

Ekonomiutskottet

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

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till lagar som har samband med den (RP 15/2026 rd): Ärendet har remitterats till ekonomiutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Sissi Kohtala, kommunikationsministeriet
- överinspektör Eveliina Hernesniemi, kommunikationsministeriet
- ledande sakkunnig Mia Keskinen, Skatteförvaltningen
- ledande expert Joel Karjalainen, Konkurrens- och konsumentverket
- landschef, Bolt Finland Mikael Uusivuori, Bolt Services FI Oy
- landsdirektör för Finland Sanni Nummi, Uber Finland Oy
- jurist Ella Ylikarhu, Konsumentförbundet rf
- verkställande direktör Annukka Mickelsson, Suomen Taksiliitto ry
- ledande ekonomist Petri Malinen, Företagarna i Finland rf.

Inget yttrande av

- Finlands näringsliv rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Bakgrund och mål

Förslaget bottnar i regeringsprogrammets utfästelser om att stärka konsumenternas förtroende för taxitrafiken, främja tillgången till taxi, beakta olika kundgrupper i hela landet samt effektivisera övervakningen av taxitrafiken och bekämpa grå ekonomi.

Utlåtande EkuU 13/2026 rd

I syfte att främja dessa mål går lagstiftningsprojektets metodarsenal ut på att säkerställa förarnas yrkesskicklighet, effektivisera tillsynen över utbildning och prov, förbättra tillsynen över taxibilar, identifieringen och prismärkningen samt bekämpa svart ekonomi och öka tillgången till information.

Bakgrunden till förslaget är kopplad till den lagstiftning som reviderades 2017 (se EkuU 40/2016 rd — RP 161/2016 rd). Genom lagen främjades ibruktagandet av ny teknik, nyttjande av data och nya affärskoncept och förenklades regleringen av taxitrafiken på många sätt. Det var fråga om en betydande förändring av en tidigare i detalj reglerad marknad.

Senare genomfördes 2020–2021 en serie korrigeringar som syftade till att ingripa i påträffade missförhållanden och göra förbättringar med samma mål som den nu föreslagna regleringen. De aktuella förslagen har föregåtts av en omfattande beredning och ett lagstiftningsprojekt där det utifrån remissyttrandena har funnits tämligen bred enighet om förslagens mål, även om det inte finns åtgärdsförslag som syftar till att uppnå dem.

Utgångspunkter för bedömningen

Den taxireform som trädde i kraft 2018 har bedömts ha varit till nytta för konsumenterna särskilt i de stora städerna. Priserna på tjänsterna har sjunkit och tillgången har förbättrats. Däremot verkar konsumenternas förtroende för taxibranschen ha försvagats under de senaste åren. Konsumentrådgivningen har framför allt fått utreda oklarheter kring priset och felaktiga avgifter, särskilt i fall där kunden tagit en taxi ute på gatan eller vid en taxistolpe. I den aktuella reformen accentueras således behovet av att säkerställa konsumenternas förtroende och trygghetskänsla vid användningen av taxitjänster.

Enligt Konkurrens- och konsumentverkets undersökningar sjönk de genomsnittliga priserna på taxiskjutsar i stora städer med omkring en fjärdedel efter taxireformen 2018. Priserna har sjunkit särskilt hos aktörer som endast erbjuder appbaserade skjutsar. Konsumenterna verkar också föredra förmånliga transporter när sådana finns att tillgå.

Ekonomiutskottet bedömer den föreslagna regleringen i detta utlåtande särskilt med tanke på den ekonomiska omvärlden, en fungerande marknad och konsumentskyddet. Ekonomiutskottet anser att det är viktigt att återupprätta konsumenternas förtroende för taxibranschen i linje med utgångspunkten för förslaget. Samtidigt är det väsentligt att säkerställa att den nytta som den tidigare reformen har medfört inte äventyras när taxiregleringen ses över.

Vid utskottets sakkunnigutfrågning understöddes på bred front förslagens mål att öka förtroendet och säkerheten samt främja efterlevnaden av regleringen, men i fråga om de föreslagna metodernas ändamålsenlighet avviker synpunkterna från varandra.

Bedömning av de viktigaste förslagen

Förutsättningar för taxitrafiktillstånd, utbildning och övervakning av prov. Enligt propositionen ska bland annat brott mot friheten, betalningsmedelsbedrägerier och skjutvapenbrott bli ett hinder för att bevilja körtillstånd för taxiförare. Dessutom ska avklarad utbildning för taxiförare

Utlåtande EkuU 13/2026 rd

återinföras som villkor för att få kör tillstånd. Det blir möjligt att förelägga karens till följd av fusk vid företagarprovet, och också fusk som upptäckts i efterhand ska kunna leda till påföljder. Ekonomiutskottet instämmer i bedömningen att taxitrafiken är en betrodd tjänst där det är viktigt att se till att de som arbetar i kundkontakt är pålitliga. Med tanke på konsumenternas förtroende och säkerhet kan de här förbättringarna anses motiverade och utifrån ekonomiutskottets sakkunnigutfrågning hör de till de minst kontroversiella förslagen i propositionen. Å andra sidan har det till exempel i fråga om det fasta kravet på 21 utbildningstimmar påpekats att den tid som används för utbildningen i sig inte garanterar säkerhet eller kvalitet.

Taxifordonens igenkännlighet. I propositionen föreslås det att trafik tillståndshavaren ska vara ägare eller innehavare av fordonet och att denne ska antecknas i trafik- och transportregistret. Dessutom ska registreringstecknet vara kopplat till det gällande trafik tillståndet i registret och denna koppling kontrolleras i samband med att taxiskyrtarna överlämnas. Samtidigt utvidgas den offentligt tillgängliga informationen om dem som bedriver taxitrafik. Vem som helst ska utifrån registreringstecknet kunna få uppgift om tillståndshavaren och tillståndets giltighet.

Särskilda registreringsskyltar i färg blir obligatoriska för taxibilar. Transport- och kommunikationsverket ska ordna överlämnandet av skyltarna efter att ha kontrollerat att förutsättningarna för beviljande av skyltar uppfylls. Skylten ska visa att fordonet är registrerat och kopplat till ett trafik tillstånd.

De sakkunniga som utskottet hört har till viss del varit av olika åsikt om förslaget om att införa ett krav på skylt. Å ena sidan har det bedömts underlätta tillsynen över taxibranschen och förbättra konsumenternas förtroende: en igenkännlig skylt i färg signalerar direkt till konsumenten, utan särskild kontroll, att fordonet står under myndighetstillsyn. Å andra sidan har förslaget fördelar i förhållande till kostnaderna för regleringen ansetts vara osäkra. Det har bedömts att regleringen kan fördröja inträdet på marknaden och inledandet av taxiverksamhet och i synnerhet försvåra bedrivandet av taxiverksamhet på deltid. Likaså har det framförts att det är oklart i vilken utsträckning konsumenterna upplever det som ett problem att identifiera tillåtna taxibilar i nuläget eller om fordon som inte registrerats för tillståndspliktig användning används i taxitrafik.

Taxametrar och prissättning. I propositionen föreslås det att taxameter ska vara obligatorisk utrustning för taxifordon. De uppgifter som krävs i lagen kan samlas in endast med en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Förslaget hänför sig särskilt till målen för bekämpningen av svart ekonomi. Den gällande lagen om transportservice innehåller för närvarande inget obligatoriskt taxameterkrav för alla taxibilar. Kravet på att använda en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument beror på hur priset på resan fastställs, dvs. på huruvida det handlar om ett fast pris som avtalats på förhand eller om det handlar om en skjuts med rörligt pris.

I propositionen bedöms det att cirka 70–85 procent av alla taxibilar i nuläget har taxameter. Om en taxi inte har haft taxameter, ska den ha försetts med någon annan motsvarande anordning eller något annat motsvarande system som samlar in data om taxiresor. Enligt 15 a § 2 mom. i lagen om transportservice ska uppgifterna förvaras i en databas som förvaltas av en tredje part och till vilken de överförs automatiskt och där innehållet inte kan ändras. Insamlingen av uppgifter

Utlåtande EkuU 13/2026 rd

hänger ihop med skattekontrollen och bekämpning av den svarta ekonomin och kravet på att varje taxiresa ska lämna ett jämförelsespår i elektronisk form.

Även 152 § 2 mom. i den gällande lagen om transportservice föreskriver att om inget fast pris har avtalats för en taxiresa som erbjuds en konsument ska resans pris grunda sig på den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för resan och en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska användas för att bestämma priset. Genom skyldigheten att använda en taxameter för skjutsar med rörliga priser strävar man efter att säkerställa att priset grundar sig på tillförlitlig mätuppgift. Taxametern kan således anses ha till uppgift såväl att förmedla prisinformation till konsumenterna som att bekämpa svart ekonomi.

När ärendet bereddes gick åsikterna mest isär om förslaget om obligatorisk taxameter. Också de synpunkter som framfördes vid ekonomiutskottets sakkunnigutfrågning avviker kraftigt från varandra.

Fördelen med taxametern har bedömts vara att informationen är tillförlitlig och standardiserad. Enligt Skatteförvaltningens yttrande säkerställer villkoret om en standardiserad taxameter att information samlas in enhetligt om taxitransporter och om de totala antal kilometer som körts med fordonen.

Sakkunniga har å andra sidan också bedömt att de främsta syftena med taxametern i fråga om resor som beställs via appar – transparenta priser, spårbara resor och tillförlitlig information som tillsynsmyndigheterna behöver – uppnås redan nu med hjälp av moderna digitala system. Detta talar för teknikneutralitet och möjliggör digitala lösningar som ger transparens och tillsynsinformation på motsvarande sätt som taxametern. Visserligen bedömer regeringen i propositionen att övriga anordningar och system för närvarande är mer inexacta och lättare att manipulera än en taxameter. Med tanke på teknikneutraliteten accentueras dock behovet av att bedöma om insamlingen av uppgifter och målen för bekämpningen av svart ekonomi i fortsättningen kan genomföras lika tillförlitligt också med andra system eller appar än taxametrar.

De fasta kraven på utrustning kan bedömas öka den initiala investering som krävs för marknadstillträde. Anskaffnings- och installationspriset med kringutrustning för taxametrar som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument och som typiskt används i branschen är sammanlagt cirka 2000 euro, står det i propositionen. Å andra sidan har sakkunniga också framfört lägre uppskattningar av priset och konstaterat att en taxameter har en driftlivslängd på cirka 10 år.

Kravet på att använda taxametrar enligt lagen om mätinstrument inverkar sannolikt mest på företag som tar emot beställningar i första hand via plattformsakörernas appar. Vid de här beställningarna har priset avtalats på förhand och de förare som enbart har hand om den typen av taxiskjutsar har således inte behövt skaffa taxametrar som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument. Sakkunniga har framhållit att kostnadseffekten av kravet på taxametrar slår hårdast mot småföretagare, deltidsförare och nya aktörer inom branschen. Kravet på taxametrar har bedömts kunna höja tröskeln för att komma in i branschen och minska intresset särskilt för aktörer som kör taxi på deltid att inleda eller fortsätta verksamheten. För dem som kör appbaserade skjutsar är det fråga om merkostnader. Kravet på taxametrar kan minska antalet

Utlåtande EkuU 13/2026 rd

taxiföretagare som är verksamma på deltid, vilket försämrar tillgången till taxi särskilt under toppar i efterfrågan.

Ekonomiutskottet betonar å andra sidan att det är viktigt att de föreslagna nya kraven på taxametrar dock inte hindrar eller begränsar användningen av olika prissättningsmodeller i taxitrafiken. Ändringen har således inte i detta avseende någon större inverkan på de prissättningsmekanismer som för närvarande används på taximarknaden eller på olika företagsmodeller, såsom plattformsekonomi.

Tillsyn

Ekonomiutskottet instämmer särskilt i Konkurrens- och konsumentverkets bedömning av betydelsen av tillräcklig tillsyn för att öka förtroendet och trygghetskänslan inom taxibranschen. Många av de problem som nu förekommer inom taxibranschen hänger samman med att inte heller de nuvarande taxibestämmelserna följs. Bristfälliga och vilseledande prisuppgifter, avgifter som baserar sig på fel taxekategori, ändring och radering av data om taxiresor samt fusk i provet för taxiförare eller taxiföretagare är verksamhet som redan är förbjuden med stöd av den gällande regleringen. Sådan verksamhet kan bekämpas endast genom tillräcklig tillsyn över taxibranschen och tillräckliga påföljder för missbruk. Övervakningen och påföljderna utgör tillsammans en avskräckande effekt som förebygger missbruk. Ekonomiutskottet betonar att det väsentliga vid sidan av den översyn som nu görs är att de problem som uppstår inom branschen åtgärdas också genom effektivare tillsyn.

Sammanfattande synpunkter

Vid utskottets sakkunnigutfrågning understöddes på bred front förslaget mål att öka förtroendet och säkerheten samt främja efterlevnaden av regleringen, men i fråga om de föreslagna metodernas ändamålsenlighet avviker synpunkterna från varandra. De föreslagna metoderna bedöms inte till alla delar ingripa mot de missförhållanden som de syftar till att åtgärda.

Ekonomiutskottet välkomnar att propositionen mycket öppet lyfter fram förslagets eventuella konsekvenser i många olika avseenden. Ändringarnas effekter för konsumenterna har bedömts vara bland annat att förtroendet och säkerheten ökar och att oklarheterna i fråga om prissättningen minskar. Samtidigt medger regeringen att det är svårt att på förhand bedöma vilka sammantagna konsekvenser de skärpta förutsättningarna och de nya skyldigheterna har för inträdet i branschen och möjligheterna att stanna kvar där och därigenom för tillgången till taxi. Dessutom kan de kostnader som ändringarna medför för företagarna överföras till konsumentpriserna. Prisstegringen antas dock vara måttfull eftersom man antar att antalet aktörer på taxitrafikmarknaden inte minskar nämnvärt.

Enligt utredning till ekonomiutskottet är det också möjligt att tillgången till taxi på vissa håll försämras i och med ändringarna. Förslagets konsekvenser bedöms — på grund av kraven på taxametrar och taxiskyrtlar — gälla särskilt deltidsföretagare och företag som tar in beställningar via plattformsaktörer.

Utlåtande EkUU 13/2026 rd

Vid ekonomiutskottets sakkunnigutfrågning har det också framförts en bedömning av eventuella juridiska risker som kan anknyta till att det finns vissa spänningar i förhållande till EU:s bestämmelser om etableringsfrihet och regleringens förenlighet med proportionalitetsprincipen. Ekonomiutskottet fäster kommunikationsutskottets uppmärksamhet vid behovet av att göra en bedömning av regleringen också med tanke på de föreslagna bestämmelsernas överensstämmelse med EU-rätten.

Osäkerheten kring förslagets konsekvenser framhäver behovet av uppföljning av regleringen och konsekvensbedömning i efterhand. Ekonomiutskottet anser det viktigt att följa upp förslagets konsekvenser i förhållande till dess mål och i synnerhet tillgången till och prissättningen av taxi. Detta gäller särskilt proportionaliteten i bestämmelserna om taxametrar och deras konsekvenser för aktörerna inom plattformsekonomin, branschen och konsumenterna samt i vidare bemärkelse möjligheterna att uppnå målen så kostnadseffektivt och teknikneutralt som möjligt.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Ekonomiutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 7.4.2026

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Vilhelm Junnila saf
vice ordförande Pauli Aalto-Setälä saml
medlem Noora Fagerström saml
medlem Kaisa Garedeu saf
medlem Lotta Hamari sd
medlem Timo Harakka sd
medlem Antti Kangas saf
medlem Hilikka Kemppi cent
medlem Miapetra Kumpula-Natri sd
medlem Timo Mehtälä cent
medlem Matias Mäkynen sd
medlem Mikko Ollikainen sv
medlem Merja Rasinkangas saf
medlem Oras Tynkkynen gröna
medlem Heikki Vestman saml
medlem Sinuhe Wallinheimo saml
medlem Johannes Yrttiaho vänst.

Utlåtande EkUU 13/2026 rd

Sekreterare var

utskottsråd Lauri Tenhunen.

Utlåtande EkUU 13/2026 rd Avvikande mening

Avvikande mening

Motivering

Syftet med propositionen är att stärka konsumenternas förtroende för taxitrafiken, främja tillgången till taxi, beakta olika kundgrupper i hela landet samt effektivisera övervakningen av taxitrafiken och bekämpa svart ekonomi. Syftena kan anses vara välkomna men propositionen fyller dem inte i tillräcklig utsträckning. Utifrån sakkunnigyttrandena finns det anledning att uttrycka oro över propositionens konsekvenser för tillgången på taxi, eftersom det försvagar särskilt konkurrensförhållandena och marknadstillträdet för taxiföretagare som bedriver verksamhet på deltid.

Enligt propositionsmotiven finns det problem med tillgången till taxitjänster i glesbygden, där efterfrågan är mycket oregelbunden och en betydande del av resorna ersätts till exempel av FPA. I dessa områden påverkas tillgången till taxitjänster särskilt av taxiverksamhet som bedrivs på deltid, eftersom företagen mer flexibelt kan anpassa sin verksamhet efter efterfrågan. Detsamma gäller för stadsområden, särskilt när det gäller den extra kapacitet som behövs vid toppar i efterfrågan, såsom stora evenemang.

Möjligheterna för deltidsföretagare eller taxiförare som arbetar via plattformstjänster att vara verksamma inom branschen hämmas av alltför höga start- eller bikostnader samt försvagad konkurrens.

Propositionen saknar dock helt och hållet åtgärder för att öka tillgången till taxi i hela landet eller begränsa de anknytande negativa konsekvenserna. Utskottets utlåtande beaktar inte i tillräcklig utsträckning problemen med tillgången till taxitjänster, utan riktar tvärtom ytterligare utmaningar uttryckligen till tjänsteleverantörer på deltid.

Det krav på taxametrar som ingår i propositionen motiveras med bekämpning av svart ekonomi och återställande av konsumenternas förtroende för att priset på taxiresor bestäms på ett transparent sätt. Vid bedömningen av denna del av propositionen bör det dock noteras att prissättningsproblemen framför allt gäller skjutsar där kunden tagit en taxi ute på gatan eller vid en taxistolpe.

I sitt utlåtande menar utskottet att kravet på taxametrar kan minska antalet taxiföretagare som är verksamma på deltid, vilket försämrar tillgången till taxi särskilt under toppar i efterfrågan. Denna effekt gäller uttryckligen de områden och de tidpunkter där det också i ljuset av den gällande lagstiftningen förekommer problem med tillgången på taxi.

Som ett möjligt alternativ bör man överväga att begränsa kravet på taxameter till att endast gälla taxiresor där kunden tagit en taxi ute på gatan och inte exempelvis beställningar till fast pris som gjorts via en app. Då ingriper man mer avgränsat i problemet med konsumenternas försvagade förtroende och eventuellt prisfusk. Samtidigt stiger inte i onödan kostnaderna för företagare som är verksamma på deltid eller för dem som bedriver plattformsekonomi.

Utlåtande EkUU 13/2026 rd
Avvikande mening

Separata gula registreringsskyltar har i tidigare propositioner konstaterats vara onödiga, och situationen har inte förändrats. De orsakar extra räkningar och onödigt arbete.

Propositionen ingriper inte heller i tillräcklig utsträckning särskilt i konkurrensproblemen i anslutning till taxiresor där kunden tar en taxi ute på gatan. Exempelvis genom att stärka prisjämförbarheten också för andra konsumenter än de som använder taxiappar kan både konsumenternas ställning och marknaden för taxiresor där kunden tar en taxi ute på gatan stärkas.

Jag instämmer i utskottets oro över att propositionen endast innehåller en ytlig bedömning av de sammantagna konsekvenserna av de skärpta villkoren och de nya skyldigheterna för inträdet i och möjligheterna att stanna kvar i branschen och därigenom för tillgången till taxi. Att öka regleringen står i konflikt med regeringens avregleringsarbete. Lagstiftningen bör noggrant avgränsat ingripa mot identifierade problem på ett sätt som stör marknaden så lite som möjligt och undvika att påverka konkurrensförhållandena.

Avvikande mening

Vi föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 7.4.2026

Oras Tynkkynen gröna
Lotta Hamari sd
Timo Harakka sd
Miapetra Kumpula-Natri sd
Matias Mäkynen sd
Johannes Yrttiaho vänst