

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om taxitrafik samt förslag till lag om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om taxitrafik. Vidare föreslås att lagen om tillståndspliktig trafik på väg ändras. Det främsta målet för lagen om taxitrafik är att trygga tillgången på goda taxitjänster i hela landet.

I lagen om taxitrafik föreskrivs om tillståndsplikt för persontransporter med personbil, taxitillstånd, villkor för taxitillstånd och återkallande av taxitillstånd, kvalitetsnormer för taxitjänster, hur priserna bestäms, trafikplikt, körschema samt andra frågor i anslutning till bedrivande av taxitrafik.

Taxitillstånd krävs för yrkesmässig eller annars i förvärvssyfte utförd trafik för persontransporter. För persontransporter i samband med hemservice och turistservice krävs dock inte trafiktillstånd. För att det skall vara möjligt att utöva tillsyn krävs tillstånd också för enstaka transporter som föregås av att körningen erbjuds på offentlig plats.

Villkoren för erhållande taxitillstånd ändras. Kraven gällande gott anseende som gäller sökande och tillståndshavare skärps och andra krav som gäller de sökande preciseras. Länsstyrelserna skall följa förändringar i efterfrågan och tillgång på taxibilar samt responsen från kunderna och fastställa maximumtalet taxibilar per kommun. För att tillgången på taxibilar skall förbättras skall läns-

styrelsen ha rätt att på eget initiativ förenhetliga stationsplatserna för taxitillstånden i två eller fler kommuner. Också bestämmelserna om återkallande av taxitillstånd preciseras. Innan ett tillstånd återkallas skall det bli möjligt att ge tillståndshavaren en varning.

Till lagen fogas också bestämmelser om kvaliteten på taxitjänsterna. Taxiföraren skall också vara skyldig att hemlighålla kundens affärs- och yrkeshemligheter och omständigheter som gäller kundens privatliv.

Om taxitrafikens konsumentpriser bestäms genom förordning. Bestämmelser om förfarandet vid fastställandet av taxor, taxornas sammansättning och kostnadsindex som utgör grund för taxorna tas in i lagen.

Taxitillståndshavarens trafikplikt preciseras och på landsorten får tillståndshavarna rätt att komma överens om jour under lugna tider. Länsstyrelsen fastställer körschemat. Taxitillståndshavarna skall vara skyldiga att följa det fastställda körschemat, men också den som har friskift har rätt att köra.

Bestämmelserna om åtgärder i anslutning till tillsynen blir mer detaljerade än tidigare. Maximistraffet för bedrivande av olovlig taxitrafik höjs från fängelse i tre månader till fängelse i sex månader.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 februari 2007.

INNEHÅLL

| | |
|--|-----------|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL | 1 |
| ALLMÄN MOTIVERING..... | 4 |
| 1. Nuläge | 4 |
| 1.1. Lagstiftning och praxis..... | 4 |
| Lagstiftning | 4 |
| Praxis | 5 |
| 1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet | 6 |
| Allmänt | 6 |
| Sverige..... | 6 |
| De senaste utredningarna..... | 6 |
| Norge..... | 8 |
| Nederländerna..... | 8 |
| Storbritannien | 9 |
| Irland | 9 |
| Österrike..... | 10 |
| Schweiz..... | 10 |
| Ungern | 10 |
| De övriga europeiska länderna | 10 |
| Europeiska unionen | 10 |
| Amerikas Förenta Staten | 10 |
| Australien | 11 |
| Nya Zeeland..... | 11 |
| 1.3. Bedömning av nuläget | 12 |
| Allmänt | 12 |
| Behoven av revidering och orsakerna till dem..... | 14 |
| 2. Målsättning och de viktigaste förslagen..... | 17 |
| 2.1. Målsättning..... | 17 |
| 2.2. Alternativa lösningar | 18 |
| 2.3. De viktigaste förslagen..... | 18 |
| Tillståndspliktens gränser | 19 |
| Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd..... | 20 |
| Priserna på taxitjänsterna..... | 20 |
| Tillgång och kvaliteten på taxitjänsterna | 20 |
| Andra centrala förslag..... | 21 |
| 3. Propositionens konsekvenser | 21 |
| 3.1. Ekonomiska konsekvenser | 21 |
| Konsekvenser för den offentliga ekonomin | 21 |
| Konsekvenser för hushållen | 21 |
| Konsekvenser för näringslivet i allmänhet | 22 |
| Konsekvenser för taxinäringen..... | 22 |
| 3.2. Konsekvenser för myndigheternas verksamhet..... | 22 |
| 3.3. Samhälleliga konsekvenser | 23 |
| 4. Beredningen av propositionen | 23 |
| 4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial | 23 |

| | |
|--|-----------|
| 4.2. Utlåtanden och beaktande av dem | 23 |
| 5. Samband med andra propositioner..... | 23 |
| DETALJMOTIVERING..... | 24 |
| 1. Lagförslag..... | 24 |
| 1.1. Lag om taxitrafik | 24 |
| 1 kap. Allmänna bestämmelser | 24 |
| 3 kap. Bedrivande av taxitrafik..... | 27 |
| 4 kap. Maximiantal taxitillstånd och uppföljning | 30 |
| 5 kap. Tillsyn och återkallande av taxitillstånd..... | 31 |
| 6 kap. Särskilda bestämmelser..... | 32 |
| 7 kap. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser..... | 33 |
| 1.2. Lag om ändring av lagen om tillståndspliktig trafik på väg..... | 33 |
| 2. Närmare bestämmelser och föreskrifter..... | 34 |
| 3. Ikraftträdande..... | 34 |
| 4. Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning | 34 |
| LAGFÖRSLAGEN..... | 38 |
| om taxitrafik..... | 38 |
| om ändring av lagen om tillståndspliktig trafik på väg..... | 46 |
| BILAGA..... | 49 |
| PARALLELLTEXTER..... | 49 |
| om ändring av lagen om tillståndspliktig trafik på väg..... | 49 |

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Lagstiftning

Om bedrivande av taxitrafik föreskrivs i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991), nedan persontrafiklagen. Persontrafiklagen ändrades 1994 (662/1994) i vissa centrala delar och sedan dess har flera små ändringar gjorts i lagen. Bestämmelser som kompletterar lagen finns i förordningen om tillståndspliktig persontrafik på väg (666/1994), nedan persontrafikförordningen, samt trafikministeriets beslut om försändelser av gods i taxibilar (95/1997). Om högsta tillåtna taxitaxa föreskrivs i kommunikationsministeriets förordning och taxitaxor (132/2005) och kommunikationsministeriets förordning om ruttaxor för taxibilar (133/2005).

Tillståndspliktig persontrafik avser persontransport på väg mot ersättning. Tillstånd krävs dock inte vid transport av passagerare med personbil som sker enligt alterneringsprincipen. Undantagsvis är persontransport med personbil utan trafik tillstånd tillåtet när det gäller vissa transporter som hör till den kommunala social- och hälsovårdsservicen, vårdnadshavares transport av den som han har vårdnad om till skolan, arbetet eller en vårdanstalt samt en koncerns interna persontransporter. För bedrivande av trafik utan lagenligt tillstånd kan dömas böter eller fängelse i högst tre månader.

Bedrivande av tillståndspliktig persontrafik är tillåtet med kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd, taxitillstånd och sjuktransporttillstånd. Ett taxitillstånd berättigar innehavaren att bedriva beställningstrafik och köptrafik med personbil i hela landet med undantag för Åland. Beställningstrafik avser persontrafik som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer samt annan tillståndspliktig persontrafik som inte är linjetrafik eller köptrafik. Köptrafik avser persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt och som sköts på basis

av ett avtal om köp av tjänster med en kommun eller länsstyrelsen.

Taxitillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för den taxitrafik som skall bedrivs finns. Med stationsplats avses en plats eller ort från vilken trafiken bedrivs eller kommer att bedrivs när ansökan görs. Vid behandlingen av ansökan om taxitillstånd skall länsstyrelsen beakta den totala efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet, olika kundkategoriers behov samt företagsverksamhetens ändamålsenlighet och ekonomiska förutsättningar. Enligt persontrafikförordningen skall olika kundgruppers behov beaktas i synnerhet så att antalet bilar som lämpar sig för handikappade är tillräckligt stort med tanke på efterfrågan.

Taxitillstånd kan endast beviljas en sökande som rör över sig själv och sin egendom, är solvent, har gott anseende, är yrkeskunnig och även i övrigt som person är lämpad att bedriva persontrafik. Om en juridisk person söker tillstånd, är en förutsättning för beviljande av tillstånd att den är solvent och att den som är trafikansvarig uppfyller de övriga ovan nämnda krav som gäller personer.

Enligt persontrafiklagen anses en sökande vara solvent om han på behörigt sätt förmår svara för sina förpliktelser och visar att han har tillräckliga ekonomiska resurser att starta ett företag och sköta trafiken på ett ändamålsenligt sätt.

En sökande anses ha gott anseende om han under de senaste fem åren inte har dömts till fängelsestraff eller under det senaste året inte har dömts till bötesstraff fler än två gånger för de brott som nämns i lagen. Dessa är brott mot bestämmelser om arbets- eller löneförhållande, trafikidkande, iakttagande av arbets- och vilotider, trafik- eller fordonssäkerhet, skydd av miljön eller övrigt yrkesansvar. Vidare skall beaktas om brotten visar att han är uppenbart olämplig att bedriva tillståndspliktig persontrafik.

Yrkeskunnig anses en person vara som har fullgjort en företagarkurs i taxitrafik och har praktisk erfarenhet som taxiförare. Om det bland de sökande inte finns någon som har erfarenhet som taxiförare, kan tillstånd ändå beviljas bara företagarkursen har fullgjorts.

Taxitillstånd beviljas för högst fem år i ta-

get. Till ett taxitillstånd kan fogas villkor som gäller utrustning och ändamålsenlig trafikutövning.

Innehavaren av ett taxitillstånd är skyldig att bedriva trafik enligt tillståndet och i övrigt på ett behörigt sätt. Han är skyldig att på begäran utföra körningar enligt tillståndet, om inte oöverstigliga hinder eller andra giltiga skäl föreligger.

Polisen på stationsplatsen kan vid behov fastställa ett körschema som skall iakttas vid utövandet av trafiken. Förslaget görs antingen av innehavarna av taxitillstånd eller av en sammanslutning som företräder flertalet av dem. En tillståndshavare kan utföra en på förhand hos honom beställd körning även då han enligt körschemat inte är skyldig att utföra körningen.

Om beställningar förmedlas genom en taxi-radiobeställningscentral till de personbilar som bedriver taxitrafik, skall länsstyrelsen underrättas om verksamheten. Länsstyrelsen kan vid behov förbjuda beställningscentralens verksamhet om den inte sköts dygnet runt eller förbeställningar inte tas emot eller om centralen inte har utsett en person som ansvarar för verksamheten. Förbudet gäller till dess bristerna har avhjälpits.

Kommunikationsministeriet kan vid behov fastställa taxitaxan.

Länsstyrelsen kan återkalla ett taxitillstånd helt eller för viss tid om innehavaren inte längre uppfyller villkoren för erhållande av trafiktillstånd eller trafiken inte bedrivs enligt tillståndet eller i övrigt på behörigt sätt. Länsstyrelsen skall återkalla ett taxitillstånd om företaget säljs eller i övrigt överläts mot vederlag och den av tillståndsmyndigheten godkända trafikansvariga, i samband med eller före överlåtelsen har upphört eller därefter upphör med att faktiskt sköta de uppgifter som enligt persontrafiklagen ankommer på honom.

Praxis

Lagens krav gällande trafiktillstånd har tolkats strikt och de undantag som lagen medger har tolkats snävt. Det innebär att också en liten ersättning har ansetts uppfylla lagens kriterium. Risker för avslöjande är dock liten

när det betalas en liten ersättning för en tillfällig körning. Åtal för bedrivande av olovlig persontrafik har väckts jämförelsevis sällan.

Länsstyrelserna behandlar ansökningar som gäller samma trafikbehov vid en gemensam behandling. Den sökande framlägger de redogörelser för trafikbehovet som han har tillgång till i sin ansökan. Länsstyrelsen har dock huvudansvaret för utredningen i ärendet. Vid behandlingen av ansökningar använder länsstyrelsen statistik och andra uppgifter om tillgång och efterfrågan på taxi samt omständigheter som inverkar förändringar i tillgång och efterfrågan. Utlåtande om ansökningarna inhämtas vanligen från polisen, kommunerna och Suomen Taksiliitos lokalorganisationer. Avgörandet grundar sig på en helhetsprövning.

Särskilt i städerna ansöks om fler tillstånd än man med beaktande av bestämmelserna i lagen har kunnat bevilja. Ett hinder för erhållande av tillstånd kan också vara någon omständighet som gäller den sökandes person. Förarerfarenhet är av central betydelse när de sökande rangordnas.

Kommunikationsministeriet fastställer på begäran av Suomen Taksiliitto taxan för beställningstrafik och den ruttaxa för taxibilar som gäller regelbundna transporter i beställningstrafik som beställts av kommunen. Höjningar av taxan grundar sig närmast på den faktiska kostnadsutvecklingen.

I de flesta städer fastställs körskiftena av polisen. Förslaget görs vanligen taxiåkarnas lokalorganisation. När körskiftena är fastställda, får bilen inte vara i trafik under friskifte. Förhandsbeställda körningar får dock köras. I större städer finns taxiinspektörer som företräder branschen och kallar in taxibilar som har friskifte när efterfrågan är stor.

På alla större orter används system för förmedling av beställningar och verksamheten har ordnats så som förutsätts i persontrafiklagen. Konkurrerande beställningscentraler har inte grundats.

Det är ovanligt att trafiktillstånd återkallas. Vanligen återkallas ett tillstånd först för en viss tid. Om det upprepade gånger finns grunder för återkallande kan tillståndet återkallas slutligt. De vanligaste orsakerna till att ett tillstånd återkallas är brott och insolvens.

1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Allmänt

I det följande granskas lagstiftningen om bedrivande av taxitrafik i några andra länder. Taxitrafiken är fortfarande allmänt taget relativt reglerad både i Europa och i övriga världen. Utvecklingen går dock mot friare system. Till föremål för granskningen har särskilt valts länder där lagstiftningen har ändrats mot friare reglering. Trenden i Europa att slopa de kvantitativa begränsningarna har beaktas vid beredningen.

De problem som uppstått i och med att man slopade regleringen i Sverige har beaktats i flera förslag och i synnerhet i de förslag som anknyter till passagerarnas säkerhet och konsumentskydd. Utifrån de erfarenheter som Irland har gjort betonas vikten av att ändringar planeras noggrant och på tillräckligt bred bas.

I motsats till praxis i Finland bedrivs trafik i vissa europeiska länder förutom med egentliga taxibilar också med hyrbilar. Utmärkande är att hyrbilar i allmänhet omfattas av lättare regler för etablering och prisreglering än de egentliga taxibilarna. Deras verksamhet begränsas vanligen till förbeställda körningar och de får inte ta upp passagerare från gatan eller taxistationer. De beaktas i allmänhet inte i statistiken över antalet taxibilar.

Sverige

I Sverige slopades regleringen av taxitrafiken 1990. Det innebar att man slopade tillståndsprövningen, regleringen av taxor, skylldigheten att ansluta sig till en beställningscentral och andra regler som begränsade bedrivandet av trafik. När ändringen hade genomförts visade sig olika problem, som till största delen berodde på brister i genomförandet och övervakningen. Priserna steg med ca 20 procent, men på prishöjningen inverkade i hög grad mervärdesskatten på 25 procent som infördes samtidigt. För att problemen skulle kunna lösas skärptes regleringen senare genom krav som gäller tillståndshavare, förare, fordon, prissättning och information till kunderna.

Taxitillstånd får endast ges till den som

med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Den sökande skall för att visa att han uppfyller kravet på yrkeskunnande genomgå ett skriftligt prov. Deltagande i en kurs rekommenderas, men är inte obligatoriskt. En sökande skall förfoga över 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje fordon därutöver. Kravet på ett gott anseende motsvarar kraven i Finland.

Taxiföraren får inte ha gjort sig skyldig till brott under de senaste fem åren. En förare skall uppvisa ett läkarintyg över sitt hälsotillstånd och styrka sitt yrkeskunnande genom att avlägga ett prov. Arbetstidsreglerna tillämpas också på taxiägare.

Prisreglering tillämpas inte, men informationen om priserna är strängt reglerad. En prislista med jämförelsepriser skall hållas tillgänglig för kunderna. Prislistan skall ta upp priset för 10 kilometer under olika tider på dygnet. Samma taxa skall tillämpas i alla fordon som hör till samma företag, men kunden har också rätt att förhandla om priset. Taxan skall vara uppbyggd så att kunden enkelt före resan kan bedöma priset, och utgående från resans längd och tiden enkelt räkna ut priset vid framkomsten. Taxan får inte ändras under resan. Bilen skall vara försedd med en taxameter.

En stor del av taxibilarna är anslutna till en beställningscentral. I större städer finns flera konkurrerande beställningscentraler. En beställningscentrals marknadsandel får enligt marknadsandelsbegränsningen vara högst 35 procent.

De senaste utredningarna

På beställning av Sveriges regering har det gjorts två utredningar om taxitrafiken, Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (Stockholm, SOU 2004:102) som blev färdig i slutet av 2004, och Liberalisering, regler och marknader (Stockholm, SOU 2005:4) som blev färdig i början av 2005.

Utredningen om taxinäringen hade till främsta uppgift att bedöma behovet av åtgärder för att minska den ekonomiska brottsligheten och särskilda åtgärder för att stoppa olovlig trafik.

I utredningen föreslogs följande åtgärder

för att hindra ekonomisk brottslighet:

Den viktigaste metoden när det gäller att förhindra brott är ökad tillsyn. För att detta skall lyckas krävs en effektiv samverkan mellan myndigheterna. I varje län finns redan ett regionalt samverkansorgan under ledning av landshövdingen. I samverkansorganet ingår företrädare för polisen, åklagar- och kronofogdemyndigheterna, skatteverket, tullverket och länets ekobrottsmyndighet. I vissa län har det inte gjorts någon egentlig samordning av verksamhetsplaneringen och nya projekt har inte påbörjats i önskvärd omfattning. I utredningen anses att existerande samverkansorgan är ett lämpligt forum för att ta initiativ till och planera olika tillsynsprojekt. Samverkansorganen skall även samarbeta med myndigheter som inte är representerade i organen. Det är t.ex. viktigt att kontrollera att taxiföretag eller taxiförare som är misstänkta för något brott inte samtidigt på ett otillbörligt sätt uppbär arbetslöshetsförsäkring eller ersättning från försäkringskassan.

I utredningen föreslås att informationen som samlas i taxametern överförs till en särskild central varifrån skattemyndigheten kan få uppgifter för utredning av skattefusk. Vidare föreslås att avläsare av kreditkort skall vara ansluten till taxametern. Avsaknaden av denna anslutning möjliggör i praktiken en stor del av skattefusket.

Enligt utredningen är den olagliga taxitrafiken omfattande. Uppgifter som insamlats av polisen ger vid handen att det finns minst 1 000 personer som idkar trafik utan trafik-tillstånd. I samband med olovlig trafik har det i vissa fall förekommit allvarlig brottslighet, exempelvis rån och våldtäkter. Enligt polisens uppgifter har sådana brott uppdagats i ca 60 fall.

Enligt Högsta domstolens avgörande krävs det flera transporter mot ersättning utan tillstånd för att rekvisiten för olovlig trafik skall uppfyllas. Därför kräver polisens arbete mycket tid och stora resurser innan man kan ingripa. I utredningen föreslås på basis av Norges exempel att rekvisiten för olovlig körning anses vara uppfyllda, när någon erbjuder allmänheten transporter på offentlig plats mot vederlag och utför också bara en persontransport mot vederlag. Under sådana förhållanden krävs alltså inte att verksamhe-

ten har en viss omfattning eller regelbundenhet.

I den andra utredningen analyserades de långsiktiga effekterna för konsumenterna, näringslivet, arbetsmarknaden och samhälls-ekonomi i olika delar av landet utifrån de regelreformer som gjorts inom tele-, el-, post-, inrikesflyg-, taxi- och järnvägsmarknaderna. Vidare utreddes konkurrens-, pris- och kvalitetsutvecklingen. Till uppdraget hörde också att föreslå åtgärder som kan öka de positiva effekterna av genomförda ändringar av regleringen.

Enligt utredningen kan följande utvecklingstrender efter liberaliseringen av taxi-marknaden konstateras: Koncentrationen i branschen har minskat, tillgången har förbättrats och också lönsamheten och sysselsättningen har förbättrats, men inkomsten per person har minskat i jämförelse med utvecklingen inom andra branscher och priserna har stigit snabbare än i andra branscher. Priset på privatpersoners taxiresor har stigit mer än priset på taxiresor som beställts av landstingen.

I utredningen utredde orsakerna till prisutvecklingen. Priserna har ökat snabbare än kostnaderna mätt som taxiindex. Som alternativa förklaringar till utvecklingen nämns prisökningstryck till följd av prisregleringen, företagets marknadsmakt och förbättrad kvalitet. En viktig förklaring till prisökningen är enligt utredningen att kostnaderna ökar. Väntetid tillmäts av många taxiresenärer ett högt värde och den minskade väntetiden har åstadkommit med fler bilar, vilket samtidigt inneburit färre körningar per bil. Att prisökningen varit kraftigare för privatpersoners taxiresor kan förklaras med att det tidigare förekom en korssubventionering.

Enligt utredningen orsakade den tidigare regleringen att lönerna i branschen steg till en nivå som inte var hållbar på en konkurrensutsatt marknad. Lönerna har också pressats av att den illegala verksamheten ökat inom taxinäringen.

Utredningen stöder sig på Statskontorets bedömning av hur liberaliseringsprocessen fungerat i praktiken. Enligt Statskontorets bedömning underskattade och också missbedömde lagstiftaren de omställningsproblem och olägenheter som liberaliseringen skulle komma att medföra, i synnerhet när det gäller

kundens ställning i relation till producenterna och avsaknaden av konkurrens på lika villkor. Också reaktionen på den ekonomiska brottslighet som förekommer i branschen har varit passiv och långsam. Det har också ansetts vara en brist att det inte finns någon myndighet som har till uppgift att följa utvecklingen på den liberaliserade marknaden.

Utredningen instämmer i de förslag som framförs i Statskontorets utredning av problemen inom taxinäringen.

Norge

I Norge bestämmer den lokala myndigheten utgående från en bedömning av behovet antalet tillstånd som kan beviljas inom ett visst område. Om det finns fler sökande än tillstånd, bestäms förtursordningen i allmänhet enligt arbetsfarenhet. En trafikidkare får ha bara ett vanligt taxitillstånd. Ett system med reservtillstånd garanterar dock att trafikidkaren i vissa situationer kan få ett andra tillstånd. För att tillsyn skall vara möjlig krävs trafiktillstånd också för enstaka transporter som utförs mot betalning när transporttjänsten bjuds ut på en offentlig plats.

Tillståndet gäller bara en bestämd rutt eller inom ett bestämt område. På landsorten kan tillstånd med tillståndshavarens hem som stationsplats beviljas. Ett tillstånd gäller tills vidare, men det kan återkallas om de villkor som ställs för tillståndet inte uppfylls. Det är inte tillåtet att byta tillstånd.

Alla taxibilar hör till en beställningscentral, och varje år får endast ett litet antal tillståndshavare byta beställningscentral. Varje beställningscentral har egna regler som fastställts av kommunstyrelsen.

Före 2003 tillämpades inte några krav beträffande yrkeskompetens. Enligt en lag som godkändes 2002 är en kurs och ett skriftligt prov obligatoriska. Av en sökande krävs ett kapital på 9 000 euro per bil, gott anseende och yrkesmässig kompetens. Av den sökande krävs också rätt att verka som taxiförare. Av taxiförare krävs gott anseende, god hälsa och lokalkännedom.

Konkurrensmyndigheten fattar beslut om maximitaxor. I större städer råder fri prissättning sedan sommaren 2000. Fri prissättning gäller endast i städer där det finns konkurrerande beställningscentraler. Dessa tillstånds-

områden har också slagits ihop till större områden. I områdena med fri prissättning bestämmer beställningscentralerna taxan för sina taxibilar. Efter avregleringen tycks priserna ha stigit och det har förekommit problem med informationen om priserna. Prishöjningarna varierar i olika områden och under olika tider.

Nederländerna

I Nederländerna har man stegvis slopat regleringen av taxitrafiken. Reformeringsen av systemet inleddes 1999 och den pågår alltså till vissa delar. I Nederländerna inleddes reformen med att tillståndsförfarandet förenhetligades och att vissa bestämmelser om taxiförarna skärptes. Därefter utökades och preciserades kundernas rättigheter bl.a. så, att de ur taxikön får välja den bil de vill ha och att en taxibil kan hejdas direkt i trafiken. Sedan 2000 är tillståndet rikstäckande. År 2001 infördes skyldighet för tillståndshavarna att föra register över kundernas klagomål och att ansluta sig till en organisation som handlägger klagomål. Behovsprövningen avskaffades 2002. Efter det att marknaden liberaliserats bärs helhetsansvaret för regleringen av taxitrafiken på nationell nivå och inte längre av de lokala myndigheterna.

I Nederländerna förutsätts att den som söker om taxitillstånd skall ha yrkesskicklighet och gott anseende. För att visa sin yrkesskicklighet skall sökanden bli godkänd i ett skriftligt prov. Om sökanden har arbetat som taxiförare minst sex år behöver provet inte avläggas. Kontroll beträffande sökanden görs i straffregistret. De krav som fram till 2002 gällde i fråga om tillståndshavarens solvens har avskaffats.

Föraren skall hålla sitt yrkestillstånd framlagt så att passagerarna ser det. Bestämmelserna om arbetstider tillämpas också på ägarförarna. Beträffande alla körningar skall göras en skriftlig rapport av vilken framgår bl.a. förarens namn, körtiden samt avgångs- och ankomstplatsen. Trafikidkaren behöver inte vara taxiförare.

Den prisreglering som gäller körningar bokade via en beställningscentral har avskaffats, men i den övriga trafiken gäller maxipriser. Alla som hör till en beställningscentral skall följa samma taxastruktur. Pris-

uppgifterna skall vara synliga också utanför bilen. Bilarna skall vara försedda med taxameter.

I Nederländerna har man planer på att föreskriva att fordonen skall vara utrustade med en dator. En dator skulle automatiskt registrera körförhållanden och detaljerade uppgifter om resan, och den skulle skriva ut kvitto och samla information av olika slag.

Av de ändringar som reformen förväntades innebära har följande genomförts: kostnaderna för inträde på marknaden har sjunkit, nya företag har kommit in i branschen, effektiviteten har ökat, omsättningen och sysselsättningen i branschen har ökat. Däremot finns det inte tecken på att servicen specialiserats och kvaliteten förbättrats så som man önskat. Några direkt negativa verkningar har ändå inte framkommit. Priserna steg markant under de två första åren – under det andra året dock mindre än inflationen.

Storbritannien

I Storbritannien bestämmer de lokala myndigheterna till stor del om regleringen av taxitrafiken, vilket leder till stora variationer när det gäller regleringen i olika delar av landet. En täckande taxilagstiftning finns endast i London. I vissa delar av landet har behovsprövningen slopats, men sådan tillämpas fortfarande i t.ex. många delar av Wales.

Det finns två typer av taxi: vanlig taxi och hyrbil. Tillstånd behövs endast för transporterna med vanlig taxi. På hyrbilarna tillämpas dock nationell lag som innehåller krav i fråga om föraren, trafikidkaren och fordonet. I London gäller största delen av bestämmelserna om kvalitet och service själva fordonet. Alla bilar skall vara tillgängliga för rullstol. Dessa krav tillämpas dock inte på hyrbilar.

I fråga om vanlig taxi varierar prisregleringen i olika delar av landet. Hyrbilarna är befriade från prisreglering i hela landet. I London har taxibilarna fasta priser. I jämförelse med vad som gäller bedrivandet av taxitrafiken är regleringen av beställningscentralerna lindrig, men i fråga om sistnämnda planeras en skärpning av reglerna med tanke på framför allt tryggheten av kvaliteten.

Irland

I Irland avskaffades behovsprövningen 2000. Ett trafiktillstånd gäller inom ett begränsat område. Tillstånd beviljas specificerade fordon. Ett tillstånd kostar i regel 6 350 euro, men endast 127 euro om fordonet är tillgängligt för en rullstol. Av den sökande krävs rätt att verka som taxiförare. Den som vill bli förare skall avlägga ett skriftligt prov. Sökandens anseende kontrolleras.

Prisreglering tillämpas fortfarande, dock inte på hyrbilar. De föreskrivna taxorna är maximipriser eller fastställda priser. Hyrbilarna får köra endast förhandsbeställda körningar, och de får inte ha vare sig taxitecken eller taxameter. I taxibilarna är det obligatoriskt att ha taxameter och utrustning för automatisk utskrivning av kvitto. De flesta bilarna hör till en beställningscentral och antalet anställda förare är litet.

I Irland var det tillåtet att sälja tillstånd, och detta förekom allmänt innan systemet ändrades. Priserna på taxitillstånd steg så högt som till 100 000 euro, men liberaliseringen av inträdet i branschen ledde till att priserna på taxitillstånd rasade under en natt. Före reformeringen av systemet hade vissa forskare rekommenderat att regleringen skulle upplösas etappvis så, att man först skulle ha förbudit försäljningen av tillstånd. Enligt vissa förslag skulle övergångsperioden vara på upp till tio år. Problemet i framför allt Dublin var att antalet tillstånd var för litet i relation till efterfrågan. Inom branschen motsatte man sig en lindring av regleringen och ett utökande av antalet tillstånd. I januari 2000 beslutade trafikministeriet att antalet tillstånd skulle utökas med 3 200 stycken i hela landet så, att tillstånden hade beviljats personer som redan arbetade i branschen. Högsta domstolen upphävde dock beslutet samma år i oktober med hänvisning till att ministeriet hade överskridit sina befogenheter. Strax efter detta beslöt man i november att slopa alla kvantitativa begränsningar utan att genomföra andra ändringar. Följden av detta blev att många taxibilister som köpt sitt tillstånd tidigare nu råkade i ekonomiska svårigheter.

Efter reformen har antalet tillstånd i hela landet fördubblats. I Dublin har antalet stigit mer än trefaldigt. Väntetiderna har för passagerarnas del förkortats avsevärt. För närva-

rande planeras olika slag av kvalitetsförbättrande åtgärder.

Österrike

I Österrike tillämpas inte behovsprövning. Där krävs dock trafiktillstånd. I tillståndet fastställs det tillåtna antalet bilar och det är i kraft inom ett visst område. Av en sökande krävs avläggande av ett skriftligt prov, gott anseende och ett kapital på 7 500 euro per bil. Trafikidkaren behöver inte vara taxiförare. Tillstånd krävs också i fråga om hyrbilar och de skall uppfylla samma krav som taxitillstånden. Hyresbilförarna behöver dock inte uppfylla de krav som gäller i fråga om taxiförarna. Hyresbilarna kan utföra endast förhandsbeställda körningar.

I Österrike är priserna alltfjämt reglerade. I alla taxibilar tillämpas fasta priser. Prisregleringen gäller inte hyrbilar. I städerna råder konkurrens mellan beställningscentralerna och mellan taxibilarna och hyrbilarna. På landsbygden är konkurrensen mindre. Alla taxibilar skall använda taxameter och ha taxaskylt.

Schweiz

I Schweiz finns ingen nationell lagstiftning om taxibilar, utan kantonerna beslutar om regleringen inom denna sektor. De uppgifter som följer här gäller Genève. För inträdet på marknaden gäller inga begränsningar. Av en sökande krävs gott anseende och rätt att verka som taxiförare. Av en taxiförare krävs god vandel och avläggande av ett skriftligt prov. En taxiförare skall ha fyllt 21 år. Ett taxitillstånd beviljas för tre år.

De lokala myndigheterna beslutar om taxastrukturen och om själva taxorna. I Genève tillämpas fasta priser. Taxameter och färdskrivare ingår i den obligatoriska utrustningen.

I Schweiz planeras en nationell riksomfattande lagstiftning om förutsättningarna för etablering i yrket och om taxorna.

Ungern

För inträdet på marknaden gäller inga kvantitativa begränsningar. Trafikidkarna skall dock registrera sig och ge en försäkran

om att de följer vissa kvalitetskrav. Av sökandena krävs yrkesskicklighet, gott anseende och en säkerhet på 100 euro per bil. Av en taxiförare krävs en tre veckors övningsperiod och avläggande av ett prov. I tillståndet fastställs trafikområdet för personen i fråga. Tillståndet kan återkallas och det är inte tillåtet att byta tillståndet.

Den nationella lagen anger riktlinjerna för taxorna, men de lokala myndigheterna beslutar om strukturen i fråga om taxorna och om själva taxan. Fastställande av taxan är dock inte obligatoriskt. I Budapest gäller en föreskriven maximitaxa. Taxameter och taxaskylt ingår i den obligatoriska utrustningen.

De övriga europeiska länderna

Av de övriga europeiska länder där antalet taxitillstånd inte begränsas kan nämnas bl.a. Tjeckiska republiken och Estland. I de övriga europeiska länderna är inträdet på marknaden oftast begränsat antingen genom behovsprövning eller genom kvantitativa föreskrifter. Priserna är i allmänhet reglerade. I Polen beslutar de lokala myndigheterna om regleringen av taxitrafiken. Inträdet på marknaden begränsas inte.

Europeiska unionen

Europeiska unionen har ingen gemenskapslagstiftning i de frågor som är aktuella i föreliggande proposition. Europeiska gemenskapernas kommission lade dock den 13 januari 2004 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tjänster på den inre marknaden. Enligt det ursprungliga förslaget skulle direktivet tillämpas på taxitjänster, men i samband med behandlingen av förslaget har man sedermera gått in för att utesluta taxitjänsterna ur direktivets tillämpningsområde.

Amerikas Förenta Staten

Regleringen av taxitrafiken inleddes i Amerikas Förenta Staten på 1930-talet. På 1970—80-talet ändrades regleringen i många städer eftersom man ville underlätta inträdet på marknaden. I de flesta städer som avstod från regleringen slopades de kvantitativa begränsningarna och prisregleringen.

Verkningarna av de förändringar som ägt rum i fråga om regleringen av taxitrafiken har behandlats i många utredningar. I utredningarna har det sagts att den slopade regleringen framför allt på kort sikt ledde till ett ökat utbud. Det ökade utbudet visade sig i synnerhet på de platser som redan tidigare varit lönsamma, t.ex. på flygfälten. Det här berodde på att de flesta nyetablerade på marknaden var självständiga och små aktörer som inte hade möjlighet att agera på telefonmarknaden. På de platser där utbudet ökade var kundernas väntetider korta redan från förut. Trots detta kunde man inte konstatera att priskonkurrensen utvecklades i t.ex. Seattle. Det här ansågs bero på det "first-in first-out"-system som tillämpades på flygplatserna och enligt vilket kunden skall ta den första bilen i taxikön. Följden blev att flygfältet föreskrev en maximitaxa och vägrade att senare bevilja nya företagare inträde på sin marknad.

Konsumenterna upplevde inte att servicen skulle ha förbättrats nämnvärt. Det finns också rapporter om att kvaliteten försämrats till följd av förekommande överutbud. Beställningscentralerna förlorade kunder till följd av trycket på prissänkningar, eftersom taxibilar från beställningscentralerna hade dyrare utrustning och högre priser än de övriga taxibilar. Vidare noterades att kvaliteten på förarna hade försämrats.

Liberaliseringen av marknaden föreföll inte ha påverkat taxorna i gynnsam riktning. Priserna steg i alla städer som undersöktes. Enligt rapporterna berodde detta på att det på taxistationsmarknaden förekom likgiltighet gällande priserna, och på att konkurrens saknades eftersom kunden var tvungen att välja den taxibil som stod först i kön. Priserna visade sig stiga direkt efter liberaliseringen av marknaden. Detta berodde delvis på att höjandet av taxan till följd av inflationen hade fördröjts på den reglerade marknaden. Liberaliseringens verkningar på lång sikt är svårare att peka på. På lång sikt var prisutvecklingen densamma som i de reglerade städerna. Erfarenheterna från Amerikas Förenta Staten visar att man vid liberaliseringen av taxiregleringen bör fästa avseende vid säkerställandet av priskonkurrensen vid taxistollarna och på flygfälten.

Också om utformningen av regleringen va-

rierar i olika delar av landet, reglerar man i de flesta utpräglade storstäderna fortfarande på ett eller annat sätt dels inträdet på marknaden, dels taxorna. Efter 1970-talet har underlättande av inträdet på marknaden och slopande av regleringen knappast alls förekommit i städerna.

Australien

I Australien bestämmer både staten och de lokala förvaltningarna (vägmyndigheterna) i territorierna om regleringen av taxitrafiken, vilket leder till variationer när det gäller regleringens innehåll i olika delar av landet. I södra Australien har man till vissa delar slopat regleringen av taxitrafiken, men på annat håll är taxitrafiken mestadels alltjämt reglerad.

I delstaten Victoria skall trafikidkarna ha ett trafiktillstånd för varje fordon som de använder. Tillstånden beviljas på basis av behovsprövning. Ett tillstånd kan beviljas solida personer som har god vandel. Ett taxitillstånd gäller tills vidare och försäljning av tillstånd är i princip tillåtet.

I Victoria bestämmer delstatens regering om taxorna. Taxiföreningen i Victoria förlägger regeringen sina förslag till taxor, men dessa förslag kan också läggas fram av andra instanser.

Nya Zeeland

På Nya Zeeland slopade man 1989 prisregleringen och de kvantitativa begränsningarna för taxibilar. För att transportera passagerare skall ett företag ha tillstånd, men antalet tillstånd begränsas inte. I tillståndet begränsas inte heller antalet bilar. Vissa kvalitetskrav leder dock till hinder för inträdet på marknaden. I storstäderna kan tillstånd beviljas endast sådana sökande som äger minst fem bilar.

En taxibil definieras som ett fordon med vilket högst 12 passagerare får transporteras (Small Passenger Service Vehicle). I samband med beviljandet av tillstånd bedöms sökandens personliga kvalifikationer. Bl.a. föreskrivs att sökanden skall ha gott anseende. Den som vill komma in i branschen skall publicera en tidningsannons i vilken han meddelar att han ansöker om taxitillstånd.

Krav på yrkesskicklighet tillämpas likaså.

Tillståndshavarnas och taxiförarnas uppförande följs genom att ett register förs över eventuella förseelser. I registret antecknas förseelserna i enlighet med ett visst poängbedömningssystem. En person förlorar sin behörighet för fem år framåt om det för honom registreras 200 poäng under en tvåårsperiod. För t.ex. manipulering med taxametern registreras 100 poäng.

Tillståndshavaren skall höra till en taxiororganisation som tillhandahåller beställningsservice dygnet runt och registrerar kundernas reklamationer. För grundandet av en sådan organisation krävs godkännande. Organisationernas betydelse för självregleringen i branschen är viktig, eftersom de har rätt att ta ut betydande avgifter hos nya företagare som ansluter sig. Också om uttaget av avgifter kan vara ett hinder för inträde på marknaden, ger detta å andra sidan företagen möjlighet att verka under ett känt kvalitetsmärke, vilket i sin tur hjälper också konsumenten vid hans val av taxi. Beträffande taxan finns inte bestämmelser på nationell nivå, utan taxiorganisationerna kan fastställa priser som tillämpas på ett enhetligt sätt. Maximipriserna skall registreras och kalibreras i taxametern. Prisuppgifterna skall finnas synligt placerade i bilen. Taxameter och taxiskylt ingår i den obligatoriska utrustningen.

Efter de förändringar som infördes ökade antalet taxifordon markant i städerna och sjönk marginellt på landsbygden. Priserna sjönk och differentierades i de stora städerna, medan läget i de övriga städerna och på landsbygden var att priserna både steg och sjönk. I de största städerna blev väntetiderna kortare och tjänsterna mer mångsidiga. I branschen finns för närvarande några stora företag och många små företag. Konsumenternas möjlighet att jämföra priserna har lett till ökad konkurrens.

1.3. Bedömning av nuläget

Allmänt

Tillståndsplikten inom taxitrafiken har långa traditioner. Systemet med behovsprövat tillstånd har i tiden tagits i bruk i en situation där samhället var helt annorlunda än det är idag. Konkurrensen och de marknadsinriktade verksamhetsmetoderna har ökat generellt i hela samhället framför allt sedan Finland anslöt sig till Europeiska unionen. Principen om näringsfrihet har accentuerats efter att denna frihet blev en ny grundläggande rättighet år 1995.

Antalet taxitillstånd, och därmed också antalet bilar, var 9 549 vid utgången av 2003. Volymen i fråga om utbudet har helhetsmässigt varit ungefär densamma under en mycket lång tid. Samtidigt har antalet små bussar med högst 14 sittplatser ökat. Antalet taxitillstånd har ökat något i huvudstadsregionen och de övriga stadslika kommunerna. I de tätt bebodda kommunerna har antalet minskat något. I landsbygdskommunerna har antalet taxitillstånd minskat tydligast. Till följd av bristen på kompetenta sökande har man under de senaste åren inte alltid kunnat bevilja tillstånd i glesbygdsområdena. År 2003 var antalet sådana fall sammanlagt 36 och år 2004 cirka 20.

Antalet taxibilar i förhållande till antalet invånare är störst i de landsbygdslika kommunerna. På nästa plats följer huvudstadsregionen, de tätt bebodda kommunerna och de stadslika kommunerna utanför huvudstadsregionen. De ortsvisa variationerna är mycket stora. I t.ex. Södra Finlands län fanns år 2003 det största antalet taxibilar i förhållande till antalet invånare i Uukuniemi, där taxitätheten var 5,67 bilar/1 000 invånare, medan det lägsta antalet fanns i Hollola, där taxitätheten var 0,82 bilar/1 000 invånare.

Antalet taxibilar och taxitätheten (taxibilar/1 000 invånare) vid utgången av åren 2000 och 2003 enligt den statistiska kommungrupperingen:

| | | Huvudstadsregionen | Stadslika kommuner |
|-------------------|------|----------------------------|------------------------------|
| Antalet taxibilar | 2000 | 2 137 | 2 957 |
| | 2003 | 2 225 | 3 065 |
| Taxitäthet | 2000 | 2,24 | 1,33 |
| | 2003 | 2,28 | 1,36 |
| | | Tätt bebodda kom- muner | Landsbygdslika kom- muner |
| Antalet taxibilar | 2000 | 1 476 | 3 008 |
| | 2003 | 2 810 | 9 549 |
| Taxitäthet | 2000 | 1,68 | 2,73 |
| | 2003 | 2,62 | 1,84 |
| | | Hela landet | |
| Antalet taxibilar | 2000 | 9 578 | |
| | 2003 | 9 549 | |
| Taxitäthet | 2000 | 1,86 | |
| | 2003 | 1,84 | |

Taxitrafiken har följande tre centrala kundgrupper: hushållen, kommunerna och näringslivet. I fråga om användningen av taxi är hushållens andel över 40 %, kommunernas över 30 % och näringslivets cirka 20 %. De tidsmässiga variationerna när det gäller efterfrågan är typiska för taxiverksamheten. Variationerna är delvis olika i olika kommungrupper. Också kundkretsens sammansättning är delvis olika på landsbygden och i städerna.

I Helsingfors och dess kranskommuner är efterfrågan relativt jämn året runt, med undantag för juli, som är den mest stillsamma månaden. På annat håll är vintermånaderna livligast och sommarmånaderna tystast.

Oberoende av årstiden är variationerna i efterfrågan de olika veckodagarna likadana på en och samma ort, men olika på landsbygden och i städerna. I städerna är efterfrågan som livligast under veckosluten, medan man på landsbygden har större efterfrågan under vardagarna.

Efterfrågan varierar också under dygnets olika tidpunkter, men särskilt stora är skillnaderna mellan städerna och landsbygden inte i det avseendet. På vardagarna är efter-

frågan i både städerna och på landsbygden som störst under dagtid. I städerna tenderar den livliga efterfrågan att fortgå längre in på kvällarna än den gör på landsbygden. I städerna infaller den livligaste efterfrågan nattetid under veckosluten. Då ökar också efterfrågan på landsbygden, men inte lika markant.

Ur kundens synvinkel ligger taxiservicens bästa fördelar i att servicen är trygg, relativt lätt tillgänglig och relativt högklassig. Däremot överskrider priserna och förhöjningen av dem konsumentprisindex. Utvecklingen avviker dock inte från de övriga priserna inom persontrafiken. I anbudstävlingar som kommunerna ordnat har det ofta varit problematiskt att få in konkurrerande anbud.

Taxisektorn som bransch är nöjd med det nuvarande systemet för organiseringen och drivandet av taxitrafiken. De som önskar komma in i branschen upplever däremot osäkerheten i fråga om möjligheten att få tillstånd och de långa övningsperioderna som negativa faktorer.

Ur förvaltningens perspektiv är det nuvarande tillståndssystemet jämförelsevis arbetsdrygt och administrativt tungt i jämförel-

se med andra tillståndssystem inom trafiksektorn. Trots det kräver beviljandet av tillstånd och de därmed förknippade funktionerna inte mer än ca 14 personers arbetsinsats i länsstyrelserna. Självregleringen i branschen innebär tydligen att offentliga resurser kan inbesparas, men ett sådant upplägg av verksamheten kan också ha negativa verkningar.

Behoven av revidering och orsakerna till dem

Regleringen av bedrivandet av taxitrafik, persontrafiklagen och de förordningar som kompletterar den, uppfyller inte längre till alla delar de krav som ställs i Finlands grundlag. I många avseenden sammanhänger problemen med att regleringen inte uppfyller kraven om en korrekt nivå för regleringen i grundlagens 80 §. Dessutom är det skäl att tillgodeendeta av de grundläggande rättigheterna. Regleringen skall i synnerhet granskas med avseende på den i 18 § i grundlagen föreskrivna näringsfriheten, men vissa lagrum måste bedömas också utifrån den i 6 § föreskrivna jämlikheten, den i 13 § föreskrivna föreningsfriheten, det i 15 § föreskrivna egendomsskyddet och det i 21 § föreskrivna rättsskyddet. Regleringen skall särskilt beakta den acceptans och proportionalitet som gäller begränsande av de grundläggande rättigheterna samt kraven på exakthet och noggrann avgränsning av bestämmelser som begränsar de grundläggande rättigheterna.

Det krav på trafiktillstånd som föreskrivs i 5 § i persontrafiklagen bör betraktas utifrån näringsfriheten. Tillståndskravet är mycket strikt och de undantag från kravet som i 6 § anges i fråga om idkande av trafik med personbil är av jämförelsevis liten betydelse. Till följd av dessa omständigheter, och delvis också på grund av bristen på alternativ till det urval tillstånd som föreskrivs i 6 a §, är situationen den att det inte finns ett lämpligt tillstånd för persontransport som utförs i samband med annan näringsverksamhet. Den som idkar en annan näring kan i regel inte heller få taxitillstånd, eftersom behovsprövningen och kravet på förarerfarenhet utgör hindrande faktorer med tanke på beviljande av tillstånd. Ett strängt tillståndskrav kan liksom påverka medborgarnas handlingsfrihet, eftersom mottagande av t.o.m. en liten er-

sättning för en sporadisk transport anses förutsätta att föraren har tillstånd. Att bestämmelsen följs till denna del kan i praktiken sällan övervakas, och bestämmelsen saknar därför effekt.

År 1994 slopades behovsprövningen i busstrafiken så, att tillstånd för beställnings- och köptrafik beviljas var och en som uppfyller de krav som gäller personen i fråga. Tillämpandet av behovsprövning fortsatte i taxitrafiken, vilket bl.a. ledde till att vissa av dem som nyligen börjat bedriva busstrafik gick in för att konkurrera med taxitrafiken genom att bedriva trafik med små bussar. I dessa fall var det ofta fråga om personer som hade taxitillstånd och som hade önskat utvidga sin verksamhet, men som inte kunde få ett andra taxitillstånd till följd av den princip om en man – en bil som följs vid beviljandet av tillstånd. Det uppstod vissa sådana problem i fråga om arbetsfördelningen som man senare har försökt åtgärda genom ändringar i lagstiftningen och åtgärder inom förvaltningen.

Kraven på den som ansöker om tillstånd och den som innehar tillstånd är i sort sett desamma i taxitrafiken och busstrafiken. De grundar sig på rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter, och på rådets direktiv 98/76/EG om ändring av detta direktiv. Taxitrafiken ingår inte direktivens tillämpningsområde.

Vid bedömningen av kraven gällande den som ansöker om tillstånd och den som innehar tillstånd tillämpas rättslig prövning. Bestämmelserna innehåller dock vissa sådana grundlagsrelaterade problem som hänför sig närmast till kraven på exakthet och noggrann avgränsning av bestämmelserna. Kravet på solvens är alltför allmänt formulerat. Enligt 9 § 1 mom. i persontrafiklagen skall en sökande kunna svara för sina förpliktelser och visa att han har tillräckliga ekonomiska resurser att starta ett företag och sköta trafiken på ett ändamålsenligt sätt. Vid ansökan om taxitillstånd kontrollerar länsstyrelsen att sökanden inte är föremål för utsökning av skatter eller avgifter. Lagen innehåller ingen anvisning

om vilka belopp som utgör hinder för beviljande av tillstånd. I praktiken krävs inte att sökanden visar att han har tillräckliga ekonomiska resurser, trots att detta föreskrivs i lagen.

Kravet på gott anseende har samma innehåll som när det gäller busstrafiken, för vars del bestämmelsen grundar sig på rådets ovan nämnda direktiv. Vid bedömningen av sökandens goda anseende beaktas inte bötesstraff, som kan vara föregelseväckande till följd av gärningens karaktär eller av den anledningen att tillståndshavaren inom taxi-branschen i regel fungerar som förare. Det kan här vara fråga om vissa brott mot myndigheter eller mot den allmänna ordningen eller mot hälsa, integritet, frid och heder samt vissa förmögenhetsbrott och sexualbrott. Till denna del har lagen innehållsliga brister.

Av sökanden krävs att han är solvent, har gott anseende, är yrkesskicklig och även i övrigt som person lämpad att bedriva persontrafik. Bestämmelsen uppfyller inte det krav på exakthet som förutsätts när det gäller en begränsning av de grundläggande rättigheterna. Kravet har enligt gängse tolkning ansetts gälla omständigheter som hänför sig till ålder, hälsotillstånd och levnadssätt. Enligt 6 § i grundlagen får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. Sålunda måste man ur två olika perspektiv bedöma om kravet är motiverat och rätt dimensionerat – dels utifrån den i 18 § i grundlagen föreskrivna näringsfriheten, dels utifrån 6 § i grundlagen.

Vid beviljandet av taxitillstånd tillämpas behovsprövning. Tillämpandet av behovsprövning grundar sig på tanken att myndigheten på basis av tillgänglig information om efterfrågan och utbud, bl.a. utlåtanden, bedömer behovet av tillstånd så bra att jämvikt mellan efterfrågan och utbud uppnås på marknaden. Tillstånd beviljas i den omfattningen att behovet av taxibilar blir tillfredsställt, samtidigt som antalet hålls på en sådan nivå att alla eller inemot alla tillståndshavare får åtminstone en skälig utkomst. Målsättningen har således vissa drag som tyder på rättslig prövning. I praktiken är den prövning som hänför sig till antalet tillstånd dock än-

damålsenlighetsprövning.

Vid beviljandet av tillstånd försöker man trygga en geografiskt riktig fördelning av kapaciteten, men till följd av variationerna i efterfrågan går det inte att i tillståndsförfarandet uppnå ett tidsmässigt riktigt utbud och därför kompletteras tillståndssystemet med ett körschema.

Lagen tillämpas så, att en och samma sökande ytterst sällan beviljas mer än ett taxitillstånd. En sådan tillämpningspraxis har ansetts motiverad, eftersom det anses rättvist att så många sökande beviljas tillstånd som ett system med behovsprövning möjliggör. Småföretag och familjeföretag har ansetts vara den lämpligaste företagsformen för produktionen av taxitrafiktjänster. Till följd av detta är företagets storlek inom taxinäringen mycket ensidig. Eftersom företagen är små blir företagarnas roll som arbetsgivare jämförelsevis utvecklad. Småföretagens möjligheter att på egen hand utveckla branschen är i regel begränsade.

Tillämpandet av behovsprövning har lett till att antalet sökande i framför allt de stadslika kommunerna överstiger det antal tillstånd som, med beaktande av den uppskattade jämvikten mellan efterfrågan och utbud, kan beviljas. I lagen saknas bestämmelser om på vilket sätt de sökande rangordnas. Lagen har ofta tillämpats så, att längden av förarerfarenheten har använts som kriterium. Tillämpandet av detta kriterium har den nackdelen att samma personer ansöker om tillstånd upprepade gånger för att på så sätt undvika en situation där tillstånd beviljas personer med mindre erfarenhet. I många städer finns det ett flertal kompetenta sökande som blir tvungna att vänta på tillstånd många år, ibland t.o.m. över tio år. År 2004 fanns det i hela landet något under 300 sådana sökande som hade mer än två års förarerfarenhet.

I de största städerna kan antalet ansökningar vara mer än hundra på en gång. Den stora mängden ansökningar fördröjer handläggningen, och därför beviljas nya tillstånd bara en gång per år. Handläggningstiden är i regel inemot ett år, ibland t.o.m. längre än ett år. Handläggningen av de ansökningar som kommer från landsorten har ibland fördröjts av den anledningen att det, när handläggningen av en ansökan redan har närmast sig det avgörande skedet, kommer in en konkur-

rerande ansökan. Länsstyrelsen kombinerar i allmänhet handläggningen av sådana ansökningar, eftersom de sökande på landsbygden i regel inte på lång tid får ett nytt tillfälle att bli beviljade tillstånd. Handläggningen av ansökningar i länsstyrelserna fördröjs också av den anledningen att besvär som anförts dröjer länge i förvaltningsdomstolarna. Ansökningarna kan således inte handläggas så snabbt som tillämpandet av det krav på rättskydd som föreskrivs i 21 § i grundlagen skulle förutsätta. En långsam handläggning kan också försämra tillgången till taxitjänster under den tid man väntar på nya beslut om tillstånd.

Kommunikationsministeriet kan vid behov fastställa taxitaxan. I lagen anges inte gränserna för ministeriets prövningsrätt och inte heller vilka förfaranden som följs eller på vilka grunder behovet av att fastställa taxor skall bedömas. Bestämmelsen är sålunda inte tillräckligt exakt, även om den innefattar en koppling till de grundläggande rättigheterna.

Kommunikationsministeriet har använt den i lagen angivna möjligheten att fastställa taxitaxan. Fastställandet av taxan har i praktiken lett till enhetsprissättning. Utöver den taxitaxa som följs i beställningstrafiken har ministeriet fastställt också den ruttaxa för taxibilar som kan tillämpas på regelbundna transporter som bestäms av kommunerna. Kommunerna har dock en i lagen om offentlig upphandling (1505/1992) föreskriven skyldighet att konkurrensutsätta sin upphandling. Fastställandet av ruttaxan har motiverats med att förfarandet gör det lättare att lämna och jämföra anbud. Det anses att en taxibilist har lätt att erbjuda en viss rabatt angiven i procent av ruttaxan, och beställaren har lätt att jämföra anbud som lämnats enligt den principen. Också inom ruttrafiken tycks man dock i viss mån gå in för enhetsprissättning. Det har också visat sig att man ogärna lämnar anbud som understiger den fastställda taxan. En jämförelse av anbuden har inte heller alltid underlättats på det sätt som önskats, vilket beror på varierande prissättningspraxis i fråga om t.ex. transferkörningar.

Kommunikationsministeriet fastställer taxitaxorna på förslag av Suomen taksiliitto. Taxitaxornas utveckling har överstigit konsumentprisindex. För att dämpa prisstegringen har ministeriet ibland försökt fastställa

taxorna enligt en lägre nivå än de framställningar som grundar sig på kostnadsutvecklingen anger. Vidare har beslutsprocessen någon gång blivit fördröjd så, att tillståndshavarna blivit tvungna att vänta på kompensation för kostnadsökningarna. Om kostnadsutvecklingen inte beaktats fullt ut vid fastställandet av en taxa, finns det risk för att en kränkning av det egendomsskydd som föreskrivs i 15 § i grundlagen uppstår.

Taxitaxan består av fler olika delar. I taxan ingår förutom en grundavgift, en avgift som baserar sig på körsträckans längd och en väntetidsavgift också tilläggsavgifter som kan vara förbeställningsavgift, assistanstillägg, flygplatstillägg och godstransporttillägg. Taxan varierar enligt veckodag, tidpunkt och antalet resenärer. Under körningen växlar avgiften enligt körsträckans längd och väntetidsavgiften så, att man i stället för avgiften enligt körsträcka tar ut en ersättning som motsvarar väntetidsavgiften, om körningen p.g.a. trafikstockning eller annan liknande orsak sker så långsamt att väntetidsavgiften blir större än avgiften baserad på körsträckans längd. Dessutom finns det en 2,5 kilometer bred zon runt stationsplatsen där prissättningen är en annan än innanför den. Denna komplexitet gör det svårt för kunden att på förhand bedöma priset på färden.

Utgångspunkten i lagen är att en innehavare av ett taxitillstånd alltid är skyldig att genomföra utlovad körning. Han kan vägra endast om det finns oöverstigliga hinder eller andra giltiga skäl. Hinder och skäl som nämns i lagen är en annan körning, att bilen är på reparation eller service, tillståndshavarens eller förarens sjukdom eller familjeskäl. I praktiken kan kunden knappast känna till hur lagen tolkas och kan endast i enstaka fall kontrollera orsaken till vägran, varför iakttagandet av lagen åtminstone i viss utsträckning varierar.

Genom det körschema som fastställs av polisen kan man begränsa trafikplikten från att gälla dygnet runt. Det huvudsakliga målet är dock att kapaciteten skall fördelas på det sätt som efterfrågan förutsätter genom att variationerna i efterfrågan beaktas. Skyldigheten att följa de tilldelade körskiftena kan ibland leda till att åkaren inte kan ha sina bilar ute när han vill. Ibland måste åkaren dock köra också när det inte är meningsfullt i och med

att inkomsterna blir små.

Trafikplikten och körskiftena måste bedömas med avseende på näringsfriheten. Genom lagstiftningen påförs tillståndshavaren skyldigheter, men de kostnader och förluster av inkomster som de medför gottgörs inte. I lagen bestäms inte på vilka grunder körskiftena fördelas.

Förslaget till fastställandet av körskiftena görs i allmänhet av en sammanslutning som representerar majoriteten av åkarna, men de fastställda körskiftena binder också dem som inte hör till sammanslutningen. I 13 § i grundlagen föreskrivs om föreningsfriheten. Var och en har rätt att höra till en förening, men också rätt att inte höra till en förening utan att detta val har negativa följder. Den som inte hör till en taxiförening kan genom körskiftena få negativa följder, eftersom polisen i allmänhet alltid godkänner dem enligt åkarsammanslutningens förslag. Sådana följder är att verksamheten begränsas eller att man blir tvungen att bedriva olönsam verksamhet.

Regleringen av beställningsförmedlingen minskade 1994 och tillståndshavarna är inte längre skyldiga att ansluta sig till en beställningscentral. Det är tillåtet att bedriva beställningsförmedling efter en anmälan. Målet var att flera beställningscentraler skulle kunna verka på samma ort. Det är dock möjligt att fastställa endast ett körschema. Bilarna kan i regel inte heller ta körningar under ett friskift. Av den anledningen kan endast en beställningscentral i gången bedriva beställningsförmedling. Det betyder att målet inte har uppnåtts.

Beställningscentralernas verksamhet kan ha orsakat missnöje hos resenärerna närmast därför att centralen inte kan garantera en bil när efterfrågan är större än utbudet. I så fall kan det hända att kundens beställning blir gammal och han måste göra en ny beställning, vilket utöver besväret också orsakar extra kostnader. Det har inte heller alltid informerats tillräckligt om förfarandena när en beställning blir gammal.

Länsstyrelsen kan bestämma att den beställningstrafik som bedrivs med personbilar skall skötas via taxistationer. Bestämmelsen har tillämpats endast när åkarna inte själva har grundat taxistationer. I lagen finns inga bestämmelser om de grunder med stöd av

vilka länsstyrelsen skall fatta sitt avgörande.

Återkallande av ett trafiktillstånd har som myndighetsåtgärd en mer drastisk verkan än ett avslag på ansökan om tillstånd i och med att återkallandet ingriper i den enskildes rättsliga ställning. Ett taxitillstånd kan återkallas, om tillståndshavaren inte längre är behörig på det sätt som anges i lagen eller om trafiken inte bedrivs enligt tillståndet eller annars på behörigt sätt. Det innebär att möjligheten att återkalla ett tillstånd inte uttryckligen är förenad med allvarliga och betydande förseelser eller försummelser så som grundlagsutskottet har förutsatt i sina ställningstaganden. Tillståndshavaren har inte heller enligt bestämmelserna i lagen rätt att korrigera brister i verksamheten, eftersom det inte föreskrivs om utdelande av varning.

Ett taxitillstånd som beviljats en juridisk person skall återkallas om företaget säljs och också ledningsuppgifterna i företaget överförs på en annan person. Bestämmelsen togs in i lagen 1994 för att det inte skulle vara möjligt att bedriva handel med de behovsprövade tillstånden. En motsvarande bestämmelse fanns 1991—1994 i förordningen. Bestämmelsen kan dock inte tillämpas retroaktivt, eftersom den inte gäller tillstånd som beviljats före 1991. I praktiken har övervakningen av försäljningen av tillstånd inte kunnat ordnas så att målet för bestämmelsen skulle ha uppnåtts fullt ut. Det har varit möjligt att kringgå bestämmelsen genom att ordna komplicerade ägararrangemang i bolagen. Myndigheterna har inte heller möjligheter att följa vem som egentligen är den person som ansvarar för trafiken i ett bolag. Det har varit fritt att bedriva handel med gamla bolag.

Trots regleringen av branschen bedrivs inte taxitrafiken alltid på ett sätt som är lämpligt med tanke på kundens säkerhet. De fall av rattfylleri som förekommit i den tillståndspliktiga trafiken är exempel på brott som utgör hot mot kundens säkerhet. Problemen kan delvis bero på otillräckligt övervakning och otillräckliga resurser för övervakningen.

2. Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1. Målsättning

Det yttersta syftet med reformen är att

genomföra de grundläggande fri- och rättigheterna i taxinäringen samt att uppdatera lagstiftningen. I synnerhet gäller det näringsfriheten och att begränsningarna av den är godtagbara, rätt dimensionerade, exakta och väl avgränsade samt att kravet på reglering i lag uppfylls i tillbörlig omfattning.

De ändringar som grundlagen ger anledning till skall genomföras utan att befintliga rättigheter riskeras. Målet är att taxitjänsternas säkerhet skall bevaras på minst nuvarande nivå oberoende av om den granskas ur kundernas eller förarens eller de övriga vägtrafikanternas synvinkel. Säkerheten skall bedömas ur olika synvinklar med beaktande av trafiksäkerhet, arbetarskydd, konsumentskydd och allmän säkerhet.

Efter säkerheten följer en jämförelsevis god kvalitet och tillgång på taxitjänster, men de är mål som måste ställas mycket högt. Avsikten är att både kvaliteten och tillgången skall förbättras i jämförelse med nuläget. Målet gäller både urbana områden och landsbygden och alla kundgrupper. Ett mål är också att taxitjänsterna i mer omfattande utsträckning än för närvarande skall kunna användas som en del av kollektivtrafiken. Detta gäller områden med gles bebyggelse där antalet platser i en personbil är lämpligt med tanke på efterfrågan. Å andra sidan kan också användningen av personbil i kollektivtrafiken i städerna öka i och med att anropsstyrd kollektivtrafik blir vanligare. Vidare är ett mål att tjänsterna skall bli mångsidigare och företagen mer specialiserade.

Med tanke på dem som ansöker om taxitillstånd är ett mål att det skall bli enklare att förutsäga om tillståndet kommer att beviljas och att onödig byråkrati slopas så att besluten kan göras inom en kortare tid än tidigare.

2.2. Alternativa lösningar

Alternativa lösningar har övervägts i följande frågor: begränsandet av antalet taxitillstånd, priserna på taxitjänsterna och kör-schemat.

Begränsandet av antalet taxitillstånd är motiverat för att garantera tillgången på taxitjänster. Taxitrafiken är en del av kollektivtrafiksystemet. Därför måste man försöka skapa förutsättningar för en långsiktig och lönsam företagsverksamhet som gör det möj-

ligt att säkerställa tillgången på ett ändamålsenligt sätt. En fortgående begränsning av antalet taxitillstånd ger tillräckliga garantier för att tillgången hela tiden kan tryggas.

En modell som utreddes i början av beredningen innebar att antalet taxitillstånd överhuvudtaget inte skulle begränsas, men modellen slopades under den fortsatta beredningen. Slopandet av behovsprövningen och beviljandet av tillstånd till personer som uppfyller de villkor som det föreskrivs om i lagen uppfyller visserligen de krav som näringsfriheten ställer, men i synnerhet med tanke på de negativa erfarenheter som gjorts i andra länder är ett sådant alternativ inte motiverat.

I fråga om regleringen av priserna på taxitjänster har man övervägt ett alternativ med en prissättning i tre olika nivåer. På så sätt vore det möjligt att skapa förutsättningar för en differentierad prissättning och pris konkurrens. I de flesta utlåtandena om utkastet till propositionen motsatte man sig dock förslaget med en taxa i tre nivåer. Det ansågs att modellen skulle leda till prishöjningar. Därför föreslås i propositionen att det också i fortsättningen fastställs en enda taxa för konsumenterna.

I dag fastställer polisen körschemat. Uppgiften passar dock dåligt för polisen, varför man har övervägt andra alternativ. Närmare utreddes ett alternativ där körschemat fastställs av beställningscentralen. Uppdraget innefattar utövande av offentlig makt, varför man måste se till att garantierna för god förvaltning tryggas när uppgiften anvisas en privat aktör. Vid beredningen av propositionen har det visat sig att tryggandet av dessa garantier åtminstone delvis är problematiskt. Därför har man valt ett alternativ där körschemat fortsättningsvis fastställs av en myndighet. Den lämpligaste myndigheten för att sköta denna uppgift är länsstyrelsen som också ansvarar för fastställandet av antalet taxitillstånd. På så sätt kan länsstyrelsen bilda sig en helhetsbild av det faktiska utbudet. Förslaget till fastställandet av körskiftena görs dock av dem som bedriver taxitrafik.

2.3. De viktigaste förslagen

För att lagstiftningen skall bli tydligare föreslås att det föreskrivs i en separat lag om

bedrivande av yrkesmässig trafik med personbil. Trafiken är enligt förslaget fortsättningsvis tillståndspliktig och utövas med stöd av ett taxitillstånd. Den nationella regleringen av trafik som bedrivs med buss eller ambulans sker tillfälligt genom persontrafiklagen, som det nu görs vissa tekniska ändringar i genom att omnämmandet av taxitrafiken i lagen stryks. Definitionen på köptrafik i 2 § 4 punkten i persontrafiklagen tillämpas dock också på trafik som bedrivs med personbil med stöd av ett taxitillstånd. Hela persontrafiklagen skall revideras så att det föreskrivs om bedrivande av busstrafik i en separat lag, medan bestämmelserna om sjuktransport tas in i lagen om privat hälso- och sjukvård (152/1990) eller någon annan lämplig lag.

För att näringsfriheten skall förverkligas föreslås i propositionen att trafikstillstånd förutsätter en tydligare definition på trafiken än tidigare och att undantagen från tillståndsplikten utvidgas, samt att trafikplikten och rätten att ta körningar utanför det fastställda körschemat preciseras.

För att kundens säkerhet skall kunna garanteras i alla situationer, föreslås att de villkor som ställs på den sökande för att tillstånd skall beviljas skärps i synnerhet när det gäller gott anseende, genom att brott skall beaktas under en längre tid än tidigare och att vissa sådana straffbara gärningar där straffet är böter som inte är av betydelse enligt den gällande lagen också skall beaktas. Länsstyrelsen skall regelbundet kontrollera att tillståndshavarna uppfyller kraven på gott anseende och ekonomiskt ansvar. Detta skall vara enklare än tidigare eftersom det är möjligt att få de nödvändiga uppgifterna direkt ur de olika registren genom teknisk uppkoppling till registren. Bestämmelserna om återkallande av trafikstillstånd preciseras så att länsstyrelsen lättare än tidigare kan utskilja de situationer där man kan använda sig av sanktioner.

Förbättringar som ansluter till konsumentskyddet är i synnerhet fastställandet av särskilda kvalitetsnormer, preciseringen av plikten att utöva trafik, uppföljningen av konsumentrespons gällande tillgången på taxi samt tystnadsplikten som gäller tillståndshavare och förare.

Centrala förbättringar med tanke på tillsynen är den exakta definitionen på trafiken,

snabbare informationsutbyte mellan myndigheterna, att försummelse att medföra och visa upp dokument blir straffbart och att maximistraffet för olovlig taxitrafik höjs från tre till sex månader.

Tillståndspliktens gränser

För att garantera medborgarnas säkerhet och säkerställa tillgången på taxitjänster av god kvalitet föreslås att tillståndsplikten för trafik som bedrivs med personbil bibehålls. Trafikstillstånd skall enligt förslaget krävas för yrkesmässig trafik. Begreppet yrkesmässig trafik skall uppfattas brett så att det utöver egentligt näringsidkande också omfattar annan persontransport som utförs i förvärvs-syfte. Också persontransport som utförs som bisyssla eller i samband med en annan näring mot vederlag anses vara trafik som kräver trafikstillstånd. För att övervakning skall vara möjligt krävs trafikstillstånd också under vissa omständigheter också när verksamheten inte uppfyller villkoren för yrkesmässighet. Verksamhet som kräver tillstånd anses vara en enda persontransport mot vederlag när utförandet av transporten föregås av erbjudande av transport till allmänheten på offentlig plats. Erbjudande av taxitjänster på internet anses vara ett förfarande som pekar på yrkesmässighet.

Verksamhet som har de kännetecken som definierar yrkesmässig trafik skall fortsättningsvis kunna utövas utan tillstånd i vissa situationer, dvs. persontransporter som hör till de kommunala social- och hälsovårdstjänsterna och utförs med en personbil som innehas av en kommun mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som använder transporttjänsten samt en koncerns persontransporter som utförs med koncernens personbil. Transporter som får utföras utan tillstånd är också transporter i samband med hemservice och turistservice som utförs med näringsidkarens personbil, när transporten är en del av en servicehelhet som företaget erbjuder (ett servicepaket). Som ett servicepaket anses dock inte t.ex. en hotellövernattning som innefattar transport från och till flygstation. Inte heller för transporter som utförs med museifordon krävs tillstånd.

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd

Utredning av de villkor som gäller person när taxitillstånd beviljas är rättslig prövning. Däremot är fattandet av beslutet om antalet taxitillstånd ändamålsenlighetsprövning.

Kravet på gott anseende som gäller den som ansöker om taxitillstånd skärps så att brott av betydelse beaktas under en längre tid än tidigare. Fler typer av gärningar än tidigare kan inverka på erhållandet av tillstånd. I fråga om yrkeskunnande krävs fortsättningsvis genomgången företagarkurs. Dessutom skall den sökande ha erfarenhet som taxiförare eller av något annat serviceyrke. Att också erfarenhet av något annat serviceyrke godtas är viktigt i synnerhet på landsbygden där det inte alltid finns sökande som har förarerfarenhet. Undantagsvis skall tillstånd dock likaså för närvarande kunna beviljas personer som saknar praktisk erfarenhet. Den sökande skall kunna svara för sina ekonomiska förpliktelser. Detta krav anses vara uppfyllt om den sökande inte är försatt i konkurs eller har stora skatteskulder eller fordringar som lämnats för indrivning.

Ett hinder för beviljande av tillstånd skall i avvikelse från tidigare vara att den sökandes taxitillstånd har återkallats under det senaste året p.g.a. att det har förekommit allvarliga och betydande förseelser eller försummelse i trafikutövningen. Den sökandes lämplighet skall inte längre bedömas på något annat sätt, eftersom kravet att den sökande också i övrigt skall vara lämplig för bedrivande av persontrafik inte längre finns med i lagen.

Länsstyrelsen fastställer årligen maximumtalet taxitillstånd per kommun till en sådan nivå att de inte begränsar tillgången på taxi eller försämrar kvaliteten på tjänsterna. När länsstyrelsen fastställer maximumtalen beaktar den förändringar i efterfrågan och utbud samt hur lönsamheten utvecklats i branschen. Dessutom skall länsstyrelsen följa konsumenternas respons och tillgången på taxitjänster med avseende på om den är tillräcklig för näringslivets och kommunernas transportbehov. Efterfrågan bedöms i synnerhet på grundval av sådana faktorer som utredningar visat att bäst beskriver volymen på efterfrågan.

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd än

tillstånd kan beviljas, bestäms företräde enligt erfarenhet som heltidsanställd taxiförare. Vartannat år beviljas dock tillstånden i första hand till sökande som har ett eller flera taxitillstånd. Under det första året efter lagens ikraftträdande beviljas tillstånden förare som är förare på heltid. Genom att tillstånden beviljas företag som redan är verksamma i branschen försöker man ändra på företagsstorleken i branschen.

Utifrån erfarenheterna av tillämpningen av lagen kan man om två eller tre år bedöma om tillgången och kvaliteten på taxitjänster är lämplig. Delfaktorerna i den uppföljning som görs av länsstyrelsen kan preciseras i de resultatavtal som ingås mellan kommunikationsministeriet och länsstyrelserna. Utifrån de uppgifter som samlas in genom uppföljningen kan man bedöma om lagreformen har fyllt sin uppgift eller om det finns skäl att vidta nya åtgärder eller se över de uppställda målen.

Priserna på taxitjänsterna

Om priserna på taxitjänsterna föreskrivs fortsättningsvis genom förordning av statsrådet. Det är motiverat med tanke på konsumentskyddet och i synnerhet med tanke på de konsumenter som har ett större behov av skydd. Vid fastställandet av priserna beaktas tillståndshavarnas krav när det gäller egendomsskydd. Om grunderna för de priser som fastställs genom förordning av statsrådet föreskrivs enligt förslaget i lag. Andra priser än konsumentpriser omfattas inte av den fastställda taxan, utan de är utsatta för vanlig priskonkurrens.

Tillgång och kvaliteten på taxitjänsterna

Den som innehar ett taxitillstånd är fortsättningsvis skyldig att utföra persontransporter enligt tillståndet inom sitt huvudsakliga verksamhetsområde. Situationer då det är tillåtet att vägra ta emot en körning anges detaljerat. Dessutom skall tillståndshavare som utövar trafik i kommuner av landsbygdskaraktär ha rätt att sinsemellan komma överens om jourskyldighet under tider med liten efterfrågan.

Länsstyrelsen fastställer det körschema som taxiåkarna skall följa. Tillståndshavarna

skall dock ha rätt att utföra körningar utanför körskiftena. På så sätt begränsar körsskiftes-schemat inte nämnvärt tillståndshavarnas näringsfrihet. Dessutom skall det bl.a. vara möjligt att vägra ta en körning när den enligt lag tillåtna arbetstiden överskrids. Med hjälp av körschemat kan tillgången på taxi säkerställas enligt variationerna i efterfrågan. Genom att det är tillåtet att köra under friskift blir systemet tillräckligt flexibelt.

Vid taxitrafikutövningen bör de kvalitetsnormer som det föreskrivs om i lagen iakttas. Kvalitetsnormerna gäller utrustning, förare, utförandet av körningen, kundservice och betalning. På så sätt kan man säkerställa en basnivå för tjänsterna som kan vidareutvecklas på frivillig basis inom branschen och av tillståndshavarna.

Andra centrala förslag

Länsstyrelserna skall på eget initiativ eller på ansökan kunna förena stationsplatserna eller en del av dem i ett trafikområde som omfattar två eller fler kommuner. Bestämmelserna om återkallande av trafiktillstånd preciseras och avvägs på det sätt som förutsätts i grundlagen. Det skall i fortsättningen vara möjligt att ge en varning i stället för att återkalla trafiktillståndet, om ett återkallande kan anses vara oskäligt och de brister, förseelser eller försummelser som uppenbarats kan rättas till eller är ursäktliga.

En ny bestämmelse om tystnadsplikt för tillståndshavare och förare tas in i lagen. På så sätt kan man på ett lämpligt sätt skydda kundens integritet och hans affärs- och yrkeshemligheter.

Tillståndshavarens skyldighet att lämna uppgifter preciseras. Beställningscentralerna skall lämna uppgifter om antalet förmedlade körningar och också antalet beställningar som inte förmedlats. Dessutom skall beställningscentralen överlämna de uppgifter den har om iakttagandet av körschemat.

Maximistraflet för olovlig taxitrafik förlängs från tre till sex månader. Ändringen är nödvändig för att man skall kunna bekämpa grå ekonomi. Ändringen gör det möjligt för polisen att undersöka bokföringen hos den som har bedrivit olovlig verksamhet och på så sätt utreda förtjänsten av den olovliga

verksamheten när den som misstänks för brott inte är samarbetsvillig.

3. Propositionens konsekvenser

3.1. Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Omsättningen inom taxinäringen var 2002 drygt 600 miljoner euro, varav själva trafikutövningens andel var 577 miljoner euro. Av denna omsättning bestod över en tredjedel eller över 200 miljoner euro av avgifter och ersättningar från kommunerna och Folkpensionsanstalten. Man kan därför i stora drag uppskatta vilka konsekvenser den förväntade ökningen av konkurrensen kommer att ha på den offentliga sektorns kostnader. Man måste dock beakta att kommunernas andel redan har konkurrensutsatts, medan i det närmaste hela Folkpensionsanstaltens andel, cirka 40 miljoner, inte har konkurrensutsatts. Det innebär att en ökad konkurrensutsättning och en mer effektiv konkurrensutsättning till följd av att enhetsprissättningen upphör kan ha betydande konsekvenser. Inbesparingarna kan bli mellan 4 och 7 miljoner euro på årsnivå. Per invånare beräknat är kostnaderna störst i kommuner av landsbygdskaraktär och, uttryckt i tätortsgrad, i kommuner vars tätortsgrad är under 50 procent.

Trafiktjänster som ordnas av statliga myndigheter konkurrensutsatts redan idag nästan alltid. Taxitjänsternas andel av de trafiktjänster som länsstyrelserna köper utgjorde under en procent 2002. Det betyder att propositionen har inga konsekvenser i praktiken. Kommunernas transportkostnader inverkar dock med tiden på kommunernas statsandelar.

Om antalet taxibilar ökar, ökar antalet bilar som får bilskatteåterbäring. Den totala inverkan detta har på statens skatteintäkter är dock svår att bedöma, eftersom ett ökat antal bilar kan betyda mer intäkter för staten i form av den del av bilskatten som återstår att betala, fordonsskatt, bränsleskatt och andra skatter, t.ex. skatt för näringsinkomst.

Konsekvenser för hushållen

Trafiken stod 2003 för cirka 16 procent av

hushållens konsumtionsutgifter. Av denna andel användes något under 15 procent för trafiktjänster. Uttryckt i euro användes 4300 euro för trafik och cirka 600 euro per hushåll för trafiktjänster. Enligt persontrafikundersökningen 2006 varierade taxiresornas andel av alla 1—40 kilometer långa resor mellan en och två procent. Med hjälp av dessa uppgifter kan man uppskatta att det genomsnittliga hushållet använder 100—150 euro per år till taxiresor.

Konsekvenserna måste bedömas i synnerhet ur de konsumenters synvinkel som har de sämsta möjligheterna att bevaka sina intressen. Sådana kundgrupper är i synnerhet barn, åldringar och handikappade. Tjänsterna för dessa kundgrupper ordnas i allmänhet av kommunen och Folkpensionsanstalten ersätter kostnaderna. Kunden betalar en bestämd, på förhand fastställd självriskandel för transporten, som inte påverkas av de kostnader som den orsakar kommunen eller någon annan betalare. En betydande del av skolelevernas resor är avgiftsfria. En del av resorna betalar kunden själv, det gäller i synnerhet pensionärerna. Ur deras synvinkel underlättar ett oförändrat system med fastställd taxa användningen av taxitjänsterna.

Konsekvenser för näringslivet i allmänhet

Näringslivet är en viktig kund när det gäller taxitjänster. Företagens andel av använda taxitjänster uppskattas till cirka 20 procent. Enligt 1996 års taxiundersökning hade nio procent av företagen långtidsavtal med taxiföretagare. Det är troligt att företagens intresse för att konkurrensutsätta taxitjänsterna ökar i och med att priserna, med undantag för konsumentpriserna, avregleras. På så sätt kan näringslivet vinna klart mer än hushållen.

Slopadet av kravet på trafiktillstånd har positiva verkningar i synnerhet för hemservice- och turistnäringen. I anslutning till dessa näringar produceras ibland olika transporttjänster som utgör en varierande andel av servicehelheten. De ekonomiska verkningarna är sammanlagt små, men för de enskilda företagen kan möjligheten att utveckla verksamheten vara av stor betydelse.

Konsekvenser för taxinäringen

De föreslagna ändringarna har inte några betydande verkningar för taxinäringen. Konkurrensen kan öka i någon mån, men genom att utnyttja möjligheten begränsa antalet taxitillstånd kan man effektivt hindra att det uppstår överkapacitet. Verkningarna kan variera från tillståndshavare till tillståndshavare.

3.2. Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

De föreslagna ändringarna inverkar på länsstyrelsernas skötsel av ärenden som gäller taxitrafiken och de förfaranden som tillämpas. Av de anställda vid länsstyrelserna sköter sammanlagt 14 personer taxiärenden. Av dem utför de flesta uppgifter som hör till sakkunnignivån. För närvarande ligger tyngdpunkten i handläggningen av ansökningarna om tillstånd. I och med lagändringen övergår tyngdpunkten till fastställande av kvoter och uppföljningen av de villkor för beviljande av tillstånd som gäller tillståndshavarens person. Uppkopplingen till de olika personregistren underlättar och för snabbare kontrollen av uppgifterna. Arbetet med att jämföra de sökande sinsemellan minskar. Förnyandet av tillstånden upphör i och med att tillstånden gäller tills vidare.

Handläggningen av tillstånden blir snabbare i och med uppkopplingen till registren. I samma riktning verkar också ändringen som innebär att uppgifter om efterfrågan och utbud inte längre behöver samlas in i samband med ansökningsförfarandet. Utlåtanden begärs inte längre om tillståndsansökningarna.

En ny uppgift för länsstyrelserna blir att fastställa körschema.

De föreslagna ändringarna har inga verkningar när det gäller antalet anställda som sköter taxiärenden vid länsstyrelserna.

I praktiken är tillsynen över den tillståndspliktiga trafiken en del av övrig trafiktillsyn. Det betyder att ändringar av taxitrafiken inte inverkar på volymen på den tillsyn som polisen utför. I och med att uppgiften att fastställa körschemat överförs från polisen till länsstyrelsen minskar polisens uppgifter. Det innebär dock inte att det frigör resurser, eftersom körskiftena i regel fastställs enligt förslaget utan att det behövs någon större ar-

betsinsats för utredande av ärendet.

Länsstyrelsernas beslut om maximiantal taxitillstånd skall överklagas hos kommunikationsministeriet. Enligt uppskattning kan antalet överklaganden till en början vara betydande, men fenomenet kommer endast att utmärka övergångsperioden. Det kommer inte att behövas extra resurser för att sköta uppdraget.

3.3. Samhälleliga konsekvenser

Den föreslagna höjningen av maximistraffet för olovligt bedrivande taxitrafik ger bättre möjligheter än för närvarande att utreda fall av olovlig trafik, i och med att det blir möjligt att göra husrannsakan. Övervakningen underlättas när det blir straffbelagt att inte medföra trafiktillståndet i bilen. I och med att informationsutbytet mellan myndigheterna blir snabbare skapas också möjligheter för en välfungerande övervakning.

4. Beredningen av propositionen

4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Riksdagens grundlagsutskott fäste i sitt utlåtande GrUU 40/2002 rd uppmärksamhet vid att persontrafiklagen har stiftats före reformen av de grundläggande fri- och rättigheterna och att bestämmelserna därmed inte har bedömts med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten.

Kommunikationsministeriet inledde en förberedande beredning inför revideringen av bestämmelserna som bestod av en bedömning av de problematiska punkterna i förhållande till grundlagen (opublicerad promemoria 9.9.2003).

Efter den förberedande beredningen tillsatte ministeriet i november 2003 en arbetsgrupp som fick i uppdrag att utreda målsätt-

ningarna för en reform av taxitrafiken, möjligheterna att bevara systemet med behovsprövade tillstånd och fastställd taxa samt utvecklingsförslag enligt behov. Arbetsgruppen var färdig med sitt arbete i juni 2004 (Taxitrafikarbetsgruppens betänkande ”Yön ainoa valopilkku”, kommunikationsministeriets publikationer 43/2004). Arbetsgruppen föreslog bl.a. att behovsprövningen och den fastställda taxan slopas. Utlåtanden begärdes om arbetsgruppens betänkande och dessutom beställde ministeriet utlåtanden av statsförfattningsexperter. Eftersom remissinstansernas hade avvikande åsikter, togs arbetsgruppens förslag inte till grund för den fortsatta beredningen. Man beslöt att fortsätta beredningen med tjänstemannakrafter. Vid beredningen sökte man en blandad modell som inte skulle vara lika reglerad som det nuvarande systemet, men inte heller lika fri som taxiarbetsgruppens förslag.

4.2. Utlåtanden och beaktande av dem

Ett utkast till regeringens proposition med förslag till lag om taxitrafik blev färdig i oktober 2005. Utlåtanden begärdes av de viktigaste myndigheterna samt näringslivet, kommunerna och representanter för taxinäringen. Utkastet bearbetades och preciserades på många punkter utgående från utlåtandena. Förslaget med tre taxaklasser slopades. Bestämmelserna om maximiantalet tillstånd förenklades.

5. Samband med andra propositioner

Under behandling i riksdagen är en regeringsproposition med förslag till lagar om kommersiell godtransport och utbildning av vägtrafikföretagare RP 24/2006 rd. Den ändring i persontrafiklagen som föreslås i propositionen har beaktats i denna proposition.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1.1. Lag om taxitrafik

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens syfte. I paragrafen föreskrivs som lagens viktigaste mål. Om vilka åtgärder som behövs för att målet som gäller tillgången på taxi skall uppnås föreskrivs i lagens 19 och 20 §. I lagens 20 § skapas förutsättningar för långsiktig och lönsam företagsverksamhet, vilket skall bidra till att förbättra tillgången på taxitjänster. I lagens 12 § föreskrivs om skyldigheten att bedriva trafik och i 13 § om körschema. Bestämmelser som gäller kvaliteten på tjänsterna är bestämmelserna om vilka krav som ställs på den som ansöker om tillstånd och på tillståndshavare i 6—10 §, bestämmelser om priser finns i 16 § samt bestämmelser som uttryckligen gäller kvaliteten på tjänsterna i 17 §. Om omständigheter som inverkar på kvaliteten på beställningsförmedlingen föreskrivs i 15 §.

2 §. Definitioner. Definitionerna i paragrafen motsvarar i huvudsak motsvarande bestämmelser i 2 § i persontrafiklagen.

Definitionen på beställningstrafik förkortas genom av den onödiga restgruppen stryks. Definitionen på trafikansvarig person kompletteras med ett tillägg om ansvar.

Definitionen på stationsplats preciseras så att det föreskrivs om skyldighet att köra bilen till stationsplatsen efter det att körningen eller uppdraget slutförts. Taxibilen behöver inte omedelbart återvända till stationsplatsen om efterfrågan förutsätter att den stannar kvar inom ett främmande stationsplatsområde. Att svara på efterfrågan vid den egna stationsplatsen skall dock vara den primära uppgiften. Tillståndshavaren kan ha en eller flera stationsplatser. Stationsplatserna kan finnas på en och samma ort eller på olika orter. Valet mellan olika alternativ görs enligt vad som anges i ansökan, men i allmänhet är stationsplatsen en kommun. Stationsplatsen kan vid behov fortsättningsvis bestämmas vara en by eller i övrigt anges noggrant. En sådan noggrann angivelse av stationsplatsen

kan vara nödvändig i synnerhet i glesbygder i kommuner med stor areal.

Definitionen på taxitillstånd motsvarar till innehållet i huvudsak det motsvarande begreppet i persontrafiklagen. Det skall vara möjligt att med stöd av taxitillståndet bedriva trafik som kompletterar kollektivtrafik och som erbjuds allmänt. Kollektivtrafik som kan erbjudas allmänt kan med stöd av taxitillståndet också i fortsättningen bedrivas enligt avtal i form av köptrafik. Utgångspunkten är att tillståndshavaren skall skaffa ett sådant fordon för bedrivandet av trafiken som till sin storlek och utrustning bäst passar för denna trafik. De krav som ställs på bilen för att den skall vara tillgänglig skall också i fortsättningen anges i tillståndet.

3 §. Lagens tillämpningsområde. Lagen skall enligt förslaget tillämpas på trafik som bedrivs med personbil. Enligt 10 § i fordonslagen (1090/2002) avser personbil (fordon i kategori M₁) ett för persontransport tillverkat fordon med plats för högst åtta personer utöver föraren.

I bestämmelsen om lagens tillämpningsområde införs begreppet yrkesmässig, som tidigare fram till 1991 var ett kännetecken på trafik som förutsätter trafikstillstånd. En begränsning av tillståndskraven till i huvudsak endast yrkesmässig trafik är motiverat med avseende på den i grundlagen föreskrivna näringsfriheten. Yrkesmässighetens betydelse med avseende på näringsfriheten motiveras närmare i avsnittet Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning.

Med yrkesmässig transport av personer jämställs transport mot ersättning när transporten föregås av erbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats. Syftet med bestämmelsen är att effektivt förhindra bedrivande av olovlig trafik genom att öka risken för avslöjande. En sådan enstaka transport uppfyller inte kravet på yrkesmässighet. Utgående från erfarenheter som gjorts i andra nordiska länder behövs en sådan bestämmelse för att man skall kunna hindra olovlig trafikutövning utan att öka övervakningen. Att erbjuda tjänster på internetsidor skall där emot vara ett förfarande som pekar på yrkesmässighet.

Lagens 18 § tillämpas på godstransporter som utförs med stöd av ett taxitillstånd. I övrigt tillämpas lagen om kommersiell gods-transport på väg RP 24/2006 på godstransport som utförs med personbil.

2 kap. Taxitillstånd

4 §. Tillståndspliktiga transporter. I 1 mom. föreskrivs om kravet på trafiktillstånd vid bedrivande av persontrafik på väg mot ersättning. Om persontransport som utförs med buss och ambulans föreskrivs fortsättningsvis i persontrafiklagen. Persontrafik som utförs med andra fordon omfattas inte av tillståndsplikten.

I 2 mom. föreskrivs om de situationer där bedrivande av yrkesmässig trafik är tillåtet utan taxitillstånd. Undantagen i 1 och 2 punkten motsvarar 6 § 2 a och 4 punkten i persontrafiklagen. Paragrafens 3 och 4 punkt är nya.

Undantaget i 1 punkten behövs i synnerhet med tanke på storleken på den avgift som personer med funktionshinder får betala för transportservicen. Avgiften kan vara densamma som avgiften inom kollektivtrafiken på orten. I fråga om de transporter som avses i 2 punkten kan man tillämpa fri prissättning. De övriga undantag från tillståndsplikten vid bedrivande av persontransport med personbil som det föreskrivs om i 6 § i persontrafiklagen är inte yrkesmässig trafik i och med att ersättningen för transporten är så liten. Sålunda är också mindre omfattande transport-service i form av köptjänster som utförs inom social- och hälsovården tillåten, om ersättningen t.ex. är ett belopp som överenskomits i arbets- eller tjänstekollektivavtal.

Undantaget i 3 punkten gör det möjligt att utföra transporter i anslutning till hemservice och turistservice. Före 1994 kunde det beviljas begränsade trafiktillstånd för sådana transporter. De begränsade tillstånden slopades 1994 när tillståndssystemet förenklades. Efter ändringen har det dock uppkommit problem därför att trafik som bedrivs med personbil inte har kunnat beviljas annat tillstånd än taxitillstånd. Det har återkommande visat sig att det finns ett behov av att bedriva persontransport vid sidan av en annan näring, i synnerhet hemservice och turism. Nu tillåts persontransport utan trafiktillstånd i samband

med dessa servicenäringar, om transport ingår i den service som företaget erbjuder. Det rör sig i allmänhet om servicepaket som transporten utgör en liten del av. Vid försäljningen av servicepaket tillämpas i allmänhet en prissättning som gäller hela paketet. Enbart transport från flygstation till hotell är inte ett sådant servicepaket av den omfattning som avses här.

Enligt 4 punkten behövs det inte heller längre trafiktillstånd för trafik som bedrivs med museifordon. Enligt 24 § i fordonslagen är museifordon ett fordon som ett besiktningställe på basis av utlåtande av en landsomfattande registrerad museifordonsförening godkänts som museifordon. Dessutom krävs att minst 30 år har förflutit sedan utgången av tillverkningsåret och att fordonet har hållits i ett skick som motsvarar originalskicket eller att det har restaurerats på behörigt sätt. Transport som utförs med museifordon är av liten ekonomisk betydelse och har ofta karaktären av hobbyverksamhet.

5 §. Tillståndsmyndighet. Paragrafen motsvarar till innehållet 8 § 4 mom. i persontrafiklagen. För det fall att en sökande vill bedriva trafik i två län, t.ex. så att stationsplatsen består av två kommuner som hör till olika län, har bestämmelsen dock kompletterats med ett omnämnande om huvudsaklig stationsplats. I en sådan situation kan den sökande avgöra vilken kommun han anser vara sin huvudsakliga stationsplats och ansöka om tillstånd hos länsstyrelsen i det län där den huvudsakliga stationsplatsen finns. På tillståndsförfarandet tillämpas förvaltningslagen (434/2003).

6 §. Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd. I paragrafen föreskrivs om förutsättningarna för beviljande av taxitillstånd. Taxitillstånd skall beviljas en sökande som uppfyller de föreskrivna villkoren, dock med beaktande av de begränsningar gällande antalet taxitillstånd som det föreskrivs om i 19 §.

Bestämmelserna gällande personer som ansöker om taxitillstånd i 1 mom. 1—5 punkten motsvarar i huvudsak bestämmelserna i 9 § 1—3 och 5 mom. samt 9 b § 1 och 2 mom. i persontrafiklagen. Av den som ansöker om taxitillstånd och den som är trafikansvarig förutsätts som regel praktisk erfarenhet. Erfarenheten kan dock också vara erfarenhet av något annat serviceyrke än taxiförarens. Med

serviceyrken avses uppgifter som inte kräver högskoleexamen och som inte hör till produktionen.

Punkt 6 i 1 mom. är ny. Bestämmelsen behövs när den sökandes taxitillstånd har återkallats under det senaste året p.g.a. att det har förekommit allvarliga och betydande förseelser eller försummelse.

Enligt 2 mom. kan taxitillstånd fortsättningsvis beviljas personer som inte har genomgått företagarkurs, om de har erfarenhet av ledande uppgifter i ett företag som bedriver persontrafik. Två års erfarenhet anses vara tillräckligt. Kursen krävs inte heller av personer som har en lämplig yrkes- eller högskoleexamen. Men de skall avlägga och godkännas i det skriftliga provet.

I 3 mom. bestäms om förutsättningarna för beviljande taxitillstånd som gäller en juridisk person.

Enligt 4 mom. skall det fortsättningsvis vara möjligt att bevilja en sökande som inte har praktisk erfarenhet taxitillstånd. Det är möjligt endast om det inte finns några sökande som har praktisk erfarenhet.

7 §. *Gott anseende.* I paragrafen föreskrivs om det krav på gott anseende som gäller den som söker taxitillstånd, innehavare av taxitillstånd och den som är trafikansvarig. Om den sökandes anseende föreskrivs i 9 § 1 och 3 mom. och 9 b § 1 mom. i persontrafiklagen. Det föreslås att kraven skärps så att de gärningar för vilka de strängaste straffen utmåts får beaktas under än längre tid än tidigare. Enligt 1 punkten skall över två år långa fängelsestraff vara av betydelse under tio år. De brott för vilka sådana straff utdöms är i allmänhet föremål för ett starkt ogillande från samhällets sida; för dessa brott kan t.ex. inte villkorliga straff utdömas.

I 2 punkten föreskrivs om vilken betydelse straff som är två år långa eller kortare har för beviljande av tillståndet. Beträffande dessa straff är granskningstiden densamma som enligt den gällande lagen.

Paragrafens 3 punkt innebär en skärpning av lagen. Enligt denna punkt skall enskilda gärningar som riktar sig mot en kund beaktas också när straffpåföljden har varit böter. Sådana gärningar skall beaktas under tre år. Det kan t.ex. röra sig om misshandel, stöld och andra förmögenhetsbrott. Brotten kan rikta sig mot kunder i den egna taxibilen, men

också brott mot andra kan beaktas. Rattfylleri som inträffat i trafik som förutsätter trafikstillstånd med böter som straffpåföljd samt olovligt bedrivande av taxitrafik beaktas under tre år.

Enligt 4 punkten skall vissa bötesstraff som utdömts minst tre gånger under de två senaste åren beaktas. Granskningstiden förlängs från ett år till två år. Rattfylleri som inträffat under privat körning och som föraren dömts till bötesstraff för beaktas på grundval av denna punkt.

Oberoende av att fler brott än tidigare skall beaktas vid bedömningen av förarens goda anseende och att de till en del granskas under en längre period än tidigare, skall tillståndsmyndigheten fortsättningsvis alltid från fall till fall bedöma om gärningarna visar att en person är olämplig att bedriva taxitrafik.

8 §. *Företagarkurs.* I paragrafens föreskrivs närmare om den företagarkurs som nämns i 6 § 1 mom. 3 punkten och om det prov som ordnas i anslutning till kursen. Bestämmelsen ansluter sig till regeringens proposition med förslag till revidering av lagstiftningen om kommersiella godstransporter och utbildning av vägtrafikföretagare som för närvarande behandlas i riksdagen RP 24/2006. I propositionen föreslås att det stiftas en lag om en utbildning för trafikföretagare i godstrafik- och persontrafikbranschen. I denna paragraf föreskrivs om en företagarkurs i anslutning till taxinäringen som kompletterar den nämnda regeringspropositionen. Lagen om trafikföretagarutbildning skall enligt propositionen tillämpas på företagagarutbildning i trafikbranschen från den 1 januari 2007. Den föreslagna paragrafen träder i kraft från och med februari 2007.

9 §. *Förmåga att svara för sina ekonomiska förpliktelser.* Solvenskravet för sökande slopas, men fortsättningsvis förutsätts att den som ansöker om taxitillstånd på tillbörligt sätt kan svara för sina ekonomiska förpliktelser. Kravet gäller fortsättningsvis också den som är trafikansvarig. Oberoende av solvenskravet i 9 § 1 mom. i persontrafiklagen har det inte förutsatts att den sökande visar intyg över sina ekonomiska resurser. I praktiken har det ansetts tillräckligt att den sökande inte är försatt i konkurs och att han inte har obetalda fordringar som har lämnats för indrivning.

Bestämmelsen preciseras genom att det anges en nedre gräns för fordringar som är av betydelse. Både fordringar som ansluter till den sökandes företagarkerksamhet och till hans privatekonomi skall vara av betydelse. Små summor beaktas inte. Utöver fordringar beaktas också skatteskulder. Skattemyndigheterna har rätt att på eget initiativ driva in skatteskulder, vilket innebär att de inte behandlas av utskökningsmyndigheterna. Skatteskulder skall beaktas på samma sätt som utsköknings. Beloppet av utsköknings och skatteskulder skall ställas i relation till verksamhetens omfattning, dvs. antalet bilar.

10 §. Beviljande och ändring av taxitillstånd. I paragrafen föreskrivs om taxitillståndets innehåll och ändring av tillståndet samt fattande av beslut om samtrafik. I 1 mom. föreskrivs om innehållet i taxitillståndet. Ett taxitillstånd gäller tills vidare. Taxitillstånd skall inte längre behöva beviljas för en bestämd tid, eftersom länsstyrelsen på tjänstens vägnar kontinuerligt kan kontrollera att förutsättningarna för trafikstillståndet uppfylls. I taxitillståndet kan det fortsättningsvis fastställas krav beträffande fordonens tillgänglighet. I övrigt får tillståndshavaren själv bestämma vilken typ av bil han vill använda.

I 2 mom. föreskrivs om ändring av taxitillståndet. Eftersom ett taxitillstånd gäller tills vidare, behövs det inte längre föreskrivas om förnyande av tillståndet. Det skall fortsättningsvis vara möjligt att ändra ett taxitillstånd på ansökan. Stationsplatsen eller den trafikansvariga kan ändras och också ändringar som gäller utrustningen kan göras i taxitillståndet.

Taxitillstånd har när behovsprövning tillämpats beviljats enligt taxiförarens erfarenhet. De som arbetat längst som taxiförare har haft företräde före andra sökande. Detta är fortsättningsvis motiverat, eftersom erfarenhet av taxiföraryrket ger det kunnande som behövs för att bedriva egen taxitrafik. Användningen av detta kriterium har dock bidragit till att företagsstorleken har blivit ensidig. Den flesta trafikidkarna inom taxitrafiken är enbilsföretagare. För att företagsstorleken skall differentieras är det motiverat att en del av tillstånden beviljas personer som redan har ett eller flera taxitillstånd. Därför föreslås att taxitillstånden vartannat år beviljas innehavare av taxitillstånd. Eftersom det

är svårt att motivera en företrädesordning, föreslås att dessa tillstånd lottas ut om antalet sökande är större än antalet tillstånd som kan beviljas.

11 §. Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd. I 1 mom. föreskrivs om förbud mot överlåtelse av taxitillstånd. Ett motsvarande förbud ingår för närvarande som ett permanent villkor i taxitillståndet.

I 2 mom. föreskrivs om förfarandet vid överlåtelse av taxitillstånd som beviljats en juridisk person. I 22 § 4 mom. föreskrivs dessutom om återkallande av en överlåtarens taxitillstånd.

Enligt den gällande lagen skall ett taxitillstånd återkallas i samband med försäljning av företaget eller någon annan form av överlåtelse mot vederlag, om den som är trafikansvarig upphör med att faktiskt sköta de uppgifter som ankommer på honom enligt persontrafiklagen. Det har visat sig vara svårt att övervaka att bestämmelsen följs, eftersom det är svårt eller rentav omöjligt för länsstyrelsen att på ett tillförlitligt sätt följa om den som är trafikansvarig sköter sina uppgifter.

Enligt det föreslagna momentet skall försäljning av tillstånd förhindras genom att köparen eller mottagaren alltid måste ansöka om att få taxitillståndet i sitt namn. Köparen tar risken att tillståndet inte beviljas, eftersom samma bestämmelser tillämpas på beviljandet av detta tillstånd som på beviljandet av andra tillstånd.

En överlåtelse av ett företag som sker utan vederlag skall fortsättningsvis vara möjlig utan att överlåtarens tillstånd hotas av återkallande. Det betyder att det är möjligt att genomföra generationsväxling i taxiföretag. I samband med en vederlagsfri överlåtelse behöver mottagaren inte ansöka om nytt tillstånd, utan en ansökan om ändring av tillståndet i fråga om byte av trafikansvarig är tillräckligt.

3 kap. **Bedrivande av taxitrafik**

12 §. Skyldigheten att bedriva taxitrafik och avtal om jourskyldighet. I paragrafens föreskrivs om skyldighet att bedriva trafik, skyldighet att ta emot körningar och undantag från dessa. Paragrafens 1 mom. motsvarar till innehållet 13 § 1 mom. i persontrafikla-

gen. I paragrafen föreskrivs också om tillfälligt avbrott i trafiken, som det föreskrivs i 18 § i persontrafiklagen. Innehavaren av ett taxitillstånd är fortsättningsvis skyldig att bedriva sådan trafik som han har ansökt om tillstånd för. I lagens 22 § föreskrivs dessutom om återkallande av oanvänt taxitillstånd.

En tillståndshavare har dock rätt att avbryta trafikutövningen under högst tre månader. Detta kan endast ske med länsstyrelsens samtycke och av tvingande skäl. Det är en tid som kan behövas om den tillståndshavaren blir sjuk och det av någon orsak är svårt att anställa en förare. Trafiken har tidigare kunnat avbrytas med samtycke från polisen, men uppgiften lämpar sig inte för polisen, i synnerhet när polisen inte längre skall fastställa körschemat.

I 2 mom. föreskrivs om situationer då tillståndshavaren har rätt att vägra att utföra en körning. Vägran är möjlig om bilen inte har körskift enligt körschemat eller beställningen inte kommer från tillståndshavarens verksamhetsområde. Taxitillståndet ger rätt att bedriva trafik i hela landet, men med stöd av denna bestämmelse kan tillståndshavaren vägra ta en körning som förutsätter att han avlägsnar sig från sitt normala verksamhetsområde. I praktiken bestämmer tillståndshavaren hur stort hans egentliga verksamhetsområde är med beaktande av stationsplatsen enligt tillståndet. En vägran kan vara motiverad av olika skäl, t.ex. därför att förarens lokalkännedom inte är tillräcklig eller att hans tillåtna arbetstid har överskridits. Ett viktigt familjeskäl kan också vara ett skäl, liksom också att fordonet har gått sönder eller är på reparation. Dessutom kan en tillståndshavare avstå från en körning i situationer då en avlönad förare kan vägra utföra ett arbete p.g.a. en orsak som ansluter till arbetssäkerheten. Enligt 23 § i arbetarskyddslagen (738/2002) har en arbetstagare rätt att vägra utföra ett arbete om arbetet medför allvarlig fara för arbetstagarens eller andra arbetstagares liv eller hälsa. Det betyder att en förare kan vägra utföra en körning om kunden uppträder våldsamt eller hotfullt.

Också bestämmelsen i 3 mom. begränsar tillståndshavarens skyldighet att utföra körningar. På landsorten kan trafikidkarna begränsa sin jourskyldighet under tider då efterfrågan är liten. Sådana avtal har ingåtts på

vissa orter. Det är dock nödvändigt att föreskriva i lag om att avtal är tillåtna, eftersom avtalen kan ha ett samband med konkurrensrättsliga bestämmelser.

13 §. Körschema. I paragrafen föreskrivs om syftet med körschemat, det centrala innehållet, befogenheter, förfarandet när körschemat fastställs samt iakttagandet av körschemat.

I 1 mom. föreskrivs om syftet med körschemat. Ett körschema är fortsättningsvis nödvändigt åtminstone i de flesta städerna och i kommuner med tät bebyggelse eftersom taxiföretagen är så små. Om var och en av tillståndshavarna bestämde självständigt om sina arbetstider, skulle utbudet troligtvis inte styras efter variationerna i efterfrågan. Målet skall dock vara att körskiftena bestäms så att tillståndshavarnas handlingsfrihet inte ogrundat begränsas och att de kan ordna sin verksamhet så som de anser bäst. Alla innehavare av taxitillstånd skall behandlas jämlikt. Detta kommer till uttryck genom att varje tillståndshavare skall sköta både bra och dåliga skiften och arbeta också under oönskade arbetstider.

I 2 mom. bestäms om befogenheter och förfarande. Länsstyrelsen fastställer körschemat på framställning av tillståndshavarna eller en organisation som företrädare åkarna. Uppgiften sköts i dag av polisen, men uppgiften lämpar sig dåligt för polisen. I allmänhet fastställer polisen listan över körskift utan att påverka innehållet. Länsstyrelsen skall enligt förslaget fastställa körschemat på förslag av tillståndshavarna. Förslaget kan göras av en branschförening, men också av åkarna direkt. Normalt kan körscheman fastställas kommunvis, men förslaget kan också omfatta flera kommuner. Om det finns flera beställningscentraler i området, har var och en av centralerna ett eget körschema.

Tillståndshavarna är skyldiga att köra de skift som anges i körschemat, men de skall ha rätt att utföra körningar också utanför sina körskift. Denna ändring är nödvändig för att öka tillståndshavarnas handlingsfrihet.

14 §. Samtrafik. Enligt 19 § i persontrafiklagen kan tillståndsmyndigheten meddela sådana föreskrifter om bedrivande av trafik som avviker från trafikillståndet, om detta på grund av förändrade förhållanden eller av andra särskilda skäl är nödvändigt. Bestäm-

melsen har tillämpats på trafik som bedrivs med personbil endast när beslut har fattats om samtrafikområden. Enligt 3 mom. kan länsstyrelserna också i fortsättningen på eget initiativ eller på initiativ från en tillståndshavaren eller en sammanslutning som företräder åkarna förenhetliga två eller fler kommuners stationsplatser. Beslutet kan också vara begränsande, t.ex. så att endast en del av stationsplatserna är gemensamma. Beslut om ett samtrafikområde kan vid behov också fattas på ansökan. Bestämmelsen gör det möjligt att t.ex. bilda ett taxiområde av hela huvudstadsregionen. Dessutom kan länsstyrelsen ålägga beställningscentralen att förmedla beställningar också till sådana bilar som har kört en kund till en adress utanför det egna stationsplatsområdet och ännu inte hunnit köra tillbaka till sin stationsplats. På så sätt kan man effektivisera taxibilarnas verksamhet och samtidigt förbättra tillgången.

15 §. Beställningscentralen. I paragrafen föreskrivs om anmälan av beställningscentral till länsstyrelsen, de centrala krav som gäller verksamheten samt förbud att verka som beställningscentral p.g.a. missförhållanden och förbud förenat med vite. Innehållet i paragrafen motsvarar i huvudsak 16 § 1—3 mom. i persontrafiklagen.

En beställningscentral är en verksamhet i anslutning till bedrivandet av taxitrafik som är avsedd att vara permanent, där beställningar från kunder tas emot och förmedlas till taxibilar som är i tjänst. Som beställningscentralverksamhet anses inte förmedling i liten skala, t.ex. ett företag med några taxibilar som förmedlar körningar till sina egna bilar och underleverantörer. Inte heller mottagning av beställningar i anslutning till samordning av resor och förmedling av dessa är sådan beställningsförmedling som avses i denna lag.

I 1 och 2 mom. föreskrivs om beställningscentralernas skyldighet att anmäla sin verksamhet till länsstyrelsen. En ny beställningscentral bör innan verksamheten inleds göra en anmälan till länsstyrelsen som skall innehålla en redogörelse för att förmedlingsverksamheten sköts dygnet runt, att centralen tar emot förbeställningar samt vilka personer som ansvarar för beställningsförmedlingen. Bestämmelserna utgör inte ett hinder för konkurrens, utan det kan finnas flera centra-

ler inom samma område.

I 3 mom. föreskrivs om åtgärder som länsstyrelsen kan vidta för att hindra obehörig beställningsförmedling. Länsstyrelsen kan förbjuda en beställningscentralens verksamhet till dess att brister och problem har rättats till. Länsstyrelsen kan förena ett förbud med vite.

16 §. Taxitrafikens konsumentpris. I paragrafen föreskrivs om hur konsumentpriserna för taxitrafiken fastställs. Om priserna i taxitrafiken föreskrivs genom förordning av statsrådet. De priser som det föreskrivs om i förordningen tillämpas i hela landet. Regleringen av priserna skall dock endast gälla konsumentpriserna. Konsument är en fysisk person som köper taxitjänster i huvudsak för annat ändamål än bedrivande av näringsverksamhet. Det innebär att de fastställda priserna endast tillämpas på personer som omfattas av konsumentskyddslagen (38/1978). De viktigaste kundgrupper för vilka de fastställda priserna inte gäller är kommuner och näringsliv. Taxan tillämpas dock också på kunder som företräder kommuner och näringsliv om ett avtal om någon annan prissättning inte har ingåtts. Detta är nödvändigt med tanke på den praktiska verksamheten, eftersom taxiföraren inte alltid kan skilja mellan konsumenter och andra kunder.

I 1 mom. definieras vilka olika delar taxan består av. Andra än i momentet nämnda delar får inte ingå i konsumentpriset. Med tanke på tillståndshavarnas egendomsskydd är det motiverat att taxan bestäms på grundval av kostnaderna och att också en skälig vinst har beaktats. Om justering av priserna enligt ett prisindex för taxitrafiken föreskrivs årligen.

17 §. Kvalitetsnormer för taxitjänster. I paragrafen föreskrivs om kvaliteten på servicen. Kommunikationsministeriet och Suomen Taksiliitto har låtit utföra en utredning om utvecklandet av ett kvalitetssystem för taxibranschen som blev färdig i början av 2005. Det är ändamålsenligt att utvecklandet av ett kvalitetssystem genomförs på frivilligt. Det är dock viktigt att var och en som arbetar i branschen är skyldig att iaktta vissa kriterier som garanterar en miniminivå på kvaliteten.

I 1 mom. föreskrivs om de viktigaste och grundläggande kvalitetskriterierna som kan understödjas bl.a. genom införandet av ett kvalitetssystem. Kvalitetsnormerna gäller omständigheter som hänför sig till tillgång,

bilen som används i trafiken, föraren och hans uppträdande, körsättet, betalning och kundens säkerhet och behov av hjälp. Också aspekter som ansluter till bilens tillgänglighet skall beaktas.

Enligt 2 mom. skall det föreskrivas närmare om vissa kvalitetsnormer genom förordning av kommunikationsministeriet. Genom förordning kan det närmast föreskrivas om tekniska detaljer.

18 §. Godstransport. Paragrafen motsvarar i huvudsak 17 § 2 mom. i persontrafiklagen. Med stöd av taxitillståndet är det fortsättningsvis möjligt att transportera lätta varuförsändelser. Genom paragrafen begränsas inte rätten att transportera gods utan trafik-tillstånd för godstransport som det föreskrivs om i lagen om kommersiell godstransport på väg RP 24/2006.

4 kap. **Maximiantal taxitillstånd och uppföljning**

19 §. Maximiantalet taxitillstånd. I paragrafen föreskrivs om maximiantalet taxibilar som årligen fastställs av. I 1 och 2 mom. föreskrivs om maximiantalet taxitillstånd per kommun. I 3 mom. föreskrivs om besvärsmyndigheten.

Länsstyrelsen fastställer årligen taxikvoten per kommun. Den bestämmer samtidigt hur stor del av tillstånden skall beviljas trafik som bedrivs med s.k. hinderfria bilar. Länsstyrelserna skall fastställa kvoterna så att antalet tillstånd inte begränsar tillgången på taxitjänster. Tillgången skall vara tryggad också när efterfrågan är stor. På så sätt skall det finnas tillräcklig tillgång på taxibilar t.ex. under sådana tider på dygnet då efterfrågan är livlig eller när det är säsong i Lapplands skidcentrum. Tillgången behöver dock inte dimensioneras enligt de dagar då efterfrågan är störst. Sådana dagar är t.ex. vissa helger.

Utgångspunkten skall vara att trygga att taxitjänsterna finns kvar i områden där kollektivtrafiktjänsterna minskar och att trygga en tillräcklig tillgång i områden där efterfrågan är livlig. I resultatstyrningen mellan kommunikationsministeriet och länsstyrelsen kan det ställas resultatmål i anslutning till säkerställandet av tillgången på taxitjänster.

Maxiantalet får inte fastställas så högt att

företagens möjligheter att producera tjänster av god kvalitet försämras p.g.a. att utbudet är för stort. Om ett tillstånd omfattar flera stationsplatser och dessa ligger i olika kommuner, räknas tillståndet in i kvoten i den kommun som den sökande anger som sin huvudsakliga stationsplats.

Vid fastställandet av maximiantal är de uppgifter om efterfrågan och tillgång som länsstyrelsen erhåller med stöd av 20 § av central betydelse. I synnerhet när det är vanligt att en kommungräns överskrids när taxitjänsterna utnyttjas skall länsstyrelsen använda uppgifterna om efterfrågan och utbud för ett större område till grund för kvoten. Detta är typiskt för taxitjänsterna t.ex. i huvudstadsregionen. Bestämmelser om samtrafik finns i 14 §.

Vid fastställandet av maximiantal tillämpas ändamålsenlighetsprövning. Antalet tillstånd får dock inte begränsas enbart för att säkerställa tillgång och kvalitet. Myndigheternas svängrum begränsas av den skyldighet att beakta vissa kriterier som inverkar på antalet tillstånd vid fastställande av maximiantalet som det föreskrivs om i 20 § 2 mom. Inom ramen för maximiantalet sker själva beviljandet av taxitillstånd enligt bunden prövning. I och med att fastställandet av maximiantal införs behöver man inte längre inhämta utlåtanden om ansökningarna om taxitillstånd för att utreda behovet. De villkor som gäller den sökandes person kontrolleras i ansökan och bilagorna till ansökan samt i personregister.

Eftersom det vid fastställandet av maximiantal tillämpas ändamålsenlighetsprövning, föreslås att besvär över länsstyrelsens beslut skall anföras hos kommunikationsministeriet i stället för hos förvaltningsdomstolen.

20 §. Uppföljning av efterfrågan och tillgång på taxi. I paragrafen bestäms om länsstyrelsens uppföljningsuppgifter. De uppgifter som fås genom uppföljningen är av väsentlig betydelse när länsstyrelsen fastställer maximiantalet taxitillstånd per kommun i enlighet med 19 §. Enligt 1 mom. skall länsstyrelsen aktivt följa förändringar i efterfrågan och tillgång på taxitjänster samt hur lönsamheten i branschen utvecklas. Därutöver skall länsstyrelsen samla in uppgifter om olika kundgruppers behov. Detta kan ske genom att man håller regelbunden kontakt med kom-

munerna och inrättningar som företräder näringslivet. Insamlandet av respons från konsumenterna kan t.ex. ske med hjälp av länsstyrelsens internetsidor.

I 2 mom. preciseras vilka uppgifter om efterfrågan och utbud som länsstyrelsen skall samla in och följa. Utgångspunkten är att länsstyrelsen skall samla in uppgifterna kommunvis, men den kan också samla in uppgifterna för ett större område, t.ex. en pendlingsregion. I momentet nämns de uppgifter som i allmänhet inverkar på efterfrågan och tillgång på taxi. Utöver de nämnda uppgifterna kan man också använda andra uppgifter, i synnerhet om kommunen i något avseende avviker från andra kommuner. Som exempel kan nämnas de kommuner i Lappland där det finns skidcentrum. I sådana kommuner är efterfrågan på taxi större än i andra landsortskommuner.

5 kap. Tillsyn och återkallande av taxitillstånd

21 §. Länsstyrelsens tillsynsuppgifter. I paragrafen bestäms om länsstyrelsens tillsynsuppgifter. Enligt 1 mom. skall länsstyrelsen en gång om året kontrollera att innehavaren av ett taxitillstånd och den som är trafikansvarig fortfarande uppfyller kravet på gott anseende och på behörigt sätt kan svara för sina ekonomiska förpliktelser. De uppgifter från de register som nämns i 29 § och som behövs för att kontrollen skall kunna genomföras kan länsstyrelsen få tillgång till genom teknisk uppkoppling till registren. För närvarande granskas förutsättningarna för tillståndet i allmänhet endast när tillståndet förnyas. Avsikten med ändringen är att det skall vara möjligt att så snabbt som möjligt reagera på förseelser och försummelser. På så sätt kan man hindra att personer som inte är lämpliga bedriver taxitrafik. Detta är viktigt med tanke på kundernas säkerhet och konsumentskydd.

Enligt 2 mom. skall länsstyrelsen en gång om året kontrollera att trafik fortfarande bedrivs med stöd av taxitillståndet. Detta är viktigt med tanke på tillgången på taxitjänster, eftersom antalet tillstånd är begränsat i enlighet med 19 §. I praktiken skall kontrollen genomföras så att länsstyrelsen med stöd

av 25 § ber innehavarna av taxitillstånden om uppgifter om föregående års omsättning och antalet körda kilometer. För närvarande lämnas uppgifter om trafikutövningen till länsstyrelsen endast i samband med förnyandet av tillståndet vart femte år.

22 §. Återkallande av taxitillstånd. I paragrafen föreskrivs om återkallande av taxitillstånd, utfärdande av varning och om den rättelseuppmaning som i vissa fall meddelas före varningen.

En bestämmelse som motsvarar 1 mom. finns i 20 § 1 mom. i persontrafiklagen. I 2 mom. definieras noggrannare än tidigare vilka typer av förseelser eller försummelser som uppdragats vid bedrivandet av taxitrafiken som kan leda till återkallande av taxitillståndet. Det centrala är att endast allvarliga och betydande förseelser och försummelser skall beaktas. Också underlåtenhet att iakttä kvalitetsnormerna kan leda till att tillståndet återkallas, även om den i 5 mom. nämnda varningen i första hand skall användas för att rätta till problemet när det gäller förseelser och försummelser i anslutning till kvaliteten.

I 3 mom. föreskrivs om andra situationer där taxitillståndet måste återkallas. Ett oanvänt tillstånd skall återkallas. Ett tillstånd skall återkallas också när tillståndshavaren begär det.

Enligt 4 mom. skall en överlåtares tillstånd återkallas i samband med försäljning av ett företag som är ett bolag, när beslutet om den övertagande partens ansökan om nytt tillstånd har vunnit laga kraft. Ett tillstånd skall också återkallas om den övertagande parten inte har ansökt om ett nytt tillstånd inom den utsatta tid på sex månader som det föreskrivs om i 11 § 2 mom.

Innehållet i 5 mom. är nytt. Möjligheten att utdela en varning är allmän när det gäller tillståndspliktig verksamhet. Anmärkningar och varningar har också getts till personer som bedriver taxitrafik, även om det inte tidigare har föreskrivits om det i lag.

Också bestämmelsen i 6 mom. är ny. När grunden för återkallandet av tillståndet eller för varningen är sådan att den kan rättas till, skall länsstyrelsen först ge innehavaren av tillståndet möjlighet att rätta till missförhållandet eller försummelsen.

6 kap. Särskilda bestämmelser

23 §. Dödsbans och konkursbans rätt att fortsätta trafiken. Paragrafen motsvarar 17 § 1 och 3 mom. i den gällande persontrafikförordningen, dock ändrad så att dödsbans rätt att fortsätta trafiken på den sökandes ansökan kan vara 18 månader. Tiden är i dag ett år, men den kan vid behov förlängas med sex månader. Dessutom har paragrafens ordalydelse preciserats.

24 §. Tystnadsplikt. I paragrafen föreskrivs om tillståndsinnehavarens och hans anställdas skyldighet att hemlighålla uppgifter om kunders affärs- eller yrkeshemligheter eller omständigheter som hör till deras privatliv. Paragrafen tillämpas i fråga om förare oberoende om de är innehavare av taxitillståndet eller anställda. Tystnadsplikten fortsätter också efter det att tillståndshavaren har upphört med verksamheten eller en anställds anställningsförhållande har upphört. Det har inte föreskrivits allmänt i lag om tystnadsplikt för personer som arbetar i serviceyrken, men i speciallagar som gäller olika servicebranscher har det ganska ofta föreskrivits om sekretess eller tystnadsplikt.

Det är nödvändigt att föreskriva om tystnadsplikten, eftersom det i taxitrafiken ganska ofta förekommer situationer där föraren får reda på omständigheter som hänför sig till kundens privatliv och som ofta är känsliga eller berör kundens privata förhållanden. Det är inte heller ovanligt att kundens affärs- eller yrkeshemligheter kommer till förarens kännedom. Kunderna använder allt oftare telefon under färden, vilket är ägnat att öka risken för att sekretessbelagda uppgifter uppdragas.

25 §. Lämnande av uppgifter till länsstyrelsen. Om trafikidkarens skyldighet att lämna uppgifter om sin ekonomi och trafikutövning till myndigheterna föreskrivs i 18 § i persontrafiklagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen omfattar skyldigheten att lämna uppgifter i fortsättningen utöver innehavarna av taxitillstånd också beställningscentralerna.

I 1 mom. föreskrivs om tillståndshavarnas skyldighet att lämna uppgifter. Länsstyrelsen behöver uppgifter om tillståndshavarens ekonomi i synnerhet när den kontrollerar att det fortfarande bedrivs trafik med stöd av taxitill-

ståndet, samt när den årligen fastställer maximiantalet bilar.

I 2 mom. föreskrivs om beställningscentralernas skyldighet att lämna uppgifter. Uppgifterna om antalet beställningar används när maximiantalet taxibilar fastställs. Dessutom kan beställningscentralerna lämna uppgifter om innehavarna av taxitillståndet har bedrivit trafik på det sätt som körschemat förutsätter.

I 3 mom. bestäms om användningen av tvångsmedel. Länsstyrelsen kan förena skyldigheten att lämna uppgifter med vite, om uppgifterna inte på uppmaning lämnas inom en skälig tid.

26 §. Medförande av taxitillstånd och avbrytande av körning. Paragrafen motsvarar 15 § i den gällande persontrafikförordningen, men kompletterad så att trafikillståndet skall på anmodan också uppvisas för tull- och gränsbevakningsmän. Tillägget är nödvändigt med tanke på de jämförelsevis få situationer då riksgränsen passeras i trafikutövningen. En straffbestämmelse som ansluter till denna paragraf finns i 28 § 2 mom.

Paragrafen motsvarar 28 § i den gällande persontrafiklagen ändrad så att också en tull- och en gränsbevakningsman har rätt att avbryta en körning. Paragrafens 2 mom. är nytt. För att avbrytandet av körningen effektivt skall hindra en körning som sker utan taxitillstånd, skall polis-, tull- och gränsbevakningsmännen ha rätt att omhänderta bilens registerutdrag och registreringsskyltar. De skall dock återlämnas när det inte längre finns någon grund för avbrytandet av transporten.

27 §. Sökande av ändring. I paragrafen föreskrivs om sökande av ändring. Ändring i länsstyrelsens beslut om beviljande eller återkallande av taxitillstånd, döds- och konkursbans rätt samt körschema samt Fordonsförvaltningscentralens beslut om underkännande av yrkesprov söks i normal ordning enligt förvaltningsprocesslagen. En tillståndshavare har inte längre rätt att söka ändring i ett ärende som gäller en annan persons trafikillstånd, eftersom beviljandet av tillstånd baserar sig på fastställda kvoter, och besvär över beslut som gäller dessa får endast anföras av den vars rätt kan påverkas av beslutet. Också kommunens rätt att söka ändring försvinner. Kommunerna har inte anfört

besvär om beslut som gäller taxitillstånden, varför de gällande bestämmelsen har förlorat sin betydelse till denna del.

28 §. Straffbestämmelser. Maximistraflet för bedrivande av olovlig taxitrafik höjs enligt förslaget från tre månader till sex månader. Med hjälp av ändringen får tillsynen tillgång till tillräckligt effektiva medel i händelse av att det uppstår problematiska situationer.

I 2 mom. föreskrivs om bötesstraff för den som överlåter ett taxitillstånd för att användas av någon annan och den som bryter mot skyldigheten att medföra eller att visa taxitillståndet. Bestämmelsen är ny för persontrafiken, men för den tillståndspliktiga godstrafiken finns en motsvarande bestämmelse.

29 §. Uppgifter i personregister. Paragrafen motsvarar 30 § i den gällande persontrafiklagen kompletterad så att tillståndsmyndigheten har rätt att få uppgifter också ur bötesregistret och skatteförvaltningens datasystem.

Om utlämnande av uppgifter som ingår i bötesregistret föreskrivs i 50 § i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Enligt 2 mom. får rättsregistercentralen utan hinder av sekretessen på begäran lämna ut uppgifter till dem vilkas rätt att få nämnda uppgifter regleras särskilt genom lag. Enligt 51 § kan uppgifterna även lämnas ut genom teknisk anslutning. Om utlämnande av uppgifter som ingår i skatteförvaltningens datasystem föreskrivs i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningsuppgifter (1346/1999).

7 kap. **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

30 §. Ikraftträdande. I paragrafen föreskrivs om lagens ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft den 1 februari 2007.

Lagens 11 § 2 mom. och 22 § 4 mom. träder dock i kraft först efter en fem år lång övergångstid. I 11 § 2 mom. föreskrivs om förfarandet i samband med att ett bolag säljs och i 22 § 4 mom. om återkallande av överlåtarens tillstånd. Enligt 20 § 3 mom. i persontrafiklagen kan tillstånd som beviljats för första gången före 1 mars 1991 säljas i samband med att bolaget säljs, däremot är försäljning av tillstånd som beviljats senare inte tillåten.

Särbehandlingen grundar sig på att man när lagen stiftades ansåg att den fanns ett behov att skydda dem som hade skaffat sitt tillstånd på ett godkänt sätt innan lagstiftaren hade uttryckt sitt ogillande beträffande att det bedrevs handel med tillstånden. Efter det att persontrafiklagen trädde i kraft har handeln med s.k. gamla bolag fortsatt och en del har kunnat byta ägare flera gånger.

När persontrafiklagen stiftades fanns det skäl att tillämpa principen om skydd för förtroendet på de s.k. gamla bolagen. Med tanke på jämlikheten är det dock problematiskt att alla taxibolag inte behandlas på samma sätt. Därför föreslås att alla taxibolag efter en övergångsperiod på fem år försätts i samma ställning. Under övergångsperioden har de gamla bolagen möjlighet att amortera köpesumman. På så sätt orsakas de inte ekonomiska förluster.

31 §. Övergångsbestämmelser. I paragrafen föreskrivs om övergångsbestämmelser. Taxitillstånd som har beviljats innan lagen träder i kraft gäller under den tid som anges i tillståndet. Därefter förnyas de och gäller tills vidare, om villkoren för beviljande av tillstånd uppfylls.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas redan innan lagen träder i kraft. Detta gäller i synnerhet fastställandet av de kvoter som nämns i 19 §. Länsstyrelserna skall bereda kvoterna i så god tid att de kan fastställas omgående efter det att lagen har trätt i kraft eller i praktiken i inom februari månad 2007.

1.2. **Lag om ändring av lagen om tillståndspliktig trafik på väg**

1 §. Tillämpningsområde. Paragrafens 1 mom. ändras så att lagen inte längre tillämpas på trafik som bedrivs med personbil. Definitionen på köptrafik i 2 § 4 punkten tillämpas dock också på trafik som bedrivs med personbil med stöd av ett taxitillstånd. I 2 § 2 punkten i lagen om taxitrafik hänvisas till 2 § 4 punkten i persontrafiklagen.

5 §. Trafiktillstånd. Paragrafen ändras. Bestämmelsen som ersätter 2 mom. tas ändrad och kompletterad in i 3 och 4 § i lagen om taxitrafik. Paragrafens 4 mom. har inte tillämpats i praktiken därför att bestämmelsen är otydlig och kan slopas. Kännetecknen på

verksamhet som kan jämföras med tillståndspliktig verksamhet förblir delvis out-sagda. Därför är bestämmelsen problematisk med tanke på den straffrättsliga legalitetsprincipen. Till paragrafens 1 mom. fogas för undvikande av missförstånd ett omnämmande av trafik som bedrivs med buss och ambulans. I ett nytt 2 mom. förbjuds transport på väg mot ersättning med lätta tre- och fyrhjulingar.

Innehållet i paragrafens 3 mom. motsvarar gällande 3 mom.

6 §. Trafik som får idkas utan trafiktillstånd. De punkter i paragrafen som gäller trafik som bedrivs med personbil stryks. De punkter som gäller trafik som bedrivs med buss och ambulans ändras inte.

6 a §. Trafiktillståndssystemet. Paragrafens 4 mom. om trafik som bedrivs med stöd av taxitillstånd upphävs. Första momentet ändras så att omnämmandet av taxitillstånd stryks. Paragrafens 5 mom. ändras genom att hänvisningen till 4 mom. som skall upphävas stryks.

8 §. Tillståndsmyndigheter. Paragrafens 4 mom. ändras genom att omnämmandet av taxitillstånd stryks och momentet endast tillämpas på ambulanstrafik.

9 §. Förutsättningar för beviljande av sjuktransporttillstånd. Paragrafen ändras genom att 1—6 mom. som gäller beviljande av taxitillstånd stryks och 7 mom. om beviljande av sjuktransporttillstånd blir paragrafens enda moment. Också paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar innehållet.

10 §. Beviljande av trafiktillstånd. Paragrafens 3 mom. ändras genom att bestämmelsen om innehållet i ett taxitillstånd stryks. Momentet tillämpas endast på sjuktransporter.

11 §. Taxor. Paragrafen ändras genom att omnämmandet av taxitaxan i 1 mom stryks och 2 mom. stryks i sin helhet. Därefter tillämpas paragrafen på taxor för trafik som bedrivs med ambulans eller buss.

16 §. Beställningssystem och taxistationer. Paragrafen som gäller beställningssystem och taxistationer upphävs.

17 §. Godstransport. I paragrafen om godstransport upphävs 2 mom. som tillämpats på taxitrafik.

20 §. Återkallande av trafiktillstånd. Paragrafens 3 mom. ändras så att det endast tillämpas på sjuktransporttillstånd.

27 §. Straffstadganden. Avsikten är att det göra det straffbart att bryta mot förbudet som gäller lätta fordon.

28 §. Avbrytande av olovlig trafik. Avsikten är att en polisman skall kunna avbryta persontransporter på väg mot ersättning, om transporten sker med ett lätt fartyg av kategorierna L₅–L₇.

29 §. Bemyndigande att ge förordning. Paragrafens 2 mom. som är ett bemyndigande för kommunikationsministeriet att utfärda förordning upphävs. Om statsunderstöd föreskrivs närmare med stöd av bemyndigandet i 8 § i statsunderstödslagen (688/2001). Utöver det behövs inget annat bemyndigande.

2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning bestäms om de konsumentpriser som skall iaktas i taxitrafik. Om undervisningen på företagarkursen i taxitrafik och innehållet i kvalitetsnormerna för taxitjänster bestäms närmare genom förordning av kommunikationsministeriet.

3. Ikraftträdande

Tillräcklig tid måste reserveras för verkställigheten av den nya lagen om taxitrafik. Därför föreslås att lagarna träder i kraft den 1 februari 2007.

4. Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Vissa förslag är av betydelse med tanke på grundlagen. Förslaget bör granskas särskilt med tanke på det skydd för privatlivet som det föreskrivs om i 10 § 1 mom., egendoms-skyddet i 15 § och näringsfriheten i 18 § 1 mom.

Näringsfrihet

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att i enlighet med lag skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har tidigare behandlat frågor i anslutning till näringsfrihet bl.a. i utlåtandena GrUU 28/2001 (bevakningsföretag), GrUU 23/2000 (lotteri), GrUU 53/2001 (affärsban-

ker), GrUU 14/2004 (utsläppshandel) och GrUU 9/2005 (försäkringsförmedling).

Enligt utskottets utlåtanden får näringsfriheten inte begränsas utan vägande skäl. Ett sådant skäl kan vara t.ex. skydd av personers hälsa och säkerhet eller andra viktiga och starka samhällseliga intressen. Begränsningarna skall framgå av lagen, eftersom det gäller begränsning av en grundläggande fri- och rättighet.

Utskottet har i sin utlåtandep Praxis ansett att det i undantagsfall är möjligt att införa tillståndsplikt för näringsverksamhet. Det skall dock alltid föreskrivas om tillståndsplikten i lag och lagen skall uppfylla de krav på precision och exakthet som gäller vid begränsning av en grundläggande fri- eller rättighet. Beträffande innehållet i regleringen har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om villkoren för tillståndet och tillståndets giltighet gör myndighetsverksamheten tillräckligt förutsebar. Ur denna synvinkel är bl.a. av betydelse i vilken utsträckning myndighetens befogenheter bestäms enligt bunden prövning eller ändamålsenlighetsprövning.

I propositionen skall följande frågor bedömas med avseende på näringsfriheten: begränsningen av lagens tillämpningsområde (3 §), när taxitillstånd krävs och yrkesmässig trafik som är tillåten utan taxitillstånd (4 §), förutsättningar för beviljande av taxitillstånd (7—11 §) och återkallande av trafiktillstånd (15 §).

Uttrycket ”i enlighet med lag” i grundlagens 18 § 1 mom. refererar till möjligheten att begränsa den i bestämmelsen föreskrivna rätten genom lag. I 3 § föreslås att trafiktillstånd skall krävas för yrkesmässig persontransport på väg. Bibehållandet av kravet på tillstånd är motiverat med tanke på kundens säkerhet. Tillståndskravet skapar förutsättningar för den tillsyn som behövs för att garantera säkerheten, eftersom t.ex. internationella erfarenheter visar att en taxiverksamhet utan övervakning kan förenas med betydande risker för samhället, t.ex. rörande verksamhetens pålitlighet och säkerhet eller individens hälsa eller risker som innebär ekonomiska förluster för förarna eller brottsliga sidoverkningar. På grund av taxinäringens särdrag är det speciellt viktigt att se till att personer som har en brottslig bakgrund inte blir företagare

i branschen. Med trafiktillståndets hjälp kan detta genomföras effektivt. En avsikt med tillståndsplikten är också att säkerställa en god kvalitet på taxitjänsterna i hela landet.

Ett mål för definitionen av begreppet yrkesmässig är att garantera kundens säkerhet också när verksamheten är en bisyssla eller utövas vid sidan av en annan näring. Genom att begränsa tillståndskravet till yrkesmässig eller annars i förvärvssyfte utförd trafik kan man å andra sidan undvika en situation där människors handlingsfrihet begränsas för mycket genom tillståndskravet t.ex. när det gäller samåkning eller normal grannhjälp mot en liten ersättning. Kravet på tillstånd kan alltså i detta avseende anses vara rätt dimensionerat.

Det föreslås också ett undantag till 3 § 1 mom. då tillstånd krävs även om verksamheten inte är yrkesmässig. För att tillsynen skall vara möjlig föreslås att med yrkesmässig transport av personer skall jämföras också varje transport som skett mot vederlag när den föregås av erbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats. Om någon erbjuder transport på offentlig plats är det ett tydligt tecken på att man planerar att bedriva en verksamhet som när den upprepas blir yrkesmässig. Att vänta på kröningar och erbjuda dem till allmänheten är ett tecken på planmässighet, som är karakteristiskt för verksamhet som bedrivs i förvärvssyfte. Med tanke på tillsynen är det mycket problematiskt om samma person måste ertappas flera gånger innan rekvisiten för olovlig trafik föreligger. I Norge gäller en motsvarande bestämmelse. I Sverige planeras en motsvarande lagändring som skall effektivisera tillsynen med avseende på den olovliga trafiken.

I 4 § föreslås att det utöver vad som var tillåtet tidigare också skall vara tillåtet att utföra persontransporter i anslutning till hemservice, turistservice och säkerhetstjänster med näringsidkarens personbil, om transporten är en del av ett servicepaket. Bestämmelsen behövs därför att man i de nämnda branscherna skall kunna ordna verksamheten flexibelt utgående från kundens behov. I synnerhet i anslutning till turism och hemservice är det vanligt att kunderna erbjuds olika servicepaket. Sådana paket kan nu också omfatta en transportdel. Det skall också vara möjligt att utöva trafik med museifordon

utan att man behöver skaffa tillstånd.

Om förutsättningarna för beviljande av taxitillstånd föreskrivs i 6—10 §. I fråga om de förutsättningar som gäller person tillämpas rättslig prövning, medan ändamålsenlighetsprövning blir enda alternativ när beslut om antalet tillstånd prövas, vilket dock innebär att myndigheten har ett ganska litet svängrum. I lagen föreskrivs att länsstyrelsen följer förändringar i efterfrågan och tillgång på taxi samt skaffar uppgifter om de i lagen nämnda omständigheterna som inverkar på efterfrågan. Myndigheten skall alltså grunda sin prövning på de nämnda omständigheterna och hur de förändras. Prövningen är alltså nästan bunden prövning. Användningen av prövningsrätten i syfte att reglera antalet tillstånd är motiverat för att det skall vara möjligt att trygga stabila verksamhetsbetingelser och tillgång på taxitjänster i hela landet och också i glesbygder. En reglering av antalet taxitillstånd är också motiverat med tanke på tillsynen. För att garantera en tillräcklig säkerhet för kunderna och för att förebygga brott och sociala följder kan en begränsning av antalet taxitillstånd anses vara nödvändigt också i fortsättningen. Dessa mål kan inte nås enbart genom en skärpning av de krav som ställs på den som ansöker om taxitillstånd eller den som är trafikansvarig.

I propositionen föreskrivs om återkallande av trafiktillstånd i 22 §. Grundlagsutskottet har i regel ansett att återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper i den enskildes rättsliga ställning och att åtgärden har en mer drastisk verkan än ett avslag på en tillståndsansökan. Därför har utskottet ansett det nödvändigt för att bestämmelsen skall vara rätt proportionerad att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga och väsentliga förseelser och försummelse och vid att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndshavaren inte har lett till att uppenbara brister i verksamheten har korrigerats. Dessa krav har beaktats i 22 § 1—2 och 4 mom. I 3 mom. föreskrivs om återkallande av tillstånd när trafik inte bedrivs. I dessa fall är det närmast fråga om en registreringsåtgärd, men det kan vara av betydelse att den vidtas med tanke på de som är intresserade av att komma in i branschen i och med att tillträde till marknaden begränsas. Det innebär att återkallelse av ett oanvänt

taxitillstånd kan vara av betydelse för att näringsfriheten skall förverkligas i praktiken.

Skydd av egendom

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Om expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms i lag. Grundlagsutskottet har behandlat i egendomsskyddet i anslutning till fastställande av priser bl.a. i utlåtandena GrUU 32/2004 (teleföretag) och GrUU 36/2004 (elföretag).

I 16 § föreskrivs att det genom förordning av statsrådet föreskrivs om de maximipriser som tas ut av konsumenterna i taxitrafiken i enlighet med de grunder som anges närmare i lagen. Förslaget innebär att myndigheten kan begränsa taxiföretagens rätt att bestämma storleken på den ersättning som upp bärs för deras tjänster. Andra priser än konsumtionspriser grundar sig på avtal. Regleringen av konsumentpriserna är motiverad med tanke på konsumentskyddet och branschens särdrag.

Folkpensionsanstalten använder årligen cirka 40 miljoner euro till reseersättningar. Folkpensionsanstalten betonar i sitt utlåtande betydelsen av att taxan fastställs i en prisklass, eftersom det ger kunden en trygg känsla av att en resa som måste göras p.g.a. en sjukdom inte är beroende av bilen eller föraren. Folkpensionsanstalten anser dock att taxans uppbyggnad kan förenklas. Också social- och hälsovårdsministeriet betonar fastställandet av en taxa enligt nuvarande praxis. Till denna del är fastställandet av en taxa också av betydelse med tanke på det allmänna intresset.

Förutom med konsumentskydd kan prisregleringen delvis motiveras också med tanke på tryggandet av jämlikheten som det föreskrivs om i grundlagens 6 §. Konsumentskyddet accentueras nämligen när en kund av en orsak t.ex. beroende på ålder, hälsa eller handikapp inte kan på lämpligt sätt övervaka att hans intressen tillgodoses. Fastställandet av en taxa är nödvändigt också med tanke på andra konsumenter för att hindra överprissättning i synnerhet i situationer där det är svårt för kunden att jämföra priser eller när kunden inte hinner jämföra priser. Med tanke på kunden är situationen i detta avseende mer

problematisk när han tar en taxi vid en taxi-station eller på gatan än genom en beställningscentral.

Enligt förslaget skall taxan vara kostnadsorienterad så att den inbegriper en skälig vinst. Om ändringar som gäller priserna föreskrivs enligt förslaget med ett års mellanrum, varför inte heller en eventuell kostnadsökning hinner bli orimligt för trafikidkaren.

I 16 § bestäms vilka delar priserna består av samt grunden och tidpunkten för fastställandet av priserna. De föreslagna bestämmelserna uppfyller sålunda kraven på exakthet och avgränsning.

Närmare bestämmelser om priserna i taxi-

trafiken utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. I propositionen föreslås att bemyndigandet att utfärda förordning skall gälla statsrådet eftersom en avvikelse från prissättnings- och avtalsfriheten kan anses vara principiellt viktig.

Med stöd av vad som anförts ovan finns det godtagbara skäl till att begränsa näringsfriheten och lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Trots det är det önskvärt att utlåtande om propositionen begärs av grundlagsutskottet.

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

1.

Lag**om taxitrafik**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att säkerställa tillgången på goda taxitrafiktjänster.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) beställningstrafik trafik som förutsätter trafik tillstånd och som bedrivs på beställning på det sätt som beställaren bestämmer,

2) köptrafik trafik som avses i 2 § 4 punkten i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991),

3) taxitillstånd ett trafik tillstånd som beviljas på ansökan och som berättigar tillståndshavaren att bedriva beställningstrafik och köptrafik samt köptrafik som kompletterar kollektivtrafik med en personbil, eller en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet, i hela landet med undantag för Åland,

4) trafikansvarig en person

a) som en juridisk person har föreslagit skall ansvara för trafiken och som godkänts av tillsynsmyndigheten,

b) som i praktiken och varaktigt leder företagets trafikverksamhet,

c) som ansvarar för att trafiken bedrivs i enlighet med lag och i övrigt fackmässigt, samt

d) som företräder företaget vid kontakter till den myndighet som beviljar trafik tillstånd och övervakar trafiken,

5) stationsplats den plats eller kommun från vilken trafiken bedrivs eller kommer att bedrivs och dit en bil som använts i trafik förs efter att en körning eller ett uppdrag har avslutats.

3 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på yrkesmässig persontransport på väg med personbil.

Med yrkesmässig persontransport avses transport av personer på väg med personbil mot vederlag i avsikt att idka näring eller förvärva utkomst eller annan inkomst såsom huvudsyssla eller bisyssla eller annars vid sidan om annan näring. Med yrkesmässig transport av personer jämföras transport mot vederlag om transporten föregås av erbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats.

Lagens 18 § tillämpas på godstransport på väg med personbil.

2 kap.

Taxitillstånd

4 §

Tillståndspliktiga transporter

För yrkesmässig transport av personer krävs taxitillstånd.

Utan taxitillstånd får

1) persontransporter utföras som hör till de kommunala social- och hälsovårdstjänsterna och utförs med en personbil som innehas av

en kommun, samkommun eller kommunkoncern mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster,

2) persontransporter utföras med en personbil som innehas av en koncern eller en jämförbar sammanslutning, en kommun eller en samkommun, när transporterna är interna,

3) persontransporter utföras med en personbil som innehas av ett tjänsteföretag, när transporten ansluter sig till hemservice eller turistservice och utgör en del av det servicepaket som företaget erbjuder,

4) persontransporter utföras med museifordon.

5 §

Tillståndsmyndighet

Taxitillstånd beviljas på ansökan av länsstyrelsen i det län där den huvudsakliga stationsplatsen för trafiken finns.

6 §

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd

Om inte annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd sökande som

1) har rättshandlingsförmåga,

2) har gott anseende,

3) har genomgått en företagarkurs,

4) som har sammanlagt minst sex månaders erfarenhet som taxiförare eller av något annat serviceyrke,

5) som kan svara för sina ekonomiska förpliktelser, och

6) vars taxitillstånd inte har återkallats med stöd av 22 § 2 mom. under det senaste året.

Fullgörande av den i 1 mom. 3 punkten nämnda företagarkursen krävs dock inte av den som har minst två års praktisk erfarenhet av ledande uppgifter i ett företag som bedriver persontrafik. Kursen krävs inte heller av den som har avlagt en yrkes- eller specialyrkesexamen eller högskoleexamen i handel, förvaltning, teknik, transport eller något annat för verksamheten lämpligt ämne som ingår i en examensstruktur som avses i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998). En sådan person som avses i det-

ta moment måste dock godkännas i det prov som avses i 8 § 2 mom.

Taxitillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kraven i 1 mom. 5—6 punkten och vars trafikansvariga person uppfyller de villkor som anges i 1—6 punkten eller 1—2 och 5—6 punkten samt i 2 mom.

Om det bland de sökande inte finns någon som uppfyller kravet i 1 mom. 4 punkten, beviljas tillståndet en sökande som uppfyller de övriga krav som det föreskrivs om i denna paragraf.

7 §

Gott anseende

Kravet på gott anseende i 6 § 1 mom. uppfylls inte av en person som ansöker om taxitillstånd eller en trafikansvarig om denna person

1) under de senaste tio åren har dömts till fängelsestraff på mer än två år,

2) under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff på högst två år,

3) under de senaste tre åren har dömts till bötesstraff för brott som riktats mot en kund eller för rattfylleri eller grovt rattfylleri i persontrafik som kräver trafiktillstånd eller olovligt bedrivande av taxitrafik som skall bestraffas enligt 28 § 1 mom.,

4) under de senaste två åren minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser och föreskrifter som gäller arbets- eller löneförhållande, bokföring, skatter, skuldförhållande, iakttagande av arbets- och vilotider, trafikidkande eller trafik- eller fordonssäkerhet eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller utövande av yrke och gärningarna visar att han är uppenbart olämplig att bedriva taxitrafik.

8 §

Företagarkurs

Syftet med företagarkursen är att ge den som avser att bedriva taxitrafik tillräcklig yrkeskompetens. Kursens omfattning är minst 120 timmar. Kursens undervisningsinnehåll skall 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. Närmare bestämmelser om kursens undervisningsinnehåll och längd utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

I kursen ingår ett skriftligt prov som ordnas av Fordonsförvaltningscentralen. Fordonsförvaltningscentralen ger ett intyg till den som godkänts i provet.

Den som underkänns i provet kan söka rättelse hos Fordonsförvaltningscentralen. Rätelseyrkande skall framställas inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Om sökande av ändring i Fordonsförvaltningscentralens beslut föreskrivs i 27 §.

9 §

Förmåga att svara för sina ekonomiska förpliktelser

Den sökande eller den trafikansvariga anses inte kunna svara för sina ekonomiska förpliktelser som sig bör i enlighet med 6 § 1 mom. 5 punkten, om han har försatts i konkurs eller hans skatteskulder eller sådana fordringar som indrivs genom utsökning utgör mer än 10 000 euro per taxitillstånd.

10 §

Beviljande och ändring av taxitillstånd

Ett taxitillstånd gäller tills vidare. Stationsplatsen för trafiken samt den tidpunkt då trafiken senast skall inledas skall fastställas i taxitillståndet. I tillståndet fastställs också eventuella krav på fordonets tillgänglighet.

Ett taxitillstånd kan ändras på ansökan. Ett tillstånd kan också ändras temporärt.

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, skall företrädet fastställas enligt den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som heltidsanställd taxiförare. Vartannat år beviljas dock tillstånden i första hand sökande som har ett eller flera taxitillstånd. Om det finns fler sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, avgörs de sökandes inbördes ordning genom lottnings. Om det finns färre sökande

som har ett eller flera taxitillstånd än det finns tillstånd som kan beviljas, ges resten av tillstånden till sökande som har arbetat som heltidsanställda taxiförare.

11 §

Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd

Ett taxitillstånd får inte överlåtas för att användas av någon annan.

Om ett taxitillstånd har beviljats en juridisk person och företaget i vars namn taxitillståndet är såljs eller annars överläts mot vederlag, skall köparen eller mottagaren för att få fortsätta bedriva trafiken ansöka om ett nytt tillstånd inom sex månader från överlåtelsen.

Företaget anses ha överlåtits mot vederlag, om bestämmelserätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget har överförs.

3 kap.

Bedrivande av taxitrafik

12 §

Skyldighet att bedriva taxitrafik och avtal om jourskyldighet

Innehavaren av ett taxitillstånd är skyldig att bedriva taxitillstånd i enlighet med taxitillståndet. Tillståndshavaren kan med länsstyrelsens medgivande avbryta bedrivandet av trafik för högst tre månader, om tillståndshavarens sjukdom hindrar honom från att arbeta som taxiförare och det inte finns andra förare tillgängliga.

Innehavaren av ett taxitillstånd är skyldig att på begäran utföra en persontransport i enlighet med tillståndet inom sitt huvudsakliga verksamhetsområde, om inte transporten hindras av en annan körning, av att föraren har friskift, av att föraren har överskridit den tillåtna arbetstiden, av att tillståndshavaren eller en familjemedlem har insjuknat akut, av förarens sjukdom, av att fordonet har gått sönder eller av något annat särskilt skäl som kan jämföras med dessa. Dessutom har tillståndshavaren rätt att vägra utföra en transport i en situation där föraren i egenskap av arbetstagare kan vägra utföra ett arbete med

hänvisning till arbets säkerheten.

I kommuner av landsbygds karaktär skall innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik komma överens om jour skyldigheten under sådana tider av veckan och dygnet då efterfrågan är liten.

13 §

Körschema

Syftet med körschemat är att säkerställa tillgången på taxitjänster under alla tider på dygnet och allmänt styra utbudet på ett sätt som variationerna i efterfrågan förutsätter.

Länsstyrelsen fattar beslut om körschema på förslag av innehavarna av taxitillstånden. Förslag till körschema kan också göras av en sammanslutning som företräder åkarna. När körschemat planeras och beslutet fattas skall tillståndshavarna behandlas opartiskt och så att deras rätt att bedriva trafik inte begränsas.

Körschemat skall iakttas vid bedrivande av beställningstrafik. En tillståndshavare har rätt att köra också utanför ett körskift.

14 §

Samtrafik

I syfte att förbättra tillgången på taxitjänster kan länsstyrelsen på eget initiativ eller på initiativ av en tillståndshavare eller en sammanslutning som företräder åkarna förenhetliga stationsplatserna för taxitillstånden i två eller flera kommuner så att stationsplatserna för samtliga taxitillstånd är antingen helt, delvis eller på annat sätt avgränsat gemensamma. Länsstyrelsen kan också bestämma att en beställningscentral skall förmedla beställningar också till sådana taxibilar som efter att de har fått en körning har avlägsnat sig från sin stationsplats och ännu inte hunnit återvända till den.

15 §

Beställningscentral

En beställningscentral skall göra en anmälan till länsstyrelsen innan verksamheten inleds.

Anmälan skall innehålla en utredning över

1) hur förmedlingen av beställningar är ordnad dygnet runt,

2) hur mottagandet av förbeställning har ordnats,

3) personer som svarar för beställningsförmedlingen.

Länsstyrelsen kan förbjuda inledandet av verksamhet eller verksamheten vid en beställningscentral, om beställningsförmedlingen inte har ordnats så att den fungerar dygnet runt eller om mottagande av förbeställningar inte har ordnats, om det har uppdragats allvarliga och betydande förseelser eller försummelser vid bedrivandet av beställningsförmedlingen, eller om beställningscentralen, när det är tekniskt möjligt, vägrar att förmedla beställningar till innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik utanför körskift. Förbudet gäller till dess bristerna har avhjälpts. Länsstyrelsen kan förena ett förbud med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990).

16 §

Taxitrafikens konsumentpris

Det maximipris som tas ut av konsumenterna består av en grundavgift, en avgift baserad på körsträckans längd och en väntetidsavgift. På natten och under veckoslut kan en förhöjd grundavgift tas ut. Vidare kan en förbeställningsavgift samt ett assistanstillägg, ett flygplatstillägg och ett godstransportstillägg tas ut.

Maximipriserna, förbeställningsavgiften och de övriga tilläggsavgifterna skall vara kostnadsorienterade på så sätt att de innehåller en skälig vinst. Förändringar i kostnadsnivån granskas med hjälp av ett kostnadsindex för taxitrafiken.

Närmare bestämmelser om de maximipriser som tas ut av konsumenterna i taxitrafiken och de tilläggsavgifter som tas ut utöver dem utfärdas genom förordning av statsrådet. Maximipriserna bestäms årligen genom en förordning av statsrådet som utfärdas senast den 30 juni.

17 §

Kvalitetsnormer för taxitjänster

Vid bedrivande av taxitrafik skall följande kvalitetsnormer iakttas:

- 1) fastställda körskift skall köras,
- 2) den bil som används i trafik är lämplig i fråga om egenskaper, skick och utrustning,
- 3) förarens klädsel är lämplig,
- 4) föraren bemöter kunden korrekt och artig och beaktar kundens särskilda behov,
- 5) föraren väljer den väg som är mest förmanlig och ändamålsenlig för kunden, om kunden överlämnar valet av väg till föraren, eller kör den väg som kunden föreslår,
- 6) föraren följer trafikreglerna samt iakttar även i övrigt av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet till förekommande av fara och skada,
- 7) föraren iakttar tystnadsplikt till skydd för kundens personliga integritet,
- 8) kunden har rätt att betala kontant eller med de vanligaste kredit- eller betalkorten,
- 9) den fastställda taxan eller de avtalade priserna följs,
- 10) föraren ser till att kunden säkert kan ta sig in i och ut ur bilen och erbjuder den hjälp som kunden behöver,
- 11) föraren erbjuder hjälp och hjälper vid in- och utlastning av bagage.

Närmare bestämmelser om innehållet i kvalitetsnormerna kan utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Bestämmelserna i förordningen kan särskilt gälla:

- 1) egenskaper, skick och utrustning hos den bil som används i trafiken,
- 2) valet av färdväg,
- 3) beskrivning av kundens särskilda behov,
- 4) trygghet av kundens säkerhet.

18 §

Godstransport

Utöver vad som är tillåtet enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (.../...) får i beställningstrafik som bedrivs med stöd av taxitillstånd transporteras godsfrändelser under 100 kg.

4 kap.

Maximiantal taxitillstånd och uppföljning

19 §

Maximiantal taxitillstånd

Länsstyrelsen fastställer årligen maximiantalet taxitillstånd per kommun. I beslutet om maximiantal bestäms också hur många tillstånd som skall omfattas av kraven på fordonets tillgänglighet.

Länsstyrelsen skall fastställa maximiantalen tillstånd till en sådan nivå att de inte heller vid tidpunkter när efterfrågan är som störst begränsar tillgången på taxitjänster och inte heller försämrar kvaliteten på tjänsterna. Vid fastställandet av maximiantalen använder länsstyrelsen de uppgifter som den har skaffat och erhållit genom uppföljningen av efterfrågan och tillgång enligt 20 §. Länsstyrelsen kan också utnyttja uppgifterna för ett större område än för en kommun, om det behövs med tanke på tillgången på taxitjänster.

Ändring i länsstyrelsens beslut om maximiantalet taxitillstånd söks hos kommunikationsministeriet. Om sökande av ändring i kommunikationsministeriets beslut föreskrivs i 27 §.

20 §

Uppföljning av efterfrågan och tillgång på taxitjänster

Länsstyrelsen har till uppgift att inom sitt område följa förändringar i efterfrågan och tillgång på taxitjänster samt hur lönsamheten i branschen utvecklas. Länsstyrelsen skall också följa responsen från konsumenterna i fråga om tillgång och kvalitet samt huruvida tillgången är tillräcklig med tanke på näringslivets och kommunernas transportbehov.

Länsstyrelsen skall samla in och följa upp åtminstone följande uppgifter som inverkar på efterfrågan: befolkningsutveckling, invånarnas inkomstnivå, tätortsgrad, självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser, gat- och vägnätets längd, antalet vårdplatser, antalet serveringstillstånd i förhållande till invånarantal, antalet passagerarterminaler samt kollektivtrafikens volym. Länsstyrelsen skall

samla in och följa upp åtminstone följande uppgifter som inverkar på tillgången: antalet gällande taxitillstånd, taxitrafikens omsättning och körningar per bil uttryckt i kilometer, taxiföretagens storlek samt antalet beställningar som beställningscentralerna har förmedlat och inte förmedlat.

5 kap.

Tillsyn och återkallande av taxitillstånd

21 §

Länsstyrelsens tillsynsuppgifter

Länsstyrelsen skall regelbundet och minst en gång om året kontrollera att en innehavare av ett taxitillstånd och den som är trafikansvarig hos en juridisk person fortfarande uppfyller de villkor för beviljandet av tillstånd som det föreskrivs om i 6 § 1 mom. 2 och 5 punkten.

Länsstyrelsen skall minst en gång om året kontrollera att innehavaren av taxitillståndet bedriver trafik.

22 §

Återkallande av taxitillstånd

Ett taxitillstånd skall återkallas för viss tid eller helt om tillståndshavaren inte längre uppfyller kraven för erhållande av tillståndet.

Länsstyrelsen skall också återkalla ett taxitillstånd om det vid bedrivandet av trafiken har uppdagats allvarliga och betydande förseelser eller försummelse, som hänför sig till överlåtelse av taxitillståndet, tillgången på service, prissättningens eller prisinformationens korrekthet, brytande av tystnadsplikten eller behandling av kundresponsen eller någon med dessa jämförbar underlåtenhet att iaktta de kvalitetsnormer som det föreskrivs om i 17 §.

Länsstyrelsen skall återkalla taxitillståndet om trafik inte har inletts senast vid den tidpunkt som fastställts i taxitillståndet eller om bedrivandet av trafik har upphört eller om tillståndshavaren anhåller om att tillståndet skall återkallas.

En i 11 § 2 mom. avsedd överlåtars till-

stånd skall återkallas, när beslutet om beviljande av tillstånd till förvärvaren har vunnit laga kraft, eller om det framgår att ansökan om tillstånd inte har gjorts inom den utsatta tiden på sex månader.

Länsstyrelsen kan i de fall som avses i 1 och 2 mom. i stället för att återkalla taxitillståndet tilldela tillståndshavaren en varning, om ett återkallande av tillståndet är oskälig och de brister, förseelser eller försummelse som har framkommit kan rättas till eller är ringa.

Om grunden för återkallande av tillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, skall länsstyrelsen innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader.

6 kap.

Särskilda bestämmelser

23 §

Dödsboms och konkursboms rätt att fortsätta trafiken

Avlider innehavaren av ett taxitillstånd får dödsboet fortsätta trafiken under högst 18 månader från dödsdagen, om det inom tre månader från dödsdagen gör en anmälan till tillståndsmyndigheten för godkännande av en person som ansvarar för tillståndshavarens förpliktelser och uppfyller de krav som det föreskrivs om i 6 § 1 mom. 1—2 punkten och 5—6 punkten.

Om innehavaren av ett taxitillstånd försätts i konkurs får konkursboet fortsätta trafiken i högst tre månader, räknat från konkursens början. Konkursboet skall utan dröjsmål underrätta tillståndsmyndigheten om det vill utnyttja denna rätt. Under denna tid svarar de som förvaltar konkursboet för tillståndshavarens förpliktelser.

24 §

Tystnadsplikt

En innehavare av ett taxitillstånd eller hans anställda får inte obehörigen röja eller i syfte

att skaffa sig själv eller någon annan fördel eller i syfte att skada någon annan använda vad han i sin verksamhet fått veta om kundens affärs- eller yrkeshemligheter eller angelägenheter som hör till privatlivet, om inte annat bestäms i lag. Tystnadsplikten gäller efter det att bedrivandet av trafiken eller tjänstgöringen som förare har upphört.

25 §

Lämnande av uppgifter till länsstyrelsen

Innehavaren av ett taxitillstånd är skyldig att utan hinder av affärs- eller yrkeshemlighet på begäran av den länsstyrelse som avses i 5 § till länsstyrelsen lämna uppgifter om sin årliga omsättning och antalet körda kilometer samt uppgifter som behövs för beviljande och återkallande av trafikillstånd och tillsynen över trafiken.

En beställningscentral är skyldig att på begäran av länsstyrelsen samla och utan hinder av yrkes- eller affärshemligheten till länsstyrelsen lämna uppgifter om antalet förmedlade beställningar och beställningar som inte förmedlats samt de uppgifter som behövs för tillsynen om de innehavare av taxitillstånd som hör till beställningscentralen.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. skall lämnas ut utan dröjsmål, i den form som myndigheten begär och avgiftsfritt. Om uppgifterna inte lämnas ut på begäran och inte trots uppmaning inom en skälig, minst en månad lång tid, kan länsstyrelsen ålägga en innehavare av ett taxitillstånd eller beställningscentralen att rätta till sin försummelse. Länsstyrelsen kan förena ett åläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990).

26 §

Medförande av taxitillstånd och avbrytande av körning

Taxitillståndet i original skall medföras i bilen under bedrivandet av trafik. Föraren skall på anmodan visa upp det för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

En polis-, tull- eller gränsbevakningsman

kan avbryta transporten, om föraren inte kan visa upp ett tillstånd.

En tjänsteman som avbryter en transport har rätt att omhänderta bilens registerutdrag och registreringskyltar. De skall återlämnas när det inte längre finns grund för avbrytandet av transporten.

27 §

Sökande av ändring

Om inte annat bestäms i denna lag, får ändring i ett beslut som fattats med stöd av denna lag sökas genom besvär på det sätt som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iakttas trots att ändring har sökts, om inte besvärmyndigheten beslutar något annat.

28 §

Straffsbestämmelser

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik utan sådant taxitillstånd som förutsätts i denna lag, skall för olovligt bedrivande av taxi-trafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som överlåter ett taxitillstånd för att användas av någon annan eller försummar skyldigheten att medföra eller visa upp taxitillståndet skall för trafikillståndsförseelse dömas till böter.

29 §

Uppgifter i personregister

Länsstyrelsen har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utskökningsregistret och skatteförvaltningens datasystem för behandlingen av ärenden som gäller beviljande och återkallande av taxitillstånd. Vidare har den rätt att få uppgifter ur dessa register för de kontroller som nämns i 22 § 1 mom.

7 kap.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

30 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

31 §

Övergångsbestämmelser

Om taxitillstånd för första gången har beviljats en juridisk person före den 1 mars 1991, tillämpas på försäljning av tillstånd eller annan överlåtelse mot vederlag 11 § 2 mom. och på återkallande av tillstånd 22 § 4 mom. dock först från och med den 1 februari 2012.

Taxitillstånd som har beviljats innan denna lag träder i kraft gäller som sådana under den tid som anges i tillståndet. Därefter förnyas de på ansökan så att de gäller tills vidare. Den som har rätt att bedriva taxitrafik när denna lag träder i kraft anses uppfylla de krav på yrkeskunnande som anges i denna lag.

Åren 2007, 2008 och 2009 beviljas taxitillstånd i första hand sökande som har erfarenhet som heltidsanställd taxiförare.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Beredningen av de i 19 § nämnda maximumantalen skall skötas så att länsstyrelsen kan fastställa maximumantalet taxitillstånd så fort som möjligt efter det att lagen har trätt i kraft.

2.

Lag**om ändring av lagen om tillståndspliktig trafik på väg**

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen av den 15 februari 1991 om tillståndspliktig trafik på väg (343/1991) 6 a § 4 mom., 13 § 2 och 3 mom., 16 §, 17 § 2 mom. och 29 § 2 mom., sådana de lyder i lag 662/1994, samt

ändras 1 § 1 mom., 5 och 6 §, 6 a § 1 och 5 mom., 8 § 4 mom., 9 b §, 10 § 3 mom., 11 §, 20 § 3 mom., 27 § 1 mom. och 28 § av dem 6 a § 1 och 5 mom., 8 § 4 mom., 9 b §, 10 § 3 mom., 11 § och 28 § sådana de lyder i lag 662/1994, 20 § 3 mom. sådant det lyder i lag 91/1997, 5 och 6 § sådana de lyder i lag 1092/2002, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på tillståndspliktig persontrafik på väg som bedrivs med buss eller ambulans. Bestämmelserna i 2 § 4 punkten tillämpas dock även på trafik som bedrivs med personbil med stöd av ett taxitillstånd.

gori L_{5e}—L_{7e} (trehjulingar, lätta fyrhjulingar, fyrhjulingar) mot ersättning är förbjuden.

Om personer transporteras mot ersättning med en hyrd buss eller ambulans vars förare är uthyraren eller någon som är anställd hos uthyraren eller som han har anvisat, förmedlat eller på något därmed jämförbart sätt ordnat för uppdraget, anses uthyraren som trafikidkare i stället för den som hyr bilen.

5 §

Trafiktillstånd

Persontransport på väg med buss eller ambulans mot ersättning är förbjuden utan trafiktillstånd, med undantag av sådana transporter som nämns i 6 §.

Persontransport på väg med fordon i kate-

6 §

Trafik som får idkas utan trafiktillstånd

Utan trafiktillstånd får

1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus,

2) en koncerns persontransporter utföras med buss som den innehar.

6 a §

Trafiktillståndssystemet

Bedrivande av tillståndspliktig persontrafik är tillåten med stöd av kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd eller sjuktransporttillstånd.

De tillstånd som avses i 2 och 3 mom. i denna paragraf kan berättiga bedrivande av trafik med museifordon.

8 §

Tillståndsmyndigheter

Sjuktransporttillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för trafiken finns.

9 b §

Förutsättningar för beviljande av sjuktransporttillstånd

Sjuktransporttillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom. Vid beviljande av tillstånd skall även beaktas efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

10 §

Beviljande av trafiktillstånd

Ett sjuktransporttillstånd gäller högst fem år. I tillståndet skall dessutom fastställas stationsplatsen eller stationsplatserna för trafiken samt den tidpunkt då trafiken senast skall inledas. Till tillståndet kan fogas villkor som gäller vederbörlig skötsel av trafiken.

11 §

Taxor

Kommunikationsministeriet kan vid behov fastställa sjuktransporttaxan och den riksfattande seriebiljettaxan för linjetrafiken.

20 §

Återkallande av trafiktillstånd

Tillståndsmyndigheten skall återkalla ett sjuktransporttillstånd som har beviljats en juridisk person, om företaget säljs eller annars överlåts mot vederlag och den av tillståndsmyndigheten godkända person som svarar för trafiken, i samband med en sådan överlåtelse eller före det har upphört eller därefter upphör med att faktiskt sköta de uppgifter som enligt denna lag ankommer på honom. Företaget anses vara sålt eller överlåtet mot vederlag, om bestämmanderätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget överförs eller har överförts. Tillståndet återkallas emellertid inte, om köparen eller någon annan person till vilken tillståndet har överförts uppfyller de villkor för beviljande av sjuktransporttillstånd som avses i 9 § 1—3 mom. och om det tillstånd som överförs har beviljats före den 1 mars 1991.

27 §

Straffstadganden

Den som bedriver tillståndspliktig trafik utan behörigt trafiktillstånd eller sådant transporttillstånd som förutsätts i internationella avtal om landsvägstransporter eller bryter mot förbudet i 5 § 2 mom. skall *för bedrivande av olovlig persontrafik* dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

28 §

Avbrytande av olovlig trafik

En polisman kan förbjuda att en transport fortsätts, om tillståndspliktig persontrafik bedrivs utan behörigt trafiktillstånd, utan till-

stånd eller handling som förutsätts i internationella avtal eller i strid mot förbudet eller om fordonets förare inte kan förete den handling som han enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den är skyldig att medföra.
_____ Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 21 april 2006

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

*Bilaga
Parallelltexter*

2.

Lag

om ändring av lagen om tillståndspliktig trafik på väg

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen av den 15 februari 1991 om tillståndspliktig trafik på väg (343/1991) 6 a § 4 mom., 13 § 2 och 3 mom., 16 §, 17 § 2 mom. och 29 § 2 mom., sådana de lyder i lag 662/1994, samt

ändras 1 § 1 mom., 5 och 6 §, 6 a § 1 och 5 mom., 8 § 4 mom., 9 b §, 10 § 3 mom., 11 §, 20 § 3 mom., 27 § 1 mom. och 28 § av dem 6 a § 1 och 5 mom., 8 § 4 mom., 9 b §, 10 § 3 mom., 11 § och 28 § sådana de lyder i lag 662/1994, 20 § 3 mom. sådant det lyder i lag 91/1997, 5 och 6 § sådana de lyder i lag 1092/2002, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på tillståndspliktig persontrafik på väg.

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på tillståndspliktig persontrafik på väg som bedrivs med buss eller ambulans. *Bestämmelserna i 2 § 4 punkten tillämpas dock även på trafik som bedrivs med personbil med stöd av ett taxitillstånd.*

5 §

Trafiktillstånd

Persontransport på väg med bil mot ersättning är förbjuden utan trafiktillstånd, med undantag av transporter som nämns i 6 §.

Som transport mot ersättning anses inte transport av en eller flera passagerare med personbil enligt alterneringsprincipen.

5 §

Trafiktillstånd

Persontransport på väg med *buss eller ambulans* mot ersättning är förbjuden utan trafiktillstånd, med undantag av sådana transporter som nämns i 6 §.

Persontransport på väg med fordon i kategori L_{5e}–L_{7e} (trehjulingar, lätta fyrhjulingar, fyrhjulingar) mot ersättning är förbjuden.

Om personer transporteras mot ersättning med en hyrd bil vars förare är uthyraren eller någon som är anställd hos uthyraren eller som han har anvisat, förmedlat eller på något därmed jämförbart sätt ordnat för uppdraget, anses uthyraren som trafikidkare i stället för den som hyr bilen.

Trafiktillstånd krävs för persontransport på väg med bil mot ersättning även när överenskommelse om utförandet av den har ingåtts i syfte att kringgå denna lag eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av lagen eller om förhållandena visar att detta har varit avsikten.

6 §

Trafik som får idkas utan trafiktillstånd

Utan trafiktillstånd får

1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus,

2) *persontransporter som hör till den kommunala social- och hälsovårdsservicen utföras*

a) *med en personbil som innehas av en kommun eller en samkommun mot att en fastslagen klientavgift tas ut hos dem som får transporttjänster, eller*

b) *med en personbil som innehas av en anställd hos en kommun eller en samkommun, om transporten väsentligt anknyter till den anställdes arbetsuppgifter och körersättningen uppgår till ett belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,*

3) *en vårdnadshavare transportera den som han eller hon har vårdnaden om till skolan, arbetet, en vårdanstalt eller motsvarande och tillbaka, om körersättningen uppgår till högst det belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtal,*

4) en koncerns persontransporter utföras med *personbil eller buss* som den innehar.

Om personer transporteras mot ersättning med en hyrd *buss eller ambulans* vars förare är uthyraren eller någon som är anställd hos uthyraren eller som han har anvisat, förmedlat eller på något därmed jämförbart sätt ordnat för uppdraget, anses uthyraren som trafikidkare i stället för den som hyr bilen.

6 §

Trafik som får idkas utan trafiktillstånd

Utan trafiktillstånd får

1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus,

2) en koncerns persontransporter utföras med buss som den innehar.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 a §

Trafiktillståndssystemet

Bedrivande av tillståndspliktig persontrafik är tillåten med stöd av kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd, *taxitillstånd* eller sjuktransporttillstånd.

Ett taxitillstånd berättigar innehavaren till att bedriva beställningstrafik och köptrafik med en personbil i hela landet med undantag för Åland. Som beställningstrafik får även bedrivas trafik som kompletterar buss-, spår-, vatten- eller flygtrafik och som kan utnyttjas allmänt.

De tillstånd som avses i 2—4 mom. i denna paragraf kan berättiga bedrivande av trafik med museifordon.

6 a §

Trafiktillståndssystemet

Bedrivande av tillståndspliktig persontrafik är tillåten med stöd av kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd eller sjuktransporttillstånd.

(upphävs)

De tillstånd som avses i 2 och 3 mom. i denna paragraf kan berättiga bedrivande av trafik med museifordon.

8 §

Tillståndsmyndigheter

Taxitillstånd och sjuktransporttillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för trafiken finns.

9 b §

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd och sjuktransporttillstånd

Taxitillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom.

Den som ansöker om taxitillstånd och den person som svarar för trafiken skall anses yrkesskicklig, om han

1) vid en av trafikministeriet godkänd läroanstalt har slutfört en företagarkurs i taxi- trafik och har praktisk erfarenhet som taxi- chaufför; eller

2) uppfyller kraven enligt 9 § 5 mom.

8 §

Tillståndsmyndigheter

Sjuktransporttillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för trafiken finns.

9 b §

Förutsättningar för beviljande av sjuktransporttillstånd

Sjuktransporttillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom. Vid beviljande av tillstånd skall även beaktas efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

Om det bland de sökande inte finns någon som uppfyller kraven enligt 2 mom., kan tillståndet beviljas en sökande som fullgjort företagarkursen enligt 2 mom. 1 punkten.

Vid beviljande av taxitillstånd skall beaktas den totala efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet, olika kundkategoriers behov samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

Trafikministeriet kan i fråga om varje län fastställa maximiantalet för taxitillstånd. En förutsättning är att det inom länet förekommer kontinuerligt överutbud som innebär fara för taxiverksamheten. Trafikministeriets beslut är i kraft högst två år i taget.

Sjuktransporttillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom. Vid beviljande av tillstånd skall dessutom beaktas efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

10 §

Beviljande av trafiktillstånd

 Ett taxitillstånd och ett sjuktransporttillstånd är giltigt i högst fem år. I ett taxitillstånd och ett sjuktransporttillstånd skall dessutom fastställas stationsplatsen eller stationsplatserna för trafiken samt den tidpunkt då trafiken senast skall inledas. Till tillstånden kan fogas villkor som gäller behörig skötsel av trafiken. Till ett taxitillstånd kan vid behov fogas villkor som gäller fordonen.

11 §

Taxor

Trafikministeriet kan vid behov fastställa taxitaxan, sjuktransporttaxan och den riksomfattande seriebiljettaxan för linjetrafiken.
 Om en ambulans används för andra

10 §

Beviljande av trafiktillstånd

 Ett sjuktransporttillstånd gäller högst fem år. I tillståndet skall dessutom fastställas stationsplatsen eller stationsplatserna för trafiken samt den tidpunkt då trafiken senast skall inledas. Till tillståndet kan fogas villkor som gäller vederbörlig skötsel av trafiken.

11 §

Taxor

Kommunikationsministeriet kan vid behov fastställa sjuktransporttaxan och den riksomfattande seriebiljettaxan för linjetrafiken.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

transporter än sjuktransporter får för transporten uppbäras en avgift enligt den högsta taxa som fastställts för taxibilar.

13 §

Tillståndshavarens skyldighet att bedriva trafik

Innehavaren av ett taxitillstånd är skyldig att på begäran utföra körningar enligt tillståndet, om inte oöverstigliga hinder eller andra giltiga skäl föreligger.

Polisen på stationsplatsen kan vid behov på förslag av innehavarna av taxitillstånd eller en sammanslutning som företräder flertalet av dem fastställa körtursordningen, som skall iakttas vid bedrivande av beställningstrafik. En tillståndshavare kan utföra en hos honom på förhand beställd körning även då ingen skyldighet därtill föreligger enligt körtursordningen.

16 §

Beställningssystem och taxistationer

Om beställningar förmedlas genom en taxiradiobeställningscentral till de personbilar som bedriver taxitrafik, skall länsstyrelsen i det län där centralen är belägen underrättas om verksamheten.

Länsstyrelsen kan vid behov förbjuda beställningscentralens verksamhet, om

1) centralens verksamhet inte sköts dygnet runt, eller

2) förhandsbeställningar inte tas emot eller om

3) centralen inte har utsett en person som svarar för verksamheten.

Förbudet gäller till dess bristerna har avhjälpes.

Länsstyrelsen kan bestämma att den beställningstrafik som bedrivs med personbilar skall skötas via taxistationer. Körningarna skall inväntas på taxistationen, då en sådan finns.

13 §

Tillståndshavarens skyldighet att bedriva trafik

(upphävs)

(upphävs)

16 §

Beställningssystem och taxistationer

(upphävs)

17 §

Godstransport

I beställningstrafik får med en personbil transporteras lätta godsfräsändelser förutsatt att detta inte utgör en olägenhet för den i tillståndet nämnda persontransportförpliktelsen.

20 §

Återkallande av trafiktillstånd

Tillståndsmyndigheten skall återkalla ett *taxitillstånd* eller ett sjuktransporttillstånd som har beviljats en juridisk person, om företaget säljs eller i övrigt överläts mot vederlag och den av tillståndsmyndigheten godkända person som svarar för trafiken, i samband med en sådan överlåtelse eller före det har upphört eller därefter upphör med att faktiskt sköta de uppgifter som enligt denna lag ankommer på honom. Företaget anses vara sålt eller överlåtet mot vederlag, om bestämmanderätt som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget överförs eller har överförts. Tillståndet återkallas emellertid inte, om köparen eller någon annan person till vilken tillståndet har överförts uppfyller de villkor för beviljande av *taxitillstånd* och sjuktransporttillstånd som avses i 9 b § 1—3 mom. och om det tillstånd som överförs har beviljats före den 1 mars 1991.

27 §

Straffstadganden

Den som bedriver tillståndspliktig trafik utan behörigt trafiktillstånd eller sådant transporttillstånd som förutsätts i internationella avtal om landsvägstransporter skall för bedrivande av olovlig persontrafik dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

17 §

Godstransport

(upphävs)

20 §

Återkallande av trafiktillstånd

Tillståndsmyndigheten skall återkalla ett sjuktransporttillstånd som har beviljats en juridisk person, om företaget säljs eller annars överläts mot vederlag och den av tillståndsmyndigheten godkända person som svarar för trafiken, i samband med en sådan överlåtelse eller före det har upphört eller därefter upphör med att faktiskt sköta de uppgifter som enligt denna lag ankommer på honom. Företaget anses vara sålt eller överlåtet mot vederlag, om bestämmanderätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget överförs eller har överförts. Tillståndet återkallas emellertid inte, om köparen eller någon annan person till vilken tillståndet har överförts uppfyller de villkor för beviljande av sjuktransporttillstånd som avses i 9 § 1—3 mom. och om det tillstånd som överförs har beviljats före den 1 mars 1991.

27 §

Straffstadganden

Den som bedriver tillståndspliktig trafik utan behörigt trafiktillstånd eller sådant transporttillstånd som förutsätts i internationella avtal om landsvägstransporter *eller bryter mot förbudet i 5 § 2 mom.* skall för *bedrivande av olovlig persontrafik* dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

28 §

Avbrytande av olovlig trafik

En polisman kan förbjuda att en transport fortsätts, om tillståndspliktig persontrafik bedrivs utan behörigt trafikillstånd eller utan tillstånd eller handling som förutsätts i internationella avtal eller om fordonets förare inte kan förete den handling som han enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den är skyldig att medföra.

29 §

Bemyndigande att ge förordning

Trafikministeriet kan meddela närmare föreskrifter om påvisande av att förutsättningarna för beviljande av tillståndet uppfylls, om bedrivande av taxitrafik, om tillämpningen av de förordningar som utfärdats av Europeiska ekonomiska gemenskapen och som avses i 7 a § samt om sökande, beviljande och utbetalning av statsbidrag och tillsynen över användningen av statsbidragen.

28 §

Avbrytande av olovlig trafik

En polisman kan förbjuda att en transport fortsätts, om tillståndspliktig persontrafik bedrivs utan behörigt trafikillstånd, utan tillstånd eller handling som förutsätts i internationella avtal eller *i strid mot förbudet eller* om fordonets förare inte kan förete den handling som han enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den är skyldig att medföra.

29 §

Bemyndigande att ge förordning

 (upphävs)

 Denna lag träder i kraft den 20 .
