

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 34/2006 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om taxitrafik samt förslag till lag om ändring av la- gen om tillståndspliktig persontrafik på väg

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 25 april 2006 en proposition med förslag till lag om taxitrafik samt förslag till lag om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (RP 38/2006 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Utlåtande

I enlighet med riksdagens beslut har grundlagsutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (GrUU 31/2006 rd) återges efter betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- överdirektör Harri Cavén och regeringsråd Mikael Nyberg, kommunikationsministeriet
- enhetschef Ari Herrala, Fordonsförvaltningscentralen
- direktör Pentti Mäkinen, Centralhandelskammaren

- ombud, vicehäradshövding Tiina Pasuri och trafikutskottsmedlem Heikki Kovanen, Helsingforsregionens handelskammare
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Finlands Taxiförbund
- styrelseordförande Eero Keinänen, Helsingin Taksi-Data Oy
- verkställande direktör Mauri Puolakanaho, Oulun Aluetaksi Oy
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- lönesekreterare Marko Varajärvi, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT
- ordförande Kari Westerlund, Helsingin Taksiautoilijat ry
- taxiföretagare Marja Haapamäki
- taxiföretagare Unto Lehtonen
- taxiföretagare Matti Pohjola.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår en lag om taxitrafik. Vidare föreslår regeringen 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, taxi-

tillstånd, 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 transport av personer.

För persontransporter i samband med hemservice och turistservice krävs dock inte trafiktillstånd. För att det ska vara möjligt att utöva tillsyn krävs tillstånd också för enstaka transporter som föregås av att körningen erbjuds på offentlig plats.

Villkoren för taxitillstånd ändras. Kraven på gott anseende för sökande och tillståndshavare skärps och andra krav som gäller de sökande preciseras. Länsstyrelserna ska följa förändringar i efterfrågan och tillgång på taxibilar samt responsen från kunderna och fastställa maximiantalet taxibilar per kommun. För bättre tillgång på taxibilar ska länsstyrelsen ha rätt att på eget initiativ förenhetliga stationsplatserna för taxitillstånden i två eller fler kommuner. Också bestämmelserna om återkallande av taxitillstånd preciseras. En tillståndshavare kan ges en varning innan tillståndet återkallas.

I lagen tas även in bestämmelser om kvaliteten på taxitjänsterna. Taxiföraren är skyldig att

hemlighålla kundens affärs- och yrkeshemligheter och omständigheter som gäller dennes privatliv.

Bestämmelser om taxitrafikens konsumentpriser utfärdas genom förordning. I lagen föreslås bestämmelser om förfarandet vid fastställandet av taxor, taxornas sammansättning och kostnadsindex som utgör grund för taxorna.

Taxitillståndshavarens trafikplikt preciseras och på landsorten får tillståndshavarna rätt att komma överens om jour under lugna tider. Länsstyrelsen fastställer körschemat. Taxitillståndshavarna är 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. 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.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Med hänvisning till propositionen och övrig utredning finner utskottet propositionen behövlig och angelägen. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Regeringen föreslår att taxitrafiken fortfarande ska vara tillståndspliktig. Länsstyrelsen fastställer årligen taxikvoten för varje kommun. Kvoterna bör i princip fastställas med hänsyn till att antalet tillstånd inte begränsar tillgången på taxitjänster. Tillgången ska vara tryggad också när efterfrågan är stor. De uppgifter länsstyrelserna får in med stöd av lagen spelar en viktig roll när antalet fastställs. Uppgifterna kan samlas in kommunvis eller för ett större område, exempelvis en pendlingsregion.

Högkvalitativa taxitjänster

Det främsta syftet med den föreslagna lagen om taxitrafik är att säkerställa tillgången på goda

taxitjänster i hela landet. Lagen föreskriver om de grundläggande kvalitetskriterierna och t.ex. kvalitetssystem kunde borge för att de faktiskt iakttas. Kvalitetsnormerna gäller saker som har att göra med tillgång, bilen, föraren, förarens uppträdande och körsätt, betalning och kundens säkerhet och behov av hjälp. Också tillgänglighetsaspekter ska beaktas.

En arbetsgrupp kom 2005 ut med ett betänkande om taxichaufförernas yrkesskicklighet (Kommunikationsministeriets publikationer 2005:73). Arbetsgruppen föreslår att taxichaufförsutbildningen utvecklas och ett prov införs. Den behövliga lagstiftningen bereds på Kommunikationsministeriet och därefter överlämnar regeringen en proposition till riksdagen.

Intentionerna är utmärkta och det är bra att man planerar chaufförsutbildningen, menar utskottet. Utbildning borgar enligt utskottet för en bra kvalitet på servicen.

Beställningscentralerna

Utskottet påpekar att det i nuläget normalt finns en beställningscentral per stationsplats. Men det förekommer fall där en del bilar kan tillgodogöra sig flera beställningscentralers tjänster. Utskottet menar att stationsplatsernas beställningscentraler och beställningssystem inte bör vara åtkomliga bara för vissa bilar utan samtliga bilar bör på lika grunder och utan diskriminering ha rätt att utnyttja de tjänster som beställningscentralen på deras stationsplats tillhandahåller. Beställningscentralerna bör inte ha rätt att vägra en taxibil service. När bilar utnyttjar flera beställningscentralers service bör överenskommelse om objektiva, icke-diskriminerande avtalsvillkor och eventuella kostnadstäckande ersättningar träffas med respektive beställningscentraler.

Samtrafik i huvudstadsregionen

Länsstyrelsen kan förenhetliga stationsplatserna i två eller flera kommuner. Förenhetligandet behöver inte ske i full omfattning utan kan gälla bara en del stationsplatser eller begränsas tidsmässigt. Bestämmelsen tillåter exempelvis att hela huvudstadsregionen blir ett enda taxiområde. Dessutom kan länsstyrelsen ålägga en beställningscentral att förmedla beställningar också till sådana bilar som kört en kund till en adress utanför sitt stationsplatsområde men som inte hunnit återvända till stationsplatsen. Det här är ett sätt att effektivisera taxikörningarna och förbättra tillgången på taxibilar.

Utskottet har diskuterat taxiarrangemangen i huvudstadsregionen. Situationen är så tillvida otillfredsställande att taxibilar ofta är tvungna att åka tillbaka tomma till stationsplatsen efter en körning, särskilt från flygplatsen där körsystemet i dagsläget gynnar taxibilar från Vanda. Ur ekonomisk synpunkt är detta inte förnuftigt. Förmedlingen av beställningar och trafikledningen bör enligt utskottet utvecklas så att taxicentralerna i huvudstadsregionen bättre kan förmedla beställningar också till taxibilar på en annan stationsplats i huvudstadsregionen. Bilarna bör också ha rätt att ta upp kunder på återresan efter en körning.

Utskottet menar att samtrafiken i huvudstadsregionen behöver effektiviseras för att utbudet ska matcha efterfrågan när kunderna är som flest. Men för att så ska ske krävs det betydligt fler taxitillstånd i huvudstadsregionen. Länsstyrelsen bör betrakta taxitrafiken i huvudstadsregionen som trafik inom en och samma pendlingsregion och genom fler tillstånd och ökat samarbete försöka uppnå lösningar som gynnar alla som använder sig av taxitjänster i området.

Uppföljning

Utskottet påpekar att även om den föreslagna lagen om taxitrafik mestadels bibehåller det nuvarande taxisystemet handlar det trots allt om en total översyn av reglerna. Det är svårt att förutse vilka alla konsekvenser lagen får, och därför är det ytterst angeläget att noggrannare och i större omfattning än normalt ge akt på effekterna. Om uppföljningen ger anledning till det bör Kommunikationsministeriet vidta nödvändiga lagstiftningsåtgärder eller andra åtgärder som behövs för att handleda länsstyrelserna i hur lagen ska tillämpas.

Detaljmotivering**Lagförslag 1**

2 §. *Definitioner.* I 3 punkten bör definitionen på taxitillstånd ändras i fråga om köptrafik som kompletterar kollektivtrafik så att skrivningen motsvarar det 6 a § 4 mom. i lagen om tillståndspliktig trafik på väg som enligt propositionen avses bli upphävt. Det finns risk för att propositionens lydelse hade tolkats snävare än den tidigare. Utskottet föreslår att kollektivtrafik byts ut mot det mer specifika trafik som kompletterar buss-, spår-, vatten- eller flygtrafik och som kan utnyttjas allmänt.

Kommunikationsministeriet menar att definitionen i 4 punkten kan kortas ner, eftersom den föreslagna 11 § ändrar den rådande situationen och några detaljerade bestämmelser inte längre behövs. Utskottet föreslår därför att med trafikansvarig person förstås en person som en juri-

disk person har föreslagit ska ansvara för trafiken och som godkänts av tillsynsmyndigheten och som i praktiken och varaktigt leder företagets trafikverksamhet och företräder företaget.

Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande föreslår kommunikationsutskottet en ny punkt 6 med definition på krav på tillgänglighet. För invalidtaxibilar gäller tekniska normer som finns inskrivna i 13 § i förordningen om fordonskonstruktion och utrustning. Enligt förordningen ska en invalidtaxi bl.a. ha lyftare för rullstolar. En invalidtaxi med låggolv kan dock i stället för lyftare ha en ramp som är sammanhängande på bredden och vars lutning är högst 8 procent. Normerna omfattar också krav på utrymmet för rullstolar, höjden på det för transport reserverade utrymmet och bredden på öppningen. Observeras bör att invalidtaxinormerna inte föreskriver närmare om hur en rullstol ska fästas i fordonet. Däremot har en standard nyss publicerats om saken (SFS 5912). Enligt utredning till utskottet behöver bestämmelsen om invalidtaxibilar ändras, och följaktligen föreslår utskottet en definition med dels en hänvisning, dels ett krav att rullstolsburna passagerare bekvämt och säkert ska kunna komma in i och ut ur fordonet och få en bekväm och säker resa.

Med hänvisning till utlåtandet från grundlagsutskottet föreslår kommunikationsutskottet en ny 7 punkt med definition på det som i propositionen kallas kommun av landsbygdskaraktär. Definitionen kan bygga på den statistiska kommungrupperingen där kommunerna utifrån andelen invånare som bor i tätorter och invånarantalet i den största tätorten indelas i urbana kommuner, tätortskommuner och landsbygdskommuner. Utskottet föreslår att med landsbygds kommun avses en kommun där mindre än 60 procent av invånarna bor i tätorter och invånarantalet i den största tätorten understiger 15 000. Därtill kan med begreppet avses en kommun där minst 60 men under 90 procent av invånarna bor i tätorter och invånarantalet i den största tätorten understiger 4 000.

Utskottet har ändrat paragrafformuleringen i enlighet härmed.

4 §. Tillståndspliktiga transporter. I paragrafen behöver 2 mom. 1 och 2 punkten ändras, eftersom begreppet kommunkoncern inte är etablerat och för att bestämmelserna ska harmoniera med lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006). Utskottet föreslår att punkterna ändras så att de gäller transport som utförs av en kommun, en samkommun eller ett samfund där en kommun har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen (1336/1997) med fordon som innehas av den som ordnar transporten. Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet härmed.

Dessutom vill utskottet fästa uppmärksamheten vid 2 mom. 3 punkten om hemservice och turistservice. Enligt propositionsmotiven (s. 25) tillåts persontransport utan trafiktillstånd i samband med dessa servicenäringar, om transport ingår i den service som företaget erbjuder. Utskottet anser det bra med den inskränkande passusen i motiven om att det i allmänhet rör sig om servicepaket där transporten bara utgör en liten del. Utskottet understryker att dessa servicepaket måste säljas till ett totalpris. De bör vara sådana att priset inte påverkas av om de säljs med eller utan transporter. Företag som bjuder ut servicepaket kompletterade med avgiftsbelagda transporter behöver taxitillstånd för denna transportservice.

6 §. Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd. Enligt den nya lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik (694/2006) beviljar Fordonsförvaltningscentralen tillstånd för trafikföretagarutbildning och övervakar utbildningen samt bl.a. enligt en ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (695/2006) ordnar trafikföretagarprov och utfärdar intyg över godkänt prov även i fråga om persontrafik. Enligt 6 § 1 mom. 3 punkten i propositionen beviljas taxitillstånd sökande som har genomgått en företagarkurs. Meningen är emellertid att den sökande ska ha avlagt provet och fått intyg över det för att kunna beviljas taxitillstånd, och därför måste paragrafen ändras så att där också krävs att sökande ska ha tagit del i provet och klarat det. Utskottet föreslår alltså att det i

3 punkten föreskrivs att taxitillstånd beviljas sökande som har av Fordonsförvaltningscentralen utfärdat intyg över avlagt företagarexamen för taxi- trafik. Utskottet har omformulerat paragrafen i enlighet härmed.

7 §. *Gott anseende.* Enligt kommunikationsministeriet bör myndigheten i 1—4 punkten ha prövningsrätt för att kunna avgöra om gärningarna gjort den sökande olämplig att bedriva taxi- trafik. Därför föreslår utskottet att sista satsen i 4 punkten flyttas så att den gäller hela paragrafen. Utskottet har gjort ändringen i paragrafen.

8 §. *Företagarkurs.* Fordonsförvaltningscentralen svarar för kursprovet, men bör i likhet med vad som föreskrivits t.ex. i fråga om företagarexamen för godstrafik ha rätt att anlita utomstående experter för att utarbeta och ordna provet. Utskottet föreslår att det i 2 mom. föreskrivs att Fordonsförvaltningscentralen svarar för kursprovet som visar att taxitrafikföretagarna är yrkeskompetenta. Vidare föreskrivs det i momentet att centralen har rätt att anlita en utomstående expert för att utarbeta provuppgifterna och ordna provtillfället. Utskottet har ändrat momentets skrivning i enlighet härmed.

9 §. *Förmåga att svara för sina ekonomiska förpliktelser.* Utskottet menar att en persons förmåga att svara för sina ekonomiska förpliktelser inte når upp till de krav som bör ställas på en taxitillståndsinnehavare eller en trafikansvarig om han eller hon har skatteskulder eller fordringar som indrivs genom utsökning till ett belopp av mer än 10 000 euro. Utskottet föreslår att paragrafen ändras så att en person inte anses kunna svara för sina ekonomiska förpliktelser som sig bör, om han eller hon med beaktande av betalningsförmågan har mer än obetydliga förfallna skatteskulder eller fordringar som indrivs genom utsökning. Utskottet har omformulerat paragrafen i enlighet härmed.

10 §. *Beviljande och ändring av taxitillstånd.* Enligt 1 mom. i föreslagna 10 § om beviljande och ändring av taxitillstånd fastställs i tillståndet också eventuella krav på fordonets tillgäng-

lighet. Enligt skrivningen i den gällande lagen kan kan till ett taxitillstånd vid behov fogas villkor som gäller fordonen.

Utskottet har informerats om att förslaget kan försämrare i synnerhet för handikapptransporter. Det kan tänkas bli lättare att tumma på fordonsvillkoren i de nuvarande taxitillstånden när den nya lagen träder i kraft, när lagen inte längre lägger så stark emphasis på tillgänglighet som fordonsvillkor. Därför vill utskottet ändra 10 § 1 mom. för att förhindra att transporter för gravt funktionshindrade försämrare. Utskottet föreslår följaktligen att till tillståndet i förekommande fall kan fogas villkor för fordonets tillgänglighet.

Utskottet menar att det i första hand är nykomlingar som ska beviljas taxitillstånd, men att också sökande som redan har ett eller flera taxitillstånd kan få nya. Det är ingen bra lösning att tillstånd vartannat år beviljas sökande med förarerfarenhet och vartannat sökande som redan har ett eller flera taxitillstånd. Fler taxitillstånd bör beviljas sökande med förarerfarenhet. Därför föreslår utskottet en mekanism där två tredjedelar av tillstånden varje år beviljas sökande med förarerfarenhet och en tredjedel sökande som redan har ett eller flera taxitillstånd.

Prioritetsordningen mellan sökande med förarerfarenhet avgörs utifrån hur länge de arbetat som taxichaufför och mellan taxitillståndshavare utifrån minsta antal tillstånd.

För de fall då det inte finns tillräckligt många sökande i någondera gruppen föreslår utskottet en bestämmelse om att tillstånd sekundärt beviljas sökande tillhörande den andra gruppen.

Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet härmed.

11 §. *Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd.* Kommunikationsministeriet påpekar att paragrafen gärna kunde göras tydligare för att det ska framgå klart att det är förbjudet att sälja eller annars mot vederlag överlåta taxitillståndet, t.ex. genom byte. Det går inte att förbjuda försäljning av ett företag, och eftersom bara överlåtelse mot vederlag är förbjudet kommer det fortfarande att vara tillåtet att överföra ett tillstånd med anled-

ning av ägarbyte till följd av exempelvis generationsväxling. Men också då måste den som får tillståndet precis som nu uppfylla de i förslagen 6 § uppräknade kriterierna för tillstånd

Utskottet föreslår att 2 mom. omformuleras för att det tydligt ska framgå att tillstånd inte får säljas eller annars överlåtas mot vederlag och att företagets nya ägare har samma status som andra tillståndshavare i akt och mening att bestämmelsen inte ska kunna tolkas favorisera företaget. Paragrafens 1 mom. förblir oförändrat, eftersom det främst gäller överlåtelse av tillstånd i andra situationer, t.ex. för att bedriva trafik med någon annans bil.

Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

12 §. Skyldighet att bedriva taxitrafik och avtal om jourskyldighet. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande föreslår kommunikationsutskottet att 1 mom. kompletteras med en bestämmelse om att maximitiden tre månader kan förlängas när tillståndshavaren är fortsatt sjuk och t.ex. på grund av sin sjukdom eller av någon annan grundad anledning inte har lyckats anställa en förare i sitt ställe.

Kommunikationsministeriet har för sin del föreslagit att lagrummet om avbrytande av trafiken ges en precisare skrivning genom att "och det" byts ut mot "och om det".

Utskottet har infört ändringarna i momentet.

Utskottet vill också fästa uppmärksamheten vid 2 mom. om när en tillståndshavare har rätt att vägra utföra en transport. Propositionen säger ingenting om vad som avses med annan körning. Utskottet slår därför fast att med annan körning förstås i denna bestämmelse främst att det redan sitter en kund i bilen. Det kan också betyda att föraren har en beställning till ett visst klockslag och vägrar för att han eller hon inte hinner med en körning före det. Utskottet understryker att tillståndshavaren i och med sitt företagaransvar också ansvarar för att föraren följer lagen.

13 §. Körschema. Kommunikationsministeriet har påpekat för utskottet att bestämmelsen om körschema i 2 mom. måste preciseras för att att

lydelsen inte ska lämna rum för tolkning. Någon kan ge ordet "åkarna" en vidare betydelse än taxitillståndsinnehavare. Därför föreslår utskottet att åkarna byts ut mot innehavarna av taxitillstånd. Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

14 §. Samtrafik. Kommunikationsministeriet menar att samtrafikparagrafen bör ändras så att initiativet till att förenhetliga stationsplatserna måste komma från flera tillståndshavare gemensamt. Med tanke på att "åkarna" kan tolkas avse även andra än innehavare av taxitillstånd, föreslår utskottet att ordet "åkarna" byts ut mot "innehavarna av taxitillstånd". Enligt uppgift från kommunikationsministeriet har frasen "på annat sätt avgränsat" blivit kvar i lagtexten av misstag och följaktligen föreslår utskottet att den stryks. Utskottet har fört in ändringarna i paragrafen.

18 §. Godstransport. Lagen om kommersiell godstransport på väg har trätt i kraft efter beredningsfasen och utskottet har nu kompletterat paragrafen med författningsnumret, 693/2006.

19 §. Maximiantal taxitillstånd. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande föreslår kommunikationsutskottet att 3 mom. stryks. Därmed tillämpas på överklagande av kvotbeslut den föreslagna 27 § om sökande av ändring i allmänhet där det hänvisas till förvaltningsprocesslagen (586/1996).

22 §. Återkallande av taxitillstånd. Med hänvisning till utlåtandet från grundlagsutskottet föreslår kommunikationsutskottet att 5 mom. ändras så att länsstyrelsen i de fall som avses i 1 och 2 mom. i stället för att återkalla taxitillståndet ska tilldela innehavaren en varning, om det vore oskäligt att återkalla tillståndet och de uppdagade bristerna, förseelserna eller försummelserna kan rättas till eller är ringa. Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

27 §. Sökande av ändring. Första satsen i paragrafen, "Om inte annat bestäms i denna lag", kan enligt kommunikationsministeriet strykas, efter-

som 19 § 3 mom. föreslås bli struket och något annat överklagandeundantag inte ingår i lagförslaget. Utskottet har omformulerat paragrafen i enlighet härmed.

28 §. Straffbestämmelser. Brotts- respektive förseelsebenämningen har inte kursiverats i straffbestämmelsen. Utskottet har rättat till saken.

30 §. Ikraftträdande. Enligt 4 kap. 8 § 2 mom. i sjukförsäkringslagen (1224/2004) är grunden för ersättning för användning av taxi eller sjuktransportfordon taxitaxan samt sjuktransporttaxan enligt 11 § i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991). Taxitaxan regleras i kommunikationsministeriets förordning om taxitaxor (481/2006) och kommunikationsministeriets förordning om ruttaxor för taxibilar (499/2006). Båda förordningarna är givna den 16 juni 2006. Enligt 7 § i förordningen om ruttaxor gäller taxorna till den 2 augusti 2007. Datumet kommer sig av att skolåret löper ut den 2 juni 2007 och ruttaxan tillämpas på skolskjutor.

Om den nya lagen om taxitrafik träder i kraft vid den tidpunkt kommunikationsministeriet tidigare föreslagit, den 1 maj 2007, måste övergångsbestämmelserna i lagens 31 § ändras. Utskottet ser det emellertid lämpligare att lagen träder i kraft den 1 augusti 2007 och föreslår att detta datum skrivs in i ikraftträdandebestämmelsen. Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet härmed.

31 §. Övergångsbestämmelser. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande behandlat övergångsbestämmelserna i fråga om så kallade gamla företag, dvs. juridiska personer som för första gången beviljats taxitillstånd före den 1 mars 1991. Enligt propositionen tillämpas på dessa juridiska personer en femårig övergångstid i fråga om 11 § 2 mom. om överlåtelse mot vederlag och 22 § 4 mom. om återkallande av tillstånd.

Det som talar för den föreslagna bestämmelsen är att taxiföretag behandlas lika när det gäller överlåtelse av taxitillstånd, menar grundlagsutskottet. Övergångstiden fem år avser enligt utlåtandet att dämpa ändringens konsekvenser för gamla företag. Grundlagsutskottet anser att den föreslagna övergångsbestämmelsen uppfyller de sedvanliga kraven på proportionalitet och att den inte är något problem med tanke på grundlagen.

Kommunikationsutskottet ser sig dock föranlett att gå längre än regeringen i att dämpa konsekvenserna av ändringarna för gamla företag och föreslår en tio års övergångsperiod räknat från den föreslagna ikraftträdandetidpunkten.

Utskottet har ändrat 10 § 3 mom. om beviljande av taxitillstånd och gör därför en följdändring i övergångsbestämmelsens 3 mom. om taxitillstånd. Utskottet föreslår att övergångsperioden förlängs från tre till fem år.

Utskottet har infört ändringarna i momentet.

Lagförslag 2

Ingressen. Efter att regeringen lämnat sin proposition har 9 b § ändrats genom en lag om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (695/2006). Utskottet har därför ändrat ingressen.

Ikraftträdandebestämmelsen. Utskottet föreslår att lagen om taxitrafik träder i kraft den 1 augusti 2007. Lagarna ska träda i kraft samtidigt. Utskottet har därför kompletterat ikraftträdandebestämmelsen så att också denna lag träder i kraft den 1 augusti 2007.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

att lagförslagen godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag).

*Utskottets ändringsförslag***1.****Lag
om taxitrafik**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §
(Som i RP)

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

(1 och 2 punkten som i RP)

3) taxitillstånd ett trafiktillstånd som beviljas på ansökan och som berättigar tillståndshavaren att med en personbil, eller en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet, i hela landet med undantag för Åland bedriva beställningstrafik och köptrafik samt trafik som kompletterar buss-, spår-, vatten- eller flygtrafik och som kan utnyttjas allmänt,

4) trafikansvarig en person som en juridisk person har föreslagit skall ansvara för trafiken och som godkänts av tillståndsmyndigheten och som i praktiken och varaktigt leder företagets trafikverksamhet och företräder företaget,

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

6) krav på fordonets tillgänglighet att utrustningen uppfyller kraven från rullstolsburna passagerare på det sätt 13 § i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992) föreskriver om invalidtaxi eller att rullstolsburna passagerare bekvämt och säkert kan komma

in i och ut ur fordonet och få en bekväm och säker resa, (Nytt)

7) landsbygdskommun en kommun där mindre än 60 procent av invånarna bor i tätorter och invånarantalet i den största tätorten understiger 15 000 och en kommun där minst 60 men under 90 procent av invånarna bor i tätorter och invånarantalet i den största tätorten understiger 4 000. (Nytt)

3 §
(Som i RP)

2 kap.

Taxitillstånd

4 §

Tillståndspliktiga transporter

(1 mom. som i RP)

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 en sammanslutning där en kommun har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen (1336/1997) 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, en samkommun eller en sammanslutning där en kommun har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen, när transporterarna är interna,

(3 och 4 punkten som i RP)

5 §
(Som i RP)

6 §

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd

Om inte annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd sökande som

(1 och 2 punkten som i RP)

3) *Fordonsförvaltningscentralen utfärdat ett intyg till över godkänt företagarpров för taxitrafik,*

(4—6 punkten som i RP)

(2—4 mom. som i RP)

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. *eller*

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 (*utesl.*)

och gärningarna visar att han är uppenbart olämplig att bedriva taxitrafik. (*Nytt*)

8 §

Företagarkurs

(1 mom. som i RP)

Fordonsförvaltningscentralen svarar för det kursprov som visar att taxitrafiksföretagarna är yrkeskompetenta. Centralen kan anlita en utomstående expert för att utarbeta provuppgifterna och ordna provtillfället.

(3 mom. som i RP)

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 *om han med hänsyn till betalningsförmågan har mer än obetydliga förfallna skatteskulder eller (utesl.) mot honom riktade fordringar som indrivs genom utsökning (utesl.).*

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. *Till* tillståndet *kan i förekommande fall fogas villkor för fordonets tillgänglighet.*

(2 mom. som i RP)

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, skall *två tredjedelar av tillstånden beviljas genom att* företrädet *fastställs* enligt den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som (*utesl.*) taxiförare. Om *det finns färre sådana sökande än det* kan beviljas tillstånd, *ges resten av tillstånden till sökande som har ett eller flera taxitillstånd. En tredjedel av tillstånden beviljas i första hand sökande som har ett eller flera taxitillstånd.* Om det finns fler sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, *ges tillstånden till de sökande som har*

minsta antal tillstånd. 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 (*utesl.*) taxiförare.

11 §

Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd

(1 mom. som i RP)

Ett taxitillstånd får inte säljas eller annars överlätas mot vederlag. 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. *Tillståndsansökan avgörs med tillämpning av 6—10 §.*

(3 mom. som i RP)

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 om det inte finns andra förare tillgängliga. *Länsstyrelsen kan på tillståndshavarens begäran av grundad anledning förlänga trafikavbrottet utöver tre månader, om tillståndshavaren är fortsatt sjuk och på grund av sin sjukdom eller av någon annan orsak inte förmått arbeta som taxiförare eller anställa en förare i sitt ställe.*

(2 och 3 mom. som i RP)

13 §

Körschema

(1 mom. som i RP)

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

(3 mom. som i RP)

14 §

Samtrafik

I syfte att förbättra tillgången på taxitjänster kan länsstyrelsen på eget initiativ eller på initiativ av (*utesl.*) tillståndshavare eller en sammanslutning som företräder *innehavarna av taxitillstånd* förenhetliga stationsplatserna för taxitillstånden i två eller flera kommuner så att stationsplatserna för samtliga taxitillstånd är antingen helt *eller* delvis (*utesl.*) 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—17 §

(Som i RP)

18 §

Godstransport

Utöver vad som är tillåtet enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) får i beställningstrafik som bedrivs med stöd av taxitillstånd transporteras godsfränsändelser under 100 kg.

4 kap.

Maximiantal taxitillstånd och uppföljning

19 §

Maximiantal taxitillstånd(1 och 2 mom. som i RP
(3 mom. *utesl.*)20 §
(Som i RP)

5 kap.

Tillsyn och återkallande av taxitillstånd21 §
(Som i RP)

22 §

Återkallande av taxitillstånd

(1—4 mom. som i RP)

Länsstyrelsen *skall* 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 försummelser som har framkommit kan rättas till eller är ringa.

(6 mom. som i RP)

6 kap.

Särskilda bestämmelser23—26 §
(Som i RP)

27 §

Sökande av ändring

(*Utesl.*) Ändring i ett beslut som fattats med stöd av denna lag *får* sökas genom besvär på det sätt som bestäms i förvaltningsprocesslagen

(586/1996). Beslutet skall iakttas trots att ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

28 §

Straffbestämmelser

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik utan sådant taxitillstånd som förutsätts i denna lag, skall för **olovligt bedrivande av taxitrafik** 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 **trafiktillståndsförseelse** dömas till böter.

29 §
(Som i RP)

7 kap.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

30 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2007.

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 augusti 2017.

(2 mom. som i RP)

Åren 2007—2011 beviljas taxitillstånd i första hand sökande som har erfarenhet som (*utesl.*) taxiförare.

(4 mom. som i RP)

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., (*utesl.*) 10 § 3 mom. *samt* 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 *och 9 b § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 662/1994 och i lag 695/2006*, som följer:

1, 5—6 a, 8, 9 b, 10, 11, 20, 27 och 28 §
(Som i RP)

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2007.

Helsingfors den 15 december 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Inkeri Kerola /cent
Risto Kuisma /sd
Reino Ojala /sd

Erkki Pulliainen /gröna
Eero Reijonen /cent
Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

RESERVATION

Motivering

10 § 3 mom. Jag föreslog att 10 § 3 mom. i den föreslagna lagen om taxitrafik skulle formuleras så att om det finns fler sökande som uppfyller kriterierna i 6 § för taxitillstånd ska företrädet fastställas enligt den sökandes eller trafikansvarigas arbetserfarenhet. I det fall att det finns färre sådana sökande än det finns tillstånd som kan beviljas, ges resten av tillstånden till sökande som har ett eller flera taxitillstånd. Om det då finns fler sökande som redan fått taxitillstånd än det finns taxitillstånd som kan beviljas, ges tillstånden till de sökande som har minsta antal tillstånd.

Mitt förslag innebär att företräde alltid ges personer som varit taxiförare utifrån deras arbetserfarenhet, men om det finns färre sådana sökande än tillstånd som beviljas ges resten av tillstånden till sådana som redan har taxitillstånd utan särskilda kvoter för dem som redan har taxitillstånd (taxiägare som själva kör och taxiföretag). Om de sökande enbart består av sådana som redan har taxitillstånd, skulle mitt förslag innebära att de som har minsta antal tillstånd ges företräde.

Det är motiverat att ge sådana som redan arbetat som taxiförare och har erfarenhet från branschen högsta prioritet i utdelningen av taxitillstånd för att undvika att branschen i alltför hög grad koncentreras till några få aktörer. Att förare kan få taxitillstånd är en morot som nu existerande taxiföretag kan locka personal med.

Enligt förslaget i propositionen skulle de som redan har taxitillstånd (taxiägare) ha företräde till taxitillstånd vartannat år. Utskottet föreslår i stället en kvoteringsmekanism. Förslaget går ut på att de som redan har taxitillstånd (taxiägare) alltid får en tredjedel av tillstånden medan personer med förarerfarenhet får två tredjedelar.

Regeringen föreslår att om det finns fler sökande som uppfyller kriterierna i 6 § för taxitill-

stånd än det finns tillstånd som kan beviljas, fastställs företrädet enligt den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som heltidsanställd taxiförare.

Därtill föreslår regeringen i 3 mom. att tillstånden vartannat år i första hand beviljas sökande som har ett eller flera taxitillstånd. Om det finns fler sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, avgörs de sökandes inbördes ordning genom lottning. I det fall att 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.

Utskottet ändrade regeringens förslag till 10 § 3 mom. så att om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, skall *två tredjedelar av tillstånden beviljas genom att företrädet fastställs* enligt den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som (*utesl.*) taxiförare. *I det fall att det finns färre sådana sökande än det finns tillstånd som kan beviljas, ges resten av tillstånden till sökande som har ett eller flera taxitillstånd. En tredjedel av tillstånden beviljas i första hand sökande som har ett eller flera taxitillstånd.* Om det finns fler sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, *ges tillstånden till de sökande som har minsta antal tillstånd.* 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 (*utesl.*) taxiförare.

Förslag

Med stöd av det ovan anförda föreslår jag

att lagförslagen i utskottets betänkande i övrigt godkänns men 10 § i lagförslag 1 som följer:

10 §

Beviljande och ändring av taxitillstånd

(1 och 2 mom. som i KoUB)

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, skall (*utesl.*) företrädet *fastställas* enligt den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som (*utesl.*) taxi-

förare. I det fall att det finns fler sådana sökande än det finns tillstånd som får beviljas, ges resten av tillstånden till sökande som *redan* har ett eller flera tillstånd. (*Utesl.*) Om det *då* finns fler sådana sökande som har (*utesl.*) taxitillstånd än det finns tillstånd som kan beviljas, ges tillstånden till de sökande som har minst antal tillstånd. (*Utesl.*)

Helsingfors den 15 december 2006

Matti Kangas /vänst