taxiförare, så att nya sökande av körtillstånd för taxiförare fortfarande skulle få körtillstånd utan att genomgå en utbildning. Taxiförarutbildningen bedöms dock ha en så stor inverkan på kundupplevelsen och indirekt på säkerheten i taxitrafiken att samma resultat skulle vara mycket svårt att uppnå på något annat sätt. Det föreslagna tillvägagångssättet anses därmed vara ändamålsenligt för att återställa förtroendet för taxitrafiken och öka trafiksäkerheten. När det gäller längden skulle ett alternativ kunna vara en kortare (t.ex. 7 timmar) eller en längre (t.ex. 35 timmar) utbildning. En kortare utbildning ansågs inte tillföra tillräckligt mervärde eftersom

en dag inte räcker för en genomgång av de nödvändiga ämnena, och därför skulle ha liten effekt. Problemet med en längre utbildning ansågs vara det eventuella höga priset för deltagaren och den onödigt höga tröskeln för att ta sig in i branschen.

Under den egentliga beredningen bedömdes också möjligheten att föreskriva om ett tidsbundet förbud att delta i provet för taxiförare efter att ha blivit underkänd. Man kan tänka sig att ett tidsbundet förbud indirekt skulle öka trafik- och passagerarsäkerheten genom att personen får tid att verkligen läsa in sig på de grundläggande kunskaperna och färdigheterna i taxibranschen före nästa försök. Dessutom kan ett tidsbundet förbud förebygga att provfrågorna eventuellt läcks. Kostnadsnyttan med ett tidsbundet förbud har dock bedömts vara liten, och det skulle dessutom innebära en inskränkning särskilt i rätten till arbete och näringsfrihet enligt grundlagens 18 §. Därför föreslås inga bestämmelser om ett tidsbundet förbud att delta i provet efter underkända prestationer.

Utöver de föreslagna utbildningarna för taxiförare som ordnas av utbildningsorganisationer som Transport- och kommunikationsverket godkänt skulle man kunna föreskriva om att också en yrkesutbildning skulle ge samma behörighet som en utbildning eller en utbildning och ett prov för taxiförare, om personen avlägger en examensdel som är inriktad på arbete som förare inom taxitrafik och som ingår i grunderna för grundexamen i logistik. Om man skulle införa två utbildningsvägar skulle det i praktiken uppstå en situation där både avgiftsfria och avgiftsbelagda utbildningar som uppfyller förutsättningen för beviljande av körtillstånd för taxiförare ordnas i Finland. Eftersom det föreskrivs nationellt om taxiförarutbildningen har man i den egentliga beredningen ansett att det är ändamålsenligt med tanke på jämlikheten mellan personer som söker sig till branschen och företagets konkurrensneutralitet att endast utbildningsorganisationer som godkänts av Transport- och kommunikationsverket ordnar lagstadgad taxiförarutbildning.

Man skulle kunna låta bli att föreskriva om den föreslagna kompletterande utbildningen för taxiförare så att den som innehar ett körtillstånd för taxiförare när lagen träder i kraft inte behöver gå en sju timmar lång kompletterande utbildning när körtillståndet förnyas. Alternativt skulle man kunna förutsätta att den som innehar ett körtillstånd för taxiförare när lagen träder i kraft ska gå en s.k. grundutbildning för taxiförare, dvs. den föreslagna 21 timmar långa utbildningen. Om de nuvarande taxiförarna inte skulle behöva gå någon utbildning skulle det fortfarande finnas förare med olika baskunskaper och färdigheter i branschen. Samtidigt kan de förare som är verksamma i branschen när lagen träder i kraft ha flera årtiondens erfarenhet av att assistera passagerare, av olika passagerargrupperns särskilda behov och av att tryggt transportera kunder. Därmed anses den föreslagna kompletterande utbildningen för taxiförare vara befogad med tanke på taxitrafikens enhetliga kvalitet och proportionaliteten i kraven på taxiförare i branschen.

## **5.7 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet**

### **5.7.1 Allmänt**

Syftet med den internationella jämförelsen har varit att utreda taxilagstiftningsmodellerna i jämförelsestater som är relevanta för Finland, dvs. de nordiska länderna (Sverige, Norge, Danmark) och Nederländerna. I jämförelserna har särskild uppmärksamhet ägnats åt propositionens huvudtema, dvs. förutsättningarna för beviljande av tillstånd, brott som beaktas, utbildningar och prov för taxiföretagare och taxiförare, identifieringen av taxibilar, särskilda taxiskyltar, tillsynen över dem samt taxameter och annan informationsinsamling. Propositionen innehåller en informativ översikt över lagstiftningen och andra

handlingsmodeller i utlandet. Andra länders erfarenheter har utnyttjats i beredningen, men deras regleringsmodeller har inte antagits rakt av som lösningar.

### 5.7.2 Förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd

#### 5.7.2.1 Brott som hindrar att kravet på gott anseende uppfylls

I Sverige får endast fysiska personer eller juridiska personer med taxitrafiktillstånd bedriva taxitrafik. Innehavaren av ett taxitrafiktillstånd måste ha gott anseende. Anseendet prövas av Transportstyrelsen utifrån en helhetsbedömning. Kravet på gott anseende uppfylls inte om personen har skulder hos Kronofogdemyndigheten, är försatt i konkurs eller har företrätt andra bolag som försatts i konkurs under de senaste fem åren. Personen får inte ha gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade brott eller förseelser. I Sverige uppfylls inte kravet på gott anseende om personen har dömts bl.a. för ett allvarligt brott, överträdelse av taxilagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den, föreskrifter om vägtrafik eller bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen. För juridiska personer gäller kravet på gott anseende de personer som anges i lagen.

I Norge får den som har taxitrafiktillstånd (drosjeløyve) bedriva taxitrafik. Taxitrafiktillstånd krävs också av personer som erbjuder taxiliknande tjänster på digitala plattformar. Den som ansöker om och den som innehar ett tillstånd ska bl.a. uppfylla kravet på gott anseende. Kravet uppfylls inte om den sökande eller innehavaren har förlorat rätten att driva näring eller har dömts för ett grovt brott. Även ekonomiska brott tas i beaktande i bedömningen. Om den sökande eller tillståndshavaren är ett företag eller en annan juridisk person ska både den juridiska personen och den som ansvarar för den dagliga verksamheten eller trafiken uppfylla kravet på gott anseende.

I Danmark får taxitrafik bedrivas av ett företag som har tillstånd för kommersiell persontransport (tilladelse til erhvervsmæssig persontransport). Endast förmedlingscentraler (kørselskontor) får sälja taxitjänster. Alla innehavare av tillstånd för kommersiell persontransport ska alltså ansluta sig till en förmedlingscentral. Förmedlingscentralernas verksamhet är tillståndspliktig, och Færdselsstyrelsen beviljar tillståndet. Færdselsstyrelsen beviljar också tillstånd för kommersiell persontransport, som är förenat med ett krav på gott anseende för både företaget och den ansvariga direktör som leder verksamheten. Ett villkor för att den ansvariga direktörens tillstånd ska godkännas är att personen inte har dömts för något brott som orsakar en uppenbar risk för att företaget ska missbrukas. Vid bedömningen av företagets anseende kan man också beakta om aktörerna tidigare har förlorat sitt goda anseende.

I Nederländerna får den som har taxitrafiktillstånd (vergunning voor taxivervoer) bedriva taxitrafik. Ett intyg om gott anseende (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG), som beviljas av Nederländernas justitie- och säkerhetsministerium (Justis), ska fogas till en ansökan om taxitrafiktillstånd eller körtillstånd. Bedömningsprocessen beskrivs närmare i avsnittet om körtillstånd för taxiförare i Nederländerna.

Alla ägare, delägare, styrelsemedlemmar och befullmäktigade ska bifoga ett intyg över gott anseende till ansökan. Taxitrafiktillståndet gäller tills vidare, men det kontrolleras med fem års mellanrum att villkoren fortfarande uppfylls.

#### 5.7.2.2 Utbildningar och prov som krävs för taxitrafiktillstånd

I Sverige, Norge, Danmark och Nederländerna krävs ingen utbildning för att få taxitrafiktillstånd.

I Sverige ska den som ansöker om trafiktillstånd avlägga fyra delprov. Provtiden för varje delprov 1–3 är 45 minuter vardera, och proven innehåller frågor om rättsregler, företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag, tekniska normer och trafiksäkerhet. Provtiden för det fjärde provet är 120 minuter och det innehåller fallstudier. Proven får avläggas i valfri ordning, men alla ska avläggas inom sex månader från det första godkända delprovet. Den som blir fast för fusk påförs en karenstid på ett eller två år från fuskförsöket.

I Norge ska den som ansöker om trafiktillstånd avlägga ett teoriprov som innehåller 35 flervalsfrågor. Provtiden är 60 minuter. I Danmark och Nederländerna behöver den som ansöker om trafiktillstånd inte avlägga något prov.

### 5.7.3 Identifiering och övervakning av taxibilar

I Sverige ska fordon som anmälts för taxitrafik ha en särskild registreringsskylt. Också taxibilar som tar emot beställningar via appar ska ha särskilda registreringsskyltar. Ett fordon som är anslutet till en tillståndspliktig beställningscentral behöver inte ha särskilda registreringsskyltar. Ett fordon med särskild skylt får också användas privat. Om ett fordon som registrerats för taxitrafik byter ägare, och bytet leder till att ingen särskild registreringsskylt krävs för fordonet, registreras den nya ägaren först när taxiskyltarna har återlämnats till Transportstyrelsen. Om fordonets nya ägare också har taxitillstånd och fordonet fortfarande används för taxitrafik ska det fortsättningsvis ha särskilda registreringsskyltar.

Tillståndshavaren ska till Transportstyrelsen anmäla fordon som ska användas i taxitrafik. Tillståndshavaren kan bara anmäla fordon som registreringsbesiktats för taxitrafik. I anmälan uppger tillståndshavaren fordonets registreringsnummer och om tillståndshavaren använder fordonet med stöd av nyttjanderätt. Transportstyrelsen kontrollerar i vägtrafikregistret att tillståndshavaren äger fordonet och att fordonet uppfyller kraven. Om tillståndshavaren inte äger fordonet ska Transportstyrelsen kontrollera att tillståndshavaren har nyttjanderätt till fordonet. Tillståndshavaren ska också anmäla vilken redovisningscentral som fordonets taxameter överför uppgifter till. När ett fordon inte längre ska användas i taxitrafik ska det avanmälas till Transportstyrelsen och de särskilda registreringsskyltarna återlämnas till Transportstyrelsen.

I Norge har taxibilarna inga särskilda registreringsskyltar, men taxitrafiktillståndsnumret ska anges på utsidan av bilen. Taxitrafiktillståndet gäller ett specifikt fordon, och den ursprungliga tillståndshandlingen ska finnas i fordonet. Innehavaren av ett taxitrafiktillstånd kan ha flera tillstånd, och därmed flera fordon, om innehavaren kan uppvisa tillräckliga ekonomiska resurser för det. I taxitrafiken ska tillståndshavaren använda ett fordon som har registrerats som taxi i fordonsregistret. Eftersom en taxi är ett tillståndspliktigt fordon ska tillståndshandlingen fogas till en registrering eller omregistrering. Den som kör ett fordon som utför en transport ska kunna visa att tillståndshavaren har rätt att använda fordonet. Det visar föraren antingen med ett registerutdrag där tillståndshavaren anges som ägare eller med en kopia av hyres- eller leasingavtalet. Om tillståndshavarens fordon är ur bruk t.ex. på grund av en reparation kan tillståndshavaren ta ett annat fordon i användning, så länge det uppfyller kraven på utrustning i taxibilar. Även i sådana fall ska den ursprungliga tillståndshandlingen och en kopia av hyres- eller leasingavtalet finnas i fordonet om tillståndshavaren inte äger fordonet.

I Danmark finns inte heller några särskilda registreringsskyltar för taxi, men vissa registreringsnummer är reserverade för taxifordon. Registreringsskyltarna för ett taxifordon har två bokstäver och ett nummer mellan 98 000 och 99 999. Tillståndsnumret ska också anges på utsidan av fordonet. Tillståndshavaren ska anmäla bilens registreringsnummer till Færdselsstyrelsen. Tillståndshavaren gör anmälan i en elektronisk serviceportal. Ett tillstånd för kommersiell persontransport får kopplas till ett fordon åt gången, och tillståndshavaren ska vara

registrerad som fordonets användare. En tillståndshavare som kan visa att den har tillräckliga ekonomiska resurser får ha flera tillstånd. Kommersiella persontransporter får endast utföras med fordon som har godkänts och registrerats för kommersiell persontransport. Fordonet ska dessutom vara godkänt för taxitrafik i Motorstyrelsens Motorregister.

I Nederländerna ska alla taxifordon ha en särskild registreringsskylt. RDW (Nederländernas fordonsmyndighet) kontrollerar att fordonet kan godkännas för taxitrafik och gör anteckningen i fordonsregistret. För taxiregistreringen ska den som registrerar ett fordon vara registrerad i Handelskammarens handelsregister och ha taxitrafiktillstånd. I princip ska tillståndshavaren äga fordonet. Om någon annan äger det fordon som ska registreras, t.ex. genom ett leasingavtal, ska ett uttalande om sam användning fyllas i. När fordonet har antecknats som taxi i fordonsregistret får tillståndshavaren ett brev per post om beslutet, och kan använda brevet för att ansöka om särskilda registreringsskyltar.

Fordonet får användas privat trots att det har särskilda skyltar och har antecknats som taxi i fordonsregistret. Om ett fordon har registrerats som taxi men har normala skyltar får det inte användas privat och inte heller som taxi. När skyltarna byts ut ska de ursprungliga skyltarna återlämnas till fordonet. En auktoriserad tillverkare av registreringsskyltar byter skyltarna. Ett fordon som antecknats som taxi i fordonsregistret får säljas till en annan innehavare av taxitillstånd. Fordonets ägare kan också stryka taxianteckningen ur fordonsregistret om fordonet inte längre används som taxi eller om ägaren vill sälja fordonet utan anteckningen. I det fallet måste de särskilda registreringsskyltarna bytas ut mot normala skyltar hos en auktoriserad tillverkare av registreringsskyltar.

#### 5.7.4 Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan

I jämförelsen utreddes i vilka länder taxametern är obligatorisk.

I Sverige får ett fordon bara användas i taxitrafik om en taxameter eller en särskild utrustning för taxifordon har installerats. Fordonet får inte ha både en taxameter och en särskild utrustning för taxifordon samtidigt. Om fordonet har en taxameter ska den användas vid varje köruppdrag. Om föraren kör till ett fast pris ska priset registreras i taxametern när körningen påbörjas. Reglerna om hur taxametern ska användas gäller även körningar som bokats i apptjänster. Skyldigheten att använda taxameter ser inte ut att ha eliminerat problemen med underrapportering av inkomster. Enligt en utredning som Svenska Taxiförbundet beställde 2018 var det pris som slogs in i taxametern för resor som beställts i en apptjänst ofta betydligt lägre än det pris som kunden betalade.

Uppgifterna från taxametern ska skickas till en redovisningscentral varje vecka. Transportstyrelsen övervakar att uppgifterna från tillståndshavarens alla fordon överförs till redovisningscentralen. Om Transportstyrelsen upptäcker att det saknas överföringar kan taxitrafiktillståndet dras in. Att driva en redovisningscentral är tillståndspliktig verksamhet, och tillståndet beviljas av Transportstyrelsen. Skatteverket använder redovisningscentralens uppgifter i skattekontrollen. Från redovisningscentralen förs uppgifterna över till Skatteverket när myndigheten begär det.

Om fordonet har en särskild utrustning för taxifordon ska tillståndshavaren ansluta fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral. Enligt aktuella uppgifter finns ännu inga tillståndspliktiga beställningscentraler i Sverige. Det betyder i praktiken att varje taxifordon för närvarande har en taxameter. I Sverige skulle tillståndspliktiga beställningscentraler kunna ta emot beställningar och fördela dem till innehavare av taxitrafiktillstånd. En innehavare av taxitrafiktillstånd som har anslutit sitt fordon till en tillståndspliktig beställningscentral får bara

utföra köruppdrag som är förbeställda till ett fast pris. Kunden ska betala den tillståndspliktiga beställningscentralen för resan, och betalningen får inte ske genom taxiförarens eller tillståndshavarens medverkan. En tillståndspliktig beställningscentral ska ha en certifierad teknisk utrustning som kan samla in, lagra och lämna ut de uppgifter som Skatteverket behöver för sin kontroll av taxiförare och innehavare av taxitrafiktillstånd.

I Norge måste en taxi ha en godkänd taxameter. Innehavaren av ett taxitrafiktillstånd står för anskaffnings-, installations- och servicekostnaderna för taxameter. Tillståndshavaren ska vara ansluten till en tillståndspliktig taxicentral, och till centralen överföra de uppgifter som den behöver för att utföra sina lagstadgade uppgifter. Tillståndshavaren ser till att betalningarna för alla tillståndspliktiga transporter registreras i taxameter som är ansluten till taxicentralen. Tillståndshavaren ska också kontinuerligt registrera start- och slutpunkterna för taxiresorna med hjälp av ett GPS-system.

I Danmark ska taxameter och annan övervakningsutrustning alltid användas. Under körningen ska taxametern hela tiden visa resans pris. Om ett fast pris har avtalats ska det visas på taxameterns skärm under resan. Övervakningsutrustningen överför taxameterdata fortlöpande och trådlöst till förmedlingscentralen. Övervakningsutrustningen registrerar fortlöpande var taxin befinner sig. Till övervakningsutrustningen hör också ett elektroniskt sensorsystem som registrerar hur många personer som befunnit sig i taxin under resan. Dessa sittplatssensorer ska förhindra skattefusk. Förmedlingscentralen ska fortlöpande och digitalt samla in och lagra följande uppgifter om varje transport: fordonets registreringsnummer, numret på förarens körtillstånd, datum för transporten, start- och sluttid för transporten, antal kilometer som körts, betalningsuppgifter, start- och slutpunktens GPS-koordinater och andra GPS-koordinater. Dessutom ska förmedlingscentralen digitalt samla in och lagra följande uppgifter om förarens arbetsskift: bilens registreringsnummer, skiftets start- och sluttidpunkt, körtillståndets nummer, mätarställningen på fordonets färdmätare när skiftet inleds och avslutas. Förmedlingscentralen ska lämna ut uppgifterna till myndigheterna om de begär det.

I Nederländerna måste taxibilar som tar passagerare utan förhandsbeställning ha en godkänd taxameter. Priset kan avtalas t.ex. i en app. Taxametern kan vara separat eller integrerad i fordonets taxifärddator (BCT). Taxibilar som endast tar uppdrag till fast pris som avtalats på förhand behöver ingen taxameter. Fordonet behöver inte heller ha en taxameter om det endast används för avtalsuppdrag, dvs. en service där taxiresorna baserar sig på ett särskilt avtal om flera köruppdrag till ett visst pris under en viss period.

Färddatorn ska i vilket fall som helst alltid användas, och det finns bestämmelser om vilka uppgifter som ska sparas i den. Dessutom ska taxiföraren alltid använda taxins färddator med sitt personliga förarkort. På förarkortet finns uppgifterna om föraren, och kortet följer förarens kör- och vilotider och antal kilometer som körts. Förarkortet måste också användas när föraren tar emot uppdrag via appar.

I Nederländerna finns också ett företagarkort för taxiföretagare, som företagaren kan använda för att se vilka uppgifter som lagrats i taxins färddator. Företagaren kan använda uppgifterna t.ex. för rapporteringen till skattemyndigheten. Tillsynsmyndigheterna använder uppgifterna i sin tillsyn. I taxins färddator finns också ett systemkort som tillverkaren installerat och som registrerar taxins färddata. ILT utvecklar för närvarande ett alternativt system för att ersätta färddatorns kortsystem.

## 5.7.5 Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare

### 5.7.5.1 Brott som beaktas som hinder för beviljande av körtillstånd samt återkallande av körtillstånd

I Sverige måste taxiförare ha taxiförarlegitimation, som beviljas av Transportstyrelsen. Ett krav för att legitimation ska kunna beviljas är att den sökande i fråga om laglydnad är lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik. I vägtrafikdataförordningen finns bestämmelser om att polismyndigheten och domstolarna ska underrätta Transportstyrelsen om domar, beslut, straff och böter för vissa brott, bl.a. brott mot liv och hälsa, sexualbrott, brott mot frihet och frid, t.ex. människohandel, rån, förfalskningsbrott, vapenbrott, brott enligt narkotikastrafflagen och brott enligt skattebrottslagen. Transportstyrelsen kan återkalla en taxiförarlegitimation om ett brott som personen begått påverkar passagerar- eller trafiksäkerheten så väsentligt att personen inte längre anses vara lämplig som taxiförare. När taxiförarlegitimationen återkallas beslutar Transportstyrelsen om en olämplighetstid på minst tre och högst fem år. Efter att olämplighetstiden gått ut måste personen ansöka om taxiförarlegitimation på nytt.

I Norge måste taxiförare ha körtillstånd (kjøreseddel). Polisen beviljar körtillstånd och förutsätter bl.a. att den sökande uppfyller kravet på gott anseende. Polisen kontrollerar alla sökandes goda anseende. Om den sökande misstänks för ett brott som kan leda till att körtillståndet återkallas kan polisen skjuta upp beviljandet tills en domstol har behandlat personens ärende. Polisen kan återkalla taxiförarens körtillstånd om personen inte längre uppfyller lagens krav på gott anseende. Om taxiföraren döms kan domstolen i samma dom återkalla personens körtillstånd för en viss tid eller permanent om den allmänna säkerheten kräver det.

Också i Danmark måste förarna ha körtillstånd (chaufførkort). Körtillstånden beviljas och övervakas av Færdselsstyrelsen. Den danska taxilagen (Taxiloven) kräver att den sökande inte har dömts för ett brott som visar på risk för att personen missbrukar körtillståndet. Sökande ska visa att de kan utöva sitt yrke ansvarsfullt och enligt god sed. Færdselsstyrelsen bedömer alla sökande individuellt. Ansökan avslås inte automatiskt om det finns domar i den sökandes straffregister. I sin bedömning beaktar Færdselsstyrelsen typen av brott, om brottet upprepats, gärningsmannens personliga egenskaper och hur lång tid som förflutit sedan brottet.

Færdselsstyrelsen återkallar körtillståndet om det framkommer att föraren inte längre kan utöva sitt yrke ansvarsfullt och enligt god sed till följd av att personen har gjort sig skyldig till upprepade brott eller ett grovt brott.

I Nederländerna behöver taxiförare ett körtillstånd (chauffeurskaart). Ett intyg om gott anseende (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG) ska åtfölja ansökan om körtillstånd. Nederländernas justitie- och säkerhetsministerium (Justis) beviljar intyget om gott anseende. I bedömningen beaktas hur många brott personen har gjort sig skyldig till, hur allvarliga brotten är, hur lång tid som förflutit efter brotten, hur gammal den sökande är, under vilka omständigheter brottet begicks och hur det är kopplat till taxiverksamhet. Varje fall bedöms alltså separat. I samband med taxiföraransökan bedöms bl.a. brott mot liv och hälsa, stöld, förskingring och förfalskning av förarkort. Taxiförarnas goda anseende bedöms fortlöpande via straffregistret.

### 5.7.5.2 Taxiförarutbildning och utbildningsorganisationer

I Sverige och Norge finns inga bestämmelser om utbildning som villkor för att få körtillstånd för taxiförare, men många aktörer som t.ex. trafikskolor och fackförbund ordnar utbildning.

I Danmark är taxiförarutbildningen två veckor lång och innehåller minst 74 timmar undervisning bland annat om lagstiftningen, ekonomisk och passagerarvänlig körning, första hjälpen och transport av grupper med särskilda behov. Minst sex timmar av utbildningen ska vara körutbildning. I Danmark måste utbildningsorganisationerna vara godkända av vägtrafikmyndigheten Færdselsstyrelsen. Ansökan om godkännande ska innehålla bland annat organisationens utbildningsplan och uppgifter om lärarnas behörighet och kompetensområden, undervisningslokalerna, undervisningsmaterialet, utrustningen och de fordon som används i undervisningen. Den lärare som ansvarar för körlektionerna och undervisningen i trafiklagstiftning ska ha undervisningstillstånd för B-körkort.

I Nederländerna krävs ingen utbildning för att få körtillstånd för taxiförare, men den sökande ska befullmäktiga en utbildare som bokar tid för körprovet för taxiförare.

## **6 Remissvar**

### **6.1 Remissvar om propositionen**

Utkastet till regeringens proposition var ute på remiss våren 2025. Transport- och kommunikationsministeriet begärde yttranden av många remissinstanser som skulle påverkas av de föreslagna lagändringarna, och dessutom gavs också andra aktörer möjlighet att yttra sig på webbplatsen [valtionneuvosto.fi](https://valtionneuvosto.fi) även om de inte fått någon begäran. Remisstiden var sex veckor och sammanlagt 150 yttranden lämnades in.

I en del yttranden kommenterades bara ett enskilt avsnitt av utkastet, eller alternativt taxiregleringen på mycket allmän nivå utan att ta upp ändringsförslagen i utkastet till proposition. Många olika aktörer skickade yttranden, och flest, sammanlagt 57 yttranden, kom från företag och företagare. Också intresseorganisationerna var mycket aktiva och skickade sammanlagt 43 yttranden. Offentliga aktörer och myndigheter lämnade sammanlagt 24 yttranden och enskilda personer 26 yttranden. En del av de enskilda personernas yttranden lämnades i egenskap av privatperson, men en del uppgav att de var taxiföretagare, och deras yttranden har beaktats som yttranden av taxiföretag.

I remissvaren fick förslagens mål att öka förtroendet och säkerheten brett understöd. Generellt ansåg remissinstanserna att taxiregleringen behöver ses över, att utkastet som helhet med de föreslagna ändringarna kan understödjas och att det väsentligt ökar konsumenternas förtroende för taxibranschen.

I detta avsnitt sammanfattas de viktigaste iakttagelserna och aspekter som togs upp i flera yttranden. I avsnittet beskrivs också de ändringar som gjordes i regeringens proposition med anledning av remissvaren eller annars efter remissbehandlingen. I avsnittet motiveras också i den mån det är möjligt varför vissa ändringsförslag i yttrandena inte ledde till några ändringar i regeringens proposition. En del av de ändringar som också föreslogs i yttrandena tas upp i avsnittet ”Alternativa handlingsvägar”. På projektsidan finns ett sammandrag på finska med en mer detaljerad genomgång av yttrandena.<sup>72</sup>

I paragraferna gjordes tekniska ändringar och ändringar i ordalydelsen, och specialmotiveringen kompletterades. Dessutom kompletterades propositionens avsnitt om lagstiftningsordningen bl.a. utifrån justitieministeriets yttrande. Mer information lades till i propositionens avsnitt om nuläget, och avsnittet med konsekvensbedömningen disponerades enligt konsekvensslag med

---

<sup>72</sup> <https://valtionneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM062:00/2023>.

ett tillägg om konsekvenser för företagen, bl.a. med hjälp av en räknare för bedömning av regleringsbördan.

De föreslagna ändringarna i bedömningen av gott anseende understöddes nästan enhälligt. Detta motiverades med att förslaget ökar förtroendet och känslan av säkerhet bland konsumenter och andra taxiservicekunder. Paragrafen och motiveringen till den preciserades utifrån *justitieministeriets* yttrande. Efter remissbehandlingen gjordes dessutom små lagtekniska ändringar i 6 § om beviljande av taxitrafiktillstånd utifrån Transport- och kommunikationsverkets yttrande.

Remissinstanserna understödde nästan enhälligt förslagen om överföring av provet och om fusk. Några remissinstanser föreslog dessutom en längre karenstid (12 mån.) innan en sökande får ta om ett prov efter att ha fuskat, eller en separat karenstid efter upprepade underkända prov. I promemorian som utarbetades i förberedelsefasen och under tjänstemannaberedningen utreddes såväl en karenstid efter ett underkänt prov som karenstidens längd, men en sex månader lång karenstid ansågs vara proportionell och skälig. Dessutom är det befogat att karenstiden är lika lång som karenstiden vid fusk i motsvarande prov, t.ex. ADR-provet för transport av farliga ämnen. En karenstid på grund av underkända prov ansågs inte vara skälig på grund av karaktären av straff, och de åtgärder och kostnader som en sådan skulle föranleda ansågs inte vara ändamålsenliga.

Det föreslagna kravet på uteslutande besittning i lagen om transportservice delade åsikterna bland remissinstanserna. Dels ansågs kravet vara en nödvändig reform som förbättrar tillsynen, dels kritiserades förslaget som ansågs försvåra t.ex. näringsutövningen och tillgången till taxi. Av remissinstanserna understödde bl.a. *Polisstyrelsen* i egenskap av tillsynsmyndighet förslaget utan förbehåll. Flera remissinstanser beförde däremot att förslaget skulle begränsa affärsverksamheten eller göra det svårare att använda t.ex. leasingfordon eller bilpoolsfordon. Förslaget hindrar dock inte leasing eller att ett fordon används i annan verksamhet. Med anledning av remissvaren har man försökt förklara detta ännu tydligare i propositionen. Det inkom också yttranden om användning av s.k. reservbilar. Bland annat *Polisstyrelsen* önskade att motiveringen preciseras med information om hur länge ett ersättande fordon får användas eller hur användning av ett ersättande fordon ska påvisas. Efter remissbehandlingen ändrades bestämmelserna om användning av ersättande fordon och motiveringen kompletterades.

I yttrandena förekom många kommentarer om de färgade registreringsskyltarna. En majoritet av de intresseorganisationer som yttrade sig om skyltarna var för färgade taxiskyltar. De ansåg att sådana skyltar gör det lättare att känna igen en taxi och förbättrar tillförlitligheten. Flera taxiföretag och förmedlingsbolag, t.ex. *Taksi Helsinki Oy*, *Vantaan Taxi Oy*, *Korpitaxi Oy* och *Pohjois-Suomen Taksi Oy*, beskrev hur skyltarna underlättar tillsynen och försvårar svarttaxiverksamhet. En del remissinstanser motsatte sig också förslaget och konstaterade att det redan i nuläget krävs en taxilykta. Exempelvis appbolagen *Bolt* och *Uber Finland* hörde till dem. Av myndigheterna ställde sig särskilt *Konkurrens- och konsumentverket* kritiskt till förslaget om färgade registreringsskyltar. Verket konstaterade att regleringen inte skulle ha någon väsentlig effekt på tillsynen över taxitrafiken, och ifrågasatte om det i nuläget är så svårt för konsumenterna att känna igen taxibilar att färgade registreringsskyltar skulle lösa problemet. Förslaget om taxiskyltarna ändrades inte efter remissbehandlingen, förutom att ett undantag om användning av taxiskyltar vid företags- och representationskörningar togs in i lagen för att vissa förhandsbeställda företags- och representationskörningar också i fortsättningen ska kunna köras utan taxiskyltar om man avtalar om det.

Förarens prisinformationsskyldighet och påföljderna i samband med prisuppgifter och taxameteranvändning vid bestämning av priset ansågs förbättra konsumentskyddet och vara

väsentliga faktorer som ökar förtroendet i taxitrafiken. Dessutom ansågs det här ha andra positiva konsekvenser, t.ex. för fullgörandet av samhälleliga skyldigheter och för en rättvis konkurrens. *Justitieministeriet* kommenterade i sitt yttrande att det delvis är oklart vem som har ansvaret, och att hänvisningen till vägtrafiklagens bestämmelser om avgift för trafikförseelse är bristfällig. Många remissinstanser (*Konkurrens- och konsumentverket*, *Taksi Helsinki Oy*, *Suomen Taksiliitto ry*) tog upp att den föreslagna avgiften för trafikförseelse på 100 euro för underlåtelse att informera om prisuppgifter bör vara högre bl.a. i relation till den potentiella ekonomiska nyttan av att avsiktligt vilseleda konsumenter med otydliga prisuppgifter. En avgift på 100 euro ansågs inte nödvändigtvis vara tillräckligt avskräckande för att verkligen minska oegentligheterna.

I den fortsatta beredningen kombinerades de föreslagna två paragraferna om avgift för trafikförseelse till en paragraf, en ny paragraf om påförande av avgift för trafikförseelse tillfogades och ansvaret preciserades i paragrafen om prisuppgifter och i specialmotiveringen. För att precisera vem ansvaret och skyldigheten gäller ändrades förslaget så att avgiften för trafikförseelse endast påförs tillståndshavaren vid underlåtelse att informera om prisuppgifter, och avgiften höjdes till 200 euro. En korrigerad hänvisning till vägtrafiklagen och lagen om verkställighet av böter togs in i den nya paragrafen, eftersom bestämmelser om avgift för trafikförseelse redan finns i fler än en paragraf i lagen om transportservice.

De i särklass flesta yttrandena gällde förslagen om taxameter. Förslagets mål att bekämpa grå ekonomi och underlätta Skatteförvaltningens tillsyn understöddes och ansågs behövas, men det förekom delade åsikter om hur effektiv och ändamålsenlig den föreslagna regleringsmodellen är i förhållande till dessa mål, och vilka konsekvenser den skulle kunna få för taximarknadens funktion generellt. Taxametern ansågs vara onödig och öka taxiföretagens kostnader och tröskeln för att ta sig in i branschen (bl.a. *arbets- och näringsministeriet*, *Konkurrens- och konsumentverket*, *Företagarna i Finland rf*, *Bolt*, *Uber Finland Oy*) och nya slags tekniska lösningar eller appar ansågs vara tillräckliga (bl.a. *Helsingfors stad*, *Vanda stad*, *Mellersta Finlands välfärdsområde*, *Västra Nylands välfärdsområde*). I yttrandena framfördes också önskemål om att taxameterskyldigheten i stället för att vara allmän inte heller i fortsättningen skulle gälla taxibilar som endast tar beställningar via appar.

Också bolag eller välfärdsområden som utför eller beställer offentligt understödda transporter förhöll sig kritiska till taxameter (bl.a. *Egentliga Tavastlands välfärdsområde*, *OmaHäme Logistiikka*, *Tuomi Logistiikka Oy*, *Hyvil Ab*). Enligt yttrandena används i nuläget ofta andra typer av instrument eller system som genererar de behövliga uppgifterna vid skolskjutsar och transporter som samhället ersätter, och de uppgifter som anges i lagen samlas redan i nuläget in med hjälp av en fordonsapplikation som föraren använder, vilket innebär att uppgifterna i praktiken skulle samlas in dubbelt om taxameter skulle användas. Enligt yttrandena skulle det kunna bli särskilt svårt att spara uppgiften om resans pris i en taxameter. För vissa transporter har föraren inte nödvändigtvis informationen om transportens pris när den utförs, utan avtalspriset baseras på den tid som körningen faktiskt tar. Offentligt understödda transporter konkurrerutsätts också på förhand, och då behövs ingen taxameter som uppfyller kraven.

Intresseorganisationerna understödde taxameter, och det gjorde också taxiföretag som redan använder taxameter samt mer traditionella förmedlingsbolag som eventuellt redan i nuläget kräver att taxameter används i deras bilar (bl.a. *Suomen Taksiliitto ry*, *Centralhandelskammaren*, *Jyväskylän aluetaksi Oy*, *Pohjois-Suomen Taksi Oy*). I yttrandena ansåg de att kostnaden för att skaffa taxameter inte blir för stor, och att taxameter är det enda sättet att säkerställa att alla resor inklusive privata körningar och andra transporter än sådana som beställs i en app dokumenteras korrekt (bl.a. *Lähitaksi Oy*). *Skatteförvaltningens kundrelationsenhet (bekämpning av grå ekonomi)* ansåg att en taxameterskyldighet med fog gör

det möjligt att sätta in övervakningsresurserna för taxibranschen effektivare än i nuläget. Kravet på en standardiserad taxameter som fast installeras i fordonet säkerställer att enhetlig information samlas in om taxikörningar och det totala antalet kilometer som körts med fordonen. Utan det enhetliga jämförelsematerial som taxametern genererar måste övervakningsresurserna inriktas mer punktuellt. Ju mer omfattande och högklassiga jämförelseuppgifter Skatteförvaltningen har tillgång till, desto effektivare och mer specifikt kan övervakningen genomföras. Bland annat konsekvensbedömningen kompletterades i fråga om taxametern, men i övrigt ändrades inte propositionen.

Dessutom konstaterade *dataombudsmannens byrå* om de föreslagna bestämmelserna om insamling av uppgifter med taxameter att de uppgifter som samlas in bör räknas upp uttömmande i lagen, och ifrågasatte syftet med insamlingen av uppgifter enligt den gällande paragrafen samt Skatteförvaltningens automatiska åtkomst till uppgifterna. Bestämmelserna om insamling av uppgifter ändrades så att förteckningen gjordes uttömmande genom att ordet minst ströks, och bakgrunden till paragrafen om insamling av uppgifter kompletterades.

Införandet av fler brott som hinder för att bevilja körtillstånd för taxiförare, och de brott som föreslogs, fick brett understöd. En del remissinstanser föreslog ytterligare brott att beakta, men bl.a. *justitieministeriet* efterlyste mer exakta hänvisningar och motiveringar till de brott som enligt förslaget ska beaktas. Utbildningen för taxiförare fick också understöd, men enskilda remissinstanser förhöll sig avvaktande till utbildningens föreslagna längd och den kompletterande utbildningen för vissa innehavare av körtillstånd. Endast små lagtekniska ändringar och kompletteringar gjordes i bestämmelserna om beviljande av körtillstånd för taxiförare.

*Skatteförvaltningens enhet för utredning av grå ekonomi* föreslog att kravet på fullgörande av skyldigheter ska gälla en betydligt större personkrets än i nuläget. Utifrån remissvaren utreddes frågan med Transport- och kommunikationsverket, som är tillsynsmyndighet, men även om förslagets mål att bekämpa grå ekonomi kan understödjas skulle förändringen vara så stor att den inte ansågs vara möjlig att genomföra inom ramen och tidsplanen för denna proposition. Om kravet att fullgöra betalningsskyldigheter skulle utvidgas till att gälla också ansvariga personer och ägare i juridiska personer som ansöker om eller innehar tillstånd skulle behandlingen av ansöknings- och tillsynsärenden påverkas på ett betydande sätt, och de föreslagna ändringarna ansågs inte vara motiverade med hänsyn till deras konsekvenser för tillståndsmyndigheten och dem som ansöker om eller innehar ett tillstånd eller godkännande.

En del remissinstanser tog också upp sin oro över att propositionsutkastet inte tar tillräcklig hänsyn till målet att främja tillgången till taxi. Bland annat *Företagarna i Finland rf*, *Finlands Kommunförbund rf* och *arbets- och näringsministeriet* ansåg i sina yttranden att utkastet till proposition inte tar upp lösningar för att säkerställa tillgången till taxi och beakta olika kundgrupper i hela landet. Tillgången behandlades mer ingående i den bedömningspromemoria som utarbetades under beredningens förberedande fas. Där försökte man hitta andra sätt än lagstiftning för att främja tillgången.

Några remissinstanser föreslog också alternativa regleringsmodeller som enligt dem skulle beakta regeringsprogrammets och lagstiftningsprojektets mål mer heltäckande än utkastet till proposition. Enligt dem har en stor del av taxibranschens problem att göra med resor som börjar när passageraren vinkar in en taxi från gatan eller tar en taxi från en taxistolpe, och inte beställer den med en app eller kommer överens om ett fast pris på förhand. *Konkurrens- och konsumentverket* kritiserade i sitt yttrande att alla åtgärder i propositionsutkastet inte är ändamålsenligt inriktade på taxibranschens problem, och ansåg att en del av åtgärderna gör det svårare att ta sig in i branschen och minskar konkurrensen på taximarknaden. Enligt verket bör

tilläggsregleringen inriktas så att den ingriper i problem som faktiskt observerats i branschen, och inte orsakar onödiga extrakostnader för en del av marknaden som i nuläget fungerar bra för konsumenten. Med det i åtanke föreslog både *Konkurrens- och konsumentverket* och bl.a. *Helsingfors stad* ett alternativ där olika bestämmelser tillämpas på taxiresor som börjar från gatan och taxiresor som beställs t.ex. med en app. I nuläget är reglerna på taximarknaden desamma för alla aktörer, och det alternativet skulle innebära en betydligt större förändring.

## **6.2 Utlåtande av rådet för bedömning av lagstiftningen**

Rådet för bedömning av lagstiftningen gav sitt utlåtande om utkastet om ändring av lagen om transportservice och vissa andra lagar till kommunikationsministeriet den 23 december 2025. Enligt utlåtandet är propositionsutkastet i sin helhet väl berett. Propositionsutkastet ger en bra uppfattning om nuläget i frågan och behovet av att ändra lagstiftningen. Bedömningarna av konsekvenserna är i regel väl utarbetade och ger en uppfattning om de centrala konsekvenserna. Det vore dock bra att komplettera bedömningarna till vissa delar.

Rådet ansåg i sitt utlåtande att utkastet till regeringens proposition uppfyllde kraven i anvisningarna om konsekvensbedömning vid lagberedning väl. Rådet rekommenderade att utkastet till proposition kompletteras i enlighet med rådets utlåtande innan propositionen lämnas till riksdagen. Rådets iakttagelser gällde propositionens konsekvenser för tillgången till taxi och för deltidsarbetande förare. Rådets förslag togs i beaktande i den fortsatta beredningen och regeringens proposition kompletterades på det sätt som rådet föreslog.

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Lagen om transportservice**

**6 §. Beviljande av taxitrafiktillstånd.** I 3 mom. preciseras bosättningsorten för fysiska personer som ansöker om tillstånd och kraven på trafikutövare och andra företrädare för juridiska personer som ansöker om tillstånd.

Ordalydelsen i 3 mom. preciseras så att en fysisk person som ansöker om tillstånd ska ha inte bara sitt faktiska och fast verksamhetsställe, utan också sin vanliga vistelseort i Finland. I praktiken har Transport- och kommunikationsverket redan i nuläget för faktiska och fasta verksamhetsställen krävt att fysiska personer ska ha sin vanliga vistelseort i Finland. Den som ansöker om tillstånd måste stå under finsk jurisdiktion för att Transport- och kommunikationsverket i egenskap av behörig myndighet ska kunna säkerställa att personen uppfyller alla krav som ställs i 6 § för att tillståndet ska kunna beviljas och kontrollera förutsättningarna för gott anseende t.ex. i Rättsregistercentralens straffregister och bötesregister. I praktiken påverkar inte ändringen nuläget, men den förtydligar kravet för fysiska personer. Juridiska personer som ansöker om tillstånd måste också i fortsättningen ha ett faktiskt och fast verksamhetsställe i Finland, och till den delen uppfylla kravet på etablering under finsk jurisdiktion.

Till momentet fogas också förutsättningen att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig i fortsättningen ska uppfylla de villkor som anges i 1 mom. 1 punkten, enligt vilken personen ska vara myndig, inte ha begränsad handlingsbehörighet med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet och inte ha en intressebevakare förordnad med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen. Samma krav ställs i nuläget på fysiska personer som ansöker om taxitrafiktillstånd och enligt 5 § 3 mom. på trafikansvariga för persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd. I nuläget krävs inte att den trafikansvariga i taxitrafiken ska vara myndig eller handlingsbehörig. I praktiken innebär det att den trafikansvariga kan vara t.ex. minderårig.

I och med ändringen blir förutsättningarna för trafikansvariga enhetliga för olika typer av tillstånd, och motsvarar också förutsättningarna för fysiska personer som ansöker om tillstånd.

Kravet i 3 mom. att företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän ska ha gott anseende uppdateras så att det motsvarar kravet i lagens 9 § 2 mom. genom att också styrelseordföranden och den enda ordinarie styrelsemedlemmen räknas upp i momentet. Tillägget ändrar inte nuläget men eliminerar en motstridighet i lagen.

**6 a §. Företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik.** Paragrafens 3, 4 och 5 mom. ändras så att ansvaret för att ordna företagarpöv överförs på Transport- och kommunikationsverket.

Företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik togs in i lagen om transportservice när taxiregleringen senast sågs över (RP 176/2020 rd), och utbildningsorganisationen ålades ansvaret att ordna provet. Den ändring som nu är aktuell ändrar ansvaret för att ordna företagarpöv så att det motsvarar ansvaret för att ordna prov för taxiförare enligt lagens 25 a §. I fortsättningen ordnar utbildningsorganisationerna inte längre prov som avslutning på utbildningarna, utan det blir Transport- och kommunikationsverkets uppgift att förbereda och ordna proven.

I 3 mom. stryks omnämmandet av att bevilja intyg. Uppgiften om genomgången företagarpöv ska i fortsättningen anmälas till Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister, och inget separat utbildningsintyg behöver längre beviljas. I fortsättningen ska utbildningsorganisationer som ordnar företagarpöv för taxitrafik anmäla uppgifter om personer som genomgått företagarpöv till Transport- och kommunikationsverket med stöd av 36 b § i lagen om transportservice. Transport- och kommunikationsverket kontrollerar uppgifterna om genomgången utbildning i registret, dit den godkända utbildningsanordnaren har anmält uppgifterna om dem som genomgått utbildningen i enlighet med 36 b § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. i den gällande lagen om transportservice. Uppgifterna förs in i trafik- och transportregistret som uppgifter om utbildning som avses i 222 § 1 mom. 3 punkten i lagen. Uppgifter om genomgången utbildning får lämnas ut både i enskilda fall med stöd av 227 § i lagen om transportservice och i form av massutlämnande till myndigheter och andra som sköter lagstadgade uppgifter med stöd av 230 §. I avdelning VI i lagen om transportservice finns närmare bestämmelser om trafik- och transportregistret.

I 4 mom. föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska svara för ordnandet av företagarpöv. Det ska vara möjligt att överföra ordnandet av provet och övervakningen av provtillfällen på en utomstående privat eller offentlig tjänsteleverantör enligt vad som föreskrivs i 25 kap. i avdelning V i lagen. I praktiken skapas provet då i Transport- och kommunikationsverkets provsystem och avläggs på tjänsteleverantörens serviceställe, där flera andra teoriprov som hör till förarexamina och yrkesförarbehörigheter ordnas redan i nuläget.

Dessutom ändras Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter i 5 mom. Det ändrade bemyndigandet inkluderar också föreskrifter om anmälan till provet. I övrigt förblir bemyndigandet att meddela föreskrifter oförändrat.

**8 §. Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik.** Till 1 mom. 1 punkten fogas fler brott som i fortsättningen ska beaktas vid bedömningen av anseendet. Dessa brott är sexualbrott, brott mot liv och hälsa, bedrägeribrott och betalningsmedelsbrott. Hänvisningar till dessa brott tas också in i 2 och 3 mom. Dessutom görs små ändringar i ordalydelsen i 1 mom. 1 punkten.

Till 1 mom. 1 punkten fogas till bedömningen av anseendet också brott mot liv och hälsa samt sexualbrott enligt 20 kap. och 21 kap. i strafflagen. Dessa brott utgör redan i nuläget hinder för beviljande av körtillstånd för taxiförare enligt 25 § 3 mom. 1 punkten i lagen om transportservice. När brott mot liv och hälsa och sexualbrott tas med också i bedömningen av anseendet påverkar en dom för dessa brott inte bara verksamheten som taxiförare utan också verksamheten som taxiföretagare och möjligheten att få andra tillstånd för persontransport och godstransport där en bedömning av gott anseende görs i enlighet med 8 §. Brotten är mycket allvarliga brott mot en annan person, visar att gärningsmannen förhåller sig likgiltig till den andra personens säkerhet och självbestämmanderätt och påverkar väsentligt personens tillförlitlighet och goda anseende. Tillståndshavaren ansvarar också för många aspekter av taxiförarens verksamhet, och därför är det motiverat att också tillståndshavarnas allvarliga brott mot andra personer ska kunna beaktas i bedömningen av anseendet.

Utöver dessa brott föreslås det att också bedrägeribrott och betalningsmedelsbrott ska beaktas vid bedömningen av anseendet. Med bedrägeribrott avses brott enligt 36 kap. i strafflagen, t.ex. bedrägeri och grovt bedrägeri, och med betalningsmedelsbrott avses brott enligt 37 kap. i strafflagen, t.ex. betalningsmedelsbedrägeri, grovt betalningsmedelsbedrägeri, betalningsmedelsbrott och grovt betalningsmedelsbrott. Dessa brott har inte samma slags koppling till kundens personliga säkerhet, utan till trafiktillståndshavarens tillförlitlighet t.ex. vid hantering av betalkort eller fakturor. Godstrafik bedrivs huvudsakligen med ingångna transportavtal och fakturering i efterhand, medan det i taxi- och busstrafiken är vanligare att använda olika betalkort eller resekort, och missbruk av sådana kort kan enligt förslaget beaktas i fortsättningen. Av brott som begåtts i näringsverksamhet beaktas i nuläget bl.a. brott som gäller bokföring, beskattning och annat yrkesansvar vid bedömningen av anseendet. Genom att bedrägeri- och betalningsmedelsbrott tas med i bedömningen preciserar man att t.ex. tidigare domar för bedrägeri i samband med taxi-, gods- eller persontrafik kan beaktas. Bedrägeri handlar alltid om att en person svikligen orsakar en annan ekonomisk skada. Förfälskade fakturor är ett sådant exempel. På grund av det sätt som lagen om transportservice är formulerad i nuläget kan bedrägeri i samband transportverksamhet inte beaktas som en faktor som äventyrar en persons goda anseende, även om detta klart påverkar personens tillförlitlighet och anseende.

När en persons anseende bedöms ser man inte bara på domarna i straff- och bötesregisterutdragen, utan bedömer också om personen är uppenbart olämplig. Därför ingår inte exakta hänvisningar till strafflagens paragrafer i momentet, utan anseendet bedöms som en helhet. Därmed fogas också de nu föreslagna brottsbenämningarna till förteckningen utan hänvisningar till enskilda paragrafer i strafflagen. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas huruvida antalet gärningar är stort och huruvida gärningen är allvarlig, systematisk, riktad mot transportobjektet eller en myndighet, har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik, har konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten eller på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten. Det uppstår alltså inte automatiskt något hinder för att bevilja tillstånd för att brotten tas i beaktande när anseendet bedöms. När sökanden eller tillståndshavaren har dömts för något av de brott som nämns i 1 mom. prövar tillståndsmyndigheten hur lämplig den aktuella personen är att över huvud taget bedriva yrkesmässig trafik.

Bedömningen av anseendet i enlighet med 8 § gäller fysiska personer, och i 6 § 1 mom. om beviljande av taxitrafiktillstånd för fysiska personer hänvisas det till bedömningsgrunderna. Paragrafen om gott anseende är avsedd att tillämpas på fysiska personer som ansöker om tillstånd för taxi-, person- eller godstrafik, och den tillämpas dessutom på andra relevanta personer som medlemsstaten fastställt att bedömningen av anseendet ska omfatta. Den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig och verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ska ha sådant gott anseende som avses i 8 §.

Dessutom ska verkställande direktören, styrelseordföranden, den enda ordinarie styrelsemedlemmen och de ansvariga bolagsmännen i en juridisk person som söker tillstånd ha sådant gott anseende som avses i 8 §. Att de typer av brott som nu föreslås tas med i bedömningen av anseendet rör därmed alla former av tillstånd och alla personer som omfattas av kravet på gott anseende.

**15 a §.** *Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan.* Omnämmandet av annat instrument eller system i 1 mom. stryks, och ordalydelsen ändras så att det i fordon som används för taxitrafik i fortsättningen alltid ska användas en taxameter som uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument och som för varje taxiresa samlar in de uppgifter som krävs i paragrafen. Bemyndigandet i 3 mom. att meddela föreskrifter om andra instrument eller system ändras till ett bemyndigande att meddela föreskrifter om tekniska krav på taxametrar och om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem. Ordet taxameter tas in i paragrafens rubrik så att den bättre motsvarar innehållet.

I och med den föreslagna ändringen ska en taxameter som uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument alltid användas i alla fordon i taxitrafik. Taxametern är ett mätinstrument och omfattas av kraven i direktivet om mätinstrument (2014/32/EU), som har genomförts nationellt genom lagen om mätinstrument och statsrådets förordning (1432/2016) om väsentliga krav på mätinstrument, visande av överensstämmelse med kraven och särskilda tekniska krav. För tydlighetens skull kommer 1 mom. även i fortsättningen att innehålla en informativ hänvisning till lagen om mätinstrument. Taxametern ska vara ett instrument som är fast installerat i fordonet och uppfyller kraven i direktivet om mätinstrument och lagen om mätinstrument. Taxametern ska uppfylla kraven i direktivet om mätinstrument, t.ex. de detaljerade krav på datainsamling som ställs på taxametrar (MI-007) i bilaga IX till direktivet.

Förslaget har också en koppling till den föreslagna ändringen i 13 § 7 mom. i lagförslag 3 i propositionen, enligt vilken alla fordon som används i taxitrafik ska ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Dessutom införs genom denna ändring av 15 a § en skyldighet att använda taxameter och samla in vissa uppgifter. Dessutom föreslås det att en särskild straffbestämmelse tas in i 268 a § 3 mom. för det fall att tillståndshavaren underlåter att samla in uppgifter om taxiresan med taxameter enligt skyldigheten i 15 a §.

Den föreslagna ändringen påverkar framför allt taxiresor som beställs i en app eller annars på förhand och till ett överenskommet fast pris, dvs. situationer där en taxameter inte används för att bestämma priset. Kravet att använda taxameter hindrar inte sådana taxitransporter, men då bör föraren försäkra sig om att taxametern samlar de uppgifter som anges i paragrafen också om de resorna. I praktiken bör föraren i fortsättningen manuellt föra in de uppgifterna i taxametern om de inte automatiskt överförs från appen. Detta gäller också offentligt understödda resor, vilket innebär att man också i samband med sådana transporter bör beakta att föraren för varje taxiresa i taxametern ska föra in de uppgifter som anges i paragrafen även om resorna beställs i en annan fordonsapp. Det föreslagna kravet gäller också företags- och representationskörningar.

Eftersom taxametern är en anordning som fast installeras i fordonet bör den alltid finnas i ett fordon som används för taxitrafik. I bilaga IX till direktivet om mätinstrument, som handlar om taxametrar, definieras mer exakt taxameterns olika driftsinställningar som ska användas under olika uppdrag.

På behandling och förvaring av personuppgifter tillämpas Europeiska unionens dataskyddsförordning (nedan *dataskyddsförordningen*).<sup>73</sup> Jämsides med dataskyddsförordningen kan det bli aktuellt att tillämpa dataskyddslagen (1050/2018) eller nationell speciallagstiftning. Utgångspunkten är att förordningen tillämpas på all behandling av personuppgifter. Enligt artikel 5.1 c i dataskyddsförordningen ska personuppgifterna inte vara för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Paragrafen infördes ursprungligen när taxiregleringen senast reviderades (RP 176/2020 rd), och insamlingen av uppgifter föreskrevs uttryckligen för skattekontrollens behov, med hänsyn till skyldigheterna enligt dataskyddsförordningen. Den som innehar ett tillstånd för persontrafik ska också se till att behandlingen av personuppgifter följer de principer för behandling av personuppgifter som anges i artikel 5 i dataskyddsförordningen och uppfyller de förpliktelser om säkerhet i samband med behandlingen som anges i artikel 32. Också datainsamlingens nödvändighet och minimering av insamlingen behandlas i förarbetena (RP 176/2020 rd, s. 77–78). I denna proposition föreslås inga ändringar i de uppgifter som ska samlas in, och därmed har grunderna för insamling av uppgifterna och behandlingen av uppgifterna beaktats i enlighet med dataskyddsförordningen redan när paragrafen infördes. Ändringen gäller den anordning som används för att samla in uppgifterna.

Till den delen är det fråga om en väsentlig ändring jämfört med nuläget, då taxameter har krävts endast för resor utan fast pris som avses i lagens 152 § 2 mom. Ändringen innebär att tillståndshavaren i fortsättningen ska se till att taxameter används i varje fordon som används för tillståndspliktig persontrafik med stöd av tillståndshavarens trafik tillstånd, och att mätaren samlar in de uppgifter som anges i momentet om alla resor.

Eftersom omnämmandet av annat instrument eller system stryks, ändras samtidigt paragrafens 3 mom. där Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter om andra instrument eller system och förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem. I och med ändringen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela tekniska föreskrifter om taxametrar och om användning av dem. För närvarande ingår bemyndigandet att meddela tekniska föreskrifter om taxametrar i lagens 152 § 2 mom. men stryks i det momentet.

Den informativa hänvisningen i 4 mom. till bestämmelserna i bokföringslagens 2 kap. 7 § 1 mom. och 9 § om hur uppgifterna ska förvaras förblir oförändrad.

**17 §. Fordon som används i trafik.** Paragrafens 2 och 4 mom. ändras. Det föreslås att 2 mom. ändras så att också innehavare av taxitrafiktillstånd i fortsättningen ska se till att fordon som används för yrkesmässig taxitrafik är i tillståndshavarens uteslutande besittning och har registrerats i trafik- och transportregistret. Dessutom ändras momentets ordalydelse. En skyldighet att foga fordonet till ett giltigt trafiktillstånd införs och Transport- och kommunikationsverket ges möjlighet att i trafiktillståndet stryka ett fordon som fogats till det, om förutsättningarna i paragrafen inte längre uppfylls. Bestämmelsen i 4 mom. om undantag för ersättande fordon som används en kort tid ändras.

Paragrafens 2 mom. ska läsas tillsammans med 1 mom. I 1 mom. anges att innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska se till att de motordrivna fordon som de använder för trafik har registrerats

---

<sup>73</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

i det trafik- och transportregister som avses i 216 § och att tillståndspliktig användning har ansetts som fordonens användningsändamål. I nuläget ska innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § enligt 2 mom. dessutom se till att de i 1 mom. angivna motordrivna fordon som används för yrkesmässig person- och godstrafik innehas uteslutande av dem och har införts i trafik- och transportregistret. Skyldigheten har gällt endast innehavare av person- och godstrafiktillstånd, men den föreslagna ändringen utsträcker skyldigheten enligt 2 mom. till innehavare av taxitrafiktillstånd. Dessutom gäller tillägget i bestämmelsen för taxitrafikens del också de innehavare av person- och godstrafiktillstånd som bedriver sådan anmälningspliktig taxitrafik som avses i lagens 4 §.

Förslaget förändrar nuläget eftersom den som bedriver taxitrafik har kunnat använda vilket som helst fordon som anges i 4 § i lagen om transportservice för taxitrafik, så länge fordonet har anmälts för tillståndspliktig användning. Förslaget leder till att taxitrafik i fortsättningen endast kan bedrivas med fordon som innehavaren av trafiktillståndet uteslutande besitter. Detta innebär att tillståndshavaren i registret antecknats som antingen fordonets ägare eller innehavare, men att fordonet kan ha flera ägare eller innehavare. Uteslutande besittning betyder alltså inte att innehavaren av trafiktillståndet måste vara den enda ägaren eller innehavaren. Tillståndshavaren behöver alltså inte heller i fortsättningen äga det fordon som används för att bedriva trafik, utan det kommer fortsättningsvis att vara möjligt att hyra, leasa eller dela fordonet. Att ett fordon som används som taxi registreras med tillståndshavaren som ägare eller innehavare hindrar inte heller att samma fordon används också för annat än taxiverksamhet. Anmälan görs till Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister. Ändringen träder i kraft i registret genast när den är gjord.

Till momentet fogas också en skyldighet att foga fordonet till tillståndshavarens giltiga trafiktillstånd, vilket medför en ny skyldighet att foga ett fordon som används som taxi till ett trafiktillstånd i registret. Skyldigheten gäller också innehavare av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd, som redan i nuläget i och med EU:s förordning om trafikidkare anmäler de fordon som de använder till registret. I enlighet med artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare ska nationella elektroniska register innehålla registreringsnumren för de fordon som företaget har till sitt förfogande. Genom den föreslagna ändringen skrivs skyldigheten in i lagen om transportservice och utvidgas till att också gälla innehavare av taxitrafiktillstånd.

Enligt momentet åläggs innehavare av trafiktillstånd en skyldighet att se till att registreringstecknen för de ovannämnda fordon som den uteslutande besitter dessutom är fogade till tillståndshavarens giltiga trafiktillstånd i trafik- och transportregistret. Också detta görs i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister. Endast registreringstecknet för fordon som enligt registret ägs eller innehas av tillståndshavaren kan fogas till trafiktillståndet. Endast ett i lagens 3 eller 4 § avsett fordon som kan användas för trafik med stöd av det aktuella tillståndet och som har tillståndspliktig användning som angivet ändamål kan fogas till ett taxitrafiktillstånd. Innan trafiken börjar bedrivas ska tillståndshavaren foga registreringstecknet för det aktuella fordonet som används till sitt tillstånd. En innehavare av trafiktillstånd kan ha flera fordon samtidigt fogade till samma trafiktillstånd. Det är fallet t.ex. i ett företag med flera taxifordon, och varje fordon som används ska då fogas till trafiktillståndet.

Ett registreringstecken kan dock fogas till endast ett trafiktillstånd åt gången, eftersom endast en tillståndshavare åt gången får köra fordonet. På det sättet används ett fordon alltid endast av en tillståndshavare åt gången för körningar, och polisen kan i sin tillsyn direkt med hjälp av registreringstecknet kontrollera om ett fordon som används som taxi har fogats till ett giltigt trafiktillstånd. Om fordonet redan har fogats till ett trafiktillstånd ska det inte kunna fogas till ett annat tillstånd innan det har strukits från det föregående tillståndet. Om fordonet t.ex. säljs

och den föregående ägaren inte stryker fordonet från sitt tillstånd kan den nya ägaren alltså inte foga fordonet till sitt eget tillstånd innan det har strukits från det föregående tillståndet. Tillståndshavarna bör alltså uppdatera registeruppgifterna om motorfordon som de använder för trafik. En tillståndshavare som avstår från ett fordon bör uppdatera registret så att fordonet inte längre är fogat till tillståndet, eftersom förutsättningarna i den föreslagna paragrafen inte längre gäller. Om en tillståndshavare inte har något giltigt trafiktillstånd kan ingen koppling göras i registret.

Om ett taxitrafiktillstånd löper ut uppfylls förutsättningarna i den föreslagna paragrafen inte längre, och även då bör kopplingen kunna strykas ur registret utan särskild anmälan från tillståndshavarens sida. Av den anledningen behövs bestämmelser om en rätt för Transport- och kommunikationsverket att stryka ett fordon från ett trafiktillstånd när förutsättningarna i paragrafen inte längre uppfylls. Kopplingen mellan trafiktillstånd och fordon har ett fast samband med förslaget till ändring av 99 § i fordonslagen, som ingår i lagförslag 3 och handlar om registreringsskyltar. Enligt förslaget ska taxiskyltar endast kunna överlämnas om de förutsättningar som anges i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice uppfylls. Därför är det nödvändigt att uppgifterna om fordonet är uppdaterade i registret, vilket förutsätter att fordon stryks från trafiktillstånd om förutsättningarna för att foga dem till tillståndet inte längre uppfylls. Förslaget har också ett samband med den elektroniska tillstånds- och anmälnings tjänsten för allmänheten i enlighet med den föreslagna ändringen av 227 §.

Dessutom ändras 4 mom. så att person- och godstrafik skiljs åt från taxitrafik i momentets bestämmelser om undantag från 1 och 2 mom. Innehållet i 4 mom. ändras inte när det gäller person- och godstrafik, och endast en hänvisning till transport av personer och gods som avses i 3 § fogas till momentet.

Till samma 4 mom. fogas dessutom ett separat undantag som endast gäller taxitrafik som avses i lagens 4 §. Enligt det nya undantaget ska ett ersättande fordon kunna användas för taxitrafik på grund av att det fordon som normalt används tillfälligt är ur funktion, utan att det ersättande fordonet behöver uppfylla de nya kraven enligt 2 mom., alltså registreras i tillståndshavarens uteslutande besittning och fogas till trafiktillståndet. Eftersom särskilda taxiskyltar enligt lagförslag 3 endast ska överlämnas för fordon som uppfyller kraven i 2 mom. i denna paragraf, innebär undantaget från de kraven att ett fordon utan taxiskyltar får användas som taxi för att tillfälligt under en kort tid ersätta ett fordon som är ur funktion. För att detta undantag inte ska urvattna taxiskyltformen, som ska göra det lättare att identifiera en taxi, måste det verkligen vara fråga om tillfällig och kortvarig användning. Sådan användning kan pågå högst 30 kalenderdagar i sträck per kalenderår. Tillståndshavaren har ansvaret för att bevisa att fordonet används tillfälligt och kortvarigt som ersättning i enlighet med 4 mom.

Undantaget för taxitrafik gäller dock inte registreringskraven i 1 mom. I fortsättningen ska ett fordon som används för taxitrafik alltid vara registrerat i det trafik- och transportregister som avses i 216 § och tillståndspliktig användning ska ha angetts som fordonets användningsändamål. Undantaget för ersättande bilar i taxitrafik omfattar alltså i fortsättningen inte kravet i 1 mom., utan ett ersättande fordon som används som taxi ska också vara anmält som tillståndspliktigt. I nuläget kan man inte ändra fordonets användningsändamål, t.ex. registrera det som tillståndspliktigt, med en separat registeranmälan i Transport- och kommunikationsverkets e-tjänst Mina ärenden, utan det måste göras antingen på ett besiktningsställe som gör registreringar eller hos ett försäkringsbolag. Det behövs en åtskillnad mellan person- och godstrafik enligt 3 § och taxitrafik enligt 4 § eftersom buss- och godstransporter med strama tidsscheman måste kunna fortsätta utan dröjsmål också när fordonet plötsligt går sönder. Fördröjningar kan äventyra sådana transporter om man kräver att ersättande fordon är registrerade med uppgifter som endast kan registreras under kontorstid på vardagar,

t.ex. att de är anmälda för tillståndspliktig användning. I taxitrafiken förekommer inte samma slags kritiska, brådskande behov. Därmed ska inte vilket som helst ersättande fordon kunna användas för taxitrafik i fortsättningen, utan endast ett fordon som är registrerat som tillståndspliktigt. Då ska fordonet registreras i Finland. Fordon med registreringsskyltar från vilket som helst land kan t.ex. inte användas som ersättande taxi i Finland. Fordon som anmälts för tillståndspliktig användning ska också besiktas varje år. Den skyldigheten säkerställer fordonens säkerhet i taxitrafiken, och därmed också trafiksäkerheten.

Samtidigt föreskrivs det att påföljden för felaktig registrering av fordon enligt 262 a § också gäller innehavare av taxitrafiktillstånd.

**25 §. Krav på taxiförare.** Till 2 mom. 2 punkten fogas ett omnämnande av ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande som bevis för att de medicinska kraven uppfylls. Till 3 mom. fogas genomgången utbildning för taxiförare som nytt villkor för beviljande av körtillstånd för taxiförare. När det gäller provet för taxiförare preciseras den gällande lagen så att provet ska avläggas med godkänt resultat högst ett år före ansökan om körtillstånd för taxiförare lämnas in. Till 3 mom. 2 punkten fogas dessutom brott som utgör hinder för beviljande av körtillstånd, närmare bestämt brott mot friheten, brott mot den offentliga ekonomin, bedrägeribrott, betalningsmedelsbrott och vapenbrott. Hänvisningar till dessa brott tas också in i 4 mom.

Till 2 mom. 2 punkten fogas ett omnämnande av ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande som bevis för att de medicinska kraven uppfylls. Ändringen innebär att man i fortsättningen ska bevisa att de medicinska kraven uppfylls med ett läkarutlåtande som får vara högst sex månader gammalt. Ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande är också enligt körkortslagen en förutsättning för att ansöka om körkort. Samma villkor ingick också tidigare i statsrådets förordning om yrkeskompetens för taxiförare. Det är alltså inte en helt ny skyldighet, utan en precisering av gällande praxis och en korrigerings av en lucka i lagstiftningen.

Till 2 mom. 3 punkten fogas genomgången utbildning för taxiförare som nytt villkor för beviljande av körtillstånd för taxiförare. Bestämmelser om denna s.k. grundutbildning för taxiförare finns i lagens 25 a §. Bestämmelser om förnyande av körtillstånd och den kompletterande utbildning för taxiförare som krävs för att förnya ett körtillstånd finns i det föreslagna ändrade 26 § 2 mom. och i den föreslagna nya, temporära 26 b §. Dessutom föreslås en ändring i 2 mom. 3 punkten så att körtillstånd för taxiförare kan beviljas på ansökan om personen med godkänt resultat har avlagt provet för taxiförare högst ett år före ansökan om körtillstånd för taxiförare lämnas in. Syftet med den föreslagna ettåriga giltighetstiden är att säkerställa att den som får körtillstånd har aktuella kunskaper och färdigheter om den reglering som rör taxiförare. Den föreslagna giltighetstiden är i linje med övriga bestämmelser om yrkeskompetens i vägtrafiken, t.ex. giltighetstiden för ett teoriprov för grundläggande yrkeskompetens enligt 2 a § 5 mom. i statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (434/2018) och teoriprov enligt 30 § i statsrådets förordning om körkort (423/2011).

Till 3 mom. 2 punkten fogas brott som utgör hinder för att få körtillstånd. I paragrafen har de brott som utgör hinder för att få körtillstånd delats upp lagtekniskt i separata punkter. I 3 mom. 1 punkten förtecknas de brott som ursprungligen har beaktats som brott som anges i 6 § 2 mom. i straffregisterlagen. De brott som enligt detta förslag ska fogas till paragrafen fogas till 2 punkten. På förslag av laggranskningen indelas brottstyperna i 2 punkten dessutom i ytterligare underpunkter som anges med gemener.

Som hinder för att få körtillstånd fogas till 3 mom. 2 punkten underpunkt b för det första av de brott mot friheten som anges i strafflagens 25 kap. 1 § frihetsberövande, 2 § grovt

frihetsberövande, 4 § tagande av gisslan, 4 a § förberedelse till tagande av gisslan, 6 § frihetsberövande av oaktsamhet, 7 § olaga hot, 7 a § förföljelse och 8 § tvång. Den som gör sig skyldig till dessa brott äventyrar den personliga tillförlitlighet som krävs av en taxiförare och kundens säkerhet. Taxiföraren är ofta ensam med sin kund i ett stängt fordon, och därför är det befogat att förhindra att en person som dömts för de ovannämnda brotten arbetar som förare. Kravet grundar sig på behovet av att skydda passagerarens personliga säkerhet. Brott mot liv och hälsa enligt strafflagens 21 kap. och människohandelsbrott enligt strafflagens 25 kap. har en koppling till passagerarens säkerhet, och är också i nuläget hinder för att få körtillstånd för taxiförare. Kundernas säkerhet tryggas genom att också andra brott mot friheten enligt 25 kap. beaktas.

I 3 mom. 2 punkten fogas till underpunkt d också brott mot den offentliga ekonomin enligt strafflagens 29 kap. Endast sådana brott mot den offentliga ekonomin som är relevanta för taxiförarens tillförlitlighet och som är tillräckligt allvarliga införs i och med ändringen som hinder för att få körtillstånd. I fortsättningen ska skattebedrägeri enligt strafflagens 29 kap. 1 § och grovt skattebedrägeri enligt 2 § tas i beaktande. Enligt strafflagens närmare bestämmelser är det fråga om skattebedrägeri när en person bedrägligt får till stånd eller försöker få till stånd att ingen eller alltför låg skatt bestäms eller att skatt återbetalas utan grund. I fortsättningen är en dom för dessa skattebedrägerier ett hinder för att få körtillstånd för taxiförare, och hindrar på det sättet grå ekonomisk verksamhet i taxibranschen. Enligt den föreslagna ändringen i 15 a § ska en taxameter som uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument i fortsättningen användas i varje fordon som används som taxi, och den ska samla in de behövliga uppgifter som anges i paragrafen för varje taxiresa. Enligt det föreslagna tillägget till 152 § 2 mom. är det taxiföraren som i praktiken använder taxametern och ansvarar för att manuellt registrera uppgifter om förhandsbeställda resor i taxametern när de inte har ett fast pris. Taxameteruppgifterna används för skattekontrollen, och därför kan tilliten till att uppgifterna registrerats rätt äventyras om personen gjort sig skyldig till skattebedrägeri.

Till 3 mom. 2 punkten fogas också bedrägeribrott enligt strafflagens 36 kap. i underpunkt g och betalningsmedelsbedrägeri och betalningsmedelsbrott enligt 37 kap. i underpunkt h. De brott som ska beaktas är enligt förslaget bedrägeri enligt 36 kap. 1 § och grovt bedrägeri enligt 2 §, betalningsmedelsbedrägeri enligt 37 kap. 8 §, grovt betalningsmedelsbedrägeri enligt 9 §, förberedelse till betalningsmedelsbedrägeri enligt 11 §, betalningsmedelsbrott enligt 12 § och grovt betalningsmedelsbrott enligt 13 §. Dessa brott har inte samma slags koppling till kundens personliga säkerhet som brott mot liv och hälsa och brott mot friheten, utan dessa brott fogas till paragrafen för att öka taxiförarnas tillförlitlighet också när det gäller betalningar och debitering av priset.

Taxiföraren kan också ha direkt åtkomst till kundernas betalkort om resan inte betalats på förhand. Då är det viktigt att kunna lita på att föraren inte missbrukar betalkortet. Om en person har gjort sig skyldig till bedrägeri eller betalningsmedelsbrott kan det väcka misstankar om personens tillförlitlighet när betalkort behandlas. Kunden är ofta ensam med föraren, och taxikunderna är ofta mycket utsatta personer eller t.ex. nattetid personer som är alkoholpåverkade och därför har nedsatt uppmärksamhet. Det är också viktigt att kunden kan lita på att föraren registrerar rätt uppgifter i taxametern om resor enligt 152 § 2 mom. i lagen om transportservice, som inte har något fast pris. För bekämpningen av grå ekonomi är det viktigt att kunna lita på att föraren anger korrekta uppgifter i taxametern.

Till 3 mom. 2 punkten underpunkt i fogas också vapenbrott enligt strafflagens 41 kap. De brott som ska tas i beaktande är skjutvapenbrott enligt 41 kap. 1 §, hantering av skjutvapen för begående av ett allvarligt brott enligt 2 §, grovt skjutvapenbrott enligt 3 §, brott mot bestämmelserna om farliga föremål enligt 5 §, innehav av farligt föremål enligt 6 § och innehav

av föremål eller ämne som lämpar sig för att allvarligt skada någon annan enligt 7 §. Brott enligt strafflagens 41 kap. fogas till paragrafen som hinder för att få körkortstillstånd i syfte att öka kundernas säkerhet. Att dessa brott beaktas har en direkt koppling till kundens personliga säkerhet, eftersom såväl skjutvapen som farliga föremål och föremål som lämpar sig för att skada någon annan kan användas för att hota en annan människas liv eller säkerhet. Det är befogat att kunden ska kunna lita på att taxiföraren inte har dömts för dessa brott.

**25 a §. Utbildning och prov för taxiförare.** Hela paragrafen ändras. I paragrafen föreskrivs det om prov för taxiförare och dessutom om utbildning för taxiförare, dvs. den s.k. grundutbildningen för taxiförare. Till rubriken fogas därför utbildning för taxiförare.

I 1 mom. finns en förteckning över innehållet i utbildningen för taxiförare. Enligt momentet ska utbildningen för taxiförare innehålla undervisning om assistans till passagerare och trygghet av deras säkerhet, olika passagerargrupperns särskilda behov, kundbetjäningssituationer inom taxitjänster, förarens rättigheter och skyldigheter samt faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik. Förarens rättigheter och skyldigheter är ett nytt ämnesområde, men i övrigt har utbildningen samma innehåll som provet för taxiförare har haft.

I 2 mom. finns bestämmelser om utbildningens minimilängd. Utbildningen ska omfatta minst 21 timmar, dvs. totalt 21 x 60 minuter. I lagen anges inte hur många dagar utbildningen ska omfatta, utan minimiantalet timmar kan delas upp på flera dagar på ett ändamålsenligt sätt. Utbildningen är lika lång som den nuvarande förarutbildningen i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov.

I 3 mom. finns bestämmelser om provet för taxiförare. Ett godkänt prov för taxiförare visar fortfarande att aspiranten har de kunskaper och färdigheter och den kompetens som behövs för uppgiften som taxiförare, även om det föreslås att den meningen stryks för att förenkla paragrafen. Enligt det föreslagna 3 mom. ska provet för taxiförare innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Syftet är att med den föreslagna bestämmelsen säkerställa att sakinnehållet i provet för taxiförare överensstämmer med innehållet i grundutbildningen för taxiförare. Bestämmelsen motsvarar i stor utsträckning den gällande lagstiftningen om provet för taxiförare, men provfrågor om förarens rättigheter och skyldigheter läggs till som en ny helhet. Enligt det föreslagna 3 mom. ska personen dessutom ha genomgått utbildningen för taxiförare för att kunna delta i provet. Det kontrolleras i trafik- och transportregistrets uppgifter. Utbildningsorganisationer som ordnar utbildning för taxiförare ska anmäla uppgifter om personer som genomgått utbildningen till Transport- och kommunikationsverket med stöd av 36 b § i lagen om transportservice. Transport- och kommunikationsverket kontrollerar uppgifterna om genomgången utbildning i registret, dit den godkända utbildningsanordnaren har anmält uppgifterna om dem som genomgått utbildningen i enlighet med 36 b § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. i lagen om transportservice. Uppgifterna förs in i trafik- och transportregistret som uppgifter om utbildning som avses i 222 § 1 mom. 3 punkten i lagen. Uppgifter om genomgången utbildning får lämnas ut både i enskilda fall med stöd av 227 § i lagen om transportservice och i form av massutlämnande till myndigheter och andra som sköter lagstadgade uppgifter med stöd av 230 §. I avdelning VI i lagen om transportservice finns närmare bestämmelser om trafik- och transportregistret.

I 4 mom. föreslås bestämmelser om taxiförarbehörighet som förvärvats i en annan EU- eller EES-stat och om den myndighet som godkänner behörigheten. Enligt momentet uppfylls kompetenskravet för taxiförare också av en sökande som har ett beslut enligt lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015, nedan *yrkeskvalifikationslagen*) om en motsvarande behörighet som grundar sig på bevis på formella kvalifikationer och som förvärvats i en annan EU- eller EES-stat. Genom yrkeskvalifikationslagen genomfördes

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer (nedan *yrkeskvalifikationsdirektivet*). Utgångspunkten i yrkeskvalifikationslagen är att den myndighet inom det förvaltningsområde som svarar för regleringen av yrket i fråga som har tillräcklig sakkunskap om innehållet i yrkesverksamheten ska föreskrivas som den myndighet som ansvarar för erkännandet av yrkeskvalifikationer i speciallagstiftningen om ett visst yrke. Beslut om rätt att utöva ett yrke på grundval av yrkeskvalifikationer som förvärvats i ett annat land fattas därmed enligt 4 § 1 mom. i yrkeskvalifikationslagen av samma aktör som beviljar rätt att utöva yrket i fråga på grundval av en examen som avlagts eller en utbildning som genomgått i Finland. Enligt 25 § 2 mom. i lagen om transportservice beviljar Transport- och kommunikationsverket på ansökan körtillstånd för taxiförare. Det momentet innebär att Transport- och kommunikationsverket också ska fatta beslut om taxiförarbehörighet som förvärvats i en annan EU- eller EES-stat. Enligt 1 mom. i yrkeskvalifikationslagens 7 § om kompensationsåtgärder kan det i ett beslut om erkännande av yrkeskvalifikationer krävas att sökanden genomgår ett lämplighetsprov eller slutför en anpassningsperiod som inte överskrider tre år, om innehållet i sökandens utbildning är väsentligt annorlunda än innehållet i motsvarande nationella utbildning. I beredningen av lagförslaget (RP 22/2015 rd) utgick man från att skillnaderna är väsentliga om innehållet skiljer sig i betydande grad. Enligt 7 § 2 mom. i yrkeskvalifikationslagen ska myndigheten innan den ställer ett sådant krav kontrollera huruvida de kunskaper och färdigheter och den kompetens som sökanden har förvärvat genom yrkesverksamhet eller livslångt lärande och som formellt har fastställts för detta ändamål av ett relevant organ är sådana att de helt eller delvis täcker den väsentliga skillnad som avses i 1 mom. Enligt 3 mom. i samma paragraf kan det emellertid i ett beslut om erkännande av yrkeskvalifikationer bestämmas att en obligatorisk anpassningsperiod ska genomgå eller ett obligatoriskt lämplighetsprov avläggas i vissa föreskrivna situationer. Enligt momentet får den sökande välja kompensationsåtgärd. Närmare bestämmelser om anpassningsperioder och lämplighetsprov har utfärdats genom statsrådets förordning om erkännande av yrkeskvalifikationer (1459/2015).

Enligt det föreslagna 5 mom. svarar Transport- och kommunikationsverket för ordnandet av provet för taxiförare. Enligt förslaget får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av utbildningen och provet för taxiförare samt om anmälan till och grunderna för bedömningen av provet. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är inte nytt. I 25 a § 2 mom. i den gällande lagen ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om provet för taxiförare, och den 16 april 2021 meddelade Transport- och kommunikationsverket en föreskrift om kraven på provet för taxiförare (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Föreskriften trädde i kraft den 1 maj 2021 och reglerar hur provet ska avläggas, vad det ska innehålla, hur det ska bedömas och vad som betraktas som fusk i provet. Nu föreslås det att bemyndigandet ska utvidgas till att gälla också innehållet i och genomförandet av utbildningen för taxiförare och bedömningen av provet för taxiförare. På lagnivå ska det t.ex. inte föreskrivas om sättet att ordna utbildningen, utan lagen ska möjliggöra att utbildningen t.ex. ordnas på distans. Transport- och kommunikationsverket ska vid behov kunna meddela föreskrifter om t.ex. sätten att ordna provet. Lagens 193 a § tillämpas på övervakningen av utbildningen. Enligt 1 mom. i den paragrafen svarar Transport- och kommunikationsverket för tillsynen över de utbildningsanordnare som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § och den utbildning som de ordnar. Transport- och kommunikationsverket kan fortsättningsvis med stöd av 193 a § 1 mom. bemyndiga en utomstående expert att utföra den praktiska tillsynsverksamheten. Lagens 178 § tillämpas på övervakningen av provet för taxiförare. Enligt den paragrafen utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att denna lag samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

**35 a §.** *Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik.* I nuläget innehåller paragrafen bestämmelser om godkännandeförfarandet och kraven för att få ordna förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagartutbildning i taxitrafik. Det föreslås att paragrafen revideras helt, och att rubriken ändras så att den mer allmänt täcker alla lagstadgade godkännanden av utbildningsanordnare inom taxitrafik (i nuläget Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och av företagartutbildning i taxitrafik).

I 1 mom. föreslås ett krav på godkännande av Transport- och kommunikationsverket för ordnande av i 25 a § avsedd utbildning för taxiförare. Förslaget utvidgar godkännandeförfarandet till att gälla den nu föreslagna grundutbildningen för taxiförare utöver i lagens 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och i 6 a § avsedd företagartutbildning. I lagförslag 2 i propositionen föreslås det att godkännandeförfarandet ska utvidgas temporärt så att det också gäller kompletterande utbildning för taxiförare.

I 2 mom. föreskrivs det om de krav som ska uppfyllas för att en utbildningsorganisation ska kunna godkännas. Det föreslås att 2 och 3 punkten ändras för att göra lagstiftningen tydligare. Dessutom föreslås en ny 5 punkt i 2 mom. I 2 mom. 2 punkten förutsätts det i nuläget att utbildningsorganisationen ska vara solvent, på behörigt sätt kunna fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och visa att den har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten. I verkställigheten av lagen har det visat sig vara svårt att fastställa tydliga kapitalstrukturer för att verifiera utbildningsorganisationens solvens. För att göra lagstiftningen tydligare föreslås därför att innehållet i 2 mom. 2 punkten ersätts så att Transport- och kommunikationsverket på ansökan godkänner som utbildningsanordnare enligt denna paragraf en utbildningsorganisation som inte har försatts i konkurs.

Utövandet av näringsverksamhet har också i annan lagstiftning begränsats på grund av konkurs bl.a. så att den som försatts i konkurs varken får idka tillståndspliktig eller anmälningspliktig näring. I 4 kap. i konkurslagen (120/2004) föreskrivs det om begränsningar av gäldenärens behörighet. Om en konkursgäldenärs behörighet att sköta befattningar eller uppdrag har begränsats någon annanstans i lagstiftningen, gäller begränsningen enligt 13 § i det kapitlet från det att konkursen har börjat till dess att boförteckningen har bestyrkts. Ibland kan det dröja länge innan boförteckningen bestyrks. Enligt samma paragraf är begränsningarna dock i kraft högst fyra månader från det att konkursen har börjat, om inte något annat föreskrivs. Enligt 1 kap. 4 § i konkurslagen börjar en konkurs när gäldenären försätts i konkurs genom domstolens beslut, och enligt lagens 19 kap. 7 § avslutas konkursen när slutredovisningen har godkänts. I propositionen föreslås inga bestämmelser om konkurs för utbildningsorganisationer som avviker från tidsfristerna i konkurslagen.

Enligt förslaget ersätts också innehållet i 2 mom. 3 punkten så att en utbildningsorganisation som ska godkännas inte får ha försummat sina skyldigheter i fråga om skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som Tullen tar ut eller ha andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på utbildningsorganisationens betalningsförmåga är större än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg. Därmed kommer de krav som tillämpas när man bedömer om utbildningsorganisationerna fullgjort sina ekonomiska skyldigheter att vara mer exakta i fortsättningen. Med stöd av den gällande lagstiftningen har Transport- och kommunikationsverket kontrollerat att den sökande har fullgjort skyldigheterna i företagsverksamheten och inte har någon skatteskuld. Därmed har den föreslagna ändringen

inga praktiska konsekvenser i nuläget. Det föreslagna innehållet i 2 mom. 3 punkten överensstämmer med de nationella krav för beviljande av taxitrafiktillstånd som anges i 6 § i lagen om transportservice. Samtidigt flyttas innehållet i den gällande 2 mom. 3 punkten till en ny 4 punkt.

En ny 5 punkt om utbildningsorganisationer som kan godkännas som utbildningsanordnare i taxitrafik fogas till 2 mom. Förutsättningen är att utbildningsorganisationens godkännande inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten i lagen om transportservice under det senaste året. Propositionens syfte är att säkerställa att den myndighet som övervakar utbildningsorganisationerna agerar effektivt i fall där utbildningsorganisationernas tidigare verksamhet har lett till att godkännandet återkallats. Enligt 242 § 2 mom. 2 punkten kan Transport- och kommunikationsverket bl.a. återkalla ett tillstånd eller ett beslut om godkännande om den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet som utövas av tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig. Enligt 4 punkten i samma moment kan Transport- och kommunikationsverket bl.a. återkalla ett tillstånd eller ett beslut om godkännande om det av någon annan orsak än de orsaker som avses i 1, 2 eller 3 punkten finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller beslutet om godkännande eller bedriva den verksamhet tillståndet eller beslutet om godkännande avser på ett säkert sätt. Därmed är tröskeln att inte godkänna en utbildningsorganisation med stöd av den nya 5 punkten relativt hög. En förutsättning är nämligen att Transport- och kommunikationsverket tidigare har fastställt att utbildningsorganisationen upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelser eller föreskrifter eller att verket har haft grundad anledning att misstänka att utbildningsorganisationens verksamhet inte kan bedrivas på ett säkert sätt. Därmed uppfyller t.ex. enstaka lindriga fall inte förutsättningarna för avslag. Den föreslagna ett år långa karenstiden överensstämmer med 6 § 1 mom. 3 punkten och 2 mom. 2 punkten i lagen om transportservice, som gäller beviljande av taxitrafiktillstånd. Den föreslagna ett år långa karenstiden anses vara befogad för att utbildningsorganisationerna ska kunna övervakas effektivt och passagerarsäkerheten därmed förbättras.

**35 b §.** *Ansökan om godkännande av en anordnare av utbildning i taxitrafik och fastställande av utbildningsprogram.* Den gällande paragrafen om ansökan om godkännande av en anordnare av utbildning i taxitrafik och fastställande av utbildningsprogram tillämpas i fortsättningen också på anordnare av s.k. grundutbildning och kompletterande utbildning för taxiförare, och paragrafen behöver därför ändras.

Det föreslås att 3 mom. förenklas genom att hänvisningarna till 6 a § 1 mom. och 26 a § 1 mom. i lagen om transportservice stryks. Av det utbildningsprogram som ska skickas till Transport- och kommunikationsverket när godkännande ansöks för utbildningsorganisationer i taxitrafik ska det fortfarande framgå hur de ämnesområden som undervisas behandlas och hur de praktiska övningar som ingår i utbildningsprogrammet dimensioneras enligt antalet deltagare samt motsvarande uppgifter om de praktiska arrangemangen vid övningarna.

I 4 mom. föreslås det att man stryker hänvisningarna till företagartutbildning som avses i 6 a § i lagen om transportservice och till förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och som avses i lagens 26 a §. Bestämmelserna i momentet gäller därmed i fortsättningen också godkännande av utbildningsprogram för utbildningsorganisationer som ordnar den föreslagna grundutbildningen och kompletterande utbildningen för taxiförare. Dessutom

föreslås det att den tredje meningen i 4 mom. förtydligas så att Transport- och kommunikationsverket på ansökan också enbart ska kunna fastställa ett utbildningsprogram. Avsikten är inte att påverka den gällande lagstiftningens innehåll. Fackförbund eller andra aktörer kan alltså fortfarande låta Transport- och kommunikationsverket enbart fastställa ett utbildningsprogram utan att utbildningsorganisationen godkänns. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

**36 b §. Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik.** Paragrafens 2 och 3 mom. ändras med anledning av den föreslagna ändringen av 6 a §, och omnämnandena av företagarpövet stryks eftersom uppgiften att ordna pövet överförs till Transport- och kommunikationsverket.

I 2 mom. förtecknas de uppgifter som utbildningsorganisationen ska anmäla till Transport- och kommunikationsverket, men tidpunkt och plats för företagarpöven stryks i 2 mom. I punkten och uppgifter om dem som avlagt företagarpövet stryks i 2 punkten eftersom verket tar över uppgiften att ordna pövet. I 3 mom. stryks också hänvisningen till avläggande av företagarpövet enligt 2 mom. 2 punkten.

Till 4 mom. fogas dessutom en skyldighet för utbildningsorganisationen att bevara uppgifter om de sätt som utbildningen ordnats på. I nuläget ska utbildningsorganisationen enligt 4 mom. föra förteckning över lärare och de personer som svarar för utbildningen och bevara alla handlingar som gäller de utbildningar som ordnats, de lärare som deltagit i utbildningarna och de personer som slutfört utbildningen i sex kalenderårs tid räknat från det år som följer på det år då utbildningen slutfördes. Också uppgifter om undervisningen bör dock antecknas för att man i efterhand ska kunna verifiera att undervisningen har getts enligt bestämmelserna. Med uppgifter som ska antecknas om undervisningen avses start- och slutdatum, tidpunkterna, längden och ämnena för teorilektionerna samt vem som gett undervisningen. Med ämnen avses t.ex. innehållet enligt undervisningsplanen och de ämnen som tagits upp på teorilektionerna. Dessutom ska undervisningssättet antecknas för varje undervisningstillfälle. Undervisningssätt är t.ex. närundervisning, distansundervisning, undervisning på nätet och praktiska övningar. Med distansundervisning avses deltagande i teoriundervisning som läraren ger med hjälp av informations- och kommunikationstekniska hjälpmedel och som följer undervisningsplanen, lagstiftningen och kraven i myndigheternas föreskrifter. Med undervisning på nätet avses i sin tur att personen självständigt på nätet tar del av teoriundervisning som följer undervisningsplanen, lagstiftningen och kraven i myndigheternas föreskrifter med hjälp av programvara och informations- och kommunikationsteknik som stöder lärandet.

**152 §. Prissättning av taxitrafiktjänster.** Det föreslås att 1 och 2 mom. ändras. Samtidigt föreslås det att en paragraf om påföljder för övertredelser av dessa moment fogas till lagen som en ny 268 a §.

Enligt 1 mom. ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera konsumenten om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. Till momentet fogas att även föraren på begäran ska informera konsumenten om prisuppgifterna skriftligt eller muntligt innan resan inleds om den inte beställts på förhand eller om priset är rörligt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för konsumenten lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för konsumenten innan resan inleds. Till momentet fogas också att prisuppgifterna inte får ändras under resan, vilket i praktiken innebär att det pris som angetts på förhand ska motsvara det slutliga priset. Också 2 mom. innehåller en liknande bestämmelse som endast gäller taxiresor utan fast pris.

När resan beställts på förhand ansvarar antingen tillståndshavaren eller tillhandahållaren av förmedlingstjänsten för att prisuppgifterna anges, och priset eller grunderna för prissättningen ska anges innan beställningen bekräftas. En konsument som beställer en resa på förhand förbinder sig vid tjänstetillhandahållarens prissättning och bör redan när han eller hon stiger in i bilen ha en uppfattning om priset, om det har avtalats på förhand, eller prissättningsgrunderna, om resan har ett rörligt pris. Den som tillhandahåller en förmedlingstjänst ansvarar för att ange prisuppgifterna för de resor som förmedlas i tjänsten, och tillståndshavaren ansvarar för att ange prisuppgifterna för resor som beställts direkt av denne.

Både tillståndshavaren och i fortsättningen även föraren ansvarar för att ange prisuppgifterna när en resa inte beställts på förhand. Transport- och kommunikationsverket har med stöd av 3 mom. meddelat en föreskrift om meddelande av taxiresans prisuppgifter och priset på exempelresan. Föreskriften gäller endast taxiresor som börjar från en taxistation samt resor som annars börjat utan förhandsbeställning eller bokning. Enligt föreskriften ska passageraren innan resan inleds skriftligen informeras om priset eller grunderna för prissättningen och priset på exempelresan på så sätt att informationen är synlig utanför taxin. Tillståndshavaren ansvarar för att fordonet har de prismärkningar som anges i föreskriften.

På begäran ska passageraren enligt föreskriften också informeras muntligt om priset eller grunderna för prissättningen. Det är befogat att i lagen ålägga också föraren en skyldighet att se till att konsumenten får tillräckliga prisuppgifter på förhand om sådana icke-förhandsbeställda resor som föreskriften gäller. Även om innehavaren av trafiktillståndet ansvarar för ett fordon som används som taxi är föraren i praktiken den som muntligt kan ge konsumenten närmare prisuppgifter, informera om prissättningsgrunderna och avtala om ett fast pris för resor som inte är förhandsbeställda. Därför är det befogat att förutsätta att också föraren ska känna till prissättningsgrunderna och ge konsumenten prisuppgifterna på begäran.

Om prislistan inte hålls synlig i tillståndshavarens fordon i enlighet med föreskriften föreslås det att endast förhandsbeställda resor får köras med bilen. En tillståndshavare som vill att förarna också ska kunna köra resor som inte är förhandsbeställda ska se till att prislistor och prisuppgifter i enlighet med föreskriften hålls synliga i fordonet, och föraren ska vara medveten om dem och tydligt kunna informera konsumenten om dem innan resan inleds.

I och med den nya 268 a § föreslås det också att tillståndshavare som inte följer bestämmelserna om prisuppgifter i 1 och 3 mom. ska kunna påföras en avgift för trafikförseelse. Enligt förslaget ska endast tillståndshavaren, som ansvarar för fordonets utrustning och tjänstens prissättning och kvalitet, påföras avgiften för trafikförseelse.

Taxiresor kan ha ett fast pris eller ett rörligt pris. Med en resa till fast pris avses att ett fast pris har angetts i en applikation eller en orderbekräftelse när resan beställts på förhand eller att ett fast pris avtalats muntligt med taxiföraren innan resan inleds om den inte är förhandsbeställd. Resan har ett rörligt pris om det slutliga priset inte avtalas på förhand, utan endast prissättningsgrunderna anges i enlighet med 1 mom. Då ska priset enligt 2 mom. grunda sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan och en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska användas för att bestämma priset. Till momentet fogas förarens ansvar för användningen av taxametern, eftersom föraren är den som ska använda taxametern om resan inte har något fast pris. Eftersom taxametern är en anordning som är fast installerad i fordonet ansvarar tillståndshavaren för att fordonet utrustas med en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument, om denne vill att fordonet ska kunna användas för resor med rörligt pris. En tillståndshavare som vill att förarna ska kunna köra resor också med rörligt pris ska alltså se till att fordonen har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument, medan föraren ansvarar för att taxametern används lagenligt. Skyldigheten får

större vikt i och med att en möjlighet föreslås att påföra förare som inte använder taxameter en avgift för trafikförseelse enligt det nya 268 a § 2 mom.

I 2 mom. stryks bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter, och flyttas till det föreslagna 15 a § 3 mom.

**193 a §.** *Myndighet som övervakar utbildningarna inom taxitrafiken och utbildningsanordnarnas verksamhet.* Tekniska ändringar görs i rubriken och i 1 och 2 mom.

Det föreslås att rubriken görs mer allmän så att den täcker övervakningen av alla utbildningar inom taxitrafiken och alla utbildningsanordnare som det föreskrivs om i lagen.

I 1 och 2 mom. stryks dessutom omnämningarna av Transport- och kommunikationsverkets ansvar för tillsynen över ordnandet av företagarpöv, eftersom Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen själv ska ordna företagarpöven enligt 6 a §. I momentet stryks också Transport- och kommunikationsverkets ansvar för tillsynen över beviljandet av de intyg som utbildningsanordnarna beviljar, eftersom utbildningsorganisationerna inom taxitrafiken i fortsättningen inte beviljar särskilda utbildningsintyg över företagaruöbildning för taxitrafik enligt 6 a §, företagarpöven som Transport- och kommunikationsverket börjar ordna eller öbildning för taxiförare enligt 25 a §. Trafik- och transportregistret används för att kontrollera att öbildningarna genomgåtts. En utbildningsorganisation som ordnar öbildningar för taxiförare ska med stöd av 36 b § 2 mom. 2 punkten i lagen om transportservice till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om de personer som har genomgätt öbildningen i taxitrafik, och uppgifterna registreras i transport- och trafikregistret. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

**227 §.** *Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall.* Till 1 mom. 1 punkten fogas att sökningar ska kunna göras också på det registreringstecken som identifierar fordonet.

Ändringen förutsätter att de föreslagna ändringarna görs i 17 § 2 mom. i lagen om transportservice i fråga om skyldigheten för innehavare av trafiktillstånd att registrera fordon i sin uteslutande besittning och foga registreringstecknet till trafiktillståndet. Detta möjliggör också att uppgifter om innehavaren av trafiktillståndet lämnas ut i enskilda fall med hjälp av registreringstecknet. Det finns redan en förfrågningstjänst för trafiktillstånd, som bara behöver kompletteras med registreringstecknet som nytt sökvillkor.

Förslaget gör det möjligt också för enskilda personer att med hjälp av fordonets registreringstecken kontrollera aktuella uppgifter om vem som innehar taxitillståndet och om tillstånden är giltiga. För närvarande kräver 151 § 1 mom. 8 punkten i lagen om transportservice att en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer för att ett taxitrafiktillstånd enligt 4 § eller en kopia av det medförs i fordonet vid bedrivande av taxitrafik. När insynen i registret ökar stärks konsumentens möjligheter att försäkra sig om att taxin har de tillstånd som krävs och att tillstånden är uppdaterade. I fortsättningen kan också konsumenter med hjälp av registreringstecknet kontrollera uppgifterna om en innehavare av taxitrafiktillstånd.

**246 §.** *Återkallande av körtillstånd för taxiförare samt varning som ges av polisen.* I 5 mom. ändras ordet tillståndsmöndigheten till polisen.

I 5 mom. finns bestämmelser om överlämnande av körtillstånd till polisen och återlämnande av körtillstånd till innehavaren. Enligt momentet ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med 25 § innan ett körtillstånd återlämnas. Av de gärningar som avses i 3 och 4

mom. i den paragrafen ska beaktas de gärningar som polisen har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades. Momentet har motsvarande innehåll som den upphävda 21 § i lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009). På den tiden var polisen behörig att bevilja körtillstånd för taxiförare, och därmed också tillståndsmyndighet i ärendet. I nuläget är Transport- och kommunikationsverket tillståndsmyndighet, och därmed avser den tillståndsmyndighet som nämns i bestämmelsen felaktigt Transport- och kommunikationsverket. Men polisen är rätt myndighet, eftersom polisen svarar för att återkalla ett tillstånd och återlämna det till innehavaren. I momentet görs en teknisk ändring, och hänvisningen till tillståndsmyndigheten ersätts med en hänvisning till polisen.

**246 a §.** *Vid avläggande av prov för taxiförare och företagareprov konstaterat fusk.* Till 1 mom. fogas att provprestationen också ska underkännas om fusk upptäcks efter provet. Ordalydelsen i 2 mom. ändras så att karenstiden efter fusk i fortsättningen också ska gälla fusk som konstaterats vid företagareprov.

Om en person som deltar i ett sådant prov för taxiförare som avses i 25 a § eller i ett företagareprov som avses i 6 a § under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet enligt 1 mom. avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Det föreslås att momentet ändras så att provprestationen ska underkännas också i de fall som fusket upptäcks efter provprestationen. Samma bestämmelse ingår i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023), där 1 mom. i 145 § om prov för ADR-körtillstånd innehåller samma bestämmelse om underkännande på grund av fusk under provprestationen som 1 mom. i 246 a § i lagen om transportservice, och dessutom en bestämmelse om att provprestationen också ska underkännas om fusk upptäcks efter provet.

Den som ordnar provet ska försäkra sig om den anmälda deltagarens identitet. Provpresentationen anses börja vid den tidpunkt då identiteten börjar kontrolleras, och sluta när provet har slutförts. I praktiken händer det att någon annan än den anmälda personen svikligen kommer till provet. Dessa s.k. spöskrivare avlägger provet för en annan persons räkning. Om det senare upptäcks att sådan person har anlitats underkänns provet också, eftersom fusk beaktas också när det konstateras i efterhand. Om det går att ingripa i fusk i efterhand kan påföljder påföras t.ex. om deltagaren lämnar provlokalen efter provsituationen och efter att ha fått ett godkänt provresultat men fusket upptäcks efter att provet avslutats. Möjligheten att ingripa i fusk i efterhand med hjälp av inspelningar minskar också de felaktiga tolkningarna om fusk under prov eftersom provet inte behöver avbrytas i onödan, utan eventuella misstankar om fusk kan utredas också efter provsituationen. Inspelning av kameraövervakning används redan i nuläget. Om man ingriper i fusk i efterhand kan man göra det med hjälp av inspelningar, visserligen så att man strävar efter att ingripa omedelbart i eventuellt misstänkt fusk.

Paragrafens 1 mom. om fusk gäller redan i nuläget både taxiförareprov och företagareprov. Det tidsbundna förbud på sex månader att delta i provet som meddelas enligt 2 mom. kan dock endast meddelas för fusk i ett prov för taxiförare, eftersom provet för taxiförare ordnas av en tjänsteproducent som Transport- och kommunikationsverket efter en konkurrensutsättning har gett ansvaret för att ordna provet i enlighet med avdelning V, 4 kap. i lagen om transportservice. Den som ordnar provet ska skicka uppgifterna om det upptäckta fusket till Transport- och kommunikationsverket. Hittills har den utbildningsorganisation som Transport- och kommunikationsverket beviljat godkännande att ordna företagareutbildning och prov ansvarat för att ordna företagareprovet.

Eftersom också ansvaret för att ordna företagarpövet ööerförs på Transport- och kommunikationsverket genom att lagens 6 a § ändras, föreslås det att också 2 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket kan meddela ett tidsbundet förbud på sex månader att delta utöver i övet för taxiförare också i företagarpövet för den som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid företagarpövet. Ordalydelsen i momentet ändras så att endast övet nämns, vilket inkluderar både övet för taxiförare och företagarpövet. Tiden räknas från den proödag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett öv är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft. Detta innebär att påföljderna är desamma vid såväl öv för taxiförare som företagarpöv.

**262 a §. Felaktig registrering av fordon som används i trafik.** Paragrafen föreslås också gälla innehavare av taxitrafiktillstånd. Paragrafändringen hänför sig också till förslaget till ändring av 17 § 2 mom., enligt vilket tillståndshavaren också i taxitrafik ska registrera fordonet i sin uteslutande besittning och foga registreringstecknet till trafiktillståndet. Om skyldigheten endast utvidgades till att gälla innehavare av taxitrafiktillstånd utan en straffbestämmelse, skulle skyldigheten inte ha önskad praktisk effekt och reglerna skulle inte vara rättvisa för olika innehavare av taxitrafiktillstånd.

Straffbestämmelsen har ansetts vara en behöblig åtgärd för att säkerställa att också tillståndshavaren registrerar sitt fordon på det sätt som lagen förutsätter. Med registrering avses registeranteckningar enligt 17 §, dvs. i fråga om taxitrafik skyldigheten enligt 1 mom. att registrera ett fordon som tillståndspliktigt samt den föreslagna skyldigheten enligt 2 mom. att registrera fordonet i tillståndshavarens uteslutande besittning och att foga fordonet till tillståndshavarens trafiktillstånd. När bötesstraffet infördes bedömdes det vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningens menlighet, skadlighet och klandervärdhet och att det också förbättrar trafikövervakarnas möjligheter att påföra påföljder för felaktig registrering. Det har ansetts vara nödvändigt för samhället att kriminalisera gärningen i fråga, eftersom tillståndshavarna utan eventuella påföljder skulle kunna använda ett motordrivet fordon som registrerats i någon annans namn fritt i trafiken eller låta bli att lägga till fordonet i trafiktillståndet i registret.

När straffbestämmelsen trädde i kraft gällde den inte taxitrafik, men genom de föreslagna ändringarna i 17 § 2 mom. och 262 a § gäller även straffbestämmelsen i fortsättningen innehavare av taxitrafiktillstånd. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

**265 §. Olovlig trafikutbildningsverksamhet.** Det föreslås att 1 mom. 1 punkten ändras så att det i fortsättningen också ska vara straffbart att bedriva utbildning eller övverksamhet enligt 25 a § utan ett godkännande enligt 35 a §. Ett omnämnande av utbildningsverksamhet enligt 25 a § fogas till påföljdsparagrafen, eftersom det i propositionen föreslås en ny utbildning för taxiförare som kan ordnas endast av utbildningsanordnare som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Den som med avsikt eller av grov oaktsamhet bedriver sådan utbildnings- eller övverksamhet som avses i 1 punkten utan godkännande ska enligt paragrafen, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, dömas till böter för olovlig trafikutbildningsverksamhet. I lagförslag 2 föreslås det att det till samma bestämmelse fogas en temporär hänvisning också till den föreslagna 26 b §, där det föreskrivs om kompletterande utbildning för taxiförare. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

**268 §. Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon och uppgifter om tillståndspliktig trafik.** Paragrafens 3 mom. upphävs eftersom hänvisningarna till lagarna om påförande, delgivning och verkställighet av avgift för trafikförseelse samt ändringssökande i fråga om sådan avgift samlas i den nya 268 b §.

**268 a §.** *Förseelser som gäller lämnande av prisuppgifter och användning av taxameter.* Till lagen fogas en ny paragraf om påförande av avgift för trafikförseelse för förseelser som gäller lämnande av prisuppgifter och användning av taxameter.

Enligt paragrafens 1 mom. påförs tillståndshavaren en avgift för trafikförseelse på 200 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 1 eller 3 mom. eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av 3 mom. föreskrivs om hur prisuppgifter och priset på exempelresor ska anges. En avgift för trafikförseelse kan påföras t.ex. om det inte finns synliga prisuppgifter utanför fordonet eller om prislistan på något annat sätt strider mot föreskriften eller är bristfällig när fordonet används för resor som inte beställts på förhand. Föreskriften innehåller detaljerade uppgifter om prislistans innehåll och gäller endast resor som inte beställts på förhand. En avgift för trafikförseelse kan också påföras bl.a. om priset på en exempelresa med rörligt pris inte anges i förväg i enlighet med 152 § 3 mom. och föreskriften. I praktiken gäller avgifterna för trafikförseelse resor som inte beställts på förhand eller som har ett rörligt pris och där den lagstridiga verksamheten kan observeras av polisen.

Tillståndshavaren ansvarar för utrustningen i ett fordon som används som taxi, prissättningen av sina tjänster samt för att ha en prislista och ange priset på en exempelresa. Administrativa sanktioner lämpar sig i synnerhet för situationer där det är fråga om lagöverträdelse som enkelt kan påvisas. Förmedlingsbolagens ansvar för att ange prisuppgifter gäller endast prisuppgifter för förhandsbeställda resor som förmedlas via en förmedlingstjänst. För dessa resor anges prisuppgifterna alltid innan beställningen bekräftas, oftast elektroniskt och i form av ett fast pris. Oklarheter som gäller dessa kommer inte fram t.ex. vid tillsynsinsatser eller i övrigt i trafiken.

Inte heller det ansvar enligt 152 § 1 mom. som åläggs förare för att ange prisuppgifter för resor som inte beställts på förhand ska förenas med sanktioner i form av en avgift för trafikförseelse, eftersom förarens skyldighet endast är ett tillägg till tillståndshavarens skyldighet. Föraren har inte möjlighet att påverka t.ex. fordonets utrustning, och därför preciserades paragrafen i den fortsatta beredningen så att sanktionerna endast påförs tillståndshavaren.

I 2 mom. föreskrivs om en avgift för trafikförseelse på 100 euro som påförs förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 2 mom. föreskrivs om användning av taxameter. I momentet ingår en hänvisning till 152 § 2 mom. där det föreskrivs att om inget fast pris har avtalats för en taxiresa som erbjuds en konsument, ska resans pris grunda sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan och en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska användas för att bestämma priset, och att de grunder för bestämmande av priset som används när priset bestäms inte får ändras under taxiresan. Således ska en avgift för trafikförseelse påföras om en taxameter inte används för att bestämma priset. Eftersom också en förhandsbeställd resa kan ha ett rörligt pris, gäller avgiften för trafikförseelse enligt 2 mom. alla resor med rörligt pris, dvs. både resor som beställts respektive inte beställts på förhand. Föraren är den person som de facto ansvarar för användningen av taxameter under enskilda resor, och därför ska också avgiften för trafikförseelse för agerande i strid med 152 § 2 mom. påföras föraren. Den avgift för trafikförseelse på 100 euro som påförs föraren överensstämmer med och ligger på samma nivå som den avgift för trafikförseelse som avses i 171 § i vägtrafiklagen och som också kan påföras förare som inte använder taxilykta på sitt taxifordon.

I enlighet med 3 mom. i förslaget kan tillståndshavaren påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om det i ett fordon som används som taxi inte används en taxameter enligt den föreslagna 15 a § som uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument för att samla in de uppgifter som anges i momentet i elektronisk form för varje taxiresa. Det är fråga om en sådan situation bl.a. om taxametern inte alls är påslagen eller om den inte används för att samla in

uppgifter. I den föreslagna 15 a § åläggs tillståndshavaren ansvaret för användningen av en taxameter för att samla in uppgifter, och därför är det tillståndshavaren som påförs avgiften för trafikförseelse.

Förutom avgift för trafikförseelse kan det vid andra oegentligheter, t.ex. om de grunder för bestämmande av priset som anges på taxametern avviker från dem som anges i prislistan, om föraren debiterar mer än vad som avtalats eller meddelats när resan påbörjas eller i andra situationer där föraren eller tillståndshavaren vilseleder konsumenten i fråga om bestämmandet av priset, beroende på situationen, bli aktuellt med bl.a. allmänna avtalsrättsliga påföljder enligt konsumenträtten (bl.a. prisavdrag, skadestånd) eller straffrättsliga påföljder (bl.a. olika typer av bedrägeri). Administrativa påföljder har ansetts lämpa sig framför allt för situationer där det handlar om mindre förseelser eller försummelser och där avgiften kan bestämmas av en administrativ myndighet genom ett förhållandevis enkelt förfarande. Avgifterna för trafikförseelse gäller i praktiken försummelser som polisen kan upptäcka i trafiken, dvs. bl.a. brist på eller brister i prislistan eller att taxameter inte används vid enskilda taxiresor.

**268 b §. Påförande och verkställighet av avgift för trafikförseelse.** Hänvisningarna till lagar där det föreskrivs om påförande, delgivning och verkställighet av avgift för trafikförseelse samt ändringssökande i fråga om sådan avgift samlas i den nya 268 b §. Samtidigt upphävs 268 § 3 mom. Ändringen är lagteknisk och ändrar inte nuläget. I och med den föreslagna nya paragrafen behöver hänvisningen till vägtrafiklagen (729/2018) och lagen om verkställighet av böter (672/2002) inte tas in separat i alla paragrafer i lagen om transportservice som gäller avgifter för trafikförseelse.

## **7.2 Temporära ändringar i lagen om transportservice**

**26 §. Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare.** Det föreslås att det till 2 mom. i paragrafen om giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare fogas en ny temporär hänvisning till lagens 26 b §. Den föreslagna hänvisningen behövs för att också den föreslagna temporära 26 b § om kompletterande utbildning för taxiförare ska tillämpas på förnyande av körtillstånd för taxiförare. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

**26 b §. Kompletterande utbildning för taxiförare.** Det föreslås att en ny temporär 26 b § fogas till lagen om transportservice. I paragrafen föreskrivs det om kompletterande utbildning för taxiförare för personer som har ett giltigt körtillstånd för taxiförare när lagen träder i kraft.

Enligt 1 mom. ska taxiförare genomgå kompletterande utbildning för förnyande av körtillstånd för taxiförare. Förslaget behövs för att säkerställa att alla taxiförare i branschen har aktuella kunskaper i frågor som gäller taxitransporter. Enligt momentet ska utbildningen innehålla undervisning i de helheter som avses i 25 a § 1 mom., dvs. motsvara innehållet i den s.k. grundläggande utbildningen för taxiförare. Den föreslagna regleringen förutsätter dock inte att den som förnyar körtillståndet för taxiförare utbildar sig inom alla de områden som anges i 25 a § 1 mom., utan personen kan bland det tillgängliga utbildningsutbudet välja vilket som helst av de teman som anges i det momentet. Enligt det föreslagna momentet ska taxiförare genomgå en kompletterande utbildning endast en gång för förnyande av körtillstånd. Det är således inte fråga om vidareutbildning, utan om kompletterande utbildning. Enligt momentet krävs dock ingen kompletterande utbildning om personen har genomgått sådan utbildning för taxiförare som avses i 25 a §.

I 2 mom. föreskrivs det om utbildningens längd och om utbildningsintyg. Enligt förslaget ska den kompletterande utbildningen för taxiförare omfatta minst sju timmar, dvs. sammanlagt 7 x 60 minuter. I lagen ställs inga krav på under hur många dagar utbildningen ska klaras av, utan

minimiantalet timmar kan fördelas på flera dagar på ett sätt som är ändamålsenligt med tanke på genomförandet av utbildningen.

Bestämmelserna i 36 b § i lagen om transportservice tillämpas också på aktörer som ordnar kompletterande utbildning för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket ska således kontrollera uppgifterna om genomgående av utbildning i ett elektroniskt system i vilket godkända utbildningsanordnare i enlighet med 36 b § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. i den gällande lagen om transportservice har anmält uppgifter om dem som genomgått utbildningen. I praktiken ska utbildningsanordnaren registrera uppgifterna om dem som genomgått utbildningen i trafik- och transportregistret vid Transport- och kommunikationsverkets serviceställe för tjänsteproducenter. Uppgifterna ska föras in i trafik- och transportregistret som uppgifter om utbildning enligt 222 § 1 mom. 3 punkten. Uppgifter som gäller fullgörande av utbildning kan lämnas ut både som enskilt utlämnande med stöd av 227 § i lagen om transportservice och som massutlämnande med stöd av 230 § till myndigheter och andra som sköter lagstadgade uppgifter. Närmare bestämmelser om trafik- och transportregistret finns i avdelning VI i lagen om transportservice.

I 3 mom. föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Enligt förslaget får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av den kompletterande utbildningen.

**35 a §.** Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och av företagarutbildning i taxitrafik. Det föreslås att 1 mom. ändras temporärt så att det krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket också för ordnande av i 26 a § avsedd kompletterande utbildning för taxiförare. Det föreslås att samma paragraf, inklusive dess rubrik (Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik) också ändras permanent genom lagförslag 1. Därför ändras också ändringarna enligt 2 mom. temporärt så att de motsvarar den bestående ändringen i lagförslag 1.

**265 §. Olovlig trafikutbildningsverksamhet.** Det föreslås att 1 mom. 1 punkten ändras temporärt så att det i fortsättningen också ska vara straffbart att bedriva utbildnings- eller provverksamhet enligt 26 b § utan ett godkännande enligt 35 a §. Ett omnämnande av utbildningsverksamhet enligt 26 b § fogas till påföljdsparagrafen, eftersom det i propositionen föreslås en ny kompletterande utbildning för taxiförare som kan ordnas endast av utbildningsanordnare som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Den som med avsikt eller av grov oaktsamhet bedriver sådan utbildnings- eller provverksamhet som avses i 1 punkten utan godkännande ska enligt paragrafen, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, dömas till böter för olovlig trafikutbildningsverksamhet. I lagförslag 1 föreslås det att det till samma bestämmelse fogas en hänvisning till den i lagförslag 1 föreslagna 25 a §, där det föreskrivs om utbildning för taxiförare. Motsvarande hänvisning ska också fogas till denna temporära paragraf.

### 7.3 Fordonslagen

**13 §. Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning.** Enligt förslaget fogas till paragrafen ett nytt moment där det föreskrivs om obligatoriska taxametrar. Det nya momentet ersätter det nuvarande 7 mom. i paragrafen, och i och med ändringen blir de nuvarande 7 och 8 mom. 8 och 9 mom., men innehållet i dem förblir oförändrat.

I det nya 7 mom. föreskrivs det att fordon som används i taxitrafik i fortsättningen ska ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011). En taxameter är ett

mätinstrument och de krav i direktivet om mätinstrument (2014/32/EU) som berör dessa har nationellt genomförts genom lagen om mätinstrument och statsrådets förordning om väsentliga krav på mätinstrument, visande av överensstämmelse med kraven och särskilda tekniska krav (1432/2016) som utfärdats med stöd av den lagen. Momentet ska även i fortsättningen för tydlighetens skull innehålla en informativ hänvisning till lagen om mätinstrument. Taxametern ska uppfylla kraven i direktivet om mätinstrument och i lagen om mätinstrument och vara fast installerad i fordonet. I paragrafen föreskrivs endast att det är obligatoriskt att fordon är utrustade med taxameter, och bestämmelser om användningen av taxameter finns i förslaget till ändring av 15 a § i lagförslag 1, enligt vilket de uppgifter som ska samlas in om alla taxiresor i fortsättningen endast kan samlas in med taxameter.

Skyldigheten innebär en ändring jämfört med nuläget, där taxametrar inte har varit obligatorisk utrustning i taxifordon. I fortsättningen ska det alltid finnas en taxameter i fordonet, den ska uppfylla kraven i lagen om mätinstrument och dess överensstämmelse med kraven ska övervakas årligen bl.a. vid den periodiska besiktningen i enlighet med 152 § i fordonslagen och de föreskrifter från Transport- och kommunikationsverket som utfärdats med stöd av den.

Dessutom föreslås det att det till 195 § om avgifter för trafikförseelse fogas en ny avgift för trafikförseelse för tillståndshavare som bryter mot taxameterkravet i 13 § 7 mom. Det finns inga undantag från taxameterkravet, utan det gäller alla fordon som används som taxibilar, även företags- och representationsfordon som enligt 155 § 2 mom. i vägtrafiklagen får utföra företags- eller representationskörningar utan taxilykta samt ersättande fordon enligt 17 § 4 mom. i lagen om transportservice. Även dessa fordon ska i fortsättningen vara utrustade med taxameter.

Det nuvarande 7 mom. blir 8 mom. och det nuvarande 8 mom. blir 9 mom., men deras innehåll förblir helt oförändrat.

**99 §. Registreringsskyltar och registreringstecken.** Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreskrivs att fordon som används i taxitrafik överlämnas separata registreringsskyltar som skiljer sig från vanliga registreringsskyltar. Det föreslås att hela paragrafen utfärdas på nytt, eftersom dess nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom., men innehållet förblir oförändrat. Inga ändringar föreslås i 1 mom.

Enligt det nya 2 mom. ska fordon som används i taxitrafik överlämnas registreringsskyltar som skiljer sig från andra registreringsskyltar. En förutsättning för överlämnande av skyltar är att fordonet har registrerats i enlighet med kraven och fogats till trafiktillståndet på det sätt som förutsätts i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice i enlighet med denna proposition. I enlighet med 17 § 1 mom. i lagen om transportservice ska fordonet registreras som tillståndspliktigt, och hänvisningen till 17 § 2 mom. i lagen om transportservice hänför sig till den ändring som föreslås i lagförslag 1 enligt vilken tillståndshavaren i fortsättningen är skyldig att registrera fordonet i sin uteslutande besittning och foga de fordon som den använder till det gällande trafiktillståndet, dvs. det tillstånd med stöd av vilket taxitrafik bedrivs med fordonet. På så sätt kan det säkerställas att taxiskyltar kan överlämnas endast för fordon som är kopplade till ett gällande taxitrafiktillstånd. Om taxitrafiktillståndet inte längre är i kraft kan fordonet inte vara kopplat till tillståndet i registret, varvid taxiskyltar inte heller kan överlämnas. Taxiskyltar kan överlämnas endast för fordon för vilka de ovannämnda förutsättningarna uppfylls.

Registreringsskyltarna överlämnas på samma sätt som vanliga registreringsskyltar vid verksamhetsstället för Transport- och kommunikationsverkets avtalsregistrerare, dvs. i praktiken vid det besiktningsställe som utför registreringarna. Transport- och kommunikationsverket ordnar i enlighet med 25 kap. i lagen om transportservice också

överlämnandet av registreringsskyltarna. Avtalsregistreraren behöver inte pröva om förutsättningarna för överlämnande av taxiskyltar uppfylls, eftersom detta kontrolleras med hjälp av automatisk databehandling i verkets system. Fordonet får inte heller vara belagt med användnings- eller körförbud av någon orsak, såsom obetald skatt eller obesiktigt fordon.

Beställning av nya taxiskyltar förutsätter ett besök på ett besiktningställe som utför registreringar, och skyltarna ska avhämtas från samma verksamhetsställe där beställningen har gjorts. När skyltarna överlämnas till sökanden ska denne samtidigt återlämna de gamla skyltarna till besiktningstället. Ett fordon kan ha och använda endast en uppsättning registreringsskyltar åt gången. Fordon som används som taxi ska således i fortsättningen endast ha separata taxiskyltar hela tiden. Tillståndshavaren kan alltså inte samtidigt ha både vanliga skyltar och taxiskyltar som den byter beroende på om fordonet används som taxi eller inte, eftersom fordonet kan ha endast en uppsättning registreringsskyltar åt gången. Således kan ett fordon som används som taxi alltid identifieras som en taxibil, även när det används för annat än taxitransporter. Utöver taxiskyltar ska även taxilyktor fortfarande användas i enlighet med bestämmelserna i vägtrafiklagen när fordonet är i taxitrafik. En taxibil som är i taxitrafik känns i fortsättningen igen på att den har både taxilykta och taxiskyltar. När taxitrafiktillståndet upphör att gälla ska innehavaren av tillståndet returnera taxiskyltarna till besiktningstället och beställa nya vanliga skyltar till sitt fordon.

Det nya kravet om överlämnande av taxiskyltar hindrar inte heller i fortsättningen användningen av s.k. reservtaxibilar enligt 17 § 4 mom. i lagen om transportservice, eftersom de i enlighet med lagförslag 1 inte ska omfattas av kraven i lagens 17 § 2 mom., varvid taxiskyltar inte heller kan överlämnas för dem. Som s.k. reservtaxibil enligt 17 § 4 mom. får även i fortsättningen endast användas ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporterna tillfälligt är ur funktion under en kort tid, vilka har vanliga registreringsskyltar.

Dessutom föreslås det att paragrafens nuvarande 2 och 3 mom. i fortsättningen ska vara 3 och 4 mom., men deras innehåll förblir helt oförändrat.

**101 §. Användning av registreringsskyltar** Till paragrafen fogas ett nytt 3 och 4 mom. och det nuvarande 3 mom. flyttas som sådant till 5 mom. Paragrafens 1 och 2 mom. ändras inte. Det föreslås att hela paragrafen utfärdas på nytt.

I det nya 3 mom. anges en skyldighet att använda taxiskyltar enligt lagens 99 § 2 mom. om fordonet används som taxi, dvs. i taxitrafik enligt 4 § i lagen om transportservice. Skyldigheten innebär att alla fordon som används som taxi i fortsättningen ska ha separata taxiskyltar.

Dessutom införs det i paragrafens 3 mom. ett undantag från kravet på taxiskyltar när fordonet används för företags- och representationskörningar. Undantaget har samma innehåll som undantaget i fråga om användning av taxilykta i vägtrafiklagens 155 § 2 mom. I och med detta undantag får separata förhandsbeställda företags- och representationskörningar där avvikelser från skyldigheten att använda taxiskyltar har överenskommit genom avtal utföras utan taxiskyltar. Ett ytterligare krav är att avtalet eller en kopia av det ska medföras i fordonet och på begäran visas upp för tillsynsmyndigheten. Med tillsynsmyndigheter avses de myndigheter som nämns i 178 och 180 § i lagen om transportservice. Föraren kan också visa upp avtalet för tillsynsmyndigheten i form av en elektronisk kopia, t.ex. på en skärm på en mobil enhet.

Sådana körningar ska alltid avtalas om på förhand och anges särskilt i avtalet, om taxiskyltar inte används för dem. Det finns alltså inget hinder för att taxiskyltar används även vid företags- och representationskörningar. En normal taxiresa uppfyller inte kravet på företags- eller representationskörning, utan det ska de facto vara fråga om antingen företags- eller

representationskörning. Vid företagskörningar är det ofta fråga om t.ex. beställningskörningar som ordnas för företagets ledning eller gäster, separata beställningstransportavtal som ingåtts av en offentlig aktör eller en representationskörning med en särskild premium- eller lyxbil. Om det inte har avtalats om undantag ska taxiskyltar användas vid körningarna. Ansvar för att påvisa att det är fråga om en företags- eller representationskörning enligt momentet vilar på fordonets förare. Eftersom avtalet också kan medföras i form av en elektronisk kopia är sannolikheten för att avtalet saknas liten.

Till skillnad från en taxilykta som enkelt kan tas bort för den här typen av körningar kan man inte ta bort taxiskyltar endast för vissa körningar. Ett fordon som endast används för avtalskörningar utan taxiskyltar i enlighet med momentet kan därmed i praktiken inte användas för andra taxiresor, såsom vanliga konsumentkörningar, eftersom det i fortsättningen krävs taxiskylt för dessa.

I 194 § 1 mom. 4 punkten i fordonslagen föreskrivs det om påföljder för den som bryter mot kravet enligt 99–101 § om användning, fastsättning eller skötsel av registreringstecken eller registreringsskyltar. Brott mot skyldigheten enligt det nya 3 mom. är en fordonsförseelse enligt den nämnda punkten för vilken det ska dömas ut böter. Att köra taxi utan taxiskyltar är i fortsättningen en fordonsförseelse utan att gällande 194 § i fordonslagen behöver ändras.

I det nya 4 mom. föreskrivs om användningsförbud om fordonet är försett med taxiskyltar men förutsättningarna i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice inte längre är uppfyllda. Användningsförbudet behövs för att möjliggöra en effektiv övervakning av användningen av taxiskyltar och förebygga oegentligheter. Det är fullt möjligt att förutsättningarna för överlämnande av taxiskyltar inte längre är uppfyllda även om de var det när skyltarna överlämnades. Exempelvis kan rätten att bedriva taxitrafik ha upphört, det kan ha skett ändringar i uppgifterna om fordonets ägare eller innehavare eller i uppgifterna om användningen eller så har fordonet inte fogats till rätt trafiktillstånd. Fordonets registeruppgifter kan ändras eftersom ändringsregistreringar bygger på anmälningspliktiga uppgifter som fordonets ägare eller innehavare kan lämna. Dessutom kan innehavaren av ett trafiktillstånd uppdatera de fordon som fogats till trafiktillståndet.

Den nya bestämmelsen om användningsförbud säkerställer att uppgifterna om fordon som används i taxitrafik hålls uppdaterade och att man i trafikövervakningen kan ingripa effektivt vid missbruk. Användningsförbudet uppmuntrar också till att återlämna taxiskyltarna och byta ut dem mot vanliga registreringsskyltar när användningen av fordonet i taxitrafik upphör. Användningsförbudet är fordonsspecifikt och inte bundet till användaren. Då medför t.ex. ett ägarbyte att fordonet beläggs med användningsförbud, om inte den nya ägaren fortsätter använda fordonet i taxitrafik. Den nya ägaren ska då säkerställa att förutsättningarna för användning av taxiskyltar är uppfyllda eller så ska den som säljer fordonet byta ut taxiskyltarna mot vanliga registreringsskyltar före försäljningen för att undvika användningsförbud. Bestämmelserna om användningsförbud främjar effektivt att onödiga taxiskyltar inte blir kvar i trafiken och att skyltarna återlämnas. Med tanke på det förtroende som taxiskyltar inger hos konsumenterna är det särskilt viktigt att man inte lämnar utrymme för missbruk av taxiskyltar. Användningsförbudet möjliggör också en effektiv övervakning av användningen av taxiskyltar. Inom trafikövervakningen måste man kunna kontrollera att förutsättningarna för taxiskyltar är uppfyllda och verifiera förbjuden användning av fordon med taxiskyltar i trafiken, om förutsättningarna inte längre är uppfyllda. Om ett fordon som meddelats användningsförbud enligt detta moment påträffas i trafiken, kan en påföljd påföras för fordonsförseelse enligt 194 § 1 mom. 4 punkten i den gällande fordonslagen.

De föreslagna 3 och 4 mom. ska inte tillämpas på sådana fordon som avses i 17 § 4 mom. i lagen om transportservice (s.k. reservtaxibilar), eftersom dessa ersättande fordon såsom beskrivits ovan inte kan få taxiskyltar enligt det föreslagna nya 99 § 2 mom.

**153 a §. Kontroll av förutsättningarna för taxiskyltar vid besiktning.** I den nya paragrafen föreskrivs det om kontroll av förutsättningarna för taxiskyltar vid besiktning och om avbrytande av besiktning. Paragrafen preciserar innehållet i den periodiska besiktningen enligt 152 § i fordonslagen i fråga om kontroll av taxiskyltar. Fordon som används i tillståndspliktig taxitrafik ska enligt 149 § 1 mom. i fordonslagen genomgå periodisk besiktning med ett års mellanrum. Vid periodisk besiktning ska det i fortsättningen med stöd av det nya 153 a § 1 mom. kontrolleras att förutsättningarna för taxiskyltar är uppfyllda och att fordonet inte har belagts med användningsförbud, om det fordon som besiktas har taxiskyltar. En liknande bestämmelse finns också i lagens 153 §, där det föreskrivs om kontroll av betalningen av vissa skatter och avgifter vid besiktning.

I 2 mom. preciseras att besiktningsförrättaren vid utförande av besiktning är skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om användningsförbud för det fordon som besiktas.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar i enlighet med fordonslagens 152 § 2 mom. bestämmelser om kontrollobjekt och kontrollmetoder vid besiktningen genom en föreskrift. Besiktningsförrättaren får de uppgifter som behövs för kontrollen av Transport- och kommunikationsverket och är skyldig att kontrollera att ett fordon med taxiskylt inte har belagts med användningsförbud. På motsvarande sätt bör kontrollen göras även i fråga om andra besiktningsslag, om fordonet har taxiskyltar, med undantag för registreringsbesiktningar. Kravet är inte tillämpligt på registreringsbesiktningar, eftersom ett fordon i regel inte kan ha taxiskyltar förrän efter registreringsbesiktningen och den första registreringen. Besiktningen får inte slutföras, om fordonet är belagt med användningsförbud på grund av att förutsättningarna för användning av taxiskylten inte är uppfyllda. Förutsättningarna för taxiskyltar måste återställas eller fordonet måste förses med vanliga registreringsskyltar för att användningsförbudet ska upphöra och för att besiktningen ska kunna slutföras.

**195 §. Avgift för trafikförseelse.** Det föreslås att ett nytt moment fogas till paragrafen, där det föreskrivs att tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse för brott mot taxameterkravet i det föreslagna 13 § 7 mom. Det nya momentet ersätter det nuvarande 7 mom., och i och med ändringen blir det nuvarande 7 mom. 8 mom. Samtidigt ändras dess ordalydelse.

I enlighet med förslaget kan tillståndshavaren påföras en avgift för trafikförseelse på 3 000 euro, om denne uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att iaktta taxameterkravet enligt lagens 13 § 7 mom. I enlighet med förslaget i 13 § 7 mom. i propositionen ska fordon som används i taxitrafik ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Påförande av avgift för trafikförseelse är en nödvändig åtgärd för att säkerställa att skyldigheten att använda taxameter iakttas. I praktiken gäller sanktionerna situationer där ett fordon som används som taxi inte har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument.

Kostnaden för en taxameter för tillståndshavaren är cirka 2 000 euro, och därför fastställs avgiften för trafikförseelse till 3 000 euro, så att tillståndshavaren inte kan dra ekonomisk nytta av att inte ha köpt en taxameter. Storleken på avgiften för trafikförseelse har därmed ställts i relation till taxameterns anskaffningspris. Tillståndshavaren ansvarar för anskaffningen av taxametern, och därför ska också avgiften för trafikförseelse påföras tillståndshavaren.

Hänvisningen i 8 mom. till vägtrafiklagen och till lagen om verkställighet av böter ändras så att den motsvarar den föreslagna hänvisningen i 268 b § i lagförslag 1. Ändringen är lagteknisk och ändrar inte nuläget.

#### **7.4 Lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi**

**6 §. Syftet med fullgöranderapporter.** I 1 mom. föreskrivs om de ändamål för vilka fullgöranderapporter kan användas. Till 14 punkten i momentet fogas ett omnämnande av beviljande och återkallande av godkännande av utbildningsorganisationer i som ordnar utbildning i taxitrafik. Den föreslagna ändringen utvidgar syftet med rapporten till att förutom persontrafiktillstånd, godstrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd enligt lagen om transportservice även gälla alla sådana beviljanden och återkallanden av tillstånd för utbildningsorganisationer för taxitrafik som regleras i lagen om transportservice. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

#### **7.5 Lagen om verkställighet av böter**

I enlighet med lagförslag 1 ska bestämmelser om avgift för trafikförseelse i fortsättningen ingå i 268 §, 268 a § och 268 b § i lagen om transportservice. Det föreslås att 1 § 2 mom. 23 punkten i lagen om verkställighet av böter (672/2002) ändras så att där också hänvisas till 268 a § i lagen om transportservice.

### **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

#### **8.1 Inledning**

Propositionen innebär i praktiken en utvidgning av tillämpningsområdet för statsrådets rätt att utfärda förordning samt ett flertal bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. De föreslagna författningsnivåerna motiveras närmare i avsnitt 12 (förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning).

#### **8.2 Bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning**

Närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknets innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom förordning av statsrådet med stöd av det gällande 99 § 2 mom. i fordonslagen. Det föreslås ingen ändring i bemyndigandet att utfärda förordning, men genom den särskilda färgade taxiskylt som avses i lagförslag 3 utvidgas bemyndigandet att utfärda förordning i praktiken till att gälla taxiskyltar. Under beredningen har det således identifierats ett behov av att ändra statsrådets förordning om fordon (162/2021) som trädde i kraft den 1 mars 2021. I förordningen bör det i fortsättningen också föreskrivas om de särskilda taxiskyltarnas bottenfärg.

#### **8.3 Transport- och kommunikationsverkets rätt att meddela föreskrifter**

##### **8.3.1 Bedömningsgrunder vid periodisk besiktning av fordon**

Transport- och kommunikationsverket har med stöd av 152 §, 154 § och 160 § i fordonslagen meddelat en föreskrift om bedömningsgrunder vid periodisk besiktning av fordon (TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020) som trädde i kraft den 1 november 2022. Den innehåller närmare bestämmelser om kontrollobjekt, kontrollmetoder och klassificering av fel och brister samt om innehållet i besiktningsintyget. I och med det obligatoriska taxameterkravet i det föreslagna nya 13 § 7 mom. i fordonslagen måste Transport- och kommunikationsverket också ändra föreskriften om bedömningsgrunder vid periodisk besiktning, så att taxameterens

överensstämmelse med kraven i fortsättningen alltid ska kontrolleras när ett fordon som används i taxitrafik genomgår periodisk besiktning.

### 8.3.2 Annat instrument eller system som ska användas i taxitrafik

Transport- och kommunikationsverket har den 1 september 2021 meddelat en föreskrift om annat instrument eller system som ska användas i taxitrafik (TRAFICOM/399176/03.04.03.00/2020). Föreskriften är i kraft tills vidare. Det föreslås att omnämmandet av och bemyndigandet att meddela föreskrifter i fråga om andra instrument eller system stryks.

### 8.3.3 Tekniska krav på taxametrar

Transport- och kommunikationsverket har den 16 april 2021 meddelat en föreskrift tekniska krav på taxametrar (TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020) som trädde i kraft den 1 september 2021. Föreskriften är i kraft tills vidare. Eftersom bestämmelserna om taxametrar och bemyndigandena att meddela föreskrifter ändras måste Transport- och kommunikationsverket meddela en ny föreskrift.

### 8.3.4 Företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik

Transport- och kommunikationsverket har den 16 april 2021 meddelat en föreskrift om företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik (TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020) som trädde i kraft den 1 maj 2021. Föreskriften är i kraft tills vidare. Eftersom det föreslås att ansvaret för företagarpövet för taxitrafik överförs på Transport- och kommunikationsverket måste verket ändra den ovannämnda föreskriften.

### 8.3.5 Föreskrift om skyltar

Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av 99 § 3 mom. i fordonslagen närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper. Transport- och kommunikationsverket har meddelat en föreskrift om mått och andra tekniska egenskaper hos registreringsskyltar och förflyttningsmärken (TRAFICOM/65798/03.04.03.00/2024), i vilken det måste införas en ny punkt 3.10 där det föreskrivs om taxiskyltar enligt fordonskategori. Taxiskyltarna ska också beaktas i föreskriftens punkter 4.1 (Registerskyltarnas material), 4.3 (Registreringstecknets och FIN-nationalitetsbeteckningens mått) och 4.4 (Färg på registreringstecknet och registreringsskyltens kantlinje).

### 8.3.6 Prov och utbildning för taxiförare

Med stöd av det föreslagna 25 a § 4 mom. i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av utbildningen för taxiförare och om anmälan till provet och grunderna för bedömning av det. Lagförslag 2 innehåller också ett temporärt bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om kompletterande utbildning för taxiförare. Enligt 26 b § 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket också meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av den kompletterande utbildningen.

I 25 a § 2 mom. om prov för taxiförare i den gällande lagen om transportservice ingår ett bemyndigande att meddela föreskrifter med samma innehåll som i det föreslagna 25 a § 4 mom., och Transport- och kommunikationsverket har meddelat en föreskrift med stöd av det

(TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Föreskriften trädde i kraft den 1 maj 2021 och gäller tills vidare. I den finns bestämmelser om avläggande om provet för taxiförare, provets innehåll, bedömning av provet och svikligt förfarande i provet.

I lagen om transportservices 26 a § 4 mom. som gäller förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt utbildningsintyg finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet. Transport- och kommunikationsverket meddelade samtidigt med föreskriften om prov för taxiförare en föreskrift om förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov (TRAFICOM/390977/03.04.03.00/2020). Även denna föreskrift trädde i kraft den 1 maj 2021 och gäller tills vidare. I den finns bestämmelser om utbildningens innehåll, praktiskt genomförande och avläggande av utbildningen.

Transport- och kommunikationsverket har för avsikt att upphäva den gällande föreskriften om förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och meddela en ny föreskrift med bestämmelser om grundläggande utbildning för taxiförare, kompletterande utbildning för taxiförare och förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov.

#### 8.3.7 Utbildningsorganisationer för taxitrafik

Enligt 35 b § 5 mom. i den gällande lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om ansökan om och beviljande av godkännande som utbildningsanordnare. Det föreslås inte någon ändring av momentet i fråga, utan bemyndigandet att meddela föreskrifter gäller även i fortsättningen det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande som utbildningsanordnare, om fastställande av utbildningsprogrammet och om de villkor för ordnande av undervisningen i praktiken, undervisningslokaler, undervisningsutrustning, undervisningsredskap och elevgruppsstorlek som behövs för tillsynen över utbildningsprogrammet. Transport- och kommunikationsverket meddelade den 16 april 2021 en föreskrift om utbildningsorganisationer för taxitrafik (TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020). Föreskriften trädde i kraft den 1 maj 2021 och gäller tills vidare.

Transport- och kommunikationsverket har för avsikt att upphäva den gällande föreskriften om utbildningsorganisationer för taxitrafik och meddela en ny föreskrift som också gäller de utbildningsorganisationer för s.k. grundläggande utbildning och kompletterande utbildning för taxiförare som föreslås i lagen om transportservice.

### 9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Det föreslås att lagförslag 1 om ändring av lagen om transportservice ska träda i kraft den 1 september 2026.

Det föreslås att 15 a § 1 och 3 mom. och 268 a § 3 mom. i lagförslag 1 ska träda i kraft den 1 februari 2027. Den föreslagna senare tidpunkten för ikraftträdande behövs för att tillståndshavare som när lagen träder i kraft inte har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska hinna skaffa en. Den senare tidpunkten för ikraftträdande hänger också ihop med ändringen och ikraftträdandet av fordonslagens 13 § 7 mom. om taxameter i lagförslag 3.

Dessutom föreslås det att 227 § 1 mom. 1 punkten i lagförslag 1 ska träda i kraft först den 1 februari 2027. Den föreslagna senare tidpunkten för ikraftträdande behövs för att Transport- och

kommunikationsverket ska hinna genomföra systemändringarna före utvidgningen av det offentliga registret och för att innehavare av trafiktillstånd ska kunna uppfylla registreringskraven enligt 17 § 2 mom.

Dessutom föreslås det att 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten i lagförslag 1 ska träda i kraft först den 1 september 2034. Detta är nödvändigt eftersom det i lagförslag 2 föreslås en temporär ändring av 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten. De temporära ändringarna föreslås vara i kraft till den 31 augusti 2034, då en permanent ändring kan träda i kraft först när den temporära bestämmelsen upphör att gälla. Innehållet i ändringarna i lagförslag 1 har beaktats i den temporära lagens bestämmelser. Dessutom föreslås ett flertal övergångsbestämmelser i lagförslag 1.

Det föreslås att 17 § 2 mom. i lagförslag 1 förenas med en övergångsbestämmelse enligt vilken innehavare av taxitrafiktillstånd ska uppfylla kraven enligt det momentet på registrering av fordon och fogande av fordonet till trafiktillståndet senast den 1 januari 2027. Övergångsbestämmelsen behövs för att Transport- och kommunikationsverket ska hinna genomföra de systemändringar som krävs enligt det föreslagna 17 § 2 mom. och för att innehavare av taxitrafiktillstånd ska kunna uppfylla de krav som anges i momentet.

Det föreslås att 25 § 2 mom. 3 punkten i lagförslag 1 förenas med en övergångsbestämmelse om fullgörande av utbildning. Enligt övergångsbestämmelsen kan körtillstånd för taxiförare trots vad som föreskrivs i 25 § 2 mom. 3 punkten i den föreslagna lagen beviljas utan utbildning för taxiförare efter ikraftträdandet av denna lag under den tid som utbildning för taxiförare ännu inte finns att tillgå, dock längst till och med den 31 oktober 2026. Taxiförarutbildning tillhandahålls ännu inte när lagen träder i kraft, eftersom Transport- och kommunikationsverket måste godkänna utbildningsorganisationer och utbildningsprogram samt meddela behövliga föreskrifter innan organisationerna kan tillhandahålla utbildning. Därför behöver övergångsbestämmelsen läggas till så att körtillstånd för taxiförare kan beviljas under tiden efter att lagen har trätt i kraft, innan utbildning finns att tillgå. Övergångsperioden måste dock vara tillräckligt kort. Dessutom föreslås det att på en ansökan om körtillstånd för taxiförare eller en ansökan om förnyande av körtillstånd för taxiförare som har lämnats in med stöd av 25 eller 26 § och som är anhängig vid ikraftträdandet av lagen samt i fråga om begäran om omprövning eller ändringssökande som gäller en sådan ansökan tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Genom de föreslagna övergångsbestämmelserna förtydligas det att ansökningar om körtillstånd för taxiförare och ansökningar om förnyande av körtillstånd som lämnats in innan de ändringar i bestämmelserna som föreslås i denna proposition har trätt i kraft samt omprövningsbegäranden och ändringssökande som gäller dessa ansökningar ska behandlas enligt de bestämmelser som gällde tidigare.

Dessutom föreslås det att Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om tekniska krav på taxametrar som utfärdats med stöd av bemyndigandet enligt 152 § 2 mom. och som gällde vid ikraftträdandet av lagförslag 1 ska gälla till och med den 31 januari 2027. Övergångsbestämmelsen behövs eftersom förslaget till ändring av 152 § 2 mom. innebär att bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter upphävs, varvid den föreskrift om taxametrar som utfärdats med stöd av bemyndigandet upphävs. Det nya bemyndigandet att meddela föreskrifter som gäller tekniska krav på taxametrar flyttas i enlighet med lagförslag 1 till 15 a § 3 mom. och börjar gälla först den 1 februari 2027. Av denna anledning behöver den föreskrift som gäller när denna lag träder i kraft gälla till dess att det nya bemyndigandet och den föreskrift som meddelas med stöd av det träder i kraft den 1 februari 2027.

Det föreslås att lagförslag 2 om temporär ändring av lagen om transportservice ska träda i kraft den 1 september 2026 och gälla till och med den 31 augusti 2034.

Också i lagförslag 2 föreslås behövliga övergångsbestämmelser för de föreslagna 26 § 2 mom. och 26 b §. Enligt övergångsbestämmelsen kan körtillståndet för taxiförare, trots vad som i 26 § 2 mom. och 26 b § i den föreslagna lagen föreskrivs om kompletterande utbildning och förnyande av körtillstånd, förnyas utan kompletterande utbildning efter ikraftträdandet av lagen under den tid som kompletterande utbildning ännu inte finns att tillgå, dock högst till den 31 oktober 2026. Inte heller kompletterande utbildning tillhandahålls när lagen träder i kraft, eftersom Transport- och kommunikationsverket måste godkänna utbildningsorganisationer och utbildningsprogram samt meddela behövliga föreskrifter innan organisationerna kan tillhandahålla utbildning. Därför behöver övergångsbestämmelsen utökas så att körtillstånd för taxiförare kan förnyas under tiden efter att lagen har trätt i kraft, innan utbildning finns att tillgå. Övergångsperioden måste dock vara tillräckligt kort.

Lagförslag 2 föreslås vara i kraft i åtta år. Enligt förslaget ska taxiförare genomgå kompletterande utbildning endast en gång för att förnya körtillståndet, och enligt 26 § 1 mom. i den gällande lagen är körtillståndet för taxiförare i kraft fem år eller, efter att taxiföraren fyllt 68 år, två år från beviljandet. Omprövning och ändring av beslut som gäller förnyande av körtillstånd för taxiförare och ordnande av kompletterande utbildning kan begäras med stöd av 31 kap. i lagen om transportservice.

Det föreslås att lagförslag 3 om ändring av fordonslagen ska träda i kraft den 1 januari 2027. Tidpunkten för ikraftträdandet gäller separata taxiskyltar. Transport- och kommunikationsverket ska konkurrensutsätta upphandlingen av taxiskyltar innan taxiskyltar av den nya typen kan tillverkas.

Dessutom föreslås det att fordonslagens 153 a § om kontroll av förutsättningarna för taxiskyltar vid besiktning ska träda i kraft den 1 juli 2027, samtidigt som den övergångsbestämmelse som gäller 101 § 3 mom. om användning av taxiskyltar upphör att vara i kraft.

I lagförslag 3 föreslås dessutom övergångsbestämmelser.

I lagförslag 3 föreslås en övergångsbestämmelse om taxametrar enligt vilken de innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av lagen inte i sina fordon har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska uppfylla kravet enligt fordonslagens 13 § 7 mom. på att använda taxameter senast den 1 februari 2027. Den föreslagna övergångsbestämmelsen behövs för att de tillståndshavare som inte har taxametrar i sina fordon ska hinna skaffa sådana. Övergångsbestämmelsen hänger också ihop med ikraftträdandet av 15 a § 1 mom. om användning av taxameter i lagförslag 1, enligt vilket det från och med den 1 februari 2027 är obligatoriskt för alla innehavare av taxitrafiktillstånd att använda taxameter på det sätt som föreskrivs i paragrafen.

Dessutom föreslås det i lagförslag 3 en övergångsbestämmelse enligt vilken innehavare av taxitrafiktillstånd ska uppfylla kravet på att använda taxiskyltar enligt lagens 101 § 3 mom. senast den 30 juni 2027. Den föreslagna övergångsbestämmelsen behövs för att alla fordon som används som taxibilar ska hinna förses med separata taxiskyltar.

Det föreslås att lagförslag 4 om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ska träda i kraft den 1 september 2026.

Det föreslås att lagförslag 5 om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter ska träda i kraft den 1 september 2026.

## **10 Förhållande till andra propositioner**

I riksdagen behandlas ett flertal regeringspropositioner där det föreslås ändringar i 1 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter. Ändringar i 1 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter föreslås i följande propositioner: RP 90/2024, RP 77/2025, RP 128/2025, RP 161/2025, RP 175/2025 och RP 179/2025.

Regeringen kommer samtidigt med denna proposition att överlämna en annan proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den. Även i denna andra proposition föreslås det att 1 § 2 mom. 23 punkten i lagen om verkställighet av böter ska ändras.

Propositionerna bör vid behov samordnas i riksdagen.

## **11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### **11.1 Inledning**

I propositionen föreslås bestämmelser som har samband med de grundläggande fri- och rättigheter som anges i grundlagen, i synnerhet jämlikhet enligt 6 §, egendomsskydd enligt 15 § och näringsfrihet och rätt till arbete enligt 18 §. Propositionen ska också bedömas med avseende på grundlagens 80 § om utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet och 124 § om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.

### **11.2 Jämlikhet 6 §**

#### **11.2.1 Inledning**

Enligt 6 § i grundlagen är alla lika inför lagen. Den allmänna jämlikhetsklausulen uttrycker huvudprincipen för jämlikhet och jämställdhet, vilken inbegriper ett förbud mot godtycke och ett krav på lika bemötande i likadana fall. Jämlikhetskravet är förpliktande också för lagstiftaren.

De jämlikhetsaspekter som avses i grundlagen spelar en viss roll såväl när medborgarna ges förmåner eller rättigheter genom lag som när de påförs skyldigheter. Samtidigt är det typiskt för lagstiftningen att den för ett visst godtagbart samhälleligt intresses skull bemöter människor olika för att främja bl.a. faktisk jämställdhet.<sup>74</sup> Grundlagsutskottet har av hävd ansett att inga skarpa gränser går att läsa ut ur jämlikhetsprincipen när en reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas (bl.a. GrUU 37/2010 rd, s. 3, GrUU 11/2012 rd, s. 2, GrUU 75/2015 rd, s. 3). Det som är centralt är huruvida särbehandlingen kan motiveras på ett sätt som är acceptabelt med tanke på systemet med grundläggande fri- och rättigheter (se t.ex. GrUU 16/2006 rd s 2). Grundlagsutskottet har dock ansett att särbehandlingarna inte får vara godtyckliga eller att skillnaderna inte får bli oskäligen (GrUU 52/2016 rd, s. 3).

---

<sup>74</sup> RP 309/1993 rd, s. 46, se även GrUU 31/2014 rd, s. 3.

### 11.2.2 Utbildning och kompletterande utbildning för taxiförare

Genom ändringen av 25 § 1 mom. 3 punkten i lagförslag 1 föreslås bestämmelser om utbildning för taxiförare för erhållande av körtillstånd för taxiförare. I 25 b § i lagförslag 2 föreslås bestämmelser om kompletterande utbildning för taxiförare som när lagen träder i kraft har körtillstånd för taxiförare. Den kompletterande utbildningen är kortare än utbildningen för taxiförare, och ska genomgå en gång innan ett gällande körtillstånd för taxiförare kan förnyas. Den föreslagna utbildningen och kompletterande utbildningen för taxiförare bör bedömas med avseende på jämlikheten enligt 6 § i grundlagen.

Det anses att den 21 timmar långa utbildningen för taxiförare i enlighet med 25 a § i lagförslag 1 behövs, eftersom enkäter visar att nöjdheten med servicenivån inom taxitjänsterna och kundernas trygghetskänsla har minskat under de senaste åren. En förbättring av förarnas kompetensnivå kan också leda till en konkret förbättring av passagerarsäkerheten och trafiksäkerheten. Grundlagsutskottet har ansett att ökad passagerarsäkerhet och trafiksäkerhet är godtagbara mål i samband med regleringen av tillstånd för taxiverksamhet (GrUU 46/2016 rd, GrUU 45/2020 rd, s. 3).

Enligt den nya 25 b § i lagförslag 2 ska förare som vid ikraftträdandet av lagen har körtillstånd för taxiförare genomgå en kompletterande utbildning som är kortare än utbildningen för taxiförare och vars minimilängd är sju timmar. Minimiantalet timmar kan omfatta sådana i lag fastställda teman som förarna upplever att de behöver utbildning om. Den arbetserfarenhet och eventuella tidigare utbildning som taxiförarna i branschen har talar för en kortare utbildning än den egentliga utbildningen för taxiförare som omfattar minst 21 timmar. Transport- och kommunikationsverket kan verifiera vad undantaget gäller med stöd av ett gällande körtillstånd. Befrielse från utbildning för taxiförare sker således inte godtyckligt och kan inte anses vara oskäligt för taxiförarna i branschen på grund av den föreslagna utbildningens begränsade längd och den valfrihet som gäller utbildningens innehåll.

Således kan förslaget inte anses begränsa jämlikheten enligt grundlagens 6 § för dem som deltar i provet för taxiförare.

### 11.3 Egendomsskydd 15 §

Enligt grundlagens 15 § 1 mom. är vars och ens egendom tryggad. Egendomsskyddet omfattar inte bara rätt att disponera och använda egendom utan också rätt att råda över den (GrUU 41/2006 rd, s. 2). Om man minskar eller begränsar rättigheter som tidigare hörde till äganderätten, ingriper man därmed i egendomen, även om föremålet som utgör objektet för äganderätten i och för sig förblir orört hos innehavaren. Lika som i fråga om näringsfrihet och rätt till arbete enligt grundlagens 18 § har grundlagsutskottet av hävd ansett att ägarens rättigheter dock kan begränsas genom en lag som uppfyller de krav som ställs på en lag som inskränker de grundläggande fri- och rättigheterna, inbegripet kravet på proportionalitet (bl.a. (GrUU 6/2010 rd s. 3).

I och med ändringen av 15 a § 1 mom. i lagförslag 1 och 13 § 7 mom. i lagförslag 3 ska alla fordon i taxitrafik ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Enligt förslaget ska innehavare av taxitrafiktillstånd vars fordon inte har mätinstrument som överensstämmer med kraven utrustas med sådana. Dessutom föreslås det att det ska påföras en avgift för trafikförseelse för brott mot skyldigheten. Förslaget måste bedömas med avseende på egendomsskyddet i grundlagens 15 §.

I propositionen föreslås dessutom bestämmelser om separata taxiskyltar. Kravet på taxiskyltar hänger ihop med ändringen av transportserviceagens 17 § 2 mom., enligt vilket tillståndshavare ska se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig godstrafik innehas uteslutande av dem och har införts i trafik- och transportregistret. Efter övergångsperioden ska innehavaren av taxitrafiktillstånd enligt 101 § 3 mom. i lagförslag 3 se till att separata registreringskyltar, s.k. taxiskyltar, har monterats på de fordon som tillståndet gäller. På försummelse av skyldigheten tillämpas fordonslagens 194 § om fordonsförseelse, för vilken polisen i regel påför böter om fordonet inte är försett med taxiskyltar. Enligt 101 § 4 mom. i lagförslag 3 får ett fordon inte användas i trafik (användningsförbud), om det är försett med taxiskyltar och förutsättningarna i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice inte uppfylls. Fordonet ska alltså beläggas med användningsförbud om det har taxiskyltar, men inte har registrerats i tillståndshavarens uteslutande besittning och fogats till ett gällande tillstånd på det sätt som föreslås i 17 § 2 mom. i lagförslag 1.

Propositionen påverkar således fordonsägarnas egendomsskydd enligt 15 § i grundlagen med avseende på såväl den föreslagna skyldigheten att använda taxiskylt som eventuella användningsförbud.

De föreslagna kraven på taxameter i lagförslag 1 och 3 och bestämmelserna om taxiskyltar i lagförslag 3 innebär ingrepp i egendomsskyddet på lagnivå. Den föreslagna regleringen är tillräckligt exakt och noggrant avgränsad med tanke på inskränkningen av de grundläggande fri- och rättigheterna. Syftet med kravet på användning av taxameter är att förebygga grå ekonomi och underlätta bekämpningen av den. Syftet med de föreslagna taxiskyltarna är att göra det lättare att särskilja tillståndspliktiga taxibilar från den övriga trafiken mer tillförlitligt än med hjälp av de nuvarande taxilyktorna, eftersom taxiskyltarna överlämnas av en myndighet. Förslaget syftar således indirekt till att förbättra konsumentskyddet för personer som använder taxitjänster. För att taxiskyltarna ska fungera som ett bevis på tillförlitlighet bör de övervakas så att de inte kan användas utan ett gällande taxitrafiktillstånd. Med tanke på det förtroende som taxiskyltar inger hos konsumenterna är det särskilt viktigt att man inte lämnar utrymme för missbruk av taxiskyltar. Användningsförbudet möjliggör också en effektiv övervakning av användningen av taxiskyltar. Inom trafikövervakningen måste man kunna kontrollera att förutsättningarna för taxiskyltar är uppfyllda och verifiera förbjuden användning av fordon med taxiskyltar i trafiken, om förutsättningarna inte längre är uppfyllda. Därmed kan de grunder på vilka egendomsskyddet begränsas anses vara godtagbara med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet. Förslagen är också proportionerliga. Genom förslaget ges innehavare av taxitrafiktillstånd en tillräcklig övergångsperiod för installation av både taxametrar och taxiskyltar, vilket säkerställer att aktörerna i branschen har möjlighet att uppfylla kraven.

Bestämmelserna om ändringssökande i 206 § i fordonslagen tillämpas på eventuella böter och användningsförbud som påförs för försummelse av bestämmelserna om taxiskyltar i lagförslag 3. Därmed har tillräckliga rättsskyddsarrangemang beaktats i den föreslagna regleringen.

Således anses de skyldigheter att installera taxameter och taxiskyltar eller eventuella användningsförbud för fordon som ingår i lagförslag 1 och 3 inte strida mot egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen.

## 11.4 Näringsfrihet och rätt till arbete 18 §

### 11.4.1 Inledning

Propositionen bör också bedömas med tanke på hur den tryggar människors rätt till arbete och näringsutövning. Enligt grundlagens 18 § 1 mom. har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har betraktat näringsfriheten som huvudregel, men ansett att den i undantagsfall kan villkoras. Lagstiftningen bör då uppfylla de allmänna villkoren för en lag som begränsar en grundläggande fri- och rättighet (se t.ex. GrUU 31/2006 rd, s. 2, GrUU 19/2009 rd, s. 3, GrUU 34/2012 rd, s. 2, GrUU 3/2017 rd, s. 2). Utskottet har bedömt förutsättningarna för att kräva tillstånd för näringsverksamhet och de andra begränsningar av näringsutövning som föreslagits med hänsyn till de allmänna förutsättningarna för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna, framför allt kravet på bestämmelser i lag, ett godtagbart syfte och proportionaliteten i begränsningarna (GrUU 13/2014 rd, s. 2 och GrUU 65/2014 rd, s. 2).

### 11.4.2 Nya brott som ska beaktas vid bedömningen av gott anseende

Det föreslås att det till 8 § i lagförslag 1 läggs till vissa brott som i fortsättningen ska beaktas vid bedömningen av gott anseende. De brott som läggs till i paragrafen är sexualbrott, brott mot liv eller hälsa samt bedrägeri- och betalningsmedelsbrott. Gott anseende bedöms vid beviljandet av både taxitrafiktillstånd och andra person- och godstrafiktillstånd, och de brottskategorier som läggs till kan begränsa näringsfriheten för personer som har dömts för brott inom dessa kategorier. Brott mot liv eller hälsa och sexualbrott är mycket allvarliga brott mot en annan person som väsentligt påverkar förövarens tillförlitlighet. Tillståndshavaren är också till många delar ansvarig för taxiförarens verksamhet, och därför är det motiverat att också tillståndshavarens allvarliga brott mot en annan person kan beaktas vid bedömningen av gott anseende. Syftet med tillägget av de nya brotten är också att trygga rörelsefriheten enligt 9 § i grundlagen och i synnerhet passagerarsäkerheten samt rätten till liv, personlig frihet, integritet och trygghet enligt 7 § i grundlagen. Dessa mål kan tolkas som en godtagbar grund för att ingripa i näringsfriheten.

Bedrägeri- och betalningsmedelsbrott, som också ska läggas till i paragrafen, har dessutom samband med trafiktillståndshavarens tillförlitlighet när det gäller att hantera betalkort eller fakturor. För närvarande beaktas i bedömningen av gott anseende redan flera brott som begåtts i näringsverksamhet, bl.a. brott som gäller bokföring, beskattning och annat yrkesansvar. På grund av den nuvarande formuleringen i lagen om transportservice kan bedrägerier som begås av transportidkare inte beaktas som en faktor som äventyrar personens goda anseende, trots att agerandet i själva verket påverkar personens tillförlitlighet och anseende avsevärt. Genom att också beakta bedrägeri- och betalningsmedelsbrott kan man också påverka bekämpningen av grå ekonomi genom att betona kravet på gott anseende i den ekonomiska verksamheten i vidare bemärkelse.

Bedömningen av en persons goda anseende beaktar inte enbart domar i straffregisterutdraget, utan den omfattar också en bedömning av uppenbar olämplighet. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas huruvida antalet gärningar är stort, gärningen är allvarlig, gärningen är systematisk, gärningen är riktad mot transportobjektet eller en myndighet, gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik, gärningen har konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten, och gärningen på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten. När den som ansöker om eller innehar tillståndet har dömts för något av de brott som nämns i 1 mom. avgör tillståndsmyndigheten hur lämplig personen över huvud taget är att bedriva yrkesmässig trafik.

Det utökade antalet brott som beaktas vid bedömningen av gott anseende innebär alltså inte automatiskt något hinder för beviljande av tillstånd, och därför medför förslaget till ändring av 8 § ingen direkt begränsning av näringsfriheten. Ändringsförslaget har beskrivits noggrant avgränsat och exakt, det är proportionerligt och förslaget anses således inte strida mot grundlagens 18 § om näringsfrihet och rätt till arbete.

#### 11.4.3 Taxameter och taxiskyltar

I och med ändringarna av 15 a § 1 mom. i lagförslag 1 och 13 § 7 mom. i lagförslag 3 ska alla fordon i taxitrafik ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument och som ska samla in de uppgifter som räknas upp i 15 a § 1 mom. för varje taxiresa.

Enligt 101 § 3 mom. i lagförslag 3 ska innehavaren av ett taxitrafiktillstånd i praktiken se till att de fordon som omfattas av tillståndet förses med särskilda färgade taxiskyltar efter övergångsperioden. På försummelse av skyldigheten tillämpas fordonslagens 194 § om fordonsförseelse, för vilken polisen i regel påför böter. Enligt 101 § 4 mom. i lagförslag 3 får ett fordon inte användas i trafik om det är försett med taxiskyltar och förutsättningarna i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice inte uppfylls.

Användning av taxameter eller taxiskyltar är alltså inte i sig förutsättningar för beviljande av taxitrafiktillstånd, men det är obligatoriskt att använda dem och det leder till påföljder om bestämmelserna inte följs. Förslagen om taxametrar och taxiskyltar bör betraktas med avseende på näringsfriheten och rätten till arbete enligt 18 § 1 mom. i grundlagen.

Taxitrafiktillstånd är i princip tillståndspliktig verksamhet och enligt 10 § i lagen om transportservice är tillstånden giltiga i tio år. Enligt 4 § 1 mom. i lagen är det dessutom möjligt för innehavare av person- och godstrafiktillstånd att bedriva taxitrafik på basis av en anmälan. När det gäller innehållet har utskottet av hävd ansett det viktigt att bestämmelserna om tillståndsvillkor och tillståndets giltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet (GrUU 69/2014 rd, s. 2). Samtidigt har grundlagsutskottet i fråga om begränsning av tillståndsenlig verksamhet ansett att en myndighet genom lag har kunnat ges behörighet att i sig begränsa lag- och tillståndsenlig verksamhet. Grundlagsutskottet har dock i samband med denna typ av bestämmelser bl.a. förutsatt att det ska finnas en godtagbar grund för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 53/2001 rd, s. 3). Exempelvis i fråga om kreditinstitutsverksamhet har bl.a. orsaker som anknyter till kundskyddet ansetts vara godtagbara och vägande orsaker (se t.ex. GrUU 24/2002 rd, s. 2).

På de grunder som anges ovan i avsnitt 12.2 (Egendomsskydd 15 §) kan det bedömas att de grunder enligt vilka näringsfriheten för företag som bedriver taxitrafik begränsas kan anses vara godtagbara med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet. I samma avsnitt beskrivs förslagets förhållande till de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Således anses förslagen inte strida mot näringsfriheten eller rätten till arbete enligt 18 § i grundlagen.

#### 11.4.4 Utbildningsorganisationer

Enligt ändringarna av 35 a § i lagen om transportservice i lagförslag 1 och 2 ska ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket för att ordna utbildning i taxitrafik utöver nuvarande förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagartutbildning också krävas för utbildning för taxiförare och kompletterande utbildning för taxiförare. Utbildningsorganisationen ska ansöka om godkännande innan sådan utbildningsverksamhet inleds. Grundlagsutskottet har tidigare ansett att ett

godkännandeförfarande av detta slag inte kan jämföras med t.ex. en begränsning av näringsfriheten på samma sätt som ett registreringsförfarande, om godkännandeförfarandet inte i sig begränsar tillhandahållandet av tjänster (GrUU 17/2009 rd, s.2/II, GrUB 11/2009 rd, s. 2). Den komplettering av lagen om transportservice som gäller godkännande av utbildningsorganisationer begränsar inte tillhandahållandet av utbildning eller utbildning i anslutning till taxiverksamhet. Ett godkännande behövs endast om utbildningsorganisationen vill tillhandahålla utbildningshelheter som anges i lagen om transportservice (6 a §, 25 a §, 26 a §, 26 b §). Godkännandeförfarandet anses således inte begränsa utbildningsorganisationernas näringsfrihet.

#### 11.4.5 Utbildning och kompletterande utbildning för taxiförare

Propositionen bör också granskas med avseende på hur förslagen om utbildning och kompletterande utbildning för taxiförare tryggar rätten till arbete och näringsutövning för taxiförare och personer som ämnar bli taxiförare. Kravet på myndighetstillstånd för att utöva ett arbete, ett yrke eller en näring innebär en inskränkning i den näringsfrihet som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen.

Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden om taxitrafiklagen och lagen om transportservice och ändringar av den ansett att taxiverksamheten utgör en essentiell del av kollektivtrafiksystemet och att den är av betydelse för specialgrupper, såsom personer som har en funktionsnedsättning eller annars har svårt att röra sig, och deras möjligheter att tillvarata sina rättigheter enligt bestämmelsen om rörelsefrihet i 9 § i grundlagen. Av denna anledning kan t.ex. tillståndsvillkor som gäller passagerarsäkerhet och trafiksäkerhet utgöra en godtagbar grund för att ingripa i näringsfriheten (GrUU 45/2020 rd, s. 3, GrUU 46/2016 rd, s. 2, GrUU 31/2006 rd, s. 3). Näringsfriheten har således inte utgjort något hinder för tillståndsplikten för taxiaffärsverksamhet eller verksamhet som taxiförare. Syftet med den utbildning för taxiförare som föreslås i lagförslag 1 och den kompletterande utbildning för taxiförare som föreslås i lagförslag 2 är att förbättra passagerarsäkerheten och trafiksäkerheten samt att också tillgodose rätten enligt grundlagens 9 § att röra sig fritt, särskilt för grupper med särskilda behov, såsom personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Därmed anses de föreslagna begränsningarna av näringsfriheten vara ett godtagbart mål.

Enligt grundlagsutskottets praxis ska i lag föreskrivna inskränkningar i näringsfriheten vara exakta och noga avgränsade, och dessutom ska deras omfattning och villkor framgå av lagen. När det gäller innehållet har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om villkoren för tillstånd och tillståndets giltighet är så utformade att myndigheternas verksamhet är tillräckligt förutsägbar (GrUU 69/2014 rd, s. 2).

I lagförslag 1 föreslås att en förutsättning för erhållande av körtillstånd för taxiförare ska vara att personen har genomgått en minst 21 timmar lång utbildning för taxiförare. Kravet ska gälla alla som ansöker om nytt körtillstånd för taxiförare efter att lagen har trätt i kraft. Det föreskrivs på lagnivå också om utbildningens innehåll. Således anses propositionen uppfylla kravet på bestämmelser i lag, inklusive kraven på exakthet och noggrann avgränsning. Det föreslagna utbildningskravet anses vara nödvändigt för att uppnå ett godtagbart mål och även i övrigt vara förenligt med proportionalitetskravet, eftersom man i beredningen inte har kunnat identifiera mindre begränsande sätt att åtgärda den försämrade trafiksäkerheten.

I lagförslag 2 föreslås det att kravet på kompletterande utbildning för taxiförare också ska gälla personer med ett befintligt körtillstånd för taxiförare. I samband med lagstiftning om näringsverksamhet har grundlagsutskottets i sin praxis ansett att återkallande av tillstånd som myndighetsåtgärd är ett ingrepp med strängare verkningar för individens rättsliga ställning än

avslag på en tillståndsansökan (GrUU 16/2003 rd, s. 2 och GrUU 8/2013 rd, s. 3). Körtillståndet för taxiförare är i kraft högst fem år från den dag då tillståndet beviljades, och i propositionen föreslås det att taxiförare för att förnya körtillståndet ska ha genomgått den i lag föreskrivna kompletterande utbildningen för taxiförare. Således har utgångspunkten i propositionen varit en åtgärd som är lindrigare än återkallande av tillstånd. I och med den föreslagna ändringen ska alla som för närvarande är verksamma inom branschen eller som i framtiden kommer in i branschen antingen genomgå den föreskrivna utbildningen för taxiförare eller kompletterande utbildningen. På grund av den kompletterande utbildningens begränsade längd och valfriheten i fråga om utbildningens innehåll kan kravet på kompletterande utbildning inte anses oskäligt med tanke på förarna i branschen.

De möjligheter att begära omprövning och söka ändring som föreskrivs i 256 § och 257 § i lagen om transportservice lämpar sig också för situationer där en ansökan om körtillstånd för taxiförare eller förnyande av det avslås på grund av avsaknad av utbildning för taxiförare. Propositionen tryggar således också ett adekvat rättsskydd enligt 21 § i grundlagen.

Kravet på utbildning för taxiförare i lagförslag 1 eller på kompletterande utbildning för taxiförare i lagförslag 2 i propositionen anses således inte strida mot näringsfriheten och rätten till arbete enligt 18 § i grundlagen.

#### 11.4.6 Brott som läggs till som hinder för erhållande av körtillstånd för taxiförare

Det föreslås att det till 25 § i lagförslag 1 läggs till fler brott som utgör hinder för erhållande av körtillstånd. Redan i nuläget utgör flera brott hinder för erhållande av körtillstånd för taxiförare, varvid det inte är fråga om helt nya förutsättningar i sig, utan om att lägga till nya förutsättningar. Genom att brott mot friheten enligt strafflagens 25 kap. samt skjutvapenbrott och innehav av farliga föremål enligt strafflagens 41 kap. läggs till som hinder för erhållande av körtillstånd bör dessa också granskas ur ett näringsfrihetsperspektiv. Syftet med att beakta dessa brott i tillståndsvillkoren för körtillstånd är också här att trygga rörelsefriheten enligt 9 § i grundlagen och i synnerhet passagerarsäkerheten samt rätten till liv, personlig frihet, integritet och trygghet enligt 7 § i grundlagen. Rätten till personlig trygghet understryker den offentliga maktens förpliktelser att vidta åtgärder för att skydda samhällsmedlemmarna mot brott och andra rättsstridiga gärningar (GrUU 44/1998 rd, s. 2/II). Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses. Det allmänna har en skyldighet att skydda de grundläggande fri- och rättigheterna genom att skapa en så trygg trafikmiljö som möjligt. Dessa mål kan tolkas som en godtagbar grund för att ingripa i näringsfriheten.

Dessutom syftar tilläggen av brott mot den offentliga ekonomin enligt strafflagens 29 kap. samt bedrägeri- och betalningsmedelsbedrägeribrott och betalningsmedelsbrott enligt 36 och 37 kap. till att dels trygga egendomsskyddet enligt grundlagens 15 §, dels förhindra grå ekonomi och kringgående av skatt. De föreslagna begränsningarna för näringslivet anses därmed utgöra en godtagbar grund för begränsning av näringsfriheten. Begränsningen anses inte gå längre än vad som kan motiveras med beaktande av hur vägande det bakomliggande intresset (grundlagens 7 §, 9 §, 15 §) är i förhållande till det skyddsintresse som begränsas. De brott som läggs till i paragrafen är också exakt och noggrant avgränsade genom de direkta hänvisningarna till strafflagens kapitel och enskilda paragrafer, och i paragrafen föreskrivs noggrant avgränsat hur länge domar för dessa brott ska beaktas. Ändringsförslaget anses därmed inte strida mot näringsfriheten eller rätten till arbete enligt 18 § i grundlagen.

#### 11.4.7 Fusk vid prov för taxiförare och företagarpöv

Dessutom bör tillägget till 246 a § i lagförslag 1 enligt vilket också fusk som upptäckts i efterhand ska beaktas samt det tidsbundna förbudet att delta i företagarpöv efter att fusk har upptäckts bedömas med avseende på 18 § i grundlagen. Genom den föreslagna ändringen införs i 246 a § 1 mom. i lagen om transportservice en bestämmelse om att provprestationen ska underkännas också om fusk upptäcks efter provet. Dessutom ändras ordalydelsen i 2 mom. så att karensen också gäller fusk vid företagarpöv. Redan i nuläget är det straffbart att göra sig skyldig till fusk och påföljden är ett tidsbundet förbud att delta i provet. I och med ändringen kan provet avbrytas och ett tidsbundet förbud meddelas också om fusk upptäcks eller bekräftas först efter att provet har avlagts. Genom att också göra fusk som upptäcks i efterhand straffbart kan man förhindra att personer som i själva verket inte har klarat provet och därmed inte uppfyller lagens krav på ett avlagt prov blir godkända. Kravet på ett avklarat prov enligt lagen skyddar trafiksäkerheten och konsumentskyddet genom att säkerställa att både taxiförare och tillståndshavare är medvetna om de kunskaper och färdigheter som behövs för att utöva yrket. Paragrafens formulering är noggrant avgränsad och exakt, och i specialmotiveringen beskrivs praktiska situationer. Ändringen innebär att det påförs samma påföljder för fusk vid taxiförarpöv som vid företagarpöv och förhindrar att deltagarna kommer igenom provet genom att fuska. Begränsningen är således proportionerlig.

De föreslagna ändringarna kan således inte anses begränsa näringsfriheten eller rätten till arbete.

#### 11.5 Administrativa påföljder

Administrativa påföljder av straffnatur är lindrigare påföljder för brott mot lagstadgade skyldigheter än straffrättsliga påföljder. Syftet med det administrativa påföljdssystemet är att dels förebygga lagstridig verksamhet, dels förhindra att verksamhet som strider mot bestämmelserna upprepas eller fortgår. De grundläggande rättigheterna och de allmänna förutsättningarna för inskränkningar i dem måste beaktas även i bestämmelser om administrativa sanktioner. Dessa inkluderar bl.a. kraven på lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet. Av kravet på att inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara godtagbara följer att ett tungt vägande samhälleligt behov av administrativa sanktioner måste kunna påvisas (GrUU 23/1997 rd). Kravet på proportionalitet förutsätter å sin sida en noggrann avvägning av om det är nödvändigt att påföra sanktioner för en handling för att skydda det bakomliggande rättsobjektet. Det gäller på denna punkt att avgöra om samma syfte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än kriminalisering (GrUU 23/1997 rd).

Grundlagsutskottet har i sak jämställt ekonomiska påföljder av straffnatur med straffrättsliga påföljder (GrUU 14/2013 rd, GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, GrUU 55/2005 rd och GrUU 32/2005 rd). Även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen, som framgår av grundlagens 8 §, inte direkt gäller administrativa påföljder kan det allmänna kravet på exakthet ändå inte åsidosättas i ett sådant sammanhang (GrUU 43/2013 rd, GrUU 14/2013 rd, GrUU 32/2012 rd). Enligt utskottet ska det lagstiftas exakt och tydligt om grunderna för påföljdsavgiften och dess storlek, lika väl som om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen (t.ex. GrUU 32/2005 rd, s. 25, GrUU 55/2005 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd, s. 2/II, GrUU 10/2016 rd, s. 7, GrUU 12/2019 rd, s. 8 och GrUU 46/2021 rd, 12 punkten).

I lagförslag 1 och 3 föreslås nya avgifter för trafikförseelse som i egenskap av förmögenhetspåföljder är av betydelse även med tanke på egendomsskyddet enligt 15 § 1 mom. i grundlagen. I den nya sanktionsbestämmelsen 268 a § i lagförslag 1 ingår avgifter för

trafikförseelse för innehavare av trafiktillstånd och förare som inte iakttar kraven i 152 § 1–3 mom. i lagen om transportservice i fråga om information om prisuppgifter och användning av taxameter eller kraven i 15 a § i fråga om användning av taxameter. Tillståndshavaren är enligt det föreslagna 152 § 1 och 3 mom. på ett noggrant avgränsat sätt ansvarig för att prisuppgifterna ges innan resan påbörjas eller beställningen bekräftas. Även tillståndshavarens ansvar enligt den föreslagna 15 a § för att använda taxameter och för att taxametern samlar in uppgifter i elektronisk form är noggrant avgränsat. Föraren har enligt det föreslagna 152 § 2 mom. en noggrant avgränsad skyldighet att använda taxameter vid körningar till rörligt pris. Avgifterna för trafikförseelse gäller i praktiken uppenbara försummelser. I de föreslagna nya bestämmelserna föreskrivs det på det sätt som lagenlighetsprincipen förutsätter tillräckligt noggrant avgränsat och exakt om de typer av gärningar som ska betraktas som förseelser och därmed förenas med sanktion. Villkor för beteende som är straffbart enligt den föreslagna 268 a § är tillräknande, dvs. att påföljden kopplas till gärningens uppsåtlighet eller oaktsamhet.

Avgift för trafikförseelse enligt 195 § 7 mom. i lagförslag 3 påförs tillståndshavaren, om fordonet inte har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Det sanktionsbelopp som enligt 195 § 7 mom. i lagförslag 3 ska påföras för brott mot skyldigheten att använda taxameter är betydligt högre än de avgifter som föreslås i lagförslag 1. Avgiften för trafikförseelse är större än den nytta som gärningsmannen skulle få genom att underlåta att iaktta den i lag fastställda skyldigheten. Skyldigheten att använda en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument är noggrant definierad i 13 § 7 mom. i lagförslag 3 och anskaffningspriset för produkten i fråga är cirka 2 000 euro. Därför har påföljdsavgiften fastställts till ett högre belopp än anskaffningspriset för den produkt som skyldigheten gäller. Annars skulle det vara förmånligare för tillståndshavarna att inte följa lagen och inte skaffa en taxameter. Detta skulle urvattna påföljdens förebyggande syfte. Villkor för beteende som är straffbart enligt det föreslagna 195 § 7 mom. är tillräknande, dvs. att påföljden kopplas till gärningens uppsåtlighet eller oaktsamhet.

Utöver rekvisitetet föreskrivs det i paragraferna om sanktionens exakta belopp. Grundlagsutskottet har ansett att det ska lagstiftas exakt och tydligt om grunderna för påföljden och avgiftens storlek samt om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen (GrUU 32/2005 rd, GrUU 55/2005 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 10/2016 rd, GrUU 12/2019 rd och GrUU 46/2021 rd). Fastställandet av påföljdens stränghet är kopplat till dels klandervärddheten av den gärning eller försummelse som ska leda till sanktion, dels de skyddsintressen som man vill skydda genom bestämmelserna. Ju mer vägande skyddsintresse det är fråga om, desto strängare och större kan påföljdsavgiften bli.<sup>75</sup> Enligt den föreslagna 268 a § ska avgiften för trafikförseelse vara 200 euro för tillståndshavare som agerar i strid med bestämmelserna om prisuppgifter och 100 euro för taxiförare om taxameter inte används. Dessutom föreslås en avgift för trafikförseelse på 100 euro för tillståndshavaren för försummelse av skyldigheten enligt den föreslagna 15 a § att använda taxameter. I den version som var på remiss föreslogs att beloppet för alla avgifter för trafikförseelse skulle vara 100 euro, men i den fortsatta beredningen föreslogs det att avgiften för trafikförseelse för tillståndshavare, dvs. taxiföretag, som agerar i strid med bestämmelserna om prisuppgifter ska höjas till 200 euro. Den föreslagna avgiften för trafikförseelse på 100 euro ansågs enligt utlåtandena vara relativt låg i förhållande till den ekonomiska nytta som taxiaktörer kan få genom avsiktligt vilseledande av konsumenterna med oklara prisuppgifter och man befarade att dess avskräckande effekt skulle vara liten. Det är också proportionerligt att förutsätta att taxiföretagare är bättre insatta

---

<sup>75</sup> Behandlas mer ingående i Utveckling av bötessystemen, Justitieministeriets publikationer 2024:23

och har större betalningsförmåga än enskilda förare. Avgiftens storlek är således proportionerlig.

Närmare bestämmelser om påförande och verkställighet av avgifter för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen. I 268 b § i lagförslag 1 införs en ny hänvisning till bestämmelserna i vägtrafiklagen och i lagförslag 3 finns hänvisningen i 195 § 8 mom.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis ska bestämmelser om beslut om att inte påföra påföljdsavgift formuleras på ett sätt som ger uttryck för bunden prövning. Bestämmelserna ska med andra ord formuleras så att beslut om att inte påföra påföljdsavgift ska fattas när de villkor som anges i lag uppfylls (GrUU 39/2017 rd, s. 4, GrUU 49/2017, s. 5–6, GrUU 21/2020 rd, s. 4 och GrUU 46/2021 rd, 17 punkten). Med tanke på proportionaliteten är det också nödvändigt att bestämmelserna om beslut om att inte påföra påföljdsavgift innefattar möjligheten att låta bli att påföra påföljdsavgift om det av särskilt skäl skulle vara oskäligt att påföra avgift (GrUU 49/2017 rd, s. 6, GrUU 21/2020 rd, s. 4 och GrUU 46/2021 rd, s. 5). Vägtrafiklagens 6 kap. innehåller omfattande bestämmelser om påförande av avgift för trafikförseelse, innehållet i beslut om avgift för trafikförseelse och verkställighet av avgift för trafikförseelse. Enligt 160 § 5 mom. i vägtrafiklagen ska en påföljd inte bestämmas om trafikförseelsen uppenbarligen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt. Den föreslagna lagstiftningen överensstämmer därmed med grundlagsutskottets utlåtandepraxis och är proportionerlig.

Bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter ska dessutom uppfylla de förutsättningar som följer av kravet på godtagbarhet, som hör till villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna. (GrUB 25/1994 rd). Vad gäller bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter förutsätter kravet på acceptabilitet att det ska finnas ett med tanke på tillsynens effektivitet och funktionalitet motiverat behov av påföljdsbestämmelser som uttryckligen talar för att en påföljdsavgift ska införas så att det samhälleliga mål som ligger bakom tillsynen ska nås. Den administrativa påföljdsavgiften ska också vara den administrativa påföljd som tillämpas i sista hand i syfte att uppfylla de mål som anges i lagstiftningen för branschen och skydda intressen. Om samma mål kan uppnås genom andra administrativa påföljder eller metoder, ska dessa tillämpas i första hand.

Det är viktigt att bestämmelserna i lagen om transportservice och fordonslagen följs i taxitrafiken i synnerhet med tanke på trafiksäkerheten, bekämpningen av grå ekonomi och konsumentskyddet. Det viktigaste syftet med de föreslagna sanktionerna och grunden för deras godtagbarhet är att säkerställa att skyldigheterna enligt lagen om transportservice iakttas, dvs. deras förebyggande effekt. Reglerna för prissättning handlar framför allt om att skydda konsumenten. För närvarande anges det i lagen skyldigheter att visa prisuppgifter och använda taxametrar samt samla in uppgifter om taxiresor, men inga påföljder för agerande som strider mot skyldigheterna, och därför verkar en del aktörer inte följa reglerna. Påförande av en avgift för trafikförseelse anses vara det mest ändamålsenliga sättet att uppnå målet. Paragrafen om prissättning preciseras och skyldigheten att använda taxameter för prissättning av enskilda resor till rörliga priser ligger i fortsättningen tydligt på förarens ansvar, vilket är viktigt för en korrekt inriktning av påföljdsbestämmelserna. I fortsättningen ska taxametern dessutom entydigt vara det enda instrument med vilket tillståndshavaren samlar in uppgifter om taxiresor, vilket gör det lättare att övervaka att skyldigheten iakttas. Syftet med bestämmelserna är att öka konsumenternas trygghet och förtroendet för taxitjänster. Att påföra en avgift för trafikförseelse för att prislistan är bristfällig eller saknas eller för att taxameter inte används är ett effektivt sätt att ingripa mot tydliga försummelser.

I och med att det föreskrivs att en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument är det enda godkända instrumentet för insamling av uppgifter om taxiresor, men att en taxameter inte är en förutsättning för beviljande av tillstånd, måste det säkerställas på andra sätt att tillståndshavarna iakttar denna nya skyldighet. Därför ska tillståndshavare som försummar skyldigheten påföras en avgift för trafikförseelse. Taxameterkravet behövs för skattekontroll och bekämpning av grå ekonomi.

Grundlagsutskottet har ansett att också administrativa avgiftspåföljder kan fungera allmänpreventivt varvid deras effekt är baserad på bl.a. övervakning och graden av risk för att åka fast och på att påföljden påförs snabbt (GrUU 9/2018 rd). Vidare ansåg utskottet att ett effektivt administrativt påföljdssystem inom en viss bransch bidrar till att uppnå målet att förebygga överträdelser inom den branschen.<sup>76</sup> Avgifterna för trafikförseelse syftar till att motverka lagstridig verksamhet och därmed till att förbättra bl.a. passagerarsäkerheten, konsumentskyddet och bekämpningen av grå ekonomi. Preventionsmålet är således inriktat både på det framtida beteendet hos den som begått överträdelsen och i bredare utsträckning på andra potentiella lagöverträdare. Syftet med de påföljdsavgifter som föreslås i propositionen har ett starkt samband med övervakning och konsumentskydd samt med förebyggande (prevention) av skadlig verksamhet.

Den valda regleringsmodellen är konsekvent i förhållande till de övriga påföljdsbestämmelserna i vägtrafiklagen och lagen om transportservice. Inom vägtrafiken har man under de senaste åren i stor utsträckning övergått till administrativa påföljdsavgifter. Fördelen med den regleringsmodell som man gått inför i propositionsutkastet kan dessutom anses vara att man på detta sätt kan utnyttja de allmänna bestämmelser om påförande av administrativa påföljdsavgifter som redan ingår i vägtrafiklagen och som har stiftats med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 9/2018 rd). Avgiften för trafikförseelse bör anses vara en skälig och proportionerlig påföljd, och målen kan inte uppnås t.ex. genom andra administrativa påföljder, varför det utifrån en helhetsbedömning är motiverat med en administrativ påföljdsavgift.

Förvaltningslagen ska tillämpas på påförandet av de sanktionsavgifter som föreslås i denna proposition. Detta har ansetts vara viktigt i grundlagsutskottets utlåtandepraxis när det gäller administrativa avgiftspåföljder. Enligt 31 § i förvaltningslagen ska en myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt. Myndigheten ska i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras (myndighetens utredningsskyldighet). Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis innebär denna bestämmelse i förvaltningslagen i regel att påförandet av administrativa påföljdsavgifter inte grundar sig på omvänd bevisbörda (GrUU 32/2005 rd, s. 3/II och GrUU 9/2018 rd, s. 6.). Förvaltningslagen utgör också i övrigt med tanke på rättssäkerheten en tillräcklig grund även för påförande av de föreslagna avgifterna för trafikförseelse.

Det är motiverat att befogenhet att ålägga sanktionsavgift innehas av den myndighet som utövar tillsynen över att lagstiftningen följs och som har de bästa förutsättningarna och sakkunskap att bedöma de omständigheter som utgör grund för åläggandet. De avgifter för trafikförseelse som avses i 268 a § i lagförslag 1 och i 195 § i lagförslag 3 påförs av polisen. Polisen har den bästa sakkunskapen och erfarenheten när det gäller påförande av avgifter för trafikförseelse. Polisen har dessutom ett informationssystem i vilket avgifter för trafikförseelser redan för närvarande administreras. Polisens befogenhet kan motiveras särskilt med de beslut om tillräknande och dimensionering av avgiftssanktioner som ska fattas, vilka kräver sakkunskap om de

---

<sup>76</sup> GrUU 9/2018 rd, s. 4, Utveckling av bötesystemen, Justitieministeriets publikationer 2024:23

omständigheter som utgör grund för påförandet av påföljdsavgiften och om det materiella område som lagstiftningen om påförande av påföljdsavgift gäller.

Enligt 21 § i grundlagen ska ändring kunna sökas i ett beslut om påförande av administrativa sanktionsavgifter. Enligt grundlagsutskottet ska detta framgå klart och tydligt av lagstiftning som reglerar detta (se GrUU 28/2014 rd, GrUU 9/2012 rd och GrUU 58/2010 rd). Kravet uppfylls i förslaget, eftersom ändring i påföljdsavgifterna kan sökas med stöd av 193 § i vägtrafiklagen. Först ska omprövning begäras hos den myndighet som fattat beslutet, och ändring kan inte sökas hos förvaltningsdomstolen förrän ett beslut som gäller begäran om omprövning har meddelats. Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om den högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd i enlighet med 107 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden och på en i 111 § avsedd grund.

På ovannämnda grunder anses de konstitutionella förutsättningarna för administrativa påföljder vara uppfyllda.

## **11.6 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter 124 §**

### **11.6.1 Inledning**

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Grundlagsutskottet har i sin avgörandepraxis ansett att kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor, och det måste bedömas från fall till fall huruvida kravet uppfylls (GrUU 44/2016 rd, s. 5). I detta sammanhang måste uppgiftens karaktär beaktas (GrUU 48/2010 rd, s. 4).

### **11.6.2 Företagarprov**

Enligt 6 a § 4 mom. i lagförslag 1 överförs ansvaret för anordnandet av företagarpöv på Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för bedömningen av förutsättningarna för trafikstillstånd och beviljandet av tillstånd, men kan skaffa de assisterande uppgifter som behövs för att ordna utbildning och prov av andra, i enlighet med vad som föreskrivs i 25 kap. i avdelning V i lagen. Således är det möjligt att överföra anordnandet av företagarpöv och övervakningen av provtillfällen till en utomstående privat eller offentlig tjänsteleverantör, trots att ansvaret för att ordna prov enligt förslaget ska överföras från privata utbildningsorganisationer till Transport- och kommunikationsverket. Därför bör innebörden av de föreslagna ändringarna i paragrafen granskas också med avseende på 124 § i grundlagen. Det är inte fråga om överföring av en uppgift som innebär betydande utövning av offentlig makt.

I 209 § i lagen om transportservice föreskrivs det om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter. Enligt paragrafens 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket i egenskap av tillstånds-, register- och tillsynsmyndighet för transportsektorn överföra assisterande uppgifter som stöder verkets egen verksamhet eller andra sådana förvaltningsuppgifter som anges särskilt nedan till en privat eller offentlig tjänsteleverantör. Lagens 210 § innehåller allmänna bestämmelser i samband med överföring av offentliga förvaltningsuppgifter.

De assisterande uppgifter i anslutning till tillstånds- och registerverksamhet som får överföras anges i 211 § 1 mom. i lagen om transportservice. Innehållet i 211 § 1 mom. i lagen om transportservice har utformats med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 2/2018 rd). Grundlagsutskottet såg inget hinder för att överföra denna typ av uppgifter utanför myndighetsapparaten, men påpekade att man bör utreda vad som innefattas i dessa på annan lagstiftning grundade uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamheten och som får överföras och försäkra sig om att uppgifterna är av teknisk natur. I 211 § 2 mom. i lagen om transportservice föreskrivs det också särskilt att en tjänsteleverantör inte får bedöma om förutsättningarna för beviljande av tillstånd är uppfyllda. Genom att tillhandahålla de praktiska arrangemangen för anordnandet av prov har tjänsteleverantören ingen roll alls när det gäller att kontrollera förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Enligt 211 § 2 mom. i lagen om transportservice får Transport- och kommunikationsverket som en assisterande uppgift i samband med konstaterande av kompetens överföra examination och övervakning av prov för bedömning av kompetens samt utfärdande av betyg.

Med stöd av bestämmelserna ovan köper Transport- och kommunikationsverket bl.a. tjänster som gäller praktiska provarrangemang för provet för taxiförare av en tjänsteproducent som verket har konkurrensutsatt. Tjänsteproducenten agerar i Transport- och kommunikationsverkets namn och för dess räkning när det sköter de praktiska arrangemangen för provet för taxiförare. Tjänsteproducenten ansvarar också för övervakningen av proven för taxiförare. Ansvaret för övervakningen av proven baserar sig på ett avtal med Transport- och kommunikationsverket som det föreskrivs om i 213 § i lagen om transportservice. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för innehållet i provet för taxiförare och för hur provet genomförs. Transport- och kommunikationsverket övervakar i enlighet med 215 § i lagen om transportservice tjänsteproducenternas verksamhet, mottagandet av prov och att avtalet om anordnande av prov följs. Också teoriproven för förarexamen för körkort ordnas på motsvarande sätt. I fortsättningen kan även assisterande uppgifter för företagarprovet för taxitrafik överföras på en tjänsteproducent som konkurrensutsatts i enlighet med bestämmelserna i V avd. 25 kap. i lagen om transportservice.

Således måste de bestämmelser i lagförslag 1 som gäller överföring av uppgifter på andra än myndigheter anses vara förenliga med 124 § i grundlagen.

### 11.6.3 Taxiskyltar

Enligt 99 § 3 mom. i lagförslag 3 överlämnas ett fordon som används i taxitrafik registreringsskyltar (taxiskyltar) som skiljer sig från andra registreringsskyltar under förutsättning att fordonet uppfyller kraven i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice och fordonet inte är belagt med användningsförbud eller körförbud. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för anordnandet av registrering av fordon i Finland, men kan köpa in de assisterande uppgifter som behövs för registreringsverksamheten. Den föreslagna rollen för avtalsregistrerare enligt 2 § 42 punkten i fordonslagen i fråga om överlämnandet av taxiskyltar ska bedömas med avseende på 124 § i grundlagen. Eftersom det inte är fråga om överföring av en uppgift som innebär betydande utövning av offentlig makt, bör det bedömas om uppgiften i enlighet med grundlagens 124 § ska överföras på någon annan än en myndighet genom lag.

De assisterande uppgifter i anslutning till tillstånds- och registerverksamhet som får överföras anges i 211 § 1 mom. i lagen om transportservice. Enligt 4 punkten i momentet får Transport- och kommunikationsverket överföra assisterande uppgifter som gäller registreringsverksamhet, bl.a. produktion av identifieringstecken och överlämnande av dem. Överlämnande av

taxiskyltar i enlighet med 99 § 3 mom. i lagförslag 3 kan betraktas som utlämnande av identifieringstecken.

Det är ändamålsenligt att uppgiften enligt 99 § 3 mom. i lagförslag 3 på överförs på avtalsregistrerarna, eftersom det med hjälp av dem är möjligt att överlämna taxiskyltar på ett heltäckande sätt i hela landet. Dessutom har Transport- och kommunikationsverkets avtalsregistrerare redan de kunskaper och färdigheter som behövs för att klara av motsvarande uppgifter i anslutning till fordonets tekniska egenskaper.

I 211 § 2 mom. i lagen om transportservice föreskrivs det särskilt att en tjänsteleverantör inte får bedöma förutsättningarna för registrering eller tillstånd eller slutligt avföra ett trafikmedel ur ett register, utan bl.a. sådana registeranmälningar ska överföras för att avgöras av Transport- och kommunikationsverket. Avtalsregistrerarnas uppgifter är rutinmässiga och tekniska registreringsuppgifter. Avtalsregistrerarna ska inte bedöma riktigheten hos information som gäller taxiskyltar eller taxitrafiktillstånd, utan Transport- och kommunikationsverkets informationssystem rapporterar automatiskt om felaktig information som systemet upptäcker. Därmed kan uppgiften att överlämna taxiskyltar anses vara av teknisk natur.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis innebär tryggnad av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (GrUU 20/2006 rd, s. 2). Grundlagsutskottet har ansett att det inte är nödvändigt att i lagen hänvisa till tillämpningen av de allmänna förvaltningslagarna (GrUU 13/2010 rd, s. 3). Det finns således inga bestämmelser om saken i den gällande lagen om transportservice och inga nya särskilda bestämmelser föreslås. Bestämmelser om krav på tjänsteleverantörer, om avtal vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter och om tillsyn över tjänsteleverantörer som utför offentliga förvaltningsuppgifter finns dock i 25 kap. i den gällande lagen om transportservice. Bestämmelser om omprövning och ändringssökande finns i 206 § i fordonslagen.

I praktiken ska den som utför periodisk besiktning kontrollera att ett fordon med taxiskyltar som besiktigas inte är belagt med användningsförbud. Dessutom föreskrivs det att periodisk besiktning inte får slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud enligt 101 § 4 mom. Förenklat uttryckt, om ett fordon som använder särskilda taxiskyltar inte har registrerats i tillståndshavarens uteslutande besittning och fogats till tillståndshavarens trafiktillstånd, ska fordonet enligt lagen beläggas med användningsförbud och besiktningen får inte slutföras. I praktiken ingår det ett inslag av lagtillsyn i 153 a § i lagförslag 3. Till denna del bör förslaget betraktas som sådant anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter genom lag som avses i grundlagens 124 §.

Besiktningens verksamhet i Finland kräver koncession, som söks hos Transport- och kommunikationsverket enligt 13 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet (957/2013). Enligt 149 § 1 mom. 2 punkten i den gällande fordonslagen ska ett fordon som används för taxitrafik genomgå periodisk besiktning med ett års mellanrum. Genom att uppgiften att övervaka användningen av taxiskyltar delvis blir en del av besiktningens verksamheten kan övervakningen skötas med ett effektivt, men lätt förfarande utan att statsfinanserna belastas avsevärt. Besiktaren ska inte fatta beslut om användningsförbud för fordon eller tolka huruvida uppgifterna i taxitrafiktillstånden är korrekta, utan använda Transport- och kommunikationsverkets informationssystem för att kontrollera om fordonet belagts med användningsförbud. På ovannämnda grunder är det ändamålsenligt att denna uppgift, som är av teknisk natur, överförs på besiktarna.

I de beslut om godkännande, underkännande och förbud som hör till besiktningsverksamheten har det ansetts vara fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen, men uppgifterna har inte ansetts omfatta betydande utövning av offentlig makt och har således kunnat anförtros privata (GrUU 22/2013 rd, s. 2). Att uppgiften anförtros någon annan än en myndighet kan motiveras särskilt med att uppgiften förutsätter en vidsträckt regional organisation.

I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda krävs att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (GrUU 11/2006 rd, s. 3/I). Det straffrättsliga tjänsteansvaret gäller också den som utövar offentlig makt, även om den inte står i ett anställningsförhållande till ett offentligt samfund. Enligt 52 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar på en besiktare i uppgifter i anslutning till besiktningen, på en person som svarar för vidareutbildningsverksamheten för besiktare och en person som ger vidareutbildning i uppgifter i anslutning till vidareutbildningen samt på en person som utför kontroller eller inspektioner enligt 5, 40 och 41 § i uppgifterna i fråga.

För att överföringen av beslut som gäller besiktning på andra än myndigheter inte ska äventyra de grundläggande fri- och rättigheterna, rättsskyddet eller andra krav på god förvaltning finns det i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet flera bestämmelser som säkerställer dessa rättigheter. I 53 § föreskrivs det om omprövning och ändringssökande och i 52 § så som beskrivs ovan om straffrättsligt tjänsteansvar i fråga om uppgifter i anslutning till besiktning. Dessutom följer besiktningsföretag allmänna förvaltningslagar när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Även tystnadsplikten enligt 49 § kan anses trygga dessa rättigheter. En central faktor med tanke på kraven på rättssäkerhet och god förvaltning kan också anses vara koncessionsplikten för besiktningsverksamhet samt bestämmelserna i 6 kap. om tillsyn i lagen om besiktningsverksamhet.

Propositionen säkerställer att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning uppfylls. Ambitionen har varit att trygga besiktningsverksamhetens oberoende och opartiskhet på bestämmelsenivå i besiktningslagen.

Enligt 160 § 1 mom. i fordonslagen ska besiktaren också ge den som visat upp fordonet för besiktning ett kontrollkort. Bestämmelser om omprövning och ändringssökande finns i 206 § i fordonslagen.

Således måste de bestämmelser i lagförslag 3 som gäller överföring av uppgifter på andra än myndigheter anses vara förenliga med 124 § i grundlagen.

### **11.7 Delegering av lagstiftningsbehörighet 80 §**

Enligt grundlagens 80 § 2 mom. kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Med särskilda skäl kan t.ex. avses att regleringen gäller tekniska eller mindre detaljer och att den innebär endast obetydlig utövning av prövningsrätt. Också reglering som ändras exceptionellt ofta kan utgöra en sådan särskild orsak som avses i 2 mom.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Se RP 1/1998 rd s. 133/II.

Propositionen innehåller ett flertal bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

Med stöd av det föreslagna 25 a § 4 mom. i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av utbildningen för taxiförare och om anmälan till provet och grunderna för bedömning av det. Förslaget innebär en utvidgning av det gällande bemyndigandet i 25 a § 2 mom. i lagen om transportservice som gäller provet för taxiförare. Enligt bemyndigandet meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av provet samt om anmälan till provet. Transport- och kommunikationsverket meddelade den 16 april 2021 en föreskrift om kraven på provet för taxiförare (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Föreskriften trädde i kraft den 1 maj 2021 och gäller tills vidare. I den finns bestämmelser om avläggande om provet för taxiförare, provets innehåll, bedömning av provet och svikligt förfarande i provet. I transportservicelagens 26 a § 4 mom. om förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt utbildningsintyg ingår dessutom ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet. Transport- och kommunikationsverket meddelade samtidigt med föreskriften om prov för taxiförare en föreskrift om förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov (TRAFICOM/390977/03.04.03.00/2020). Även denna föreskrift trädde i kraft den 1 maj 2021 och gäller tills vidare. I den finns bestämmelser om utbildningens innehåll, praktiskt genomförande och avläggande av utbildningen. Lagförslag 2 innehåller också ett temporärt bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om kompletterande utbildning för taxiförare. Enligt 26 b § 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket också meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av den kompletterande utbildningen.

Transport- och kommunikationsverket har för avsikt att upphäva den gällande föreskriften om förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och meddela en ny föreskrift med bestämmelser om grundläggande utbildning för taxiförare, kompletterande utbildning för taxiförare och förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov.

De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter om utbildning, prov och kompletterande utbildning för taxiförare är exakt avgränsade, eftersom där anges i detalj vad myndigheten får meddela föreskrifter om. Den verksamhet som regleras är förknippad med ett stort antal yrkesmässiga särdrag som grundlagsutskottet av hävd har ansett vara sådana särskilda skäl med hänsyn till föremålet för regleringen som avses i 80 § 2 mom. i grundlagen. Således är det lämpligt att rättsnormer om dessa utfärdas av andra myndigheter (t.ex. GrUU 16/2002 rd och 24/2002 rd). Eftersom det föreslås bestämmelser på lagnivå om utbildningen, den kompletterande utbildningen och provet för taxiförare, utbildningens längd, utbildningsorganisationerna och godkännandet av dem samt om rättsmedel, innefattar bemyndigandet endast obetydlig utövning av prövningsrätt. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om innehållet i och genomförandet av utbildningen och provet för taxiförare och om anmälan till provet behöver utökas eftersom det i propositionen föreslås en ny grundläggande utbildning för taxiförare för att få körtillstånd för taxiförare och kompletterande utbildning för att förnya körtillståndet för taxiförare. Därmed bör Transport- och kommunikationsverket vid behov kunna meddela enklare anvisningar om innehållet i och genomförandet av utbildningen än vad som föreskrivs i lagen. Närmare föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandena bidrar till att utbildningar som ordnas av olika utbildningsorganisationer är jämförbara.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

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

*Lagförslag*

**1.**

## **Lag**

### **om ändring av lagen om transportservice**

I enlighet med riksdagens beslut

*upphävs* i lagen om transportservice (320/2017) 268 § 3 mom., sådant det lyder i lag 429/2025, *ändras* 6 § 3 mom., 6 a § 3–5 mom., 8 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 17 § 2 och 4 mom., 25 § 2 mom., 25 § 3 mom. 2 punkten, 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 227 § 1 mom. 1 punkten, 246 § 5 mom., 246 a § 1 och 2 mom., 262 a § 1 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten,

sådana de lyder, 6 § 3 mom. i sin finska språkdräkt, 6 a § 3–5 mom., rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 246 a § 1 och 2 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten i lag 299/2021, 6 § 3 mom. i sin svenska språkdräkt och 246 § 5 mom. i lag 371/2019, 8 § 1 mom. 1 punkten i lag 175/2025, 17 § 2 mom. och 262 a § 1 mom. i lag 60/2022, 17 § 4 mom. i lag 495/2023, 25 § 2 mom. delvis ändrat i lagarna 984/2018 och 299/2021, 25 § 3 mom. 2 punkten i lag 925/2024 och 227 § 1 mom. 1 punkten i lag 150/2025, och *fogas* till lagen nya 268 a och 268 b § som följer:

6 §

#### *Beviljande av taxitrafiktillstånd*

---

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att en fysisk person som ansöker om tillstånd har sin vanliga vistelseort och sitt faktiska och fasta verksamhetsställe i Finland eller att en juridisk person som ansöker om tillstånd har sitt faktiska och fasta verksamhetsställe i Finland. Därutöver ska den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig uppfylla de villkor som anges i 1 mom. 1 punkten och ha gott anseende på det sätt som avses i 8 §. Verkställande direktören, styrelseordföranden, den enda ordinarie styrelsemedlemmen och de ansvariga bolagsmännen i en juridisk person som ansöker om tillstånd ska dessutom ha sådant gott anseende som avses i den paragrafen.

---

6 a §

#### *Företagarutbildning i och företagarprov för taxitrafik*

---

Det företagarpöv som avläggs efter utbildningen ska innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Deltagande i ett företagarpöv förutsätter att personen har deltagit i företagaruibildningen.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av företagarpövet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagaruibildningen och företagarpövet samt om anmälan till och grunderna för bedömningen av övet.

## 8 §

### *Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas huruvida

1) personen under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, bedrägeribrott eller betalningsmedelsbrott, sexualbrott, brott mot liv och hälsa, människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa eller för ett sådant brott mot de bestämmelser som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i EU:s förordning om trafikidkare som begåtts av personen eller av en förare som personen anlitat,

## 15 a §

### *Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan*

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för att det i fordon som används för taxitrafik används en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011) och att taxametern samlar in följande uppgifter i elektronisk form för varje taxiresa:

- 1) identifieringsuppgifter för företagen,
- 2) identifieringsuppgifter för fordonet,
- 3) identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen,
- 4) tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet,
- 5) uppgifter om resans pris och betalningssätt.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om taxametrar och om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem.

## 17 §

### *Fordon som används i trafik*

Innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska dessutom se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig taxi-, person- eller godstrafik har registrerats i trafik- och transportregistret i tillståndshavarens eller tjänsteleverantörens uteslutande besittning och fogats till tillståndshavarens trafiktillstånd. Transport- och kommunikationsverket kan i trafiktillståndet

stryka ett fordon som fogats till det, om förutsättningarna för fogande av fordonet till trafiktillståndet inte längre uppfylls.

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för sådana transporter av personer och gods som avses i 3 § tillfälligt är ur funktion under en kort tid och inte transporter med ett sådant fordon utrustat med automatiserat körsystem som används i trafik med stöd av ett provnummerintyg som Transport- och kommunikationsverket beviljat med stöd av 116 eller 116 a § i fordonslagen. Vad som föreskrivs i 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används inom sådan taxitrafik som avses i 4 § tillfälligt är ur funktion under en kort tid.

## 25 §

### *Krav på taxiförare*

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

1) har gällande körkort, dock minst för bil i kategori B, och sökanden ska ha haft körkortet i minst ett år; utöver körkort som beviljats i Finland godkänns också sådana körkort som beviljats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som erkänns som berättigande till att framföra fordon i Finland,

2) på grundval av ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande uppfyller de medicinska kraven för körtillstånd i grupp 2 enligt 18 § i körkortslagen (386/2011),

3) har genomgått den utbildning för taxiförare som avses i 25 a § och högst ett år före lämnandet av ansökan om körtillstånd för taxiförare har avlagt med godkänt resultat det prov för taxiförare som avses i den paragrafen.

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

2) något av följande brott enligt strafflagen:

a) brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 5, 6 a, 6 c eller 7–15 §,

b) brott mot friheten enligt 25 kap. 1, 2, 4, 4 a eller 6–8 §,

c) egendomsbrott enligt 28 kap. 1–9, 11 eller 12 §,

d) skattebedrägeri eller grovt skattebedrägeri enligt 29 kap. 1 eller 2 §,

e) rån enligt 31 kap. 1 §,

f) häleri- eller penningtvättsbrott enligt 32 kap. 1–10 §,

g) bedrägeri eller grovt bedrägeri enligt 36 kap. 1 eller 2 §,

h) betalningsmedelsbedrägeri eller grovt betalningsmedelsbedrägeri enligt 37 kap. 8 eller 9 §, förberedelse till betalningsmedelsbedrägeri enligt 11 § eller betalningsmedelsbrott eller grovt betalningsmedelsbrott enligt 12 eller 13 §,

i) skjutvapenbrott eller grovt skjutvapenbrott enligt 41 kap. 1 eller 3 §, hantering av skjutvapen för begående av ett allvarligt brott enligt 2 §, brott mot bestämmelserna om farliga föremål enligt 5 §, innehav av farligt föremål enligt 6 § eller innehav av föremål eller ämne som lämpar sig för att allvarligt skada någon annan enligt 7 §,

## 25 a §

### *Utbildning och prov för taxiförare*

Utbildningen för taxiförare ska innehålla undervisning om

- 1) assistans till passagerare och tryggnad av deras säkerhet,
- 2) olika passagerargrupperns särskilda behov,
- 3) kundbetjäningssituationer inom taxitjänster,
- 4) förarens rättigheter och skyldigheter,
- 5) faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.

Utbildningen för taxiförare ska omfatta minst 21 timmar.

Provet för taxiförare ska innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Deltagande i provet förutsätter att personen har genomgått utbildningen för taxiförare.

Kompetenskravet för taxiförare uppfylls också av en sökande som har ett beslut enligt lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) om en motsvarande behörighet som grundar sig på bevis på formella kvalifikationer och som förvärvats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en EES-stat. Beslutet fattas av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av provet för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av utbildningen och provet för taxiförare samt om anmälan till och grunderna för bedömningen av provet.

#### 35 a §

##### *Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik*

För ordnande av i 25 a § avsedd utbildning för taxiförare, i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och i 6 a § avsedd företagarutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.

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

- 1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,
- 2) som inte har försatts i konkurs,
- 3) som inte har försummat sina skyldigheter i fråga om skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som Tullen tar ut eller har andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på betalningsförmågan är större än ringa eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,
- 4) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram,
- 5) vars godkännande enligt denna paragraf inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten under det senaste året.

#### 35 b §

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

---

Av utbildningsprogrammet ska det framgå hur de ämnesområden som undervisas behandlas och hur de praktiska övningar som ingår i utbildningsprogrammet dimensioneras enligt antalet deltagare samt motsvarande uppgifter om de praktiska arrangemangen vid övningarna.

Transport- och kommunikationsverket fastställer på ansökan utbildningsprogrammet i samband med godkännandet av utbildningsanordnaren och förnyandet av utbildningsprogrammet. Ett fastställt utbildningsprogram är i kraft högst fem år. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan också enbart fastställa ett utbildningsprogram. Även

någon annan än en godkänd utbildningsanordnare eller den som ansöker om godkännande kan ansöka om fastställande av ett utbildningsprogram.

---

### 36 b §

#### *Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik*

---

Utbildningsorganisationen ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om

- 1) det utbildningsprogram som används samt tidpunkt och plats för utbildningarna,
- 2) de personer som har genomgått utbildningen och om undervisningens omfattning.

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

En godkänd utbildningsanordnare ska föra förteckning över lärare och de personer som svarar för utbildningen och bevara alla uppgifter som gäller de utbildningar som ordnats, de sätt som utbildningen ordnats på och de lärare som deltagit i utbildningarna samt alla handlingar som gäller de personer som genomgått utbildningen i sex kalenderårs tid räknat från det år som följer på det år då utbildningen genomgicks. När bevaringstiden gått ut ska personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas.

### 152 §

#### *Prissättning av taxitrafiktjänster*

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera konsumenten om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. I fråga om skjutsar som inte har beställts på förhand eller vars pris är rörligt ska även föraren på begäran informera konsumenten om prisuppgifterna skriftligt eller muntligt innan resan inleds. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för konsumenten lättförståeligt sätt, och de får inte ändras under resan. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för konsumenten innan resan inleds.

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

---

### 193 a §

#### *Myndighet som övervakar utbildningarna inom taxitrafiken och utbildningsanordnarnas verksamhet*

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

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

---

## 227 §

### *Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall*

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

1) på basis av företags- och organisationsnummer, det registreringstecken som identifierar fordonet, företagets namn eller tillståndets nummer, uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av tillstånd för verksamhetsutövare samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och efternamn, personbeteckning, det registreringstecken som identifierar fordonet eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om verksamhetsutövarens namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer och tillståndets giltighetstid,

---

## 246 §

### *Återkallande av körtillstånd för taxiförare samt varning som ges av polisen*

---

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med 25 §. Av de gärningar som avses i 3 och 4 mom. i den paragrafen ska beaktas de gärningar som polisen har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

---

## 246 a §

### *Vid avläggande av prov för taxiförare och företagarpöv konstaterat fusk*

Om en person som deltar i ett sådant prov för taxiförare som avses i 25 a § eller i ett företagarpöv som avses i 6 a § under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Provpresentationen ska också underkännas om fusk upptäcks efter

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

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

---

## 32 kap.

### **Straffbestämmelser**

#### 262 a §

##### *Felaktig registrering av fordon som används i trafik*

En innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte på det sätt som avses i 17 § har registrerat ett motordrivet fordon som används i yrkesmässig trafik i det trafik- och transportregister som avses i 216 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *felaktig registrering av fordon som används i trafik* dömas till böter.

---

#### 265 §

##### *Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 25 a, 26 a, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

---

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

#### 268 a §

##### *Förseelser som gäller lämnande av prisuppgifter och användning av taxameter*

Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 1 och 3 mom. eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av 152 § 3 mom. föreskrivs om lämnande av prisuppgifter.

Föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 2 mom. föreskrivs om användningen av taxameter.

Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna i 15 a § om användningen av taxameter.

#### 268 b §

##### *Påförande och verkställighet av avgift för trafikförseelse*

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse enligt denna lag och om ändringssökande i fråga om en sådan avgift finns i vägtrafiklagen (729/2018). Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 15 a § 1 och 3 mom., 227 § 1 mom. 1 punkten och 268 a § 3 mom. träder dock i kraft först den 1 februari 2027 och bestämmelserna i 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten den 1 september 2034.

Trots vad som föreskrivs i 17 § 2 mom. i denna lag ska innehavare av taxitrafiktillstånd uppfylla kraven enligt det momentet på registrering av fordon och fogande av fordonet till trafiktillståndet senast den 1 januari 2027.

Trots vad som föreskrivs i 25 § 2 mom. 3 punkten i denna lag kan körtillstånd för taxiförare beviljas en person utan genomgående av en utbildning för taxiförare efter ikraftträdandet av denna lag under den tid som utbildning för taxiförare ännu inte finns att tillgå, dock högst till och med den 31 oktober 2026.

På en ansökan om körtillstånd för taxiförare eller en ansökan om förnyande av körtillstånd för taxiförare som har lämnats in med stöd av 25 eller 26 § i denna lag och som är anhängig vid ikraftträdandet av denna lag samt i fråga om begäran om omprövning och ändringssökande som gäller en sådan ansökan tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

En föreskrift som meddelats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av de bestämmelser i 152 § 2 mom. som gällde vid ikraftträdandet av denna lag gäller till och med den 31 januari 2027.

## 2.

### Lag

#### om temporär ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* temporärt i lagen om transportservice (320/2017) 26 § 2 mom., 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten, sådana de lyder i lag 299/2021, och  
*fogas* temporärt till lagen en ny 26 b § som följer:

#### 26 §

##### *Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare*

---

Ett körtillstånd kan förnyas genom ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan om förnyande av körtillstånd får göras tidigast sex månader innan giltighetstiden för körtillståndet löper ut. På förnyande av körtillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 25 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. och om kompletterande utbildning för taxiförare i 26 b §. Om den som ansöker om förnyande av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 25 § 3 mom., kan tillståndet trots det förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

#### 26 b §

##### *Kompletterande utbildning för taxiförare*

För förnyande av körtillstånd för taxiförare ska föraren genomgå en kompletterande utbildning. Utbildningen ska innehålla undervisning i de helheter som avses i 25 a § 1 mom. Taxiföraren ska genomgå en kompletterande utbildning endast en gång för förnyande av körtillstånd. Kompletterande utbildning krävs dock inte om personen har genomgått en sådan utbildning för taxiförare som avses i 25 a §.

Utbildningen ska omfatta minst 7 timmar. Utbildningsorganisationen beviljar ett utbildningsintyg till den som genomgått utbildningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av den kompletterande utbildningen för taxiförare.

#### 35 a §

##### *Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik*

För ordnande av i 25 a § avsedd utbildning för taxiförare, i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov, i 26 b § avsedd kompletterande utbildning för taxiförare och i 6 a § avsedd företagaruutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.

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

- 1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,
- 2) som inte har försatts i konkurs,
- 3) som inte har försummat sina skyldigheter i fråga om skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som Tullen tar ut eller har andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på betalningsförmågan är större än ringa eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,
- 4) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram,
- 5) vars godkännande enligt denna paragraf inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten under det senaste året.

## 265 §

### *Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

- 1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 25 a, 26 a, 26 b, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

---

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

---

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 31 augusti 2034.

Trots vad som i 26 § 2 mom. och 26 b § i denna lag föreskrivs om kompletterande utbildning och förnyande av körtillstånd, kan körtillståndet för taxiförare förnyas utan genomgående av kompletterande utbildning efter ikraftträdandet av denna lag under den tid som kompletterande utbildning ännu inte finns att tillgå, dock högst till och med den 31 oktober 2026.

---

### 3.

## Lag

### om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i fordonslagen (82/2021) 99 och 101 § samt 195 § 7 mom., av dem 195 § 7 mom.  
sådant det lyder i lag 458/2025, och  
fogas till 13 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 493/2023, ett nytt 7 mom., varvid det  
nuvarande 7 och 8 mom. blir 8 och 9 mom., till lagen en ny 153 a § samt till 195 §, sådan den  
lyder i lagarna 493/2023, 305/2025 och 458/2025, ett nytt 7 mom., varvid det ändrade 7 mom.  
blir 8 mom., som följer:

#### 13 §

##### *Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*

---

Fordon som används i taxitrafik ska ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om  
mätinstrument (707/2011).

---

#### 99 §

##### *Registreringsskyltar och registreringstecken*

När fordon registreras första gången överlämnas registreringsskyltar med det  
registreringstecken som identifierar fordonet. Registreringsskyltar överlämnas vid behov också  
för fordon som påställs. Registreringstecknet och registreringsskyltarna ska vara tydligt  
urskiljbara.

För ett fordon som används i taxitrafik överlämnas registreringsskyltar som skiljer sig från  
andra registreringsskyltar (*taxiskyltar*), om de förutsättningar som anges i 17 § 1 och 2 mom. i  
lagen om transportservice uppfylls och fordonet inte är belagt med användningsförbud eller  
körförbud.

Närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknets  
innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom  
förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de blanketter som  
används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper.

#### 101 §

##### *Användning av registreringsskyltar*

För ett fordon får inte användas och på det inte fästas andra registreringsskyltar eller  
förflyttningsmärken än de som hör till fordonet och inte heller andra sådana skyltar eller  
bokstavs- eller sifferkombinationer som på ett vilseledande sätt påminner om en

registreringsskylt, ett registreringstecken, ett förflyttningsmärke eller någon annan stats nationalitetsbeteckning.

På fordonet får emellertid i högst en månads tid användas någon annan tillfällig skylt som anger fordonets registreringstecken, om den som utför registreringar har gjort en anteckning om detta i registret i samband med beställningen av en ny registreringsskylt. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran förlänga tidsfristen.

Om fordonet används i taxitrafik, ska taxiskyltar användas på fordonet. Utan taxiskylt får sådana företags- eller representationskörningar utföras där avvikelse från skyldigheten att använda taxiskylt har överenskommit på förhand genom avtal. Avtalet eller en kopia av det ska medföras i fordonet och på begäran visas upp för tillsynsmyndigheten.

Ett fordon får inte användas i trafik, om det är försett med taxiskyltar och förutsättningarna i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice inte uppfylls.

Registreringsskyltarna ska kunna läsas utan svårighet i trafiken.

#### 153 a §

##### *Kontroll av förutsättningarna för taxiskyltar vid besiktning*

Någon annan besiktning än registreringsbesiktning eller efterkontroll av fordonet får inte slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud enligt 101 § 4 mom.

Besiktningsförrättaren är vid utförande av besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om användningsförbud för det fordon som besiktas.

#### 195 §

##### *Avgift för trafikförseelse*

---

En innehavare av taxitrafiktillstånd kan påföras en avgift för trafikförseelse på 3 000 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 13 § 7 mom. att använda taxameter.

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse enligt denna lag och om ändringssökande i fråga om en sådan avgift finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter. Avgift för trafikförseelse påförs inte, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 195 § 7 mom. träder dock i kraft först den 1 februari 2027 och bestämmelserna i 153 a § den 1 juli 2027.

De innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte i sina fordon har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska uppfylla kravet enligt 13 § 7 mom. i denna lag på att använda taxameter senast den 1 februari 2027.

De innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte har taxiskyltar på sina fordon ska uppfylla kravet på att använda taxiskyltar enligt 101 § 3 mom. i denna lag senast den 30 juni 2027.

---

4.

## Lag

### om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) 6 § 1 mom. 14 punkten,  
sådan den lyder i lag 324/2017, som följer:

6 §

*Syftet med fullgöranderapporter*

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av persontrafiktillstånd, godstrafiktillstånd och  
taxitrafiktillstånd och av godkännande av en utbildningsorganisation som ordnar utbildning i  
taxitrafik enligt lagen om transportservice (320/2017),

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

## 5.

### Lag

#### om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 23 punkten, sådan den lyder  
i lag 416/2025, som följer:

#### 1 §

##### *Lagens tillämpningsområde*

-----  
Denna lag innehåller bestämmelser om verkställighet av följande administrativa påföljder av  
straffkaraktär:  
-----

23) avgift för trafikförseelse enligt 268 och 268 a § i lagen om transportservice (320/2017),  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors 26.2.2026

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om transportservice (320/2017) 268 § 3 mom., sådant det lyder i lag 429/2025,  
*ändras* 6 § 3 mom., 6 a § 3–5 mom., 8 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 17 § 2 och 4 mom., 25 § 2 mom., 25 § 3 mom. 2 punkten, 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 227 § 1 mom. 1 punkten, 246 § 5 mom., 246 a § 1 och 2 mom., 262 a § 1 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten,  
sådana de lyder, 6 § 3 mom. i sin finska språkdräkt, 6 a § 3–5 mom., rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 246 a § 1 och 2 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten i lag 299/2021, 6 § 3 mom. i sin svenska språkdräkt och 246 § 5 mom. i lag 371/2019, 8 § 1 mom. 1 punkten i lag 175/2025, 17 § 2 mom. och 262 a § 1 mom. i lag 60/2022, 17 § 4 mom. i lag 495/2023, 25 § 2 mom. delvis ändrat i lagarna 984/2018 och 299/2021, 25 § 3 mom. 2 punkten i lag 925/2024 och 227 § 1 mom. 1 punkten i lag 150/2025, och  
*fogas* till lagen nya 268 a och 268 b § som följer

*Gällande lydelse*

6 §

*Beviljande av taxitrafiktillstånd*

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att tillståndssökanden *har faktiskt och fast* verksamhetsställe i Finland *och att* den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig *har* gott anseende på det sätt som avses i 8 §. Verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i *det företag* som *söker* tillstånd ska *också* ha gott anseende *på det sätt* som avses i 8 §.

*Föreslagen lydelse*

6 §

*Beviljande av taxitrafiktillstånd*

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att *en fysisk person som ansöker om tillstånd har sin vanliga vistelseort och sitt faktiska och fasta* verksamhetsställe i Finland *eller att en juridisk person som ansöker om tillstånd har sitt faktiska och fasta verksamhetsställe i Finland. Därutöver ska* den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig *uppfylla de villkor som anges i 1 mom. 1 punkten och* ha gott anseende på det sätt som avses i 8 §. Verkställande direktören, styrelseordföranden, den enda ordinarie styrelsemedlemmen och de ansvariga bolagsmännen i *en juridisk person* som

*Gällande lydelse*

6 a §

*Företagarutbildning i och företagarpöv för  
taxitrafik*

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

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

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

8 §

*Gott anseende hos fysiska personer inom  
tillståndspliktig vägtrafik*

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas huruvida

1) *han eller hon* under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa eller för ett sådant brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om

*Föreslagen lydelse*

*ansöker om tillstånd ska dessutom ha sådant gott anseende som avses i den paragrafen.*

6 a §

*Företagarutbildning i och företagarpöv för  
taxitrafik*

Det företagarpöv som avläggs efter utbildningen ska innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Deltagande i ett företagarpöv förutsätter att personen har deltagit i företagaruibildningen.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av företagarpöv.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagaruibildningen och företagarpöv samt om *anmälan till* och grunderna för bedömningen av provet.

8 §

*Gott anseende hos fysiska personer inom  
tillståndspliktig vägtrafik*

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas huruvida

1) *personen* under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, *bedrägeribrott eller betalningsmedelsbrott, sexualbrott, brott mot liv och hälsa*, människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa eller för ett sådant brott mot de bestämmelser som avses i

*Gällande lydelse*

trafikidkare som begåtts av *honom eller henne* eller av en förare som *han eller hon* anlitat,

---

15 a §

*Uppgifter som ska samlas in om taxiresor*

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

- 1) identifieringsuppgifter för företagaren,
  - 2) identifieringsuppgifter för fordonet,
  - 3) identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen,
  - 4) tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet,
  - 5) uppgifter om resans pris och betalningssätt.
- 

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

---

17 §

*Fordon som används i trafik*

---

Innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska dessutom se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig person- och godstrafik *innehåller utslutande av dem och har införts i trafik- och transportregistret.*

*Föreslagen lydelse*

artikel 6.1 *tredje stycket* b i EU:s förordning om trafikidkare som begåtts av *personen* eller av en förare som *personen* anlitat,

---

15 a §

*Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan*

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för att det i fordon *som används* för taxitrafik används en taxameter som uppfyller kraven *i* lagen om mätinstrument (707/2011) *och att taxametern* samlar in följande uppgifter i elektronisk form för varje taxiresa:

- 1) identifieringsuppgifter för företagaren,
  - 2) identifieringsuppgifter för fordonet,
  - 3) identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen,
  - 4) tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet,
  - 5) uppgifter om resans pris och betalningssätt.
- 

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter *om taxametrar och* om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem.

---

17 §

*Fordon som används i trafik*

---

Innehavare av *taxitrafiktillstånd*, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska dessutom se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig *taxi*-, person- eller godstrafik har *registrerats i trafik- och transportregistret i tillståndshavarens eller tjänsteleverantörens utslutande besittning och fogats till tillståndshavarens trafiktillstånd. Transport- och kommunikationsverket kan i*

### *Gällande lydelse*

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för *transporterna* tillfälligt är ur funktion under en kort tid och inte transporter med ett sådant fordon utrustat med automatiserat körsystem som används i trafik med stöd av ett provnummerintyg som Transport- och kommunikationsverket beviljat med stöd av 116 och 116 a § i fordonslagen.

### 25 §

#### *Krav på taxiförare*

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

1) har gällande körkort, dock minst för bil i kategori B, och sökanden ska ha haft körkortet i minst ett år; utöver körkort som beviljats i Finland godkänns också körkort som beviljats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som erkänns som berättigande till att framföra fordon i Finland,

2) uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2 enligt 18 § i körkortslagen,

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

### *Föreslagen lydelse*

*trafiktillståndet stryka ett fordon som fogats till det, om förutsättningarna för fogande av fordonet till trafiktillståndet inte längre uppfylls.*

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för *sådana transporter av personer och gods som avses i 3 §* tillfälligt är ur funktion under en kort tid och inte transporter med ett sådant fordon utrustat med automatiserat körsystem som används i trafik med stöd av ett provnummerintyg som Transport- och kommunikationsverket beviljat med stöd av 116 eller 116 a § i fordonslagen. *Vad som föreskrivs i 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används inom sådan taxitrafik som avses i 4 § tillfälligt är ur funktion under en kort tid.*

### 25 §

#### *Krav på taxiförare*

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

1) har gällande körkort, dock minst för bil i kategori B, och sökanden ska ha haft körkortet i minst ett år; utöver körkort som beviljats i Finland godkänns också sådana körkort som beviljats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som erkänns som berättigande till att framföra fordon i Finland,

2) *på grundval av ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande* uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2 enligt 18 § i körkortslagen (386/2011),

3) *har genomgått den utbildning för taxiförare som avses i 25 a § och högst ett år före lämnandet av ansökan om körtillstånd för taxiförare har avlagt med godkänt resultat det prov för taxiförare som avses i den paragrafen.*

### *Gällande lydelse*

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

2) brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 5, 6 a, 6 c eller 7–15 § i strafflagen, egendomsbrott enligt 28 kap. 1–9, 11 eller 12 §, rån enligt 31 kap. 1 § eller häleri- eller penningtvåtsbrott enligt 32 kap. 1–10 § i den lagen,

### *Föreslagen lydelse*

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

2) något av följande brott enligt strafflagen:  
a) brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 5, 6 a, 6 c eller 7–15 §,  
b) brott mot friheten enligt 25 kap. 1, 2, 4, 4 a eller 6–8 §,  
c) egendomsbrott enligt 28 kap. 1–9, 11 eller 12 §,  
d) skattebedrägeri eller grovt skattebedrägeri enligt 29 kap. 1 eller 2 §,  
e) rån enligt 31 kap. 1 §,  
f) häleri- eller penningtvåtsbrott enligt 32 kap. 1–10 §,  
g) bedrägeri eller grovt bedrägeri enligt 36 kap. 1 eller 2 §,  
h) betalningsmedelsbedrägeri eller grovt betalningsmedelsbedrägeri enligt 37 kap. 8 eller 9 §, förberedelse till betalningsmedelsbedrägeri enligt 11 § eller betalningsmedelsbrott eller grovt betalningsmedelsbrott enligt 12 eller 13 §,  
i) skjutvapenbrott eller grovt skjutvapenbrott enligt 41 kap. 1 eller 3 §, hantering av skjutvapen för begående av ett allvarligt brott enligt 2 §, brott mot bestämmelserna om farliga föremål enligt 5 §, innehav av farligt föremål enligt 6 § eller innehav av föremål eller ämne som lämpar sig för att allvarligt skada någon annan enligt 7 §,

### 25 a §

#### *Prov för taxiförare*

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

### 25 a §

#### *Utbildning och prov för taxiförare*

Utbildningen för taxiförare ska innehålla undervisning om

- 1) assistans till passagerare och tryggnad av deras säkerhet,
- 2) olika passagerargrupperns särskilda behov,
- 3) kundbetjäningssituationer inom taxitjänster,

#### *Gällande lydelse*

*taxitjänsterna samt om faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.*

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

#### 35 a §

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

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

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

1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,

2) som är solvent och på behörigt sätt kan fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och visar att

#### *Föreslagen lydelse*

4) förarens rättigheter och skyldigheter,  
5) faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.

Utbildningen för taxiförare ska omfatta minst 21 timmar.

Provet för taxiförare ska innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Deltagande i provet förutsätter att personen har genomgått utbildningen för taxiförare.

Kompetenskravet för taxiförare uppfylls också av en sökande som har ett beslut enligt lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) om en motsvarande behörighet som grundar sig på bevis på formella kvalifikationer och som förvärvats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en EES-stat. Beslutet fattas av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av provet för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av utbildningen och provet för taxiförare samt om anmälan till och grunderna för bedömningen av provet.

#### 35 a §

*Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik*

För ordnande av i 25 a § avsedd utbildning för taxiförare, i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och i 6 a § avsedd företagartutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.

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

1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,

2) som inte har försatts i konkurs,

#### *Gällande lydelse*

*organisationen har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten, och*

3) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram.

#### *Föreslagen lydelse*

3) som inte har försummat sina skyldigheter i fråga om skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som Tullen tar ut eller har andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på betalningsförmågan är större än ringa eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

4) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram,

5) vars godkännande enligt denna paragraf inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten under det senaste året.

#### 35 b §

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

#### 35 b §

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

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

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

Av utbildningsprogrammet ska det framgå hur de ämnesområden som undervisas behandlas och hur de praktiska övningar som ingår i utbildningsprogrammet dimensioneras enligt antalet deltagare samt motsvarande uppgifter om de praktiska arrangemangen vid övningarna.

Transport- och kommunikationsverket fastställer på ansökan utbildningsprogrammet i samband med godkännandet av utbildningsanordnaren och förnyandet av utbildningsprogrammet. Ett fastställt utbildningsprogram är i kraft högst fem år. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan också enbart fastställa ett utbildningsprogram. Även någon annan än en godkänd utbildningsanordnare eller den som ansöker om godkännande kan ansöka om fastställande av ett utbildningsprogram.

*Gällande lydelse*

36 b §

*Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik*

Utbildningsorganisationen ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om

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

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

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

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

152 §

*Prissättning av taxitrafiktjänster*

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera konsumenten om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i

*Föreslagen lydelse*

36 b §

*Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik*

Utbildningsorganisationen ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om

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

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

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

En godkänd utbildningsanordnare ska föra förteckning över lärare och de personer som svarar för utbildningen och *bevara* alla *uppgifter* som gäller de utbildningar som ordnats, *de sätt som utbildningen ordnats på* och de lärare som deltagit i utbildningarna *samt alla handlingar som gäller* de personer som *genomgått* utbildningen i sex kalenderårs tid räknat från det år som följer på det år då utbildningen *genomgicks*. När bevaringstiden gått ut ska personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas.

152 §

*Prissättning av taxitrafiktjänster*

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera konsumenten om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i

#### *Gällande lydelse*

förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för konsumenten lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för konsumenterna innan resan börjar.

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

#### 193 a §

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

---

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över de utbildningsanordnare som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § och den utbildning som de ordnar samt över ordnandet av i 6 a § avsedda företagareprov. Transport- och kommunikationsverket svarar också för tillsynen över beviljandet av de intyg som utbildningsanordnarna beviljar. Transport- och kommunikationsverket kan bemyndiga en utomstående expert för den praktiska tillsynsverksamheten. En expert som

#### *Föreslagen lydelse*

förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. *I fråga om skjutsar som inte har beställts på förhand eller vars pris är rörligt ska även föraren på begäran informera konsumenten om prisuppgifterna skriftligt eller muntligt innan resan inleds.* Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för konsumenten lättförståeligt sätt, *och de får inte ändras under resan.* Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för konsumenten innan resan inleds.

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

#### 193 a §

*Myndighet som övervakar utbildningarna inom taxitrafiken och utbildningsanordnarnas verksamhet*

---

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över de utbildningsanordnare som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § och över ordnandet av den utbildning som de ordnar. Transport- och kommunikationsverket kan bemyndiga en utomstående expert att utföra den praktiska tillsynsverksamheten. En expert som Transport- och kommunikationsverket bemyndigat att sköta uppgiften ska vara insatt i de krav som gäller tillsynsobjektens utbildningar och ordnandet av dessa, och

#### *Gällande lydelse*

Transport- och kommunikationsverket bemyndigat att sköta uppgiften ska vara insatt i de krav som gäller utbildningar och *företagarprov för tillsynsobjekten samt* ordnandet av dessa, och experten ska ha tillräcklig, genom arbetserfarenhet eller på annat sätt inhämtade kunskaper om lagstiftningen och praxis i taxibranschen. Experten ska dessutom ha tillräcklig sakkännedom och förtrogenhet med tillsynsverksamhet.

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

---

#### 227 §

##### *Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall*

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

1) på basis av företags- och organisationsnummer, företagets namn eller tillståndets nummer, uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av tillstånd för verksamhetsutövare samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om verksamhetsutövarens namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets

#### *Föreslagen lydelse*

experten ska ha tillräckliga, genom arbetserfarenhet eller på annat sätt inhämtade kunskaper om lagstiftningen och praxis i taxibranschen. Experten ska dessutom ha tillräcklig sakkännedom om och förtrogenhet med tillsynsverksamhet.

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

---

#### 227 §

##### *Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall*

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

1) på basis av företags- och organisationsnummer, *det registreringsstecken som identifierar fordonet*, företagets namn eller tillståndets nummer, uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av tillstånd för verksamhetsutövare samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och efternamn, personbeteckning, *det registreringsstecken som identifierar fordonet* eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om

*Gällande lydelse*

nummer, tillståndets giltighetstid och  
ansvarspersonens namn,

246 §

*Återkallande av körtillstånd för taxiförare  
samt varning som ges av polisen*

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med 25 §. Av gärningarna i den paragrafens 3 och 4 mom. ska de beaktas som *tillståndsmyndigheten* har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

246 a §

*Vid avläggande av prov för taxiförare och  
företagarprov konstaterat fusk*

Om en person som deltar i ett sådant prov för taxiförare som avses i 25 a § eller i ett företagarprov som avses i 6 a § under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket meddelar ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för *taxiförare* för

*Föreslagen lydelse*

verksamhetsutövarens namn och  
kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets  
nummer och tillståndets giltighetstid,

246 §

*Återkallande av körtillstånd för taxiförare  
samt varning som ges av polisen*

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med 25 §. Av de gärningar som avses i 3 och 4 mom. i den paragrafen ska beaktas de gärningar som *polisen* har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

246 a §

*Vid avläggande av prov för taxiförare och  
företagarprov konstaterat fusk*

Om en person som deltar i ett sådant prov för taxiförare som avses i 25 a § eller i ett företagarprov som avses i 6 a § under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. *Provprestationen ska också underkännas om fusk upptäcks efter provet.* Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket meddelar ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för den som

*Gällande lydelse*

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

*Föreslagen lydelse*

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

32 kap

**Straffbestämmelser**

262 a §

*Felaktig registrering av fordon som används i trafik*

En innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte på det sätt som avses i 17 § har registrerat ett motordrivet fordon som används i yrkesmässig trafik i det trafik- och transportregister som avses i 216 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för felaktig registrering av fordon som används i trafik dömas till böter.

32 kap.

**Straffbestämmelser**

262 a §

*Felaktig registrering av fordon som används i trafik*

En innehavare av *taxitrafiktillstånd*, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte på det sätt som avses i 17 § har registrerat ett motordrivet fordon som används i yrkesmässig trafik i det trafik- och transportregister som avses i 216 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *felaktig registrering av fordon som används i trafik* dömas till böter.

265 §

*Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet  
1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 26 a, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

265 §

*Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet  
1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 25 a, 26 a, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

268 §

268 §

## *Gällande lydelse*

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

Bestämmelser om påförande, delgivning av avgift för trafikförseelse och ändringssökande i fråga om sådan avgift finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse som påförts med stöd av denna lag finns i lagen om verkställighet av böter.

(ny)

## *Föreslagen lydelse*

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

(raderas)

268 a §

*Förseelser som gäller lämnande av prisuppgifter och användning av taxameter*

*Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 1 och 3 mom. eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av 152 § 3 mom. föreskrivs om lämnande av prisuppgifter.*

*Föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 2 mom. föreskrivs om användningen av taxameter.*

*Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna i 15 a § om användningen av taxameter.*

(ny)

268 b §

*Påförande och verkställighet av avgift för trafikförseelse*

*Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse enligt denna lag och om ändringssökande i fråga om en sådan avgift finns i vägtrafiklagen (729/2018). Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).*

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 15 a § 1 och 3 mom., 227 § 1 mom. 1 punkten och 268 a § 3 mom. träder dock i kraft först den 1 februari 2027 och bestämmelserna i 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten den 1 september 2034.

Trots vad som föreskrivs i 17 § 2 mom. i denna lag ska innehavare av taxitrafiktillstånd uppfylla kraven enligt det momentet på registrering av fordon och fogande av fordonet till trafikillståndet senast den 1 januari 2027.

Trots vad som föreskrivs i 25 § 2 mom. 3 punkten i denna lag kan körtillstånd för taxiförare beviljas en person utan genomgående av en utbildning för taxiförare efter ikraftträdandet av denna lag under den tid som utbildning för taxiförare ännu inte finns att tillgå, dock högst till och med den 31 oktober 2026.

På en ansökan om körtillstånd för taxiförare eller en ansökan om förnyande av körtillstånd för taxiförare som har lämnats in med stöd av 25 eller 26 § i denna lag och som är anhängig vid ikraftträdandet av denna lag samt i fråga om begäran om omprövning och ändringssökande som gäller en sådan ansökan tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

En föreskrift som meddelats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av de bestämmelser i 152 § 2 mom. som gällde vid ikraftträdandet av denna lag gäller till och med den 31 januari 2027.

---

## 2.

### Lag

#### om temporär ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* temporärt i lagen om transportservice (320/2017) 26 § 2 mom., 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten, sådana de lyder i lag 299/2021, och  
*fogas* temporärt till lagen en ny 26 b § som följer:

##### *Gällande lydelse*

##### 26 §

##### *Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare*

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

*(fogas temporärt)*

##### *Föreslagen lydelse*

##### 26 §

##### *Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare*

-----  
Ett körtillstånd kan förnyas genom ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan om förnyande av körtillstånd får göras tidigast sex månader innan giltighetstiden för körtillståndet löper ut. På förnyande av körtillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 25 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. *och om kompletterande utbildning för taxiförare i 26 b §.* Om den som ansöker om förnyande av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 25 § 3 mom., kan tillståndet trots det förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

##### 26 b §

##### *Kompletterande utbildning för taxiförare*

*För förnyande av körtillstånd för taxiförare ska föraren genomgå en kompletterande utbildning. Utbildningen ska innehålla undervisning i de helheter som avses i 25 a § 1 mom. Taxiföraren ska genomgå en kompletterande utbildning endast en gång för förnyande av körtillstånd. Kompletterande utbildning krävs dock inte om personen har*

### *Gällande lydelse*

#### *35 a §*

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

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

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

1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,

2) som är solvent och på behörigt sätt kan fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och visar att organisationen har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten, och

3) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram.

### *Föreslagen lydelse*

*genomgått en sådan utbildning för taxiförare som avses i 25 a §.*

*Utbildningen ska omfatta minst 7 timmar. Utbildningsorganisationen beviljar ett utbildningsintyg till den som genomgått utbildningen.*

*Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av den kompletterande utbildningen för taxiförare.*

#### *35 a §*

*Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik*

För ordnande av i 25 a § avsedd utbildning för taxiförare, i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov, i 26 b § avsedd kompletterande utbildning för taxiförare och i 6 a § avsedd företagarutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.

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

1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,

2) som inte har försatts i konkurs,

3) som inte har försummat sina skyldigheter i fråga om skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som Tullen tar ut eller har andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på betalningsförmågan är större än ringa eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

4) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram,

5) vars godkännande enligt denna paragraf inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten under det senaste året.

265 §

265 §

*Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

*Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

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

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 25 a, 26 a, 26 b, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

\_\_\_\_\_  
ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för olovlig trafikutbildningsverksamhet dömas till böter.

\_\_\_\_\_  
ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för olovlig trafikutbildningsverksamhet dömas till böter.

\_\_\_\_\_  
*Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 31 augusti 2034.*

*Trots vad som i 26 § 2 mom. och 26 b § i denna lag föreskrivs om kompletterande utbildning och förnyande av körtillstånd, kan körtillståndet för taxiförare förnyas utan genomgående av kompletterande utbildning efter ikraftträdandet av denna lag under den tid som kompletterande utbildning ännu inte finns att tillgå, dock högst till och med den 31 oktober 2026.*

### 3.

## Lag

### om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i fordonslagen (82/2021) 99 och 101 § samt 195 § 7 mom., av dem 195 § 7 mom.  
sådan det lyder i lag 458/2025, och  
fogas till 13 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 493/2023, ett nytt 7 mom., varvid det  
nuvarande 7 och 8 mom. blir 8 och 9 mom., till lagen en ny 153 a § samt till 195 §, sådan den  
lyder i lagarna 493/2023, 305/2025 och 458/2025, ett nytt 7 mom., varvid det ändrade 7 mom.  
blir 8 mom., som följer:

#### Gällande lydelse

13 §

*Fordons konstruktion, manöverorgan och  
utrustning*

-----  
(ny)  
-----

99 §

*Registreringsskyltar och registreringstecken*

När fordon registreras första gången  
överlämnas registreringsskyltar med det  
registreringstecken som identifierar fordonet.  
Registreringsskyltar överlämnas vid behov  
också för fordon som påställs.  
Registreringstecknet och  
registreringsskyltarna ska vara tydligt  
urskiljbara.

#### Föreslagen lydelse

13 §

*Fordons konstruktion, manöverorgan och  
utrustning*

-----  
*Fordon som används i taxitrafik ska ha en  
taxameter som uppfyller kraven i lagen om  
mätinstrument (707/2011).*  
-----

99 §

*Registreringsskyltar och registreringstecken*

När fordon registreras första gången  
överlämnas registreringsskyltar med det  
registreringstecken som identifierar fordonet.  
Registreringsskyltar överlämnas vid behov  
också för fordon som påställs.  
Registreringstecknet och  
registreringsskyltarna ska vara tydligt  
urskiljbara.

*För ett fordon som används i taxitrafik  
överlämnas registreringsskyltar som skiljer  
sig från andra registreringsskyltar  
(taxiskyltar), om de förutsättningar som anges  
i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om  
transportservice uppfylls och fordonet inte är  
belagt med användningsförbud eller  
körförbud.*

Närmare bestämmelser om överlämnande  
av registreringsskyltar, registreringstecknets

### *Gällande lydelse*

Närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknets innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper.

### 101 §

#### *Användning av registreringsskyltar*

För ett fordon får inte användas och på det inte fästas andra registreringsskyltar eller förflyttningsmärken än de som hör till fordonet och inte heller andra sådana skyltar eller bokstavs- eller sifferkombinationer som på ett vilseledande sätt påminner om en registreringsskylt, ett registreringstecken, ett förflyttningsmärke eller någon annan stats nationalitetsbeteckning.

På fordonet får emellertid i högst en månads tid användas någon annan tillfällig skylt som anger fordonets registreringstecken, om den som utför registreringar har gjort en anteckning om detta i registret i samband med beställningen av en ny registreringsskylt. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran förlänga tidsfristen.

Registreringsskyltarna ska kunna läsas utan svårighet i trafiken.

(ny)

### *Föreslagen lydelse*

innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper.

### 101 §

#### *Användning av registreringsskyltar*

För ett fordon får inte användas och på det inte fästas andra registreringsskyltar eller förflyttningsmärken än de som hör till fordonet och inte heller andra sådana skyltar eller bokstavs- eller sifferkombinationer som på ett vilseledande sätt påminner om en registreringsskylt, ett registreringstecken, ett förflyttningsmärke eller någon annan stats nationalitetsbeteckning.

På fordonet får emellertid i högst en månads tid användas någon annan tillfällig skylt som anger fordonets registreringstecken, om den som utför registreringar har gjort en anteckning om detta i registret i samband med beställningen av en ny registreringsskylt. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran förlänga tidsfristen.

*Om fordonet används i taxitrafik, ska taxiskyltar användas på fordonet. Utan taxiskylt får sådana företags- eller representationskörningar utföras där avvikelser från skyldigheten att använda taxiskylt har överenskommit på förhand genom avtal. Avtalet eller en kopia av det ska medföras i fordonet och på begäran visas upp för tillsynsmyndigheten.*

*Ett fordon får inte användas i trafik, om det är försett med taxiskyltar och förutsättningarna i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice inte uppfylls.*

Registreringsskyltarna ska kunna läsas utan svårighet i trafiken.

153 a §

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Kontroll av förutsättningarna för taxiskyltar  
vid besiktning*

*Någon annan besiktning än registreringsbesiktning eller efterkontroll av fordonet får inte slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud enligt 101 § 4 mom.*

*Besiktningsförrättaren är vid utförande av besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om användningsförbud för det fordon som besiktas.*

*195 §*

*195 §*

*Avgift för trafikförseelse*

*Avgift för trafikförseelse*

*Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av en avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen. Avgift för trafikförseelse påförs inte, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.*

*En innehavare av taxitrafiktillstånd kan påföras en avgift för trafikförseelse på 3 000 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 13 § 7 mom. att använda taxameter.*

*Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse enligt denna lag och om ändringssökande i fråga om en sådan avgift finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter. Avgift för trafikförseelse påförs inte, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.*

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

*Bestämmelserna i 195 § 7 mom. träder dock i kraft först den 1 februari 2027 och bestämmelserna i 153 a § den 1 juli 2027.*

*De innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte i sina fordon har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska uppfylla kravet enligt 13 § 7 mom. i denna lag på att använda taxameter senast den 1 februari 2027.*

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*De innehavare av taxitrafik tillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte har taxiskyltar på sina fordon ska uppfylla kravet på att använda taxiskyltar enligt 101 § 3 mom. i denna lag senast den 30 juni 2027.*

---

4.

## Lag

### om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) 6 § 1 mom. 14 punkten,  
sådan den lyder i lag 324/2017, som följer:

*Gällande lydelse*

6 §

*Syftet med fullgöranderapporter*

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av  
persontrafiktillstånd, godstrafiktillstånd och  
taxitrafiktillstånd enligt lagen om  
transportservice (320/2017),

*Föreslagen lydelse*

6 §

*Syftet med fullgöranderapporter*

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av  
persontrafiktillstånd, godstrafiktillstånd och  
taxitrafiktillstånd *och av godkännande av en  
utbildningsorganisation som ordnar  
utbildning i taxitrafik enligt lagen om  
transportservice (320/2017),*

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 5.

### Lag

#### om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 23 punkten, sådan den lyder  
i lag 416/2025, som följer:

#### *Gällande lydelse*

1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

-----  
Denna lag innehåller bestämmelser om  
verkställighet av följande administrativa  
påföljder av straffkaraktär:  
-----

23) avgift för trafikförseelse enligt 268 § i  
lagen om transportservice (320/2017),  
-----

#### *Föreslagen lydelse*

1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

-----  
Denna lag innehåller bestämmelser om  
verkställighet av följande administrativa  
påföljder av straffkaraktär:  
-----

23) avgift för trafikförseelse enligt 268 *och*  
268 a § i lagen om transportservice (320/201,  
-----

-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .  
-----