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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

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

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

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

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

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

_____

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
MOTIVERING 5
1 Bakgrund och beredning 5
1.1 Bakgrund 5
1.2 Beredning 9
2 Nuläge och bedömning av nuläget 10
2.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet 10
2.2 Tillgången till taxitjänster 12
2.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen 15
2.4 Prissättning av taxitjänsterna 22
2.5 Andra ändringsbehov 26
3 Målsättning 27
4 Förslagen och deras konsekvenser 30
4.1 De viktigaste förslagen 30
4.1.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet 30
4.1.2 Tillgången till taxitjänster 33
4.1.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen 33
4.1.4 Prissättning av taxitjänsterna 35
4.1.5 Andra ändringsbehov 37
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna 38
4.2.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet 38
4.2.2 Tillgången till taxitjänster 41
4.2.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen 42
4.2.4 Prissättning av taxitjänsterna 45
4.2.5 Andra ändringsbehov 47
5 Alternativa handlingsvägar 49
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser 49
5.1.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet 49
5.1.2 Tillgången till taxitjänster 54
5.1.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen 54
5.1.4 Prissättning av taxitjänsterna 56
5.1.5 Andra ändringsbehov 58
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet 59
6 Remissvar 64
7 Specialmotivering 72
7.1 Lagen om transportservice 72
7.2 Vägtrafiklagen 94
7.3 Fordonslagen 95
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag 95
9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser 97
10 Verkställighet och uppföljning 98
11 Förhållande till andra propositioner 98
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning 100
LAGFÖRSLAG 113
1. Lag om ändring av om ändring av lagen om transportservice 113

2. Lag om ändring av155 och 171 § i vägtrafiklagen....124
3. Lag om ändring av fordonslagen....125
BILAGOR....126
PARALLELLTEXTER....126
1. Lag om ändring av lagen om transportservice....126
2. Lag om ändring av 155 och 171 § i vägtrafiklagen....145
3. Lag om ändring av fordonslagen....147

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Lagen om transportservice och marknadsreglering

Lagen om transportservice (320/2017), (nedan *transportservicelagen*), som stegvis trädde i kraft 2018 och 2019 samlade merparten av den lagstiftning som gällde transportmarknaden i samma lag. Där sammanfördes en betydande del av de bestämmelser som gäller person- och godstransporter. Samtidigt lättades regleringen av taxitrafiken.

Taxitrafiken var tidigare hårt reglerad och branschens tillväxt begränsades av bristen på chaufförer och regleringen av antalet regionala taxitillstånd. Det var svårt för nya aktörer att ta sig in på marknaden, och utökandet av och möjligheterna att utveckla en befintlig affärsrörelse var begränsade. I och med transportservicelagen avskaffades regleringen om antalet taxitillstånd, regleringen av maximipris för tjänsterna och skyldigheter i fråga om jour och stationsplatser avskaffades. De fordonsspecifika taxitillstånden avskaffades också. I och med transportservicelagen beslutar företagen själva om omfattningen på sin verksamhet, verksamhetsområde, verksamhetstider och priser. Skyldigheten att använda taxameter i alla taxiskjutsar avskaffades för att möjliggöra digitala tjänster av nya typer.

De ändringar som gjordes i marknadsregleringen av taxiverksamheten i samband med transportservicelagen var synnerligen betydande på den länge hårt reglerade och statiska marknaden. Marknaden befinner sig fortfarande i ett skede av förändring och anpassning och reformens alla konsekvenser har ännu inte blivit verklighet. Frigörelsen från regleringen verkar ha stött taxibranschen på det sätt som eftersträvades vad gäller att ta tag i digitaliseringens möjligheter och att inleda pilotprojekt där nya verksamhetsmöjligheter söks. Den betydande minskningen i den sektorspecifika regleringen har emellertid även fört med sig ökad osäkerhet, och det har ansetts viktigt att utvärdera hur den nya regleringen fungerar. Ett omfattande utvärderingsarbete om taxiregleringens funktionalitet inleddes sommaren 2019 vid kommunikationsministeriet i samarbete med myndigheter.

Lagstiftningsprojektet hänför sig till det strategiska målet utvecklingen av transportnätet (punkt 3.4.1) i regeringsprogrammet (10.12.2019) för Sanna Marins regering. Enligt regeringsprogrammet rättas de missförhållanden till som har upptäckts i taxitrafiken med särskilt beaktande av säkerheten, bekämpningen av grå ekonomi och genom att söka lösningar i den ändrade situationen till exempel vad gäller prissättningens genomskinlighet och tillgången till taxibilar.

I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering finns vid sidan av korrigeringen av marknadsregleringen av taxitjänster flera andra mål för utvecklingen av dem. För att skapa en helhetsbild behandlas nedan i korthet några pågående projekt för reglering och utveckling som påverkar taxitjänsterna trots att de inte är en del av denna regeringsproposition.

Taxitransporter som stöds offentligt

I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering finns även flera andra skrivningar om taxitransporter som stöds offentligt: omvärdering av upphandlingspraxis i fråga om FPA-taxitransporter samt bedömning av funktionaliteten i Folkpensionsanstaltens och kommunernas transporttjänster under den tid den nya taxilagen varit i kraft, och att genomföra ändringar

som följd av det. Enligt regeringsprogrammet bör man för vissa tjänsters del som Folkpensionsanstalten nu upphandlar utreda övergång till ett registreringsförfarande.

De så kallade FPA-skjutsar som Folkpensionsanstalten ersätter med stöd av sjukförsäkringslagen (1224/2004) och de transporttjänster enligt socialvårdslagen och handikappservicelagen som kommunerna ansvarar för hör till social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde.

Vid social- och hälsovårdsministeriet pågår ett lagstiftningsprojekt som gäller ändring av bestämmelser om reseersättningar i sjukförsäkringslagen (STM009:00/2020).[1] Som en del av projektet bereds en fortsättning av regleringen av maximipriserna för FPA-taxibilar efter att de nuvarande temporära bestämmelserna upphör att gälla den 31 december 2021. Avsikten är att en regeringsproposition lämnas till riksdagen i slutet av höstsessionen 2020.

Social- och hälsovårdsministeriet har för bedömning av upphandlingspraxis för FPA-taxibilar och av behoven av ändring av bestämmelser i samband med det beställt en utomstående utredning av KPMG Oy Ab Julkishallinnon Palvelut. KPMG:s ”Arviointi Kelan hankintamenettelystä taksivälityspalveluissa” (utvärdering av FPA:s upphandlingspraxis vid tjänster för taxiförmedling) blev färdig den 15 april 2020. Enligt utvärderingen kan de upphandlingar av taxitjänster som Folkpensionsanstalten genomfört de senaste tre åren anses lyckade när man bedömer kostnadseffekter, mängden respons som helhet och speciellt bakgrundsförhållandena under tiden för upphandlingen. Som sådana har i rapporten nämnts ikraftträdandet av lagen om transportservice och pressade tidtabeller i samband med det samt förändringar på marknaden. Den nuvarande handlingsmodellen för upphandling av taxi har relativt väl tryggat användarnas tillträde till tjänsterna. Enligt utvärderingsrapporten kan Folkpensionsanstaltens taxiupphandlingar utvecklas utgående från den nuvarande upphandlingsmodellen utan att det behövs ändringar i lagstiftningen. Folkpensionsanstalten kan under följande upphandlingsperiod bedöma regionindelningen på nytt och sträva efter en modell med flera förmedlare. Då bör man emellertid å ena sidan säkerställa att bilarna räcker till och å andra sidan att tillgången till tjänster säkerställs. Folkpensionsanstalten bör också kritiskt bedöma konsekvenserna av den nuvarande modellen för upphandling och hur den fria konkurrensen förverkligas i förhållande till taxiägarna. Utvecklandet av regleringen om FPA-taxibilar påverkas även av regeringsprogrammets skrivning om beredning av avveckling av finansiering via flera kanaler. Beredningen som gäller detta har vid social- och hälsovårdsministeriet väntat på att social- och hälsovårdsreformen och landskapsreformen ska framskrida. I samband med beredningen av finansiering via flera kanaler kommer man att besluta vem som i framtiden kommer att ordna och ersätta resor, inklusive taxiresor, till hälso- och sjukvården.

På social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde finns speciallagar av många slag om transporter som kommunerna ansvarar för. Socialvårdslagen (1301/2014), handikappservicelagen (lag om service och stöd på grund av handikapp 380/1987), lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (519/1977), lagen om klientens ställning och rättigheter inom socialvården (812/2000) och förvaltningslagen (434/2003) innehåller centrala bestämmelser om kundens rättigheter och ställning inom socialvården, och om processen som hänför sig till detta, samt å andra sidan om ansvar och skyldigheter för dem som har ansvaret för att ordna tjänsterna. Dessa bestämmelser fungerar även som grund för ordnandet av transporttjänster tillsammans med bestämmelserna på kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

[1]Ytterligare uppgifter om projektet finns i statsrådets projektfönster, på finska https://stm.fi/hanke?tunnus=STM009:00/2020.

Flera projekt pågår för att utveckla och reformera de transporttjänster som kommunerna ansvarar för. Enligt regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering har man för avsikt att reformera lagstiftningen om specialservice inom socialvården för personer med funktionsnedsättning genom att stifta en ny lag om funktionshinderservice där lagen om service och stöd på grund av handikapp 380/1987 och lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda 519/1977 samordnas. I samband med reformen är avsikten att förnya även bestämmelser som gäller transporttjänster så att en tjänstehelhet av nytt slag för stöd av mobilitet utöver traditionell taxitransport även omfattar andra smidigare serviceformer. En reform av lagstiftningen om tjänster för äldre pågår också.

I nuläget ordnar över 300 kommuner transporttjänster som kommunerna har organiseringsansvaret för, vilket ofrånkomligen leder till variation i regional praxis. I och med totalreformen av systemet för social- och hälsovården blir det betydligt större områden som ansvarar för att ordna dessa transporter och antalet aktörer minskar från 300 till cirka 20. Det inverkar sannolikt på hur transporttjänster ordnas, upphandlas, genomförs och hur de följs upp.

Riksdagen förkastade våren 2019 ett medborgarinitiativ om förbud mot konkurrensutsättning av tjänster för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt förutsattes det att dessa personers delaktighet i hur deras tjänster ska ordnas förbättras jämfört med tidigare. Upphandlingslagstiftningen möjliggör kundorienterad upphandling av tjänster, och ministerierna har främjat saken i förhållande till kommunerna. Under 2019 ordnades en utbildningsrunda om ordnande av tjänster för personer med funktionsnedsättning och om upphandling för kommunerna, tjänsteproducenter och kunder och ett heltäckande materialpaket utarbetades. Syftet har varit att stärka kommunernas färdigheter i att ordna tjänster för personer med funktionsnedsättning och att ta i bruk olika sätt att ordna dem, i att förverkliga kundens delaktighet i det faktiska genomförandet samt i tillämpningen av upphandlingslagstiftningen. Totalt cirka 1000 personer har deltagit i utbildningen, och projektet fortsätter 2020. Institutet för hälsa och välfärd (THL) koordinerar utbildningsrundan under ledning av social- och hälsovårdsministeriet. I projektet deltar dessutom arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Finlands Kommunförbund, Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården (Valvira), regionförvaltningsverken och representanter för handikapporganisationerna.

Under 2020 arbetar Delaktighetsarbetsgruppen (Arbetsgrupp för säkerställandet av delaktigheten för personer med funktionsnedsättning i service som gäller dem). Delaktighetsarbetsgruppen bedömer och bereder förslag till bestämmelser om lagstiftning som gäller tjänster för personer med funktionsnedsättning, speciellt ur infallsvinklar som gäller dessa personers delaktighet och rättsmedel.

I ett projekt för försök med personlig budgetering för personer med funktionsnedsättning utvecklas en finländsk modell för ett sätt att ordna personlig budgetering (PB) och ett förslag om den lagstiftning som behöver tas fram. Projektets mandatperiod pågår 2020–2021. Syftet med projektet är att stärka självbestämmanderätt, delaktighet och valmöjligheter i processen för planering och förverkligande av tjänster för personer med funktionsnedsättning så, att hjälp och stöd smidigt finns tillgängliga i olika situationer i livet och för individuella behov. Projektet består av både riksomfattande och regionalt utvecklingsarbete. Social- och hälsovårdsministeriet beviljar högst 3,3 miljoner euro i statsunderstöd för regionala projekt.

Reglering om konsumentskydd

I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering aktualiserar det uppställda målet för den strategiska helheten Utvecklingen av rättsstaten konsumentskyddet i synnerhet vad gäller tjänster. En arbetsgrupp som tillsatts av justitieministeriet föreslår i sitt betänkande[2] att det till konsumentskyddslagen (38/1978, nedan *KSL*) fogas ett nytt kapitel (KSL 9 a) om vissa tjänster som riktas till personer och att det ska stiftas en ny lag om konsumentskydd för vissa tjänster som riktar sig till personer och som ordnas av offentliga samfund och andra tjänster som tillhandahålls av andra än näringsidkare (kundskyddslag). Dessutom föreslås det att bland annat lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården ändras.

Med tjänster som riktas till personer avses enligt betänkandet till exempel taxitransporttjänster som avses i 4 § i transportservicelagen. I nuläget tillämpas på fall av försening och fel i taxitrafiktjänster för konsumenter i praktiken de bestämmelser i KSL 8 kap. som gäller tjänster som riktas till föremål och som anses uttrycka allmänna avtalsrättsliga principer.

I det nya KSL 9 a kap. ska det enligt förslaget bland annat finnas bestämmelser om krav som ska ställas på tjänsters utförandesätt och kvalitet samt om konsumentens rättigheter och skyldigheter i fall av förseningar och fel. En tjänst bör utföras med yrkesskicklighet och på ett omsorgsfullt sätt samt med beaktande av beställarens intressen. En tjänst bör dessutom motsvara de krav som ställts i lag eller i myndighetsbeslut. I betänkandet föreslås också att bestämmelsen i KSL 12 kap. 1 § om förmedlarens ansvar utvidgas till att gälla tjänster som hör till tillämpningsområdet för det nya 9 a kap. Enligt det kan taxibeställningscentralerna bli ansvariga inför konsumenten för att ett avtal uppfylls. Ansvar uppkommer emellertid inte om konsumenten vid ingången av ett avtal bör ha varit medveten om att förmedlaren handlar för någon annans räkning och på vilket sätt detta påverkar konsumentens rättigheter samt om vem som är konsumentens avtalspart i ett avtal om taxitjänster.

Kundskyddslagen ska enligt förslaget bland annat gälla tjänster som kommunen, staten och Folkpensionsanstalten ordnar, producerar eller upphandlar som köptjänst, som tillhandahålls fysiska personer och som hör till tillämpningsområdet för KSL 9 a kap. Lagen ska till exempel innehålla bestämmelser om påföljder vid fel i en sådan tjänst, såsom skadestånd. I lagarna om klientavgifter föreslås en ändring enligt vilken kunden ska ha rätt att kräva att ett fel avhjälps utan att det medför tilläggskostnader för kunden eller, om felet inte kan avhjälpas, kräva att klientavgiften återbetalas till den del den motsvarar felet. Den som ordnar tjänsterna ska ansvara för fel, för köptjänsters del ansvarar även tjänsteproducenten. En tjänst ska anses felaktig om den inte utförs enligt de villkor som anges i lag eller som en myndighet ställt eller i enlighet med ett avtal om köptjänst eller något annat motsvarande arrangemang samt i övrigt med yrkesskicklighet och på ett omsorgsfullt sätt.

Kundskyddslagen kan enligt förslaget tillämpas till exempel på de transporttjänster som genomförs med taxi som kommunerna har ansvaret för att ordna, såsom tjänster som ska genomföras enligt handikappservicelagen (380/1987), socialvårdslagen (1301/2014) och lagen om grundläggande utbildning (628/1998). För de så kallade FPA-taxiresornas del är det oklart om Folkpensionsanstalten kan anses ordna de taxiresor som ska ersättas enligt sjukförsäkringslagen (1224/2004) eller om dess uppgift endast är att ersätta dem. I det första fallet tillämpas kundskyddslagen, i det andra KSL 9 a kap. Saken utreds i den fortsatta beredningen Arbetsgruppens betänkande har sänts på remiss. Beredningen fortsätter utifrån utlåtandena i slutet av sommaren 2020, och avsikten är att den slutgiltiga regeringspropositionen lämnas till riksdagen efter det.

---

[2] Justitieministeriets publikationer, Betänkanden och utlåtanden 2020:3, på finska [http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-259-922-3]

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen av propositionen inleddes den 28 januari 2020 enligt beslutet att tillsätta lagstiftningsprojektet.

Kommunikationsministeriet inledde arbetet med att bedöma taxiregleringens funktionalitet redan sommaren 2019 i samarbete med Transport- och kommunikationsverket, Skatteförvaltningen och Konkurrens- och konsumentverket. Myndigheternas taxiutredningar har publicerats den 21 januari 2020.

Kommunikationsministeriet har utifrån myndigheternas och sina egna utredningar berett en bedömningspromemoria om taxiregleringens funktionalitet. I bedömningspromemorian behandlas särskilt de teman som lyfts fram i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering: taxitjänsternas säkerhet, prissättning, tillgång och kvalitet samt bekämpningen av grå ekonomi som har samband med taxitjänster. Bedömningspromemorian sändes på remiss via systemet utlåtande.fi den 30 januari 2020. Remisstiden upphörde den 21 februari 2020. Kommunikationsministeriet begärde utlåtanden i vid utsträckning från aktörer för vilkas verksamhet eller användning av taxitjänster de ändringar som bereds kan medföra konsekvenser. Totalt 86 utlåtanden gavs, men i en del av utlåtandena kommenterades endast enskilda delar eller frågor i bedömningspromemorian. Ett sammandrag av utlåtandena har utarbetats. Det arrangerades även ett offentligt diskussionsmöte om bedömningspromemorian den 10 februari 2020 som videofilmades. De utlåtanden som gavs om promemorian har utnyttjats i bedömningen av nuläget, i kartläggningen av alternativen för genomförande och i bedömningen av deras konsekvenser i regeringspropositionen.

Under beredningen kontaktades också Europeiska kommissionen för ett klarläggande om Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/32/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av mätinstrument (nedan *mätinstrumentdirektivet*) i fråga om tolkningar som gäller taxametrar. Ett skriftligt svar av kommissionen erhölls den 10 juni 2020.

Det lagförslag som sändes på remiss har den 17 juni 2020 anmälts till Europeiska kommissionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Kommissionen har den 18 september 2020 framfört en anmärkning[3] i fråga om lagförslaget. På basis av anmärkningen har bestämmelserna om taxametrar och motiveringen till dem preciserats något.

Ett utkast till regeringsproposition sändes på remissbehandling via tjänsten lausuntopalvelu.fi (utlåtande.fi) den 11 juni 2020. Det begärdes att utlåtandena lämnas före den 9 juli 2020. Det har ansetts viktigt att ingripa i de missförhållanden som upptäckts i taxiregleringen, och därför har tidtabellen för beredningen av regeringspropositionen varit snabb. Det var nödvändigt att begränsa remisstidens längd för att det i enlighet med beslutet att tillsätta lagstiftningsprojektet skulle vara möjligt att lämna regeringspropositionen till riksdagen i början av höstsessionen så att lagarna kan träda i kraft vid årsskiftet. Trots den intensiva tidtabellen för remissen gavs totalt 95 utlåtanden, även om det i en del av utlåtandena bara fanns kommentarer om enskilda avsnitt i utkastet till proposition. Den begränsade remisstiden möjliggjorde att de observationer som

[3] Europeiska kommissionens anmärkning 18.9.2020. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/a523f06a-3480-4e14-bb9e-39f64a678c69/KIRJE_20201013074626.PDF]

lagts fram i utlåtandena trots den intensiva tidtabellen för beredningen hann bli behandlade och togs i beaktande i den fortsatta beredningen.

Ett sammandrag av utlåtandena har utarbetats. Myndigheternas utredningar, kommunikationsministeriets bedömningspromemoria, begäran om utlåtande om den, materialet som lagts fram på diskussionsmötet, utlåtandena om bedömningspromemorian och sammandrag av utlåtandena, begäran om utlåtande om regeringens propositionsutkast, de utlåtanden som gavs om det och sammandrag av utlåtandena samt andra beredningsunderlag för regeringens proposition finns tillgängliga i statsrådets projektfönster på adressenhttps://valtioneuvosto.fi/sv/projekt med projekt numret LVM025:00/2019 (https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM025:00/2019).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet

Utbildningskrav på taxiförare

Transportservicelagen innehåller inget obligatoriskt krav på utbildning för att få körtillstånd som taxiförare. Före bestämmelserna i transportservicelagen som trädde i kraft den 1 juli 2018 skulle den som ansökte om körtillstånd för taxiförare genomgå minst vissa kurser innan körtillståndet kunde beviljas.[4] Kurserna innehöll också undervisning som gav träning i att bemöta olika kundgrupper och i och med en reform 2014 även praktiska övningar.[5]

Trots att obligatorisk utbildning saknas i kraven för beviljandet av körtillstånd som taxiförare mäts genom ett prov för taxiförare dennes grundläggande kompetens samt kännedom om den centrala regleringen av taxitrafiken. I provet ingår även frågor som gäller servicesituationer för grupper med särskilda behov. Utöver det lagstadgade provet för taxiförare förutsätter många beställningscentraler och åtminstone de största taxiföretagen att deras förare genomgår företagets interna utbildning. I den utbildning som finns på marknaden ingår i allmänhet också undervisning i hur man interagerar med grupper med särskilda behov. Undervisningens innehåll och det praktiska genomförandet i den utbildning som beställningscentraler och taxiföretag tillhandahåller regleras inte. Därför kan utbildningarnas innehåll och standard variera.

Enligt bedömning som gjorts under den inledande beredningen har taxikundernas känsla av säkerhet minskat efter att transportservicelagen trädde i kraft, men är generellt fortfarande på en god nivå. Bedömningen grundade sig på enkäter som Transport- och kommunikationsverket och dess föregångare Trafiksäkerhetsverket genomfört olika år. Motsvarande resultat erhölls i enkäter som gällde taxitjänsters kvalitet. Trots att tjänsternas säkerhet och kvalitet generellt sett anses goda observerade man i den bedömning som ministeriet utförde att grupper med särskilda behov starkast upplevde att säkerhets- och kvalitetsfaktorer i taxitjänster har försämrats efter det att transportservicelagen trädde i kraft. Det bedömdes att den försämrade säkerhet som grupper med särskilda behov upplever åtminstone delvis beror på det stora antalet nya förare som kommit in i branschen och på att de obligatoriska kraven på utbildning slopats. Det bedömdes

[4] Den upphävda lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) och statsrådets förordning som kompletterade lagen (825/2009).

[5] Lagen om yrkeskompetens för taxiförare och den kompletterande förordningen förnyades 2014. Då fogades till lagen (369/2014) en betoning på grupper med särskilda behov och i förordningen (380/2014) fogades krav på praktisk undervisning till det fastställda undervisningsinnehållet.

att det att de slopade kraven på utbildning också inverkar på upplevelser av att servicens kvalitet har försämrats.[6]

Villkor för att få körtillstånd som taxiförare

Enligt 25 § transportservicelagen beviljas körtillstånd som taxiförare till en person som uppfyller de minimikrav som fastställts i paragrafen. Dit hör bland annat uppfyllandet av vissa medicinska krav, att personen har avlagt provet för taxiförare samt oförvitlighet som framgår av straff- och bötesregistren vad gäller vissa brottsbeskrivningar som definieras i strafflagen (39/1889).

Transport- och kommunikationsverket ska i samband med beviljandet av körtillstånd bland annat kontrollera att den som ansöker om körtillstånd inte har gjort sig skyldig till gärningar som framgår av bötesregistret och som specificeras i 25 § 4 mom. i transportservicelagen. Det bestäms inte separat i 4 mom. hur länge de gärningar som avses där inverkar på ett beslut om ansökan om körtillstånd. Transport- och kommunikationsverket har tolkat bestämmelsen så att samma tidsfrist på fem år tillämpas på den som på de gärningar som avses i 3 mom. och som framgår av straffregistret. I praktiken är det dock inte möjligt att kontrollera uppgifter för fem år i bötesregistret som rättsregistercentralen upprätthåller. Enligt 50 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter (672/2002) får rättsregistercentralen inte lämna ut uppgifter ur bötesregistret efter att tre år förflutit från det att en lagakraftvunnen dom eller något annat slutligt myndighetsavgörande har avkunnats eller meddelats.

Transport- och kommunikationsverket har, när det fattar beslut om körtillstånd i fråga om vissa gärningar som specificeras i lag och som framgår av bötesregistret, prövningsrätt att bedöma om en förseelse gör en sökande olämplig som taxiförare. I övrigt är en överträdelse under karenstiden ett ovillkorligt hinder för beviljande av körtillstånd.

Högsta förvaltningsdomstolen ansåg i ett avgörande 2018[7] att ett absolut hinder för beviljande av körtillstånd för fem år för en rätt ringa förseelse mot bestämmelser om körtillstånd kan stå i strid med näringsfriheten som tryggas i grundlagen och med proportionalitetsprincipen vid begränsning av de grundläggande rättigheterna. Vid avgörandet tillämpades 9 § i den tidigare gällande lagen om yrkeskompetens för taxiförare enligt vilken en sökande inte anses vara lämplig som taxiförare om han eller hon under de fem år som föregår ansökan om körtillstånd har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen.

Prov för taxiförare

Enligt 25 § 2 mom. 3 punkten i transportservicelagen är syftet med provet för taxiförare att i samband med ansökan om körtillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet också oavsett fordon och kan beakta passagerarens funktionsnedsättningar. Enligt 25 § 5 mom. i transportservicelagen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om krav i provet. Transport- och kommunikationsverket har meddelat en föreskrift om kravet i

---

[6] LVM (2020). Taksisääntelyn toimivuus. Arviomuistio. 30.1.2020. (Taxiregleringens funktionalitet. Bedömningspromemoria, på finska) [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/825f7d48-7ba1-4914-9195-777b898d6e6c/KIRJE_20200522110243.PDF]. Nuläget i taxitjänsternas säkerhet och kvalitet och utredningar som gjorts behandlas mer specifikt i promemorians avsnitt 2.1–2.3 (s. 8–31) och 6.1–6.3 (s. 92–98).

[7] HFD:2018:85 [https://www.kho.fi/sv/index/beslut/arsboksbeslut/1528105277252.html].

provet för taxiförare[8]. Ämnesområden som speciellt beaktats i provet är i enlighet med transportservicelagen passagerarnas säkerhet och funktionsnedsättningar. För att ett avlagt prov ska godkännas förutsätts det att examinanden får ett tillräckligt antal poäng för båda ämnesområdena.

Kommunikationsministeriet har under bedömningen av taxiregleringen även utrett innehåll och funktionalitet i provet för taxiförare. Avsikten var att utreda bland annat i vilken utsträckning man genom provet klarlägger säkerhetssynpunkter i fråga om kundservice. Enligt kommunikationsministeriets uppfattning bedömde frågorna i provet examinandens färdigheter att arbeta som förare. I frågorna hade det också satsats på servicesituationer för personer med funktionsnedsättning. I provet av den nuvarande modellen och i frågorna identifierades emellertid också inslag som talar för att provmodellen bör justeras.[9]

Bestämmelserna om provet för taxiförare har under den förberedande beredningen konstaterats vara delvis bristfälliga och inexakta till exempel vad gäller definitionen av och syftet med provet. Under den förberedande beredningen framgick det även att antalet försök att fuska i provet för taxiförare har ökat kraftigt efter att transportservicelagen trädde i kraft. Transportservicelagen innehåller inte möjligheter att bestämma några särskilda administrativa påföljder i fall av fusk, vilket bedöms sänka tröskeln för försök till fusk.

Transport- och kommunikationsverket har inlett en förnyelse av föreskriften om kraven i provet för taxiförare.[10] Syftet med projektet är att precisera den nuvarande föreskriften och foga till omnämnanden bland annat om tiden för utförandet av provet, poängantal, material som tillåts i provet och om förfarande i fall av fusk. Föreskriften kommer dock inte att meddelas innan det finns klarhet i när de preciseringar som föreslås i transportservicelagen har trätt i kraft.

2.2 Tillgången till taxitjänster

Det finns i nuläget endast lite statistiska uppgifter om tillgången till taxitjänster. Nuläget för tillgången har huvudsakligen utretts med hjälp av enkäter. Enligt dem är merparten av människorna nöjd med tillgången till taxitjänster, men missnöjet med tillgången verkar i någon mån ha ökat efter att transportservicelagen trädde i kraft. Tillgången till taxitjänster verkar vara sämst på glest bebyggda områden, men det har även funnits missnöje med tillgången till tjänster i mer tätbebyggda områden. Grupper med särskilda behov är i någon mån mer missnöjda med tillgången till tjänster än den övriga befolkningen. Resultat av enkäterna som gäller tillgång till taxitjänster beskrivs mer ingående i den bedömningspromemoria som kommunikationsministeriet utarbetat.[11] Bilden av tillgången till taxitjänster är så pass bristfällig att det inte utgående

[8] Transport- och kommunikationsverkets föreskrift Kraven i provet för taxiförare TRAFICOM/108893/03.04.03.00/2019. [https://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/454001/45072]
[9] Bedömningen av provet för taxiförare har behandlats mer ingående i publikationen LVM (2020): Taksisääntelyn toimivuus. Arviomuistio. 30.1.2020, s. 30. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/825f7d48-7ba1-4914-9195-777b898d6e6c/KIRJE_20200522110243.PDF].
[10] Transport- och kommunikationsverket (2019): Föreskriftsprojekt om kraven i provet för taxiförare. Publicerad 2.12.2019. [https://www.traficom.fi/sv/aktuellt/foreskriftsprojekt-om-kraven-i-provet-taxiforare]
[11] LVM (2020). Nuläget för tillgången till taxitjänster behandlas i promemorian i avsnitt 3.1–3.3 (s. 37–47).

från den är möjligt att bedöma om det finns verkliga svårigheter med tillgången på vissa områden. De tillgängliga uppgifterna gör det därför inte heller möjligt att rikta åtgärder som förbättrar tillgången på problemområden, om det anses behövligt.

Under beredningen har man försökt utreda tillgången till taxitjänster via olika källor också på andra sätt än genom enkäter, men man har inte lyckats åstadkomma en tillförlitlig bild av tillgången till taxitjänster på olika håll i Finland. Delvis är det frågan om att det överlag är mycket svårt att bedöma den faktiska tillgången. Med tillgång avses i princip frågan om en person får en taxi när han eller hon behöver den. I den meningen är det mycket svårt att mäta tillgången. Information om till exempel hur ofta människor har försökt beställa taxi men inte fått tag på en är för närvarande inte tillgänglig för myndigheterna. Man känner inte till om företag i branschen heller har sådan information, åtminstone inte sammanställd. Å andra sidan har det också varit svårt att få uppgifter om existerande utbud och förverkligad efterfrågan på taxitjänster för myndigheternas bruk. Transport- och kommunikationsverket har försökt få uppgifter om tillgång till taxitjänster speciellt av beställningscentraler som förmedlar taxibilar. Man har dock inte fått uppgifter i den omfattningen och med sådan noggrannhet att tillgången skulle gå att uppskatta på ett tillförlitligt sätt utifrån dem.

På grund av de svårigheter som gällt insamlandet av preciserade uppgifter har man i samband med bedömnings- och beredningsarbetet om myndigheterna i nuläget har tillräcklig rätt att få information för att utreda tillgången. Enligt transportservicelagen har taxiföretag och beställningscentraler skyldighet att lämna myndigheterna uppgifter om tillgång till taxitjänster. Enligt 179 § 2 mom. i transportservicelagen är en tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken, såsom taxiföretag och beställningscentraler, skyldig att lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver till Transport- och kommunikationsverket för att verket ska kunna fullgöra den uppföljning som det anvisas enligt 1 mom. i samma paragraf. Uppgifterna ska lämnas verket regelbundet trots företagshemligheten, och uppgifterna kan, utöver för uppföljning, även utnyttjas för statistikföring och forskning. Enligt 4 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas och om tidsfristerna. Enligt den regeringsproposition som lett till att paragrafen i fråga finns i lagen avses med uppföljning av efterfrågan och utbud på mobilitetstjänster till exempel kartläggning av de existerande tjänsterna och uppskattning av deras täckningsgrad. Enligt regeringspropositionen bör myndigheterna lämnas sammanställd information om genomförda enskilda resor regionvis.[12] I bestämmelserna preciseras det dock inte närmare hurdana uppgifter taxiföretagen eller beställningscentralerna bör lämna myndigheterna.

Eftersom de uppgifter som ska lämnas enligt skyldigheten i 179 § inte preciseras har Transport- och kommunikationsverket ansett att det kan vara ett problem att kräva att företagen lämnar i synnerhet sådana uppgifter som de inte automatiskt samlar in i samband med övrig verksamhet. För att myndigheterna ska få en bättre bild av tillgången till taxitjänster kan det ändå vara nödvändigt att kräva att företagen samlar in och lämnar också sådana uppgifter som inte behövs ur den egna affärsrörelsens perspektiv. Därför behöver bestämmelsen om skyldigheten att lämna uppgifter preciseras.

I samband med beredningsarbetet bedömdes det även om det i den nuvarande lagstiftningen finns faktorer som försämrar tillgången till taxitjänster. I responsen från intressentgrupper lyftes speciellt fram att taxiföretag och beställningscentraler inte längre anser att de får avtala om körskift eller ålägga taxiföretag skyldigheter att ha jour eftersom det kan anses vara verksamhet

[12] RP 161/2016 rd, s. 139 [https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Documents/RP_161+2016.pdf]

som strider mot konkurrenslagen (948/2011).[13] I ljuset av utlåtanden som getts om kommunikationsministeriets bedömningspromemoria där taxiregleringens funktionalitet behandlas verkar det vara så att taxiföretag undviker att avtala om körskift under lugna tider och anser det riskfyllt på grund av eventuella påföljder.[14] Problemet verkar dock inte direkt bero på den gällande lagstiftningen, för företag som konkurrerar sinsemellan kan ha möjligheten att avtala om körskift eller jourplatser om arrangemanget är till fördel för konsumenten och är nödvändigt för att uppnå denna nytta. En sådan situation kan enligt Konkurrens- och konsumentverket föreligga om det inte finns tillräckligt med taxibilar i trafik utan samarbete.[15] Osäkerheten kring tolkningen av konkurrenslagen kommer sannolikt att skingras inom några år utan ändringar i lagstiftningen när erfarenheten av den nya situationen ökar och branschen får en åskådligare bild av hurdana förfaringssätt som är tillåtna. Konkurrens- och konsumentverket har redan under lagberedningens gång uppdaterat sina anvisningar gällande konkurrensen inom taxitrafiken och även erbjudit rådgivning i ärendet. Konkurrens- och konsumentverket har offentliggjort sina första avgöranden gällande verksamheten vid beställningscentralerna efter det att lagen om transportservice trädde i kraft. I dem har även avtal om körskift behandlats. I och med beslutspraxis får man successivt en allt klarare uppfattning om ramvillkoren för körskiftsarrangemangen. I lagstiftningen kan man sällan ge entydiga svar på situationer som gäller den praktiska tillämpningen. Tolkningspraxis uppstår oundvikligen också genom myndigheters och domstolars beslut. Regeringen följer med utvecklingen av situationen och bereder vid behov lagstiftning eller andra åtgärder.

I kommunikationsministeriets bedömningspromemoria som behandlar taxiregleringens funktionalitet lyfte man som ett tänkbart problem även fram beställningscentralers begränsade möjligheter att i förväg försäkra sig om att beställda transporter körs. Enligt de uppgifter som fåtts av Konkurrens- och konsumentverket görs emellertid kvantitativt sett få konsumentklagomål som hänför sig till förhandsbeställningar, och saken verkar i ljuset av de utlåtanden som erhållits om kommunikationsministeriets bedömningspromemoria inte heller i övrigt vara ett problem. Konsumentskyddsfrågorna i anslutning till taxiregleringen ingår inte i förslaget till ändring av lagen om transportservice, eftersom de behandlas inom ramen för ett lagstiftningsprojekt som pågår inom justitieministeriet.

Som ett sätt att förbättra och säkerställa tillgången till taxitjänster har det föreslagits[16] att kommunerna upphandlar taxitjänster som kompletterar marknadsbaserade och lagstadgade taxitjänster såsom till exempel nattjourer. Dessa upphandlingar är det i princip möjligt att göra antingen separat, om det är möjligt inom ramen för kommunens ekonomiska resurser, eller genom att kombinera dem till en del av kommunens övriga transportupphandlingar. Det finns inte uppgifter om att sådana upphandlingar skulle ha genomförts i någon större utsträckning, men det finns inga juridiska hinder för dem. Vid definitionen av föremålet för upphandling bör emellertid de specialvillkor som upphandlingslagstiftningen ålägger beaktas.

---

[13] Se närmare LVM (2020), s. 47 och 49–51.

[14] Utlåtandena finns i projektfönstret under punkten Dokument. [https://valtion-euvosto.fi/hanke?tunn[mus=LVM025:00/2019]. Sammandrag över utlåtandena finns på finska på adressen https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/159e9483-164e-41b5-9a00-03c7aaddb749/YHTEENVETO_20200428080026.pdf.

[15] Konkurrensövervakningens prioriteringar på taximarknader. Uppdaterad 4.6.2020. [https://www.kkv.fi/sv/information-och-anvisningar/resande-samt-information-for-researrangorer/resande-och-trafik/taxiresor/konkurrensovervakningens-prioriteringar-taximarknaden/].

[16] Se t.ex. RP 161/2016 rd, s. 78.

Speciellt på områden där det inte finns heltäckande tillgång till traditionella taxitjänster kan det vara möjligt att utveckla transporttjänster till exempel genom att kombinera olika gods-, post- och persontransporter och på det sättet förbättra tillgången till tjänster. Några juridiska hinder för att tjänster av den typen utvecklas kom inte fram i den förberedande beredningen eller under remissbehandlingen av bedömningspromemorian, och därför har de inte bedömts närmare i samband med beredningen av denna regeringsproposition.

Den offentliga upphandlingens betydelse för taxitjänsterna är mycket stor. Sättet att genomföra taxitransporter som stöds eller anskaffas offentligt och avtalsvillkoren kan i synnerhet i glesbygden ha en betydande inverkan också på tillgången till mobilitetstjänster på marknadsvillkor. De frågor som gäller offentligt understödda taxitransporter kan inte lösas genom en ändring av lagen om transportservice och de behandlas därför inte i denna regeringsproposition. Social- och hälsovårdsministeriet, undervisnings- och kulturministeriet och kommunikationsministeriet inleder i samarbete med Kommunförbundet samt andra myndigheter och intressentgrupper arbetet för att utveckla offentligt understödda transporter som en del av åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen. I arbetet beaktas även de uppgifter som Transport- och kommunikationsverket med stöd av den föreslagna lagen samlat in om utbudet av taxitjänster och den faktiska efterfrågan och med utgångspunkt i det bedöms åtgärderna för utveckling av tillgången. Målet är att transporterna framöver ska anskaffas på det effektivaste och mest ändamålsenliga sättet med tanke på samhället och kunderna och så att anskaffningarna också stöder tillgången till mobilitetstjänster på marknadsvillkor i området. I arbetet beaktas också målen för minskning av utsläppen från trafiken. Utöver de ovan nämnda aktörernas arbetsinsats utnyttjas i arbetet också det ekonomiska kunnandet bl.a. vid planeringen av en effektiv organisering av upphandlingar. Denna helhet hänför sig till flera olika ministeriers och myndigheters behörighet, varför beredningen sker i brett samarbete mellan olika aktörer.

2.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen

Innan transportservicelagen trädde i kraft genomförde Skatteförvaltningen granskningar av taxinäringen inom ett tillsynsprojekt inriktat på taxibranschen från slutet av 2015 till våren 2017. Vid de drygt 300 genomförda skattegranskningarna upptäcktes brister hos över 60 procent av de granskade företagen.[17] De vanligaste förseelserna var att inkomster undanhållits och privata kostnader tagits med i bokföringen. Skatteförvaltningens granskningar inriktas huvudsakligen på aktörer som enligt analyser av uppgifter från olika källor kan utöva verksamhet som strider mot lagstiftningen. Granskningsobjekten utgjordes således av en utvald skara och utifrån hur vanligt det var med brister hos dem kan man inte generalisera och dra slutsatser om hela branschen.

På hösten 2019 försökte Skatteförvaltningen utreda den grå ekonomin inom taxibranschen och konsekvenserna av transportservicelagen för läget inom och bekämpningen av den grå ekonomin. Skatteförvaltningen observerade att nettointaget av de mervärdesskatter som företagen inom taxibranschen betalar har sjunkit flera år i följd och nedgången blev kraftigare efter att transportservicelagen trädde i kraft. De minskade influtna mervärdesskatterna förklarades enligt Skatteförvaltningens bedömning bland annat av att anskaffningarna av taxibilar ökat, att inköpen av underleverantörer har ökat och att bränslepriserna har stigit. Man kan således inte uppskatta att ändringarna i mervärdesbeskattningen orsakas av grå ekonomi. Inte heller i en utredning av aktörerna inom plattformsekonomin observerades att inkomster undanhölls i stor skala annat än i undantagsfall. Uppgifterna om läget för den grå ekonomin inom taxibranschen förblev

[17] Skatteförvaltningen (2016): Skatteförvaltningens intensivkontroll av taxibranschen avslöjat grå ekonomi. Publicerad 15.11.2016. [https://mb.cision.com/Main/3509/2122935/589963.pdf].

dock till stora delar bristfälliga. I utredningen konstaterades att ändringen av transportservicelagen innehåller element som både ökar och minskar riskerna med tanke på grå ekonomi. Den största utmaningen i Skatteförvaltningens utredningsarbete var att det förflutit så kort tid sedan transportservicelagen trädde i kraft. På hösten hade Skatteförvaltningen ännu inte tillgång till uppgifter för en hel redovisningsperiod för tiden efter lagändringen, eftersom skattedeklarationerna för 2019 lämnas in på våren 2020. Enligt Skatteförvaltningen var det inte heller möjligt att bedöma frågor kring kontantbetalningar och taxiresor till fast pris under 2019.[18] Det är därför svårt att bedöma vilka konsekvenser transportservicelagen har för den grå ekonomin inom taxibranschen.

Uppgifter som ska samlas in och lagras om taxiresor

I transportservicelagen och i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) finns bestämmelser om att uppgifter som behövs för att bekämpa och övervaka grå ekonomi ska samlas in och lämnas till myndigheterna. Enligt transportservicelagen är tillhandahållare av förmedlingstjänster skyldiga att lämna uppgifter om de ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de förmedlade transporterna och som tillhandahållaren av förmedlingstjänster har kännedom om. I lagen om beskattningsförfarande föreskrivs det om utomståendes skyldighet att lämna för beskattningen behövliga uppgifter till Skatteförvaltningen. Enligt det bemyndigande som finns i lagen om beskattningsförfarande bestämmer Skatteförvaltningen närmare om skyldigheten att lämna uppgifter genom sitt beslut om en allmän skyldighet att lämna uppgifter.[19] I bokföringslagen (1336/1997) föreskrivs det dessutom om företags bokföringsmaterial och förvaringen av det. I kommunikationsministeriets bedömningspromemoria om taxireglerings funktionalitet beskrivs lagstiftningen om insamling och inlämning av sådana uppgifter till myndigheterna som behövs för bekämpning och övervakning av grå ekonomi.[20]

Det finns redan en ganska heltäckande lagstiftning om inlämning av behövliga uppgifter och förvaring av bokföringsmaterial för skattekontroll. Enligt 20 § 1 mom. i Skatteförvaltningens beslut om en allmän skyldighet att lämna uppgifter ska tillhandahållare av förmedlingstjänster som avses i transportservicelagen eller dennes företrädare i Finland anmäla de ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de förmedlade transporterna och som tillhandahållaren av förmedlingstjänster har kännedom om. Uppgifterna lämnas in för första gången före utgången av januari 2021 och gäller då år 2020. De uppgifter om taxiskjutsarna som årligen ska samlas in av tillhandahållarna av förmedlingstjänster används inom skattekontrollen som jämförelseuppgifter för de uppgifter som taxiföretagarna och taxiförarna lämnat in. Skatteförvaltningen genomför också skattegranskningar av taxiföretagare. Under beredningen har man försökt klarlägga om det finns några särskilda behov att ändra taxilagstiftningen med anledning av skyldigheten för utomstående att lämna uppgifter och genomförandet av skattegranskningar. Då har det klarnat att det för närvarande inte finns något behov av att i taxilagstiftningen införa en ännu mer omfattande skyldighet att frivilligt lämna uppgifter än den som redan finns i dag. Ett bekräftat problem som måste åtgärdas är däremot avsaknaden av ett krav på att uppgifter om

[18] Skatteförvaltningen (2020): Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana. Selvitys 1/2020, s. 3–4. (Grå ekonomi inom taxibranschen i samband med den nya lagen om transportservice. Utredning 1/2020, på finska.) [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/0c7a8b71-260b-46e5-8e88-3ef39ed4f374/RA-PORTTI_20200121111031.pdf].
[19] Det senaste beslutet är Skatteförvaltningens beslut om en allmän skyldighet att lämna uppgifter, 1124/2019. [https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2019/20191124#Pidp446983616].
[20] LVM (2020) s. 54–55.

alla taxiskjutsar ska samlas in och bevaras på ett tillräckligt omfattande och enhetligt sätt för att en effektiv efterkontroll ska vara möjlig.

Enligt Skatteförvaltningens bedömning kommer man för närvarande inte att få tillräckliga uppgifter om taxibranschen för skattekontrollen. I synnerhet kontantbetalningar är en riskfaktor med tanke på den grå ekonomin. I taxitrafiken är det vanligt med kontanta betalningar, och efter att transportservicelagen trädde i kraft är det enligt Skatteförvaltningen svårare att kontrollera dem, eftersom sådana jämförelseuppgifter som man fått från traditionella taxametrar inte finns att tillgå på ett så omfattande sätt som tidigare.[21] För att en effektiv skattekontroll ska kunna genomföras är det viktigt att vissa uppgifter om taxiskjutsarna samlas in i elektronisk form oberoende av vilket instrument som används för detta, resans natur eller betalningssätt och att de förvaras på ett tillförlitligt sätt.

Taxameterreglering

Den finländska taxilagstiftningen genomgick stora förändringar sommaren 2018. Målet med reformen var bland annat att främja digitaliseringen av branschen och att göra det lättare för nya aktörer att ta sig ut på marknaden. Som exempel kan nämnas att begränsningarna av antalet taxitillstånd och maximipriserna slopades. Samtidigt slopades också skyldigheten att använda taxameter under alla taxiresor. Syftet var att en taxameter inte längre skulle vara obligatorisk utrustning till exempel vid användningen av samåkningsapplikationer. Många digitala applikationer har förbättrat transparensen i den information som kunden får om tjänsten, till exempel i fråga om priser och rutter.

Om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik enligt 25 § 2 mom. i den gällande fordonslagen (1090/2002) ha en taxameter eller ett annat sådant instrument eller system för beräkning av priset med vilket en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten uppnås som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter. Vad som i momentet avses med instrument eller system har dock varit oklart för aktörerna inom taxibranschen och det verkar motiverat att avlägsna denna oklarhet genom att justera lagstiftningen. Forskare vid Uleåborgs universitet har tagit reda på hur den finländska taxameterregleringen har tolkats inom taxibranschen och hurdan teknik som i Finland används som en sådan taxameter eller annat sådant motsvarande instrument eller system som avses i fordonslagen. Enligt utredningen används i Finland åtminstone sådana taxametrar som genomgått ett förfarande för bedömning av överenstämmelse i enlighet med mätinstrumentdirektivet, mätinstrument som genomgår bedömningsförfarandet, mätinstrument som inte är fast installerade i taxibilarna, internetbaserade transportplattformar samt taxameterapplikationer som kan laddas ner från applikationsbutiker för mobiltelefoner.[22] För närvarande finns inga exakta uppgifter om hur många aktörer som använder taxametrar som avses i mätinstrumentdirektivet och hur många som använder något annat instrument. Enligt myndigheternas bedömningar har merparten av taxibilarna för närvarande en taxameter som uppfyller

[21] Skatteförvaltningen (2020). Se även Skatteförvaltningens Företagsbeskattningsenhet (2019): Verohallinnon Yritysverotusyksikön lausunto taksialan lainsäädännön muutostarpeista Liikenne- ja viestintäministeriön arviolausuntoa varten. 29.11.2019. (Företagsbeskattningsenhetens utlåtande om ändringsbehov i lagstiftningen om taxibranschen för Kommunikationsministeriets bedömningsutlåtande, på finska.) [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/d958cc22-8d73-4b7e-8600-8ec90e312314/LAUSUNTO_20200121071312.pdf].

[22] Väyrynen, K. & Lanamäki, A. (2020): Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus. (Mångtydighet i den finländska taxameterregleringen, på finska.) Uleåborgs universitet. [http://urn.fi/urn:isbn:9789526225500].

kraven i mätinstrumentdirektivet. Antalet aktörer som använder sig av olika transportplattformar uppgår till högst några tusen. Taxametrar som inte är fast installerade i taxibilarna och taxameterapplikationer som laddas ner från applikationsbutikerna för mobiltelefoner används enligt bedömningen i liten skala.

I mätinstrumentdirektivet föreskrivs det om hurdana mätinstrument som får släppas ut på den inre marknaden för att säljas och användas. Enligt artikel 3 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 en medlemsstat har beslutat att förutsätta att ett instrument som avses i direktivet ska användas för mätfunktioner, ska medlemsstaten se till att de mätinstrument som släpps ut på marknaden uppfyller kraven i direktivet. Mätinstrumentdirektivet reglerar instrumentens tekniska egenskaper, men ingriper inte i hur de mål av allmänt intresse som nämns i direktivet, såsom konsumentskydd och uttag av skatter, främjas på nationell nivå.

I sitt brev av den 10 juni 2020 till kommunikationsministeriet betonar Europeiska kommissionen att när en medlemsstat förutsätter användningen av taxametrar, ska de taxametrar som används för ändamålet uppfylla kraven i mätinstrumentdirektivet. Kommissionen påpekar också att inga andra instrument än de som avses i mätinstrumentdirektivet hör till direktivets tillämpningsområde. Huruvida ett instrument hör till direktivets tillämpningsområde avgörs från fall till fall.[23] Till taxametrarnas kännetecken hör enligt kommissionen 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. Enligt kommissionens preliminära bedömning kan till exempel smarttelefoner och deras applikationer inte allmänt betraktas som taxametrar, eftersom de till exempel inte är fast installerade i taxibilarna och de inte nödvändigtvis visar och räknar priset under resans gång.[24]

Kommissionen har inte utifrån de uppgifter som finns tillgängliga i dag kunnat fastställa att den nuvarande finländska bestämmelsen i fordonslagen om att andra instrument eller system är tillåtna vid sidan om taxametrarna uppenbart strider mot mätinstrumentdirektivet. Kommissionen uppmanar dock till förtydligande av regleringen så att det tydligt framgår att taxametrarna ska uppfylla kraven i mätinstrumentdirektivet. Dessutom konstaterar kommissionen att det är nödvändigt att försäkra sig om att tillämpningen av den nationella lagstiftningen inte indirekt leder till felaktig tillämpning av mätinstrumentdirektivet, och att det är skäl att förtydliga bestämmelserna om de andra instrumenten och systemen så att de tydligt kan skiljas från taxametrarna.[25] På basis av kommissionens rekommendation behöver den nuvarande bestämmelsen i fordonslagen ändras så att skillnaderna mellan taxametrarna och de andra instrumenten och systemen anges tillräckligt tydligt för att det ska vara möjligt att säkerställa att mätinstrumentdirektivet genomförs på korrekt sätt. 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 mätinstrumentdirektivet.

Den gällande lagstiftningen med de ovannämnda tolkningssvårigheterna, liksom den praxis som uppkommit på marknaden till följd av den, kan också anses vara problematiska med tanke på bekämpningen av grå ekonomi. Enligt gällande bestämmelser krävs det inte att det används något instrument som samlar in uppgifter eller att det bevaras uppgifter om taxiskjutsar till fast

[23] Europeiska kommissionen 10.6.2020, s. 4.
[24] Europeiska kommissionen 10.6.2020, s. 6.
[25] Europeiska kommissionen 10.6.2020, s. 4.

pris. Därmed sparas inte sådana uppgifter som behövs för skattekontrollen i elektronisk form om alla taxiresor. Ett taxiföretag kan åta sig skjutsar till ett fast pris som betalas kontant och då registreras kanske inte uppgifterna om skjutsen i något system, eftersom lagstiftningen inte kräver det. Då genereras inga uppgifter om resan till stöd för tillsynen. Taxiföretagen har en lagstadgad skyldighet att också ta med kontantbetalningar i sin bokföring, men det är svårt att kontrollera detta utan tekniska hjälpmedel.

I och med digitaliseringen blir det allt lättare tekniskt sett att samla in uppgifter om taxiresorna till exempel med hjälp av olika digitala applikationer. I en del av taxibilarna har taxametern dock ersatts av en digital applikation, som inte nödvändigtvis uppmäter alla taxiresor eller samlar in samma uppgifter som taxametrarna, eftersom detta inte förutsätts i den gällande lagstiftningen. Däremot sker betalningarna via en del av de här applikationerna, vilket för sin del underlättar skattekontrollen, eftersom det är lättare att i efterhand klarlägga digitala betalningar än kontantbetalningar. Den digitala betalningsrörelsen undanröjer dock inte helt riskerna för grå ekonomi och inte heller de utmaningar för kontrollen som avlägsnandet av taxametrarnas så kallade jämförelseuppgifter innebär för Skatteförvaltningen. Problemet är särskilt att det i lagstiftningen för närvarande inte krävs att applikationerna samlar in och genererar information om alla taxiresor hos ett taxiföretag. I lagstiftningen krävs inte heller att det med de digitala applikationerna samlas in och genereras uppgifter som harmoniserar med andra instrument eller några andra särskilda uppgifter.

De taxameterapplikationer som laddas ner från en applikationsbutik genererar troligen inte all sådan information som behövs vid skattekontroller, och de uppgifter som de eventuellt samlar in lagras kanske inte för en eventuell kontroll senare. Betalningen sker vanligen inte heller via sådana taxameterapplikationer.

De nuvarande bestämmelserna om taxametrar och hur bestämmelserna fungerar har beskrivits i kommunikationsministeriets bedömningspromemoria om taxiregleringens funktionalitet.[26]

Företags- och organisationsnummer

Enligt transportservicelagen får taxitrafiktillstånd beviljas fysiska och juridiska personer. Enligt 7 § i lagen angående rättighet att idka näring (122/1919) ska också en fysisk person som har förvärvat tillstånd att idka sådan näring som nämns i lagen innan verksamheten inleds göra grundanmälan enligt handelsregisterlagen (129/1979) som enskild näringsidkare. Efter grundanmälan får näringsidkaren ett företags- och organisationsnummer (FO-nummer) i enlighet med företags- och organisationsdatalagen (244/2001). För beviljande av taxitrafiktillstånd förutsätts för närvarande inte att den som ansöker om tillståndet har ett FO-nummer och har registrerat sig i handelsregistret och i de behövliga registren hos Skatteförvaltningen. Lagstiftningen om registreringen beskrivs närmare i kommunikationsministeriets bedömningspromemoria om taxiregleringens funktionalitet.[27]

Efter att transportservicelagen hade trätt i kraft upptäcktes att en stor del av innehavarna av taxitrafiktillstånd inte hade skaffat ett FO-nummer efter att tillståndet hade beviljats. Enligt skatteförvaltningens uppskattningar finns det över tusen sådana tillståndshavare. Både Transport- och kommunikationsverket och Skatteförvaltningen har under beredningen fört fram att avsaknaden av FO-nummer försvårar tillståndstillsynen och skattekontrollen inom taxibranschen. Om

[26] LVM (2020), nuläget inom taxameterregleringen beskrivs särskilt i bedömningspromemorian på sidorna 56–64.
[27] LVM (2020), s. 56.

tillståndshavaren inte har något FO-nummer, finns inte dennes uppgifter med i de rapporter som ligger till grund för Transport- och kommunikationsverkets tillståndstillsyn och Skatteförvaltningens skattekontroll av dem som bedriver affärsverksamhet. I tillståndregistret finns således en stor grupp tillståndshavare som antingen inte är aktiva, och därmed inte behöver övervakas, eller som verkar inaktiva, men som bedriver affärsverksamhet utan att meddela om detta till Skatteförvaltningen. FO-numret är av stor betydelse för samarbetet och informationsutbytet mellan myndigheterna.

Taxitrafiktillstånd och uppgifter som ska vara synligt placerade i fordonet

Enligt 151 § i transportservicelagen sörjer en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik vid taxitrafik för att namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn finns angivna och informationen är placerad i fordonet så att passageraren kan se den. I fråga om de uppgifter som ska vara angivna och synliga för passageraren finns det för närvarande inga skyldigheter för de förare som inte är tillståndshavare. Detta kan utgöra en brist som påverkar hur effektivt skyldigheten fullgörs, eftersom det är föraren under varje taxiresa som bäst kan säkerställa att de lagstadgade uppgifterna är angivna och synligt placerade för passageraren och att de kan uppvisas för myndigheten. Sedan transportservicelagen trädde i kraft har det under övervakningen av taxitrafiken ute på fältet upptäckts många brister i den synliga placeringen av uppgifterna om tillståndshavaren och föraren. Resultaten av den här övervakningen beskrivs närmare i kommunikationsministeriets bedömningspromemoria om taxiregleringens funktionalitet.[28]

Det taxitrafiktillstånd som avses i transportservicelagen är företagsspecifikt, varför flera olika fordon kan vara i trafik med samma tillstånd. I den tidigare lagstiftningen var tillståndet fordonsspecifikt. Enligt transportservicelagen behöver taxitrafiktillståndet inte finnas i fordonet. De myndigheter som genomför övervakningen av taxitrafiken på fältet har framfört att en effektiv övervakning emellanåt försvåras av att föraren i en övervakningssituation inte alltid på ett smidigt sätt lyckas klarlägga vilket trafiktillstånd som han eller hon omfattas av. Tiden det tar för att ta reda på detta är besvärlig, i synnerhet då taxibilar med passagerare kontrolleras. Det är viktigt med en effektiv övervakning, eftersom myndigheternas resurser på fältet är mycket begränsade.

Taxilykta

I transportservicelagen förutsätts inte att yttre taxikännetecken används. Med regleringen ville man sänka tröskeln för att ta sig in i branschen och stödja uppkomsten av taxiverksamhet på deltid. Dessutom ansågs den nya lagen kunna leda till uppkomsten av nya tjänster, för vilka det inte är ändamålsenligt eller nödvändigt att använda taxilykta eller något annat yttre taxikännetecken. En taxilykta eller en så kallad skolskjutsskylt är dock fortfarande en förutsättning för att ett fordon ska anses vara en sådan taxi som avses vid tillämpningen av trafikreglerna för vägmärken i vägtrafiklagen (729/2018). Enligt 155 § i vägtrafiklagen anses fordonet inte vara ett fordon i taxitrafik när trafikreglerna enligt lagen tillämpas, då en taxilykta är avlägsnad från en bil eller täckt, förutom när taxilyktan är täckt med en kupa som anger skolskjuts. Till exempel i ett körfält för bussar som är reserverat även för taxibilar, får taxibilar köra endast om fordonet är utrustat med en taxilykta eller en kupa eller skylt som anger skoltransport (bilaga 3.5, märke E9.2 i vägtrafiklagen). Detsamma gäller parkering i en zon för taxistation (bilaga 3.3, märke

[28] LVM (2020), s. 17.

C41 i vägtrafiklagen), stannande på en plats för taxibil att stanna (bilaga 3.3, märke C42 i vägtrafiklagen) och användningen av spårvagnsfält (bilaga 3.5, märke E11.2 i vägtrafiklagen).

Efter att transportservicelagen trädde i kraft har det inte gått att identifiera alla lagenliga taxibilar som just taxibilar, då en del av dem saknar de traditionella yttre kännetecknen för taxibilar. Detta försvårar myndigheternas övervakning ute på fältet och en del av taxibilarna riskerar att falla utanför denna övervakning. Enligt Transport- och kommunikationsverket är det svårt att identifiera taxibilar som saknar kännetecken, i synnerhet om kontrollen utförs genom att stoppa bilar direkt i trafikströmmen. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning har omkring 15 procent av tillståndshavarna taxibilar som helt saknar taxikännetecken. Uppskattningen av antalet sådana taxibilar försvåras av att taxitrafiktillståndet är företagsspecifikt, och antalet fordon som omfattas av samma tillstånd är inte begränsat och följs inte upp.

Företagarutbildning

I transportservicelagen krävs inte genomgången företagarkurs för beviljande av taxitrafiktillstånd. Enligt den upphävda lagen om taxitrafik (217/2007) skulle den som ansökte om taxitrafiktillstånd genomgå en obligatorisk företagarkurs och avlägga ett företagarprov för taxitrafik. Kursens omfattning var minst 120 timmar och undervisningsinnehållet skulle omfatta åtminstone följande ämnesblock: den allmänna utvecklingen i taxibranschen och lagstiftningen om taxibranschen, kundservice, bilen som används i trafik och dess utrustning, bedrivande av trafik och ekonomi. Enligt 6 § i transportservicelagen förutsätts att den sökande uppfyller vissa personkrav för att taxitrafiktillståndet ska beviljas, men för beviljande av tillståndet krävs inte att kunskaper i affärsverksamhet eller ekonomiförvaltning uppvisas.

Skatteförvaltningen och Transport- och kommunikationsverket har bedömt att kunskapsnivån när det gäller att bedriva företagsverksamhet har sjunkit hos de nya taxiföretagarna i taxibranschen efter det att transportservicelagen trädde i kraft, då den obligatoriska företagarutbildningen togs bort.[29] Enligt bedömningarna har den bristfälliga kunskapen om de obligatoriska skyldigheter som gäller företagsverksamheten hos de verksamhetsutövare som skaffat taxitrafiktillstånd efter att transportservicelagen trädde i kraft i någon mån kunnat inverka på försummelserna av skatteförpliktelserna.

Tillståndspliktig taxitrafik

Kravet på tillstånd för taxitrafik är ett sätt att bekämpa grå ekonomi inom taxibranschen. I 4 § 1 mom. i transportservicelagen föreskrivs det för hurdan transport av personer på väg som det krävs taxitrafiktillstånd. Enligt 4 § behövs taxitrafiktillstånd, eller person- eller godstrafiktillstånd, för yrkesmässig transport av personer på väg med personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling. Transportservice som erbjuds allmänheten på offentlig plats kan enligt beredningsarbetena vara ett tecken på att verksamheten är yrkesmässig.[30] Som yrkesmässig transport betraktas enligt förarbetena till transportservicelagen dock endast sådan verksamhet där tillhandahållaren av transporttjänster har för avsikt att skaffa en förvärvsinkomst, utöva näring eller i övrigt skaffa sig en försörjning.[31]

---

[29] LVM (2020). Den grå ekonomin inom taxibranschen och företagarutbildningen behandlas i avsnitt 4.3 och 4.4 (s. 61–71). Se även Skatteförvaltningen (2020), s. 17.
[30] Se KoUB 3/2017 rd, s. 7.
[31] RP 161/2016 rd och KoUB 3/2017 rd.

Av de yttranden som lämnades in från taxibranschen under beredningen framgick det att det i webbtjänster i sociala medier har blivit vanligare att det utan taxitrafiktillstånd erbjuds och marknadsförs sådana skjutsar mot betalning som i yttrandena anses vara yrkesmässiga. I yttrandena har det framförts att gränsen mellan tillåten samåkning och den tillståndspliktiga taxiverksamheten måste preciseras i lagstiftningen på grund av detta och övervakningen effektiviseras. De myndigheter som övervakar att transportservicelagen följs har dock inte påpekat att det i grupper i sociala medier eller i övrigt bedrivs taxiverksamhet utan tillstånd i stor skala och inte heller att det inte är möjligt att ingripa i sådan verksamhet med stöd av den nuvarande lagstiftningen. Enligt myndigheterna är de resurser som används för övervakningen så knappa att detta i praktiken påverkar i vilken mån det är möjligt att övervaka till exempel verksamheten i sociala medier. Myndigheternas övervakning av taxitrafiken sker för närvarande främst ute på fältet och som en del av den normala övervakningen av vägtrafiken.

2.4 Prissättning av taxitjänsterna

Prissättningen av taxitjänsterna avreglerades i och med att transportservicelagen trädde i kraft. Maximipriserna som fastställts av statsrådet upphävdes och taxiföretagen fick rätt att själva fritt besluta om prissättningen.

I transportservicelagen finns dock fortsättningsvis i någon mån bestämmelser om prissättningen av taxitjänster. Enligt 152 § 1 mom. ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik och den som tillhandahåller förmedlingstjänster informera om resans totalpris eller grunderna för prissättningen. Transport- och kommunikationsverket har meddelat en föreskrift om detta och enligt den ska en prislista visas på ett ställe som kan ses från fordonets högra sida så att det är så lätt som möjligt för passageraren att upptäcka den.[32] Enligt 152 § 3 mom. i transportservicelagen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om sådana totalpriser för taxitrafiktjänster om vilka det ska avtalas särskilt, om priserna överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. Enligt en föreskrift som Trafiksäkerhetsverket meddelat och som trädde i kraft den 1 juli 2018 är detta totalpris 100 euro.[33] Enligt 152 § 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket också bestämma maximipriser på de mest använda typerna av taxitrafiktjänster, om priserna stiger avsevärt snabbare än den allmänna konsumentprisnivån och utvecklingen av kostnadsindex för taxitrafiken. Det har dock inte meddelats några föreskrifter om maximipriserna.

Priserna på taxitjänster har stigit tydligt efter att transportservicelagen trädde i kraft. Enligt Statistikcentralens konsumentprisindex var priserna på taxitjänster cirka 14 procent högre i juli 2020 än före lagändringen i juni 2018.[34] Prisutvecklingen under de senaste åren beskrivs i figur 1. Enligt Transport- och kommunikationsverkets prisuppföljning, som bygger på ett bredare material, var priserna på taxitjänster under det sista kvartalet 2019 i genomsnitt nio procent

[32] Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om meddelande av taxiresans uppgifter till passageraren och synlighållande av prisuppgifterna. Utfärdad 9.12.2019. TRAFICOM/432625/03.04.03.00/2019. [https://finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/454001/45629].
[33] Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om totalpriset för taxitrafiktjänster. Utfärdad 17.4.2018. TRAFI/196233/03.04.03.00/2017. [https://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/454001/44103].
[34] Statistikcentralen, Konsumentprisindex. Hänvisat 1.9.2020. [http://www.stat.fi/til/khi/index_sv.html].

högre än före lagändringen. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppföljning har priserna stigit i nästan alla landskap. Mest har priserna stigit i stadsmässiga kommuner.[35] I Statistikcentralens och Transport- och kommunikationsverkets uppföljning av priserna överskattas storleken på prisförändringarna sannolikt i någon mån[36], men i vilket fall som helst kan man konstatera att priserna har stigit med flera procentenheter efter att transportservicelagen trädde i kraft, vilket är en betydligt större uppgång än för de övriga konsumentpriserna eller för produktionskostnaderna för taxitrafiken[37]. Prisuppgången återspeglar nödvändigtvis inte problem som råder i nuläget, utan den kan vara en följd av att priserna efter avregleringen av prissättningen har anpassats till en nivå som följer utbud och efterfrågan.

Den nuvarande prissättningen av taxitjänsterna kan dock i viss mån anses vara problematisk med tanke på pristransparensen och tillräcklig konsumentinformation. Problemen gäller framför allt sådana skjutsar då passagerare tas upp från gatan eller en taxistation och där det bland annat krävs kännedom om resans längd och rådande trafikförhållanden för att det ska gå att bedöma totalpriset för resan. Enligt olika enkätundersökningar upplever ungefär var fjärde konsument att informationen om taxiresans pris är för knapp innan resan inleds.[38]

Inom taxitrafiken är det ofta relativt lätt att utnyttja konsumenternas okunskap och dåliga förhandlingsposition. Det är ofta bråttom att beställa en taxi och då finns det ingen tid att bedöma totalpriser och jämföra företag. Taxi beställs ofta också på en främmande plats och detta kan också leda till att det inte går att bedöma det totala priset, även om prissättningsgrunderna finns tillgängliga. Prissättningsmodellerna är vanligtvis sådana att det är svårt att räkna ut det totala priset, eftersom de innehåller flera faktorer och kräver kännedom bland annat om huruvida det är rusningstrafik vid den aktuella tidpunkten. Det är möjligt att taxiskjutsar till fast pris och totalprisuppskattningar i samband med beställningen blir vanligare i framtiden och då minskar problemen med prisinformationen inom ramarna för den nuvarande lagstiftningen. Det är emellertid inte sannolikt att skjutsar av passagerare som tas upp från gatan eller en taxistation helt försvinner, vilket betyder att problemen med prissättningen knappast försvinner helt utan att den gällande regleringen ändras.

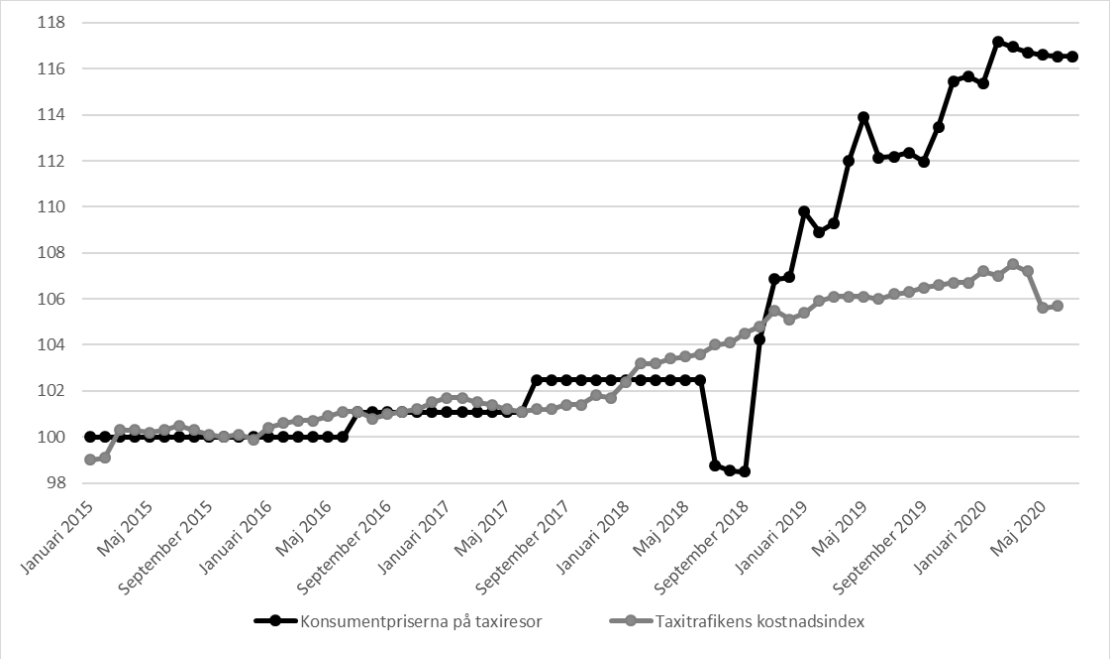
---

[35] Transport- och kommunikationsverket (2020a): Taksiliikenteen hintaseuranta. (Prisuppföljning av taxitrafiken, på finska.) Uppdaterad 28.1.2020. [https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta].

[36] I prisuppföljningsmaterialet finns inga uppgifter om så kallade avgifter för långsam körning, som tas ut när taxin står still eller kör långsamt till följd av rusningstrafik. Särskilt i huvudstadsregionen är det vanligt att man slopat avgiften för långsam körning och övergått till att ta betalt både för tiden och för resan samtidigt, och de här tidsavgifterna som ingår i den nya prissättningsstrukturen har beaktats i prisuppföljningen. Eftersom avgifterna för långsam körning saknas i jämförelsematerialet, verkar prisuppgången vara större än den verkligen är i de områden där de bolag som hör till prisuppföljningen har ändrat prissättningsstruktur.

[37] Enligt Statistikcentralens konsumentprisindex har konsumentpriserna stigit med i genomsnitt under en procent sedan juni 2018. Enligt Transport- och kommunikationsverkets kostnadsindex för taxitrafiken har taxitrafikens produktionskostnader stigit med cirka fyra procent sedan juni 2018. Kostnadsindexet finns på adressen http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/TraFi/TraFi__Taksiliikenteen_kustannusindeksi/010_tslhi_tau_101.px/.

[38] Transport- och kommunikationsverket (2020b): Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Traficomin julkaisuja 3/2020, s. 45. (Uppföljning av konsekvenser för taxitrafiken. Traficoms publikationer 3/2020, på finska). [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Taksiliikenteen%20vaikutusten%20seuranta%20-%20Traficomin%20julkaisuja%203-2020.pdf].



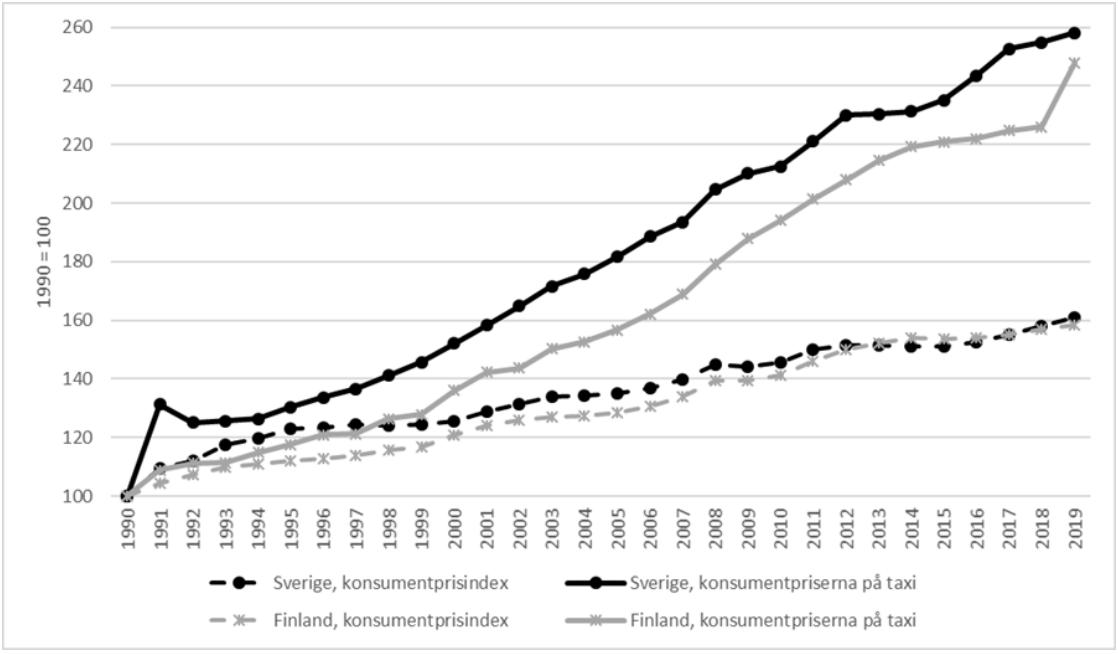
Figur 1. Utvecklingen av konsumentpriserna och produktionskostnaderna för taxitjänster i Finland under åren 2015–2020. 2015=100. Källor: Statistikcentralen och Transport- och kommunikationsverket.

Nuläget för prissättningen av taxitjänsterna beskrivs närmare i kommunikationsministeriets bedömningspromemoria om taxiregleringens funktionalitet.[39] Efter att bedömningspromemorian utarbetats har man bedömt bestämmelsen om maximipriserna på taxitjänster i 152 § 5 mom. i transportservicelagen exaktare. Enligt momentet får Transport- och kommunikationsverket bestämma maximipriser på de mest använda typerna av taxitrafiktjänster, om tjänsternas totalpriser stiger avsevärt snabbare än den allmänna konsumentprisnivån och utvecklingen av kostnadsindex för taxitrafiken. Momentet kan anses vara problematiskt av flera orsaker. För det första lämnar det rätt öppet i vilka situationer som Transport- och kommunikationsverket ska bestämma maximipriser. I momentet och i dess motivering anges det inte närmare hur priserna ska stiga för att höjningen ska anses vara avsevärd eller på vilket sätt den allmänna konsumentprisnivån och kostnadsindex för taxitrafiken, som nämns i momentet, förhåller sig till varandra. Regleringen av maximipriserna ingriper i det egendomsskydd som tryggas i 15 § i grundlagen (731/1999). I synnerhet med tanke på ingripanden i de grundläggande fri- och rättigheterna är det problematiskt att det är svårt att förutse en kommande reglering som begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna och att lagstiftningen ger Transport- och kommunikationsverket omfattande prövningsrätt när det gäller att besluta huruvida verket ska bestämma maximipriser eller inte.

Det kan också ses som problematiskt att bedömningen av behovet att reglera maximipriserna knyts till konsumentprisindex. Det finns inte heller något egentligt skäl till att priserna på taxitjänster och de allmänna konsumentpriserna måste utvecklas i samma takt. Till exempel kan

[39] LVM (2020). Nuläget inom prissättningen av taxitjänsterna behandlas i avsnitt 5.1–5.3 i promemorian (s. 73–85).

kostnadsutvecklingen för taxitjänsterna och förändringar i efterfrågan leda till att priserna på taxitjänster stiger i snabbare takt än andra priser, även om det råder en intensiv priskonkurrens mellan taxiföretagen. Under de senaste decennierna steg priserna på taxitjänster betydligt snabbbare än de allmänna konsumentpriserna både i Finland, där priserna var reglerade, och i Sverige, där prissättningen var fri (se figur 2). Om priserna på taxitjänster i Finland hade hållit samma utvecklingstakt som konsumentpriserna med hjälp av reglering av maximipriserna, skulle det här sannolikt haft betydande konsekvenser till exempel för tillgången till taxitjänsterna.



Figur 2. Utvecklingen av konsumentprisindex och konsumentpriserna på taxitjänster i Finland och Sverige under åren 1990–2019. 1990=100. Källor: Statistikcentralen och Statistics Sweden.

Vid Transport- och kommunikationsverket har 152 § 5 mom. i den gällande transportservicelagen tolkats som att det i momentet inte tydligt anges hur behovet av en prisreglering ska bedömas inom olika marknadssegment. Därmed är det möjligt att en eventuell reglering av maximipriset inte inriktas på sådana taxitjänster för vilka det finns ett behov av prisreglering, till exempel på grund av att konkurrensen är liten eller kunderna har en svag förhandlingsposition. Om regleringen av maximipriserna är dåligt riktad kan detta betyda att det fortsättningsvis tas ut oskäligt höga priser för vissa tjänster, medan maximipriserna på ett onödigt sätt begränsar utbudet av andra tjänster.

Bedömningen av hur taxipriserna utvecklas har försvårats av att Transport- och kommunikationsverket har haft svårt att få uppgifter om priserna på taxiresor av en del av aktörerna i taxibranschen. Detta är problematiskt, emedan Transport- och kommunikationsverket har en lagstadgad skyldighet att följa taxitjänsternas prisutveckling och utifrån denna uppföljning bedöma behovet av att bestämma maximipriser. Med stöd av 15 § 2 mom. i transportservicelagen är en förmedlingscentral skyldig att meddela Transport- och kommunikationsverket totalbeloppen av de ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de förmedlade transporterna och som förmedlingscentralen har kännedom om. Denna skyldighet är dock inte till-

räcklig för uppföljningen av prisutvecklingen, eftersom den endast gäller ersättningar som förmedlingscentralen har kännedom om, och det är inte möjligt att utifrån de totala beloppen detaljerat uppskatta prisutvecklingen för tjänsterna. För närvarande går det inte med de uppgifter som verket har tillgång till att uppskatta prisutvecklingen till exempel för olika typer av tjänster och på basis av de här uppgifterna går det inte heller att reglera maximipriserna specifikt för vissa taxitjänster.

2.5 Andra ändringsbehov

Efter att bedömningspromemorian utarbetats har det under lagberedningen kommit fram att det finns vissa bestämmelser i lagen som det är motiverat att precisera i samband med den här propositionen, eftersom de påverkar hur lagstiftningen tillämpas i praktiken.

Förnyande av körtillstånd för taxiförare

I 26 § i transportservicelagen finns bestämmelser om giltigheten för och förnyandet av körtillstånd för taxiförare. Enligt 1 mom. är ett körtillstånd för taxiförare i kraft fem år från beviljandet av tillståndet. När beslut om ett nytt körtillstånd fattas innan sökandens befintliga körtillstånd löper ut, räknas giltighetstiden för det nya körtillståndet från det att giltighetstiden för det föregående körtillståndet löper ut. I paragrafen anges dock inte hur länge på förhand innan körtillståndet löper ut som man får ansöka om nytt körtillstånd. Detta innebär i praktiken att man i princip får förnya körtillståndet direkt efter att det beviljades. Genom att koppla ihop körtillstånd på detta sätt är det i praktiken möjligt att få körtillstånd för närmare tio år i stället för giltighetstiden på fem år. En utsatt tid för förnyande av körtillståndet kan också vara behövlig till exempel i situationer där föraren i god tid före sin 68-årsdag vill förnya sitt körtillstånd som löper ut. Efter att föraren fyllt 68 år kan körtillståndet förnyas för högst två år åt gången. Om föraren ansöker om förnyande av körtillståndet direkt efter att ha fyllt 67 år, blir det körtillståndet giltigt i fem år från det att giltighetstiden för det föregående körtillståndet löper ut. Genom denna form av sammankoppling kan man skaffa sig fördelar till exempel i fråga om den kontroll av hälsotillståndet som görs i samband med förnyandet av körtillståndet. Detta kan betraktas som problematiskt med tanke på tillståndstillsynen.

För närvarande föreskrivs det inte i lagen att Transport- och kommunikationsverket har rätt att bevilja temporära intyg för körtillståndet i sådana situationer när tillståndet har beviljats, men föraren måste vänta på det riktiga kortet för körtillstånd som skickas per post. Föraren kan dock vara i behov av ett temporärt intyg till exempel för en ny arbetsplats. Transport- och kommunikationsverket har följt önskemålen inom branschen och fortsatt att bevilja temporära intyg enligt tidigare praxis. Verket anser att det i någon mån är problematiskt att det inte finns några exakta bestämmelser om saken på lagnivå, varför bestämmelserna behöver förtydligas till denna del.

Tillståndsplikt för hemserviceföretagens och turismföretagens persontransporter

I 4 § 2 mom. i transportservicelagen föreskrivs det om undantag från sådan yrkesmässig transport av personer som kräver taxitrafiktillstånd. Utan taxitrafiktillstånd tillåts i transportservicelagen sådan yrkesmässig transport av personer som gäller interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller något annat offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en avgift som tas ut hos dem som får transporttjänster. Innan transportservicelagen trädde i kraft fanns det i lagen om taxitrafik (217/2007) också ett undantag för hemserviceföretag och turismföretag, när transporten utgjorde en del av det servicepaket som företaget erbjöd. Det

beslöts att undantaget skulle tas bort i samband med att transportservicelagen trädde i kraft, då regleringen av taxiverksamheten mildrades och bestämmelserna om antalet tillstånd avlägsnades. På grund av verksamhetens natur beviljades hemserviceföretagen och turismföretagen en lindring och av de personer som sköter transporterna krävs inte körtillstånd för taxiförare.

Under beredningen upptäcktes det att de brister som observerats i regleringen nästan inte alls gäller de transporter som tillhandahålls av hemserviceföretag och företag som tillhandahåller turisttjänster som en del av deras servicepaket. De planerade ytterligare skyldigheterna skulle inte särskilt väl uppfylla de mål som uppställts i lagstiftningen när det gäller de här företagen, eftersom det inte handlar om egentlig taxiverksamhet. Under beredningen konstaterades att de här branscherna behöver beviljas fler undantag från de nya skyldigheterna när det gäller taxitrafiktillstånden. De ytterligare skyldigheter som planeras för taxitrafikverksamheten bedöms medföra onödiga administrativa och affärsmässiga kostnader med tanke på målsättningen med lagstiftningen för de hemserviceföretag och turismföretag som tillhandahåller transporter och detta har också framförts i de yttranden som lämnats in under beredningen. I de servicepaket som de här företagen tillhandahåller är transporterna ofta endast en liten del av den service som tillhandahålls kunden och verksamheten fyller i regel inte samma efterfrågan som taxitjänsterna. Å andra sidan är bedömningen att lagstiftningen blir betydligt mindre tydlig och att det uppstår tilläggskostnader för tillsynsmyndigheterna, om det fogas undantag för hemserviceföretag och turismföretag till transportservicelagen i den här regeringspropositionen. En del av hemserviceföretagen och turismföretagen kan tillhandahålla tjänster för persontransporter också i andra avseenden än som en del av ett större servicepaket. Då måste företaget enligt den gällande regleringen ha ett taxitrafiktillstånd, förarna ett körtillstånd för taxiförare och transportverksamheten måste också i övrigt iaktta de krav som gäller taxitrafiken.

3 Målsättning

Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet

Även om endast en del av de åtgärder som föreslås i propositionen är avsedd att uttryckligen förbättra säkerheten och kvaliteten inom taxitrafiken, strävar man i praktiken efter effekter på den upplevda säkerheten och kvaliteten hos tjänsterna utifrån den helhet som de föreslagna åtgärderna i propositionen bildar.

Syftet med det utbildningsintyg för förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov och den registeranteckning som grundar sig på det, är att förbättra taxiförarnas yrkeskompetens både inom transporter som sker på marknadsvillkor och inom offentligt stödda skjutsar. Man vill också förbättra känslan av trygghet och kvalitetsupplevelsen i fråga om taxitjänsterna för grupper med särskilda behov. Syftet med att föreskriva om en standard för den förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov är att skapa en enhetlig miniminivå för utbildningen som det också ska vara möjligt att dra nytta av i kraven för de offentliga upphandlingsenheternas upphandlingar. Genom att genomgå den frivilliga utbildningen kan föraren visa på mer omfattande färdigheter än grundkunskaperna för taxiförare när det gäller att betjäna grupper med särskilda behov. Syftet med att det i lagen föreskrivs om ett krav på att utbildningsorganisationerna ska vara godkända och med de skyldigheter som utbildningsorganisationerna åläggs i lagen är att trygga en miniminivå för utbildningsinnehållet och göra det möjligt att övervaka utbildningsorganisationerna och ordnandet av utbildningen. Genom att ta in bestämmelser på lagnivå försöker man öka insynen i utbildningssystemet och förtroendet för det.

Kraven på provet för taxiförarna och bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om provet preciseras och målet med detta är att säkerställa att det med

provets hjälp bättre än tidigare ska gå att bedöma de nya förarnas grundkunskaper och förmåga att arbeta med olika kundgrupper. Genom att precisera bemyndigandena om att meddela föreskrifter försöker man ge Transport- och kommunikationsverket tillräckligt tydligt definierad fullmakt att meddela närmare föreskrifter i frågor som gäller innehållet i och ordnandet av provet.

Genom bestämmelser om påföljder vid fusk som konstateras under provet för taxiförare, försöker man minska försöken att fuska, öka tillförlitligheten för den kompetensbedömning som utförs under provet samt uppmuntra till införskaffning av omfattande kunskaper inför provet.

Tillgången till taxitjänster

När det gäller tillgången till taxitjänster är målet med propositionen att myndigheterna i och med reformen ska få en exaktare lägesbild av tillgången till taxitjänster på olika håll i Finland och under olika tider på dygnet. Lägesbilden ska vara så exakt att myndigheterna ska kunna bilda sig en uppfattning om områden och tidpunkter som är problematiska med tanke på tillgången samt vid behov kunna inrikta åtgärder som förbättrar tillgången på dessa.

Bekämpning av grå ekonomi

Med hjälp av åtgärderna för bekämpning av grå ekonomi försöker man stödja skattekontrollen och tillståndstillsynen och på så sätt minska fenomen inom grå ekonomi inom taxibranschen.

Syftet med att definiera de uppgifter som ska samlas in om taxiresorna för skattekontroll är att förbättra skattekontrollen genom att säkerställa att det finns en skyldighet att samla in samma uppgifter om alla taxiresor i elektronisk form oberoende av instrumentet för insamling av uppgifterna, resans natur eller betalningssätt. Då uppgifterna är i elektronisk form bidrar de till att myndigheterna får sådana jämförelseuppgifter som behövs för en effektiv skattekontroll på det sätt som avses i beskattningslagstiftningen. Det är mycket tillförlitligare, kostnadseffektivare och snabbare att lagra och behandla uppgifterna i elektronisk form än på något annat sätt såväl för taxiföretagarna som för tillsynsmyndigheterna. Skyldigheten att samla in och förvara uppgifter understöder också genomförandet av de sporadiska skattegranskningar som inriktas på enskilda taxiföretagare och bidrar till att taxiföretagarna behandlas jämlikt i beskattningen. Målet med bestämmelserna om taxametrarna och andra motsvarande instrument och system för insamling av uppgifter är att det i fortsättningen ska finnas tillräckligt omfattande och tillförlitliga uppgifter om alla taxiresor i elektronisk form för en effektiv skattekontroll. Målet är också att säkerställa att konsumenterna kan lita på instrumentens mätresultat, då priset på resan är baserat på dessa uppgifter. Med regleringen vill man dock inte begränsa användningen av ny teknik för insamling av de behövliga uppgifterna alltför mycket eller förutsätta att en taxameter ska användas i alla taxibilar. Dessutom är målet att säkerställa att den nationella regleringen av taxametrar i Finland inte strider mot EU:s mätinstrumentdirektiv.

Genom att precisera skyldigheterna om synlighållande av uppgifter i taxin och medförande av handlingar som gäller taxitrafiktillståndet i fordonet, försöker man göra övervakningen ute på fältet smidigare och effektivare. Med hjälp av det förslag som gäller taxiförarens ansvar eftersträvas att skyldigheten att tillståndshavaren enligt lagen ska se till att uppgifter hålls synliga och skyldigheten att ha med sig handlingar som gäller taxitrafiktillståndet ska bli effektivare.

Genom förslaget att FO-nummer ska vara en förutsättning för taxitrafiktillstånd eftersträvas att alla tillståndshavare ska omfattas av tillståndstillsyn och skattekontroll, att förbättra förutsättningarna för tillståndstillsyn och skattekontroll inom taxitrafiken samt att underlätta samarbetet och informationsutbytet mellan de myndigheter som utför tillståndstillsyn och skattekontroll.

Målet med förslaget om skyldigheten att använda taxilykta är att göra det lättare att identifiera taxibilarna både med tanke på övervakningen av taxitrafiken på fältet och för de kunder som använder taxitjänsterna. Genom förslaget vill man också säkerställa att en taxibil ska vara identifierbar på ett sätt som stöder olika kundgruppers möjligheter att identifiera ett taxifordon.

Målet med företagarutbildningen och företagarprovet inom taxitrafiken är att förbättra kunskaperna i ekonomiförvaltning och affärsverksamhet för de företagare som är nya i branschen och att säkerställa att nya företagare har tillräckliga grundkunskaper för att sköta de obligatoriska skyldigheter som hör till företagsverksamheten, såsom skatter och pensionsavgifter.

Syftet med att precisera den transportverksamhet som kräver taxitrafiktillstånd är inte att bredda eller minska tillståndsplikten för persontransportverksamheten, utan endast att precisera det nuvarande innehållet i lagen för att på så sätt stödja förutsättningarna för tillsynen. Målet är att i synnerhet förtydliga att kravet på taxitrafiktillstånd inte enbart gäller transporter som genomförs i syfte att skaffa inkomster, utan också när yrkesmässiga persontransporter erbjuds och marknadsförs för allmänheten, oberoende av var och med hjälp av vilket medel de erbjuds för allmänheten.

Prissättning av taxitjänsterna

När det gäller prissättningen av taxitjänster är det primära syftet med propositionen att öka konsumenternas möjligheter att uppskatta priset på taxiresan på förhand. Målet är att transparenta och jämförbara priser ska minska så kallade rövarpriser, det vill säga möjligheten att ta ut oskäligt höga priser. Dessutom är målet att konsumenterna bättre än för närvarande ska kunna jämföra priserna mellan olika taxibolag, när passagerare tas upp från gatan eller en taxistation. På detta sätt eftersträvas ökad priskonkurrens mellan företagen.

Målet är också att myndigheterna i och med reformen ska få en exaktare lägesbild av priserna på olika taxitjänster. De prisuppgifter som myndigheterna får ska göra det möjligt att detaljerat bedöma behovet av en reglering av maximipriserna så att det är möjligt att utifrån prisuppgifterna bestämma maximipriser endast för sådana tjänster där det behövs.

Andra ändringsbehov

Genom en precisering av tidpunkten för förnyande av körtillståndet är målet att förhindra att körtillstånd sammankopplas på ett sätt som gör det svårare att övervaka förutsättningarna för beviljande av körtillstånd, såsom hälsotillståndet. Syftet med rätten att bevilja ett temporärt intyg över körtillstånd är att befästa Transport- och kommunikationsverkets nuvarande praxis att bevilja temporära intyg. Ett temporärt intyg över körtillståndet kan beviljas efter att körtillståndet har beviljats, för att föraren ska kunna bevisa sin körrätt innan det riktiga körtillståndskortet tagits emot.

Genom förslaget att avgränsa den transportverksamhet som hemserviceföretagen och turismföretagen tillhandahåller som en del av sina servicepaket från kravet på taxitrafiktillstånd, försöker man underlätta de här företagens verksamhetsmöjligheter och minska onödig administrativ börda samt förtydliga lagstiftningen. I och med att kraven på tillstånd för hemserviceföretagens

och turismföretagens transporter slopas, kan också andra undantag som gäller enskilda skyldigheter slopas med tanke på hemservice- och turismbranscherna.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet

Förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov inom taxitrafik

Det föreslås att till lagen fogas bestämmelser om frivillig förarutbildning som stödjer verksamhet med grupper med särskilda behov. Den som har genomgått förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov ska beviljas ett intyg över utbildningen. Utbildningen ska utöver teoriundervisning även innefatta praktiska övningar. I praktiken skulle utbildningen sannolikt omfatta tre undervisningsdagar där en dag består av sju undervisningstimmar. Teoriutbildning ska också kunna ordnas som webbutbildning. Innehållet i utbildningen ska i stor utsträckning bestå av genomgång av servicebehov för personer med olika typer av nedsatt rörlighet och funktionsfunktionsbegränsningar, äldre personers servicebehov, särskilda behov som hänför sig till skol- och dagvårdsskjutsar samt användningen av de vanligaste hjälpmedlen. Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet.

Utbildningsanordnaren ska i det trafik- och transportregister som förs av Transport- och kommunikationsverket registrera uppgifter om de förare som slutfört utbildningen. Uppgifterna om slutförd utbildning ska kunna kontrolleras utifrån en begäran om information som riktas till Transport- och kommunikationsverket. Vem som helst har rätt att i enskilda fall få information som kan utlämnas på grundval av identifieringsuppgifter som definieras i lag och med beaktande av kraven på dataskydd. Offentliga upphandlande enheter eller andra som sköter lagfästa uppgifter ska ha möjlighet att begära information och i form av massutlämnanden få uppgifter om de förare som slutfört utbildningen. Detta kan vara aktuellt t.ex. i samband med konkurrensutsättning.

Förare som har genomgått obligatorisk förarutbildning enligt lagen om yrkeskompetens för taxiförare kan tillgodogöra sig den utbildningen genom att endast delta i den praktiska delen av sådan förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov som föreslås bli anordnad enligt denna lag.

En särskild utbildning som också inbegriper praktiska övningar ansågs vara det bästa sättet att höja kompetensnivån för förare som ger service till grupper med särskilda behov. En höjning av minimikompetensnivån för dessa förare förväntas förbättra den upplevelse grupper med särskilda behov har av taxitjänsternas säkerhet, tillförlitlighet och kvalitet. Förslaget att reglera miniminivån på förarutbildningen samt förfarandet för att godkänna utbildningsorganisationer och myndighetstillsynen över dem grundar sig bland annat på att en myndighetsövervakad utbildning anses stödja en jämnare kvalitet och trovärdighet i utbildningen. Syftet med det minimiinnehåll för utbildningen som föreskrivs i lagen är också att underlätta de offentliga upphandlande enheternas upphandling av taxitjänster. Möjligheten att utnyttja en viss lagfäst utbildningsstandard som en del av kraven i upphandlingar kan göra det lättare att genomföra dem och att jämföra offerter. Den utbildning som för närvarande erbjuds på marknaden är ligger på väldigt olika nivåer och har mycket varierande innehåll.

Att en anteckning om slutförd utbildning införs i myndighetsregistret för trafik och transport ökar prestationsanteckningens tillförlitlighet och gör det möjligt att centraliserat kontrollera uppgifterna om utbildningen till exempel när detta är väsentligt vid offentlig upphandling. Avsikten med att lagra uppgifterna i register för trafik och transport är att säkerställa att dataskyddet i fråga om utbildningsuppgifterna tryggas.

Utbildningen föreslås vara frivillig för att den riktar sig särskilt till förare som är aktivt verksamma med grupper med särskilda behov. Ett annat skäl är strävan att undvika att förarutbildningen i onödan höjer tröskeln för att komma in i branschen och försvårar förarrekryteringen till sådana taxitransporttjänster där grupper med särskilda behov bara utgör en liten andel av kundkretsen. Ett krav på obligatorisk utbildning kunde också försvåra möjligheterna att få tag på vikarierande förare till exempel vid sjukdomsfall eller vid tidpunkter där efterfrågan är som störst. Detta kunde försvåra tillgången till taxitjänster också på områden där den redan nu är sämre.

Godkännande av utbildningsorganisation som anordnare av förarutbildning som är gällt grupper med särskilda behov samt för företagarutbildning

För anordnande av den föreslagna förarutbildningen som är inriktad på grupper med särskilda behov samt för företagarutbildning krävs Transport- och kommunikationsverkets godkännande. Godkännande ska sökas skriftligt hos Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket föreslås bli bemyndigat att meddela närmare föreskrifter om det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande, om det utbildningsprogram som ska följas och om kompetenskraven för den utbildande personalen. Uppgifter om dem som slutfört utbildningen ska föras in i det trafik- och transportregister som förs och upprätthålls av Transport- och kommunikationsverket. I lagen föreslås bestämmelser om de godkända utbildningsorganisationernas skyldighet vid anordnandet av utbildningen. Transport- och kommunikationsverket ska enligt förslaget svara för tillsynen över den utbildning som de godkända utbildningsorganisationerna ger och för ordnandet av företagarprov.

Syftet med förfarandet för godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning och de lagstadgade villkoren för godkännande inklusive fastställande av utbildningsprogrammet, är att i möjligaste mån säkerställa att en taxiförare som är intresserad av utbildningen får denna på en miniminivå och med ett visst innehåll oberoende av vilken godkänd utbildningsorganisation han eller hon anlitar. Utbildningsprogrammet bör dessutom förnyas minst vart femte år genom en ansökan om fastställelse hos Transport- och kommunikationsverket varigenom man säkerställer att utbildningens innehåll regelbundet uppdateras. Godkännandeförfarandet, de anknytande tillsynsprocesserna och möjligheten till administrativa påföljder ger myndigheten möjlighet att vid behov ingripa i uppdagade försummelser eller missförhållanden. Ett lagfäst förfarande för att godkända utbildningsorganisationer bedöms också bäst säkerställa att möjligheten att ordna utbildning som uppfyller en viss standard även i fortsättningen förblir öppen för alla utbildningsorganisationer som uppfyller kraven. Ett tillräckligt antal utbildningsorganisationer främjar ett täckande regionalt utbildningsutbud och en konkurrenskraftig prissättning av utbildningen.

Krav på taxiförare och förnyande av körtillstånd för taxiförare

I propositionen föreslås det att regleringen preciseras så att Transport- och kommunikationsverket vid prövning av beviljande eller förnyande av körtillstånd ska beakta vissa enligt strafflagen straffbara gärningar som framgår av bötesregistret och som sökanden gjort sig skyldig till under de senaste tre åren. Enligt Transport- och kommunikationsverkets tolkning borde myndigheten

sträva efter att beakta gärningar som framgår av bötesregistret enligt samma grunder som gärningar som framgår av straffregistret, det vill säga för en period av fem år. Transport- och kommunikationsverket får emellertid uppgifter från straffregistret, som upprätthålls av rättsregistercentralen, endast för tre år bakåt, varför det i praktiken är omöjligt att kontrollera anteckningar i bötesregistret för en längre tid bakåt än så.

Ändringen av karenstiden gäller endast gärningar som framgår av bötesregistret, vilket innebär att de inte har varit så allvarlig att fängelsestraff har dömts ut. Fängelsestraff antecknas i straffregistret. Förslaget gäller endast en ändring av karenstiden och påverkar inte på något annat sätt bedömningen av de gärningar som nämns i lagen. Samtidigt görs en precisering gällande gärningar som framgår av såväl bötesregistret som straffregistret och enligt vilken gärningarna ska beaktas för den tid som föregår avgörandet av körtillståndsansökan i stället för den tid som föregår ansökan om körtillstånd. Gärningarna i fråga ska också i fortsättningen i regel utgöra antingen ett absolut hinder för att få körtillstånd.

För en förkortning av karenstiden i samband med framförande av fortskaffningsmedel utan behörighet talar dessutom högsta förvaltningsdomstolens avgörande från 2018, där domstolen ansåg att ett ovillkorligt hinder för beviljande av körtillstånd för fem år också på grund av en rätt liten körtillståndsförseelse som ingår i mångfalden av gärningar eventuellt kan stå i strid med proportionalitetsprincipen när det gäller den grundlagstryggade näringsfriheten samt begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna.[40]

Transport- och kommunikationsverket ska ges rätt att på begäran bevilja ett temporärt intyg över giltighetstiden för ett avlagt körtillstånd som är i kraft i en månad. Med ett sådant temporärt intyg kan en förare vid behov exempelvis för en arbetsgivare visa att han eller hon har körtillstånd, även om det egentliga fysiskt körtillstånd ännu inte kan visas upp.

Bestämmelserna om förnyande av körtillstånd preciseras så att förnyande kan sökas tidigast sex månader innan giltighetstiden för körtillståndet löper ut.

Prov för taxiförare

De kompetenskrav för förare som hänför sig till provet för taxiförare och bemyndigandet att meddela föreskrifter i anslutning därtill föreslås bli flyttade till den nya 25 a §. Provkraven preciseras genom att bestämma minimiinnehållet för respektive ämnesområden i de frågor som ingår i proven. I paragrafen preciseras också Transport- och kommunikationsverkets roll som anordnare och övervakare av prov för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket ska enligt förslaget meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av provet samt om anmälan till provet. Transport- och kommunikationsverkets skulle ha ett tydligare och på lagnivå definierat bemyndigande att utveckla provet och sättet att ordna det. Det här kan förbättra möjligheterna att genom provet bedöma en förares förmåga att arbeta med olika kundgrupper. Enligt förslaget ska lagen också kompletteras med en ny paragraf om följderna av fusk som konstaterats i ett prov för taxiförare. I paragrafen föreskrivs det om påvisande av fusk vid taxiförarprov och företagarprov samt om påföljdsbestämmelserna för fusk. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. Genom påföljdsbestämmelserna införs i lagen en tidigare saknad möjlighet att ålägga förarexaminander som gjort sig skyldiga till fusk administrativa påföljder.

[40] HFD:2018:85 [https://www.kho.fi/sv/index/beslut/arsboksbeslut/1528105277252.html].

4.1.2 Tillgången till taxitjänster

I propositionen föreslås det att lagen om transportservice ändras så att det noggrannare än för närvarande fastställs vilka uppgifter leverantörer av mobilitetstjänster för persontrafik ska lämna till Transport- och kommunikationsverket. Tjänsteleverantörerna ska tillhandahålla information om utbudet till Transport- och kommunikationsverket och den faktiska efterfrågan på de tjänster som de tillhandahåller, regionalt och tidsmässigt klassificerade. Exaktare och mer omfattande rätt till information förbättrar myndigheternas möjligheter att utreda läget i fråga om tillgången till taxitjänster på olika håll i landet.

4.1.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen

Uppgifter om taxiresor som samlas in och lagras

För att säkerställa att de uppgifter som samlas in för skattekontroll av taxiresor är heltäckande och enhetliga föreslås det att till lagen om transportservice fogas en bestämmelse om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras om alla taxiresor och hurdana instrument eller system som ska användas för det här syftet. För insamling och lagring av uppgifter ska användas antingen en taxameter eller något annat instrument eller system som i elektronisk form och för varje taxiresa samlar in de uppgifter som behövs. De insamlade uppgifterna ska lagras så att innehållet inte kan ändras och så att de utan svårighet kan granskas och vid behov skrivas ut i läsbar form. Alla taxibilar ska således i fortsättningen ha ett instrument eller system som mäter resans längd och varaktighet samt registrerar identifieringsuppgifter för fordonet och den förare som utfört körningen samt tidpunkten för resan. Förslaget uppfyller också målet att taxiskjutsar även i fortsättningen ska kunna erbjudas utan att det finns en taxameter i bilen. Användningsändamålet för de instrument och system som avses i lagförslaget och de egenskaper de ska ha är klart ett annat än för taxametern, vilket innebär att direktivet om mätinstrument inte ska tillämpas på dessa instrument och system. De behöver inte heller ha alla de egenskaper som krävs av en taxameter.

Syftet med att definiera de uppgifter som ska samlas in om alla taxiskjutsar är att säkerställa att olika taxametrar och taxapplikationer ger sådan adekvat information om alla skjutsar som behövs för en omfattande skattekontroll. Skyldigheten att samla in uppgifter i elektronisk form om alla skjutsar stödjer samtidigt en framtida övergång i större skala till exempelvis digitala kvitton, som är en väsentlig del av det moderna digitala ekonomiska systemet för den så kallade realtidsekonomin. I lagen föreslås också en informativ hänvisning till lagstiftning som väsentligt inverkar på lagring av uppgifter. På detta sätt vill man försäkra sig om att alla innehavare av taxitrafiktillstånd och de som ansöker om att bli innehavare är medvetna om de viktigaste skyldigheterna när det gäller att samla in och lagra uppgifter.

Företags- och organisationsnummer

I propositionen föreslås det att taxitrafiktillstånd i fortsättningen ska kunna beviljas endast personer med FO-nummer. Också fysiska personer förutsätts framöver ha ett FO-nummer innan taxitrafiktillstånd beviljas. Kravet på FO-nummer förbättrar förutsättningarna för skatte- och tillståndstillsynen, eftersom man vid uppföljningen och informationsutbytet myndigheter emellan på ett heltäckande sätt då kan utnyttja de system som redan används vid uppföljningen av företagsbeskattning, och tillsynsåtgärderna kan riktas mot företag som genuint bedriver taxiaffärsverksamhet. Det blir också vara klarare för den som ansöker om tillstånd om kravet på FO-nummer ställs redan som ett villkor för att få tillståndet.

Tillståndshandling för taxitrafik och uppgifter som ska medföras i fordonet

I propositionen föreslås det att till lagen om transportservice fogas en ny skyldighet för tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik att se till att taxitrafiktillståndet eller en kopia av det alltid medförs i fordonet när det är i taxitrafik eller, om taxitrafik bedrivs med stöd av ett gods- eller persontrafiktillstånd, en utredning av vilken det framgår att tillståndshavarens anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av taxitrafik har antecknats i trafik- och transportregistret. Det föreslås vidare att också föraren är skyldig att innan transporten inleds försäkra sig om att tillståndet eller utredningen medförs i fordonet. När tillståndsdokumenten medförs i fordonet blir övervakningssituationerna smidiga. Det föreslås vidare att också föraren ska se till att tillståndshavarens namn och kontaktuppgifter samt förarens namn finns angivna och informationen placerade så att passageraren kan se dem. För överträdelse av skyldigheterna föreslås en avgift för trafikförseelse för den som framför fordonet. Föraren anses ha de bästa möjligheterna att säkerställa att handlingarna medförs i fordonet och att se till att den information som föreskrivs i lagen hålls framlagd.

Taxilykta

I propositionen föreslås det att ett fordon som används för taxitrafik i fortsättningen ska ha en taxilykta under taxiresan. Det föreslås också bestämmelser om undantag från skyldigheten att använda taxilykta vid vissa typer av transporter. Taxilyktan kan också vara löstagbar, varvid den inte försämrar möjligheterna till taxiföretagande på deltid eller andra transporter. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om kraven på taxilyktor. Av föreskrifterna ska framgå lyktans mått. Genom att till lagen foga en skyldighet att använda taxilykta blir det lättare att identifiera taxibilar och därmed förbättras förutsättningarna för övervakning av taxitrafiken. Skyldigheten att använda taxilykta gör det också lättare för kunder som använder taxitjänster att identifiera en laglig taxi.

Företagarutbildning

För att förbättra taxiföretagarnas affärsfärdigheter föreslås det att villkoren för att erhålla taxitrafiktillstånd kompletteras med en skyldighet att avlägga ett företagarprov med godkänt resultat. Deltagande i företagarprovet förutsätter att personen har deltagit i företagarutbildning. Syftet med företagarutbildningen är att ge nya företagare som söker till branschen, eller företags trafikansvariga, behövliga ekonomiska färdigheter och affärsfärdigheter samt kunskap om de viktigaste skyldigheterna i företagsverksamhet. Tanken är att avhjälpa det missförhållande som i synnerhet Skatteförvaltningen påtalade under beredningen, det vill säga att taxiföretagarnas affärskompetens och kunskaper om väsentliga skyldigheter i företagsverksamheten har försämrats när den obligatoriska företagarutbildningen slopades. I lagen föreslås bestämmelser om vilka ämnesområden kursen åtminstone ska omfatta. Den obligatoriska företagarutbildningen ska vara klart snävare än den utbildning som ordnades innan transportservicelagen trädde i kraft. Genom att begränsa utbildningens omfattning och genom att tillåta att utbildningen genomförs på webben har man försökt påverka det pris som den som ansöker om att bli taxiföretagare måste betala för den obligatoriska utbildningen. Samtidigt vill man säkerställa att skyldigheten att genomgå utbildningen inte höjer tröskeln för att komma in i branschen. Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om kurser och prov. Ansvaret för att ordna och övervaka utbildningen och proven ska vila på externa utbildningsorganisationer som ska få ett i lagen definierat godkännande av Transport- och kommunikationsverket. En slutförd företagarutbildning och ett godkänt företagarprov är inget obligatorium för verksamhetsutövare som redan har genomgått företagarutbildning och avlagt företagarprov enligt den upphävda lagen om taxitrafik.

Kravet på slutförd företagarutbildning föreslås bli utsträckt också till förare som redan har beviljats taxitrafiktillstånd under perioden 1.7.2018 – 31.12.2020. Skyldigheten för dessa tillståndshavare lindras emellertid så att verksamhetsutövare som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik eller trafikansvariga som agerar för en juridisk persons räkning ska avlägga företagarprovet med godkänt resultat. Det är inte obligatoriskt för dem att genomgå företagarutbildning innan de deltar i provet.

I lagen ska enligt propositionen föreskrivas att om det konstateras att en person under provet har gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. I motsats till det som gäller vid fusk som konstaterats i samband med provet för taxiförare, har Transport- och kommunikationsverket inte möjlighet att som en administrativ påföljd för konstaterat fusk meddela ett tidsbundet förbud att på nytt delta i företagarprovet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt och förfarandet i sådana fall.

Tillståndsplikt för taxitrafik

I propositionen föreslås en precisering av för vilken typ av persontransport det krävs tillstånd för taxitrafik. Till lagen fogas ett förtydligande omnämnande av att taxitrafiktillstånd behövs inte bara för yrkesmässig transport av personer utan också för tillhandahållande av yrkesmässig persontransport för allmänheten. Den föreslagna ändringen preciserar den gällande lagens innehåll och främjar förutsättningarna för övervakning av tillståndspliktig trafik. Avsikten med preciseringen är inte att ändra omfattningen av tillståndsplikten jämfört med nuläget.

4.1.4 Prissättning av taxitjänsterna

För att lösa problemen med transparensen i prissättningen av taxitjänster och den otillräckliga informationen till konsumenterna föreslås det att det i taxibilarna framöver ska läggas fram information om priset för en sträcka på 10 kilometer respektive 15 minuter (*exempelresa*) och att en viss prissättningsstruktur ska användas, om det inte har avtalats om ett fast pris för resan innan den början. Ett pris vid andra körningar än körningar till fast pris ska basera sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan. För resan kan det tas ut en separat grundavgift och andra tilläggsavgifter som passagerarna känner till på förhand. Taxameter ska användas för att fastställa priset. Syftet med dessa förslag är att förbättra kundernas möjligheter att uppskatta det totala priset för taxiresor för vilka det slutliga priset inte är känt förrän efter resan. Syftet med skyldigheten att använda taxameter är att säkerställa att konsumenten kan lita på att mätuppgifterna och det pris som bildas på basis av dem är korrekta. [Det föreslås vidare att om priset på exempelresan överstiger den exceptionellt höga prisnivå för en exempelresa som preciseras genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, ska parterna uttryckligen komma överens om resans pris eller grunderna för hur priset bestäms innan resan inleds. Om priset i sådana situationer inte uttryckligen har avtalats, får resans pris inte överstiga det pris för en exempelresa som Transport- och kommunikationsverket fastställt.

När priset på en exempelresa anges t.ex. på en dekal som fästs på taxifönstret eller som uppges för kunden per telefon, kan kunden snabbt bedöma totalprisets storleksklass och göra riktgivande jämförelser av prisnivån med andra taxibilar. På detta sätt kan man undvika att resans pris blir en fullständig överraskning för kunden när resan är slut. Som exempelresa föreslås en sträcka på 10 kilometer och 15 minuter, vilket motsvarar den exempelsträcka som används i

Sverige. En sådan exempelresa kan anses relativt bra beskriva en typisk taxiresa och utifrån den kan det vara lättare att bedöma också priserna för andra typer av resor.[41]

Syftet med att reglera prissättningsstrukturen är att säkerställa att priserna på en exempelresa åtminstone på något sätt att jämförbara med varandra. Men priset på en exempelresa avspeglar endast prisnivån på en viss typ av resa och underlättar inte nödvändigtvis jämförelser mellan taxitrafikföretagens prisnivåer eller bedömningen av resans pris då förhållandet mellan resans längd och tid är klart annorlunda än ifråga om en exempelresa. Det är därför möjligt att dekalen inte ger en helt korrekt bild av vilken taxi som är förmånligast. Detta kan ha negativa konsekvenser för konkurrensläget inom branschen. Skyldigheten att ange priset på en exempelresa och att använda en viss prissättningsstruktur kan också minska möjligheterna till en dynamisk prissättning. Dessa problem är i viss mån oundvikliga när det gäller att reglera priset på en exempelresa och prissättningsstrukturen för den. Priset på en exempelresa måste trots allt anges tillräckligt koncist för att vara informativt i situationer där priset på en skjuts och prisnivån på taxitjänsten snabbt ska bedömas. Det är inte meningsfullt att kräva en fullständigt jämförbar referensprislista som anger priserna för alla slags resor. Problemen med en dynamisk prissättning kan inte anses vara betydande, eftersom resans pris för skjutsar till fast pris fortfarande kan bestämmas fritt exempelvis utifrån den efterfrågan som råder vid en viss tidpunkt. Det ska också vara möjligt att ha olika priser under olika tider på dygnet för resor med rörliga priser. Dessutom leder avgifter som ändras i takt med den tid resan tar automatiskt till att resor blir dyrare under rusningstid, vilket bidrar till att skapa dynamik i priserna. Det är osannolikt att man vid körningar med rörliga priser i större utsträckning börjar utnyttja andra prisbestämningsgrunder än till ryggalagd sträcka och tidsåtgång. Eventuella negativa konkurrenseffekter kompenseras å andra sidan av att information om priset på en exempelresa i sig kan öka kundernas intresse för prisjämförelse och på detta sätt leda till priskonkurrens.

Information om priset på en exempelresa, regleringen av prissättningsstrukturen och skyldigheten att använda taxameter vid resor med rörliga priser undanröjer sannolikt inte alla prisrelaterade osäkerhetsfaktorer. En enkätundersökning i Sverige visade att endast var tredje person kunde uppskatta resans totala pris med hjälp av priset på en exempelresa, medan 40 procent av respondenterna inte ens läser denna prisinformation. Endast ca två tredjedelar visste över huvud taget att taxiföretagen ska ha sina prisuppgifter synliga i bilen.[42] Å andra sidan visade en enkätundersökning som gjordes i Finland att endast en tredjedel av respondenterna ansåg att möjligheterna att jämföra taxipriser är ett problem. I synnerhet i städerna kunde det bli lättare att jämföra priser med hjälp av priset på en exempelresa, eftersom det där normalt finns fler taxibilar att välja mellan än i mindre tätorter och utanför tätorter.

Syftet med skyldigheten att använda taxameter för att fastställa priset på skjutsar med rörliga priser är att säkerställa att priset baserar sig på tillförlitlig mätinformation. Inte heller en taxameter garanterar att det pris som tas ut av kunden är helt korrekt[43], men den minskar avsevärt

[41] Enligt 2016 års riksomfattande persontrafikundersökning är den genomsnittliga taxiresan i Finland ca 13 kilometer och tar ca 26 minuter. Transport- och kommunikationsverket: Resvaneundersökningen. [https://www.traficom.fi/sv/hlt?active=0&limit=20&offset=0].

[42] Transportstyrelsen (2017): Prissättning/information vid taxiresor. [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/prissattning-prisinfo-taxiresor--2017.pdf].

[43] I en taxi med taxameter är det möjligt att lura kunderna exempelvis genom att använda felaktiga taxor eller välja en väg som ur kundens synvinkel är oändamålsenlig. Sådana fall har undersökts i andra länder, se Balafoutas, L.,Beck, A., Kershamber, R. & Sutter, M. (2013: What Drives Taxidrivers? A Field Experiment of Fraud in a Market for Credence Goods. Review of Economic Studies 80 (3), s. 876-891.

risken för bedrägeri. En taxi behöver inte ha taxameter om det på förhand har avtalats om ett fast pris för resan. Vid sådana skjutsar är behovet av konsumentskydd inte lika understruket eftersom konsumenten känner till resans pris redan innan den börjar. I dessa fall har det inte ansetts nödvändigt att kräva instrument eller system som används för att generera mätinformation och för att beräkna priset utifrån den. Regeringen bedömer att förslaget är förenligt med mätinstrumentdirektivet.

Skjutsar till rörliga priser är till sin natur sådana att det oundvikligen är svårt att uppskatta resans pris på förhand, och denna osäkerhet kan inte undanröjas helt annat än genom att det förutsätts att man avtalar om priserna för alla skjutsar. Det här anses ändå inte ändamålsenligt, eftersom rätt få taxiresenärer anser att uppskattningen av taxipriserna är ett problem och avtal kan medföra onödiga besvär för både taxikunder och taxiföretag. Det är därför ändamålsenligt att skyldigheten att avtala om priserna eller grunderna för bestämmandet av priset uttryckligen innan resan börjar endast ska gälla situationer där prisnivån avsevärt överstiger den allmänna prisnivån.

För att undanröja problemen med den gällande regleringen av maximipriser för taxitjänster föreslås det att bestämmelsen om maximipris framöver fortsatt ska gälla tilläggstjänster för grupper med särskilda behov, men inte andra taxitjänster. Maximipriser ska kunna fastställas om det visar sig att de priser som tas ut för tilläggstjänster inte är skäliga med beaktande av kostnaderna för att producera tjänsten och företagens skäliga avkastning. I och med lagändringen inriktas möjligheten att fastställa maximipriser snarare på ett sådant marknadssegment där det kan råda konkurrensproblem och därmed förekomma överstora företagsvinster. Lagändringen innebär också att bedömningen av behovet att reglera maximipriset kopplas till bedömningen av prisernas skälighet med hänsyn till kostnaderna för att producera tjänsterna, vilket innebär att det problematiska sambandet med det allmänna konsumentprisindexet försvinner.

För att underlätta den prisövervakning som Transport- och kommunikationsverket utför ska det till lagen om transportservice också fogas en bestämmelse enligt vilken innehavare av taxitrafiktillstånd och förmedlingscentraler i fortsättningen ska lämna uppgifter om priserna på taxiresor till Transport- och kommunikationsverket.

4.1.5 Andra ändringsbehov

Tillståndsplikt för persontransporter som utförs av hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turismtjänster

I propositionen föreslås det att i lagen om transportservice återinförs det undantag som gällde när lagen om taxitrafik var i kraft och som tillät hemserviceföretag och företag som tillhandahåller turismtjänster att bedriva transportverksamhet utan taxitrafiktillstånd, om transporten utgör en liten del av den totala servicen och utförs med ett fordon som företaget besitter. Att transporten ingår i den sammantagna servicen innebär bland annat att transporttjänsten inte får prissättas och säljas separat.

Under beredningen har man gjort bedömningen att undantag från den reglering som föreslås i propositionen i fråga om tillståndsplikt bör kompletteras med ett flertal nya skyldighetsspecifika undantag för hemserviceföretag och företag som tillhandahåller turismtjänster. De problem som

[https://doi.org/10.1093/restud/rds049]; Liu, M., Brynjolfsson, E. & Dowlatabadi, J. (2018): Do Digital Platforms Reduce Moral Hazard? The Case of Uber and Taxis. NBER Working Paper No. 25015. [https://www.nber.org/papers/w25015.pdf].

under beredningen uppdagats i samband med utvärderingen av taxitrafikregleringen har i allmänhet inte berört transporttjänster som tillhandahålls av hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turismjänster. Med tanke på de mål som uppställts för propositionen är det inte nödvändigt att tillämpa den föreslagna tilläggsregleringen fullt ut på företagen i fråga. Genom den ändring som gäller tillståndsplikten lindras den administrativa bördan för företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster, minskas de kostnader som tillståndskraven medför för dessa företag, förtydligas lagstiftningen och möjliggörs en effektivare allokering av myndighetsresurserna.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet

Ekonomiska konsekvenser

Förslagen om utbildning och prov för taxiförare har i viss mån ekonomiska konsekvenser för taxibranschens aktörer och förare som söker sig till dem. Den föreslagna förarutbildningen som gäller grupper med särskilda behov bedöms inte ha några direkta ekonomiska konsekvenser för förarna i branschen, eftersom utbildningen är frivillig och inte en nödvändig förutsättning för att få körtillstånd. Men om de offentliga upphandlande enheterna börjar använda den utbildningsstandard som anges i lagen som en del av kvalitetskraven för sina upphandlingar, kan förslaget ha indirekta ekonomiska konsekvenser för förarna i branschen. Då kan det för de förare som kör exempelvis skjutsar som stöds av FPA och kommunerna i praktiken bli nödvändigt att genomgå utbildningen. Snart sagt varje offentlig upphandlande enhet ställer kvalitetskrav på de tjänster eller transporter som den upphandlar och det är sannolikt att den lagfästa förarutbildningen i någon form blir en del av den offentliga upphandlingen. Enligt en grov myndighetsuppskattning arbetar ca 6000 – 7000 taxiförare nästan dagligen med grupper med särskilda behov och skulle sannolikt bli tvungna att genomgå utbildningen om de upphandlande enheterna i stor utsträckning fogar den nämnda utbildningsstandarden i sina kvalitetskrav.

Priset på den kompletta utbildningen beräknas uppgå till minst 300 euro. Prisuppskattningen baserar sig på antagandet att teoriundervisningen sker i en nätmiljö som distansundervisning, varvid priset för en dags teoriundervisning beräknas bli ca 50 euro per elev. Minimipriset för en utbildningsdag som kräver närvaro och inbegriper praktisk undervisning beräknas uppgå till minst 200 euro. De förare som har haft ett giltigt körtillstånd för taxiförare under giltighetstiden för lagen om yrkeskompetens för taxiförare och som har genomgått obligatorisk förarutbildning enligt den lagen ska, för att få en prestationsanteckning, endast delta i den praktiska delen av utbildningen. Den uppskattade kostnaden för dessa förare är ca 200 euro. Totalpriset för utbildningen bestäms dock av marknaden och påverkas bland annat av antalet förare som deltar i utbildningen och det går därför inte att uppskatta det exakta priset. Det är möjligt att organisationer som redan nu erbjuder utbildning, såsom förmedlingsbolag och de största taxiföretagen, skaffar Transport- och kommunikationsverkets godkännande för att ordna utbildning och integrerar undervisningsinnehållet enligt utbildningsstandarden i sina egna utbildningsprogram. Lagändringen har då inga betydande ekonomiska konsekvenser för de förare som också annars skulle få till exempel sådan avgiftsbelagd utbildning som förmedlingsbolagen kräver. Om det lagfästa utbildningsinnehållet emellertid avsevärt utvidgar innehållet i den frivilliga utbildning som för närvarande finns på marknaden, är det möjligt att lagändringen höjer priserna på dessa utbildningar.

För att uppgifter om slutförd utbildning ska kunna kontrolleras i registret för trafik och transport, ska den utbildningsorganisation som ordnar utbildningen ansvara för att lämna uppgifterna om

slutförda utbildningar till Transport- och kommunikationsverkets tjänsteproducent, som via Transport- och kommunikationsverkets system registrerar uppgifterna i registret för trafik och transport. Registreringen av utbildningsuppgifter kostar enligt Transport- och kommunikationsverkets gällande serviceprislista 17 euro per person som ska utbildas. Avgiften ska betalas av utbildningsorganisationerna. Avsikten är att skapa ett digitalt gränssnitt varvid lämnandet av uppgifter via gränssnittet ska sänka registreringspriset till ca 10 euro per person som ska utbildas. Registreringskostnaden ska betalas av utbildningsanordnaren, men det är möjligt att kostnaden inverkar på det pris som tas ut hos deltagarna.

Preciseringen av kraven i provet för taxiförare och Transport- och kommunikationsverkets arbete med att förnya provet bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser för den avgift som tas ut för provet. Som följd av fusk som konstaterats i provet för taxiförare föreslås en administrativ påföljd som påförs av Transport- och kommunikationsverket. Den som gjort sig skyldig till fusk får inte delta i provet under sex månader efter det att fusket konstaterats. Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har antalet fall av fusk ökat kraftigt sedan lagen om transportservice trädde i kraft. Den sänkning av tröskeln för att ta sig in i branschen som var en följd av bland annat lagen om transportservice antas ha bidragit till att fusket har ökat. Ett förbud på sex månader som har meddelats den som fuskat i provet hindrar vederbörande från att bedriva taxitrafikverksamhet under förbudets giltighetstid.

Förarutbildningen som gäller grupper med särskilda behov kan ha ekonomiska konsekvenser för de utbildningsorganisationer som för närvarande är verksamma på marknaden och som erbjuder frivillig förarutbildning. Den nya utbildningsformen ger dessa aktörer möjlighet att utvidga sin affärsverksamhet. Kostnaderna för att ordna utbildningen är dock inte kända och därför har det varit omöjligt att uppskatta de ekonomiska konsekvenserna. Inledandet av affärsverksamhet är förknippat med obetydliga kostnader. Som exempel kan nämnas att ett godkännande från Transport- och kommunikationsverket av en utbildningscentral som ger yrkeskompetens för förare kostar för närvarande 120 euro, vilket sannolikt enligt en rimlig uppskattning också skulle motsvara kostnaderna för det nya godkännandet. Dessutom bör utbildningsprogrammet förnyas med minst fem års mellanrum genom en ansökan om fastställelse hos Transport- och kommunikationsverket, vilket kan föranleda obetydliga kostnader för utbildningsorganisationerna. De direkta kostnaderna för ett godkännande från Transport- och kommunikationsverket är således inte betydande.

Konsekvenser för myndigheterna

Uppgifterna i anslutning till godkännandet av utbildningsorganisationer som anordnare av förarutbildning och företagarutbildning som gäller grupper med särskilda behov inom taxitrafik får ringa konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets verksamhet. Behandlingen av ansökningar om godkännande av en utbildningsorganisation binder under det första året upp resurser vid Transport- och kommunikationsverket motsvarande uppskattningsvis 0,1 årsverken. Tillsynen över godkända utbildningsanordnare bedöms kunna skötas med Transport- och kommunikationsverkets nuvarande resurser som en del av de nuvarande tillsynsuppgifterna. Den egentligen tillsynen över utbildningsanordnarna på fältet ska utövas av Ajovarma Oy med stöd av avtal. Transport- och kommunikationsverket ska ansvara för att missförhållanden som uppdagas i samband med tillsynen utreds närmare och för att behövliga fortsatta åtgärder vidtas. De kostnader som tillsynen över utbildningsanordnarna medför för Transport- och kommunikationsverket uppgår till ca 7 500 euro per år. Reformen ökar inte till denna del Transport- och kommunikationsverkets resursbehov jämfört med nuläget. De ändringar som ska göras i provet för taxiförare förutsätter att Transport- och kommunikationsverket på ett genomgripande sätt reformerar provet och säkerställer att provet är aktuellt, i synnerhet med tanke på kompetensen

i fråga om transporter för grupper med särskilda behov. Detta kommer att öka verkets arbetsbörda. Den föreslagna förarutbildningen för taxiförare som arbetar med grupper med särskilda behov och ändringarna i kraven på taxiförare kan inte anses få några betydande konsekvenser för myndigheterna. Uppgifter om slutförd utbildning föreslås bli antecknade i trafik- och transportregistret via Transport- och kommunikationsverkets system. Detta kan skötas med nuvarande resurser vid Transport- och kommunikationsverket.

Konsekvenser för säkerheten

Den föreslagna reformen av förarutbildningen för förare som arbetar med grupper med särskilda behov samt provet för taxiförare bedöms öka den trygghetskänsla när det gäller taxitjänster som personer som hör till dessa grupper upplever och minska faktorer som äventyrar transportsäkerheten. Incitamentet att genomgå förarutbildning för grupper med särskilda behov stärker yrkeskompetensen hos förarna i branschen, vilket kan antas minska situationer som äventyrar säkerheten. Konsekvenserna av utbildningsreformen beror ändå i hög grad på om de offentliga upphandlande enheterna är villiga att utnyttja den utbildningsstandard som föreskrivs i lagen för att definiera kraven i samband med sina egna upphandlingar. Om de upphandlande enheterna inte är redo att utnyttja utbildningsstandarden och om genomförandet av utbildningen inte förbättrar förarnas möjligheter att köra offentligt understödda skjutsar, kommer utbildningsreformen inte till fullo att nå de mål som uppställts för den. Förtydligandet av kraven på provet för taxiförare och Transport- och kommunikationsverkets behörighet att ordna provet stödjer möjligheterna till en aktiv uppföljning av innehållet i provet för taxiförare och möjliggör vid behov en snabbbare uppdatering av provets innehåll. Bestämmelserna om påföljder för fusk har en avskräckande effekt som kan förbättra examinandernas motivation att förbereda sig för provet, vilket har betydelse för yrkesskickligheterna hos de förare som klarar provet.

Konsekvenser för sysselsättningen

Påföljdsbestämmelserna om fusk som konstaterats vid provet för taxiförare försvårar tillträdet till branschen för vissa förare och kan ha en negativ inverkan på sysselsättningsläget för dem.

Andra samhälleliga konsekvenser

I propositionen föreslås det att brott som framgår av bötesregistret och som begåtts under de senaste tre åren före ansökan ska betraktas som hinder för beviljande av körtillstånd. Den tidigare karensen var fem år. Ändringen påverkar inte sättet på vilket allvarliga gärningar som lett till anteckning i straffregistret ska vägas in när ansökan behandlas.

Ändringen kan antas ha en positiv inverkan på sysselsättningen, exempelvis när lindrigare brott under ungdomstiden inverkar på körtillståndet under en kortare tid än förr. Situationer där det ska tas ställning till om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet utgör ett hinder för körtillstånd är rätt vanligt förekommande.

Eftersom rättsregistercentralen lämnar ut uppgifter ur bötesregistret endast för tre år bakåt, har Transport- och kommunikationsverket inte heller för närvarande i praktiken kunnat kontrollera uppgifterna i bötesregistret för en längre period. I praktiken befäster den föreslagna ändringen Transport- och kommunikationsverkets nuvarande praxis. Ändringen av förutsättningarna för körtillstånd bedöms därför inte heller får några betydande konsekvenser för säkerheten.

Konsekvenser för jämlikheten

I propositionen föreslås det att förare som har haft ett sådant körtillstånd för taxiförare som avses i lagen om yrkeskompetens för taxiförare och som kan konstateras ha deltagit i sådan lagstadgad utbildning eller fortbildning som avses i den lagen, ska få ett utbildningsintyg över att ha genomgått förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov enbart genom att delta i och slutföra den praktiska undervisningen.

Även om förarutbildning för grupper med särskilda behov föreslås bli frivillig, kan utbildningen i praktiken blir obligatorisk för förare vars transporter till största del består av offentligt upphandlade transporter, om de upphandlande enheterna i enlighet med propositionens mål börjar utnyttja den lagfästa utbildningsstandarden vid upphandlingar.

De som under den tidigare lagens giltighetstid har skaffat körtillstånd för taxiförare kan tillgodoräkna sig den tidigare utbildningen, vilket gör att de snabbare och eventuellt till något lägre kostnader kan visa den kompetens som krävs vid upphandling, än förare som fått taxitillstånd efter den 1 juli 2018. Därmed kan nya och gamla körtillståndshavare försättas i olika ställning vid upphandlingar. Det kan ha gått flera, till och med 10, år sedan en förare som varit verksam länge har genomgått utbildningen.

Utbildningar förväntas dock vara tillgängliga för nya och gamla förare samtidigt efter att Transport- och kommunikationsverket har godkänt utbildningsorganisationerna. De som skaffat tillstånd tidigare kommer därmed sannolikt inte att få någon betydande tidsmässig nytta av att tillgodoräkna sig tidigare teoriutbildning. Det blir också möjligt att genomföra teoridelen som webbutbildning. Den största delen av kostnaderna för utbildningen kommer sannolikt att gälla den obligatoriska praktiska undervisning som inte kan genomföras som webbutbildning och som alla måste genomgå. Man gör den bedömningen att det inte uppstår några väsentliga skillnader i den kompetensnivå som krävs vid upphandlingar som en följd av att förare räknar sig tidigare utbildning till godo, eftersom den praktiska utbildningen i förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov är obligatorisk för alla som genomgår utbildningen och de som fått körtillstånd under tiden för lagen om taxitrafik har flera års arbetserfarenhet.

4.2.2 Tillgången till taxitjänster

Den föreslagna bestämmelsen om skyldigheten att lämna uppgifter om utbudet av tjänster och den faktiska efterfrågan regionalt och tidsmässigt till Transport- och kommunikationsverket kommer att medföra en viss administrativ börda för företagen. Den administrativa bördans omfattning kommer att bero på vilken typ av information och i vilken form företagen åläggs lämna uppgifterna. Skyldigheten att lämna uppgifter kan variera exempelvis för förmedlingscentraler och taxiföretag som bedriver transportverksamhet, varvid konsekvenserna kan skilja sig från ett företag till ett annat. Dessa omständigheter fastställs slutgiltigt först i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, så det har ännu inte varit möjligt att uppskatta vilka kostnader skyldigheten medför. En noggrannare uppföljning av tillgänglighetsläget ökar också i någon mån Transport- och kommunikationsverkets arbetsbörda.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning ökar de nya uppgifterna i anslutning till uppföljningen av taxitjänster, bedömningen av konsekvenserna av lagen om transportservice och rapporteringen om dem ämbetsverkets totala arbetsmängd med ett årsverke. I denna uppskattning av arbetsmängden har utöver insamling av tillgänglighetsuppgifter även beaktats insamling av andra uppgifter och planeringsarbete i anslutning därtill samt sammanställning och behandling av uppgifterna.

4.2.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för företagen. De förslag som syftar till att underlätta bekämpningen av grå ekonomi får i någon utsträckning konsekvenser för företagens kostnader. Skyldigheten att i taxibilar använda antingen taxameter eller något annat instrument eller system som lagrar uppgifter om taxiresan medför kostnader för de företag som ännu inte har taxameter eller en motsvarande anordning som uppfyller kraven. Det exakta antalet sådana aktörer är inte känt. Bedömningen försvåras dessutom av att de krav som framöver ställs på andra instrument eller system inte är exakt kända och därför är det omöjligt att bedöma vilka instrument och system som för närvarande används och som uppfyller kraven. Enligt en tjänstemannabedömning finns det ca 2 000 aktörer som använder olika typer av förmedlingsplattformar och högst några hundra aktörer som använder något annat instrument eller system för prisbestämning.

Anskaffningskostnaderna för instrument och system beror dels på hur företaget prissätter sina taxitjänster, dels på hurdana instrument eller system företaget beslutar köpa. Eftersom branschen allmänt tillämpar en prissättning som baserar sig på resa och tid kan man uppskatta att merparten av aktörerna stannar för att anskaffa taxametrar. Anskaffnings- och installationspriset inklusive tillbehör för taxametrar som normalt används i branschen och som uppfyller kravet i direktivet om mätinstrument uppgår till sammanlagt ca 2 000 euro. Motsvarande leasingpriser är, beroende på tillverkaren, ca 60–100 euro per månad. Men många förmedlingsbolag kräver dock att man vid transporter som dessa bolag förmedlar använder just en viss typ av anordning, vilket innebär att anskaffningskostnaderna i verkligheten kan bli större. Det kostar inte nödvändigtvis någonting att ansluta sig till en förmedlingsplattform för taxitjänster, men plattformarna tar vanligen ut provision för de skjutsar som de förmedlar. Provisionsavgifterna kan vara upp till en femtedel av resans pris. Prisnivån för andra typer av instrument och system som samlar in de uppgifter som behövs för skattekontroll har inte kunnat uppskattas.

De krav som ställs på andra instrument och system kan också förutsätta ändringar i de anordningar som redan är i bruk, vilket i sin tur kan medföra produktutvecklingskostnader för tillverkarna och systemutvecklarna. I det här skedet har det dock inte varit möjligt att uppskatta dessa kostnader.

Också anskaffningen och installationen av taxilykta bedöms medföra vissa kostnader för företagen. Priset på en taxilykta varierar från ca 200 euro uppåt. Installationen medför inte nödvändigtvis särskilda kostnader eftersom den vanligen sker i samband med installation av annan utrustning, i synnerhet om styrningen av taxilyktan sker via fordonets taxameter. Då ingår installationerna av anordningar ofta i anskaffningspriset för fordonet. En taxilykta som kopplas till taxametern kan vara antingen fast eller löstagbar. En löstagbar taxilykta kan också kopplas till fordonets elsystem, exempelvis via ett tändaruttag, eller också kan den ha en egen strömkälla. Installationen av en sådan taxilykta bedöms inte medföra några anmärkningsvärda kostnader. Enligt myndigheternas grova uppskattning är ca 500–1 000 taxiföretagare för närvarande verksamma utan taxilykta.

Kravet på genomförd företagarutbildning och avlagt prov, som nu återinförs som ett villkor för att få taxitrafiktillstånd, kommer att öka företagens kostnader. Priset på företagarutbildningen beror på om de obligatoriska utbildningsdagarna kräver fysisk närvaro eller om de kan genomföra på distans i en webbmiljö. Priset på en tredagarskurs som avläggs i form av distansundervisning beräknas uppgå till minst 150–300 euro och deltagandet i provet till ca 100 euro. Det

slutliga kundpriset för utbildningen och deltagandet i provet bestäms av marknaden. Priset påverkas bland annat av vilka preciserande föreskrifter Transport- och kommunikationsverket utfärdar om utbildningen och dess innehåll och av bedömningsgrunderna för och genomförandet av det prov som ingår i utbildningen. Därför är det ännu inte möjligt att uppskatta den exakta kostnaden för företagarutbildningen och företagarprovet. Skyldigheten att genomgå företagarutbildning gäller nya tillståndssökande samt dem som har fått taxitrafiktillstånd under tiden 1.7.2018 – 31.12.2020 och som inte har genomgått obligatorisk företagarutbildning. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning gäller skyldigheten att avlägga företagarutbildning för taxitrafik för närvarade ca 4 000 tillståndshavare i branschen.[44] Kostnaderna för dem som redan fått tillstånd blir dock lägre eftersom de inte behöver genomgå utbildningen eller provet i anslutning till den utan de har möjlighet att enbart avlägga företagarprovet med godkänt resultat.

Skyldigheten att medföra taxitrafiktillståndet, en kopia av det eller någon annan utredning som styrker rätten att bedriva trafik medför endast mycket små kostnader för företagen eftersom de själva exempelvis kan skriva ut kopior, vilket i praktiken inte medför några kostnader alls. En kopia av tillståndet kan också visas exempelvis på en mobil skärm. Kravet att samla in och lagra de uppgifter om taxiresor som anges i lagen bedöms inte medföra några betydande kostnader för taxiaktörerna, eftersom flera av de uppgifter som krävs redan nu samlas in i enlighet med lagen. Smärre kostnader kan dock följa av att eventuella nya poster läggs till i den utrustning som samlar in uppgifterna. Inte heller förslaget om att trafiktillstånd i fortsättningen ska kunna beviljas endast personer med FO-nummer bedöms få några ekonomiska konsekvenser för företagen. En taxiföretagare ska i vilket fall som helst göra en sådan grundanmälan som avses i handelsregisterlagen innan verksamheten inleds, så den nu föreslagna bestämmelsen ålägger inte företagaren några nya skyldigheter som skulle medföra kostnader. En enskild näringsidkares etableringsanmälan till handelsregistret kostar för närvarande 60 euro per e-tjänst och 115 per pappersblankett. Uppskattningsvis ca 1 000 taxiföretagare saknar för närvarande FO-nummer.

Konsekvenser för de offentliga finanserna. Genom åtgärder som syftar till att underlätta bekämpningen av grå ekonomi strävar man bland annat efter att förebygga försummelser att betala skatter och därigenom öka skatteinkomsterna från taxibranschen. Eftersom det inte har varit möjligt att i eurobelopp uppskatta omfattningen av grå ekonomi inom taxibranschen och det inte finns någon evidensbaserad information om effekterna av de föreslagna åtgärderna, har det inte varit möjligt att bedöma åtgärdernas konsekvenser för den offentliga ekonomin. De föreslagna åtgärderna bedöms dock minska möjligheterna till underrapportering av inkomster, underlätta fältövervakningen av verksamheten och förbättra taxiföretagarnas kunskaper om offentliga förpliktelser såsom skatter och pensioner. Åtgärderna kan därför bedömas ha den effekten att beloppet av betalda skatter ökar.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Åtgärder som syftar till att underlätta bekämpningen av grå ekonomi har också konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets och Skatteförvaltningens verksamhet. I och med den nya utbildningen för företagare inom taxitrafiken ska Transport- och kommunikationsverket

[44] Efter att lagen om transportservice trädde i kraft har det före sommaren 2002 beviljats sammanlagt nästan 6 000 nya taxitrafiktillstånd. En del av de nya tillståndshavarna har emellertid genomgått en företagarkurs i enlighet med den lag om taxitrafik som föregick lagen om transportservice. Kursen har utgjort en del av ansökningsprocessen för taxitillstånd men de som har genomgått kursen har inte fått något eget taxitillstånd på grund av bestämmelserna om antalet taxitillstånd.

godkänna de utbildningsorganisationer som ansvarar för att anordna företagarutbildning samt svara för tillsynen över examina och den utbildning som utbildningsorganisationerna ger. Propositionen bedöms inte öka Transport- och kommunikationsverkets nuvarande arbetsbörda. I slutet av 2020 kan propositionen dock öka den arbetsmängd som godkännandeförfarandet medför, om det nya utbildningskravet sporrar aktörerna att ansöka om tillstånd innan kravet träder i kraft. Antalet tillståndsansökningar kan öka i slutet av året, eftersom det i lagen föreslås en lindring som gör det möjligt för dem som fått tillstånd innan reformen träder i kraft att avlägga enbart ett företagarprov.

Skyldigheten att ha FO-nummer bedöms effektivisera metoderna hos de myndigheter som utövar tillstånds- och skattetillsyn över taxitrafiken. I och med denna skyldighet kommer alla tillståndshavare att innefattas av tillstånds- och skattetillsynen. Förslaget antas underlätta samarbetet mellan de myndigheter som utövar skattekontroll och tillståndstillsyn över taxitrafiken, eftersom FO-numret har en central roll bland annat vid informationsutbyte mellan Skatteförvaltningen och Transport- och kommunikationsverket. Förslaget bedöms inte medföra några betydande administrativa kostnader för myndigheterna. Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera sökandens FO-nummer i samband med behandlingen av tillståndsansökan. I propositionen föreslås en övergångsperiod på tre månader för tillståndshavarna för anskaffning av FO-nummer. Transport- och kommunikationsverket följer hur skyldigheten fullgörs och kan vid behov inleda ett förfarande enligt lagen om transportservice för återkallande av tillstånd. Förfarandet medför extra arbete för Transport- och kommunikationsverket beroende på hur väl tillståndshavarna iakttar den nya skyldigheten.

Den föreslagna övergångsbestämmelsen om att skaffa FO-nummer samt avlägga företagarutbildning eller företagarprov medför en tillsynsuppgift för Transport- och kommunikationsverket, som i efterhand kontrollerar om skyldigheterna har fullgjorts. Denna efterkontroll och de tillsynsärenden som sannolikt kommer att följa av diverse utredningar, som innebär att de som försummat sin skyldighet hörs, uppmanas att avhjälpa bristerna och att tillstånd eventuellt återkallas, kommer att medföra extra arbete på uppskattningsvis 2–3 årsverken åren 2021 och 2022. Arbetsmängden beror på i vilken utsträckning det förekommer försummelser och hur många tillsynsåtgärder som måste vidtas på grund av dem.

Meddelandet av föreskrifter och andra tillsynsuppgifter som hänför sig till taxametrar och andra instrument och system som samlar in uppgifter om taxiresor ökar Transport- och kommunikationsverkets årliga arbetsmängd med uppskattningsvis ett årsverke.

Skyldigheten att medföra handlingar som gäller trafiktillstånd och skyldigheten att använda taxilykta bedöms underlätta utredningen av tillståndshavare och på så sätt effektivisera myndigheternas fältövervakning av taxitrafiken.

Den bestämmelse som föreslås fogad till lagen och som förpliktar inte bara dem utför yrkesmässig transport av personer på väg utan också dem som tillhandahåller yrkesmässig transport av personer på väg för allmänheten att ha taxitrafiktillstånd, antas effektivisera och underlätta tillsynen.

Andra samhälleliga konsekvenser

Även om skyldigheten att använda taxilykta i första hand tar sikte på att effektivisera fältövervakningen av taxitrafiken och bekämpa grå ekonomi, gör taxilyktan det också lättare för konsumenten att identifiera en taxi. I remissvaren på bedömningspromemorian påpekades det att

taxilyktan är det tydligaste yttre kännetecknet för taxi, i synnerhet för grupper med särskilda behov, och att den kan antas underlätta rörligheten för personer som hör till dessa grupper.

Den föreslagna ändringen av bestämmelserna så att också taxiföraren utöver tillståndshavaren ansvarar för att vissa handlingar och viss information medförs i fordonet, inverkar på taxiförarnas rättsliga ställning. Föraren ska i fortsättningen försäkra sig om att de handlingar som anges i lagen medförs i det fordon han eller hon framför och att den information som lagen kräver finns framlagd för passagerarna i fordonet. Ändringen medför nya skyldigheter för taxiförarna och försummelser kan innebära ekonomiska sanktioner för dem. För att effektivisera tillsynen har det ansetts motiverat med ett skäligt sanktionshot för förarna, eftersom de ansetts vara bäst lämpade att kontrollera att fordonet har de behövliga handlingarna före körningen påbörjas. Strukturen på taxitrafikmarknaden har också i och med lagen om transportservice ändrats i den riktningen att en mycket stor del av taxiförarna är tillståndshavare verksamma som taxiföretagare, och därmed själva ansvariga för att företaget iakttar lagens bestämmelser.

4.2.4 Prissättning av taxitjänsterna

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för hushållens ställning. För hushållen kan skyldigheten för taxiföretagen att meddela priset på en exempelresa för en taxitjänst innebära att det blir lättare att bedöma priset på förhand och att risken för att betala ett exceptionellt högt pris för en skjuts minskar. Risken för något slag av rövarprissättning minskar också i och med att man uttryckligen ska komma överens om skjutsar till exceptionellt höga priser. I Sverige, där det också krävs att priset på en exempelresa anges och att man avtalar om maximipriset för en resa om priset på en exempelresa överstiger en viss nivå, förefaller regleringen ha lett till att det i praktiken inte längre finns några taxiföretag på marknaden som anger exceptionella referenspriser.[45] I Finland upplever ca var fjärde konsument att de för närvarande får för lite information om resans pris före dess början, och den föreslagna ändringen kan förbättra deras möjligheter att bilda sig en tillräcklig uppfattning om priset innan de stiger in i en taxi.[46] När priset på en exempelresa ska anges kan det också bli lättare att hitta en förmånligare taxi, vilket i sin tur att leda till smärre besparingar.

Att priset på en exempelresa redovisas kan öka priskonkurrensen mellan företagen, vilket generellt sett skulle sänka konsumentpriserna och minska företagens vinster.[47] Å andra sidan kan ökad prisinformation också ha en prishöjande effekt, eftersom det blir lättare för företagen att granska andra företags prisnivå. Bättre prisinformation kan öka konsumenternas förtroende för

[45] Transportstyrelsen (2017, s. 12–13.) Utredningen visade att det inte längre alls förekommer exempelresor som överstiger 350 kronor, trots att sådana resor ännu år 2010 utgjorde hela 43 procent av utbudet.

[46] Transport- och kommunikationsverket (2020b, s. 45.)

[47] Det har veterligen inte undersökts vilka effekter en ökad prisinformation har på priserna på taxitjänster. Sådan forskning finns dock inom andra branscher. I exempelvis Förenta staterna har en bättre prisinformationen för hälso- och sjukvårdstjänster visat sig ha lett till att priserna har sjunkit. Brown, Z. (2019): Equilibrium Effects of Health Care Price Information. The Review of Economics and Statistics 101(4), s. 699–712. [https://doi.org/10.1162/rest_a_00765] Ökad prisinformation om vattenfakturor har i sin tur visat sig öka elasticiteten i efterfrågan, det vill säga konsumenternas benägenhet att ändra sin förbrukning när prisnivån förändras. Gaudin, S. (2006): Effect of price information on residential water demand. Applied Economics 38(4), s. 383–393. [https://doi.org/10.1080/00036840500397499].

taxitjänsterna och därmed också efterfrågan på dem. Det är svårt att göra en kvantitativ uppskattning av hur prisangivelsen för en exempelresa påverkar prisnivån och efterfrågan på taxitjänster.

Också den föreslagna regleringen av maximipriset på tilläggstjänster för taxitrafik för grupper med särskilda behov kan i något skede påverka de konsumentpriser som tas ut för tjänsterna och därigenom företagens intäkter. Bestämmelsen föreslås dock inte bli tillämpad annat än i situationer där priserna på tilläggstjänster blir oskäligt höga, vilket innebär att den inte har några direkta konsekvenser för priserna på tjänster eller för företagens avkastning.

Konsekvenser för företagen. Skyldigheten att använda taxameter om ett fast pris inte har överenskommits på förhand medför kostnader för företag som ännu inte har taxameter och som vill erbjuda skjutsar med rörliga priser. Det exakta antalet sådana aktörer är inte känt. Uppskattningen av antalet försvåras av att det inte finns noggranna uppgifter om prissättningsmodellerna för olika förmedlingsplattformar för taxitjänster. Enligt en tjänstemannabedömning finns det ca 2 000 aktörer som är anslutna till sådana plattformar och högst några hundra som använder något annat instrument eller system vid prisbestämningen. De kostnader som taxameterskyldigheten medför för dessa beror på hurdana instrument eller system företaget kommer att skaffa. Anskaffnings- och installationspriset inklusive tillbehör för taxametrar som normalt används i branschen och som uppfyller kravet i direktivet om mätinstrument uppgår till sammanlagt ca 2 000 euro. Motsvarande leasingpriser börjar, beroende på tillverkaren, på ca 60–100 euro per månad. Men många förmedlingsbolag kräver dock att man vid transporter som dessa bolag förmedlar använder just en viss typ av anordning, vilket innebär att kostnaderna för anskaffning av taxameter i verkligheten kan bli större. Det är också möjligt att en del av företagen i fortsättningen kommer att erbjuda skjutsar till fast pris, vilket innebär att de inte nödvändigtvis behöver skaffa taxameter utan också någon annan typ av instrument eller system som samlar in de uppgifter som behövs för skattekontrollen. Prisnivån på sådan utrustning har inte kunnat uppskattas.

Skyldigheten att använda en viss prissättningsstruktur vid körningar till rörligt pris leder till att flera företag måste ändra prissättningen. Företag som för närvarande tar ut en avgift för långsam körning när ett fordon rör sig långsamt till exempel på grund av trafikstockningar, blir tvungna att ändra sin prissättningsmodell så att tidsdebitering tas ut för hela resan. Man vet inte exakt hur många företag som är tvungna att ändra sin prissättningsmodell men grovt taget kan det uppskattas att det finns flera tusen sådana. Ändringen av prissättningsmodellen medför inte några betydande direkta kostnader, men planeringen av den nya modellen innebär administrativt arbete för företagen. Det är också möjligt att en reglerad prissättningsstruktur inte lämpar sig för alla företags affärsmodell och detta kommer att medföra problem för dem. Risken anses dock vara liten i detta avseende, eftersom den reglerade prissättningsstrukturen fortfarande lämnar ett rätt stort spelrum för olika strukturer. Redan nu används inom taxibranschen i stor utsträckning en prissättning som baserar sig på avgångsavgift, tillryggalagd resa, den tid som åtgått för resan samt tilläggsavgifter.

Skyldigheten att ange priset på en exempelresa kan i praktiken innebära att det i taxibilar måste finnas dekaler för ändamålet. Sådana dekaler eller andra motsvarande sätt att ange priset för en exempelresa medför endast små kostnader för företagen i branschen. Transport- och kommuni-

kationsverket har uppskattat att styckepriset för en prismärkning som fästs på ett fordon beroende på valet av material är högst 10–15 euro.[48] Innehavare av trafiktillstånd förfogar över ca 14 000 fordon som registrerats för taxibruk, av vilka merparten omfattas av den nya skyldigheten. Detta innebär att de totala kostnaderna för skyldigheten på basis av uppskattade styckepriser uppgår till ca 100 000–200 000 euro. Också den föreslagna bestämmelsen om skyldigheten att lämna prisuppgifter till Transport- och kommunikationsverket medför en viss administrativ börda. Omfattningen av denna börda beror på vilken typ av information som ska lämnas och i vilken form. Dessa omständigheter fastställs slutgiltigt först i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, varför det ännu inte varit möjligt att uppskatta de kostnader som förpliktelsen medför.

De förslag till lagstiftning som gäller prissättning av taxitjänster bedöms inte få några betydande konsekvenser för den offentliga ekonomin eller samhällsekonomin.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Skyldigheten att följa prisutvecklingen för taxitjänster medför administrativt arbete för Transport- och kommunikationsverket. Genom propositionen åläggs verket inga egentliga nya skyldigheter men i synnerhet skyldigheten att följa prisutvecklingen för tilläggstjänster i taxitrafik avsedda för grupper med särskilda behov innebär att verket måste ändra sin praxis för prisuppföljningen. Propositionen bedöms ändå inte öka det administrativa arbetet med uppföljningen, jämfört med nuläget. Företagens skyldighet att lämna uppgifter om priserna till Transport- och kommunikationsverket kan till och med i någon utsträckning minska arbetet med prisuppföljningen jämfört med nuläget, där uppgifter samlas in på basis av avtal.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning ökar de nya åtagandena i anslutning till uppföljningen av taxitjänster, bedömningen av konsekvenserna av lagen om transportservice och rapporteringen om dem ämbetsverkets arbetsmängd totalt med ett årsverke. I uppskattningen av arbetsmängden ingår förutom uppföljning av prisuppgifterna för taxitjänster även insamling av andra uppgifter och planeringsarbete i anslutning därtill samt sammanställning och behandling av uppgifter.

Konsekvenser för jämlikheten

Genom möjligheten att bestämma maximipriser för tilläggstjänster inom taxitrafiken för grupper med särskilda behov strävar man efter att trygga jämlika möjligheter för dessa grupper, exempelvis för personer med nedsatt rörlighet. Den föreslagna bestämmelsen har inte nödvändigtvis några konsekvenser för tillgången till och priserna på tjänster för grupper med särskilda behov, men den gör det möjligt att ingripa i prissättningen i en situation där priserna riskerar att bli oskäligt höga till exempel på grund av obetydlig konkurrens.

4.2.5 Andra ändringsbehov

Ekonomiska konsekvenser

[48] Transport- och kommunikationsverket (2019): Meddelande av taxiresans uppgifter till passageraren och synlighållande av prisuppgifter. Motiveringspromemoria 2.12.2019, s. 2 [https://www.trafi-com.fi/sites/default/files/media/file/Perustelumuistio_FI.pdf]. Prisuppskattningarna baserar sig på uppskattningar som fåtts av dekaltillverkare.

I propositionen föreslås en ändring som innebär att transportverksamhet som ingår i servicepaket som tillhandahålls av hemserviceföretag eller turismföretag i fortsättningen ska befrias från tillståndsplikten. Detta bedöms ha ekonomiska konsekvenser för företagen. Ändringen kan få ekonomiska konsekvenser såväl för de hemserviceföretag och turismföretag som hittills har erbjudit transporter och för de hemserviceföretag och turismföretag som inte har inkluderat transporttjänster i sina servicepaket på grund av att det skulle ha krävt tillstånd. Slopandet av tillståndsplikten kan sporra företag som inte har erbjudit transporter att utveckla sina tjänster.

Om ett hemserviceföretag eller turismföretag endast tillhandahåller transporter som ingår i ett större servicepaket, kan det efter att ändringen trätt i kraft besluta att avstå från taxitrafiktillstånd, varvid de administrativa och affärsmässiga kostnader som hänför sig till taxitrafiktillståndet sparas in. Taxitrafiktillstånd kostar 105 euro och dessutom ska tillståndshavaren betala en årsavgift på 80 euro. Om ett fordon är i tillståndspliktig användning ens på deltid, ska det registreras för tillståndspliktig användning varvid försäkringspremierna för bilen normalt blir betydligt högre än för fordon i normal användning. Nivån på försäkringspremierna varierar dock exempelvis beroende på fordon och bostadsort. Ett fordon som registrerats för tillståndspliktig användning ska också genomgå periodisk besiktning varje år oberoende av ålder, medan vanliga fordon besiktigas första gången först vid fyra års ålder och därefter vartannat år fram till tio års ålder.[49] I och med det undantag som föreslås gälla transporter som utförs av företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster befrias dessa företag också från de merkostnader som hänför sig till den tilläggsreglering som föreslås i denna proposition, såsom skyldigheten att genomgå företagarutbildning och avlägga företagarprov och anskaffning av system för insamling av uppgifter om transporter. De ekonomiska konsekvenserna för tillståndshavarna till följd av de ändringar i bestämmelserna som föreslås i propositionen bedöms närmare i respektive avsnitt. Om ett hemserviceföretag eller turismföretag tillhandahåller andra transporter än sådana som ingår i en större helhet av tjänster och därmed inte uppfyller förutsättningarna för det föreslagna undantaget, ska företagaren fortfarande skaffa taxitrafiktillstånd och föraren av fordonet ska ha körtillstånd för taxiförare. Ett körtillstånd för taxiförare kostar föraren 45 euro. Tillståndet gäller i allmänhet i fem år. Utöver tillståndsansökan ska förarexaminanden för att få tillstånd klara taxiförarprovet med godkänt resultat. Provet kostar för närvarande 100 euro per försök. Vidare ska den som ansöker om körtillstånd för taxiförare skaffa ett läkarutlåtande som visar att de hälsokrav som ställs på taxiförare uppfylls. Transportverksamheten vid de hemserviceföretag och turismföretag som omfattas av undantaget är till sin natur obetydlig och anknyter till annan verksamhet och svarar inte i typiska fall mot samma rörlighetsbehov som de traditionella taxitjänsterna. Det antas därför att återinförandet av undantaget inte har några betydande praktiska konsekvenser för taxiaktörernas affärsverksamhet.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Enligt en grov myndighetsbedömning finns det för närvarande drygt 1 000 företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster, inklusive transporttjänster, och som har taxitrafiktillstånd. Ett exakt tal finns inte att tillgå eftersom tillståndshavarna i registret över trafiktillstånd inte har specificerats närmare enligt verksamhetens natur. Bedömningen baserar sig bland annat på en filtrering i tillståndsregistret som gjorts på basis av företagens namn. Företagarna inom hemservicen är dock huvudsakligen enskilda näringsidkare, varvid trafiktillståndet finns i registret under fysiska personers namn. Om transportverksamheten hos dessa företagare inom

[49] Statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik (1245/2002) 3 § 2 mom. (ändrat genom förordning 488/2017). Bakgrunden till regleringen är EU:s direktiv om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet.

hemservicetjänster och turismtjänster uppfyller villkoren för det föreslagna undantaget för tillståndspliktig trafik, är det möjligt att de återkallar sina gällande trafiktillstånd. Enligt en utredning från Transport- och kommunikationsverket motsvarar de årliga avgifterna och förnyelseavgifterna för aktörernas tillstånd i princip kostnaderna i relation till det myndighetsarbete som hänför sig till tillsynen över och förvaltningen av tillståndet, varvid slopandet av tillståndsplikten inte bedöms ha några konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets ekonomi.

Ändringen i tillståndsplikten kan tillfälligt öka myndigheternas resursbehov eftersom företagen i branschen antas aktivt ställa frågor som gäller tolkningen av lagstiftningen. Efter lagändringen behövs också satsningar på kommunikation till branschen när det gäller frågan om hur ändringen påverkar gällande tillstånd. Enligt en grov myndighetsbedömning kräver ändringen under det år den träder i kraft en arbetsinsats som motsvarar högst 2,5 årsverken, men det är möjligt att arbetet kan skötas genom att myndighetens existerande resurser inriktas.

Ändringen antas skapa klarhet i rättsläget och möjliggöra en effektivare fördelning av myndigheternas tillstånds- och tillsynsresurser på lång sikt. Om det istället för det föreslagna undantaget från tillståndsplikten skulle föreskrivas om flera förpliktelsespecifika undantag för företag som tillhandahåller hemservicetjänster och turismjänster från den tilläggsreglering som föreslås i propositionen, skulle detta enligt myndigheternas bedömning kräva betydligt större och mer bestående myndighetsresurser.

Konsekvenser för jämlikheten

Det föreslagna undantaget för företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster bedöms inte ha några betydande konsekvenser för jämlikheten mellan dels dessa företag, dels traditionella taxiaktörer som erbjuder transportservice. Den transportservice som undantaget gäller är noga avgränsad och kan tillämpas endast på aktörer vars transportservice är ringa och där transporterna utgör en del av ett större servicepaket. Transporter får inte prissättas eller säljas separat och de ska ske med fordon som bolaget innehar. Den verksamhet som undantaget gäller anses inte konkurrera med traditionell taxitrafikverksamhet som erbjuds en obegränsad kundkrets. Om ett företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster utöver sina servicepaket vill erbjuda också separat transportservice, ska företaget på normalt sätt skaffa trafiktillstånd utan undantag. En följd av det begränsade undantaget för företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster är att regleringen av taxitrafikverksamheten tydligare anknyter till egentlig taxiaffärsverksamhet, som ska bedrivas enligt enahanda regler.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Taxitjänsternas säkerhet och kvalitet

Registrering av uppgifter om personer som avlagt förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov inom taxitrafiken

Under beredningen undersöktes olika lösningar genom vilka uppgifter om personer som genomgått förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov skulle kunna föras in i trafik- och transportregistret. I det utkast till regeringsproposition som undergick remissbehandling föreslogs en lösning där en förare som genomgått utbildningen skulle ha ansökt om en anteckning om detta hos Transport- och kommunikationsverket och att uppgiften om utbildningen skulle ha förts in i trafik- och transportregistret i samband med uppgifter om förarens körtillstånd.

Därmed skulle anteckningen om utbildningen också ha framgått av körtillståndet. Av systemtekniska skäl skulle ansökan om prestationsanteckning i praktiken ha krävt ansökan om körtillstånd varefter i registret i samband med körtillståndet skulle ha antecknats ett specialvillkor som visar att utbildningen har slutförts. Samtidigt skulle enligt förslaget den som slutfört utbildningen ha fått ett nytt fysiskt körtillstånd där det antecknats att utbildningen slutförts. Det nya körtillståndet eller ett duplettexemplar av ett giltigt körtillstånd skulle ha kostat sökanden 45 euro. Tillägget om specialvillkoret i körtillståndet skulle inte ha inverkat på körtillståndets giltighetstid.

Under remissbehandlingen fästes uppmärksamhet vid förarnas kostnaderna för att ansöka om duplettexemplar av körtillståndet. Enligt yttrandet och ytterligare utredning från Transport- och kommunikationsverket skulle inte heller den möjlighet att utnyttja den digitala förarinformationstjänst som skapats för uppgifter om körtillstånd för verksamhet med grupper med särskilda behov och som var ett av målen i det förslag som ingick i propositionsutkastet ha kunnat utnyttjas i planerad omfattning. Detta på grund av dataskyddskraven. Därför har man i propositionen gått in för en alternativ lösning som Transport- och kommunikationsverket föreslagit, där utbildningsanordnaren lämnar uppgifter om dem som slutfört utbildningen till Transport- och kommunikationsverkets tjänsteproducent, som registrerar utbildningsuppgifterna i trafik- och transportregistret. Uppgifterna förs inte alls in i förarens körtillstånd. Denna lösning säkerställer att det med beaktande av dataskyddsbegränsningarna är möjligt att utifrån begäran om information ur registret för trafik och transport lämna ut uppgifter om förarutbildning inriktad på grupper med särskilda behov. I detta alternativ antas de kostnader som registreringen av utbildningsuppgifter medför för föraren bli klart mindre än i ett alternativ som utgår från att specialvillkor ska antecknas i körtillståndet.

Förutsättningar för beviljande av körtillstånd för taxiförare

I det alternativ som presenteras i propositionen ändras den nuvarande regleringen så att brott som framgår av bötesregistret påverkar beviljandet av körtillstånd i fråga om brott som begåtts under de senaste tre åren före ansökan om körtillstånd.

På grundval av ett avgörande av högsta förvaltningsdomstolen som gällde lindrigt obehörigt förande av fortskaffningsmedel övervägdes till en början att regleringen skulle ändras endast i fråga om just denna överträdelse, så att dess inverkan på beviljande av körtillstånd skulle förkortats till tre år. Under beredningen övervägdes också om tiden för det absoluta hinder för beviljande av körtillstånd som följer av förande av fortskaffningsmedel utan behörighet borde förkortas till ett år. Förande av fortskaffningsmedel utan behörighet kan enligt vissa gärningsbeskrivningar vara en mycket lindrig gärning i förhållande till andra hinder för erhållande av körtillstånd och ett beslut om avslag på ansökan om körtillstånd för taxiförare kan i praktiken utgöra ett hinder för idkande av en laglig näring. Under beredningen kom man dock fram till att karenstiden ska förkortas till endast tre år, eftersom obehörigt framförande är förknippat med gärningar av olika allvarlighetsgrad. En tid på tre år ansågs motiverad med tanke på passagerarnas säkerhet. Ett ovillkorligt hinder på tre år begränsar dock näringsfriheten klart mindre än det nuvarande ovillkorliga hindret på fem år.

Man beslöt att inte föreslå ett alternativ där den treåriga karenstiden endast skulle gälla förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, eftersom grunden för den tid för vilken uppgifter utlämnas ur bötesregistret är densamma för alla gärningar som antecknats i registret. I förarbetena till lagen om verkställighet av böter motiveras utlämningstiden på tre år med att det anses oskäligt att ett obetydligt bötesstraff under en lång tid kan påverka utredningar om och bedömningar av en persons tillförlitlighet och personliga lämplighet. Uppgifterna i bötesregistret har som

främsta syfte att betjäna verkställigheten och det kan inte anses motiverat att förvara dem länge efter att verkställigheten avslutats.[50] Också av denna anledning har det bedömts att det är befogat att ändringen ska gälla alla gärningar som antecknats i bötesregistret.

Förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov

Under beredningen övervägdes det om förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov ska vara ett absolut villkor för körtillstånd för taxiförare. I synnerhet intresseorganisationerna för grupper med särskilda behov har föreslagit att obligatoriska utbildningskrav som innefattar utbildning i att arbeta med grupper med särskilda behov ska återinföras i lagen.

Detta alternativ valdes dock inte eftersom obligatorisk utbildning som gäller grupper med särskilda behov för alla som ansöker om körtillstånd skulle kunna leda till att tröskeln för att komma in i branschen blev för hög. Detta kunde omintetgöra de positiva effekter som lagen om transportservice har haft exempelvis på sysselsättningen samt försämra tillgången till tjänster just på områden där det redan nu råder brist på förare. Också i en del av de yttranden som gavs om bedömningspromemorian ansågs det att man i reformen borde satsa på att förbättra yrkeskompetensen hos de förare som de facto transporterar passagerare som hör till specialgrupper. Också för dessa förare ansågs frivillig utbildning vara ett bättre alternativ än att ställa obligatorisk utbildning som villkor för körtillstånd. Ett krav på obligatorisk förarutbildning som stödjer service för grupper med särskilda behov kunde också vara utmanande med tanke på näringsfriheten, eftersom en del av förarna inte arbetar med personer som hör till grupper med särskilda behov eller endast sällan har transporter som riktar sig till sådana personer. För att få körtillstånd för taxiförare krävs det fortfarande att ett prov för taxiförare avläggs och i provet bedöms också förarens förmåga att arbeta med personer som hör till grupper med särskilda behov. I denna proposition föreslås det också att provet utvecklas i en riktning som i allt högre grad beaktar behoven hos dem som hör till grupper med särskilda behov. På så sätt skulle alla taxiförares förmåga att samarbeta med sådana grupper bli bättre.

Under beredningen övervägdes också alternativet att föreskriva om ett obligatoriskt utbildningskrav som gäller grupper med särskilda behov endast för förare som utför körningar med tillgänglighetsanpassade fordon[51] Under den fortsatta utvärderingen bedömdes det dock att merparten av kunderna inom specialgrupperna använder taxitjänster som opererar med vanliga personbilar. Dessutom skulle ett obligatoriskt utbildningskrav som enbart gäller förare av tillgänglighetsanpassade fordon sannolikt försvåra rekryteringen av förare för tillgänglighetsanpassade transporter och möjligheten att hitta vikarier för dem. Detta skulle sannolikt leda till att produktionskostnaderna för i synnerhet tillgänglighetsanpassade tjänster stiger, vilket i värsta fall skulle reducera mängden tillgänglighetsanpassade taxitjänster. Under beredningen utreddes olika alternativ för på vilket sätt tidigare obligatorisk förarutbildning, vidareutbildning eller arbetserfarenhet i anslutning till transporter för grupper med särskilda behov som bedrivits under den tid lagstiftningen om yrkeskompetens för taxiförare var i kraft skulle kunna utnyttjas i samband med att förare nu skaffar sig det föreslagna frivilliga utbildningsintyget. Avsikten var att utreda om det skulle vara möjligt att minska den ekonomiska och administrativa bördan för förarna utan att äventyra syftet med det frivilliga utbildningsbeviset. Vid beredningen var man medveten om att i synnerhet i glesbygden, där körning av offentligt understödda skjutsar ofta är ett

[50] RP 2018/2001 rd s. 56.

[51] Med tillgängliga fordon avses här fordon enligt Trafiksäkerhetsverkets föreskrift (TRAFICOM/420030/03.04.03.00/2019) om tekniska krav på bilar och bilsläpvagnar. [https://finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/454001/46016]

livsvillkor för att bedriva en ekonomiskt hållbar taxitrafik, har förare som länge varit verksamma inom branschen förvärvat sådan kompetens som behövs för att transportera grupper med särskilda behov och som den frivilliga utbildningen syftar till.

Under beredningen beslutade man föreslå ett arrangemang som gör ett möjligt för dem som fått körtillstånd och obligatorisk utbildning före lagen om transportservice att räkna sig tillgodo den tidigare utbildningen och bli befriade från den föreslagna teoridelen i förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. De skulle endast behöva avlägga en dagslång praktisk utbildningsdel som en del av förarutbildningen. Som alternativa möjligheter att tillgodogöra sig tidigare arbetserfarenhet och utbildning granskades också möjligheten att Transport- och kommunikationsverket skulle ha godkänt en tidigare genomförd utbildning som en slutförd prestation inom ramen för den nya förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov. Detta alternativ skulle ha förutsatt att Transport- och kommunikationsverket kunde kontrollera prestationen och utbildningens innehåll och jämföra det med det föreslagna minimiundervisningsinnehållet i förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov. Det konstaterades emellertid att detta alternativ skulle ha krävt oproportionerligt mycket resurser av tillsynsmyndigheten och därför varit ett oändamålsenligt alternativ. Dessutom visade det sig vara tekniskt omöjligt att kontrollera det faktiska innehållet i förarutbildningar som genomförts under tiden för lagen om yrkeskompetens för taxiförare, eftersom det i de elektroniska registren endast finns uppgifter om huruvida föraren har fått utbildning eller inte. Likaså konstaterades det att det inte är ändamålsenligt eller ens möjligt att separat kontrollera den faktiska praktiska arbetserfarenheten för varje förare, varför tidigare arbetserfarenhet inte direkt kan beaktas för den som genomgår förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov.

Ett annat alternativ som diskuterades var möjligheten att få en anteckning om frivillig förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov enbart på den grunden att föraren tidigare har fått lagstadgad förarutbildning och att någon egentlig jämförelse av utbildningarnas motsvarighet inte alls skulle göras. Man fann dock inte någon objektiv grund för att enbart genom obligatorisk förarutbildning som genomförts före lagen om transportservice skulle berättiga till en prestationsanteckning i trafik- och transportregistret om förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov. Nivån på den tidigare obligatoriska utbildningen och i synnerhet betoningen på servicesituationer för grupper med särskilda behov har varierat avsevärt, beroende på om utbildningen har genomförts före eller efter lagreformen 2014. Om föraren har avlagt ett yrkeskörtillstånd för personbil före 2010 och förnyat tillståndet innan lagen om transportservice trädde i kraft, har han eller hon fått en fortbildning som varat endast en dag och i vilken det inte nödvändigtvis har ingått någon utbildning som är inriktad på att arbeta med grupper med särskilda behov. Alternativet bedömdes med avseende på förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. En kund eller en upphandlande enhet som konkurrensutsätter taxitjänster kan i sådana fall inte veta om föraren har fått utbildning i att arbeta med grupper med särskilda behov eller fått en prestationsanteckning enbart på den grunden att han eller hon haft ett giltigt körtillstånd för taxiförare under giltighetstiden för den tidigare lagen om yrkeskompetens för taxiförare.

Under beredningen såg man också den möjligheten att förare som fått körtillstånd efter den 1 juli 2018 kan ha genomgått till exempel avgiftsbelagd förarutbildning som förmedlingsbolag eller taxiföretag erbjuder i anslutning till verksamhet med grupper med särskilda behov. Det utreddes därför om denna typ av frivillig tilläggsutbildning skulle kunna godkännas som en prestation motsvarande det föreslagna utbildningsintyget för verksamhet med grupper med särskilda behov. Detta skulle ha förutsatt att föraren på ett tillförlitligt sätt kunnat påvisa att utbildningen slutförts och vad utbildningen innehållit och att Transport- och kommunikationsverket kunnat verifiera att den genomförda utbildningen motsvarat minimiinnehållet i den lagstadgade förarutbildningen som gäller grupper med särskilda behov. Vid beredningen slopades dock detta

alternativ. De frivilliga förarutbildningar som för närvarande står till buds regleras inte på något sätt och utbildningens innehåll eller ordnandet av utbildningen är inte föremål för myndighetstillsyn. Därför är utbildningarna olika till sitt innehåll. Transport- och kommunikationsverket kan i praktiken inte försäkra sig om innehållet i en frivillig utbildning och dessutom är det också tekniskt mycket svårt att jämföra innehållet i utbildningarna på samma sätt som i fråga om tidigare obligatoriska utbildningar.

Godkännande av utbildningsorganisationer

För att få ordna företagarutbildning i taxitrafik och förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov krävs Transport- och kommunikationsverkets godkännande. Under beredningen övervägdes om förarutbildningen borde ordnas på myndighetsbasis i stället för av privata utbildningsorganisationer.

När saken bedömdes närmare kom man dock fram till att man genom andra än myndighetsdrivna utbildningsorganisationer kan säkerställa ett geografiskt mer täckande serviceutbud samt en tillräcklig utbildningskapacitet genom att utnyttja det kunnande och det utbildningssystem som redan finns på marknaden. Det godkännandeförfarande som regleras i lagen samt Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter säkerställer att en viss myndighetskontroll kvarstår.

Ett annat alternativ som övervägdes när det gäller att ordna förarutbildning var att utbildningsorganisationerna inte skulle behöva godkännas av en myndighet. Då skulle inga krav ställas på utbildningsorganisationer och i lagen endast föreskrivas om minimikraven för ordnande av utbildning och för utbildningens innehåll. I detta alternativ skulle det dock inte finnas något sätt att på förhand säkerställa att en utbildningsorganisation, dess lokaler och de hjälpmedel som används i utbildningen uppfyller vissa miniminormer som krävs för att uppnå en enhetlig kvalitet i undervisningen och myndigheternas tillsynsmetoder skulle vara mer begränsade. Utan myndighetstillsyn över utbildningsorganisationerna kan nivån på den utbildning som står till buds på marknaden variera avsevärt beroende på var utbildningen tillhandahålls. Myndigheternas godkännandeförfarande och tillsyn antas stödja en jämnare kvalitet på utbildningen och likaså öka kundernas förtroende för att genomförd utbildning ökar förarnas yrkeskompetens.

Påföljdsbestämmelser för fusk som konstaterats i prov för taxiförare

I propositionen föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska meddela ett sex månader långt förbud att delta i provet för den som bevisats ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet. Under beredningen dryftades karensperioder av olika längd och i det propositionsutkast som sändes på remiss föreslogs en karenstid på tre månader. Utifrån den respons som lämnades under remissbehandlingen förlängdes den karenstid som föreslås i propositionen till sex månader.

I remissvaren framfördes önskemål om ett förtydligande av huruvida avsikten är att bestämmelserna och påföljderna för fusk som konstaterats i provet ska utsträckas också till det företagarprov som föreslås i propositionen. Under den fortsatta beredningen efter remissbehandlingen framgick det att det inte ärm möjligt att meddela ett effektivt tidsbundet förbud att deltaga i företagarprovet för eventuellt fusk som konstaterats i provet. För anordnandet av företagarprovet svarar en privat utbildningsorganisation som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Dessa privata utbildningsorganisationer har inte åtkomst till Transport- och kommunikationsverkets system där uppgifter om temporärt förbudsbeslut som gäller körtillståndsprov för förare lagras, så de som ordnar provet får inte veta om den som anmält sig har gjort sig

skyldig till fusk i något annat sammanhang. Enligt en utredning från Transport- och kommunikationsverket skulle ett register som är avsett för privata utbildningsorganisationer och där uppgifter om personer som gjort sig skyldiga till fusk förfarande förs in kräva att ett helt nytt system utvecklas. Ett sådant register skulle bli problematiskt också med tanke på dataskyddet, eftersom flera privata aktörer då skulle ha tillgång till uppgifter om förarexaminander som gjort sig skyldiga till fusk förfarande.

5.1.2 Tillgången till taxitjänster

För att utreda situationen i fråga om tillgången till taxitjänster har man tagit ställning till möjligheterna att samla in uppgifter också på andra sätt än genom de skyldigheter att lämna uppgifter som ålagts tjänsteleverantörerna. Man har bland annat föreslagit olika typer av undersökningar som bygger på fingerade köp för att utreda tillgången till taxitjänster på olika håll i Finland. Det har emellertid ansetts att undersökningarna i så fall bör vara mycket omfattande för att tillräckligt täckande och tillförlitligt beskriva läget i fråga om tillgången till taxitjänster på olika håll i landet vid olika tidpunkter. Kostnaderna för undersökningarna skulle bli mycket höga. De sammanlagda kostnaderna för insamling av uppgifter som i huvudsak fås av trafikidkare vid sidan av annan verksamhet kommer sannolikt att bli betydligt lägre för företag och myndigheter.

5.1.3 Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen

Uppgifter om taxiresor som samlas in och lagras

För att förbättra efterkontrollen vid beskattningen har det ansetts nödvändigt att i lagen definiera vilka uppgifter som ska samlas in och lagras om alla taxitransporter. De uppgifter som föreslås bli lagfästa samlas in för skattekontrollen, vilket innebär att datainnehållet har bestämts utifrån skatteförvaltningens behov av information. Möjligheten att lagstifta om mer omfattande uppgifter än vad skatteförvaltningen föreslog övervägdes inte.

Ett alternativ till att definiera vilka uppgifter som ska samlas in och skyldigheten att samla in och lagra dem skulle ha varit att helt avstå från att öka regleringen på denna punkt och i stället följa hur insamlingen av de uppgifter som behövs för skattekontrollen utvecklas enbart till exempel i samband med skatteförvaltningens årliga föreskrifter till utomstående om skyldighet att lämna uppgifter samt den föreslagna justeringen av bestämmelserna om taxameter. En sådan lösning ansågs emellertid inte i tillräcklig utsträckning säkerställa att tillsynsmyndigheterna får enhetliga uppgifter om alla taxiskjutsar. Om det inte i lag definieras vilka uppgifter som ska samlas in kvarstår osäkerheten på denna punkt. Detta skulle i sin tur öka risken för att det inte finns tillräckliga eller enhetliga uppgifter om alla taxitransporter med tanke på en effektiv skattekontroll. När skyldigheten att samla in uppgifter riktas till taxiföretagarna själva uppstår det en klar handlingsplikt utan att den skyldighet att samla in och lagra uppgifter som företagaren redan nu har ökar markant.

Förutsättningar för att bevilja taxitrafiktillstånd

Under beredningen övervägdes ett alternativ där det skulle ha varit möjligt att återkalla ett taxitrafiktillstånd om tillståndshavaren inte hade skaffat ett FO-nummer inom en viss tid från det att tillståndet beviljades. Det ansågs dock att möjligheten att återkalla taxitrafiktillstånd är mindre effektivt och administrativt mer arbetskrävande med tanke på såväl skattekontrollen som tillsynen över trafiktillstånd än att ställa ett FO-nummer som villkor för att få tillstånd. Att ställa

ett sådant villkor för beviljande av tillstånd är ett vedertagnare sätt när det gäller tillståndspliktiga näringar än att i efterhand meddela förvärv av tillstånd till handelsregistret. Återkallande av tillstånd i efterhand ansågs även vara ett sämre alternativ med tanke på den näringsfrihet som tryggas i grundlagen. När det gällt bestämmelser om näringsverksamhet har grundlagsutskottet i allmänhet ansett att återkallande av tillstånd får mer kännbara följder än avslag på en tillståndsansökan, eftersom återkallandet innebär ett ingrepp i den enskildes rättsliga ställning. [52]

Ett annat alternativ som övervägdes var att effektivisera myndigheternas anvisningar om företagares registreringsskyldighet, vilket inte skulle kräva ytterligare reglering. Under beredningen gjorde man den bedömningen att man genom anvisningar når en del av näringsidkarna, men sannolikt inte alla. Det skulle finnas en risk för att alla tillståndshavare inte nås av tillsynen, även om situationen kunde förbättras något genom anvisningar. Ett tredje alternativ som övervägdes var att tekniskt utveckla tillstånds- och skattetillsynen så att den kan omfatta också tillståndshavare som ännu inte har FO-nummer. Detta skulle dock kräva en teknisk utveckling av systemen. Alternativet ansågs inte heller ändamålsenligt med beaktande av att taxiföretagaren i vilket fall som helst enligt 7 § 1 mom. i lagen angående rätt att idka näring ska göra en sådan grundanmälan som avses i handelsregisterlagen innan verksamheten inleds. Den reglering som nu föreslås anses inte medföra några nya skyldigheter för företagaren.

Taxitrafiktillståndet och annan information som ska medföras i fordonet

I propositionen ingår ett förslag om skyldighet att medföra taxitrafiktillståndet eller en kopia av det i fordonet. Under beredningen dryftades vilka krav som ska ställas på kopian och om den exempelvis bör vara styrkt eller framställd av en myndighet. Kravet på en styrkt kopia ansågs inte medföra några större administrativa kostnader. Det ansågs inte heller att myndigheten orsakas några stora kostnader för att framställa kopior. Man stannade emellertid för att en styrkt kopia eller en kopia som utfärdats av en myndighet inte skulle ge något betydande mervärde med hänsyn till syftet med åtgärden. Syftet är nämligen att göra det lättare att utreda inom ramen för vilket trafiktillstånd taxibilen i fråga opereras. Viktiga är då uppgifterna i dokumentet om taxitrafiktillstånd, vilkas riktighet kan kontrolleras vid fältövervakning i transport- och kommunikationsverkets system. Därmed uppfyller också en kopia som tillståndshavaren själv tagit eller en digital kopia på en mobilanordning samma syfte.

Taxilykta

Under beredningen dryftades det vilka alternativ till taxilykta det finns för att förbättra möjligheterna att identifiera taxibilar och samtidigt underlätta myndighetstillsynen. Under remissbehandlingen föreslogs dels registreringsskyltar i avvikande färg eller av avvikande slag samt olika typer av dekaler som fästs på bilarna. Taxiförbundet föreslog att en färgad registreringsskylt ska kunna fästa på fordonet alltid när det är i registrerad tillståndspliktig trafik och den färgade registreringsskylten ska ha samma registreringsnummer som fordonets vanliga skylt. En speciallagstiftning om registreringsskyltar för taxibilar medför dock enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning betydligt större administrativa kostnader bland annat med avseende på förfarandet för registrering och tillverkning av registreringsskyltar. Alternativet skulle också kräva en längre tid för ämbetsverket att förbereda sig på reformen, bland annat på grund av systemändringar. Man gjorde också den bedömningen att registreringsskyltar i avvikande färg skulle vara ett mer komplicerat alternativ för deltidsföretagare än en taxilykta, utan

[52] GrUU 13/2014 rd, s. 3.

att medföra något betydande mervärde för syftet med tillsynen. En löstagbar taxilykta möjliggör fortfarande taxiföretagande på deltid samt olika typer av transporter.

Som ett alternativ till kravet på obligatoriska yttre identifikationstecken övervägde man att utveckla myndigheternas övervakning av taxitrafiken så att den bättre kan riktas också mot taxibilar som saknar identifikationstecken. Det ansågs dock vara en utmaning att utveckla tillsynen utifrån nuvarande lagstiftning och resurser. Vid bedömningen av alternativen beaktades också andra faktorer än sådana som hänför sig till bekämpningen av grå ekonomi, såsom att taxilyktan har ansetts vara det tecken som är lättast att identifiera, i synnerhet för grupper med särskilda behov. Genom åtgärder som inriktas på att utveckla myndighetstillsynen kan man inte tillgodose både myndighetstillsynens behov och konsumenternas behov av att kunna identifiera taxibilar.

Företagarutbildning i taxitrafik

Under beredningen beslöt man föreslå att ett krav för att få taxitrafiktillstånd är att sökanden både deltar i företagarutbildning och avlägger ett företagarprov. Som ett alternativ övervägdes skyldigheten att antingen enbart delta i företagarutbildning eller enbart avlägga företagarprov. Enbart provet eller enbart närvaroplikt vid utbildningen bedömdes emellertid inte ha en tillräcklig effekt på kompetensen i affärsverksamhet eller ekonomiförvaltning hos nya företagare i branschen. Man såg en risk för att dessa alternativ inte nödvändigtvis leder till att målet att öka företagarkompetensen hos nya företagare uppnås och att de eventuellt bara blir en administrativ eller ekonomisk börda.

Före den föreslagna skyldigheten att avlägga företagarprov föreslås en övergångstid för tillståndshavare som har fått taxitrafiktillstånd under tiden 1.7.2018 – 31.12.2020 och som inte tidigare har avlagt en obligatorisk företagarkurs och ett obligatoriskt företagarprov. Under beredningen övervägdes om skyldigheten att genomgå företagarutbildning endast ska gälla trafiktillstånd som beviljas från ingången av 2021. Efter att lagen om transportservice trädde i kraft har inemot 6 000 nya trafiktillstånd beviljats före sommaren 2020. Slopandet av den obligatoriska företagarkursen har ansetts försvaga affärskompetensen hos de förare som kommit in i branschen uttryckligen efter den 1 juli 2018 och bidragit till att öka risken för försummelse av skatteplikten. De mål som uppställts för företagarutbildningen ansågs inte kunna nås utan skyldighet för dessa företagare att visa grundläggande företagarfärdigheter. Skyldigheten för dessa innehavare av taxitrafiktillstånd lindras enligt förslaget dock så, att deltagande i företagarutbildning inte är obligatorisk, utan tillståndshavarna kan visa sin kompetens också genom att med godkänt resultat avlägga enbart företagarprov.

Under beredningen övervägdes också ett alternativ där verksamhetsutövare som beviljats tillstånd mellan 1.7.2018 – 31.12.2020 åläggs att genomgå företagarutbildning i det skede då de förnyar sitt tillstånd. Ett taxitrafiktillstånd är dock i kraft i 10 år och med tanke på hur målet för regleringen ska nås ansågs det inte lämpligt att skjuta fram kravet på företagarutbildning med närmare 10 år.

5.1.4 Prissättning av taxitjänsterna

Utöver de föreslagna åtgärderna är det möjligt att försöka avhjälpa problemet med otillräcklig information till konsumenterna också till exempel genom att föreskriva att vissa av de föreslagna skyldigheterna ska gälla olika typer av skjutsar, genom att i ännu större utsträckning reglera priserna på skjutsar när en taxibil anlitas direkt från gatan eller från en taxistation, genom att föreskriva att priset för en resa alltid ska avtalas före resans början, genom att öka tillsynen

över att gällande prisreglering iakttas och genom att underlätta möjligheterna till prisavtal mellan taxiföretag.

I det utkast till proposition som kommunikationsministeriet sände på remiss ingick ett förslag om att priset på en exempelresa inte behöver uppges och att en fastställd prissättningsstruktur ska användas för på förhand beställda skjutsar, även om något fast pris inte har överenskommits på förhand. Utifrån responsen om utkastet ändrades propositionen så att skyldigheten oberoende av det sätt på vilket en taxiskjuts beställs gäller alla sådana skjutsar för vilka inget fast pris har avtalats på förhand. I remissyttrandena ansågs det att regleringen av användningen av taxameter och av prissättningen bör inriktas på likartade skjutsar, för att den inte ska bli alltför komplicerad och svåröverskådlig. Den ändring som nu föreslås gäller skyldigheten i fråga om en exempelresa och prissättningsstrukturen samt skyldigheterna i fråga om användningen av taxameter vid likartade skjutsar. I och med den ändring som gjorts utifrån remissvaren ska priset på en exempelresa uppges och den föreskrivna prissättningsstrukturen användas också vid sådana på förhand beställda körningar där priset bestäms på basis av mätning under resans gång. Propositionen kan underlätta bedömningen av det totala priset också för sådana transporter.

Utmärkande för taxiskjutsar med rörliga priser är att resans pris är svårt att uppskatta på förhand. Den osäkerhet som är förknippad med detta kan inte undanröjas helt på annat sätt än med relativt strama regleringsmetoder, såsom reglering av maximipriser eller krav på att priset ska avtalas före resans början. Reglering av maximipriset för alla tjänster och skyldigheten att avtala om priset före resans början är förenat med betydande risker. Reglering av maximipriset kan leda till att det inte är möjligt att på ett lönsamt sätt tillhandahålla tjänster som konsumenterna anser vara bra, varvid företag försvinner från marknaden och tillgången till tjänsterna försämras. Skyldigheten att avtala om priset på förhand kan i sin tur medföra onödiga extra besvär både för företag och konsumenter. Merparten av konsumenterna upplever att de för närvarande får den information de behöver om priset på en taxiresa, vilket innebär att skyldigheten att på förhand avtala om priset sannolikt inte har något mervärde för dem utan tvärtom föranleder onödigt besvär. Av dessa orsaker har det bedömts att det är lämpligt att begränsa regleringen av maximipriset och skyldigheten att avtala om priset endast till de situationer där det är absolut nödvändigt.

I samband med beredningen har man också dryftat diverse skyldigheter vid användningen av taxametrar. För det första har man tagit ställning till olika sätt att definiera vilken roll taxametern spelar, det vill säga i praktiken när taxameter ska användas. Vid sidan av att bestämma priset på skjutsar med rörliga priser har också ett sådant alternativ varit aktuellt där skyldigheten att använda taxameter är bunden till om en taxibil tas från gatan eller från en taxistation, varvid man i andra situationer skulle kunna använda exempelvis olika mobilapplikationer för att bestämma priset på basis av mätning under resan. Problemet med detta alternativ ansågs vara att man då skulle vara tvungen att i detalj föreskriva om egenskaperna hos andra instrument och system för att säkerställa tillförlitligheten av den mätningsinformation som ligger till grund för prissättningen. Om andra instrument och system skulle användas vid prisbestämningen, kunde det inte uteslutas att de i ett senare skede skulle betraktas som sådana taxametrar som avses i direktivet om mätinstrument, varvid de måste uppfylla direktivets krav. Det blir tydligare att taxametrar och andra instrument och system har olika användningsändamål när taxameterns roll kopplas till bestämmandet av pris på skjutsar med rörliga priser.

Man har också diskuterat ett alternativ där taxameter ska krävas i alla taxibilar och ett alternativ där det inte krävs att taxameter används i någon situation. De taxametrar som avses i direktivet om mätinstrument kan anses garantera en hög mätningsnivå och en tillförlitlig lagring av information, men de ökar också kostnaderna för produktionen av taxitrafiktjänster och begränsar användningen av olika prissättningsmodeller. Eftersom syftet med lagstiftningen har varit att

möjliggöra även användning av digitala applikationer i taxibilar, är det inte möjligt att kräva taxametrar i alla bilar. Det är lämpligt att begränsa skyldigheten att använda taxameter till transporter där behovet av konsumentskydd är störst. När resans pris baserar sig på mätning under resan är det viktigt att konsumenten kan lita på att mätaren producerar korrekt mätinformation. Det ansågs därför att det för vissa taxiskjutsar är motiverat att kräva användning av taxametrar som producerar tillförlitlig mätinformation.

Man har också övervägt att öka tillsynen över att prisregleringen följs. Vid tillsynen över taxitrafiken har det konstaterats att bestämmelserna om prisrapportering inte alltid iakttas fullt ut. Mot bakgrunden av de kontrollobservationer som hittills gjorts förefaller det dock som om det är ovanligt att bestämmelserna om prisrapportering inte följs, vilket innebär att en utökad tillsyn inte skulle ge några betydande fördelar. Eftersom majoriteten av taxibilarna numera informerar om priserna på det sätt som lagstiftningen förutsätter, har konsumenterna möjlighet att gynna dessa företag om de upplever att prisinformationen är nyttig. En trovärdig tillsyn kräver betydande tilläggsresurser hos myndigheterna, vilket innebär att nyttan i förhållande till kostnaderna för åtgärden blir liten.

När konsumenten beställer en skjuts via en förmedlingscentral kan bedömningen av priset försvåras av att förmedlingscentralen på grund av de begräsningar som följer av konkurrenslagen inte nödvändigtvis kan uppge mycket mer än maximipriset på en skjuts. Detta kan upplevas som en oklar prissättning. Under beredningen har man övervägt om det vore lättare att avtala om priserna ifall man föreskrev om ett undantag från konkurrenslagen. Då skulle taxiföretagen friare kunna avtala om en enhetlig prissättning. I Sverige får taxiföretagen avtala om priserna för transporter som beställs via förmedlingscentraler, om förmedlingscentralens marknadsandel understiger 35 procent. Underlättandet av prisavtal är förenat med motsvarande EU-rättsliga utmaningar som de som behandlas i bedömningspromemorian om taxiregleringen i fråga om underlättandet av överenskommelser om körskift[53] Åtgärden kan tänkas öka priskonkurrensen mellan förmedlingscentralerna men å andra sidan minska motsvarande konkurrens mellan enskilda taxibilister. I samband med beredningen har man dock kommit fram till att det nuvarande rättsläget, där taxisammanslutningar som är verksamma under samma varumärke inom ramen för konkurrensreglerna kan avtala om maximipriser, förutsatt att dessa tillämpas på alla körningar som sker under samma märke. Detta anses tillräckligt för att undanröja osäkerhetsfaktorer vid prissättning genom avtal. Ett mer långtgående prissamarbete bedöms inte medföra något mervärde för konsumenterna.

Alternativen för att lösa problemen med prissättningen av taxitjänster beskrivs närmare i kommunikationsministeriets bedömningspromemoria om hur taxiregleringen fungerar.[54]

5.1.5 Andra ändringsbehov

Under beredningen konstaterades det att de brister som upptäckts i taxiregleringen knappt alls har något samband med transporter som företag som tillhandahåller hemservicetjänster och turismtjänster utför i samband med servicepaket. Den nu föreslagna ökade regleringen skulle medföra onödiga administrativa kostnader för dessa företag med tanke på regleringens mål och kan till exempel i fråga om skyldigheten att använda taxilykta ge ett oönskat resultat. I stället för det undantag som enligt förslaget ska beviljas företag som tillhandahåller hemservicetjänster och turismtjänster i fråga om trafiktillstånd utreddes under beredningen alternativet att utfärda bestämmelser om omfattande undantag för dessa företag när det gäller de nya skyldigheter som

[53] Se LVM (2020), avsnitt 3.4.2, s. 49–50
[54] LVM (2020, s. 85–89.)

nu fogas till lagen. Antalet undantag från respektive skyldighet som ansågs nödvändiga bedömdes dock i slutändan i allt för hög grad minska lagstiftningens överskådlighet. Av den ytterligare information som fåtts från Transport- och kommunikationsverket framgår också att många undantag i lagen i betydande grad skulle ha ökat arbetsbördan för tillstånds- och tillsynsmyndigheterna för taxitrafiken och krävt ändringarna i myndigheternas befintliga informationssystem. De kostnader som därmed skulle ha uppstått verkade inte stå i rimlig proportion till vad som kunde uppnås genom att bibehålla skyldigheten för företag som tillhandahåller hemservicetjänster och turismtjänster att ha taxitrafiktillstånd.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Uppgifter om taxitransporter som samlas in och lagras samt anordningar som används vid insamlingen

I många länder saknar lagstiftningen specifika bestämmelser om vilka uppgifter som ska samlas in för skattekontroll i samband med taxiskjutsar. Skyldigheterna baserar sig i stället på den allmänna skattskyldigheten. I några länder krävs det dock att vissa uppgifter om taxiresor samlas in och lagras. I många länder måste man i taxibilar använda en taxameter som samlar in och lagrar uppgifter som behövs också med tanke på skattekontrollen. I vissa länder krävs det utöver taxametrar också andra anordningar eller metoder som syftar till att säkerställa att uppgifter om taxiresor samlas in med tanke på skattekontroll och övrig myndighetstillsyn.

EU:s direktiv om mätinstrument fastställer krav på taxameterns egenskaper. I direktivet om mätinstrument definieras taxametern som en anordning som tillsammans med en signalgenerator blir ett mätinstrument som mäter en resas varaktighet och beräknar avståndet på basis av en signal som ges från en distanssignalgenerator. Den beräknar och visar också de avgifter som ska betalas för transporten, baserad på den beräknade sträckan och den uppmätta färdtiden. I direktivet föreskrivs bland annat om det godkännandeförfarande genom vilket taxametrar kan släppas ut på marknaden, vilken noggrannhet de ska uppnå och hurdana störningar de ska tåla. Enligt artikel 3 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 samt handel på lika villkor. Medlemsstaterna är emellertid inte skyldiga att kräva att utrustning som överensstämmer med direktivet används.

I många länder baserar sig skyldigheten att använd taxameter på transportens karaktär. Skyldigheten att använda taxameter hänger vanligen samman med behovet att säkerställa konsumentskyddet i situationer där resans pris baserar sig på mätning under resan. Det är ofta obligatoriskt att använda taxameter vid körningar där kunden tar taxibilen från gatan eller en taxistation och där resans pris baserar sig på dess längd och den tid som åtgått. Taxameter krävs vanligen inte för på förhand beställda skjutsar till fast pris.[55]

[55] Olika länders bestämmelser om taxameter beskrivs till exempel i rapporten Europeiska kommissionen (2016): Study on passenger transport by taxi, hirecar with driver and ride sharing in the EU. Final report. [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf].

I Sverige ska alla taxibilar för närvarande ha en taxameter och dessutom ska de uppgifter som taxametern producerar sändas till redovisningscentralen veckovis, där den myndighet som ansvarar för skattekontrollen har åtkomst till uppgifterna[56]. Skyldigheten att använda taxameter verkar ändå inte ha undanröjt de utmaningar som sammanhänger med underrapportering av inkomster. Enligt en utredning som Taxiförbundet i Sverige beställt var den information om resans pris som matades in i taxametern i bilar som beställts via en förmedlingsplattform för taxitjänster ofta betydligt lägre än det pris som togs ut av kunden.[57] Taxameterlagstiftningen i Sverige ändras i början av 2021. Efter lagändringen är det inte längre obligatoriskt att använda taxameter, utan i fråga om på förhand beställda skjutsar till fast pris kan de ersättas med en särskild utrustning för taxifordon. En taxi som saknar taxameter ska vara kopplad till en förmedlingscentral som i sin tur ska se till att uppgifter om de resor den förmedlar finns tillgängliga för den myndighet som svarar för skattekontrollen.[58]

I Danmark har det definierats särskilt vilka uppgifter som ska samlas in och lagras om taxitransporter. Alla taxiföretag ska fortlöpande digitalt samla in och lagra uppgifter om taxitransporter. Uppgifter ska finnas om bilen registreringsnummer, förarkortets nummer, datum, tidpunkten för när en taxiresa påbörjats och avslutats, antalet körda kilometrar, pris, GPS-koordinater för resans påbörjande och avslutande samt andra GPS-koordinater. Uppgifter om bilens registreringsnummer, tidpunkten för påbörjande och avslutande, förarkortets nummer och fordonets kilometertal före och efter körskiftet ska samlas in och lagras för varje körskift. Uppgifterna ska på begäran lämnas till myndigheterna.[59] Taxibilarna ska utöver taxametern ha sittsensorer som mäter om det finns passagerare i taxin. Syftet med bestämmelserna är att identifiera underrapportering av inkomster.[60]

I Estland finns inga särskilda bestämmelser om vilka uppgifter som ska samlas in om taxitransporter. Tjänsteleverantören ska föra bok över mottagna avgifter på samma sätt som inom andra branscher. I Estland är taxametern obligatorisk i bilar som kunden tar från en taxistation och där prisbestämningen eller beställningen inte har skett via en digital applikation. Skattemyndigheterna kan kräva att det för skattekontroll lämnas rapporter som skrivs ut från taxametern eller uppgifter som samlats in via plattformservicen.

I Frankrike ska taxiföraren anmäla sin inkomst till skattemyndigheten, som vid behov kan begära tilläggsuppgifter av föraren. Det är obligatoriskt att använda taxameter. Myndigheterna får begära ytterligare information av förarens arbetsgivare eller från den plattform utifrån vilken

---

[56] Transportstyrelsen: redovisningscentraler för taxitrafik. 13.2.2010. [https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/redovisningscentraler-for-taxi/].

[57] Gothia protection group (2018): Review of Uber and regulatory compliance with taximeter auditing. 19.12.2018. [https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2019/01/190122-final-report-review-of-Uber_EN.pdf].

[58] Transportstyrelsen: ny kategori av taxitrafik. 10.3.2020. [https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/ny-kategori-av-taxitrafik/].

[59] Taxilov 20 §. [https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/1538]

[60] OECD: Taxi, ridesourcing and ridesharing services – note by Denmark 4.6.2018. [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)3/en/pdf].

föraren arbetar. Uppgifter kan också begäras hos taxiförarens bank eller genom kontroll av den taxameter som föraren använder.[61]

I Tyskland ska alla skattskyldiga förvara behövliga handlingar på behörigt sätt och ha individuell bokföring, särskilt när det gäller kassakvitton.[62] Det är obligatoriskt att använda taxameter. Som ett alternativ till individualiserad bokföring kan taxiaktörerna samla in uppgifter per körskift för att utnyttjas tillsammans med de uppgifter som färdskrivaren eller taxametern producerar.

I Nederländerna finns inga särskilda bestämmelser om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras om taxitransporter, utan de allmänna skyldigheterna för skattskyldiga gäller också taxiföretagare. Uppgifter som påverkar skattskyldigheten ska på begäran lämnas till myndigheterna. I Nederländerna ska alla taxibilar vara utrustade med en anordning som registrerar datum för transporter, arbetstider, körtider och viloperioder.[63] Utöver dessa anordningar måste de flesta taxibilar ha en taxameter som dock inte behöver användas vid avtalstransporter för vilka priset har överenskommits på förhand.

Företags- och organisationsnummer

I många länder finns det bestämmelser om beviljande av taxitrafiktillstånd för registrerade företag eller fysiska personer. I vissa länder, till exempel i Nederländerna, Norge och Tyskland, kan taxitrafiktillstånd beviljas fysiska personer även om de inte är införda i handelsregistret. I till exempel Norge lönar det sig dock av skattemässiga skäl att registrera sig. Även i Sverige kan taxitrafiktillstånd beviljas fysiska personer.[64] I Estland kan taxitrafiktillstånd också beviljas fysiska personer, men de ska vara införda i handelsregistret.[65] I Danmark kan taxitrafiktillstånd endast beviljas företag.[66]

Tillståndshandling för taxitrafik och information som ska medföras i fordonet

I många länder finns det bestämmelser om framläggande av uppgifter om tillstånd för taxitrafik, men det finns inte någon allmän skyldighet att medföra det egentliga dokumentet i bilen. Men till exempel i Tyskland ska taxitrafiktillståndet eller en styrkt kopia av det medföras i fordonet och visas upp på begäran.[67] Även i Frankrike ska tillståndshandlingen visas upp på begäran. I flera andra länder, till exempel Danmark, Nederländerna och Norge räcker det med att koden eller numret på trafiktillståndet syns i fordonet eller på dess utsida. I Sverige behöver taxitrafiktillståndet inte medföras i fordonet, men fordonet ska registreras separat för taxibruk. I Estland

---

[61] French Tax Proceeding Book, Artikel L 81. [https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069583&idArticle=LEGIARTI000025068699&dateTexte=20130307]
[62] The Fiscal Code of Germany. Section 147. [https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_ao/englisch_ao.html]
[63] Netherlands vehicle authority: onboard computers for taxis. [https://www.rdw.nl/zakelijk/branches/fabrikanten-en-importeurs/english-information-about-typeapprovals/type-approval-for-components/on-board-computers-for-taxis]
[64] Taxitrafiklag 2 kap. [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafiklag-2012211_sfs-2012-211]
[65] Public Transport Act 56 §. [https://www.riigiteataja.ee/en/eli/518012019010/consolide]
[66] Taxilov 3 § [https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/1538]
[67] Personenbeförderungsgesetz § 17. [https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html]

behöver tillståndshandlingen inte medföras i fordonet men i alla taxibilar ska tjänsteleverantörens kort finnas tillgängligt.

Taxilykta

I många länder är det vanligt med bestämmelser om taxibilars yttre identifikationstecken. De mest typiska taxibeteckningarna är taxilykta och olika slags registreringsskyltar. Länder med bestämmelser om registreringsskyltar är till exempel Nederländerna och Sverige. I Nederländerna ska varje taxibil vara försedd med en blå registreringsskylt som inte kan avlägsnas.[68] I Sverige ska alla taxibilar ha gula registreringsskyltar som fås efter att fordonet har registrerats för taxibruk hos Trafikverket.[69] Många länder har också bestämmelser om taxilyktor. I Frankrike[70] och Norge[71] ska alla taxibilar ha en taxilykta på fordonets tak oberoende av vilken taxitjänst det är fråga om. I Estland ska sedvanliga tillhandahållare av taxitjänster använda en taxilykta för att kunna ta emot kunder från taxistationer och använda markerade taxifiler. Även transportföretagets namn eller emblem ska vara synligt på fordonets högra sida.[72] Också i Tyskland ska de som tillhandahåller sedvanliga taxitjänster använda en taxilykta och dessutom ska fordonet ha en viss färg. Andra än sedvanliga tillhandahållare av taxitjänster behöver inte använda igenkänningsmärke för taxibilar.[73] I Danmark är man inte skyldig att använda en yttre taxibeteckning men taxiföretagets namn ska anges på utsidan av alla taxibilar.[74]

Prissättning av taxitjänster

Reglering av prissättningen av taxitjänster är mycket allmänt förekommande och syftet är att förebygga så kallat ocker och minska den osäkerhet som hänför sig till priset. När det gäller på förhand beställda skjutsar och skjutsar där man kommit överens om ett fast pris för resan är prissättningen fri i många länder.[75]

Länder där prissättningen av taxitjänster som tas från gator och taxistationer är fri på samma sätt som i Finland är till exempel Sverige och Estland. I bägge länderna ska taxiföretagen ange priserna på sina tjänster i ett av taxibilens fönster. I Estland får de lokala myndigheterna vid behov meddela närmare föreskrifter om prisangivelser och maximipriser för taxibilar som tillhandahåller skjuts direkt från gatan eller taxistationer. Dessa bestämmelser gäller inte skjutsar som beställs via applikationer. I Sverige ska företagen i taxifönstret ange priset på en resa på 10 kilometer respektive 15 minuter. Om priset på en exempelresa överstiger 500 kronor, ska man

---

[68] Regeling kentekens en kentekenplaten Artikel 3, 2b2. [https://wetten.overheid.nl/BWBR0009071/2017-01-01#Artikel3]
[69] Transportstyrelsens föreskrifter 2015:63 6 kap. 7 och 8 §. [https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202015_63_k.pdf]
[70] Code de transport Artikel R3121-1. [https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=E1DBE51FE828CA940C51A412DA405773.tplgfr31s_3?idArticle=LEGIARTI000034389404&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20200527]
[71] Yrkestransportforskriften 48 §. [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-03-26-401]
[72] Public Transport Act § 64. [https://www.riigiteataja.ee/en/eli/518012019010/consolide]
[73] Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr 26 §. [https://www.gesetze-im-internet.de/bokraft_1975/BJNR015730975.html]
[74] Taxilov 26 §.[https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/1538]
[75] Praxis för prisreglering i olika länder beskrivs i Europeiska kommissionens ovannämnda rapport (2016). Prisregleringen behandlas särskilt på sidorna 41–43 och 78–86 i rapporten.

på förhand komma överens om maximipriset. Det här gäller alla taxibilar oberoende av beställningssätt.

I många länder måste taxameter användas för att bestämma priset på en taxiresa men skyldigheten att använda taxameter beror också på transportens natur. I många europeiska länder är det obligatoriskt att använda taxameter i bilar som tas från gator eller taxistationer när resans pris grundar sig på dess längd och tidsåtgång. I många länder krävs det däremot inte någon taxameter vid på förhand beställda körningar till fast pris.[76] Skyldigheten att använda taxameter sammanhänger vanligen med behovet att säkerställa konsumentskyddet i situationer där resans pris baserar sig på mätning under resan. Om konsumenten känner till priset på förhand har det inte nödvändigtvis ansetts behövligt att reglera mätningen.

Förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov

I vissa av de länder som ingår i jämförelsen har det ställts villkor som gäller utbildning för att erhålla körtillstånd för taxiförare. I Danmark förutsätter den taxilag som trädde i kraft 2017 (taxilov, 1538 af 19/12/2017) att förarna genomgår en av trafikministeriet godkänd förarutbildning som innefattar både praktisk och teoretisk undervisning. Kursen är två veckor lång och behandlar bland annat arbetstids-, skatte- och taxilagstiftningen. I kursen ingår också en sex timmar lång utbildning i att arbeta med grupper med särskilda behov. En godkänd kurs förutsätter att både det skriftliga provet och det praktiska provet genomförs.[77] Det danska transportministeriet ansvarar för tillsynen över skyldigheten att genomgå utbildning och försummelser av tillståndsbestämmelserna kan leda till att både aktörs- och förartillstånd återkallas.[78]

I Frankrike behöver inte alla taxiförare ha utbildning i att arbeta med grupper med särskilda behov. Taxiförare får dock utbildning och regelbunden fortbildning som bland annat behandlar trafiksäkerheten.[79] Förare som är specialiserade på att arbeta med grupper med särskilda behov och som kör fordon avsedda för sådana grupper ska ha ett separat förartillstånd för dessa grupper. För att ett sådant förartillstånd ska beviljas krävs att en bestämd utbildning genomgås. I utbildningen ingår bland annat genomförande av standardiserad prehospital akutsjukvård samt utbildning i att arbeta med barn och äldre som hör till grupper med särskilda behov.[80]

I Nederländerna krävs för taxiförare ett utbildningsbevis från Centraal Bureau Rijvaardigheitsbevijzen (CBR), som svarar för den nationella förarutbildningen. Det finns många utbildningar för taxiförare, beroende på vilken typ av transporter föraren vill köra. För att köra avtalstransporter som är inriktade på grupper med särskilda behov krävs ofta en separat utbildning som omfattar ett genomgånget 85 minuters praktiskt prov. I provkraven ingår bland annat användning av hjälpmedel, olika kundgruppers (inklusive äldre och barn) behov samt kännedom om relevanta bestämmelser.[81] Förarutbildning för grupper med särskilda behov är inte ett lagstadgat krav men till exempel kommuner som upphandlar avtalstransporter kan kräva genomgången utbildning.

---

[76] Europeiska kommissionen (2016): study on passengers transport by taxi, hirecar with driver and ridesharing in the EU. Final report. [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf].
[77] Taxilov 7 §. Aftalet om modernisering af taxiloven, 9.2.2007, s. 3–4, s. 10.
[78] Taxilov 11, 12 och 14 §.
[79] Nationell föreskrift om utbildning för taxiförare 2 §.
[80] Nationellt avtal om avlönande av förare ingånget 7.7.2009 2b §.
[81] Lag om taxiförares kompetens, bilaga 1.

Prov för taxiförare

I det prov för taxiförare som är en förutsättning för att få förartillstånd i Norge bedöms förarens förmåga att arbeta också med grupper med särskilda behov. I Norge är syftet med provet att säkerställa att förarna har kompetens att arbeta med kundgrupper med särskilda förutsättningar, såsom personer med nedsatt rörelse- eller funktionsförmåga, barn och äldre. Genom provet ska man också kunna säkerställa att förarna har förmåga att agera i olika situationer. Ett taxiföretag som utför transporter för grupper med särskilda behov behöver också ett separat taxitillstånd.

Enligt taxilagen i Sverige är ett prov för taxiförare ett absolut villkor för körtillstånd. Kraven på provet fastställs i vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation. Förarna ska vara medvetna om och kunna identifiera de vanligaste psykiska och fysiska sjukdomarna och handikappen och de ska kunna bedöma det bästa sättet att agera för att resan ska vara trygg för kunden.[82]

Företagarutbildning

Många jämförelseländer förutsätter företagarutbildning på någon nivå för erhållande av taxitrafiktillstånd. I Frankrike krävs det att de som ansöker om taxitrafiktillstånd ska ha genomgått en utbildning som omfattar undervisning i taxiföretagande samt kännedom bland annat om relevanta bestämmelser om bokföring och beskattning. Godkänd företagarutbildning förutsätter också att personen i fråga klarar ett skriftligt prov.[83] Också i Tyskland förutsätts det att den som ansöker om tillstånd eller den som ansvarar för affärsverksamheten har affärskompetens. Sådant kunnande ska visas genom ett skriftligt prov.[84] I Sverige förutsätter erhållande av taxitillstånd att ett skriftligt företagarprov avläggs.[85]

6 Remissvar

I detta kapitel sammanfattas några av de viktigaste iakttagelserna och de frågor som tagit upp i flera yttranden samt beskrivs vilka ändringar som gjorts i regeringens proposition med anledning av remissvaren. I mån av möjlighet motiveras det också i kapitlet varför vissa av de ändringsförslag som lagts fram i yttrandena inte har lett till ändringar i propositionen. Yttrandena behandlas närmare i ett sammandrag som finns tillgängligt via statsrådets tjänst för projektinformation.

Säkerhet och kvalitet i taxitjänster

De förslag som syftar till att förbättra taxitjänsternas säkerhet och kvalitet välkomnades i stor utsträckning och ansågs lämpliga. Förslaget om lagstadgad förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov ses som en välkommen reform men det råder delade meningar om huruvida utbildningen ska vara frivillig. I synnerhet intresseorganisationerna för grupper med särskilda behov önskade att utbildningen ska vara obligatorisk för alla förare. I utlåtandena från taxibranschen understöddes igen huvudsakligen frivillig utbildning. Folkpensionsanstalten FPA

[82] Taxitrafiklag (2012: 211 3 kap. § 3. Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation s. 5.)
[83] Nationell föreskrift om yrkesmässig transport och företagarprov.
[84] Nationell föreskrift om förutsättningarna för inträde på marknaden för passagerartransport.
[85] Taxitrafiklag (2012): 211, 62.4.2012 och taxitrafikförordning (2012): 238, 3.5.2012.

föreslog som alternativ att utbildningen ska vara obligatorisk för taxiförare som sköter transporter med tillgänglighetsanpassade fordon.

Förslaget om frivillig förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov ansågs inte kräva några ändringar utifrån remissvaren. Den största fördelen med förarutbildningen anses vara att den lagstadgade utbildningsstandarden förbättrar de offentliga upphandlande enheternas möjligheter att ställa krav på förarnas kompetens vid konkurrensutsättning av upphandlingar. FPA framförde i sitt yttrande ett principiellt intresse för att utnyttja utbildningarna i sina egna upphandlingar och konkurrensutsättningar men på kort sikt påverkas det praktiska genomförandet också av om det är sannolikt att det finns tillräckligt med utbildade förare på marknaden i det skede då offerter lämnas in. Kravet på frivillig utbildning enligt den utbildningsstandard som anges i lagen ger också intresserade enskilda taxiföretag en möjlighet att profilera sig för tjänster för grupper med särskilda behov. FPA:s förslag om obligatorisk utbildning för personer som sköter tillgänglighetsanpassade transporter konstaterades redan under den förberedande beredningen bli svår att genomföra och ansågs dessutom öka produktionskostnader för tjänsterna i fråga, som redan nu kostar mer än övriga taxitjänster. Detta skulle kunna inverka negativt på tillgången till tillgänglighetsanpassade tjänster.

Transport- och kommunikationsverket uttryckte med systemtekniska frågor och dataskyddsfrågor sammanhängande farhågor med anledning av förslaget att uppgifter om förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov ska föras in i trafik- och transportregistret som ett särskilt villkor för körtillstånd samt förslaget att det ska vara möjligt för var och en att göra registerförfrågningar. Under den fortsatta beredningen beslöt man föreslå en annan lösning för registrering av utbildningsuppgifter i trafik- och transportregistret samt för utlämnande av uppgifter ur registret.

Representanter för taxibranschen, såsom Suomen Taksiliitto ry och Uudenmaan Taksiyrittäjät ry, anförde att de krav som ställs på den som i en godkänd utbildningsorganisation ansvarar för utbildningen är irrelevanta när det gäller att säkerställa en utbildning av hög kvalitet. Kraven är så formulerade att den ansvariga personen ska ha ett gällande körtillstånd för taxiförare och ha varit verksam som taxiförare i minst ett år. Också arbets- och näringsministeriet samt konkurrens- och konsumentverket ansåg att kraven på den ansvariga personen inte är lämpliga, om utbildningsorganisationen endast erbjuder företagarutbildning. Intresseorganisationerna för grupper med särskilda behov krävde å sin sida att för den undervisningspersonal i utbildningsorganisationerna som ansvarar för utbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov ska striktare kompetenskrav gälla än vad som föreslogs i det utkast till proposition som remissvaren grundade sig på. Utifrån remissvaren beslöt man ändra propositionen så att termen utbildningsansvarig föreståndare ändrades till utbildningsansvarig person, vilket inte tar ställning till personens position i utbildningsorganisationen. I fråga om behörighetskraven beslöt man ändra formuleringen så att kravet på körtillstånd för taxiförare slopades. Av personalen vid en utbildningsorganisation som endast ger företagarutbildning krävs inte heller enligt propositionen erfarenhet av att vara taxiförare. Erfarenhet av att vara verksam som taxiförare ansågs däremot väsentligt när det gäller att anordna förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov, men inte i fråga om företagarutbildning. Om en utbildningsorganisation anordnar förarutbildning som är inriktad på dessa grupper ska den som ansvarar för undervisningen eller en av lärarna inom denna utbildning ha minst ett års erfarenhet av att vara verksam som taxiförare på heltid. Kravet lindrades alltså så att förarerfarenhet inte krävs uttryckligen av den som ansvarar för utbildningen utan utbildningsorganisationen kan uppfylla behörighetskravet också genom en lärare som utsetts för undervisning som är inriktad på grupper med särskilda behov.

I synnerhet de instanser som företräder taxibranschen respektive grupper med särskilda behov ansåg i sina yttranden att den föreslagna karenstiden på tre månader för fusk som konstaterats i provet för taxiförare inte är en tillräckligt lång administrativ påföljd. Utifrån de synpunkter som framfördes i yttrandena ändrades propositionen så att det föreslagna temporära förbud som Transport- och kommunikationsverket kan utfärda mot att delta i provet för taxiförare förlängdes från tre månader till sex månader. På grundval av anmärkningarna i justitieministeriets yttrande preciserades dessutom definitionen av verksamhet som är att betrakta som fusk.

Tillgången till taxitjänster

I synnerhet myndigheterna och handikapporganisationerna välkomnade förslaget om skyldighet för tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafiken att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på de tillhandahållna eller förmedlade tjänsterna. Dessa remissinstanser ansåg att uppgifterna ger myndigheterna en bättre bild av tillgången till taxitjänster, vilket gör det möjligt att bedöma behovet av åtgärder på ett tillförlitligt sätt. Taxibranschens aktörer framförde däremot kritik mot skyldigheten att samla in uppgifter eftersom den orsakar en administrativ börda utan att direkt förbättra tillgången till taxitjänster. Också Helsingforsregionens handelskammare och Företagarna i Finland, som representerar näringslivets synpunkter, fäste i allmänna ordalag uppmärksamhet vid samma sak.

Det är nödvändigt att få en mer heltäckande bild av tillgången till taxitjänster för att det i framtiden ska kunna vidtas riktade åtgärder som förbättrar tillgången i problemområden. Oron över den ökade administrativa bördan är inte helt obefogad, men ökningen kan bromsas genom att olika aktörer åläggs skyldigheter av olika slag. Exempelvis kan förmedlingscentralerna åläggas mer omfattande skyldigheter att lämna information än små taxiföretag. Även när det gäller sättet att lämna uppgifter och hur ofta det ska ske är det möjligt att beakta behovet att stävja en ökning av den administrativa bördan. Skyldigheten att lämna uppgifter ska senare preciseras genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

I några yttranden kommenterades taxiföretagens möjligheter att avtala om körskift för stillsamma perioder och områden, och detta ansågs vara av betydelse också med tanke på tillgången till taxitjänster. Konkurrenslagen ansågs förhindra avtal om körskift och därmed försämra tillgången till taxitjänster. Konkurrens- och konsumentverket konstaterar emellertid i sitt yttrande att tolkningsfrågorna i konkurrenslagen enligt vad verket erfar inte i någon större utsträckning har hindrat avtal om körskiftsarrangemang, utan att flera förmedlingsbolag har tillämpat en sådan praxis också efter att lagen om transportservice trädde i kraft. Man har gjort den bedömningen att det inte finns några missriktade lagstiftningshinder för avtal om körskift. Utvidgade möjligheter att avtala om körskift garanterar inte heller att tillgången till tjänster förbättras eftersom det inte automatiskt innebär att man kommer överens om eller förbinder sig till körskift under lugna tider.

Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen

Förslagen om vilka alla uppgifter som ska samlas in och lagras för skattekontroll av taxitrafiken understöddes i stor utsträckning i yttrandena. Dataombudsmannens byrå fäste i sitt yttrande uppmärksamhet vid begreppet *minimum* av information som används i utkastet till proposition men som inte förefaller överensstämma med den allmänna dataskyddsförordningen. I yttrandet påpekades vidare att motiveringen till varför de uppgifter som samlas in är nödvändiga med hänsyn till de eftersträvade målen bör preciseras i propositionen. Med anledning av påpekandena preciserades propositionen så att i stället för att tala om minimiuppgifter som ska samlas

in definieras det vilka uppgifter det är fråga om och dessutom kompletterades motiveringen i fråga om nödvändigheten och behövligheten av de insamlade uppgifterna.

I yttrandena om utkastet till regeringsproposition förhöll man sig motstridigt till förslaget om användning av taxametrar och andra instrument och system. Ungefär hälften av de remissinstanser som kommenterade förslagen förhöll sig positivt. I synnerhet myndigheterna understödde propositionen. Ungefär hälften av remissinstanserna understödde däremot en annan typ av reglering än den som föreslås i propositionsutkastet. Särskilt företrädarna för taxibranschen framförde divergerande åsikter. En del av dem som förhöll sig kritiskt till propositionen ansåg att alla taxibilar bör ha en taxameter som uppfyller kraven i EU:s direktiv. Andra ansåg å sin sida att det var bra att också andras typer av instrument och system tillåts, men önskade att de ska godkännas av myndigheterna innan de tas i bruk. Vissa remissinstanser ansåg däremot att propositionen är alltför restriktiv. De ansåg att till exempel sådana system som mobilapplikationer bör tillåtas också vid bestämmandet av priset på taxiresor. I yttrandena framfördes också att det behövs en övergångsperiod när det gäller skyldigheten att använda instrument och system som samlar in uppgifter som behövs för skattekontrollen, eftersom det kan vara svårt att före årsskiftet hinna justera dem så att de överensstämmer med den nya regleringen. Detta i all synnerhet som Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter om saken kan meddelas först efter det att lagen har stadfästs.

Av responsen i yttrandena framgår det tydligt att regleringen av taxametrar samt andra instrument och system är förknippad med flera, delvis motstridiga intressen som måste vägas mot varandra. Man har gjort den bedömningen att det propositionsutkast som var föremål för remissbehandling av de tänkbara alternativen bäst förverkligar olika mål och det ansågs därför inte nödvändigt att ändra propositionen på denna punkt. Det förefaller inte finnas något behov av ett separat godkännandeförfarande eftersom ett sådant skulle vara tungt i administrativt hänseende tungt och förhandskontroll av typen godkännandeförfarande inte anses medföra några fördelar, eftersom risken för att anordningar som inte uppfyller kraven används bedöms vara liten. Kravet på en övergångsperiod för att utveckla instrument och system så att de överensstämmer med de nya kraven kan dock anses befogat och därför föreslås det att den nya regleringen om taxametrar samt andra instrument och system ska träda i kraft först från och med den 1 juni 2021.

Förslaget att den som ansöker om taxitrafiktillstånd ska skaffa ett FO-nummer innan tillstånd beviljas välkomnades enhälligt i yttrandena. Den övergångsperiod på sex månader för att skaffa FO-nummer som ingick i propositionsutkastet ansågs i många yttranden vara för lång med tanke på hur lätt det är att få ett FO-nummer, varför man beslutade föreslå en övergångsperiod på tre månader.

Förslaget som gällde skyldigheten att medföra tillståndahandlingen för taxitrafik eller en kopia av den fick ett brett stöd i remissyttrandena. I flera yttranden hade man dock antagit att kopian ska finnas i pappersform, vilket ansågs vara en föråldrad lösning i en digital tid. Med anledning av anmärkningarna har det i motiveringen till propositionen tagits in en precisering som innebär att föraren kan visa upp trafiktillståndet för tillsynsmyndigheten också som en elektronisk kopia exempelvis på mobilutrustningens skärm. Förslaget att öka förarens ansvar för att medföra tillståndshandlingar och för den information som ska hållas framlagd för kunden välkomnades i yttrandena. I vissa yttranden ansågs det att endast taxiföretagaren ska ansvara för att företagets uppgifter medförs i fordonet, medan förarens ansvar ska begränsas till att hans eller hennes egna uppgifter hålls framlagda. Förslaget ändrades dock inte, eftersom föraren kan anses ha de bästa möjligheterna att försäkra sig om vilka handlingar och vilken information som finns i fordonet under transporten. Dessutom är en betydande del av förarna numera också taxiföretagare. Intresseorganisationerna för grupper med särskilda behov framförde i sina yttranden att föraren

också muntligen ska vara skyldig att på begäran lämna den information som ska hållas tillgänglig för resenären. Med anledning av detta fogades till 151 § i lagen om transportservice en bestämmelse om att föraren vid behov på begäran av passageraren muntligen ska redogöra för de uppgifter som ska finnas framlagda för passageraren.

I yttrandet från Regionförvaltningsverket i sydvästra Finland föreslogs det att taxiföretag ska åläggas att lämna ut uppgifter som samlas in och lagras under körning med taxameter eller något annat instrument samt att taxiförare ska vara skyldiga att visa upp tillståndshandlingen för taxitrafik eller en kopia av det också för arbetarskyddsmyndigheterna. Propositionen ändrades dock inte på dessa punkter. En eventuell utvidgning av skyldigheten att lämna ut och lägga fram uppgifter till att gälla helt nya myndigheter, vilket sannolikt kommer att påverka även dessa myndigheters befogenheter, kräver en betydligt mer omfattande beredning än vad som har varit möjligt enligt tidtabellen för den fortsatta beredningen av denna proposition. De förslag till bestämmelser som stödjer åtgärder mot grå ekonomi och som ingick i det utkast till proposition som varit på remiss bereddes i första hand med tanke på effektiviseringen av skatte- och tillståndstillsynen.

Förslaget att göra det lättare att identifiera taxibilar och skyldigheten att använda taxilykta samt de undantag som hänför sig till den ansågs vara bra. I flera yttranden från taxibranschen framfördes det emellertid att enbart taxilyktan inte är tillräcklig med tanke på igenkännbarheten och en effektiv tillsyn, utan att taxibilarna dessutom ska vara försedda med en registreringsskylt i färg. Propositionens förslag till olika sätt att förbättra igenkännbarheten ändrades dock inte eftersom det enligt myndighetsbedömningar inte finns några så betydande fördelar för tillsynen med registreringsskyltar i färg som skulle motsvara kostnaderna för en sådan lösning.

I yttrandena från Polisstyrelsen och inrikesministeriets polisavdelning påpekades att utöver försummelse av skyldigheten att använda taxilykta ska också sådana försummelser som avser skyldigheten att medföra det avtal som ger rätt till avvikelse från skyldigheten att använda taxilykta sanktioneras. Detta skulle effektivisera tillsynen och sannolikt minska den typ av situationer som lyftes fram i Polisstyrelsens yttrande. Här avsågs fall där det blir aktuellt att överväga att avbryta körningen av ett fordon i taxitrafik utan taxilykta, eftersom fordonet inte anses vara trafikdugligt på det sätt som avses i fordonslagen. På grundval av remissyttrandena har det till propositionen fogats en bestämmelse i vägtrafiklagen om sanktioner för försummelse av skyldigheten att medföra avtal.

I flera yttranden från representanter för taxibranschen fästes uppmärksamhet vid skjutsar som erbjuds via sociala medier och som enligt yttrandena erbjuds utan tillstånd mot avgift. Enligt gällande reglering är tillhandahållande av skjutsar i sociala medier inte i sig något tecken på olovlig taxiverksamhet. Om den som tillhandahåller en sådan tjänst endast begär ersättning för de kostnader som föranleds av transporten utan avsikt att skaffa sig inkomster av verksamheten, är det inte fråga om yrkesmässig verksamhet för vilken det skulle krävas tillstånd. Det är redan nu möjligt att inom ramen för den gällande lagstiftningen ingripa mot yrkesmässiga persontransporttjänster som erbjuds via sociala medier. Bestämmelserna om tillståndsplikt för transporttjänster kan i detta avseende anses vara tillräckliga. De knappa tillsynsresurser som står till buds påverkar dock enligt erhållna uppgifter i praktiken i vilken utsträckning exempelvis eventuell yrkesmässig verksamhet via sociala medier kan övervakas. Eftersom det inte har konstaterats några särskilda brister i definitionen av verksamhet som kräver taxitrafiktillstånd enligt lagen om transportservice, är det svårt att ingripa genom ytterligare reglering. På grundval av remissvaren beslutades det dock att 4 § i lagen om transportservice preciseras så att det i den konstateras att det krävs taxitrafiktillstånd både för yrkesmässig transport av personer på väg med de fordon som nämns i paragrafen och för tillhandahållande av dessa tjänster till allmänheten.

I remissvaren från turistbranschen framfördes det med eftertryck att de ändringar av bestämmelserna om taxitrafiktillstånd som förslås i propositionsutkastet skulle medföra en onödig administrativ börda för branschen utan att det när det gäller företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster skulle främja målen med propositionen. De transporter som dessa företag tillhandahåller som en del av den övriga servicen är inte egentliga taxitjänster. Under den fortsatta beredningen konstaterade man att det hade varit motiverat att bevilja ytterligare undantag för turismbranschen från den föreslagna regleringen, vilket skulle ha gjort lagstiftningen otydligare och medfört extra kostnader för myndigheterna. Man beslöt därför föreslå att transporter som ingår i service av företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismjänster ska befrias från kravet på taxitillstånd. I detta avseende återgår man till det läge som rådde före lagen om transportservice.

Justitieministeriet konstaterade i sitt remissvar att det förblev oklart varför den föreslagna påföljden för fusk under taxiförarprov inte skulle utsträckas också till fusk som konstaterats i företagarprov. Under den fortsatta beredningen togs det ställning till frågan om huruvida bestämmelserna om fusk skulle utsträckas till företagarprovet. Enligt propositionen ska anordnandet av företagarprov och övervakningen av provet skötas av privata utbildningsorganisationer som ordnar utbildningen. Dessa aktörer har inte, och kan inte heller ges, tillträde till Transport- och kommunikationsverkets system där uppgifter om förbudsbeslut i anslutning till ett taxiförarprov har registrerats. De som anordnar provet kan därför inte på ett enkelt sätt försäkra sig om att den som anmält sig till ett prov inte har gjort sig skyldig till fusk vid något annat tillfälle. Enligt utredning från Transport- och kommunikationsverket förutsätter ett separat register som är avsett för privata utbildningsorganisationer och i vilket det lagras uppgifter om den som gjort sig skyldig till fusk att ett helt nytt system utvecklas där dataskyddsaspekten kan ge upphov till problem. Av dessa orsaker föreslås det att ett sådant tidsbundet förbud att delta i ett nytt prov som meddelas till följd av konstaterat fusk inte ska tillämpas på företagarprovet. Man beslöt dock att förtydliga propositionen så att också till följd av fusk som konstaterats i ett företagarprov ska den som ordnar provet avbryta det i fråga om den person som gjort sig skyldig till fusket och underkänna provprestationen.

Prissättning av taxitjänsterna

Många remissvar tog upp frågan om förslagen till ändring av 152 § 1 mom. i lagen om transportservice som gäller information om priset på taxitjänster. Till exempel PRO-Keskus Oy och Cabonline Finland Oy anförde att information om prisuppgifter bör kunna ges också på något annat sätt än genom en dekal som fästs på bilfönstret. Företagen föreslog att informationen kunde ges till exempel på en läsplatta eller en separat skärm. Intresseorganisationerna för grupper med särskilda behov fäste å sin sida uppmärksamhet vid att prisinformation vid behov också ska fås muntligt och att prisuppgifterna ska presenteras tillräckligt tydligt. Till följd av remissyttrandena ändrades propositionsutkastet så att det föreskrivs att prisuppgifterna ska läggas fram innan resan börjar på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för passagerarna. Enligt motiveringstexterna ska det vara möjligt att anmäla prisuppgifter till exempel med hjälp av dekaler, men avsikten med propositionen är inte heller att utesluta andra sätt att informera om priset. Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter där de godtagbara sätten att meddela priser kan bestämmas.

Majoriteten av de remissinstanser som kommenterade propositionsutkastet understödde förslaget om reglering av prissättningsstrukturen för taxibilar med rörliga priser när kunden hejdar en taxi på gatan eller tar den från en taxistation. Förslaget ansågs skapa klarhet i bestämningsgrunderna. Bland annat Konkurrens- och konsumentverket samt många taxiföretag välkomnade reformen. Det rådde dock delade åsikter bland remissinstanserna inom taxibranschen, eftersom

flera taxiföretag och föreningar eller sammanslutningar som företräder taxibranschen ansåg det vara viktigt att företagen får prissätta sina tjänster fritt. Också bestämmelserna om angivande av priset på en exempelresa understöddes i huvudsak och antogs förbättra möjligheterna att jämföra priser och därigenom öka till exempel konkurrensen och kundernas förtroende. Förslaget understöddes bland annat av myndigheter, företrädare för taxibranschen och organisationer för grupper med särskilda behov. Man framhöll dock att om taxin har olika priser vid olika tidpunkter bör detta tydligt synas också i de angivna priserna för en exempelresa. De detaljerade bestämmelserna kring information om priset på en exempelresa preciseras i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

Transport- och kommunikationsverket anförde i sitt remissvar att de skyldigheter som sammanhänger med prissättningen av taxitjänster och användningen av taxametrar bör förenhetligas, eftersom den reglering som framgick av propositionsutkastet kunde orsaka oklarheter såväl för kunderna som för tillsynsmyndigheterna. Också Suomen Taksiliitto ry anförde att bestämmelserna om prissättningsstrukturen och prissättningen för en exempelresa bör utsträckas till att gälla alla taxiresor med rörliga priser. Av remissinstanserna påpekade också INTERACT:s forskningsgrupp vid Uleåborgs universitet att fokus för bestämmelserna om taxametrar och prisreglering kan behöva förenhetligas med tanke på tydligheten. Utifrån remissvaren justerades lagförslaget så att både skyldigheten att använda taxameter och skyldigheten att meddela priset på en exempelresa samt den föreskrivna prissättningsstrukturen oberoende av beställningssätt ska gälla alla taxitransporter för vilka inget fast pris har avtalats på förhand.

I några yttranden påpekades det att konsumenternas möjligheter att jämföra taxipriser oundvikligen är begränsade när kunden hejdar en bil på gatan eller tar en från en taxistation, och skyldigheten att ange priset på en exempelresa ansågs knappast förbättra situationen. Företaget Menevä Oy föreslog att situationen i fråga om skjutsar som tas från taxistationer bättre skulle kunna rättas till om man föreskrev att från stationerna får kunder endast ta bilar som hör till en större central eller ett större taxibolag. Då skulle konsumenten ha någon att vända sig till i eventuella problemsituationer. En sådan modell används i Nederländerna. Modellen bedömdes dock i detta skede vara en onödigt radikal åtgärd med eventuella skadliga konsekvenser för konkurrensen, särskilt i områden där det finns få konkurrerande förmedlingscentraler. Lösningar av detta slag kan dock genomföras regionalt. Användningen av taxistationer har redan nu begränsats bland annat på vissa flygplatser och i vissa hamnar.

Endast några remissvar tog upp frågan om att den nuvarande gränsen på 100 euro, varefter det ska avtalas separat om priset på en taxiresa, ska upphävas och ersättas med en avtalsskyldighet som är bunden till priset på en exempelresa. Åsikterna om förslaget divergerade. Arbets- och näringsministeriet och Konkurrens- och konsumentverket framhöll att det blir svårt för konsumenten att bilda sig en uppfattning om det avtalade priset om det kopplas till exempelpriset. Suomen Taksiliitto ry ansåg däremot att förslaget var värt att understöda.

Av de remissyttranden som berörde frågan om att avtala om priset kan den slutsatsen dras att flera remissinstanser har haft svårt att förstå vad skyldigheten att avtala om priset innebär, när detta ska göras och vad som följer av det. Med att avtala om priset avses i detta sammanhang inte att det avtalas om ett bestämt pris för resan, utan avtalet kan också innebära att företaget och kunden kommer överens om grunderna för fastställandet av priset. Det väsentliga är att kunden förstår att hen förbinder sig till en taxiresa med en exceptionellt hög prisnivå. I vissa remissvar tolkades skyldigheten också så att man måste avtala om priset för alla sådana resor där priset överstiger den exceptionellt höga prisnivå på en exempelresa som Traficom fastställer, det vill säga till exempel när resan är betydligt längre än exempelresan. Detta är dock inte syftet med förslaget. Om exempelpriset för en taxiresa är högre än den prisgräns som Transport-

och kommunikationsverket fastställt, oberoende av om totalpriset för resan överstiger eller understiger denna gräns, ska det avtalas om priset på alla resor. Om däremot priset på exempelresan understiger den prisgräns som Transport- och kommunikationsverket har fastställt, behöver man inte avtala om priset även om resan är hundratals kilometer lång och det totala priset således många gånger överstiger priset på exempelresan. Suomen Taksiliitto ry framförde i sitt yttrande ett antagande om huruvida avsikten är att det inte får tas ut ett högre pris för resan än ett som motsvarar priset på en exempelresa, om man inte har kommit överens om priset på förhand, trots att resan skulle vara betydligt längre än exempelresan. Detta är propositionens syfte. Syftet med bestämmelsen är att skydda konsumenten i situationer där taxin försummar sin skyldighet att avtala om priset när prisnivån är högre än normalt. Förslaget kan inte anses oskäligt ur taxiföretagens synvinkel, eftersom det är möjligt att ta ut ett högre pris om man iakttar skyldigheten att avtala om priset.

I synnerhet företrädare för taxibranschen kritiserade under remissbehandlingen möjligheten att fastställa maximipriser för tilläggstjänster för grupper med särskilda behov. Kritiken föreföll rikta sig mot regleringen av maximipriset i allmänhet och inte mot propositionens förslag att begränsa möjligheten att fastställa maximipriser endast för vissa tjänster. De organisationer som företrädde grupper med särskilda behov kritiserade för sin del propositionen, eftersom de ansåg att det över huvud taget inte är godtagbart att ta ut tilläggsavgifter för tilläggstjänster eller, om så sker, att kostnaderna för anskaffning av särskild utrustning inte får inkluderas i dessa avgifter. Trots responsen i remissvaren ansågs det nödvändigt att göra ändringar i bestämmelserna om maximipriser. Det finns i vilket fall som helst ett behov att precisera den nuvarande regleringen på grund av dess vaga natur. Eftersom regleringen av maximipriser alltid innebär en risk för att utbudet av tjänster minskar, finns det skäl att inrikta fastställandet av maximipriser endast på sådana tjänster där det är mest sannolikt att oskäliga priser tas ut. Förslaget innebär dock inte att maximipriser nödvändigtvis kommer att fastställas, utan behovet ska bedömas i ljuset av den faktiska prisutvecklingen på samma sätt som man gjort sedan juli 2018. Förslaget från de organisationer som företrädde grupper med särskilda behov att ytterligare begränsa priserna på tilläggstjänster understöddes inte, eftersom det oundvikligen skulle leda till ett minskat utbud. Grupperna med särskilda behov har redan nu ansett att läget när det gäller tillgången till tjänster inte är tillfredsställande. Formuleringarna i propositionsutkastet ansågs vara problematiska också med tanke på det egendomsskydd som grundlagen garanterar.

Av remissinstanserna påpekade Uber att skyldigheten att använda taxameter vid körningar med rörliga priser kan vara bekymmersam i situationer där det på förhand har avtalats om ett fast pris för körningen men kunden vill byta destination under resan. Det finns inte nödvändigtvis någon taxameter i bilen varför det ur företagets synvinkel kan vara svårt att fastställa ett nytt pris. Om destinationen ändras under resans gång eller om det till exempel görs extra uppehåll på passagerarens begäran, måste det vara tillåtet att ändra priset jämfört med det ursprungliga, eftersom det ursprungliga fasta priset hade avtalats om en annan körning. Huruvida en taxameter måste användas i en sådan situation beror på hur priset bestäms under de ändrade förhållandena. Föraren och kunden kan avtala om ett nytt fast pris för den ändrade körningen, varvid det inte är fråga om en körning med rörliga priser och taxametern behöver därför inte användas för att bestämma priset. Om priset på körningen emellertid baserar sig på den tillryggalagda sträcka och tid som uppmätts under körningen efter att rutten ändrats, ska taxametern användas vid fastställandet av priset.

Konsekvensbedömning

De remissinstanser som kommenterade konsekvensbedömningen ansåg att den i huvudsak var täckande och gick i rätt riktning. Det framfördes dock omständigheter som eventuellt gjorde det möjligt att komplettera konsekvensbedömningen.

Ewooks och JH Taxi fäste uppmärksamhet vid att förmedlingscentralerna kan kräva att en viss typ av taxameterutrustning används, vilket innebär att kostnaderna för skyldigheten att använda taxameter de facto kan bli högre än de initialpriser som nämns i propositionsutkastet. Konsekvensbedömningen kompletterades med detta påpekande.

Finlands kommunförbund rf och Opentaxi påpekade att det inte hade gjorts någon bedömning av förslagens inverkan på tillgången till taxitjänster. Enligt en tjänstemannabedömning har lagförslaget på sin höjd mycket ringa konsekvenser för tillgången till taxitjänster, och frågan har därför inte behandlats i kapitlet om konsekvensbedömning, som fokuserat på de väsentliga konsekvenserna av lagförslaget.

Finansministeriet efterlyste en bedömning av propositionens sammantagna konsekvenser för samhällsekonomin och de offentliga finanserna. Arbets- och näringsministeriet önskade att bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna skulle innehålla en mer samlad uppskattning av de totala kostnaderna för branschen, inklusive den administrativa bördan. Organisationerna för grupper med särskilda behov ansåg att bedömningen bör göras mer heltäckande med avseende på personer med funktionsnedsättning. Det kan i sig vara värdefullt att komplettera konsekvensbedömningen ur olika synvinklar. Det var dock inte möjligt att göra mer exakta eller samlade bedömningar utifrån tillgängliga uppgifter och med hänsyn till tidtabellen för beredningen. Propositionen har kompletterats med bedömningen av konsekvenserna för företag och myndigheter till den del förslagen gäller slopande av tillståndskravet för företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster.

Arbets- och näringsministeriet fäste i sitt yttrande uppmärksamhet vid att propositionen har konsekvenser för taxiförarnas rättsliga ställning, eftersom den ökar deras ansvar för att de handlingar som nämns i propositionen finns tillgängliga. Ministeriet ansåg att det vore bra att lyfta fram det ökade ansvaret i samband med bedömningen av övriga samhälleliga konsekvenser. Konsekvensbedömningen kompletterades med de anmärkningar som gällde taxiförarnas rättsliga ställning och med anledning av yttrandet.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om transportservice

4 §. *Taxitrafik.* Paragrafen gäller transportverksamhet som i Finland kräver taxitrafiktillstånd. Tillståndspliktig taxitrafik som definieras i paragrafen får enligt förslaget fortfarande bedrivas också med stöd av ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som avses i lagens 3 § genom att en anmälan om detta görs till Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 1 mom. ska taxitrafiktillstånd alltjämt krävas för yrkesmässig transport av personer på väg med vissa i fordonslagen (1090/2002) definierade fordon. Yrkesmässig transport på väg definieras i 3 § i lagen om transportservice (nedan *transportservicelagen*) och i förarbetena till paragrafen. Som yrkesmässig transport betraktas endast sådan verksamhet där leverantören av transporttjänster har för avsikt att skaffa en förvärvsinkomst, utöva näring eller i övrigt skaffa sig en försörjning. Om tjänsteleverantören för verksamheten begär endast de kostnader som direkt orsakas av transporten och om avsikten inte är att skaffa inkomster från verksamheten, är det inte fråga om sådan yrkesmässig verksamhet som avses i lagen. Med verksamhet i inkomstsyfte (det vill säga i förtjänstsyfte) avses enligt förarbetena till 3 § all transportverksamhet i

förvärvssyfte eller i syfte att utöva näring oberoende av hur tjänsten tillhandahålls. Definitionen omfattar bedrivande av transportverksamhet både som huvudsyssla och som bisyssla.[86] Enligt kommunikationsutskottets betänkande[87] var det inte meningen att den nya lagen skulle ändra den dåvarande gränsen mellan yrkesmässig verksamhet och samåkningsverksamhet i fråga om tillståndsplikt, utan avsikten var att trygga gränsen. Inte heller denna proposition avses ändra gränsen för tillståndsplikt till denna del, utan avsikten är att precisera lagens nuvarande innehåll, dock med hänsyn till att exempelvis olika nättjänster och sociala medier blir allt mer rutin som kommunikationsmedel. För tydlighet föreslås det att 1 mom. preciseras så att det föreskrivs att taxitrafiktillstånd krävs både för yrkesmässig transport av personer med fordon som fastställs i paragrafen och för tillhandahållande av sådana tjänster för allmänheten. Syftet med ändringen är att förtydliga att kravet på taxitrafiktillstånd inte gäller enbart genomförda transporter i förtjänstsyfte utan också tillhandahållande och marknadsföring av yrkesmässiga persontransporter oavsett om den erbjudna skjutsen genomförs eller inte. Det avgörande vid tillhandahållande av yrkesmässig transportverksamhet för allmänheten är förtjänstsyftet, inte det redskap med vilket eller den plats där tjänsterna görs tillgängliga för allmänheten. Tjänster inom yrkesmässig transportverksamhet ska kunna erbjudas allmänheten också i offentliga grupper på sociala medier eller på offentliga platser. De övervakande myndigheterna bör utreda den erbjudna transportverksamhetens eventuella förtjänstsyfte i synnerhet om transporttjänster erbjuds upprepade gånger och på rutter som inte fastställts på förhand. Enbart erbjudande av skjuts i en nättjänst är dock inte ett bevis på yrkesmässig transportverksamhet i förtjänstsyfte, och det är inte meningen att preciseringen ska omvandla exempelvis arbetssällskaps eller hobbygruppers samåkningsgrupper till tillståndspliktig transportverksamhet. Sådant yrkesmässigt tillhandahållande av tjänster för transport av personer som kräver verksamhetstillstånd villkoras alltid av att också förtjänstsyftet förverkligas på det sätt som avses i 3 § 1 mom.

Till 2 mom. fogas enligt förslaget en ny 3 punkt, enligt vilken det är tillåtet att utan taxitrafiktillstånd utföra sådana transporter utförda av ett hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turisttjänster som är en del av det servicepaket som företaget erbjuder sina kunder och som utförs med ett fordon som innehas av detta tjänsteföretag. För transporter som ingår i hemservice och turisttjänster ska det således inte i fortsättningen krävas taxitrafiktillstånd. För att en transporttjänst som erbjuds av ett hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turisttjänster inte ska omfattas av kravet på taxitrafiktillstånd ska den enligt förslaget ingå i ett större servicepaket där transporten utgör endast en ringa del av paketet. Enbart exempelvis transporter från en flygplats och hotellövernattning är inte tjänster av sådan omfattning att de motsvarar det servicepaket som avses här. På servicepaketet tillämpas enligt förslaget totalprissättning, där transport ingår i priset på den samlade servicen oavsett om kunden vill anlita transporttjänsten eller inte. Det kommer dock att vara tillåtet att specificera transporttjänsten på den räkning som kunden betalar för servicepaketet, om det finns till exempel skattemässiga skäl.. Om ett hemserviceföretag eller ett företag som tillhandahåller turisttjänster erbjuder separata och särskilt prissatta transporttjänster, ska företaget skaffa ett taxitrafiktillstånd på normalt sätt utan branschrelaterade undantag.

På grund av den nya 3 punkten stryks ordet *eller* efter kommatecknet i slutet av 2 mom. 1 punkten. På grund av den nya 3 punkten ändras det avslutande skiljetecknet punkt till ett kommatecken i 2 mom. 2 punkten och infogas ordet *eller* efter kommatecknet.

6 §. *Beviljande av taxitrafiktillstånd.* Det föreslås att en ny 9 punkt fogas till 1 mom. Enligt den nya punkten kan taxitrafiktillstånd beviljas till en fysisk person som har getts ett FO-nummer i

[86] RP 161/2016 rd, s. 118
[87] KoUB 3/2017 rd

enlighet med 9 § i företags- och organisationsdatalagen. Innan tillstånd beviljas kontrollerar Transport- och kommunikationsverket i samband med behandlingen av tillståndsansökan att FO-numret finns. Enligt 9 § i företags- och organisationsdatalagen ges en registreringsskyldig ett FO-nummer utgående från en etableringsanmälan som denne har gjort och som avses i 10 § i den lagen. De innehavare av taxitrafiktillstånd som inte har något FO-nummer vid ikraftträdandetidpunkten för den föreslagna lagen ska skaffa sig ett sådant inom tre månader från ikraftträdandet. Med stöd av 242 § 2 mom. 1 punkten i transportservicelagen kan Transport- och kommunikationsverket återkalla tillståndet, om tillståndshavaren inte har skaffat ett FO-nummer inom den föreskrivna tiden. Det föreslås att en ny 10 punkt fogas till 1 mom. Enligt den nya punkten ska taxitrafiktillstånd kunna beviljas till en person som blivit godkänd i ett nytt företagarprov enligt 6 a § 3 mom. i förslaget, som med godkänt resultat genomgått en företagarkurs i taxitrafik som påvisar yrkeskompetens och avlagt ett företagarprov enligt 6 § 1 mom. 3 punkten i den upphävda lagen om taxitrafik eller som annars uppfyllt kravet på yrkeskompetens enligt den upphävda lagen om taxitrafik. Under giltighetstiden för den upphävda lagen om taxitrafik kunde de som ansökte om taxitillstånd genomgå den lagstadgade företagarkursen och avlägga det lagstadgade företagarprovet under ansökningsprocessen, men på grund av den tidigare kvantitativa regleringen av tillstånden kunde det hända att tillståndet uteblev. Enligt 6 § i den upphävda lagen om taxitrafik gällde dessutom att en sökande var befriad från kravet på fullgörande av företagarkursen, om sökanden hade minst två års praktisk erfarenhet av ledande uppgifter i ett företag som bedriver persontrafik eller om han eller hon hade avlagt en yrkesexamen eller specialyrkesexamen i handel, förvaltning, teknik eller transport som ingick i en examensstruktur enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) eller någon annan motsvarande för branschen lämplig yrkesexamen eller specialyrkesexamen eller högskoleexamen. Enligt övergångsbestämmelsen ansågs också de som hade rätt att bedriva taxitrafik när lagen trädde i kraft uppfylla de krav på yrkeskompetens som angavs i lagen. I övergångsbestämmelsen i denna proposition föreslås det att om en innehavare av taxitrafiktillstånd eller innehavarens trafikansvarige inte uppfyller i 6 § 1 mom. 10 punkten eller 6 § 2 mom. 8 punkten föreskrivna villkor för beviljande av taxitrafiktillstånd, ska denne uppfylla villkoret senast den 31 december 2021. Genom att det ovannämnda undantaget fogas till 6 § 1 mom. 10 punkten och 6 § 2 mom. 8 punkten säkerställs det att de som genomgått den lagstadgade företagarkursen och avlagt det lagstadgade företagarprovet men fått sitt första tillstånd först efter ikraftträdandet av transportservicelagen och slopandet av den kvantitativa regleringen av tillstånden är befriade från den skyldighet att avlägga företagarprovet som följer av lagändringens ikraftträdandebestämmelse. Inte heller de tillståndshavare eller deras trafikansvariga som uppfyllt de krav på yrkeskompetens för taxiföretagare som gällde före transportservicelagen och som varit befriade från företagarkursen och företagarprovet ska behöva genomgå en ny företagarutbildning eller avlägga ett nytt företagarprov.

Med anledning av de nya infogade punkterna föreslås det att skiljetecknet punkt ändras till ett kommatecken i 1 mom. 8 punkten.

Det föreslås att en ny 8 punkt fogas till 2 mom. Enligt den nya punkten ska taxitrafiktillstånd kunna beviljas till en juridisk person vars i 7 § avsedda trafikansvarige har blivit godkänd i ett nytt företagarprov enligt 6 a § 3 mom. i samma lag eller med godkänt resultat har genomgått en sådan företagarkurs i taxitrafik som påvisar yrkeskompetens och avlagt ett företagarprov enligt den upphävda lagen om taxitrafik (217/2007) eller som annars uppfyllt kravet på yrkeskompetens enligt den upphävda lagen om taxitrafik. Med anledning av den infogade nya punkten ändras skiljetecknet punkt till ett kommatecken i 2 mom. 7 punkten.

I 4 mom. föreslås en precisering enligt vilken Ålands landskapsregering är behörig myndighet i landskapet Åland. Innehållet i momentet ändras inte i övrigt, eftersom det är fråga om en teknisk rättelse.

6 a §. *Företagarutbildning i och företagarprov för taxitrafik*. En ny paragraf som gäller företagarutbildning i och företagarprov för taxitrafik föreslås bli fogad till lagen. Det föreslås att beviljande av taxitrafiktillstånd ska villkoras av ett godkänt företagarprov.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska företagarutbildningen i taxitrafik innehålla undervisning om den kommersiella och ekonomiska ledningen av ett taxiföretag samt om lagstiftningen om beskattning, bokföring, sysselsättning, löner, social trygghet, pensioner och försäkring. Syftet med företagarutbildningen är att säkerställa att den som tänker bedriva taxitrafik har grundläggande färdigheter och kompetens för att arbeta som taxiföretagare.

I 2 mom. anges utbildningens minimiomfattning, som föreslås vara 21 undervisningstimmar. En undervisningstimme är 45 minuter. I lagen ställs inga krav på i hur många dagar utbildning ska ges, utan minimiantalet timmar kan fördelas på flera dagar på ett sätt som är förnuftigt med tanke på genomförandet av utbildningen. Utbildningen kan genomföras på webben, förutsatt att utbildningen uppfyller minimikraven på innehåll och längd.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska det företagarprov som avläggs efter utbildningen innehålla frågor om alla de ämnesområden som ingår i företagarutbildningen. Företagarprovet säkerställer att den som ansöker om taxitrafiktillstånd har tillägnat sig det centrala undervisningsinnehållet i den utbildning som avses i 1 mom. och fått färdigheter att fullgöra sina lagenliga företagarskyldigheter. Den utbildningsorganisation som ordnat provet ska bevilja dem som godkänts i provet ett intyg. Den verksamhetsutövare som ansöker om taxitrafiktillstånd eller den trafikansvarige som verksamhetsutövaren utsett ska delta i hela teoriavsnittet inom företagarutbildningen för att kunna delta i företagarprovet.

För ordnandet och övervakningen av företagarprovet efter företagarutbildningen svarar enligt det föreslagna 4 mom. en av Transport- och kommunikationsverket godkänd utbildningsorganisation som ordnar utbildningen i fråga. Det ligger på utbildningsorganisationens ansvar att ordna ett provtillfälle, se till att provet övervakas på lämpligt sätt och planera provfrågorna utgående från Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

I det föreslagna 5 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagarutbildningen och företagarprovet samt om grunderna för bedömningen av provet. Föreskrifterna om innehållet i provet täcker in till exempel fastställande av närmare ämnesområden som tas upp i provet samt provets längd och minsta antalet frågor. Att Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter anses vara viktigt, eftersom det på så vis kan säkerställas att Transport- och kommunikationsverket vid behov till och med snabbt kan ge utbildningsorganisationerna mer detaljerade anvisningar om innehållet i utbildningen och provet samt om sättet att genomföra företagarprovet. De närmare föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet bidrar också till att olika utbildningsorganisationers företagarprov är i linje med varandra. Dessutom möjliggör bemyndigandet effektivare övervakning av verksamheten för de utbildningsorganisationer som ordnar företagarutbildning och företagarprov. Bestämmelser om minimiinnehållet i utbildningen och provet ska dock utfärdas genom lag.

15 a §. *Uppgifter som ska samlas in om taxiresor.* Till lagen fogas enligt förslaget en ny 15 a § där det anges vilka uppgifter som ska samlas in och lagras om alla taxiresor och där det åläggs skyldighet att använda taxameter eller något annat instrument eller system för att samla in uppgifterna. I paragrafen föreskrivs det också om förvaring av uppgifterna. I fråga om hur uppgifterna ska förvaras hänvisas det till bokföringslagen och i fråga om hur länge de ska bevaras hänvisas det till bestämmelserna om bevaringstiden i bokföringslagen, mervärdesskattelagen och lagen om beskattningsförfarande.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svara för och se till att det i fordon för taxitrafik används taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011) eller något annat instrument eller system som för varje taxiresa samlar in de uppgifter som fastställs i momentet. Bestämmelsen skapar klarhet i fråga om det datainnehåll som ska samlas in för skattekontrollen, tillståndshavarens ansvar för att uppgifter samlas in samt skyldigheterna i anknytning till hur uppgifterna samlas in. En taxameter är ett mätinstrument och de krav i direktivet om mätinstrument 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. I 1 mom. ingår av tydlighetsskäl en informativ hänvisning till lagen om mätinstrument. Taxametern ska vara ett i fordonet fast monterat instrument som uppfyller kraven i mätinstrumentdirektivet och i lagen om mätinstrument.

Med annat instrument eller system eller en kombination av dem avses till exempel ett informationssystem med åtminstone följande komponenter: En sådan tillämpning eller någon annan anordning på ett instrument som finns med i taxifordonet vilken verifierar tidpunkten för resan, den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för den samt lagrar identifieringsuppgifter för föraren och uppgifter om resans pris och betalningssätt. För det andra ska systemet innehålla en eller flera databaser som förvaltas av en tredje part och dit de uppgifter som samlats in med tillämpningen eller anordningen överförs automatiskt och där de förvaras i oförändrad form. För det tredje ska systemet innehålla anordningar med hjälp av vilka de insamlade uppgifterna överförs till databaserna. För det fjärde ska systemet innehålla programvaror för till exempel sådana behövliga rapporterings- och informationssökningsegenskaper som gör att de lagrade uppgifterna i databaserna kan granskas och skrivas ut i läsbar form. Med annat instrument eller system avses inte sådana instrument eller system som till sina egenskaper motsvarar taxametrar som avses i mätinstrumentdirektivet.

Samma uppgifter ska samlas in för alla taxiskjutsar oavsett vilken anordning som används för att samla in uppgifterna, oavsett resans beskaffenhet och oavsett hur resan betalas. I 1 mom. föreslås en förteckning över de uppgifter som ska samlas in och lagras. Med identifieringsuppgifter för företagaren i den föreslagna 1 punkten avses företagarens FO-nummer enligt företags- och organisationsdatalagen. Med identifieringsuppgifter för fordonet i den föreslagna 2 punkten avses fordonets registernummer, inklusive reservbilens registernummer.

Med identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen i den föreslagna 3 punkten avses förarens personbeteckning eller, om föraren inte har någon personbeteckning, födelsedatum. Vid taxitrafik ska det enligt den föreslagna 4 punkten samlas in och lagras uppgifter om tidpunkten för yrkeskörningen, resans längd och resans varaktighet. Enligt den föreslagna 5 punkten ska uppgifter om skjutsens pris och betalningssätt samlas in och lagras i samband med taxiresor.

På behandling och förvaring av personuppgifter tillämpas Europeiska unionens dataskyddsförordning [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).] (nedan *dataskyddsförordningen*). Vid sidan om dataskyddsförordningen kan det bli aktuellt att tillämpa dataskyddslagen (1050/2018) eller nationell speciallagstiftning. Utgångspunkten är att dataskyddsförordningen 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.

Enligt den föreslagna lydelsen i 15 a § 1 mom. 3 punkten ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik lagra identifieringsuppgifter för föraren i instrumentet eller systemet. I instrumentet eller systemet införs uppgifterna om föraren så att personen kan identifieras utifrån dem. Med identifieringsuppgifter för föraren avses personbeteckning eller, om föraren inte har någon personbeteckning, födelsedatum. En personbeteckning får behandlas när de villkor som anges i 29 § i dataskyddslagen är uppfyllda. Villkoren uppfylls i detta fall, eftersom det är viktigt att entydigt identifiera föraren för att den lagstadgade uppgift som angetts för tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik ska kunna fullgöras.

Vid förvaring av personuppgifter och i synnerhet vid behandling av personuppgifter i samband med förvaringen gäller det också att beakta vad som i dataskyddsförordningen föreskrivs om lagligheten av behandlingen av personuppgifter. Enligt artikel 6 i dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter laglig endast om åtminstone ett av de villkor som anges i artikeln är uppfyllt. Den rättsliga grunden för att förvara personuppgifter är i detta fall artikel 6.1 c, enligt vilken behandlingen ska var nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Enligt artikel 6.3 och skäl 45 i ingressen ska behandling som grundar sig på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige eller behandling som krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning ha sin grund i EU-rätten eller i en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av.

I detta fall föreskrivs det om den rättsliga grunden i den föreslagna 15 a § i transportservicelagen, enligt vilken en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik för varje taxiresa ska samla in och i elektronisk form lagra de uppgifter som anges i paragrafens 1 mom., inklusive identifieringsuppgifter för föraren. 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.

Insamling av uppgifter enligt 15 a § är nödvändig för en effektiv skattekontroll, eftersom företagets beskattning baserar sig på bokföringsuppgifter och eftersom taxiföretagets bokföring ska basera sig på uppgifter som samlas in om varje taxiskjuts. Varje taxiskjuts bildar en separat grund för bokföring av en inkomst.

De identifieringsuppgifter för företagaren, fordonet och föraren som nämns i 1 mom. 1–3 punkten gör det möjligt att på ett smidigt sätt rikta de insamlade uppgifterna i samband med skattekontrollen. Identifieringsuppgifterna för företagaren behövs för att de insamlade uppgifterna ska kunna kopplas till en viss skattepliktig innehavare av taxitrafiktillstånd. Att uppgifterna kopplas till ett visst fordon i taxibruk och därmed till en viss transport gör det möjligt att vid skattekontrollen bedöma hur mycket fordonet använts för dess användningsändamål och för privat bruk och bidrar till att alla intäkter från taxitrafiken deklareras till Skatteförvaltningen. Identifieringsuppgifterna för föraren gör det möjligt för olika myndigheter att övervaka att arbetsgivarskyldigheterna fullgörs, eftersom uppgifterna kan jämföras med bland annat uppgifterna i lönebokföringen. Med hjälp av identifieringsuppgifterna för föraren går det också att övervaka så kallat svartarbete, det vill säga att lön betalas utan att tillbörliga skattemässiga skyldigheter fullgörs. Skattekontroll som berör förare är en väsentlig del av arbetet för att bekämpa grå ekonomi inom taxibranschen. De uppgifter om tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet som nämns i 1 mom. 4 punkten gör det möjligt att bedöma hur mycket fordonet har använts för sitt användningsändamål och för privat bruk i och med att uppgifterna har kopplats till ett visst fordon. Insamling av uppgifter om resan förhindrar möjligheten att låta bli att dokumentera uppgifterna om sådana taxiskjutsar i fråga om vilka ett fast pris har avtalats på förhand och som betalas kontant. Insamling av de uppgifter om resans pris och betalningssätt som nämns

i 1 mom. 5 punkten är nödvändig för efterhandsgranskningen av taxiföretagets beskattningsbara resultat. Insamlingen av uppgifterna gör det möjligt att jämföra uppgifterna med de uppgifter som dokumenterats i bokföringen samt att följa och bedöma mängden kontantförsäljning och variationer i den. Vidare gör uppgiftsinsamlingen det möjligt att bedöma lönsamheten i taxiföretagets verksamhet och att varsebli eventuella avvikelser, vilket också verksamhetsutövaren själv har nytta av.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svara för att de insamlade uppgifterna förvaras så att de inte kan bearbetas i efterhand. De insamlade uppgifterna ska också förvaras så att de utan svårighet kan granskas och vid behov skrivas ut i läsbar form, för att de ska kunna fogas till exempelvis bokföringen och användas i samband med skattekontroll. Uppgifterna ska förvaras i en databas som förvaltas av en tredje part och till vilken de uppgifter som samlats in med ett instrument eller system överförs automatiskt.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela tekniska föreskrifter om de andra instrument eller system som ska användas när uppgifterna samlas in samt om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem. De närmare tekniska föreskrifterna kan gälla till exempel den precision med vilken instrumentet ska verifiera resans längd och den tid som använts för den samt hur uppgifterna ska förvaras och skyddas för att de inte ska kunna bearbetas i efterhand. Transport- och kommunikationsverket ska få meddela närmare föreskrifter också om var och hur de uppgifter som samlats in med instrumentet eller systemet ska kunna granskas och skrivas ut. Bemyndigandet att meddela föreskrifter motsvarar delvis det nuvarande bemyndigande att meddela föreskrifter som ingår i 27 a § 2 mom. 8 punkten i fordonslagen. Det föreslagna nya bemyndigandet avviker från det tidigare bemyndigandet på så vis att föreskrifter i fortsättningen ska få meddelas utan någon särskild bedömning av om de behövs. Det bemyndigande att meddela föreskrifter som ingår i den föreslagna 15 a § inbegriper inte heller några närmare tekniska föreskrifter om taxametrar, utan en bestämmelse om bemyndigande att meddela föreskrifter om dem kommer i fortsättningen att finnas i 152 §.

Beträffande hur uppgifterna ska förvaras föreslås i 4 mom. en informativ hänvisning till 2 kap. 7 § 1 mom. och 9 § i bokföringslagen. Den informativa hänvisningen anses behövas i detta fall, eftersom flera andra lagar innehåller bestämmelser som stöder bestämmelserna om de minimiuppgifter om taxiresor som ska samlas in och lagras. Enligt 2 kap. 7 § 1 mom. i bokföringslagen ska verifikationer, bokföringar och annat bokföringsmaterial behandlas och förvaras så att innehållet utan svårighet kan granskas och vid behov skrivas ut i läsbar form. De insamlade uppgifterna ska förvaras i enlighet med 9 § i bokföringslagen så att de utan ogrundat dröjsmål kan granskas av myndigheter och revisorer med utgångspunkt i Finland.

I fråga om bevaringstiden för uppgifterna föreslås i 4 mom. en informativ hänvisning till bestämmelserna om bevaringstid i bokföringslagen, mervärdesskattelagen och lagen om beskattningsförfarande. Bokföringslagens allmänna krav på en sex år lång bevaringstid räknad från utgången av det år då räkenskapsperioden har upphört gäller verifikationer, korrespondens som verifierar affärshändelser och annat bokföringsmaterial som inte nämns särskilt. Kravet kan vara längre, om så föreskrivs i någon annan lag, till exempel i mervärdesskattelagen. Tidsfristen enligt 12 § i lagen om beskattningsförfarande gäller förvärvsverksamhet för en skattskyldig som bedriver annan förvärvsverksamhet än sådan som ska betraktas som näringsverksamhet.

Med stöd av ett bemyndigande i lagen om beskattningsförfarande meddelar Skatteförvaltningen närmare föreskrifter om anteckningsskyldighet genom sitt beslut.[88] Enligt 8 § 3 mom. i det aktuella beslutet ska den körjournal som ska föras över yrkesmässig personbeställningstrafik och rapporterna från en eventuell taxameter försedd med kvittoutskrivare förvaras sex år efter skatteårets utgång så att de ursprungliga uppgifterna kan verifieras. Enligt 8 § i Skatteförvaltningens beslut om anteckningsskyldighet ska en skattskyldig som bedriver yrkesmässig personbeställningstrafik med annan bil än buss eller ambulansbil för varje månad per dygn föra körjournal. Av körjournalen ska framgå a) inkomster av körningar, indelade i kontanta inkomster av körningar, inkomster av körningar med kredit och övriga inkomster och b) uppgifter om det sammanlagda antalet kilometer som körts från ingången av skatteåret, indelade i yrkeskörslor, icke inkomstbringande yrkeskörslor, privata körslor och övriga körslor. I beslutet sägs att om den skattskyldige använder en taxameter som är försedd med kvittoutskrivare, utgör kvittoutskrivarens rapporter körjournalen. Förvaringstiden för uppgifterna föreslås vara densamma som i beslutet anges som förvaringstid för den körjournal som ska föras över personbeställningstrafik och för rapporterna från en eventuell taxameter försedd med kvittoutskrivare. Om en taxiapplikation används för att samla in uppgifterna, ska mängden privata körslor och övriga körslor verifieras med en separat tillförlitlig körjournal.

25 §. *Krav på taxiförare.* Det föreslås att 2 mom. 3 punkten ändras så att definitionen av provet för taxiförare stryks. Bestämmelser om det prov för taxiförare som förutsätts för erhållande av körtillstånd föreslås i en ny 25 a §.

Det föreslås att definitionen av karenstiden i det inledande stycket i 3 mom. preciseras så att det anges att den nämnda karenstiden på fem år ska räknas utifrån tiden innan ansökan om körtillstånd avgjorts. Enligt den nuvarande definitionen räknas karenstiden utifrån tiden innan ansökan om körtillstånd gjorts, men myndigheterna och domstolarna har i sina beslut hänvisat till tiden innan ansökan om körtillstånd avgjorts och därför bör bestämmelsen om hur karenstiden räknas preciseras.

Det föreslås att det inledande stycket i 4 mom. ändras så att de i 1 och 2 punkten angivna gärningar som framgår av bötesregistret i fortsättningen ska påverka myndighetens beslut vid ansökan om eller förnyande av körtillstånd om de begåtts under de föregående tre åren innan ansökan om körtillstånd avgjorts. Enligt Transport- och kommunikationsverkets nuvarande tolkning utgör de gärningar som avses i 4 mom. 1 punkten ett absolut hinder för beviljande av körtillstånd i fem års tid. När det gäller gärningar som avses i 2 punkten kommer myndigheten alltjämt att kunna förankra det slutliga beslutet om ansökan om körtillstånd i en bedömning av om gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att arbeta som taxiförare.

Förslaget ändrar lagstiftningen så att den motsvarar nuvarande praxis. Enligt 50 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter (672/2002) får rättsregistercentralen inte lämna ut uppgifter som ingår i bötesregistret efter att tre år förflutit från det att en lagakraftvunnen dom eller något annat slutligt myndighetsavgörande har avkunnats eller meddelats. Det innebär att Transport- och kommunikationsverket inte längre får uppgifter ur bötesregistret från rättsregistercentralen efter att tre år förflutit från det att böter har förelagts. Ändringen gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att fullgöra sitt i lag föreskrivna ansvar att övervaka att villkoren för körtillstånd är uppfyllda.

[88] Skatteförvaltningens beslut om anteckningsskyldighet, den senaste 563/2017 [https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2017/20170563#Pidp446018400].

Det föreslås att 5 mom. ändras så att bestämmelsen om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om kraven i provet för taxiförare stryks och flyttas till den nya 25 a §, som föreslås gälla provet för taxiförare. Till det föreslagna 5 mom. fogas ett omnämnande av Transport- och kommunikationsverkets rätt att på begäran utfärda ett temporärt intyg över ett beviljat körtillstånd. Med hjälp av det temporära intyget kan föraren vid behov omedelbart efter att ha beviljats den aktuella rätten bevisa att han eller hon har ett giltigt körtillstånd, även om han eller hon ännu inte har fått något körtillståndskort.

Det föreslås att 6 mom. upphävs. Det krav på körtillstånd för taxiförare som avses i 25 § 1 mom. gäller endast för fysiska personer som är verksamma som förare inom taxitrafiken. När det gäller körtillstånd för taxiförare behövs det inte längre någon bestämmelse om undantag för hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turisttjänster, eftersom det i enlighet med den föreslagna nya bestämmelsen i 4 § 2 mom. 3 punkten inte längre krävs taxitrafiktillstånd för transporter som ingår i dessa företags servicepaket.

25 a §. *Prov för taxiförare*. I den nya paragrafen föreslås bestämmelser om prov för taxiförare. Enligt 1 mom. visar ett godkänt prov för taxiförare att aspiranten har de kunskaper och färdigheter och den kompetens som behövs för uppgiften som taxiförare. I den föreslagna paragrafen anges samtidigt närmare än för närvarande provets ämnesområden och minimiinnehållet i frågorna. Det föreslås att provet ska innehålla frågor om assistans till passagerarna och om omsorg om deras säkerhet, om olika passagerargruppers särskilda behov, om kundbetjäningssituationer inom taxitjänsterna samt om faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.

I det föreslagna 2 mom. preciseras det att Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet och övervakningen av provet. Ordnandet av provet och övervakningen vid provtillfällena ska kunna överföras till en utomstående privat eller offentlig tjänsteleverantör så som föreskrivs i V avd. 4 kap. I momentet föreslås också en bestämmelse om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av provet samt om anmälan till provet. Bemyndigandet är inte nytt, utan det bemyndigande som redan finns i lagen har preciserats. Det bemyndigande att meddela föreskrifter som finns i 25 § 5 mom. i gällande lag gäller endast kraven i provet. Det föreslagna bemyndigandet gäller också sättet att genomföra provet och anmälan till provet.

26 §. *Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare.* Till bestämmelserna om körtillstånd för taxiförare i 2 mom. fogas enligt förslaget en precisering som gäller förnyande av körtillstånd. Enligt preciseringen får ansökan om förnyande av körtillstånd göras tidigast sex månader innan giltighetstiden för sökandens befintliga tillstånd löper ut. I lagen anges inte för närvarande hur lång tid före giltighetstidens utgång ett nytt körtillstånd får sökas. Om ett körtillstånd söks till exempel direkt efter att det tidigare körtillståndet har beviljats, går det inte i det skede då det tidigare körtillståndet håller på att löpa ut att på det sätt som avses i lagen utföra den lagstadgade kontroll av att villkoren för körtillstånd är uppfyllda som ska utföras i samband med förnyande av det tidsbegränsade körtillståndet. Avsikten är att preciseringen av tidsfristen för förnyande av körtillstånd ska förhindra till exempel att körtillstånd tendentiöst sammanlänkas med tillståndets giltighet eller i syfte att kringgå bestämmelserna om kontroll av förutsättningarna för körtillstånd.

26 a §. *Sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt utbildningsintyg*. Till lagen fogas enligt förslaget en ny 26 a § med bestämmelser om en frivillig förarutbildning som tar upp situationer med betjäning av grupper med särskilda behov. Den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov utformar en i lag föreskriven utbildningsstandard, som oberoende av utbildare har ett visst minimiinnehåll. Utbildningen föreslås vara frivillig och ska enligt förslaget inte innehålla något separat prov. Att utbildningen

är frivillig och avgiftsbelagd väntas leda till att de som genomgår utbildningen är motiverade att tillägna sig utbildningsinnehållet, och därför anses det inte finnas något absolut behov av ett separat prov.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska den som har genomgått sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov beviljas ett utbildningsintyg. Intyget ska beviljas av den utbildningsorganisation som ordnat utbildningen. I momentet anges också vad som åtminstone ska finnas med i undervisningsinnehållet. Förarutbildningen ska enligt förslaget omfatta undervisning i inverkan av nedsatt rörlighet och funktionsbegränsningar på användningen av taxitjänster, bemötande av och kommunikation med kunder med nedsatt rörlighet och funktionsbegränsning, assistans till grupper med särskilda behov och assistans med att ta sig in i fordon samt särskilda frågor som gäller skol- och dagvårdstransporter. Med nedsatt rörlighet och funktionsbegränsning avses i vid bemärkelse olika begränsningar av rörelse-, sinnes- och funktionsförmågan. Definitionen täcker också in kontakter med äldre kunder.

Transport- och kommunikationsverket kommer att kontrollera uppgifterna om genomgången utbildning i det elektroniska system till vilket godkända utbildningsanordnare i enlighet med den nya föreslagna 36 b § ska ha lämnat uppgifter om dem som genomgått utbildningen. I praktiken ska utbildningsanordnaren registrera uppgifterna om dem som genomgått utbildningen i trafik- och transportregistret vid ett kontor för Transport- och kommunikationsverkets tjänsteproducent. Uppgifterna förs in i trafik- och transportregistret som utbildningsuppgifter som avses i 222 § 1 mom. 3 punkten i lagen.

Under beredningen ansågs det vara viktigt att prestationerna införs i ett elektroniskt register som förvaltas av en myndighet och regleras genom lagbestämmelser och där till exempel en upphandlande enhet kan kontrollera uppgifterna vid behov. Uppgifter om genomgången utbildning ska få lämnas ut både med stöd av 227 § i transportservicelagen, det vill säga i enskilda fall, och med stöd av 230 §, det vill säga som massutlämningar till myndigheter och till dem som sköter lagstadgade uppgifter. Närmare bestämmelser om trafik- och transportregistret finns i VI avd. i transportservicelagen.

I 2 mom. anges minimiomfattningen för den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Utbildningen föreslås omfatta minst 21 timmar, av vilka minst sju timmar ska vara praktisk undervisning. Teoridelen kan också genomföras som utbildning på webben. Den praktiska utbildningsdelen bör innehålla bland annat undervisning om och övningar i att använda mer traditionella hjälpmedel samt säkerhetsanordningar.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om möjligheten att ta till vara förarens tidigare arbetserfarenhet och utbildning för att han eller hon ska få sitt utbildningsintyg. En innehavare av körtillstånd som varit taxiförare en längre tid och som har haft ett sådant körtillstånd som avses i lagen om yrkeskompetens för taxiförare och som bevisligen har genomgått en sådan lagstadgad utbildning eller fortbildning som avses i den tidigare lagen om yrkeskompetens för taxiförare ska enligt förslaget kunna få utbildningsintyget över förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov genom att delta i den praktiska undervisningsdelen av förarutbildningen. Det krävs således inte att dessa förare deltar i teoriundervisningen.

Lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) var i kraft före transportservicelagen och innehöll bestämmelser om de utbildningskrav som taxiförare skulle uppfylla innan de kunde beviljas körtillstånd för taxiförare. För att beviljas körtillstånd för taxiförare skulle sökanden genomgå utbildningen för taxiförare samt fortbildning för bevarande av yrkeskunnandet med fem års intervaller. Bestämmelser om det exakta innehållet i utbildningen fanns i statsrådets

förordning om yrkeskompetens för taxiförare (825/2009). I förordningen beskrevs noggrant vilket utbildningsinnehåll som skulle ingå i utbildningen för taxiförare och i fortbildningen och fastställdes minimimängden undervisning. Skyldigheten att genomgå fortbildning gällde också förare som före 2010 hade beviljats ett i vägtrafiklagen (267/1981) avsett yrkeskörtillstånd för personbil samt i fråga om lagen om yrkeskompetens för taxiförare. De som hade varit verksamma som taxiförare med stöd av ett yrkeskörtillstånd skulle förnya sitt gamla yrkeskörtillstånd för personbil senast den 31 december 2014. I samband med förnyandet av körtillståndet skulle förarna genomgå obligatorisk fortbildning enligt lagen om yrkeskompetens för taxiförare. År 2014 preciserades utbildningsinnehållet genom bestämmelser på förordningsnivå bland annat med ett krav på verksamhet med grupper med särskilda behov och praktisk undervisning med inriktning på hjälpmedel. Även fortbildningskraven kompletterades med undervisning inriktad på olika passagerargruppers särskilda behov.

Lagen om yrkeskompetens för taxiförare gällde under perioden den 1 januari 2010–1 juli 2018. Före den lagens tid villkorades inte körtillstånd för taxiförare av någon obligatorisk förarutbildning. Även om lagstiftningen inte innehöll några obligatoriska utbildningskrav före 2010, hade en del av dem som ansökte om yrkeskörtillstånd genomgått frivilliga utbildningar som bland annat taxiföreningar och polisen ordnade. Dessutom har de taxiförare som beviljats körtillstånd före 2010 genomgått åtminstone den fortbildning enligt 12 § i lagen om yrkeskompetens för taxiförare som skulle genomgås med fem års intervaller i samband med förnyande av körtillståndet.

Den i det föreslagna 3 mom. avsedda möjligheten att ta till vara tidigare arbetserfarenhet och utbildning för att få utbildningsintyget över förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov kommer inte att gälla för förare som beviljats yrkeskörtillstånd före 2010 men låtit bli att förnya yrkeskörtillståndet under giltighetstiden för lagen om yrkeskompetens för taxiförare och som följaktligen inte har fått någon lagbaserad förarutbildning. Dessa förare har kunnat förnya förartillståndet efter den 1 juli 2018 på basis av ett yrkeskörtillstånd som beviljats före 2010. Dessa förare ska således, om de så önskar, genomföra hela den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov för att få ett intyg över och en registeranteckning om utbildningen.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet.

35 a §. *Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och av företagarutbildning i taxitrafik.* Till lagen fogas enligt förslaget bestämmelser om det godkännande som anordnare av utbildning som krävs för ordnande av förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och för ordnande av företagarutbildning i taxitrafik. Syftet med Transport- och kommunikationsverkets förfarande för godkännande är att säkerställa att anordnare av de ovannämnda utbildningarna uppfyller vissa minimivillkor som anges i lagstiftningen och i myndigheternas föreskrifter. Regleringen främjar likaså Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att effektivt övervaka utbildningsorganisationernas verksamhet och iakttagande av bestämmelserna. Ett godkännande föreslås gälla tills vidare.

I det föreslagna 1 mom. ingår ett allmänt krav på ett godkännande. 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. Godkända utbildningsanordnare ska enligt förslaget få ordna bägge utbildningar som avses i momentet. Ett enda förfarande för godkännande sparar tid både för den som ansöker om tillstånd och för myn-

digheten och är en kostnadseffektivare lösning än två separata förfaranden. Den utbildningsorganisation som ansöker om godkännande ska i sin ansökan uppge om ansökan gäller ordnande av bägge utbildningar eller bara den ena. Om en utbildningsorganisation ansöker om godkännande för ordnande av endast den ena utbildningen, godkänner Transport- och kommunikationsverket utbildningsorganisationens ansökan i enlighet med det föreslagna 35 b § 4 mom. endast för den utbildning som ansökan om godkännande gäller.

Enligt det föreslagna 2 mom. godkänner Transport- och kommunikationsverket på ansökan som anordnare av de utbildningar som avses i paragrafen en utbildningsorganisation som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som anges i den föreslagna 36 a §, som är solvent och på behörigt sätt kan fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och som kan visa att organisationen har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten. Vidare förutsätts det att Transport- och kommunikationsverket har fastställt det utbildningsprogram som lagts fram i samband med ansökan. När sökandens solvens bedöms gäller det att beakta till exempel sökandens finansierings- och omsättningstillgångar samt anläggningstillgångar som kan användas som säkerhet och övriga långfristiga placeringar. 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. Solvensen ska också kunna visas med ett intyg över sökandens ekonomiska resurser som utfärdats av en auktoriserad revisor eller en revisionssammanslutning. En utbildningsorganisation som ansöker om godkännande ska inte heller få ha några betydande betalningsstörningar. Transport- och kommunikationsverket kommer 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.

35 b §. *Ansökan om godkännande av en anordnare av utbildning i taxitrafik och fastställande av utbildningsprogram.* Den nya paragrafen innehåller bestämmelser om ansökan om det godkännande som krävs för ordnande av förar- och företagarutbildning. Enligt det föreslagna 1 mom. ska ansökan om godkännande omfatta uppgifter om utbildningsanordnaren, utbildningsprogrammet och genomförandet av det samt en redogörelse för undervisningspersonalens behörighet.

I 2 mom. anges vilka närmare uppgifter som ska ingå i ansökan. Enligt 1 punkten ska sökanden uppge firma och FO-nummer som verksamheten bedrivs under. Enligt 2 punkten ska av ansökan framgå vem som svarar för utbildningen och en redogörelse för den personens behörighet för uppgiften. Enligt 3 punkten ska ansökan innehålla en redogörelse för undervisningspersonalen, utbildningspersonalens behörighet och de redskap som används i undervisningen. Redogörelsen ska med tillräckligt stor precision täcka in uppgifter om den personal som anlitas i utbildningen samt om undervisningsredskapen för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna bedöma om det går att ordna utbildningen i enlighet med utbildningsprogrammet. Enligt 4 punkten ska ansökan åtföljas av ett utbildningsprogram som gäller som plan för hur utbildningen kommer att ordnas. Utbildningsprogrammet ska innehålla bland annat en mer detaljerad läroplan och uppgifter om undervisningsmetoderna. Enligt 5 punkten ska ansökan åtföljas av en redogörelse för sökandens ekonomiska förutsättningar att ordna utbildningen.

Det föreslagna 3 mom. gäller innehållet i utbildningsprogrammet. Av utbildningsprogrammet ska det framgå hur ämnesområdena för de utbildningar som avses i 26 a § 1 mom. och 6 a § 1 mom. kommer att behandlas i utbildningen och hur övningarna kommer att dimensioneras enligt antalet deltagare. Av utbildningsprogrammet ska det också framgå motsvarande uppgifter om den praktiska undervisning som ingår i utbildningarna.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket på ansökan fastställa utbildningsprogrammet i samband med godkännandet av utbildningsanordnaren och förnyandet av utbildningsprogrammet. Utbildningsprogrammet ska vara i kraft högst fem år. Den femåriga giltigheten för utbildningsprogrammet kräver att utbildningsanordnarna regelbundet utvärderar innehållet i utbildningsprogrammet och uppdaterar programmet till exempel när lagstiftningen ändras och fordonstekniken förändras. Transport- och kommunikationsverket ska enligt förlaget på särskild ansökan kunna fastställa ett utbildningsprogram endast för i 6 a § avsedd företagarutbildning eller i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Det är alltså möjligt att ordna båda utbildningarna med samma godkännande, men för ordnandet av utbildning krävs det ett fastställt utbildningsprogram. I det föreslagna 4 mom. anges också att även någon annan än den egentliga utbildningsanordnaren kan ansöka om fastställande av ett utbildningsprogram. Exempelvis fackförbund och andra intresseorganisationer får möjlighet att utforma ett utbildningsprogram utifrån sina egna premisser och få det fastställt genom Transport- och kommunikationsverkets beslut. De egentliga utbildningsanordnarna kommer i sina utbildningar att kunna använda färdigt fastställda utbildningsprogram som konstaterats vara heltäckande.

Enligt det föreslagna 5 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande, 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. Bemyndigandet att meddela föreskrifter säkerställer Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att hålla de förutsättningar som gäller godkännandeförfarandet, utbildningsprogrammets minimiinnehåll och ordnandet av utbildning aktuella och vid behov uppdatera förutsättningarna till exempel när fordonstekniken och utbildningssystemen utvecklas.

36 a §. *Undervisningspersonal och redskap hos en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik.* Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om undervisningspersonalens behörighet och om undervisningsredskap som ska användas. Enligt 1 mom. ska en utbildningsanordnare som godkänts av Transport- och kommunikationsverket ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, ändamålsenliga undervisningsredskap och lokaler samt en person som svarar för undervisningen och som ska styra, övervaka och utveckla undervisningsverksamheten och utbildningen och också i övrigt faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att den utbildning som utbildningsanordnaren ordnar uppfyller personaldimensioneringen enligt ansökan i relation till utbildningens omfattning och de som deltar i utbildningen.

Enligt 2 mom. ska den person som svarar för utbildningen och de lärare som ger utbildning ha de pedagogiska färdigheter som undervisningsuppgiften förutsätter, förtrogenhet med inlärning och handledning samt de kunskaper och den yrkeskunskap som undervisningsuppgiften förutsätter, inbegripet förtrogenhet med de bestämmelser, föreskrifter och förfaranden som gäller taxibranschen.

Enligt 3 mom. ska den person som ansvarar för undervisningen vid en organisation för sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov eller minst en namngiven lärare ha minst ett års erfarenhet av att vara verksam som taxiförare på heltid. Syftet med bestämmelsen är att främja möjligheterna att utbildningsorganisationer som ordnar sådan förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov vid planeringen av läroplanen och genomförandet av den praktiska delen av utbildningen tar till vara yrkeskunskapen hos personer med praktisk erfarenhet som taxiförare.

Enligt 4 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om behörighetsvillkoren för den som ansvarar för utbildningen och för den undervisningspersonal som används i utbildningen samt om de undervisningsredskap som används i utbildningarna. Bemyndigandet att meddela föreskrifter säkerställer att Transport- och kommunikationsverket kan meddela preciserande föreskrifter och enligt behov uppdatera de krav som gäller undervisningspersonalen och undervisningsredskapen.

36 b §. *Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik*. Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om skyldigheter för en godkänd utbildningsanordnare. Enligt det föreslagna 1 mom. ska en godkänd utbildningsanordnare svara för att den har ett giltigt utbildningsprogram som fastställts av Transport- och kommunikationsverket och för att utbildningen ges i enlighet med de uppgifter som lämnats vid ansökan om godkännande och villkoren för godkännandet. I momentet föreslås också en bestämmelse om skyldighet att utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om det sker väsentliga förändringar i de uppgifter som lämnats vid ansökan om godkännande.

I 2 mom. anges vilka uppgifter utbildningsorganisationen ska anmäla till Transport- och kommunikationsverket. Enligt 1 punkten ska utbildningsorganisationen till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om tidpunkt och plats för utbildningarna och, om utbildningsorganisationen ordnar företagarprov, företagarproven samt om det utbildningsprogram som används. Genom de uppgifter som nämns i momentet blir Transport- och kommunikationsverket medvetet om utbildningsprogrammet, tidpunkten och platsen för utbildningen och det eventuella företagarprovet och kan enligt behov låta utbildningsorganisationens utbildning omfattas av tillsynsåtgärder. Utbildningsorganisationen ska också lämna Transport- och kommunikationsverket de uppgifter som anges i 2 punkten. Uppgifterna gäller de personer som har genomgått utbildningen med godkänt resultat och avlagt företagarprov samt undervisningens omfattning. Med uppgifterna enligt 2 punkten kan Transport- och kommunikationsverket uppdatera uppgifterna om genomgången utbildning och vid behov kontrollera omfattningen av den genomgångna utbildningen.

I det föreslagna 3 mom. preciseras att uppgifterna i 2 mom. ska införas i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i transportservicelagen. Utbildningsanordnaren ska lämna in uppgifterna om de personer som genomgått utbildningen och avlagt företagarprovet till Transport- och kommunikationsverket, för att uppgifterna ska kunna registreras i trafik- och transportregistret. Enligt momentet ska anmälningarna göras utan dröjsmål och dessutom med iakttagande av vad som i den aktuella föreskrivs eller med stöd av den bestäms om anmälan. En anmälan med uppgifter enligt 2 mom. 1 punkten ska göras senast tio dygn innan utbildningen börjar. Denna tid ger Transport- och kommunikationsverket möjlighet att vid behov vidta tillsynsåtgärder som berör utbildningsanordnaren. Anmälan enligt 2 mom. 2 punkten ska i sin tur göras senast inom två veckor från det att utbildningen eller företagarprovet har slutförts med godkänt resultat.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska utbildningsanordnaren vara skyldig att föra förteckning över lärare och de personer som svarar för utbildningen och att i sex kalenderårs tid räknat från det år som följer på det år då utbildningen slutfördes bevara handlingar som gäller de utbildningar som ordnats, de lärare som deltagit i utbildningarna och de personer som slutfört utbildningen. Efter det ska alla uppgifter om dem som slutfört utbildningen eller avlagt förarprovet utplånas. Bevaringstiden motsvarar i huvudsak den bevaringstid som i 2 kap. 10 § 2 mom. i bokföringslagen (1336/1997) föreskrivs för räkenskapsperiodens verifikationer, korrespondens om affärshändelser och annat bokföringsmaterial än sådant som nämns i paragrafens 1 mom. och vilken är minst sex år från utgången av det år då räkenskapsperioden har upphört, om inte längre bevaringstid föreskrivs någon annanstans i lag. Den exakta tidsfrist som anges i bestämmelsen

underlättar verksamheten för dem som ordnar utbildningarna och provet. Tidsfristen underlättar också myndigheternas tillsynsarbete vid samordning av övervakningen enligt transportservicelagen och skatteförvaltningens kontroll. I utbildningsorganisationens bokföring antecknas elevens uppgifter så att personen kan identifieras. Med de utbildningsuppgifter som antecknas avses hela namnet och personbeteckningen för den som genomgått utbildningen. En personbeteckning får behandlas när de villkor som anges i 29 § i dataskyddslagen är uppfyllda. Villkoren uppfylls i detta fall, eftersom det är viktigt att entydigt identifiera den registrerade för att den lagstadgade uppgiften, det vill säga bokföringen, ska kunna fullgöras för att det ska vara möjligt att försäkra sig om identiteten hos den som genomgått utbildningen.

Vid bevarande av handlingar om utbildningen och i synnerhet vid behandling av personuppgifter i samband med detta gäller det också att beakta vad som i dataskyddsförordningen föreskrivs om lagligheten av behandlingen av personuppgifter. Enligt artikel 6 i dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter laglig endast om åtminstone ett av de villkor som anges i artikeln är uppfyllt. Den rättsliga grunden för att bevara handlingar som gäller utbildningen är i detta fall artikel 6.1 c, enligt vilken behandlingen ska var nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Enligt artikel 6.3 och skäl 45 i ingressen ska behandling som grundar sig på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige eller behandling som krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning ha sin grund i EU-rätten eller i en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Den rättsliga grunden för behandlingen anges i detta fall i det föreslagna 36 b § 4 mom., där utbildningsorganisationerna åläggs skyldighet att bevara utbildningsrelaterade handlingar.

Den rättsliga grunden för behandling av personuppgifter som rör utbildningspersonalen finns likaså i det föreslagna 36 b § 4 mom., med stöd av vilket utbildningsorganisationen också ska föra bok över de personer som svarar för utbildningen och över de lärare som ger utbildning samt bevara dessa uppgifter. Det är nödvändigt att bevara uppgifterna om arbetstagarna vid utbildningsorganisationen också bland annat eftersom arbetsgivaren enligt 6 kap. 7 § i arbetsavtalslagen är skyldig att ge arbetstagaren ett arbetsintyg, om intyget begärs inom tio år från det anställningsförhållandet upphörde. På behandling av arbetstagarnas personuppgifter tillämpas arbetslivets dataskyddslag (lagen om integritetsskydd i arbetslivet 759/2004).

151 §. *Skyldigheter i fråga om taxitrafik.* Det föreslås att en ny 8 punkt fogas till 1 mom. Enligt den nya punkten ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svara och sörja för att ett taxitrafiktillstånd som avses i 4 § eller en kopia av det alltid medförs i fordonet vid bedrivande av taxitrafik. Antingen taxitrafiktillståndet i original eller en kopia av det ska medföras i fordonet. Om taxitrafik i enlighet med 4 § bedrivs med stöd av ett person- eller godstrafiktillstånd, ska det i fordonet alltid medföras en utredning av vilken det framgår att tillståndshavarens anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av taxitrafik har antecknats i trafik- och transportregistret. Med utredning avses ett dokument enligt Transport- och kommunikationsverkets bekräftelsepraxis, till exempel e-post som verket skickat där det bekräftas att anmälan har antecknats i trafik- och transportregistret. Utredningen kan också utgöras av ett separat dokument som Transport- och kommunikationsverket skickat eller en kopia av det, där det bekräftas att anmälan har antecknats i registret.

I lagen föreslås inte någon bestämmelse om hur en kopia ska framställas. Tillståndshavaren kan själv ta en kopia, till exempel med en kopieringsmaskin. En kopia av tillståndet eller utredningen kan visas för tillsynsmyndigheten också till exempel via skärmen på en mobil enhet. Tillståndshavaren ansvarar för att alla uppgifter som finns i originalversionen av tillståndet eller utredningen framgår av kopian. Innehavaren av trafiktillstånd, inte taxiföraren, ska ansvara för framställningen av kopiorna. Om ett och samma tillstånd används för att bedriva taxitrafik med

flera olika fordon, ska taxitrafiktillståndet eller en kopia av det medföras i varje fordon när det används för att bedriva taxitrafik, eller om taxitrafik i enlighet med 4 § bedrivs med stöd av ett person- eller godstrafiktillstånd ska det medföras en utredning av vilken det framgår att anmälan har antecknats i trafik- och transportregistret.

Med anledning av den infogade nya punkten ändras skiljetecknet punkt till ett kommatecken i 1 mom. 7 punkten.

Till paragrafen fogas enligt förslaget ett nytt 2 mom., där det föreskrivs om en taxiförares skyldigheter. Förarens skyldigheter hänför sig till de handlingar som ska medföras i fordonet och de uppgifter som ska finnas framlagda i fordonet. Föraren har de bästa möjligheterna att ansvara för att uppgifterna medförs och är framlagda under körningen. Enligt 1 punkten ska förutom tillståndshavaren också taxiföraren svara och sörja för att ett tillstånd eller en kopia av det eller en utredning som nämns i 1 mom. 8 punkten medförs i fordonet. Enligt den föreslagna 2 mom. 2 punkten ska föraren utöver tillståndshavaren svara och sörja för att namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn är placerade i enlighet med 1 mom. 5 punkten så att passageraren kan se informationen. Innan körningen börjar ska föraren försäkra sig om att allt det som nämns i 2 mom. medförs i eller är framlagt i det fordon som han eller hon framför.

Till paragrafen fogas enligt förslaget också ett nytt 3 mom., där det föreskrivs om skyldighet att visa upp ett tillstånd eller ett utdrag. Enligt det föreslagna 3 mom. ska föraren på begäran för tillsynsmyndigheten visa upp ett tillstånd, en kopia av tillståndet eller en utredning enligt 2 mom. 1 punkten. Med tillsynsmyndigheter avses de myndigheter som nämns i 178 och 180 § i transportservicelagen. Tillståndet eller utredningen behöver inte hållas framme på ett synligt sätt i fordonet, utan tillståndet eller utredningen ska visas upp för tillsynsmyndigheten på begäran. I momentet föreskrivs vidare att föraren vid behov på begäran av en passagerare muntligen ska redogöra för de uppgifter som avses i 2 mom. 2 punkten för passageraren. Föraren ska på begäran redogöra muntligen för uppgifterna, om passageraren till exempel på grund av synskada inte själv förmår läsa de uppgifter som enligt bestämmelserna ska hållas framme.

I 268 § föreskrivs det enligt förslaget om en påföljd för en taxiförare som försummar att medföra ett tillstånd eller en utredning samt om en påföljd för en taxiförare som försummar att visa information som ska vara placerad så att passageraren kan se den. En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik åläggs en påföljd med stöd av 242 och 245 § i transportservicelagen.

152 §. *Prissättning av taxitrafiktjänster*. Det föreslås flera ändringar av innehållet i paragrafen. Endast det nuvarande 1 mom. kvarstår i det närmaste oförändrat. Till 1 mom. fogas en precisering enligt vilken en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik ska se till att de prisuppgifter som avses i momentet är lättillgängliga för passagerarna innan resan börjar. Det här kan innebära till exempel att ett klistermärke med prisuppgifter fästs på taxifönstret eller när det gäller förhandsbeställda skjutsar att prislistan publiceras på företagets webbsidor eller att priset uppges i en mobiltelefonapplikation. Om en passagerare begär det ska prisuppgifterna också lämnas muntligen. I praktiken kommer preciseringen inte att förändra det nuvarande rättsläget eller praxis, eftersom prisuppgifterna redan nu i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrift ska uppges på ett klistermärke som fästs i taxifönstret och som passagerarna lätt kan se från utsidan och eftersom företagen oftast publicerar sin prislista på sina webbsidor eller i sina beställningsapplikationer.

I det föreslagna 2 mom. anges hur priset på en tjänst ska bestämmas för sådana taxitjänster där inget fast pris för resan har avtalats på förhand. I sådana fall ska resans pris grunda sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan. För resan kan det dessutom tas ut en

separat grundavgift och andra tilläggsavgifter, som passageraren på förhand känner till. Som exempel kan nämnas tilläggsavgifter som tas ut för att assistera en passagerare eller separata flygfältsavgifter. Det kommer inte att vara tillåtet att använda andra avgifter som ändras under resan än de avgifter som grundar sig på tiden och sträckan. Grunderna för hur priset bestäms får inte heller ändras under resans gång. Det är således inte möjligt att använda till exempel en sådan prissättningsmodell där början av färden körs till ett fast pris medan slutet av färden körs till ett pris som bestäms enligt sträckan och tiden. Även de grunder för bestämmande av priset som används när avgifterna grundar sig på sträckan och tiden ska kvarstå oförändrade under hela resan. Taxiföretagen ska dock under olika tider av dygnet och under olika veckodagar få ta ut olika avgifter baserade på sträckan och tiden. En i fordonet fast monterad taxameter som uppfyller kraven i mätinstrumentdirektivet och i lagen om mätinstrument ska användas för att bestämma priset. En taxameter är ett mätinstrument och de krav i direktivet om mätinstrument 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 som utfärdats med stöd av den lagen. I 2 mom. ingår av tydlighetsskäl en informativ hänvisning till lagen om mätinstrument.

Vidare föreslås det i 2 mom. att Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare tekniska föreskrifter om taxametrarna. De närmare föreskrifterna kan gälla den klimatmässiga miljö och det skydd mot förvanskning som avses i mätinstrumentdirektivet och rapportering om fjärrinstallering. Bemyndigandet att meddela föreskrifter motsvarar delvis det nuvarande bemyndigande att meddela föreskrifter som ingår i 27 a § 2 mom. 8 punkten i fordonslagen. Det föreslagna nya bemyndigandet avviker från det tidigare bemyndigandet på så vis att föreskrifter i fortsättningen ska meddelas utan någon särskild bedömning av om de behövs. Det bemyndigande att meddela föreskrifter som ingår i den föreslagna 152 § inbegriper inte några närmare tekniska föreskrifter om andra instrument eller system, utan en bestämmelse om bemyndigande att meddela föreskrifter om dem föreslås i fortsättningen finnas i 15 a § i transportservicelagen.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om hur priset på en exempelresa ska anges. Om inget fast pris har avtalats för taxiresan på förhand, ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik informera passageraren om priset på en exempelresa. Med priset på en exempelresa avses priset inklusive mervärdesskatt på en resa på 10 kilometer som varar 15 minuter. Priset på exempelresan ska räknas ut med användning av den prissättningsstruktur som föreskrivs i 2 mom. Tillståndshavaren får fritt bestämma storleken på de avgiftsklasser som används när priset räknas ut, och storleken får också vara noll. Priset på exempelresan ska vara lättillgängligt för passagerarna innan resan börjar. I praktiken kan priset på en exempelresa anges med till exempel ett klistermärke som fästs på taxifönstret, eller när det gäller förhandsbeställda skjutsar kan priset anges på företagets webbsidor eller i en beställningsapplikation. Om en passagerare begär det ska priset på en exempelresa också lämnas muntligen. Transport- och kommunikationsverket föreslås meddela närmare föreskrifter om hur priset på exempelresan ska anges och hållas synligt.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det om situationer där det särskilt ska avtalas om priset på resan eller om grunderna för bestämmande av priset. Transport- och kommunikationsverket föreslås meddela närmare föreskrifter om en sådan exceptionellt hög nivå på priset på exempelresan som om den överskrids innebär att det särskilt ska avtalas om priset på taxiresan eller om grunderna för bestämmande av priset. Transport- och kommunikationsverket ska slå fast beloppet av det exceptionellt höga pris på exempelresan som avses ovan på en sådan nivå att om den överskrids kan det pris på exempelresan som tillståndshavaren fastställt anses överskrida den allmänna prisnivån för taxitrafiktjänster avsevärt. Som en avsevärd överskridning kan anses att den prisnivå som anses vara normal överskrids med 50 procent. Transport- och kommunikationsverket ska följa den allmänna prisnivån för taxitjänster och årligen se över det fastslagna

priset på exempelresan. Om det uppstår oenighet mellan den som bedriver taxitrafik och passageraren om huruvida det har avtalats särskilt om priset eller om grunderna för bestämmande av priset när det exempelpris som Transport- och kommunikationsverket slagit fast överskrids, ska tjänstetillhandahållaren visa att dennes påstående är riktigt. Om tjänstetillhandahållaren inte kan visa att det har avtalats särskilt om priset eller om grunderna för bestämmande av priset, får priset inte överstiga den prisgräns för en exempelresa till ett exceptionellt högt pris som Transport- och kommunikationsverket slagit fast. Den prisgräns för en exempelresa till ett exceptionellt högt pris som Transport- och kommunikationsverket slagit fast får inte överskridas i fall av detta slag ens när sträckan är längre eller resan varar längre än exempelresan. Den föreslagna ändringen innebär att skyldigheten att avtala särskilt om priset när taxiresans totalpris överstiger 100 euro upphävs.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det alltjämt om taxitjänsternas maximipriser. Det föreslås att regleringen av maximipriser ändras så att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen får fastställa maximipriset endast på tilläggstjänster för grupper med särskilda behov. Hittills har denna möjlighet omfattat alla taxitjänster. Med tilläggstjänster för grupper med särskilda behov avses sådana assistanstjänster som i första hand erbjuds personer som inte annars skulle kunna anlita taxitjänster till exempel på grund av nedsatt rörlighet. Som exempel kan nämnas att assistera kunden till bilen eller in från bilen eller att transportera kunden på bårar som monterats i bilen. Transport- och kommunikationsverket föreslås få fastställa maximipriset på en eller flera tilläggstjänster. Transport- och kommunikationsverket ska följa vilka slags tilläggstjänster för grupper med särskilda behov som står till buds och hur priserna på dem utvecklas. Maximipriser ska kunna fastställas, om det visar sig att de priser som tas ut för tilläggstjänsterna inte är skäliga med hänsyn till kostnaderna för att producera tjänsten och med hänsyn till en skälig avkastning för företagen. Vid bedömning av kostnaderna för en tjänst beaktas den tid som gått åt till tilläggstjänsten och kostnaderna för den utrustning som skaffats för tilläggstjänsten. Kostnaderna bedöms utifrån hur mycket det skulle kosta för en effektiv aktör att producera tjänsten. På en dåligt konkurrensutsatt marknad kan priset på en tjänst bli oskäligt högt även om det inte syns som exceptionellt höga avkastningar för företagen, eftersom företag som är verksamma utan ett konkurrenstryck inte nödvändigtvis har behov av att effektivisera sin verksamhet. Kostnaderna för en effektiv aktör kan således bedömas till exempel genom en jämförelse av kostnaderna för företag som är verksamma på en konkurrensutsatt marknad. Vid bedömning av skälig avkastning beaktas den avkastning på kapitalet som är typisk för branschen. Eventuella maximipriser ska vara kostnadsorienterade på så vis att de innefattar en skälig avkastning.

Enligt det föreslagna 6 mom. ska Transport- och kommunikationsverket också följa den allmänna prisutvecklingen för taxitrafiktjänster inom olika regioner. Detta kan innebära till exempel övervakning på kommun- eller landskapsnivå. Övervakningsuppgiften är inte ny eftersom verket redan fullgör uppgiften med stöd av gällande lydelse i 152 § 3 mom. I det föreslagna 6 mom. föreskrivs det också att tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik och tillhandahållare av förmedlingstjänster är skyldiga att för övervakningsuppgiften lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om de faktiska priserna på de taxitjänster som de tillhandahåller eller förmedlar. För övervakningsuppgiften behövs uppgifter om bland annat de faktiska totalpriserna på skjutsarna, den information om resans längd och tid som eventuellt använts för att bestämma priset samt de priser som tas ut för tilläggstjänster för taxitrafik som riktar sig till grupper med särskilda behov. Uppgifterna ska lämnas trots företagshemligheten, men Transport- och kommunikationsverket ska behandla uppgifterna så att företagshemligheter inte röjs av statistik som sammanställts utifrån uppgifterna eller när uppgifterna annars offentliggörs. Uppgifterna får offentliggöras endast på ett sådant sätt att den mängd uppgifter som sammanförts från olika aktörer är tillräckligt stor för att det ska vara omöjligt att röja enskilda aktörers uppgifter. Vidare föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare

föreskrifter om de prisuppgifter som ska lämnas, om sätten att lämna uppgifter på och om tidsfristerna för lämnande av uppgifter.

179 §. *Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter.* Det föreslås att 1 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen regelbundet ska rapportera om verkningarna av transportservicelagen. Enligt gällande lag ska verket bedöma verkningarna av lagen och regelbundet rapportera om trafiksystemets tillstånd, men det finns inga bestämmelser om skyldighet att rapportera om verkningarna. Med regelbunden rapportering kan avses till exempel rapporter som publiceras med två års mellanrum och där det bedöms dels hur lagstiftningen påverkar trafikmarknaden generellt, dels vilka verkningar eventuella lagändringar efter den föregående rapporten har haft. Vid bedömningarna bör särskild uppmärksamhet ägnas åt hur lagens syften uppnås.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken lämna Transport- och kommunikationsverket regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på sina tillhandahållna eller förmedlade tjänster. I paragrafen preciseras således att uppgifterna ska vara regionalt och tidsmässigt klassificerade och att skyldigheten också gäller uppgifter om förmedlade tjänster. Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att på samma sätt som för närvarande använda uppgifterna för att följa upp verkningarna av transportservicelagen och bedöma trafiksystemets funktion samt för statistikföring och forskning. Uppgifterna ska lämnas trots företagshemligheten, men Transport- och kommunikationsverket ska behandla uppgifterna så att företagshemligheter inte röjs av statistik som sammanställts utifrån uppgifterna eller när uppgifterna annars offentliggörs. Uppgifterna får offentliggöras endast på ett sådant sätt att den mängd uppgifter som sammanförts från olika aktörer är tillräckligt stor för att det ska vara omöjligt att röja enskilda aktörers uppgifter.

Med regional indelning avses till exempel en indelning enligt kommuner eller landskap. Tidsmässig indelning kan innebära en indelning enligt till exempel veckodagar. Uppgifter om tillryggalagda skjutsar och yrkeskörningskilometrar enligt en regional och tidsmässig indelning vilka beskriver efterfrågan på taxitjänster är exempel på sådana uppgifter som Transport- och kommunikationsverket behöver få av taxiföretagarna för att kunna fullgöra sin uppföljningsuppgift. Uppgifter om antalet bilar i körning, tiderna i körning och områdena är exempel på sådana uppgifter om utbudet på taxitjänster som verket behöver få av taxiföretagarna. Uppgifter som behövs från förmedlingscentralen är i sin tur uppgifter om antalet beställningar och förmedlade skjutsar, svarstider för mottagande av samtal och skjutsar och om antalet oförmedlade skjutsar enligt en regional och tidsmässig indelning. Även uppgifter om olika beställningssätt, till exempel antalet telefonbeställningar, antalet beställningar genom applikationer och antalet skjutsar direkt från gatan, är väsentliga för uppföljningsuppgiften.

Det föreslås att 4 mom. ändras så att det föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen ska meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas enligt 2 mom. och om tidsfristerna för lämnande av uppgifter. För närvarande får föreskrifter meddelas vid behov. I föreskrifterna specificeras det vilka uppgifter som behövs och preciseras det hur uppgifterna ska indelas. I föreskrifterna anges också sätten att lämna uppgifter på och tidsfristerna för lämnande.

193 a §. *Myndighet som övervakar verksamheten vid de utbildningsorganisationer som ordnar förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt företagarutbildning*. I den nya paragrafen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att utöva tillsyn över utbildningsanordnare samt om rätt för verket och dess bemyndigade representant att få vissa utbildningsrelaterade uppgifter till stöd för tillsynen. I paragrafen föreskrivs det också om tillsyn över utbildningsorganisationernas ordnande av företagarprov och

om tillsyn över beviljandet av de intyg som utbildningsorganisationerna beviljar över utbildningarna.

Det föreslagna 1 mom. gäller innehållet i tillsynsskyldigheten. Transport- och kommunikationsverket ska svara för tillsynen över den utbildning som utbildningsanordnare som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § ordnar och över ordnandet av i 6 a § avsedda företagarprov som de ordnar. Transport- och kommunikationsverket ska också svara för tillsynen över beviljandet av de intyg som utbildningsanordnarna beviljar på basis av genomgången utbildning. Det tillsynsansvar som enligt paragrafen åläggs Transport- och kommunikationsverket gäller tillsyn över utbildningsanordnarnas verksamhet, inte tillsyn över enskilda företagarprov. Den utbildningsorganisation som ordnar provet svarar för tillsynen över avläggandet av provet. Enligt det föreslagna 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket också ha rätt att bemyndiga en utomstående expert som i egenskap av utomstående tjänsteproducent som verket förvärvat ska kunna utöva den praktiska tillsynsverksamhet som avses i paragrafen.

Enligt 2 mom. ska en utomstående övervakare ha rätt att följa undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. Myndighetens representant ska också ha rätt att följa företagarprovet inom företagarutbildningen för att säkerställa att det genomförs och förlöper på behörigt sätt. Varje utbildningsanordnare som fått ett godkännande ska ordna sådana förhållanden att inspektioner kan utföras på behörigt sätt. I momentet preciseras att inspektioner inte får företas i utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen iakttas. Den paragrafen innehåller bestämmelser om allmänna förutsättningar för inspektioner som företas av en myndighet.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska den expert som bemyndigats av Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om brister och försummelser som uppdagats i samband med tillsynen för att behövliga åtgärder ska kunna vidtas. Enligt den föreslagna paragrafen ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på de utomstående experter som bemyndigats av Transport- och kommunikationsverket.

216 §. *Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte.* Paragrafen innehåller bestämmelser om innehållet i och syftet med det trafik- och transportregister som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för. För stödjande av tillsynen över utbildningarna ska uppgifter om de utbildningsorganisationer som Transport- och kommunikationsverket godkänt införas i registret. Det föreslås att en ny 4 punkt fogas till 1 mom. Den nya punkten gäller utbildningsorganisationer som i enlighet med 35 a § fått ett godkännande för att ordna förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagarutbildning. Med anledning av den nya punkten ändras 1 mom. 3 punkten så att den avslutande punkten blir ett kommatecken.

227 §. *Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall*. Gällande 227 § innehåller bestämmelser om uppgifter som i enskilda fall lämnas ut ur trafik- och transportregistret och bestämmelser om grunderna för utlämnande av uppgifter.

Det föreslås att en ny 4 punkt fogas till 1 mom. Enligt den nya punkten ska var och en ha rätt att i enskilda fall på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift få uppgift om att personen avlagt en i den föreslagna 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Den föreslagna nya punkten är ett nödvändigt tillägg för att till exempel en enskild person som hör till en grupp med särskilda behov eller en arbetsgivare ska ha möjlighet att i enlighet med lagen kontrollera att den utbildningsinformation som föraren lägger fram är riktig. Dessa uppgifter om en frivillig utbildning kan inte jämställas med de uppgifter som avses i 227 § 1 mom. 3 punkten i gällande lag och som täcker in uppgifter om personens rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighet och

omfattning. Enligt utredning från Transport- och kommunikationsverket gäller de uppgifter som med stöd av 1 mom. 3 punkten lämnas ut i enskilda fall bland annat personens särskilda rätt att framföra ett trafikmedel eller något annan nödvändig uppgiftsrelaterad behörighet. Den frivilliga utbildningen kan inte jämställas med dessa uppgifter och därför bör en ny 4 punkt fogas till momentet. Med anledning av den nya punkten ändras 1 mom. 3 punkten så att den avslutande punkten blir ett kommatecken.

228 §. *Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för ändamål som har samband med transporter.* Paragrafen innehåller bestämmelser om uppgifter som får lämnas ut som massutlämningar för bland annat ändamål som har samband med utveckling av transporter.

Enligt gällande lydelse i 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 227 § 1 mom. för i paragrafen närmare fastställda ändamål som har samband med transporter. Den nuvarande formuleringen innebär att paragrafen tillåter att också uppgifter som avses i den föreslagna nya 4 punkten i 227 § 1 mom. lämnas ut med stöd av 228 §. Det föreslås att 228 § 1 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket med stöd av momentet får lämna ut endast sådana uppgifter som avses i 227 § 1 mom. 1–3 punkten. Om inte de frivilliga utbildningsuppgifter som avses i den föreslagna nya 4 punkten i 227 § 1 mom. faller utanför tillämpningsområdet för 228 §, kommer dessa frivilliga utbildningsuppgifter att lämnas ut för olika ändamål som har samband med transporter, till exempel för direktmarknadsföring, vilket skapar diskrepans mellan syftet med insamlingen av uppgifter och utlämnandet av uppgifter, i synnerhet när det är fråga om uppgifter om en frivillig utbildning. Vid behandling och utlämnande av personuppgifter ska hänsyn alltid tas till huruvida behandlingen behövs, är proportionerlig och har en rättslig grund, och därför anses ändringen vara motiverad.

246 a §. *Vid avläggande av prov för taxiförare och företagarprov konstaterat fusk.* Det föreslås att en ny 246 a § fogas till VII avd. 1 kap., som handlar om administrativa påföljder. Den nya paragrafen innehåller bestämmelser om påföljderna vid sådan verksamhet under ett prov för taxiförare eller under ett företagarprov som är att betrakta som fusk. I paragrafen föreskrivs det också om ett tidsbundet förbud att delta i provet för taxiförare till följd av konstaterat fusk.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om att när en person som deltar i ett prov för taxiförare eller i ett företagarprov konstateras göra sig skyldig till fusk vid provet, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Prov för taxiförare ordnas av en tjänsteproducent som av Transport- och kommunikationsverket utifrån konkurrensutsättning tilldelats ansvar för ordnandet av provet i enlighet med V avd. 4 kap. i transportservicelagen. Den som ordnar provet ska lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om konstaterat fusk. En utbildningsorganisation som Transport- och kommunikationsverket har beviljat ett godkännande att ordna företagarutbildning och prov ansvarar för ordnandet av företagarprov. Som fusk betraktas enligt den föreslagna paragrafen en oärlig gärning eller underlåtelse som har till syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Med fusk avses att provdeltagaren använder förbjudna metoder eller hjälpmedel vid provet. Som fusk betraktas exempelvis ”luntning”, samtal eller annat än ett eventuellt på förhand godkänt anlitande av utomstående hjälp, avläggande av provet för någon annans räkning samt all slags kopiering och lagring av provet. Också försök till dessa är fusk.

I 2 mom. föreskrivs det om ett tidsbundet förbud att delta i provet för taxiförare till följd av bevisat fusk. Enligt momentet ska den som konstaterats ha gjort sig skyldig till fusk vid provet meddelas ett förbud på sex månader att delta i ett provtillfälle för provet för taxiförare. Tidsfristen räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport-

och kommunikationsverket fattar beslut om att meddela ett förbud efter att ha fått uppgift och utredning om fusket av den som ordnat provet.

Omprövning av Transport- och kommunikationsverkets tidsbundna förbud ska få begäras så som föreskrivs i 256 § 1 mom. I ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning ska ändring få sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen i enligt med 256 § 5 mom. Enligt det föreslagna 2 mom. är Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Detta undantag från huvudregeln i 49 f § i förvaltningslagen (434/2003) och 122 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019), enligt vilken ett beslut inte får verkställas förrän det har vunnit laga kraft, är nödvändigt för att det tidsbundna förbudet ska fungera i praktiken. Utan undantaget skulle en förare som sökt ändring kunna delta i ett prov för taxiförare under tiden för sökande av ändring i beslutet om förbud. Transport- och kommunikationsverket ska dock behandla en begäran om omprövning skyndsamt i enlighet med 49 e § i förvaltningslagen.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. I föreskrifterna bör det noggrant och uttömmande fastställas vilken verksamhet som betraktas som fusk. Det är viktigt att verksamhet som är att betrakta som fusk fastställs på föreskriftsnivå för att Transport- och kommunikationsverket vid behov ska kunna reagera snabbt om det upptäcks att definitionen av gärningssätten för fusk är bristfällig till någon del.

256 §. *Begäran om omprövning.* Det föreslås att 2 mom. i 256 §, som gäller begäran om omprövning, ändras så att bestämmelsen blir tillämplig också på beslut som meddelats av en utbildningsorganisation som godkänts av Transport- och kommunikationsverket.

Bestämmelserna i 2 mom. ändras så att förutom den som söker eller innehar ett persontillstånd ska också den som söker eller innehar ett taxitrafiktillstånd och den som är i 7 § avsedd trafikansvarig för en innehavare av taxitrafiktillstånd ha möjlighet att begära omprövning. Till momentet fogas också en hänvisning till beslut av de utbildningsorganisationer som avses i den föreslagna 35 a §, vilket säkerställer möjligheten att söka ändring i dessa beslut. Utbildningsorganisationer som i enlighet med den föreslagna 35 a § beviljats ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket ska få ordna både förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagarutbildning i taxitrafik och få utfärda intyg över att dessa utbildningar har genomgåtts. Det föreslås att erhållande av taxitrafiktillstånd ska villkoras av genomgången företagarutbildning, och därför bör momentet kompletteras så att det också gäller den som söker eller innehar ett taxitrafiktillstånd och genomgår företagarutbildning eller om sökanden är en juridisk person dennes trafikansvarige.

265 §. *Olovlig trafikutbildningsverksamhet.* Det föreslås att 1 mom. 1 punkten ändras så att det i fortsättningen också är straffbart att bedriva utbildnings- och provverksamhet enligt 6 a och 26 a § utan ett godkännande enligt 35 a §. Omnämnandet av ett godkännande enligt 35 a § föreslås bli fogat till påföljdsparagrafen, eftersom det i propositionen föreslås bestämmelser om en ny företagarutbildning i taxitrafik och ett nytt företagarprov samt en ny förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov vilka får ordnas endast av utbildningsanordnare som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet utan ett godkännande bedriver sådan utbildnings- eller provverksamhet som nämns i 1 punkten ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för olovlig trafikutbildningsverksamhet dömas till böter.

268 §. *Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*. Det föreslås att paragrafen ändras så att en avgift för trafikförseelse i fortsättningen kan påföras också vid underlåtenhet att fullgöra skyldigheterna enligt 151 § 2 mom. Enligt 1 mom. 2 punkten i förslaget ska föraren kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som i 151 § 2 mom. 1 punkten föreskrivs om skyldigheten att medföra handlingar i ett motordrivet fordon.

Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. Enligt det nya 2 mom. kan föraren påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som i 151 § 2 mom. 2 punkten föreskrivs om att namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn ska finnas angivna och informationen vara placerad så att passageraren kan se den.

I fråga om bestämmelserna om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser innehåller gällande 2 mom. en hänvisning till vägtrafiklagen. I och med det nya 2 mom. blir det nuvarande 2 mom. 3 mom. Det föreslås inga ändringar av innehållet i det nuvarande 2 mom.

7.2 Vägtrafiklagen

155 §. *Användning av taxilykta.* Till 5 kap. 155 § fogas enligt förslaget nya 1–3 mom., varvid det nuvarande 1 mom. blir 4 mom. Det föreslagna 1 mom. innehåller en bestämmelse om skyldighet att använda taxilykta. Enligt momentet ska ett fordon som används för taxitrafik ha en synlig taxilykta. Fordonet ska ha en synlig taxilykta när det används för taxitrafik som definieras i 4 § 1 mom. i transportservicelagen. Fordonet kan vara i taxitrafik också utan passagerare, till exempel i väntan på en kund eller på väg till en taxistation. När fordonet inte används för taxitrafik, utan till exempel för privata körningar, får taxilyktan avlägsnas eller övertäckas. Med användning av taxilykta avses att taxilyktan har monterats på fordonet och att den inte är övertäckt. Taxilyktan ska placeras på utsidan av fordonet så att den tydligt kan ses från utsidan av fordonet. Taxilyktan ska anses vara i bruk även om den inte lyser.

I det föreslagna nya 2 mom. anges i vilka situationer taxilykta inte behöver användas. Taxilykta ska inte behöva användas under sådana företags- eller representationskörningar där avvikelse från skyldigheten att använda taxilykta har överenskommits på förhand genom avtal. För tydlighet konstateras det också att taxilykta inte heller behöver användas vid sådana transporter enligt 4 § 2 mom. som inte betraktas som taxitrafik.

Enligt det föreslagna nya 3 mom. ska ett i det föreslagna 2 mom. avsett avtal om företags- eller representationskörning eller en kopia av avtalet medföras i fordonet. Föraren ska på begäran visa upp avtalet eller en kopia av det för tillsynsmyndigheten. Föraren får visa upp avtalet för tillsynsmyndigheten också som en elektronisk kopia, till exempel via skärmen på en mobil enhet. Med tillsynsmyndigheter avses de myndigheter som nämns i 178 och 180 § i transportservicelagen. När taxilyktan är borttagen på basis av avtal får inga andra än den aktuella avtalsuppdragsgivarens kunder transporteras i fordonet.

Med stöd av de bestämmelser om bemyndigande att meddela föreskrifter som finns i 27 a § i fordonslagen kommer Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om taxilyktans egenskaper. Föreskrifterna täcker in krav på taxilyktans storlek och övriga tekniska krav. Bemyndigandet att meddela föreskrifter ändras inte genom denna proposition.

Påföljderna i fråga om användning av taxilykta bestäms enligt 171 § i vägtrafiklagen. Enligt 171 § 1 mom. 5 punkten kan en förare av ett motordrivet fordon påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon. Påföljderna i fråga om medförande av ett avtal eller en kopia enligt 3 mom. bestäms enligt den nya 6 punkt som föreslås bli fogad till 171 § 1 mom.

171 §. *Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar*. Det föreslås att en ny 6 punkt fogas till 171 § 1 mom. Enligt den nya punkten kan en förare av ett motordrivet fordon påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna i 155 § 3 mom. om medförande av avtal. Storleken på avgiften för trafikförseelse baserar sig på det avgiftsbelopp som anges i 171 § 1 mom. och är lika stor som sanktionen för underlåtenhet att använda lykta.

Med anledning av den infogade nya punkten ändras skiljetecknet punkt till ett kommatecken i 1 mom. 5 punkten.

7.3 Fordonslagen

25 §. *Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*. Det föreslås att skyldigheten att montera en taxameter och att använda ett motsvarande instrument eller system upphävs. Bestämmelser om dessa skyldigheter föreslås i fortsättningen finnas i 15 a och 152 § i transportservicelagen.

27 a §. *Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*. Det föreslås att 2 mom. 8 punkten upphävs. Med stöd av den har Transport- och kommunikationsverket fått meddela tekniska föreskrifter om taxametrar samt andra instrument och system. Det föreslås att bestämmelser om motsvarande bemyndiganden att meddela föreskrifter i fortsättningen ska finnas i 15 a och 152 § i transportservicelagen. Med anledning av upphävandet av 8 punkten ändras det avslutande kommatecknet till en punkt i 7 punkten.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Uppgifter om tillgången till taxitjänster

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av 179 § 4 mom. i lagen om transportservice meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som en tillhandahållare av mobilitetstjänster är skyldig att nämna om utbudet och den faktiska efterfrågan på tillhandahållna eller förmedlade tjänster. Transport- och kommunikationsverket ska också meddela närmare föreskrifter om hur uppgifter ska lämnas och om tidsfristerna för lämnande av uppgifter.

Taxameter samt andra instrument eller system

Transport- och kommunikationsverket ska på grundval av bemyndigandet i 152 § 2 mom. i lagen om transportservice meddela närmare tekniska föreskrifter om taxameter samt med stöd av bemyndigandet i 15 a § 3 mom. i lagen om transportservice närmare föreskrifter om andra instrument och system. I fråga om taxametrar kunde föreskrifterna gälla i direktivet om mätinstrument avsedda klimatmässiga miljöer, skydd mot förvanskning och rapport om fjärrinstallering. När det gäller andra instrument eller system kan föreskrifterna gälla exempelvis den noggrannhet med vilken anordningen ska mäta eller på annat sätt verifiera en resas längd och den tid som åtgått för resan samt hur uppgifterna ska lagras och skyddas mot förvanskning. Närmare

föreskrifter får också meddelas om var och hur de uppgifter som ett instrument eller ett system samlar in ska kunna granskas och skrivas ut.

Taxilykta

Transport- och kommunikationsverket ska på grundval av bemyndigandet i 27 a § i fordonslagen meddela närmare föreskrifter om taxilyktans egenskaper. Den uppdaterade föreskriften ska ange kraven på taxilyktans storlek samt andra tekniska egenskaper. Prissättning av taxitjänster

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av 152 § 3, 4 och 6 mom. i lagen om transportservice meddela närmare föreskrifter om information av prisuppgifter för taxitjänster och priset på en exempelresa samt om framläggande av dem, om det pris för en exempelresa som när det överskrids innebär att det uttryckligen måste avtalas om skjutsens pris, och om de prisuppgifter, sättet för hur de meddelas och tidsfrister för lämnande av dem till verket. Trafik- och kommunikationsverket kan likaså med stöd av 5 mom. meddela närmare föreskrifter om de maximipriser som ska fastställas för tilläggstjänster i taxitrafik för grupper med särskilda behov.

Företagarutbildning i taxitrafik

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av 6 a § 5 mom. i lagen om transportservice meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagarutbildningen och företagarprovet samt om grunderna för bedömningen av provet.

Prov för taxiförare

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av 25 a § 2 mom. i lagen om transportservice meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av provet samt om anmälan till provet.

Underkännande av provprestation vid prov för taxiförare samt förbud att delta i provet

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av 246 a § 3 mom. i lagen om transportservice meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

Förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov inom taxitrafik

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av 26 a § 4 mom. i lagen om transportservice meddela preciserande föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet.

Ansökan om godkännande av en utbildningsorganisation för taxitrafik och fastställande av utbildningsprogram

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av 35 b § 5 mom. meddela närmare föreskrifter om det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande, om fastställande av utbildningsprogrammet och om de villkor förordnande av undervisningen i praktiken, undervisningslokaler, undervisningsutrustning, undervisningsmaterial och elevgruppsstorlek som behövs för tillsynen över utbildningsprogrammet.

Undervisningspersonal och utrustning i en godkänd utbildningsorganisation för taxitrafik

Transport- och kommunikationsministeriet ska med stöd av 36 a § 4 mom. i lagen om transportservice meddela närmare föreskrifter om behörighetsvillkoren för den person som ansvarar för utbildningen samt för den undervisningspersonal som används i utbildningen.

9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Lagen om ändring av lagen om transportservice föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. Bestämmelserna i 15 a och 152 § föreslås dock träda i kraft först den 1 juni 2021. Syftet med det graderade ikraftträdandet är att garantera att tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik har tillräckligt med tid för att skaffa instrument och system enligt den nya lagstiftningen, säkerställa att de som tillverkar instrumenten och systemen hinner utveckla nya instrument och system i enlighet med de nya kraven samt anpassa befintliga instrument och system så att de uppfyller de nya kraven, anpassa sin prissättningsstruktur så att den uppfyller de nya kraven samt se till att prisuppgifterna för taxitjänsterna anges på det sätt som bestämmelserna kräver. Det graderade ikraftträdandet är motiverat också eftersom Transport- och kommunikationsverket efter att lagen har antagits behöver tid för att meddela föreskrifter om taxametrar, andra instrument och system samt om hur priserna ska uppges. Under övergångsperioden iakttas de nuvarande bestämmelserna om taxametrar och andra instrument och system, och därför föreslås lagen om ändring av fordonslagen träda i kraft den 1 juni 2021.

I anknytning till 6 § 1 mom. i transportservicelagen föreslås en övergångsbestämmelse som innebär att beviljande av taxitrafiktillstånd i fortsättningen villkoras av ett FO-nummer. De innehavare av taxitrafiktillstånd som inte har ett FO-nummer vid den tidpunkt då lagen träder i kraft ska skaffa ett FO-nummer senast den 31 mars 2021.

Till transportservicelagen fogas enligt förslaget en övergångsbestämmelse som gäller företagarutbildningsskyldighet för dem som redan har ett taxitrafiktillstånd. Om en innehavare av taxitrafiktillstånd vid lagens ikraftträdande inte uppfyller i 6 § 1 mom. 10 punkten eller 6 § 2 mom. 8 punkten föreskrivna villkor för beviljande av tillstånd, ska denne uppfylla villkoret på det sätt som anges i den aktuella punkten senast den 31 december 2021. Skyldigheten föreslås gälla de tillståndshavare som beviljats taxitrafiktillstånd under perioden den 1 juli 2018–31 december 2020. Skyldigheten föreslås gälla både fysiska personer och juridiska personer. För en juridisk person gäller skyldigheten att genomgå företagarutbildning den juridiska personens trafikansvarige. De som beviljats taxitrafiktillstånd under den nämnda tidsperioden har inte varit tvungna att genomgå någon obligatorisk företagarutbildning eller avlägga något företagarprov.

Syftet med övergångsbestämmelsen är att säkerställa att också de som bedriver taxitrafik med ett taxitrafiktillstånd som beviljats efter det att transportservicelagen trätt i kraft är medvetna om centrala skyldigheter som hänför sig till företagsverksamheten. Med tanke på uppfyllandet av målen med reformen är det nödvändigt att skyldigheten att avlägga ett företagarprov utsträcks till att omfatta också de som redan beviljats tillstånd. Ikraftträdandebestämmelsen föreslås dock innehålla en lindring som innebär att de som beviljats tillstånd under perioden den 1 juli 2018–31 december 2020 inte är skyldiga att delta i den företagarutbildning som avses i 6 a §. Lindringen föreslås omfatta också i lagens 7 § avsedda trafikansvariga som har anmälts till det tidigare Trafiksäkerhetsverket eller till det nuvarande Transport- och kommunikationsverket under transportservicelagens giltighetstid. Deltagande i företagarutbildning föreslås vara ett nödvändigt villkor för deltagande i företagarprov.

De tillståndshavare som omfattas av lindringen ska avlägga företagarprovet med godkänt resultat senast den 31 december 2021. Den ettåriga övergångsperioden säkerställer att utbildningsorganisationerna har beredskap och tillräcklig kapacitet att ordna utbildningen och proven och att de som bedriver taxiverksamhet har möjlighet att förbereda sig på att fullgöra skyldigheten.

Lagen om ändring av 155 och 171 § i vägtrafiklagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

10 Verkställighet och uppföljning

Enligt 179 § 1 mom. i lagen om transportservice ska Transport- och kommunikationsverket bedöma verkningarna av lagen om transportservice. Dessutom föreslås det i propositionen att denna bestämmelse ändras så att verket i fortsättningen också regelbundet ska rapportera om verkningarna. Med regelbunden rapportering kan exempelvis avses en rapport som publiceras vartannat år och i vilken man å ena sidan bedömer hur lagstiftningen allmänt inverkar på trafikmarknaden och å andra sidan vilka verkningar eventuella lagändringar har haft efter föregående rapportering. Vid bedömningen av verkningarna ska särskild uppmärksamhet fästas vid hur lagens syften nåtts.

11 Förhållande till andra propositioner

Till riksdagen överlämnades den 12 mars 2020 en proposition med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen och till lagar som hänför sig till den (RP 17/2020 rd), där det föreslås tekniska ändringar i 155 och 171 § i vägtrafiklagen. I denna proposition föreslås det att 155 § 1 mom., som i proposition RP 17/2020 rd i vägtrafiklagen föreslås bli ändrat, flyttas till 155 § 4 mom., samtidigt som paragrafen föreslås kompletterad med nya 1 – 3 mom. I proposition RP 17/2020 rd föreslås det att 171 § 1 mom. i vägtrafiklagen ändras. I denna proposition föreslås det att till det nämna lagrummet fogas en ny 6 punkt.

Regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av spårtrafiklagen och lagen om transportservice (RP 113/2020 rd) lämnades till riksdagen den 27 augusti 2020. Det föreslås att bestämmelserna om registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur i spårtrafiklagen ändras. Det föreslås också att den paragraf i spårtrafiklagen som gäller avgränsning av tillämpningsområdet ändras så att man på de spåranläggningar i hamnområden som omfattas av marknadsregleringen i fortsättningen tillämpar bestämmelserna om förvaltning av anläggningar för tjänster i stället för bestämmelserna om förvaltning av bannätet. Regleringsorganets uppgifter föreslås utökade med skyldigheten att bedöma den behöriga myndighetens beslut att upphandla de tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten genom direktupphandling i stället för genom ett anbudsförfarande. I lagen om transportservice föreslås ändringar särskilt i bestämmelserna om behörigheten hos förare av rullande materiel. Målet med de föreslagna ändringarna är att harmonisera bestämmelserna gällande meddelanden om hälsotillstånd och psykisk lämplighet och Transport- och kommunikationsverkets rätt att utgående från dessa förutsätta kontroller av hur kraven för förarbevis uppfylls. Det föreslås även vissa preciseringar av tillståndskraven i spårtrafiklagen och i lagen om transportservice.

Den 1 oktober 2020 lämnade regeringen till riksdagen en proposition med förslag till lagar om temporär ändring av lagen om smittsamma sjukdomar och lagen om transportservice (RP 137/2020 rd). Lagändringarna hänför sig till regeringens principbeslut av den 11 september 2020 om genomförande av hybridstrategin i gränstrafiken och vid resor. I lagen om smittsamma sjukdomar ska det enligt förslaget föreskrivas om behörigheten för Institutet för hälsa och välfärd att fatta beslut om att en person som anländer till Finland vid inresan ska medföra ett högst 72 timmar tidigare utfärdat intyg över negativt testresultat för covid-19-sjukdomen eller ett in-

tyg av en legitimerad läkare över att personen genomgått en laboratoriebekräftad covid-19-sjukdom men tillfrisknat. I och med de ändringar som föreslås i lagen om transportservice åläggs leverantörer av transporttjänster att informera en person om skyldigheterna enligt lagen om smittsamma sjukdomar innan resan börjar. Transport- och kommunikationsverket kan ålägga sådana leverantörer av transporttjänster som bedriver trafik från de länder och områden som specificeras i Institutet för hälsa och välfärds beslut att i rimlig utsträckning se till att passagerarna känner till vilka slags intyg och utredningar som behövs i gränsöverskridande trafik som anländer till Finland. Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att leverantörerna av transporttjänster fullgör sin skyldighet att förmedla information på behörigt sätt. Ändringarna i dessa lagförslag föreslås gälla till och med den 31 december 2021.

Samtidigt har regeringen föreslagit att det stiftas en ny fordonslag genom vilken den gällande fordonslagen upphävs. Enligt förslaget till fordonslag förblir bestämmelserna om taxametrar och andra instrument och system i 25 § 2 mom. och 27 a § 1 mom. 8 punkten i fordonslagen i kraft till och med den 1 juni 2021. Avsikten är att nya bestämmelser om taxametrar som överensstämmer med denna proposition ska träda i kraft den 1 juni 2021. I denna proposition föreslås det att bestämmelserna om taxametrar ändras och inkluderas i 15 a och 152 § i lagen om transportservice, i stället för i fordonslagen. På grund av att regeringspropositionerna behandlas samtidigt föreslås det även i denna proposition att 25 § 2 mom. och 27 a § 1 mom. 8 punkten i den gällande fordonslagen upphävs. Det föreslås att bestämmelserna om taxametrar träder i kraft den 1 juni 2021, eftersom aktörerna i taxibranschen behöver en övergångsperiod för att tillämpa de nya bestämmelserna och Transport- och kommunikationsverket ska utfärda närmare föreskrifter om taxameterbestämmelserna.

Vid kommunikationsministeriet bereds också en fjärde regeringsproposition med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice, inklusive de tekniska ändringar som ska göras i lagen. Genom propositionen förverkligas målet i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering att främja digitaliseringen av trafik och logistik. Genom de ändringar som föreslås i propositionen blir det möjligt att av Traffic Management Finland Oy skaffa den informationstjänst för mobilitet som Transport - och kommunikationsverket ansvarar för. Genom ändringen främjas övergången till en hållbar och rättvis digitalisering av trafiksystemet. Dessutom föreslås det bland annat att förfarandet för sökande av ändring i myndigheternas beslut om godkännande preciseras och att bestämmelserna om återkallande eller avbrytande av verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande förtydligas. Eftersom avsikten är att dessa tekniska ändringar ska överlämnas till riksdagen samtidigt som föreliggande regeringsproposition, ansågs det inte ändamålsenligt att i denna proposition föreslå särskilda bestämmelser om administrativa påföljder enbart för att förtydliga förfarandena för ingripande i verksamheten hos utbildningsorganisationer som ordnar förarutbildning inriktad på grupper med särskilda behov eller företagarutbildning. Dessutom ändras lagens kapitelnumrering så att den blir löpande på det sätt som förutsätts i riksdagens uttalande. Avsikten är att propositionen lämnas till riksdagen i oktober 2020.

För behandling i riksdagen överlämnas också en regeringsproposition med förslag till lag om ändring av lagen om yrkesutbildning och till vissa lagar som har samband med den. I propositionen föreslås det att 256 och 257 § i lagen om transportservice ska ändras. Genom ändringarna preciseras de bestämmelser som gäller sökande av ändring när grundläggande yrkeskompetens avläggs som en del av yrkesutbildningen. I propositionen föreslås att ett nytt 6 mom. ska fogas till 256 §. I denna proposition föreslås en ändring i 256 § 2 mom. Avsikten är att undervisnings- och kulturministeriets proposition ska överlämnas till riksdagen i oktober 2020.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Jämlikhet (6 §)

Enligt grundlagens 6 § är alla lika inför lagen. Genom den allmänna jämlikhetsklausulen uttrycks huvudprincipen om likabehandling och jämlikhet som inbegriper förbud mot godtyckligt samt krav på lika behandling i likadana fall.[89] Grundlagsutskottet har ansett att den allmänna jämlikhetsklausulen också gäller lagstiftaren och att människogrupper inte genom lag kan försättas i en fördelaktigare eller ofördelaktigare ställning än andra. Jämlikhetsaspekterna bör beaktas i lagstiftningen alltid när förmåner eller rättigheter beviljas genom lag samt när skyldigheter påförs. I sin praxis har grundlagsutskottet emellertid konstaterat att inga skarpa gränser för lagstiftarens prövningsrätt kan läsas ut ur jämlikhetsprincipen när en reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas. Jämlikhetsaspekterna bör beaktas i regleringen alltid när förmåner eller rättigheter beviljas genom lag samt när skyldigheter påförs. I sin praxis har grundlagsutskottet emellertid konstaterat att inga skarpa gränser för lagstiftarens prövningsrätt kan läsas ut ur jämlikhetsprincipen när en reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas. Men inte heller då får olika människogrupper behandlas ojämlikt om det leder till godtycklighet eller oskälighet. Enligt grundlagsutskottet gäller jämlikhetskravet i princip endast människor, men principen kan också ha betydelse vid bedömningen av bestämmelser som gäller juridiska personer, i synnerhet när regleringen indirekt kan inverka på fysiska personers rättsliga ställning.[90]

I lagförslag 1 föreslås bestämmelser om lagstadgad men frivillig förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Förslaget om sådan lagstadgad förarutbildning bygger på att man under beredningen konstaterade att enkätundersökningar har visat att trygghetskänslan hos grupper med särskilda behov har försämrats efter att lagen om transportservice trädde i kraft. Syftet med förslaget är att förbättra trygghetskänslan hos sådana grupper med särskilda behov, som är skörare än andra. En förbättring av förarnas kompetens kan också antas leda till en konkret förbättring av trafiksäkerheten för dessa grupper. Genom lagen om transportservice upphävdes lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), där det ingick en skyldighet för förare att genomgå utbildning.

Den föreslagna utbildningen ska vara frivillig. Om de offentliga upphandlande enheterna tar in den nya lagstadgade utbildningsstandarden som en del av kraven vid konkurrensutsättning, kan utbildningen i praktiken bli nödvändig i synnerhet för förare som i stor utsträckning sköter offentligt understödda transporter.

Enligt förslaget till 26 a § 3 mom. behöver de förare som har haft ett sådant körtillstånd för taxiförare som avses i lagen om yrkeskompetens för taxiförare och som kan konstateras ha deltagit i sådan lagstadgad förarutbildning eller fortbildning som avses i den lagen, inte delta i den nya utbildningens teoridel. Förarna i fråga ska få ett utbildningsintyg för förarutbildning inriktad på grupper med särskilda behov genom att delta i den praktiska undervisningen i förarutbildningen för gruppen med särskilda behov i sin helhet. Den tidigare skyldigheten att genomgå utbildning samt den arbetserfarenhet som förare som arbetat länge har skaffat sig talar för att de inte ska behöva genomgå teoriutbildning för att få utbildningsintyget. Avsikten har varit att begränsa detta undantag till enbart förare som kan konstateras ha genomgått utbildningen enligt den tidigare lagen. Befrielsen från teoriutbildningen är inte godtycklig och kan inte heller på

[89] RP 309/1993 rd, s. 46.
[90] Se t.ex. GrUU 11/2012 rd, s. 2

grund av den begränsade längden på den 14 timmarsutbildning som förutsätts i propositionen anses oskälig för de förare som är tvungna att genomgå utbildningen.

I lagförslag 1 föreslås det att en förutsättning för att få trafiktillstånd är att ett företagarprov har avlagts med godkänt resultat. Enligt förslaget får man delta i företagarprovet efter fullgjord företagarutbildning med godkänt resultat. Enligt den övergångsbestämmelse som föreslås i propositionen gäller skyldigheten att genomgå företagarutbildning och avlägga företagarprov också alla de innehavare av taxitrafiktillstånd eller juridiska personers trafikansvariga som vid tidpunkten för lagens ikraftträdande inte uppfyller i föreslagna 6 § 1 mom. 10 punkten eller 6 § 2 mom. 8 punkten föreskrivna villkor för beviljande av tillstånd. Skyldigheten gäller alltså också verksamhetsutövare eller deras trafikansvariga som redan fått tillstånd innan den föreslagna ändringen trätt i kraft. I propositionen föreslås dock två eftergifter för dem som redan fått tillstånd.

För det första föreslås det att tillståndshavare eller trafikansvariga för juridiska personer som avlagt en företagarkurs och ett prov under tiden för den upphävda lagen om taxitrafik (217/2007) eller som på annat sätt har uppfyllt kraven på yrkeskompetens i taxitrafiklagen under tid la-gen var i kraft inte behöver genomgå en ny företagarutbildning eller avlägga ett nytt företagarprov. Detta anses motiverat eftersom det vid den bedömning av nuläget på marknaden som gjordes under beredningen av propositionen konstaterades att i synnerhet aktörer som kommit ut på marknaden efter ikraftträdandet av lagen om transportservice och som inte har avlagt ett obligatoriskt företagarprov och genomgått en obligatorisk utbildning har uppvisat brister i företagarfärdigheterna. De som har bedrivit taxitrafik redan innan lagen om transportservice trädde i kraft har avlagt en lagstadgad företagskurs enligt lagen om taxitrafik (217/2007), som föregick lagen om transportservice, och med godkänt resultat avlagt ett företagarprov. Den företagarkurs som ordnades medan lagen om taxitrafik gällde varade 120 timmar, det vill säga klart längre än den nu föreslagna företagarutbildningen, vars minimilängd föreslås vara 21 timmar. Alternativ har de näringsidkare som fått tillstånd under den tid lagen om taxitrafik var i kraft kunnat visa att kraven på yrkeskompetens delvis uppfyllts till följd av tidigare arbetserfaren-het eller genom att slutföra i lagen nämnd utbildning. En sådan företagarkurs som avsågs i lagen om taxitrafik krävdes inte av den som hade minst två års praktisk erfarenhet av ledande uppgifter i ett företag som bedriver persontrafik. Kursen krävdes inte heller av den som hade avlagt en yrkesexamen eller specialyrkesexamen i handel, förvaltning, teknik eller transport som ingår i en examensstruktur enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) el-ler någon annan motsvarande för branschen lämplig yrkesexamen eller specialyrkesexamen eller högskoleexamen. I övergångsbestämmelsen föreskrevs dessutom att den som hade rätt att bedriva taxitrafik när lagen trädde i kraft anses uppfylla de krav på yrkeskompetens som anges i lagen.

För det andra föreslås det att tillståndshavare eller trafikansvariga som handlar för en juridisk persons räkning eller som tidigare Trafiksäkerhetsverket eller Transport- och kommunikationsverket i samband med tillståndsansökan har godkänt för uppgifter under perioden 1.7.2018 – 1.12.2020 skulle kunna uppfylla tillståndsvillkoret genom att med godkänt resultat avlägga endast företagarprovet utan att genomgå obligatorisk företagarutbildning. Genom ett obligatoriskt företagarprov för dem som fått tillstånd medan lagen om transportservice gällde, säkerställs det att alla tillståndshavare visar sina grundläggande företagarfärdigheter oberoende av när de fått trafiktillstånd.

I propositionens lagförslag 1 föreslås det också bestämmelser om ett undantag genom vilket det tillstånd för taxitrafik som krävs för smärre transporter som sköts av företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster slopas när transporterna utgör en del av ett större servicepaket. Den transportverksamhet som omfattas av det föreslagna undantaget är noggrant avgränsad och anses inte kunna hänföras till motsvarande efterfrågan på transporttjänster som gäller

för den egentliga taxiverksamheten. Persontransporter som omfattas av undantaget får inte prissättas eller erbjudas separat från servicepaket. Om ett företag som tillhandahåller hemservicetjänster eller turismtjänster vill erbjuda en separat transporttjänst som inte sammanhänger med ett servicepaket ska företaget skaffa ett taxitrafiktillstånd för verksamheten och iaktta taxiregleringen utan några branschvisa undantag.

Propositionen anses inte på ett godtyckligt sätt försätta taxiförare eller företag i olika ställning och den kan därför inte anses medföra oskäliga direkta eller indirekta konsekvenser för fysiska personer. Propositionen anses inte stå i strid med grundlagens bestämmelser om jämlikhet.

Egendomsskydd (15 §)

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Det egendomsskydd som garanteras i grundlagen innebär bland annat att ägaren i princip har rätt att besitta, använda och disponera sin egendom på önskat sätt samt råda över den.[91] Förslaget enligt vilket Transport- och kommunikationsverket kan fastställa maximipriser för tilläggstjänster inom taxitrafiken för grupper med särskilda behov, innebär en möjlighet att begränsa ägarens rätt att bestämma storleken på den ersättning som ska tas ut för användningen av egendomen. Också skyldigheten att använda en viss prissättningsstruktur när priset bestäms för skjutsar som kunden tar från gatan eller en taxistation begränsar ägarens rätt att bestämma den ersättning som tas ut för användningen av egendomen.

Grundlagsutskottet har tidigare påpekat att taxitrafik är en särskild form av affärsverksamhet där kunden i vanliga fall inte på förhand fritt kan välja vem som tillhandahåller tjänster eller göra prisjämförelser mellan tjänsterna. Utskottet har på dessa grunder ansett att det finns godtagbara skäl för reglering av maximipriset. Grundlagsutskottet har likaså framhållit att de konsumentskyddsrelaterade motiven är speciellt viktiga för att skydda äldre, personer med funktionsnedsättning och dem som på grund av sitt hälsotillstånd är svagare.[92]

Vid begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna förutsätter proportionalitetskravet att åtgärderna är nödvändiga, dvs. att de kan göras endast om målen inte kan nås med medel som i mindre grad ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna. Grundlagsutskottets bedömning av taxitrafikens särart gäller i synnerhet sådana transporter som tas från en gata eller taxistation och för vilka priset inte är känt. Alla taxiresor kan dock inte anses vara sådana att kundernas möjligheter att välja taxi eller göra prisjämförelser är svaga. Det normala är att konsumenterna har rikligt med möjligheter att välja tjänsteleverantör och många företag erbjuder taxitrafik till fast pris, vilket innebär att konsumenterna kan anses ha en god förhandlingsposition i förhållande till tjänsteleverantörerna. Det har därför ansetts nödvändigt att regleringen av maximipriset på tjänster där behovet av konsumentskydd begränsas till tjänster där behovet av konsumentskydd med fog kan anses vara högre än normalt. I fråga om andra tjänster strävar man efter att trygga konsumentens ställning på sätt som i mindre utsträckning ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna.

Genom det lagförslag som ingår i denna proposition begränsas Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att fastställa maximipriser för tillhandahållandet av tjänster till dem som är i behov av särskilt konsumentskydd. Syftet med propositionen är att trygga lika möjligheter till rörlighet för personer som hör till grupper med särskilda behov. Det är av största vikt att dessa gruppers möjligheter att röra sig tryggas, eftersom de inte alltid har samma möjligheter

[91] Se t.ex. GrUU 41/2006 rd, s. 2/II.
[92] GrUU 31/2006 rd, s. 4; GrUU 46/2016 rd, s. 4.

som andra att ta sig fram till exempel med egen bil eller till fots. Även användningen av kollektivtrafiktjänster kan vara en utmaning för vissa personer som hör till dessa grupper. Lindrigare åtgärder, såsom dekaler som syftar till att öka prisinformationen, kan inte anses tillräckliga i förhållande till syftet att trygga lika möjligheter för grupper med särskilda behov att röra sig, eftersom många personer som hör till dessa grupper inte kan tillgodogöra sig prisinformationen till exempel på grund av nedsatt synförmåga. Utbudet av tjänster för grupper med särskilda behov är också mindre, vilket innebär att risken för att priserna på dem blir högre än för andra taxitjänster. Det här kan bli aktuellt i synnerhet i fråga om tilläggstjänster som kräver separata investeringar i utrustning och som på grund av det leder till ett mer begränsat utbud och mindre konkurrens mellan aktörerna. Det anses därför att det finns godtagbara grunder för regleringen av maximipriset på tilläggstjänster för grupper med särskilda behov.

Behovet av konsumentskydd kan vara större också i fråga om sådana taxitjänster där priset bestäms först under resan. Vid sådana transporter är det viktigt att konsumenten får tillräcklig information om resans pris före den börjar. Därför kan skyldigheten att tillhandahålla prisinformation, använda en reglerad prissättningsstruktur och avtala om exceptionellt höga priser anses vara nödvändigt för att trygga konsumentens ställning. Dessa skyldigheter kan anses på ett betydande sätt öka konsumenternas möjligheter att bedöma priset på tjänsten på förhand och minska risken för så kallade rövarpriser. Metoder som i större utsträckning ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna, såsom reglering av maximipriser, kan därför inte anses vara nödvändiga.

När det gäller maximipriserna för trafiktjänster har grundlagsutskottet ansett att det ur näringsidkarens synvinkel är väsentligt att konsumentpriserna är kostnadsorienterade så att de innefattar en skälig vinst. Utskottet har också konstaterat att maximipriset bör justeras tillräckligt ofta för att en eventuell kostnadsstegring inte oskäligt ska påverka trafikidkarnas resultat.[93] Enligt förslaget till 152 § 5 mom. I lagen om transportservice ska Transport- och kommunikationsverket vid bedömningen av behovet av reglering beakta en effektiv aktörs kostnader för att producera tjänsten. Eventuella maximipriser ska vara kostnadsorienterade och innefatta en skälig avkastning. Maximipriset kan bestämmas för högst ett år åt gången så att de förändringar som sker i kostnaderna inte oskäligt försämrar en lönsam tjänsteproduktion. Transport- och kommunikationsverket ska likaså årligen se över prisnivån på sådana exempelresor, som förutsätter ett uttryckligt avtal om priset ifall nivån överskrids.

Näringsfrihet och rätt till arbete (18 §)

Propositionen bör också granskas med tanke på hur den tryggar människors rätt till arbete och idkande av näring. I 18 § 1 mom. i grundlagen föreskrivs att var och en har i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Kravet på att en myndighet ska bevilja tillstånd att arbeta eller idka yrke eller näring innebär en begränsning av näringsfriheten varvid tillståndskraven ska uppfylla de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Inskränkningarna i näringsfriheten ska ske genom lag och vara exakta och noga avgränsade. Dessutom ska begränsningarnas omfattning och förutsättningarna för dem framgå av lagen.[94]

Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden om taxitrafiklagen och lagen om transportservice 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

[93] GrUU 46/2016 rd, s. 4.
[94] Se t.ex. GrUU 46/2016 rd, s. 3.

att röra sig, och deras möjligheter att tillvarata sina rättigheter enligt bestämmelsen om rörelsefrihet i 9 § i grundlagen. Av denna anledning kan till exempel tillståndsvillkor i anslutning till passagerarsäkerhet och trafiksäkerhet utgöra en godtagbar grund för att ingripa i näringsfriheten. Näringsfriheten har således inte utgjort något hinder för tillståndsplikten för taxiaffärsverksamhet eller verksamhet som taxiförare.[95]

I lagförslag 1 i propositionen föreslås en precisering enligt vilken i lagen definierade brott som framgår av bötesregistret under de senaste tre åren före ansökan om körtillstånd ska utgöra ett hinder för beviljande av tillstånd. Enligt Transport- och kommunikationsverkets tolkning borde de i lagen definierade brott som framgår av bötesregistret, på samma sätt som gärningar som framgår av straffregistret, beaktas under de senaste fem åren som föregår ansökan om körtillstånd. Detta innebär att den begränsning av näringsfriheten som samman-hänger med karenstiden formellt skulle lindras. Preciseringen enligt vilken karenstiden be-räknas från dagen för avgörandet av körtillståndsansökan i stället för från dagen då ansökan inlämnades, lindrar lagens formulering på ett sätt som är positivt med avseende på näringsfriheten.

Förslaget förtydligar längden på den karenstid som hänför sig till beviljande av körtillstånd utan att ta ställning till de förseelser som utgör hinder för att bevilja tillståndet. Förslaget preciserar lagstiftningen så att den därefter motsvarar den faktiska tillsynspraxis som råder när det gäller karenstiden för information som tillsynsmyndigheterna får ur bötesregistret.

En på lagöverträdelser baserad karenstid vid beviljande av körtillstånd begränsar i högre grad än enbart kravet på körtillstånd den näringsfrihet som tryggas i 18 § i grundlagen. En förkortning av karenstiden för lindrigare förseelser behövs också med tanke på att begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara proportionerliga och nödvändiga. Förkortningen minskar tillståndskravets begränsande effekt på näringsfriheten utan att den kan anses ha en betydande inverkan på det trafiksäkerhetsintresse som ligger bakom begränsningsgrunden.

Högsta förvaltningsdomstolen ansåg i sitt årsboksavgörande HFD:2018:85 som gällde förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen och dess betydelse för att kunna bevilja sökanden körtillstånd, att redan en karenstid som är kortare än tre år vid lindriga förseelser kan stå i konflikt med den proportionalitet och nödvändighet som gäller vid begränsning av grundrättigheterna. I sin bedömning uppmärksammade domstolen också att myndigheten saknade prövningsrätt vid bedömningen av ansökan. Det fall som be-handlades i högsta förvaltningsdomstolen var mycket lindrigt med avseende på gärningsbeskrivningen, men polisen hade det oaktat påfört bötesstraff.

Preciseringen av karenstiden så att den motsvarar den tid det de facto är möjligt att få uppgifter ur bötesregistret anses i propositionen fortfarande motiverat också i fråga om obehörigt förande av fortskaffningsmedel, trots att det inte nödvändigtvis löser problemet med begränsningen av grundrättigheterna när det gäller de allra lindrigaste enskilda överträdelserna. Syftet med körtillståndskraven, som samtidigt begränsar näringsfriheten, är att förbättra passagerar-säkerheten och trafiksäkerheten. Propositionen förhåller sig restriktivt till att lindra tillstånds-kraven eftersom ett av målen med propositionen uttryckligen är att öka taxitjänsternas säker-het och tilltron till hela verksamheten. Rekvisiten för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet uppfylls genom mycket varierande gärningar på olika nivå. Om karenstiden i fråga om mycket lindriga gärningsformer skulle förkortas mer än vad som föreslås, borde tillstånd relativt ofta beviljas också trots fall som påvisar uppenbar likgiltighet såsom när någon brutit mot ett av polisen

[95] GrUU 46/2016 rd, s. 3 och GrUU 31/2006 rd, s. 2.

utfärdat körförbud. En karenstid på tre år för överträdelser som gäller obehörigt förande av fortskaffningsmedel kan anses motiverat med avseende på näringsfriheten, eftersom den kan antas öka passagerarsäkerheten.

För att olika gärningars allvarlighetsgrad ska kunna bedömas borde överträdelser som gäller obehörigt förande av fortskaffningsmedel inte vara ett ovillkorligt hinder för beviljande av körtillstånd utan det borde finnas rum för myndighetsprövning. I 25 § 4 mom. i lagen om transportservice har myndighetens prövningsrätt i dessa fall definierats på ett annat sätt än i fråga om vissa andra förseelser som framgår av bötesregistret.

För tillståndsmyndigheterna är det mycket svårt att i efterskott bedöma grovhetsgraden i fall av överträdelser som gäller obehörigt förande av fortskaffningsmedel och samtidigt bemöta de som ansöker om körtillstånd jämlikt. Uppgifterna i bötesregistret om detaljer om förseelsen är knapphändiga och inte heller enbart bötesbeloppen utgör jämförbara mätare av allvarlighetsgraden exempelvis i fall där böter påförts för flera förseelser. Myndighetsbedömningen skulle därför i stor utsträckning ske utifrån sökandens berättelse. Tillståndsmyndigheten har uppgivit att en arbetsdryg prövning av enskilda fall skulle vara resurskrävande och fördröja behandlingen av alla körtillstånd, vilket i praktiken kunde vara ett större hinder för närings-friheten än den treåriga karenstid som är förenad med beviljande av tillstånd i fall av obehörigt förande av fortskaffningsmedel. Exaktheten i grunderna för beviljande av tillstånd har an-setts säkerställa en effektiv tillståndsprocess och på bästa sätt förverkliga en proportionerlig begränsning av näringsfriheten samt ett jämlikt bemötande.

I lagförslag 1 i propositionen föreslås det att ett villkor för att få taxitillstånd ska vara att personen genomgår företagarutbildning. Ett motsvarande krav ingick i den upphävda lagen om taxitrafik. Kravet på företagarutbildning innefattar både teoriundervisning och företagarprov. Ändringen föreslås gälla alla som får den första taxitillstånd efter den 1 januari 2021 samt de tillståndshavare som har fått sitt första tillstånd för taxitrafik under tiden 1.7.2018 – 31.12.2020, och således inte har genomgått obligatorisk företagarutbildning under tiden för den upphävda lagen om taxitrafik.

Grundlagsutskottet har i fråga om regleringens innehåll ansett det viktigt att bestämmelserna om tillståndsvillkor och tillståndets giltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet.[96] Utskottet har å andra sidan framhållit att ett tillstånds varaktighet inte i sig åtnjuter skydd mot lagstiftarens åtgärder och att eventuella inskränkningar kan hänga samman med skyddet för de grundläggande fri- och rättigheterna. Tillståndshavaren ska emellertid kunna lita på att tillståndsvillkoren håller och är skyddade mot ändringar som inte är kopplade till särskilda orsaker eller skäl som inträffat efter att tillståndet beviljats. De omständigheter som framkommit efter det att tillståndet beviljats ska också vara väsentliga jämfört med de omständigheter under vilka det ursprungliga tillståndet beviljades.[97] Myndigheterna har i vissa fall kunnat ges behörighet att ändra ett näringstillstånd och dess villkor, förutsatt att ändringarna är nödvändiga på grund av väsentliga förändringar i förutsättningarna för verksamheten.[98]

Syftet med företagarutbildningen är att förbättra taxiförarnas kunskaper om ekonomiförvaltning och affärsverksamhet, vilka utifrån en bedömning som gjorts under den förberedande beredningen har ansetts blivit sämre i och med att den obligatoriska förarutbildningen slopades. Skatteförvaltningen har bedömt att de verksamhetsutövare som kommit in i branschen efter att lagen

[96] GrUU 46/2016 rd, s. 3, GrUU 17/2009 rd, s. 2/II.
[97] GrUU 9/2013 rd, s. 2 och GrUU 19/1998 rd, s. 8.
[98] GrUU 36/2004 rd, s. 2.

om transportservice trätt i kraft inte är medvetna om alla offentliga förpliktelser som hänför sig till företagsverksamheten, såsom skatter och pensioner, vilket kan ha ökat skattefelet inom taxibranschen. Syftet med åtgärden är att minska risken för försummelse av skatteplikten och den anses motiverad på grund av det samhälleliga intresset att bekämpa grå ekonomi. Taxiverksamheten har en viktig samhällelig ställning i Finland som en del av kollektivtrafiksystemet. Tillförlitliga och säkra taxitjänster tryggar också den rörelsefrihet som avses i 9 § i grundlagen. Den obligatoriska företagarutbildningen, som förbättrar verksamhetsförutsättningarna och yrkeskompetensen hos innehavare av taxitrafiktillstånd, bedöms också ha positiva effekter på konsumenternas upplevelse av tjänsternas tillförlitlighet, säkerhet och kvalitet. Åtgärden kan också anses vara positiv med avseende på konsumentskyddet. Kravet på företagarutbildning anses motiverat för att påvisande av yrkesskicklighet också är en del av tillståndsvillkoren för övrig vägtrafik. För att få till exempel persontrafiktillstånd krävs avlagd trafikföretagarexamen.

Det anses motiverat att kravet på företagarutbildning utsträcks också till de verksamhetsutövare som fått tillstånd under tiden för lagen om transportservice men som inte har avlagts obligatorisk företagarutbildning, eftersom åtgärden annars inte antas främja de mål som uppställts för dem. Syftet med den föreslagna övergångsbestämmelsen är i synnerhet att säkerställa att kravet påverkar de verksamhetsutövare som inte har fått obligatorisk företagarutbildning under den tidigare lagen. Ett taxitrafiktillstånd är i kraft i tio år från den dag då det beviljades, varför en utvidgning av kravet på företagarutbildning till att gälla endast vid den tidpunkt då tillståndet ska förnyas inte skulle öka kompetensen hos de aktörer i branschen som under de närmaste åren saknar företagarutbildning. När skyldigheten utvidgas till att inte bara omfatta nya tillståndssökande utan också verksamhetsutövare som kommit in i branschen efter att lagen om transportservice trädde i kraft, försätts gamla och nya verksamhetsutövare i samma ställning i fråga om dessa skyldigheter, vilket harmonierar med grundlagens jämlikhetsbestämmelser. I och med ändringen förutsätts alla tillståndshavare ha genomgått sådan företagarutbildning som definieras i lagen, såvida inte någon sådan grund för undantag som angavs i lagen om taxitrafik eller i dess övergångsbestämmelse blir tillämplig. Enligt en grov uppskattning från Transport- och kommunikationsverket fanns det ett obetydligt antal sådana aktörer under den tid lagen om taxitrafik gällde och de motsvarade ungefär 5 – 10 procent av alla beviljade tillstånd. I övergångsbestämmelsen föreslås det att de innehavare av taxitrafiktillstånd som beviljats tillstånd under perioden 1.7.2018 – 31.12.2020 för att säkerställa att deras tillstånd är i kraft ska kunna antingen avlägga företagarprov eller delta endast i företagarutbildningens teorikurs. Bestämmelsen ger till exempel företagare som på annat sätt förvärvat företagarkompetens under den tid lagen om transportservice varit i kraft möjlighet att visa sitt kunnande genom att med godkänt resultat avlägga enbart ett företagarprov. Taxiföretagare som är mindre förtrogna med att bedriva affärsverksamhet har å sin sida ett incitament att delta i teoriundervisning. För avläggande av företagarprov föreslås en övergångsperiod på ett år vilket ger aktörerna möjlighet att förbereda sig på utbildningen. En övergångsperiod på ett år anses vara tillräckligt lång eftersom det endast är fråga om några dagars utbildning. Nya tillståndssökande ska delta både i utbildningen och avlägga provet med godkänt resultat.

Kravet på företagarutbildning anses med stöd av det som sägs ovan vara proportionerligt och godtagbart med avseende på näringsfriheten.

I lagförslag 1 ingår ett förslag om frivillig förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov. Den lagstadgade förarutbildningen är ämnad att vara en åtgärd för att öka den känsla av trygghet för grupper med särskilda behov som under den förberedande beredningen har kunnat identifieras. Denna känsla har försämrats sedan lagen om transportservice trädde i kraft. Även om det är fråga om frivillig utbildning och inte ett ovillkorligt krav för tillstånd, är ett av målen med propositionen att de offentliga upphandlande enheterna ska kunna utnyttja den nya lagstadgade utbildningsstandarden som en del av kvalitetskraven i konkurrensutsättningar.

Om de upphandlande enheterna beslutar inkludera utbildningsstandarden i kvalitetskraven är det möjligt att förarutbildningen faktiskt blir nödvändig särskilt för förare som utför körningar i områden där de offentligt upphandlade transporterna utgör största delen av de dagliga körningarna. Syftet med den föreslagna lagstadgade utbildningen är att förbättra trygghetskänslan och den konkreta trafiksäkerheten för grupper med särskilda behov, såsom personer med nedsatt rörelse- eller funktionsförmåga, och på så sätt främja rörelsefriheten enligt 9 §. Syftet med den föreslagna frivilliga utbildningen är att i synnerhet förare som arbetar med grupper med särskilda behov ska söka sig till den, medan förare som i mindre grad arbetar med sådana grupper inte behöver genomgå utbildningen. På ovan nämnda grunder anses förslaget vara problemfritt med avseende på grundlagen.

I lagförslag 1 föreslås det också att taxitrafiktillstånd framöver ska kunna beviljas först efter det att sökanden har fått ett FO-nummer. För närvarande kan tillstånd beviljas redan innan FO-numret fås. Förslaget anses inte vara problematiskt med tanke på näringsfriheten eftersom en person som bedriver tillståndspliktig näring enligt 7 § 1 mom. i lagen angående rättighet att idka näring också för närvarande är skyldig att göra en sådan grundanmälan som avses i handelsregisterlagen innan verksamheten inleds, varvid han eller hon får ett FO-nummer. Det nya villkoret för beviljande av trafiktillstånd har i bestämmelsen beskrivits noggrant avgränsat och exakt samt entydigt med tanke på förutsebarheten i fråga om erhållande av tillstånd. Myndighetens prövningsrätt vid beviljande av tillstånd har begränsats till de villkor som anges i 6 §. Kravet på att en fysisk person ska skaffa ett FO-nummer innan trafiktillstånd beviljas innebär därmed inte någon ny begränsning av näringsfriheten, eftersom registreringsskyldigheten redan existerar enligt gällande lag. Förslaget anses därför vara problemfritt med avseende på grundlagen.

I lagförslag 1 ingår också bestämmelser om godkännande som ska utverkas av Transport- och kommunikationsverket för rätt att anordna förarutbildning för grupper med särskilda behov samt företagarutbildning i taxitrafiken. De organisationer som tillhandahåller utbildning ska ansöka om godkännande hos Transport- och kommunikationsverket innan den utbildningsverksamhet som kräver godkännande inleds. Grundlagsutskottet har tidigare ansett att ett godkännandeförfarande av detta slag inte kan jämställas med till exempel en begränsning av näringsfriheten på samma sätt som ett registreringsförfarande, om godkännandeförfarandet inte i sig begränsar tillhandahållandet av tjänster.[99] Den komplettering av lagen om transportservice som gäller godkännande av utbildningsorganisationer begränsar inte tillhandahållandet av utbildning eller utbildning i anslutning till taxiverksamhet. Godkännandet behövs endast om utbildningsorganisationerna vill erbjuda de utbildningshelheter som anges i lagen om transportservice (6 a och 26 a § i lagförslag 1). Godkännandeförfarandet kan således inte anses begränsa utbildningsorganisationernas näringsfrihet.

Delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §)

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan en annan myndighet 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 till exempel avses att regleringen gäller tekniska eller mindre detaljer och att

[99] GrUU 17/2009 rd, s. 2/II.

den innebär endast obetydlig utövning av prövningsrätt. Också reglering som ändras exceptionellt ofta kan utgöra en sådan särskild orsak som avses i 2 mom.[100] Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen ska tillämpningsområde för ett sådant bemyndigande vara exakt avgränsat. Med avgränsning kan avses till exempel en tidsmässig eller saklig avgränsning.

I denna proposition föreslås flera bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Med stöd av 6 a § 5 mom. i lagförslag 1 kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagarutbildningen och företagarprovet samt om grunderna för bedömningen av provet. Bestämmelser om innehållet i företagarutbildningen finns däremot i 6 a § i den föreslagna lagen och verkets prövningsrätt begränsar sig till att fastställa mer detaljerade omständigheter än detta. Fastställandet av de exakta detaljerna i företagarutbildningen kräver teknisk och pedagogisk expertis och därför har det ansetts ändamålsenligt att bemyndiga verket att meddela föreskrifter eftersom det har sakkunskap i dessa frågor. Bemyndigandet att meddela föreskrifter gör det också möjligt att snabbt uppdatera närmare specialvillkor för företagarutbildningen, vilket kan behövas med beaktande av branschen och dess krav på snabb utveckling.

Enligt 15 a § 3 mom. i lagförslag 1 ska Transport- och kommunikationsverket meddela 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. De närmare föreskrifterna gäller tekniska detaljer för instrument och system och det är därför motiverat att uppgiften anförtros en myndighet med teknisk sakkunskap. Också den snabba utvecklingen av utrustning och teknik talar för att de tekniska egenskaperna bäst regleras genom verkets föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket har redan nu befogenhet att meddela motsvarande föreskrifter med stöd av gällande lagstiftning.

Enligt 25 a § 2 mom. i lagförslag 1 meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av provet samt om anmälan till provet. Transport- och kommunikationsverket kan redan nu med stöd av 25 § i den gällande lagen ge anvisningarna om kraven i provet. Lagförslaget medför inte någon betydande ändring jämfört med nuläget. Transport- och kommunikationsverket svarar för tillfället för anvisningarna om hur provet ska ordnas. I samband med ändringen av bemyndigandet att meddela föreskrifter föreslås det i propositionen en betydande precisering av definitionen av prov för taxiförare och dess minimiinnehåll. Möjligheten att föreskriva om hur man anmäler sig till provet innebär att verket till exempel kan ålägga tjänsteleverantörer att utnyttja digitala lösningar, vilket kan göra det lättare för taxiförarexaminanderna att komma in i branschen. Med beaktande av den ovan nämnda preciseringen på lagnivå anses bemyndigandet att meddela föreskrifter inte öka Transport- och kommunikationsverkets prövningsrätt när det gäller provet för taxiförare.

I 26 a § i lagförslag 1 föreskrivs det om förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov inom taxitrafiken. Med stöd av 4 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket preciserande föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet. Närmare bestämmelser om utbildningens innehåll finns i 2 mom. Transport- och kommunikationsverket ges därför ingen omfattande prövningsrätt när det gäller att bestämma om utbildningens innehåll. Ordnandet av utbildningen och utbildningens innehåll är dock förenat med en hel del tekniska detaljer som kräver djupare sakkunskap och som eventuellt behöver uppdateras med jämna mellanrum.

[100] Se RP 1/1998 rd, s. 134/I.

I 35 b § i lagförslag 1 föreskrivs det om ansökan om godkännande hos Transport- och kommunikationsverket för anordnande av förarutbildning och företagarutbildning som gäller grupper med särskilda behov samt om fastställande av utbildningsprogram. Med stöd av 5 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande, om fastställande av utbildningsprogrammet och om de villkor för ordnande av undervisningen i praktiken, undervisningslokaler, undervisningsutrustning, undervisningsmaterial och elevgruppsstorlek som behövs för tillsynen över utbildningsprogrammet. Omfattningen av bemyndigandet definieras noggrant i momentet och ger inte Transport- och kommunikationsverket någon bred prövningsrätt i fråga om föreskriftens innehåll. Ansökan om godkännande och ordnande av utbildning är förenad med många noggranna detaljer som det har ansetts lämpligt att reglera genom myndighetsföreskrifter. Transport- och kommunikationsverkets personal har stor teknisk sakkunskap om vad som krävs för att ordna utbildning och därför är det lämpligt att ge verket bemyndigande att meddela föreskrifter om detaljerna.

I 36 a § i lagförslag 1 föreskrivs det om undervisningspersonal och material hos en godkänd utbildningsorganisation för taxitrafik. Med stöd av 4 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om behörighetsvillkoren för den person som ansvarar för utbildningen samt för den undervisningspersonal som används i utbildningen. Transport- och kommunikationsverket har en omfattande teknisk och pedagogisk sakkunskap om utbildningskraven inom trafiksektorn och om den kompetens som krävs för utbildningen och därför är det lämpligt att ge verket bemyndigande att meddela föreskrifter om detaljerna.

Enligt 152 § 2 mom. i lagförslag 1 meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare tekniska föreskrifter om taxametrar som ska användas för bestämmande av priset. De närmare föreskrifterna gäller tekniska detaljer angående taxametrar, och därför är det motiverat att ge uppgifter till en myndighet med teknisk sakkunskap. Transport- och kommunikationsverket har befogenhet att meddela motsvarande föreskrifter också med stöd av gällande lagstiftning.

Enligt 152 § 3 mom. i lagförslag 1 ska Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om hur priset på en exempelresa anges och hålls synligt. Bemyndigandet att meddela föreskrifter gäller sättet på vilket informationen ska vara framlagd och bemyndigandet innefattar ingen bred prövningsrätt. Bemyndigandena i 152 § 6 mom. och 179 § 4 mom. i lagförslag 1 gäller meddelande av närmare föreskrifter om hur uppgifter ska lämnas. Genom föreskrifterna bestäms närmare om uppgifternas innehåll, hur de ska lämnas och vid vilka tidpunkter. Föreskrifterna är till sin natur tekniska och rör sig om ringa detaljer. Det är lämpligt att ge Transport- och kommunikationsverket, som har teknisk sakkunskap, bemyndigande att utfärda rättsregler om smärre tekniska detaljer.

Med stöd av 152 § 4 mom. i lagförslag 1 ska Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om ett sådant pris för en exempelresa som om det överskrids innebär att det särskilt ska avtalas om priset på taxiresan. Enligt 5 mom. i samma paragraf kan Transport- och kommunikationsverket fastställa maximipriser för tilläggstjänster inom taxitrafiken för grupper med särskilda behov, om utvecklingen visar att de priser som tas ut för tilläggstjänsterna inte är skäliga. För att föreskrifter om priset på exempelresa och maximipriser ska kunna utfärdas krävs kontinuerlig uppföljning av marknadsläget. Det ska vara möjligt att med snabb tidtabell ändra föreskrifterna när marknadsläget förändras. Detta är ett skäl till att bemyndiga Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela föreskrifter, eftersom det är verket som utövar marknadskontrollen. Transport- och kommunikationsverket ska årligen granska det fastställda priset på exempelresan och prisutvecklingen för tilläggstjänster. Verket kan fastställa maximipriset endast för ett år i sänder, vilket innebär att priset är tidsbegränsat. Om marknadsutvecklingen

visar att de priser som tas ut för tilläggstjänster inte är skäliga kan verket fastställa ett maximipris med beaktande av en effektiv aktörs kostnader för tjänsteproduktionen. När verket fastställer maximipriser ska det försäkra sig om att maximipriset är kostnadsorienterat och inbegriper en skälig avkastning. Således har Transport- och kommunikationsverket inte någon omfattande prövningsrätt i fråga om maximiprisregleringen eller maximiprisets storlek. Syftet med de föreslagna ändringarna är att avhjälpa de problem som den nuvarande regleringen innebär, alltså att Transport- och kommunikationsverket har haft en rätt omfattande prövningsrätt i fråga om huruvida maximipriser för taxitrafiktjänster ska fastställas eller inte.

I 246 a § i lagförslag 1 föreskrivs det om åtgärder i fall av fusk som konstaterats i taxiförarprov och företagarprov. Med stöd av 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. Enligt 1 mom. ska 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. I motiveringen till paragrafen ges exempel på vad som kan avses med fusk. Under beredningen ansågs det nödvändigt att föreslå att det i lagen ges en tämligen allmän definition av vad som avses med fusk, eftersom det konkreta sätten att fuska till sin karaktär är mycket varierande och föränderliga. Det är motiverat att ge en mer detaljerad definition av fusk på föreskriftsnivå för att myndigheten ska ha en möjlighet att snabbt precisera regleringen om det under provtillfällen konstateras att regleringen inte är tillräckligt täckande eller detaljerad. Bemyndigandet att utfärda närmare föreskrifter om och konstaterade av fusk, försök till fusk och om förfarandet vid fusk ansågs viktigt, eftersom det är sannolikt att de många och ständigt föränderliga metoderna för fusk, inklusive användningen av olika tekniska hjälpmedel, kräver att regleringen ses över med jämna mellanrum. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om förfaringssätten vid fusk gäller mindre detaljer och ger inte myndigheten någon omfattande prövningsrätt.

Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §)

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. Enligt förarbetena till grundlagen används begreppet ”offentliga förvaltningsuppgifter i detta sammanhang i en relativt vidsträckt bemärkelse, så att det omfattar uppgifter som hänför sig till t.ex. verkställigheten av lagar samt beslutsfattande om enskilda personers och samman-slutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner.” [101]

I propositionen föreslås det att lagen om transportservice kompletteras med bestämmelser om förarutbildning som gäller grupper med särskilda behov (26 a §) och om företagarutbildning (6 a §). För att anordna sådana utbildningar krävs Transport- och kommunikationsverkets godkännande. Bestämmelser om villkor för godkännande finns i den nya 35 a §. I en ny 36 b § föreslås bestämmelser om skyldigheter för godkända utbildningsanordnare och i en ny 193 a § bestämmelser om myndighetsövervakning. Transport- och kommunikations-verket skulle också kunna påföra godkända utbildningsorganisationer administrativa påföljder.

Det föreslås att företagarutbildning och företagarprov ska vara ett villkor för tillstånd för taxitrafik och därför kan det anses att anordnande av utbildning och prov kan betraktas som skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift. Utbildning som är inriktad på grupper med särskilda

[101] RP 1/1998 rd, s. 179.

behov föreslås vara en frivillig fortbildning. Men om offentliga upphandlande enheter såsom kommunerna och Fpa börjar åberopa utbildningen i sina upphandlingar, kan det för förare som kör offentligt upphandlade skjutsar i praktiken bli nödvändigt att genomgå utbildningen. Av den anledningen kan det anses att anordnandet av utbildningen är skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift.

Att privata utbildningsorganisationer anordnar förarutbildning och förärprov som är inriktad på grupper med särskilda behov samt företagarutbildning anses vara en lämplig lösning eftersom till exempel utbildning för yrkeskompetens inom vägtrafiken även för närvarande ges av utbildningscenter som har godkänts för utbildningen. Taxibranschen har redan tidigare erfarenhet av att ordna förarutbildning samt teknisk sakkunskap bland annat om vilka krav verksamhet med särskilda grupper ställer. Till exempel förmedlingsservicecentren erbjuder förare som ansluter sig till förmedlingsservicen utbildning bland annat i att arbeta med grupper med särskilda behov. Därutöver finns det på marknaden företagarutbildning på marknadsvillkor. Privata aktörer har alltså den kompetens och sakkunskap som utbildningen kräver. Dessutom är det inte nödvändigtvis möjligt att på myndighetsbasis ordna utbildning snabbt och i tillräcklig utsträckning på grund av den stora efterfrågan som man antar kommer att uppstå. I propositionen definieras utbildningens innehåll och kraven på utbildare noggrant i lag och i myndigheternas föreskrifter. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket svara för tillsynen över utbildningsverksamheten och anordnandet av förarprov. Uppgifter om dem som genomgått utbildningen ska enligt lagen lämnas till Transport- och kommunikationsverket och därifrån kan de lämnas ut på det sätt som anges i lagen. Ändring ska få sökas i utbildningsanordnarnas beslut. Detta säkerställs genom den ändring som föreslås i 256 § 2 mom. i denna lag. Det föreslås att momentet ändras så att den som ansöker om eller innehar ett persontillstånd eller taxitrafiktillstånd eller den trafikansvariga för ett taxitrafiktillstånd kan begära omprövning av beslut som meddelats av i 35 a § avsedda utbildningsorganisationer som fått Transport- och kommunikationsverkets godkännande.

Det kan anses motiverat att ansvaret för att anordna förarutbildning och företagarutbildning och –prov läggs på privata tillhandahållare av tjänster. Processen för att godkänna utbildningsanordnare, utbildningsanordnarnas skyldigheter samt deras övervakningsskyldighet definieras i detalj i lagen. Det är dessutom möjligt att söka ändring i utbildningsorganisationernas beslut. Dessa beslut skulle endast gälla godkännande av företagarprov och det är således inte fråga om betydande utövande av offentlig makt över enskilda personers rättigheter eller skyldigheter.

I 193 a § 1 mom. i lagförslag 1 föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska svara för tillsynen över den utbildning som anordnas av utbildningsorganisationer som fått ett godkännande samt över anordnandet av i 6 a § avsedda företagarprov i anslutning till utbildningen. Transport- och kommunikationsverket ska också ansvara för tillsynen över beviljandet av intyg som beviljas på basis av genomgången utbildning. I 1 mom. ges Transport- och kommunikationsverket möjlighet att befullmäktiga en utomstående expert för praktisk tillsynsverksamhet som avses i paragrafen.

Enligt 193 a § 2 mom. har en sakkunnig som Transport- och kommunikationsverket har befullmäktigat att sköta uppgiften rätt att följa undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. En expert har också rätt att följa företagarprovet inom företagarutbildningen för att säkerställa att det genomförs och förlöper på behörigt sätt. Enligt momentet ska de utbildningsorganisationer som fått ett godkännande 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. Med en av Transport- och kommunikationsverket befullmäktigad expert som utför tillsyn avses i praktiken en privat tjänsteproducent som har teknisk kompetens och sådan erfarenhet av övervakning att förutsättningarna

för utbildningen uppfylls. Bestämmelsen gör det möjligt att utnyttja privata experter i de tillsynsuppgifter som föreskrivs i lagen. Det är motiverat att anlita någon annan än en myndighet, på grund av den särskilda expertis som uppgiften förutsätter.[102] Också kraven på god förvaltning kan anses bli uppfyllda eftersom de allmänna förvaltningslagarna ska iakttas i verksamheten. I paragrafen föreskrivs också att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på utomstående experter som verket befullmäktigat, vilket stärker tillgodoseendet av kravet på rättssäkerhet. Bestämmelsen innehåller en hänvisning till 39 § i förvaltningslagen.

I den tillsynsuppgift som en privat tjänsteleverantör utför är det inte fråga om betydande utövning av offentlig makt, eftersom uppgiften inte inbegriper någon självständig beslutanderätt utan den privata tjänsteleverantören rapporterar eventuella missförhållanden som framkommit under tillsynen till Transport- och kommunikationsverket, som beslutar om fortsatta åtgärder utifrån tillsynsiakttagelserna. Bestämmelsen innehåller inte någon rätt att påföra administrativa påföljder, utan denna befogenhet ska utövas av Transport- och kommunikationsverket. Tillsyn får inte heller utövas i utrymmen som omfattas av hemfriden. På ovan anförda grunder anses bestämmelsen inte vara problematisk med tanke på 124 § i grundlagen.

På grundval av det som anförs ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

[102] Se t.ex. GrUU 37/2010 rd, s. 5/II där grundlagsutskottet anför att det kan anses ändamålsenligt att ge en offentlig förvaltningsuppgift till en enskild aktör om uppgifterna till sin natur är sådana att de förutsätter djupt insikt på ett specialområde.

Lagförslag

1.

Lag

om ändring av om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 25 § 6 mom., sådant det lyder i lag 539/2018,

ändras 4 §, 6 § 1 mom. 8 punkten, 2 mom. 7 punkten och 4 mom., 25 § 2 mom. 3 punkten, det inledande stycket i 3 mom., det inledande stycket i 4 mom. samt 5 mom., 26 § 2 mom., 151 § 1 mom. 7 punkten, 152 och 179 §, 216 § 1 mom. 3 punkten, 227 § 1 mom. 3 punkten, det inledande stycket i 228 § 1 mom., 256 § 2 mom., 265 § 1 mom. 1 punkten och 268 § 1 mom. 2 punkten, av dem 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 371/2019, 25 § 2 mom. 3 punkten, 26 § 2 mom., 151 § 1 mom. 7 punkten, det inledande stycket i 228 § 1 mom., 265 § 1 mom. 1 punkten och 268 § 1 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 371/2019, det inledande stycket i 25 § 3 mom., det inledande stycket i 4 mom. samt 5 mom. sådana de lyder i lag 984/2018, 152 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 984/2018, 179 § sådan den lyder i lagarna 984/2018, 371/2019 och 407/2020, 216 § 1 mom. 3 punkten och 227 § 1 mom. 3 punkten sådana de lyder i lag 301/2018 samt 256 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1505/2019, samt

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

4 §

Taxitrafik

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

Utan taxitrafiktillstånd får dock följande utföras:

1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund,

2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller något annat offentligt samfund tillhandahåller med en personbil som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster, eller

3) sådana transporter utförda av ett hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turisttjänster som är en del av det servicepaket som företaget erbjuder sina kunder och som utförs med ett fordon som innehas av detta tjänsteföretag.

6 §

Beviljande av taxitrafiktillstånd

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

— —

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

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

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

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

— —

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

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

— —

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

6 a §

Företagarutbildning i och företagarprov för taxitrafik

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

Utbildningen omfattar minst 21 timmar.

Det företagarprov 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 företagarprov förutsätter att personen har deltagit i företagarutbildningen.

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

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

15 a §

Uppgifter som ska samlas in om taxiresor

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

1) identifieringsuppgifter för företagaren,
2) identifieringsuppgifter för fordonet,
3) identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen,
4) tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet,
5) uppgifter om resans pris och betalningssätt.

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

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

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

25 §

Krav på taxiförare

— —

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

— —

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

Transport- och kommunikationsverket får dock inte bevilja 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

— —

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

— —

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

— —

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 passagerargruppers särskilda behov, om kundbetjäningssituationer inom taxitjänsterna samt om faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.

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

26 §

Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare

— —

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

— —

26 a §

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

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

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

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

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

35 a §

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

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

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

1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,

2) som är solvent och på behörigt sätt kan fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och visa att organisationen har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten, och

3) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram.

35 b §

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

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

Vid ansökan om godkännande ska sökanden uppge

1) firma och FO-nummer som verksamheten bedrivs under,

2) den person som svarar för utbildningen och en redogörelse för dennes behörighet,

3) en redogörelse för undervisningspersonalen, utbildningspersonalens behörighet och undervisningsredskapen,

4) ett utbildningsprogram som gjorts upp i enlighet med de helheter som behandlas vid utbildningarna och av vilket läroplanen och undervisningsmetoderna framgår,

5) en redogörelse för de ekonomiska förutsättningarna för ordnande av utbildning.

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

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

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

36 a §

Undervisningspersonal och redskap hos en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik

En utbildningsanordnare som godkänts i enlighet med 35 a § ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en person som svarar för undervisningen

samt ändamålsenligt undervisningsredskap och ändamålsenliga lokaler. Den person som svarar för undervisningen ska styra, övervaka och utveckla undervisningsverksamheten och utbildningen och också i övrigt faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

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

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

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

36 b §

Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik

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

Utbildningsorganisationen ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om

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

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

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

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

151 §

Skyldigheter i fråga om taxitrafik

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

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

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

En taxiförare svarar och sörjer vid taxitrafik för att

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

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

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

152 §

Prissättning av taxitrafiktjänster

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera passageraren 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 passageraren lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för passagerarna innan resan börjar.

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

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

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

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

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

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

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

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

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

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

193 a §

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

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 företagarprov. 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 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.

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål underrättas om brister och försummelser som upptäckts vid tillsynen så att verket kan vidta behövliga åtgärder. På av Transport- och kommunikationsverket bemyndigade utomstående experter tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

216 §

Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte

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

— —

3) persontillstånd,

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

— —

227 §

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall

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

— —

3) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighet och omfattning,

4) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om att personen avlagt en i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.

— —

228 §

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

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

246 a §

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

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

256 §

Begäran om omprövning

— —

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

265 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

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

268 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt
— —
2) 39 § eller 151 § 2 mom. 1 punkten.

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

———

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 15 a och 152 § träder dock i kraft först den 1 juni 2021. De innehavare av taxitrafiktillstånd som vid lagens ikraftträdande inte har ett företags- och organisationsnummer ska skaffa ett företags- och organisationsnummer senast den 31 mars 2021.

Om en innehavare av taxitrafiktillstånd vid lagens ikraftträdande inte uppfyller i 6 § 1 mom. 10 punkten eller 6 § 2 mom. 8 punkten föreskrivna villkor för beviljande av tillstånd, ska denne uppfylla villkoret på det sätt som anges i den punkten senast den 31 december 2021. Trots vad som föreskrivs i 6 a § 3 mom. får innehavare av taxitrafiktillstånd som beviljats taxitrafiktillstånd under perioden 1 juli 2018–31 december 2020 delta i företagarprov utan att ha deltagit i företagarutbildning. Vad som ovan i detta moment föreskrivs om innehavare av taxitillstånd tillämpas också på i 7 § avsedda trafikansvariga för innehavare av taxitrafiktillstånd som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket eller Transport- och kommunikationsverket under perioden 1 juli 2018–31 december 2020.

———

2.

Lag

om ändring av155 och 171 § i vägtrafiklagen

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

155 §

Användning av taxilykta

Ett fordon som används för taxitrafik ska ha en synlig taxilykta.
Utan taxilykta får sådana företags- eller representationskörningar utföras där avvikelse från skyldigheten att använda taxilykta har överenskommits på förhand genom avtal.
Ett avtal enligt 2 mom. eller en kopia av det ska medföras i fordonet. Föraren ska på begäran visa upp avtalet eller en kopia av det för tillsynsmyndigheten.
— —

171 §

Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta
— —
5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon,
6) bestämmelserna i 155 § 3 mom. om medförande av avtal.
— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

3.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i fordonslagen (1090/2002) 25 § 2 mom. och 27 a § 2 mom. 8 punkten, sådana de lyder, 25 § 2 mom. i lag 321/2017 och 27 a § 2 mom. 8 punkten i lag 942/2018, och

ändras 27 a § 2 mom. 7 punkten, sådan den lyder i lag 942/2018, som följer:

27 a §

— —

7) dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M, dock inte ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning.

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

Helsingfors den 15 oktober 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Bilagor
Parallelltexter

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 25 § 6 mom., sådant det lyder i lag 539/2018,

ändras 4 §, 6 § 1 mom. 8 punkten, 2 mom. 7 punkten och 4 mom., 25 § 2 mom. 3 punkten, det inledande stycket i 3 mom., det inledande stycket i 4 mom. samt 5 mom., 26 § 2 mom., 151 § 1 mom. 7 punkten, 152 och 179 §, 216 § 1 mom. 3 punkten, 227 § 1 mom. 3 punkten, det inledande stycket i 228 § 1 mom., 256 § 2 mom., 265 § 1 mom. 1 punkten och 268 § 1 mom. 2 punkten, av dem 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 371/2019, 25 § 2 mom. 3 punkten, 26 § 2 mom., 151 § 1 mom. 7 punkten, det inledande stycket i 228 § 1 mom., 265 § 1 mom. 1 punkten och 268 § 1 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 371/2019, det inledande stycket i 25 § 3 mom., det inledande stycket i 4 mom. samt 5 mom. sådana de lyder i lag 984/2018, 152 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 984/2018, 179 § sådan den lyder i lagarna 984/2018, 371/2019 och 407/2020, 216 § 1 mom. 3 punkten och 227 § 1 mom. 3 punkten sådana de lyder i lag 301/2018 samt 256 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1505/2019, samt

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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §	4 §
Taxitrafik	*Taxitrafik*
För yrkesmässig transport av personer på väg med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen *(1090/2002) (taxitrafik)* behövs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som avses i 3 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av taxitrafik.	För yrkesmässig transport av personer på väg och tillhandahållande av sådana tjänster för allmänheten med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002) (*taxitrafik*) behövs taxitrafiktillstånd eller person- eller godstrafiktillstånd. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av taxitrafik.
Utan taxitrafiktillstånd får dock följande utföras:	Utan taxitrafiktillstånd får dock följande utföras:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller	1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund,
2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller något annat offentligt samfund tillhandahåller med en personbil som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.	2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller något annat offentligt samfund tillhandahåller med en personbil som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster, eller
	3) sådana transporter utförda av ett hemserviceföretag eller företag som tillhandahåller turisttjänster som är en del av det servicepaket som företaget erbjuder sina kunder och som utförs med ett fordon som innehas av detta tjänsteföretag.
6 §	6 §
Beviljande av taxitrafiktillstånd	*Beviljande av taxitrafiktillstånd*
Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en fysisk person	Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en fysisk person
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) som inte på grund av i 3–7 punkten nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.	8) som inte på grund av i 3–7 punkten avsedd eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag,
	9) som har getts ett företags- och organisationsnummer i enlighet med 9 § i företags- och organisationsdatalagen (244/2001),
	10) som har blivit godkänd i ett företagarprov enligt 6 a § 3 mom. eller som med godkänt resultat har genomgått en sådan företagarkurs i taxitrafik som påvisar yrkeskompetens och avlagt ett företagarprov enligt lagen om taxitrafik (217/2007) eller som annars uppfyllt kravet på yrkeskompetens enligt lagen om taxitrafik.
Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en juridisk person	Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en juridisk person
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
7) som inte på grund av i 2–6 punkten i detta moment nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart	7) som inte på grund av i 2–6 punkten i detta moment avsedd eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.	olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag,
	8) vars i 7 § avsedda trafikansvarige har blivit godkänd i ett företagarprov enligt 6 a § 3 mom. eller med godkänt resultat har genomgått en sådan företagarkurs i taxitrafik som påvisar yrkeskompetens och avlagt ett företagarprov enligt lagen om taxitrafik eller som annars uppfyllt kravet på yrkeskompetens enligt lagen om taxitrafik.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Tillstånd av en behörig myndighet i landskapet Åland att bedriva taxitrafik berättigar också till taxitrafik mellan Åland och övriga Finland.	Tillstånd av Ålands landskapsregering att bedriva taxitrafik berättigar också till taxitrafik mellan Åland och övriga Finland.
(nya)	*6 a §*
	Företagarutbildning i och företagarprov för taxitrafik
	Företagarutbildningen i taxitrafik ska innehålla undervisning om den kommersiella och ekonomiska ledningen av ett taxiföretag samt om lagstiftningen om beskattning, bokföring, sysselsättning, löner, social trygghet, pensioner och försäkring.
	Utbildningen omfattar minst 21 timmar.
	Det företagarprov 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 företagarprov förutsätter att personen har deltagit i företagarutbildningen.
	För ordnandet och övervakningen av företagarprovet svarar en utbildningsorganisation som ordnar företagarutbildning och som Transport- och kommunikationsverket har beviljat ett godkännande enligt 35 a §.
	Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagarutbildningen och företagarprovet samt om grunderna för bedömningen av provet.
(nya)	*15 a §*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	Uppgifter som ska samlas in om taxiresor
	En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för och sörjer vid taxitrafik för att det i fordon för taxitrafik används taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011) eller något annat instrument eller system som på ett tillförlitligt sätt samlar in följande uppgifter i elektronisk form för varje taxiresa: *1) identifieringsuppgifter för företagaren,* *2) identifieringsuppgifter för fordonet,* *3) identifieringsuppgifter för den förare som utfört körningen,* *4) tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet,* *5) uppgifter om resans pris och betalningssätt.* *Tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för att uppgifterna enligt 1 mom. förvaras så att deras innehåll inte kan ändras och så att de utan svårighet kan granskas och vid behov skrivas ut i läsbar form. De insamlade uppgifterna ska förvaras i en databas som förvaltas av en tredje part och till vilken de överförs automatiskt.* *Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om de andra instrument eller system som avses i 1 mom. samt om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem.* *Bestämmelser om hur uppgifterna ska förvaras ingår i 2 kap. 7 § 1 mom. och 9 § i bokföringslagen (1336/1997). Bestämmelser om bevaringstiden för uppgifterna ingår i 2 kap. 10 § 2 mom. i bokföringslagen, 209 n § i mervärdesskattelagen och 12 § i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995).*
25 §	25 §
Krav på taxiförare	*Krav på taxiförare*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan körtillstånd för taxiförare till en person som	Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan körtillstånd för taxiförare till en person som

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3) har avlagt Transport- och kommunikationsverkets prov för taxiförare. Utöver att den som bedriver taxitrafik i enlighet med 151 § ska ansvara för och se till att föraren har behövlig kompetens är syftet med provet att i samband med ansökan om körtillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet också oavsett fordon och kan beakta passagerarens funktionsnedsättningar.	3) har avlagt det prov för taxiförare som avses i 25 a §.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Transport- och kommunikationsverket får dock inte bevilja körtillstånd för taxiförare, om personen på det sätt som framgår av straffregistret under de föregående fem åren före ansökan om körtillstånd har gjort sig skyldig till	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
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Transport- och kommunikationsverket får inte heller bevilja den körtillstånd som på det sätt som framgår av bötesregistret har gjort sig skyldig till	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
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	När sökanden har beviljats körtillstånd, kan Transport- och kommunikationsverket på begäran bevilja ett temporärt intyg över det. Vad som i övrigt föreskrivs om körtillstånd tillämpas också på temporära intyg.
	— — — — — — — — — — — — — — —
(nya)	*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 passagerargruppers särskilda behov, om kundbetjäningssituationer inom taxitjänsterna samt om faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.
	Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet och övervakningen av provet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	och genomförandet av provet samt om anmälan till provet.
26 §	26 §
Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare	*Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Ett körtillstånd kan förnyas genom ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. 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 eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.	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.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
(nya)	*26 a §*
	Sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt utbildningsintyg
	Den utbildningsorganisation som ordnat utbildningen beviljar den som har genomgått sådan förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov ett utbildningsintyg. Den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov ska omfatta undervisning i inverkan av nedsatt rörlighet och funktionsbegränsningar på användningen av taxitjänster, bemötande av och kommunikation med kunder med nedsatt rörlighet och funktionsbegränsning, assistans till grupper med särskilda behov och assistans med att ta sig in i fordon samt särskilda frågor som gäller skol- och dagvårdstransporter.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	Den förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov omfattar 21 timmar, av vilka minst sju timmar ska vara praktisk undervisning.
	Den som har haft ett sådant gällande körtillstånd för taxiförare som avses i lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) och vars deltagande i lagstadgad utbildning eller fortbildning som avses i den lagen kan påvisas får utbildningsintyget genom att genomgå den praktiska undervisning i förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.
	Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och det praktiska genomförandet.
(nya)	*35 a §*
	Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov och av företagarutbildning i taxitrafik
	För ordnande av i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och i 6 a § avsedd företagarutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.
	Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan som utbildningsanordnare enligt denna paragraf en utbildningsorganisation
	1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,
	2) som är solvent och på behörigt sätt kan fullgöra sina skyldigheter i samband med företagsverksamhet och visa att organisationen har tillräckliga ekonomiska resurser för att ordna och på behörigt sätt sköta utbildningsverksamheten, och
	3) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram.
(nya)	*35 b §*
	Ansökan om godkännande av en anordnare av utbildning i taxitrafik och fastställande av utbildningsprogram

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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

Vid ansökan om godkännande ska sökanden uppge

1) firma och FO-nummer som verksamheten bedrivs under,

2) den person som svarar för utbildningen och en redogörelse för dennes behörighet,

3) en redogörelse för undervisningspersonalen, utbildningspersonalens behörighet och undervisningsredskapen,

4) ett utbildningsprogram som gjorts upp i enlighet med de helheter som behandlas vid utbildningarna och av vilket läroplanen och undervisningsmetoderna framgår,

5) en redogörelse för de ekonomiska förutsättningarna för ordnande av utbildning.

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

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

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om det förfarande som ska iakttas vid ansökan om och beviljande av godkännande som utbildningsanordnare, om fastställande av utbildningsprogrammet och om de villkor för ordnande av

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	undervisningen i praktiken, undervisningslokaler, undervisningsutrustning, undervisningsredskap och elevgruppsstorlek som behövs för tillsynen över utbildningsprogrammet.
(nya)	*36 a §*
	Undervisningspersonal och redskap hos en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik
	En utbildningsanordnare som godkänts i enlighet med 35 a § ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en person som svarar för undervisningen samt ändamålsenligt undervisningsredskap och ändamålsenliga lokaler. Den person som svarar för undervisningen ska styra, övervaka och utveckla undervisningsverksamheten och utbildningen och också i övrigt faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget. *Den person som svarar för undervisningen och lärarna ska ha de pedagogiska färdigheter som undervisningsuppgiften förutsätter, förtrogenhet med inlärning och handledning samt de kunskaper och den yrkeskunskap som undervisningsuppgiften förutsätter, inbegripet förtrogenhet med de bestämmelser, föreskrifter och förfaranden som gäller taxibranschen.* *Den person som ansvarar för undervisningen vid en utbildningsorganisation för i 26 a § avsedd förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov eller en av lärarna inom denna utbildning ska ha minst ett års erfarenhet av att vara verksam som taxiförare på heltid.* *Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om behörighetsvillkoren för den som ansvarar för utbildningen samt för den undervisningspersonal som används i utbildningen.*
(nya)	*36 b §*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik

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

Utbildningsorganisationen ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om

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

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

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

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.

Gällande lydelse

151 §

Skyldigheter i fråga om taxitrafik

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

— — — — — — — — — — — — — — —

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

Föreslagen lydelse

151 §

Skyldigheter i fråga om taxitrafik

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

— — — — — — — — — — — — — — —

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

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

En taxiförare svarar och sörjer vid taxitrafik för att

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

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

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

152 §

Prissättning av taxitrafiktjänster

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera passageraren om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg,

152 §

Prissättning av taxitrafiktjänster

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera passageraren om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg,

Gällande lydelse

grunderna för prissättningen inklusive skatt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för passageraren lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att passagerarna lätt kan se dem.

Närmare föreskrifter om hur priserna anges och prisuppgifterna hålls synliga på det sätt som avses i 1 mom. får meddelas av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska följa prissättningen av de taxitrafiktjänster som tillhandahålls passagerarna. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om sådana totalpriser för taxitrafiktjänster om vilka det ska avtalas särskilt, om priserna överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. När Transport- och kommunikationsverket bestämmer dessa priser ska den allmänna prisnivån på taxitrafiktjänster, de olika prissättningsmodellerna i taxitrafiken, den allmänna konsumentprisnivån och befolkningens allmänna inkomstnivå beaktas. De bestämda totalpriserna ska ses över årligen.

Föreslagen lydelse

grunderna för prissättningen inklusive skatt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för passageraren lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för passagerarna *innan resan börjar*.

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

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

Transport- och kommunikationsverket ska följa prissättningen av de taxitrafiktjänster som tillhandahålls passagerarna. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om ett sådant pris på exempelresan som om det överskrids innebär att det särskilt ska avtalas om priset på taxiresan eller om grunderna för bestämmande av priset. Transport- och kommunikationsverket ska slå fast priset på exempelresan på en sådan nivå att om den överskrids kan priset på exempelresan anses överskrida den allmänna prisnivån för taxitrafiktjänster avsevärt. Det fastslagna priset på exempelresan ska ses över årligen. Om oenighet uppstår om huruvida det

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Om oenighet uppstår om huruvida det avtalats särskilt om priset, ska tjänsteleverantören kunna visa att dennes påstående är riktigt. Om det inte avtalats särskilt om priset, får det inte överstiga det av Transport- och kommunikationsverket bestämda totalpris som avses i 3 mom.	*har avtalats särskilt om priset eller om grunderna för bestämmande av priset, ska tjänstetillhandahållaren visa att dennes påstående är riktigt. Om det inte har avtalats särskilt om priset eller om grunderna för bestämmande av priset, får priset inte överstiga det pris på exempelresan som Transport- och kommunikationsverket slagit fast.*
Transport- och kommunikationsverket får bestämma maximipriser på de mest använda typerna av taxitrafiktjänster, inklusive taxitrafiktjänster för grupper med särskilda behov, om tjänsternas totalpriser stiger avsevärt snabbare än den allmänna konsumentprisnivån och utvecklingen av kostnadsindex för taxitrafiken. Det av Transport- och kommunikationsverket bestämda maximipriset ska vara kostnadsorienterat så att det innefattar en skälig vinst. Maximipriset ska justeras årligen.	*Om prisutvecklingen för tilläggstjänster för taxitrafik som riktar sig till grupper med särskilda behov visar att de priser som tas ut för tilläggstjänsten på marknaden inte är skäliga, kan Transport- och kommunikationsverket fastställa ett maximipris för dem. Ett skäligt pris är ett pris som är skäligt med beaktande av en effektiv aktörs kostnader för att producera tjänsten. Maximipriset ska vara kostnadsorienterat så att det innefattar en skälig avkastning. Maximipriset kan bestämmas för högst ett år åt gången. Transport- och kommunikationsverket ska årligen följa utvecklingen av priserna på de tilläggstjänster för taxitrafik som tillhandahålls i olika geografiska områden.*
	Transport- och kommunikationsverket ska följa den allmänna prisutvecklingen för taxitrafiktjänster inom olika regioner. En tillståndshavare som bedriver persontrafik och en tillhandahållare av förmedlingstjänster är, för skötseln av de övervakningsuppgifter som avses i detta moment samt i 4 och 5 mom., trots företagshemligheten skyldiga att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om de faktiska priserna på de taxitjänster som de tillhandahåller eller förmedlar. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de prisuppgifter som ska lämnas, om sätten att lämna uppgifter på och om tidsfristerna för lämnande av uppgifter.
179 §	179 §
Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter	*Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*
Transport- och kommunikationsverket följer upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordnar utvecklingen av	Transport- och kommunikationsverket följer upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordnar utvecklingen av

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
tjänsterna. Dessutom bedömer Transport- och kommunikationsverket trafiksystemets funktion och verkningarna av denna lag och rapporterar regelbundet om trafiksystemets tillstånd.	tjänsterna. Dessutom bedömer Transport- och kommunikationsverket trafiksystemets *tillstånd och funktion och verkningarna av denna lag och rapporterar regelbundet om dem.*
En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver till Transport- och kommunikationsverket som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 §. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt.	En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket de regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på de tillhandahållna eller förmedlade tjänster som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 §. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt.
Transport- och kommunikationsverket har rätt att trots sekretess till en annan myndighet lämna ut de uppgifter verket fått om de är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.	Transport- och kommunikationsverket har rätt att trots sekretess till en annan myndighet lämna ut de uppgifter verket fått om de är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.
Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas enligt 2 mom. och om de tidsfrister som avses i det momentet.	Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas enligt 2 mom., om sätten att lämna uppgifter på *och om tidsfrister för lämnande av uppgifter.*
(nya)	*193 a §*
	Myndighet som övervakar verksamheten vid de utbildningsorganisationer som ordnar förarutbildning i taxitrafik som är inriktad på grupper med särskilda behov samt företagarutbildning
	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 företagarprov.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	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 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.* *Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål underrättas om brister och försummelser som upptäckts vid tillsynen så att verket kan vidta behövliga åtgärder. På av Transport- och kommunikationsverket bemyndigade utomstående experter tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.*
216 §	216 §
Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte	*Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte*
Transport- och kommunikationsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om	Transport- och kommunikationsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
3) persontillstånd.	3) persontillstånd, *4) utbildningsorganisationer som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § för att ordna förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagarutbildning.*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
227 §	227 §
Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall	*Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall*
Var och en har rätt att i enskilda fall få följande uppgifter:	Var och en har rätt att i enskilda fall få följande uppgifter:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighet och omfattning.	3) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighet och omfattning,
	4) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om att personen avlagt en i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
228 §	228 §
Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för ändamål som har samband med transporter	*Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för ändamål som har samband med transporter*
Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Transport- och kommunikationsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 227 § 1 mom. för ändamål som har samband med transporter enligt följande:	Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag får Transport- och kommunikationsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 227 § 1 mom. *1–3 punkten* för ändamål som har samband med transporter enligt följande:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
(nya)	*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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. *Transport- och kommunikationsverket meddelar ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för taxiförare för den som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet. Tidsfristen räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.* *Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.*
256 §	256 §
Begäran om omprövning	*Begäran om omprövning*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Den som söker eller innehar ett persontillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt utbildningscentrum som avses i 35 §, av en examinator som avses i 89 §, av en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 114 §, av en innehavare av utbildningstillstånd som avses i 135 §, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i 195 §, av en järnvägsläkare som avses i 204 §, av en psykolog som avses i 205 § eller av en sjömansläkare som avses i 206 §.	Den som söker eller innehar ett persontillstånd eller *ett taxitrafiktillstånd* och den som är i 7 § avsedd trafikansvarig för en innehavare av taxitrafiktillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller av något annat beslut som fattats av ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt utbildningscentrum som avses i 35 §, en av Transport- och kommunikationsverket godkänd utbildningsanordnare som avses i 35 a §, en examinator som avses i 89 §, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 114 §, en innehavare av utbildningstillstånd som avses i 135 § eller av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg, vilka avses i 195 §, eller av en järnvägsläkare som avses i 204 §, en psykolog som avses i 205 § eller en sjömansläkare som aves i 206 §.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
265 §	265 §

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Olovlig trafikutbildningsverksamhet	*Olovlig trafikutbildningsverksamhet*
Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet	Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35 eller 37 §,	1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt *6 a, 26 a,* 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35*, 35 a* eller 37 §,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
268 §	268 §
Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon	*Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*
Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt	Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2) 39 § i denna lag.	2) 39 § *eller 151 § 2 mom. 1 punkten.*
Bestämmelser om påförande, delgivning och verkställighet av avgifter för trafikförseelser finns i vägtrafiklagen.	*Föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som föreskrivs i 151 § 2 mom. 2 punkten enligt vilken namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn ska finnas angivna och informationen vara placerad så att passageraren kan se den.*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 15 a och 152 § träder dock i kraft först den 1 juni 2021. De innehavare av taxitrafiktillstånd som vid lagens ikraftträdande inte har ett företags- och organisationsnummer ska skaffa ett företags- och organisationsnummer senast den 31 mars 2021.

Om en innehavare av taxitrafiktillstånd vid lagens ikraftträdande inte uppfyller i 6 § 1 mom. 10 punkten eller 6 § 2 mom. 8 punkten föreskrivna villkor för beviljande av tillstånd, ska denne uppfylla villkoret på det sätt som anges i den punkten senast den 31 december 2021. Trots vad som föreskrivs i 6 a § 3 mom.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	får innehavare av taxitrafiktillstånd som beviljats taxitrafiktillstånd under perioden 1 juli 2018–31 december 2020 delta i företagarprov utan att ha deltagit i företagarutbildning. Vad som ovan i detta moment föreskrivs om innehavare av taxitillstånd tillämpas också på i 7 § avsedda trafikansvariga för innehavare av taxitrafiktillstånd som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket eller Transport- och kommunikationsverket under perioden 1 juli 2018–31 december 2020.

2.

Lag

om ändring av 155 och 171 § i vägtrafiklagen

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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
155 §	155 §
Användning av taxilykta	*Användning av taxilykta*
	Ett fordon som används för taxitrafik ska ha en synlig taxilykta.
	Utan taxilykta får sådana företags- eller representationskörningar utföras där avvikelse från skyldigheten att använda taxilykta har överenskommits på förhand genom avtal.
	Ett avtal enligt 2 mom. eller en kopia av det ska medföras i fordonet. Föraren ska på begäran visa upp avtalet eller en kopia av det för tillsynsmyndigheten.
Då en taxilykta är avlägsnad från en bil eller täckt, anses fordonet inte vara ett fordon i taxitrafik när trafikreglerna enligt denna lag tillämpas. På fordon som avses i 142 § tillämpas emellertid trafikreglerna för taxitrafik när taxilyktan är täckt med en kupa som anger skolskjuts.	
171 §	171 §
Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar	*Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar*
En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta	En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon.	5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon,
	6) bestämmelserna i 155 § 3 mom. om medförande av avtal.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fordonslagen (1090/2002) 25 § 2 mom. och 27 a § 2 mom. 8 punkten, sådana de lyder, 25 § 2 mom. i lag 321/2017 och 27 a § 2 mom. 8 punkten i lag 942/2018, och
ändras 27 a § 2 mom. 7 punkten, sådan den lyder i lag 942/2018, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
25 §	25 §
Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning	*Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik ha en taxameter eller ett annat sådant instrument eller system för beräkning av priset med vilket en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten uppnås som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter.	(upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
27 a §	27 a §
Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning	*Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
7) dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M, dock inte ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning	7) dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M, dock inte ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .