

Kommunikationsutskottet

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

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 kommunikationsutskottet för betänkande och till ekonomiutskottet för utlåtande.

Utlåtande

Utlåtande har lämnats av

- ekonomiutskottet EkUU 13/2026 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- enhetschef Elina Immonen, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Sissi Kohtala, kommunikationsministeriet
- överinspektör Eveliina Hernesniemi, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Virve Haapajarvi, arbets- och näringsministeriet
- konsultativ tjänsteman Päivi Kantanen, arbets- och näringsministeriet
- ledande sakkunnig Marjo Immonen, Transport- och kommunikationsverket
- jurist Johanna Vuorinen, Folkpensionsanstalten
- ledande expert Joel Karjalainen, Konkurrens- och konsumentverket
- polisinspektör Kari Onninen, Polisstyrelsen
- ledande sakkunnig Mia Keskinen, Skatteförvaltningen
- överinspektör Jarkko Mäki, Skatteförvaltningen
- direktör Janne Marttinen, Skatteförvaltningen, Enheten för utredning av grå ekonomi
- landschef, Bolt Finland Mikael Uusivuori, Bolt Services FI Oy
- verkställande direktör Tiina Kansikas, Suomen Taksikoulutus Oy
- landsdirektör för Finland Sanni Nummi, Uber Finland Oy
- intressechef Vesa Mikkola, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- chefen för juridiska ärenden Kai Massa, Turism- och Restaurangförbundet rf
- organisationschef Sari Kokko, Synskadades förbund rf
- verksamhetsledare Jyrki Oosi, Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund

Betänkande KoUB 8/2026 rd

- verkställande direktör Annukka Mickelsson, Suomen Taksiliitto ry
- ordförande Pauli Marjakangas, Uudenmaan Taksiryttäjät ry
- generalsekreterare Anni Kyröläinen, Handikappforum rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- justitieministeriet
- äldreombudsmannens byrå
- dataombudsmannens byrå
- Utbildningsstyrelsen
- Bolt Services FI Oy
- DRide Ab
- Helsinki Limo
- Taksi Helsinki Oy
- Taksi Itä-Suomi / Joensuun Taksi Oy
- Tuomi Logistiikka Oy
- FDUV, förbundet för personer med utvecklingsstörning eller annan intellektuell funktionsnedsättning rf
- Helsingin Taksiautoilijat ry
- Invalidförbundet rf
- Konsumentförbundet rf
- Lapin Taksiryttäjät ry
- Suomen Palvelutaksit ry
- Taksiliikenteen Työnantajat ry
- Älykkään liikenteen verkosto – ITS Finland ry.

Inget yttrande av

- Finlands näringsliv rf.

PROPOSITIONEN

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

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

Enligt propositionen ska innehavaren av ett taxitrafiktillstånd vara skyldig att registrera ett fordon som används som taxi i sin uteslutande besittning och att i registret foga fordonet till trafiktillståndet. Det föreslås att tillämpningsområdet för kriminalisering av felaktig registrering utvidgas till att gälla innehavare av taxitrafiktillstånd. Tillgången till offentlig information om dem som bedriver taxitrafik ska utvidgas. Det föreslås att en avgift för trafikförseelse ska kunna

Betänkande KoUB 8/2026 rd

påföras för verksamhet som strider mot bestämmelserna om prissättning och att även taxiföraren ska ha ansvar för att lämna prisuppgifterna.

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

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

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

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Bedömning av nuläget. (1) Taxitjänsterna är en väsentlig del av tjänstefieringern av transporter och av hela transportsystemets funktion. De är nödvändiga mobilitetstjänster i vardagen för många användargrupper. Ofta fungerar taxin som den första eller sista länken i resekedjan och därför inverkar dess tillförlitlighet på hela servicekedjans funktion. Tillförlitligheten bör därför granskas ingående ur konsumentens, arbetstagarens, arbetsgivarens och samhällets synvinkel.

(2) Efter 2018 års reform har det framgått att problemen på marknaden, såsom oklarheter i prissättningen och utmaningar i anslutning till konsumentskyddet, framför allt gäller situationer där kunden tar en taxi ute på gatan utan att på förhand känna till priset eller tjänsteleverantören. Konsumenternas möjligheter att jämföra tjänsteproducenter är begränsade, och bristerna i tillsynen har bidragit till att öka den svarta ekonomin och försvagat kundernas trygghetskänsla.

(3) Ur konsumentens synvinkel är det viktigt att servicen är säker, att priset är förutsägbart och att tillgången är god. Utskottet anser det motiverat att skärpa behörighetsvillkoren för förare och innehavare av trafik tillstånd samt att stärka utbildningen och kompetensen. Dessa åtgärder ökar förtroendet för branschen och förbättrar tjänsternas kvalitet.

Propositionens syften. (4) Utskottet välkomnar projektets primära mål att förbättra förtroendet och säkerheten. En del av förslagen har direkt syftat till att öka förtroendet och säkerheten. Sammantaget syftar förslagen till att öka förtroendet för taxibranschen och därigenom också till att öka konsumenternas trygghetskänsla. Avsikten med att precisera de krav som ställs på

Betänkande KoUB 8/2026 rd

utbildningsorganisationer inom taxitrafiken är att förtroendet för utbildningen ska öka. Målet är också att öka tillsynens effekt och trovärdighet och att förebygga oärlig och olaglig verksamhet.

(5) Det är också ett bra mål att säkerställa att alla taxiaktörer följer samma regler genom att betala sina skatter, ta rätt betalt för resorna och även annars följa reglerna för taxiverksamhet. Syftet med den särskilda registreringsskylten i färg, dvs. taxiskylten, är att öka konsumenternas förtroende för taxisektorn, eftersom konsumenterna tillförlitligt kan identifiera taxibilar utifrån skylten.

Juridiska aspekter

(6) Ekonomiutskottet har i sitt utlåtande EkUU 13/2026 rd uppmanat kommunikationsutskottet att göra en bedömning av de juridiska risker som kan anknyta till att det finns vissa spänningar i förhållande till EU:s bestämmelser om etableringsfrihet och regleringens förenlighet med proportionalitetsprincipen. Kommunikationsministeriet anser att den föreslagna regleringen inte strider mot etableringsfriheten enligt artikel 49 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF). Enligt Europeiska unionens domstols (EU-domstolens) rättspraxis kan åtgärder som utan åtskillnad lämpar sig för inhemska tjänster och tjänster från andra medlemsstater motiveras med tvingande hänsyn till allmänintresset. Det kan till exempel handla om skattekontroll eller konsumentskydd. Kraven på taxametrar och taxiskyltar gäller alla innehavare av taxitrafiktillstånd och grundar sig framför allt på en effektiv skattekontroll och konsumentskydd. Taxametrar och taxiskyltar används också i många andra EU-länder. I fråga om propositionen har det gjorts en EU-anmälan i enlighet med direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Varken kommissionen eller medlemsstaterna yttrade sig eller lämnade några synpunkter.

Förutsättningar och utbildning för att få körtillstånd för taxiförare

Kravet på gott anseende. (7) I 8 § i lagen om transportservice anges när en person kan konstateras ha gott anseende och när detta villkor äventyras. I propositionen föreslås det att tillståndshavarens goda anseende i fortsättningen kan äventyras, om personen gör sig skyldig till sexualbrott eller brott mot liv eller hälsa. Brotten är mycket allvarliga brott mot en annan person, som visar att gärningsmannen förhåller sig likgiltig till den andra personens säkerhet och självbestämmanderätt och påverkar väsentligt personens tillförlitlighet. Därför är det motiverat att beakta dem när man bedömer en persons goda anseende.

(8) Det har också tidigare varit aktuellt att inkludera dessa brott i bedömningen av gott anseende. Vid behandlingen av det så kallade rörlighetspaketet framfördes det vid utfrågningen inför betänkande KoUB 28/2021 rd att kraven på gott anseende i lagen om transportservice behöver kompletteras särskilt i fråga om fängelsedomar för brott mot liv och hälsa eller bland annat sexualbrott som riktar sig mot en kund. I ett uttalande förutsatte riksdagen att statsrådet utreder och bedömer behoven att ändra bestämmelserna om gott anseende och körtillstånd i lagen om transportservice, särskilt när det gäller fängelsedomar för brott mot liv och hälsa eller bland annat sexualbrott mot en kund. Enligt erhållen utredning utgör eventuella brottmålsdomar för brott enligt 8 § 1 mom. inte automatiskt hinder för att få tillstånd. För att få tillstånd krävs det alltid också en bedömning av om domen visar att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva

Betänkande KoUB 8/2026 rd

yrkesmässig trafik. Det betyder också att begränsningen inte är absolut och att det inte är ett automatiskt hinder för näringsverksamhet att man gjort sig skyldig till brott.

Utbildning. (9) Utskottet välkomnar att de samhälleliga målen för utbildningen av taxiförare är att återställa förtroendet, avsevärt öka säkerheten, främja trafik- och passagerarsäkerheten och förbättra konsumentskyddet.

(10) Syftet med ändringen av företagartutbildningen och företagartprovet inom taxitrafiken är att man i utbildningen fäster tillräcklig uppmärksamhet vid hanteringen av de färdigheter som behövs i det praktiska arbetet. Proven ska vara likvärdiga, kvaliteten ska kunna säkerställas och proven ska i verkligheten mäta de färdigheter som krävs inom branschen. Det är viktigt att provutbudet blir mer heltäckande i hela landet.

(11) Målen för utbildningen av taxiförare är att förbättra kompetens- och färdighetsnivån, att alla har möjlighet att få en enhetlig kunskaps- och färdighetsnivå, att stärka yrkesskickligheten, att påverka kundservicesituationer, att öka branschens uppskattning, att göra branschen mer attraktiv, att öka sysselsättningen och att ge möjligheter att övergå från deltidsarbete till heltidsarbete.

(12) Utskottet påpekar att taxiförare arbetar i ett kundserviceyrke. Till taxiförarens yrkesskicklighet hör språkkunskaper, mottagning av kunder, ärlighet, trafikbeteende, lokalkännedom och säkrande av utrustningens kvalitet.

Fusk i förarprov och företagartprov

(13) Utskottet betonar att förarprov och företagartprov är viktiga för att säkerställa kompetensen, säkerheten och kundernas förtroende inom taxibranschen. Enligt propositionen ska det i fortsättningen kunna fastställas en karenstid på sex månader för att delta på nytt i taxiförartprovet efter uppdagat fusk. I förarproven är det redan nu möjligt att meddela ett förbud på sex månader mot att på nytt delta i provet, om det konstateras att personen vid provtillfället har gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk. Provpresentationerna kan i fortsättningen underkännas också om fusket upptäcks i efterhand.

(14) Som fusk ska enligt propositionen betraktas en oärlig gärning eller underlåtenhet som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Utskottet anser att förslaget till reglering på lagnivå till denna del är tillräckligt och heltäckande, men menar att det med tanke på uppnåendet av regleringens mål är viktigt att möjligheterna till alla slags fusk minimeras genom praktiska arrangemang när proven ordnas. Utskottet konstaterar att proven genuint ska mäta den deltagande personens egen kompetens och tillräckliga språkkunskaper.

Bekämpning av svart ekonomi

(15) Risken för svart ekonomi inom branschen är enligt uppgift förhöjd, olika försummelser av offentliga förpliktelser är vanliga och det förekommer betydande störningar i den ekonomiska tillförlitligheten.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

(16) Centrala förslag i anslutning till bekämpningen av svart ekonomi är i propositionen registrering av fordon för näringsverksamhet, fogande av trafiktillstånd till registreringsbeteckning, krav på taxametrar, registrerings skyltar i färg, utvidgning av gott anseende med nya brottsrubriceringar samt tillståndsplikt för utbildningsorganisationer inom taxitrafiken och utarbetande av fullgöranderapporter för att stödja den nya tillståndsprocessen.

(17) De data som samlas in i samband med taxiresor, bekämpningen av svart ekonomi och tillsynen över branschen är kopplade till kravet på taxameter. Utskottet ser det som viktigt att mätningen och anknytande data är tillförlitliga och att systemet stöder både myndighetstillsynen och företagens egen ekonomiförvaltning.

(18) Det är viktigt att utveckla tillsynen för att bekämpa svart ekonomi. Den nuvarande datainsamlingen är delvis splittrad och den bör utvecklas i en riktning där informationen är enhetligare och bättre kan nyttjas av myndigheterna.

(19) De föreslagna ändringarna stärker konkurrensställningen för företag som handlar hederligt genom att undanröja den ogrundade kostnadsfördel som uppstår genom svart ekonomi. Tillstånds- och tillsynsmyndigheternas verksamhetsförutsättningar kan bedömas bli bättre. Förslagen kan också bedömas ha en förebyggande effekt på svart ekonomi och minska den administrativa bördan.

(20) Utskottet noterar att utvecklingen av bekämpningen av svart ekonomi kräver uppmärksamhet också i framtiden.

Taxametrar i alla taxibilar

(21) Syftet med det krav på taxametrar som föreslås i propositionen är att stärka tillförlitligheten, transparensen och tillsynsmöjligheterna när det gäller taxitrafik samt att öka konsumenternas förtroende för taxitjänsterna. Enligt propositionen blir taxametern obligatorisk i alla taxibilar för att de uppgifter som behövs för tillsynen över alla taxitransporter ska kunna samlas in samordnat och tillförlitligt. Taxametern gör det möjligt att lagra de viktigaste uppgifterna om resan, såsom körsträcka, körtid, pris och tidpunkt samt fordonets totala kilometerantal, på ett sätt som stöder både myndighetstillsynen och kundens rättsskydd. Målet är att effektivisera bekämpningen av svart ekonomi, förbättra särskilt förutsättningarna för skattekontroll och underlätta myndigheternas möjligheter att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna om taxitrafik. Utskottet anser att regleringens syften och huvudinriktning är motiverade.

(22) Under sakkunnigutfrågningen framfördes också kritik mot mätningens konsekvenser och det framfördes att inte enbart en taxameter kan förhindra svart ekonomi eller eliminera exempelvis problem med tillsynen. Sakkunniga har också föreslagit att man överväger att tillämpa olika bestämmelser på taxiresor som börjar från gatan och taxiresor som beställs till exempel med en app.

(23) Enligt uppgift föreslås det i propositionen att taxametern ska bli obligatorisk i första hand till stöd för skattekontrollen och insamlingen av de uppgifter som behövs för denna. Enligt utredning till utskottet har den nuvarande regleringen, som tillåter inte bara taxametrar utan också

Betänkande KoUB 8/2026 rd

andra motsvarande system utan enhetliga tekniska krav, lett till problemsituationer bland annat i fråga om reseuppgifternas tillförlitlighet, spårbarhet och förhindrande av manipulation. Enligt utredning till utskottet är taxametern för närvarande den mest tillförlitliga utrustningen för att samla in och förvara data som behövs i skattekontrollen.

(24) Utskottet noterar att den föreslagna regleringen också påverkar ekonomin och verksamheten, särskilt i fråga om små taxiföretag och taxiföretagare på deltid. En obligatorisk taxameter ökar kostnaderna för anskaffning, installation, underhåll och också för eventuella inspektions- och uppdateringsskyldigheter. Utskottet anser att konsekvenserna kan vara relativt sett större för aktörer vars körvolym är liten eller vars verksamhet baserar sig på förhandsbokade skjutsar och avtalsprissättning. Sakkunniga har också ansett det möjligt att regleringen kan höja tröskeln för inträde i branschen och påverka konkurrensläget på marknaden särskilt i glesbygden, där tillgången till taxitjänster redan är en utmaning. Dessutom har det uttryckts oro över att taxameterkravet kan minska särskilt taxiverksamheten på deltid och på så sätt försämra tillgången till tjänster på vissa orter.

(25) Utskottet konstaterar dessutom att de praktiska konsekvenserna av kravet kan variera vid olika taxitransporter. Särskilda frågor kan gälla till exempel skolskjutsar, transporter som ordnas av välfärdsområdena samt andra avtalsbaserade körningar där prissättningen baserar sig på helheter som avtalats på förhand och inte på mätning av en enskild resa. I vissa situationer kan det direkta mervärdet av kravet vara begränsat i förhållande till kostnaderna och den administrativa bördan.

(26) Enligt erhållen utredning kan ett enhetligt krav på taxameter dock bedömas minska möjligheterna till missbruk. Dessutom kan kravet förbättra kundernas möjligheter att bedöma resans och prisets riktighet och föra eventuella oklarheter till myndigheten för behandling. Utskottet anser att kravets betydelse för kunderna särskilt anknyter till stärkt förtroende och transparens i prissättningen.

(27) Enligt erhållen utredning kan kravet på taxametrar bidra till att främja rättvisa konkurrensvillkor för hederliga företagare. Enhetliga tekniska skyldigheter kan minska osund konkurrens som grundar sig på bristfällig rapportering eller kringgående av reglering. Dessutom har sakkunniga framfört att kravet på taxameter kan bidra till att stärka hela branschens trovärdighet nu när konsumenternas förtroende för taxitjänster klart har försämrats under de senaste åren. Utskottet anser det ytterst viktigt att regleringen syftar till att återställa förtroendet för branschen och stärka kundernas trygghetskänsla.

(28) Utskottet konstaterar dock att taxameterkravet inte på ett heltäckande sätt kan förhindra exempelvis svart ekonomi. Trots kravet på taxametrar på lagnivå är det möjligt att taxametern inte alltid används eller att alla behövliga uppgifter inte matas in i den. Utskottet betonar därför att det med nödvändighet också krävs effektiv tillsyn för att regleringen ska fungera.

(29) Utskottet konstaterar att propositionens mål för taxameterkravet med tanke på bekämpningen av svart ekonomi, tillsynen över den och konsumentskyddet är godtagbara och välkomna. Vid konsekvensbedömningen i efterhand är det dock viktigt att säkerställa att regleringen inte i onödan begränsar utvecklingen av nya tekniska lösningar eller digitala

Betänkande KoUB 8/2026 rd

servicemodeller. Inom taxitrafiken har det under de senaste åren blivit vanligare med appbaserade verksamhetsmodeller där prissättningen, beställningen och betalningen sker helt via digitala system. Samtidigt måste man vid den fortsatta bedömningen av regleringen se till att regleringen inte försämrar de konsumentfördelar som uppstår genom konkurrensen.

(30) Utskottet ser det som angeläget att genomförandet av taxameterregleringen, dess konsekvenser och eventuella problem följs upp noggrant som en del av konsekvensbedömningen. Vid uppföljningen ska särskild uppmärksamhet fästas vid taxameterkravets konsekvenser för bekämpningen av svart ekonomi, hur tillsynen fungerar, konsumentskyddet, förutsättningarna för avtalsbaserade transporter och företagande på deltid samt den regionala tillgången till taxitjänster.

Färgade registreringsskyltar för taxibilar

(31) Sammantaget anser utskottet att förslaget att införa en separat identifierbar registreringsskylt för fordon som används i taxitrafik är motiverat. Syftet med förslaget är att öka konsumenternas förtroende för taxitjänster, göra det lättare att skilja lovlig taxitrafik från olovlig verksamhet och förbättra tillsynen över taxitrafiken. Sakkunniga har dock betonat att skyltkravets betydelse i första hand hänför sig till att stärka konsumenternas förtroende och göra tjänsten identifierbar, medan dess direkta konsekvenser för myndighetstillsynen och bekämpningen av svart ekonomi kan bli mer begränsade.

(32) Enligt utskottets bedömning kan tydligt identifierbara taxiskyltar stärka kundernas trygghetskänsla särskilt i situationer där kunden tar en taxi ute på gatan eller vid en taxistation utan förhandsbokning. Enligt erhållen utredning accentueras däremot inte behovet av identifierbarhet i samma utsträckning vid skjutsar som beställs på förhand eller förmedlas via en app. Tillståndshavare som erbjuder företags- och representationskörningar får enligt propositionen avvika från skyltkravet vid den typen av körningar, om man på förhand har kommit överens om saken genom avtal.

(33) Förslaget om taxiskyltar kan också underlätta myndigheternas möjligheter att rikta tillsynen effektivt och identifiera fordon som används i tillståndspliktig verksamhet. Utskottet anser dock utifrån inkommen utredning att taxiskyltarnas betydelse i myndigheternas praktiska tillsynsarbete inte bör överskattas.

(34) Utskottet noterar också att förslaget medför en administrativ börda och kostnader för taxiföretagarna. I synnerhet för företagare som bedriver verksamhet i liten skala eller på deltid kan ändringarna i skyltkravet bli en extra börda. Enligt utredning till utskottet kan en taxiskylt i praktiken vara problematisk också i sådan verksamhet där fordonet en del av tiden används för något annat ändamål än taxi. Dessutom har sakkunniga framfört att kravet på taxiskyltar kan minska flexibiliteten i utvecklingen av nya företagsmodeller och plattformsbaserade tjänster. Utskottet anser att det krav på skyltar som föreslås i propositionen är motiverat i det rådande läget, där det är nödvändigt att vidta åtgärder för att återställa kundernas förtroende för taxibranschen.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

(35) Utskottet betonar att skyltkravets konsekvenser för konsumenternas trygghetskänsla, tillgången till tjänster och en fungerande tillsyn måste följas upp noggrant i fortsättningen. Utskottet anser dock att det är viktigt att man vid bedömningen av regleringens konsekvenser i efterhand inte enbart bedömer enskilda krav separat från den övriga regleringen av taxibranschen, utan också regleringens sammantagna konsekvenser bör granskas samlat och heltäckande.

Uppföljning

(36) Utskottet konstaterar att sakkunniga har förhållit sig både mycket positiva och skeptiska till propositionen. Sammantaget anser utskottet att propositionen behövs och fyller sitt syfte. Det är dock nödvändigt att noggrant bevaka utfallet av målen. Utskottet ser det också som viktigt att statsrådet vidtar åtgärder för att förbättra ställningen för förare som arbetar inom plattformsekonomin och i anslutning till detta bland annat utreder behovet av att uppdatera lagstiftningen. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande där

riksdagen förutsätter att statsrådet noga följer hur propositionens mål uppnås och hur taxibranschen utvecklas och att statsrådet vid behov vidtar åtgärder för att säkerställa att målen uppnås.

Övrigt

(37) Utskottet har vid sakkunnigutfrågningen också hört funktionshindervisorganisationer och äldreombudsmannen. Utskottet fäster särskild uppmärksamhet vid ställningen för äldre och personer med funktionsnedsättning och vid tillgodoseendet av deras rättigheter. För dessa grupper med särskilda behov är taxitjänster ofta den enda möjliga möjligheten att röra sig och därför är det särskilt viktigt att man i utbildningen och på andra ställen fäster uppmärksamhet vid dessa gruppers särskilda behov.

DETALJMOTIVERING

1. Lagen om ändring av lagen om transportservice.

6 §. Beviljande av taxitrafiktillstånd. Förslaget om krav på en fysisk persons vanliga vistelseort togs in i propositionen först efter remissbehandlingen. Förslaget underlättar Transport- och kommunikationsverkets tillsynsarbete. Men i propositionen har det inte bedömts eller motiverats med avseende på EU-rätten, och kommunikationsministeriet har därför föreslagit att kravet på vanlig vistelseort stryks ur propositionen. Utskottet ändrar därför momentet så att kravet stryks.

262 a §. Felaktig registrering av fordon som används i trafik. Justitieministeriet påpekade i sitt yttrande till utskottet att det i den föreslagna 262 a § i lagen om transportservice är fråga om en straffrättslig straffbestämmelse där tillståndshavaren och tjänsteleverantören nämns, men uppenbarligen kan det också vara fråga om en juridisk person. Justitieministeriet konstaterar att en juridisk person inte i sig kan ha ställning som gärningsman, utan gärningsmannen i straffbestämmelserna måste vara en fysisk person.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

I propositionen föreslås det att 262 a § 1 mom. ändras så att tillämpningsområdet för kriminalisering av felaktig registrering utvidgas till att gälla också innehavare av tillstånd för taxitrafik. I övrigt förblir paragrafen oförändrad i propositionen. I momentet föreskrivs om straff för tillståndshavaren eller tjänsteleverantören.

I det föreslagna 262 a § 2 mom. eller i andra straffbestämmelser i lagen om transportservice har straffet inte riktats mot namngivna aktörer, utan man hänvisar till gärningsmannen med uttrycket ”den som”. Då är brottsrekvisiten allmänna så att de inte begränsar kretsen av personer som kan komma i fråga som gärningsmän.

Utskottet har ändrat straffbestämmelsen i 262 a § 1 mom. till den mer generella formen ”som”, vilket gör det möjligt att rikta straffansvaret till den fysiska person till vars skyldigheter registreringen hör i stället för till en juridisk person. Samtidigt preciseras momentet så att hänvisningen till 17 § riktas till 17 § 1 och 2 mom.

5. Lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter.

Utskottet har ändrat lagförslagets ingress och 1 § för att samordna regleringen med proposition (RP 19/2026 rd) som samtidigt behandlas i riksdagen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2—4 i proposition RP 15/2026 rd utan ändringar.

*Riksdagen godkänner lagförslag 1 och 5 i proposition RP 15/2026 rd med ändringar.
(Utskottets ändringsförslag)*

Riksdagen godkänner ett uttalande. (Utskottets förslag till uttalande)

Betänkande KoUB 8/2026 rd

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 268 § 3 mom., sådant det lyder i lag 429/2025, *ändras* 6 § 3 mom., 6 a § 3–5 mom., 8 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 17 § 2 och 4 mom., 25 § 2 mom., 25 § 3 mom. 2 punkten, 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 227 § 1 mom. 1 punkten, 246 § 5 mom., 246 a § 1 och 2 mom., 262 a § 1 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten,

sådana de lyder, 6 § 3 mom. i sin finska språkdräkt, 6 a § 3–5 mom., rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 246 a § 1 och 2 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten i lag 299/2021, 6 § 3 mom. i sin svenska språkdräkt och 246 § 5 mom. i lag 371/2019, 8 § 1 mom. 1 punkten i lag 175/2025, 17 § 2 mom. och 262 a § 1 mom. i lag 60/2022, 17 § 4 mom. i lag 495/2023, 25 § 2 mom. delvis ändrat i lagarna 984/2018 och 299/2021, 25 § 3 mom. 2 punkten i lag 925/2024 och 227 § 1 mom. 1 punkten i lag 150/2025, och

fogas till lagen nya 268 a och 268 b § som följer:

6 §

Beviljande av taxitrafiktillstånd

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att en fysisk person som ansöker om tillstånd ~~har sin vanliga vistelseort och sitt faktiska och fasta verksamhetsställe i Finland~~ eller att en juridisk person som ansöker om tillstånd har sitt faktiska och fasta verksamhetsställe i Finland. Därutöver ska den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig uppfylla de villkor som anges i 1 mom. 1 punkten och ha gott anseende på det sätt som avses i 8 §. Verkställande direktören, styrelseordföranden, den enda ordinarie styrelsemedlemmen och de ansvariga bolagsmännen i en juridisk person som ansöker om tillstånd ska dessutom ha sådant gott anseende som avses i den paragrafen.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

6 a §

Företagarutbildning i och företagarpöv för taxitrafik

Det företagarpöv som avläggs efter utbildningen ska innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Deltagande i ett företagarpöv förutsätter att personen har deltagit i företagaruibildningen.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av företagarpövet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av företagaruibildningen och företagarpövet samt om anmälan till och grunderna för bedömningen av övet.

8 §

Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas huruvida

1) personen under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, bedrägeribrott eller betalningsmedelsbrott, sexualbrott, brott mot liv och hälsa, människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa eller för ett sådant brott mot de bestämmelser som avses i artikel 6.1 tredje stycket b i EU:s förordning om trafikidkare som begåtts av personen eller av en förare som personen anlitat,

15 a §

Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för att det i fordon som används för taxitrafik används en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011) och att taxametern samlar in följande uppgifter i elektronisk form för varje taxiresa:

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

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om taxametrar och om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

17 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska dessutom se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig taxi-, person- eller godstrafik har registrerats i trafik- och transportregistret i tillståndshavarens eller tjänsteleverantörens uteslutande besittning och fogats till tillståndshavarens trafiktillstånd. Transport- och kommunikationsverket kan i trafiktillståndet stryka ett fordon som fogats till det, om förutsättningarna för fogande av fordonet till trafiktillståndet inte längre uppfylls.

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för sådana transporter av personer och gods som avses i 3 § tillfälligt är ur funktion under en kort tid och inte transporter med ett sådant fordon utrustat med automatiserat körsystem som används i trafik med stöd av ett provnummerintyg som Transport- och kommunikationsverket beviljat med stöd av 116 eller 116 a § i fordonslagen. Vad som föreskrivs i 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används inom sådan taxitrafik som avses i 4 § tillfälligt är ur funktion under en kort tid.

25 §

Krav på taxiförare

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

1) har gällande körkort, dock minst för bil i kategori B, och sökanden ska ha haft körkorten i minst ett år; utöver körkort som beviljats i Finland godkänns också sådana körkort som beviljats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som erkänns som berättigande till att framföra fordon i Finland,

2) på grundval av ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2 enligt 18 § i körkortslagen (386/2011),

3) har genomgått den utbildning för taxiförare som avses i 25 a § och högst ett år före lämnandet av ansökan om körkortstillstånd för taxiförare har avlagt med godkänt resultat det prov för taxiförare som avses i den paragrafen.

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

2) något av följande brott enligt strafflagen:

- a) brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 5, 6 a, 6 c eller 7–15 §,
- b) brott mot friheten enligt 25 kap. 1, 2, 4, 4 a eller 6–8 §,
- c) egendomsbrott enligt 28 kap. 1–9, 11 eller 12 §,
- d) skattebedrägeri eller grovt skattebedrägeri enligt 29 kap. 1 eller 2 §,

Betänkande KoUB 8/2026 rd

- e) rån enligt 31 kap. 1 §,
 - f) häleri- eller penningtvåtsbrott enligt 32 kap. 1–10 §,
 - g) bedrägeri eller grovt bedrägeri enligt 36 kap. 1 eller 2 §,
 - h) betalningsmedelsbedrägeri eller grovt betalningsmedelsbedrägeri enligt 37 kap. 8 eller 9 §, förberedelse till betalningsmedelsbedrägeri enligt 11 § eller betalningsmedelsbrott eller grovt betalningsmedelsbrott enligt 12 eller 13 §,
 - i) skjutvapenbrott eller grovt skjutvapenbrott enligt 41 kap. 1 eller 3 §, hantering av skjutvapen för begående av ett allvarligt brott enligt 2 §, brott mot bestämmelserna om farliga föremål enligt 5 §, innehav av farligt föremål enligt 6 § eller innehav av föremål eller ämne som lämpar sig för att allvarligt skada någon annan enligt 7 §,
-

25 a §

Utbildning och prov för taxiförare

Utbildningen för taxiförare ska innehålla undervisning om

- 1) assistans till passagerare och tryggnad av deras säkerhet,
- 2) olika passagerargrupperns särskilda behov,
- 3) kundbetjäningssituationer inom taxitjänster,
- 4) förarens rättigheter och skyldigheter,
- 5) faktorer som påverkar säkerheten för transporter och trafik.

Utbildningen för taxiförare ska omfatta minst 21 timmar.

Provet för taxiförare ska innehålla frågor om alla de helheter som avses i 1 mom. Deltagande i provet förutsätter att personen har genomgått utbildningen för taxiförare.

Kompetenskravet för taxiförare uppfylls också av en sökande som har ett beslut enligt lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) om en motsvarande behörighet som grundar sig på bevis på formella kvalifikationer och som förvärvat i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en EES-stat. Beslutet fattas av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av provet för taxiförare. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av utbildningen och provet för taxiförare samt om anmälan till och grunderna för bedömningen av provet.

35 a §

Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik

För ordnande av i 25 a § avsedd utbildning för taxiförare, i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och i 6 a § avsedd företagarutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.

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

- 1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,
- 2) som inte har försatts i konkurs,

Betänkande KoUB 8/2026 rd

3) som inte har försummat sina skyldigheter i fråga om skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som Tullen tar ut eller har andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på betalningsförmågan är större än ringa eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

4) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram,

5) vars godkännande enligt denna paragraf inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten under det senaste året.

35 b §

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

Av utbildningsprogrammet ska det framgå hur de ämnesområden som undervisas behandlas och hur de praktiska övningar som ingår i utbildningsprogrammet dimensioneras enligt antalet deltagare samt motsvarande uppgifter om de praktiska arrangemangen vid övningarna.

Transport- och kommunikationsverket fastställer på ansökan utbildningsprogrammet i samband med godkännandet av utbildningsanordnaren och förnyandet av utbildningsprogrammet. Ett fastställt utbildningsprogram är i kraft högst fem år. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan också enbart fastställa ett utbildningsprogram. Även någon annan än en godkänd utbildningsanordnare eller den som ansöker om godkännande kan ansöka om fastställande av ett utbildningsprogram.

36 b §

Skyldigheter för en godkänd anordnare av utbildning i taxitrafik

Utbildningsorganisationen ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla uppgifter om

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

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

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

En godkänd utbildningsanordnare ska föra förteckning över lärare och de personer som svarar för utbildningen och bevara alla uppgifter som gäller de utbildningar som ordnats, de sätt som utbildningen ordnats på och de lärare som deltagit i utbildningarna samt alla handlingar som gäller de personer som genomgått utbildningen i sex kalenderårs tid räknat från det år som följer på det år då utbildningen genomgicks. När bevaringstiden gått ut ska personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

152 §

Prissättning av taxitrafiktjänster

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera konsumenten om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. I fråga om skjutsar som inte har beställts på förhand eller vars pris är rörligt ska även föraren på begäran informera konsumenten om prisuppgifterna skriftligt eller muntligt innan resan inleds. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för konsumenten lättförståeligt sätt, och de får inte ändras under resan. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att de är lättillgängliga för konsumenten innan resan inleds.

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

193 a §

Myndighet som övervakar utbildningarna inom taxitrafiken och utbildningsanordnarnas verksamhet

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

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

227 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall

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

Betänkande KoUB 8/2026 rd

1) på basis av företags- och organisationsnummer, det registreringstecken som identifierar fordonet, företagets namn eller tillståndets nummer, uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av tillstånd för verksamhetsutövare samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och efternamn, personbeteckning, det registreringstecken som identifierar fordonet eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om verksamhetsutövarens namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer och tillståndets giltighetstid,

246 §

Återkallande av körtillstånd för taxiförare samt varning som ges av polisen

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med 25 §. Av de gärningar som avses i 3 och 4 mom. i den paragrafen ska beaktas de gärningar som polisen har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

246 a §

Vid avläggande av prov för taxiförare och företagarpöv konstaterat fusk

Om en person som deltar i ett sådant prov för taxiförare som avses i 25 a § eller i ett företagarpöv som avses i 6 a § under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Provpresentationen ska också underkännas om fusk upptäcks efter provet. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

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

Betänkande KoUB 8/2026 rd

32 kap.

Straffbestämmelser

262 a §

Felaktig registrering av fordon som används i trafik

~~En innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör~~ Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet ~~inte~~ på det sätt som avses i 17 § 1 eller 2 mom. underlåter att registrera ~~har registrerat~~ ett motordrivet fordon som används i yrkesmässig trafik i det trafik- och transportregister som avses i 216 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *felaktig registrering av fordon som används i trafik* dömas till böter.

265 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet
1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 25 a, 26 a, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

268 a §

Förseelser som gäller lämnande av prisuppgifter och användning av taxameter

Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 1 och 3 mom. eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av 152 § 3 mom. föreskrivs om lämnande av prisuppgifter.

Föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 2 mom. föreskrivs om användningen av taxameter.

Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna i 15 a § om användningen av taxameter.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

268 b §

Påförande och verkställighet av avgift för trafikförseelse

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse enligt denna lag och om ändringssökande i fråga om en sådan avgift finns i vägtrafiklagen (729/2018). Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 15 a § 1 och 3 mom., 227 § 1 mom. 1 punkten och 268 a § 3 mom. träder dock i kraft först den 1 februari 2027 och bestämmelserna i 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten den 1 september 2034.

Trots vad som föreskrivs i 17 § 2 mom. i denna lag ska innehavare av taxitrafiktillstånd uppfylla kraven enligt det momentet på registrering av fordon och fogande av fordonet till trafiktillståndet senast den 1 januari 2027.

Trots vad som föreskrivs i 25 § 2 mom. 3 punkten i denna lag kan körtillstånd för taxiförare beviljas en person utan genomgående av en utbildning för taxiförare efter ikraftträdandet av denna lag under den tid som utbildning för taxiförare ännu inte finns att tillgå, dock högst till och med den 31 oktober 2026.

På en ansökan om körtillstånd för taxiförare eller en ansökan om förnyande av körtillstånd för taxiförare som har lämnats in med stöd av 25 eller 26 § i denna lag och som är anhängig vid ikraftträdandet av denna lag samt i fråga om begäran om omprövning och ändringssökande som gäller en sådan ansökan tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

En föreskrift som meddelats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av de bestämmelser i 152 § 2 mom. som gällde vid ikraftträdandet av denna lag gäller till och med den 31 januari 2027.

2.

Lag

om temporär ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras temporärt i lagen om transportservice (320/2017) 26 § 2 mom., 35 a § och 265 § 1 mom. 1 punkten, sådana de lyder i lag 299/2021, och
fogas temporärt till lagen en ny 26 b § som följer:

Betänkande KoUB 8/2026 rd

26 §

Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare

Ett körtillstånd kan förnyas genom ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan om förnyande av körtillstånd får göras tidigast sex månader innan giltighetstiden för körtillståndet löper ut. På förnyande av körtillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 25 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. och om kompletterande utbildning för taxiförare i 26 b §. Om den som ansöker om förnyande av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 25 § 3 mom., kan tillståndet trots det förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

26 b §

Kompletterande utbildning för taxiförare

För förnyande av körtillstånd för taxiförare ska föraren genomgå en kompletterande utbildning. Utbildningen ska innehålla undervisning i de helheter som avses i 25 a § 1 mom. Taxiföraren ska genomgå en kompletterande utbildning endast en gång för förnyande av körtillstånd. Kompletterande utbildning krävs dock inte om personen har genomgått en sådan utbildning för taxiförare som avses i 25 a §.

Utbildningen ska omfatta minst 7 timmar. Utbildningsorganisationen beviljar ett utbildningsintyg till den som genomgått utbildningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och genomförandet av den kompletterande utbildningen för taxiförare.

35 a §

Godkännande av en utbildningsorganisation som anordnare av utbildning i taxitrafik

För ordnande av i 25 a § avsedd utbildning för taxiförare, i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov, i 26 b § avsedd kompletterande utbildning för taxiförare och i 6 a § avsedd företagareutbildning krävs ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket.

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

- 1) som uppfyller de pedagogiska och yrkesmässiga förutsättningar som avses i 36 a §,
- 2) som inte har försatts i konkurs,
- 3) som inte har försummat sina skyldigheter i fråga om skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som Tullen tar ut eller har andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på betalningsförmågan är större än ringa eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,
- 4) som har ett av Transport- och kommunikationsverket fastställt utbildningsprogram,

Betänkande KoUB 8/2026 rd

5) vars godkännande enligt denna paragraf inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. 2 eller 4 punkten under det senaste året.

265 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 6 a, 25 a, 26 a, 26 b, 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35, 35 a eller 37 §,

— — — — —
ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

— — — — —
Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 31 augusti 2034.

Trots vad som i 26 § 2 mom. och 26 b § i denna lag föreskrivs om kompletterande utbildning och förnyande av körkortstillstånd, kan körkortstillståndet för taxiförare förnyas utan genomgående av kompletterande utbildning efter ikraftträdandet av denna lag under den tid som kompletterande utbildning ännu inte finns att tillgå, dock högst till och med den 31 oktober 2026.

3.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonslagen (82/2021) 99 och 101 § samt 195 § 7 mom., av dem 195 § 7 mom. sådant det lyder i lag 458/2025, och

fogas till 13 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 493/2023, ett nytt 7 mom., varvid det nuvarande 7 och 8 mom. blir 8 och 9 mom., till lagen en ny 153 a § samt till 195 §, sådan den lyder i lagarna 493/2023, 305/2025 och 458/2025, ett nytt 7 mom., varvid det ändrade 7 mom. blir 8 mom., som följer:

Betänkande KoUB 8/2026 rd

13 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Fordon som används i taxitrafik ska ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011).

99 §

Registreringsskyltar och registreringstecken

När fordon registreras första gången överlämnas registreringsskyltar med det registreringstecken som identifierar fordonet. Registreringsskyltar överlämnas vid behov också för fordon som påställs. Registreringstecknet och registreringsskyltarna ska vara tydligt urskiljbara.

För ett fordon som används i taxitrafik överlämnas registreringsskyltar som skiljer sig från andra registreringsskyltar (*taxiskyltar*), om de förutsättningar som anges i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice uppfylls och fordonet inte är belagt med användningsförbud eller körförbud.

Närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknets innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper.

101 §

Användning av registreringsskyltar

För ett fordon får inte användas och på det inte fästas andra registreringsskyltar eller förflyttningsmärken än de som hör till fordonet och inte heller andra sådana skyltar eller bokstavs- eller sifferkombinationer som på ett vilseledande sätt påminner om en registreringsskylt, ett registreringstecken, ett förflyttningsmärke eller någon annan stats nationalitetsbeteckning.

På fordonet får emellertid i högst en månads tid användas någon annan tillfällig skylt som anger fordonets registreringstecken, om den som utför registreringar har gjort en anteckning om detta i registret i samband med beställningen av en ny registreringsskylt. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran förlänga tidsfristen.

Om fordonet används i taxitrafik, ska taxiskyltar användas på fordonet. Utan taxiskylt får sådana företags- eller representationskörningar utföras där avvikelser från skyldigheten att använda taxiskylt har överenskommit på förhand genom avtal. Avtalet eller en kopia av det ska medföras i fordonet och på begäran visas upp för tillsynsmyndigheten.

Ett fordon får inte användas i trafik, om det är försett med taxiskyltar och förutsättningarna i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice inte uppfylls.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

Registreringsskyltarna ska kunna läsas utan svårighet i trafiken.

153 a §

Kontroll av förutsättningarna för taxiskyltar vid besiktning

Någon annan besiktning än registreringsbesiktning eller efterkontroll av fordonet får inte slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud enligt 101 § 4 mom.

Besiktningförrättaren är vid utförande av besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om användningsförbud för det fordon som besiktas.

195 §

Avgift för trafikförseelse

En innehavare av taxitrafiktillstånd kan påföras en avgift för trafikförseelse på 3 000 euro, om denne uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 13 § 7 mom. att använda taxameter.

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse enligt denna lag och om ändringssökande i fråga om en sådan avgift finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter. Avgift för trafikförseelse påförs inte, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 195 § 7 mom. träder dock i kraft först den 1 februari 2027 och bestämmelserna i 153 a § den 1 juli 2027.

De innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte i sina fordon har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska uppfylla kravet enligt 13 § 7 mom. i denna lag på att använda taxameter senast den 1 februari 2027.

De innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte har taxiskyltar på sina fordon ska uppfylla kravet på att använda taxiskyltar enligt 101 § 3 mom. i denna lag senast den 30 juni 2027.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

4.

Lag

om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) 6 § 1 mom. 14 punkten, sådan den lyder i lag 324/2017, som följer:

6 §

Syftet med fullgöranderapporter

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av persontrafiktillstånd, godstrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd och av godkännande av en utbildningsorganisation som ordnar utbildning i taxitrafik enligt lagen om transportservice (320/2017),

Denna lag träder i kraft den _____ 20 ____ .

5.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 23 punkten, sådan den lyder i lag 351/2026, som följer:

Betänkande KoUB 8/2026 rd

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om verkställighet av följande administrativa påföljder av straffkaraktär:

23) påföljdsavgift enligt 255 b och 255 c § och avgift för trafikförseelse enligt 268 och 268 a § i lagen om transportservice (320/2017),

Denna lag träder i kraft den 20 .

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att

statsrådet noga följer hur propositionens mål uppnås och hur taxibranschen utvecklas och att statsrådet vid behov vidtar åtgärder för att säkerställa att målen uppnås.

Helsingfors 27.5.2026

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mauri Kontu cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker
utskottsråd Juha Perttula.

Betänkande KoUB 8/2026 rd

Reservation

Reservation

Motivering

Jag ställer mig bakom största delen av syftena med propositionen. Förtroendet för taxibranschen, säkerheten och en rättvis konkurrens måste säkerställas genom ändamålsenliga bestämmelser. De föreslagna ändringarna i förutsättningarna för att få körkortstillstånd för taxiförare, utbildningen och förebyggandet av fusk är motiverade.

Däremot är de krav på obligatorisk taxameter och färgade registreringsskyltar som ingår i propositionen inte ändamålsenliga för alla taxibilar. Skyldigheterna att använda taxametrar och separata taxiskyltar ökar kostnaderna för att komma in i branschen och försvårar villkoren särskilt för taxiföretagare och taxiföretag som bedriver verksamhet i liten skala. Skyldigheterna kommer alltså sannolikt att höja priset på skjutsar och försämra tillgången samt öka de administrativa kostnaderna. De är inte nödvändiga med tanke på säkerheten eller återställandet av förtroendet inom branschen. Kraven försämrar verksamhetsförutsättningarna för appbaserade taxitjänster, men de löser ändå inte problemen med skjutsar som börjar ute på gatan.

Den tidigare liberaliseringen av regleringen inom taxibranschen har haft betydande konsekvenser för marknaden och priserna. Konkurrens- och konsumentverket menar i sitt yttrande att den föregående taxireformen, som trädde i kraft 2018, har sänkt priserna på taxiresor särskilt i stora städer. Priset på taxiresor i de stora städerna uppges ha sjunkit med i genomsnitt 25 procent i och med den föregående reformen.

Också ekonomiutskottet lyfter i sitt utlåtande fram risken för att det blir svårare att komma in i branschen och att de stigande kostnaderna överförs till konsumentpriserna. Likaså anser ekonomiutskottet i sitt utlåtande att det är möjligt att regleringen leder till att tillgången till taxi försämras ställvis.

Att ytterligare försämra tillgången är en märklig lösning i en situation där det redan i propositionsmotiven konstateras att det finns problem med tillgången till taxitjänster i glesbygden, där efterfrågan är mycket oregelbunden och en betydande del av resorna ersätts av samhället. I dessa områden påverkas tillgången till taxitjänster särskilt av taxiverksamhet som bedrivs på deltid, eftersom företagarna 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.

När den lagliga marknaden krymper och blir dyrare finns det också stor risk för att olagliga och oreglerade skjutsar på den svarta marknaden blir mer efterfrågade och lockande. Det försvagar i sin tur de förbättringar av säkerheten och bekämpningen av svart ekonomi som eftersträvas genom propositionen.

I fråga om obligatoriska taxametrar och färgade skyltar har den föreslagna regleringen uppenbart betydande negativa konsekvenser för både konsumenter och arbete och företagande. Under

Betänkande KoUB 8/2026 rd Reservation

utskottets sakkunnigutfrågning har det framförts åsikter om att de metoder som föreslås i propositionen inte verkar ändamålsenliga med tanke på målen.

Förslag

Jag föreslår

att riksdagen godkänner lagförslagen enligt betänkandet, men 15 a § och 268 § i lagförslag 1 samt 13 §, 99 §, 101 §, 153 a §, 196 § och ikraftträdandebestämmelsen i lagförslag 3 med ändringar. (Reservationens ändringsförslag)

Reservationens ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 268 § 3 mom., sådant det lyder i lag 429/2025, *ändras* 6 § 3 mom., 6 a § 3–5 mom., 8 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 17 § 2 och 4 mom., 25 § 2 mom., 25 § 3 mom. 2 punkten, 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 227 § 1 mom. 1 punkten, 246 § 5 mom., 246 a § 1 och 2 mom., 262 a § 1 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten,

sådana de lyder, 6 § 3 mom. i sin finska språkdräkt, 6 a § 3–5 mom., rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 3 mom., 25 a och 35 a §, 35 b § 3 och 4 mom., 36 b § 2–4 mom., 152 § 1 och 2 mom., rubriken för 193 a §, 193 a § 1 och 2 mom., 246 a § 1 och 2 mom. och 265 § 1 mom. 1 punkten i lag 299/2021, 6 § 3 mom. i sin svenska språkdräkt och 246 § 5 mom. i lag 371/2019, 8 § 1 mom. 1 punkten i lag 175/2025, 17 § 2 mom. och 262 a § 1 mom. i lag 60/2022, 17 § 4 mom. i lag 495/2023, 25 § 2 mom. delvis ändrat i lagarna 984/2018 och 299/2021, 25 § 3 mom. 2 punkten i lag 925/2024 och 227 § 1 mom. 1 punkten i lag 150/2025, och

fogas till lagen nya 268 a och 268 b § som följer:

Betänkande KoUB 8/2026 rd
Reservation

~~15 a §~~

~~*Taxameter och uppgifter som ska samlas in om taxiresan*~~

~~En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar för att det i fordon som används för taxitrafik används en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011) och att taxametern samlar in följande uppgifter i elektronisk form för varje taxiresa:~~

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

~~Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om taxametrar och om förvarandet av de uppgifter som samlats in med dem.~~

268 a §

Förseelser som gäller lämnande av prisuppgifter och användning av taxameter

~~Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 1 och 3 mom. eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av 152 § 3 mom. föreskrivs om lämnande av prisuppgifter.~~

~~Föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta vad som i 152 § 2 mom. föreskrivs om användningen av taxameter.~~

~~Tillståndshavaren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna i 15 a § om användningen av taxameter.~~

Betänkande KoUB 8/2026 rd
Reservation

3.

Lag

om ändring av fordonslagen

13 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

~~Fordon som används i taxitrafik ska ha en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (707/2011).~~

99 §

Registreringsskyltar och registreringstecken

När fordon registreras första gången överlämnas registreringsskyltar med det registreringstecken som identifierar fordonet. Registreringsskyltar överlämnas vid behov också för fordon som påställs. Registreringstecknet och registreringsskyltarna ska vara tydligt urskiljbara.

~~För ett fordon som används i taxitrafik överlämnas registreringsskyltar som skiljer sig från andra registreringsskyltar (taxiskyltar), om de förutsättningar som anges i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice uppfylls och fordonet inte är belagt med användningsförbud eller körförbud.~~

Närmare bestämmelser om överlämnande av registreringsskyltar, registreringstecknets innehåll, registreringsskyltarnas färg och fastställande av registreringstecken får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de blanketter som används vid registrering samt om registreringsskyltarnas mått och andra tekniska egenskaper.

101 §

Användning av registreringsskyltar

För ett fordon får inte användas och på det inte fästas andra registreringsskyltar eller förflyttningsmärken än de som hör till fordonet och inte heller andra sådana skyltar eller bokstavs- eller sifferkombinationer som på ett vilseledande sätt påminner om en

Betänkande KoUB 8/2026 rd Reservation

registreringsskylt, ett registreringstecken, ett förflyttningsmärke eller någon annan stats nationalitetsbeteckning.

På fordonet får emellertid i högst en månads tid användas någon annan tillfällig skylt som anger fordonets registreringstecken, om den som utför registreringar har gjort en anteckning om detta i registret i samband med beställningen av en ny registreringsskylt. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran förlänga tidsfristen.

~~Om fordonet används i taxitrafik, ska taxiskyltar användas på fordonet. Utan taxiskylt får sådana företags- eller representationskörningar utföras där avvikelser från skyldigheten att använda taxiskylt har överenskommit på förhand genom avtal. Avtalet eller en kopia av det ska medföras i fordonet och på begäran visas upp för tillsynsmyndigheten.~~

~~Ett fordon får inte användas i trafik, om det är försett med taxiskyltar och förutsättningarna i 17 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice inte uppfylls.~~

Registreringsskyltarna ska kunna läsas utan svårighet i trafiken.

153 a §

Kontroll av förutsättningarna för taxiskyltar vid besiktning

~~Någon annan besiktning än registreringsbesiktning eller efterkontroll av fordonet får inte slutföras, om ett fordon har belagts med användningsförbud enligt 101 § 4 mom.~~

~~Besiktningförrättaren är vid utförande av besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registret finns anteckning om användningsförbud för det fordon som besiktas.~~

195 §

Avgift för trafikförseelse

~~En innehavare av taxitrafiktillstånd kan påföras en avgift för trafikförseelse på 3 000 euro, om denne uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 13 § 7 mom. att använda taxameter.~~

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse enligt denna lag och om ändringssökande i fråga om en sådan avgift finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter. Avgift för trafikförseelse påförs inte, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

~~Bestämmelserna i 195 § 7 mom. träder dock i kraft först den 1 februari 2027 och bestämmelserna i 153 a § den 1 juli 2027.~~

~~De innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte i sina fordon har en taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument ska uppfylla kravet enligt 13 § 7 mom. i denna lag på att använda taxameter senast den 1 februari 2027.~~

Betänkande KoUB 8/2026 rd
Reservation

~~De innehavare av taxitrafiktillstånd som efter ikraftträdandet av denna lag inte har taxiskyrtar på sina fordon ska uppfylla kravet på att använda taxiskyrtar enligt 101 § 3 mom. i denna lag senast den 30 juni 2027.~~

Helsingfors 27.5.2026

Atte Harjanne gröna