

RP 72/2011 rd

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om taxitrafik

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Syftet med denna proposition är att förbättra jämlikheten mellan dem som ansöker om taxitillstånd när det finns flera sökande än det kan beviljas tillstånd. Propositionen syftar också till att underlätta tillståndsmyndigheternas arbete vid beviljandet av taxitillstånd.

Det föreslås att lagen om taxitrafik ändras så att regleringen av företrädesordningen mellan tillståndssökande blir tydligare och enklare. Möjligheten att överföra taxitillstånd på någon annan i samband med överlåtelse

av företag slopas. Enligt den föreslagna lagen är det dock fortfarande tillåtet att överlåta ett tillstånd till en nära släkting vid generationsväxling eller motsvarande i ett företag. Vidare föreslås det att möjligheterna att övervaka hur körskyldigheten uppfylls ska förbättras genom att regleringen av jouranmälningarna på landsbygden ändras och sanktionerna för beställningscentraler lindras.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2012.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
Lagstiftning	3
Praxis	5
Rättshandlingsförmåga	5
Företråde utifrån avlägsen stationsplats	6
Företråde utifrån arbetserfarenhetens längd	6
Företråde mellan sökande för en ansluten kommun	7
Företråde mellan dem som söker första tillstånd och gamla taxiföretagare under övergångstiden.....	7
Företråde mellan sökande av första tillstånd och tillståndshavare efter övergångstiden den 1 januari 2012.....	8
Överlåtelse av tillstånd utan vederlag.....	9
Krav på fordonens tillgänglighet	9
Skyldighet att anmäla jour.....	10
Sanktioner som gäller beställningscentraler	10
1.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen utomlands och i EU	10
Allmänt.....	10
1.3 Bedömning av nuläget	11
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	13
2.1 Målsättning.....	13
2.2 Alternativ	13
2.3 De viktigaste förslagen.....	14
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	15
3.1 Ekonomiska konsekvenser	15
Konsekvenser för hushållen	15
Konsekvenser för företagen.....	15
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	15
3.3 Samhälleliga konsekvenser	16
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	16
DETALJMOTIVERING	19
1 LAGFÖRSLAG	19
2 IKRAFTTRÄDANDE	25
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	25
BILAGA	28
LAGFÖRSLAG	28
om ändring av lagen om taxitrafik.....	28
BILAGA	31
PARALLELLTEXT	31
om ändring av lagen om taxitrafik.....	31

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Lagstiftning

Bedrivande av taxitrafik regleras i lagen om taxitrafik (217/2007). Lagen trädde i kraft den 1 augusti 2007. Sedan dess har den ändrats för att säkra tillgången på taxitjänster vid kommunsammanslagningar och på glesbygden (482/2009), till följd av kollektivtrafiklagen och regionförvaltnings- och ämbetsverksreformen (870/2009 och 1314/2009) samt för att förbjuda taxitrafik med lastbil (612/2010).

För att få bedriva taxitrafik krävs det i regel taxitillstånd. För att få ett tillstånd ska den sökande eller det sökande företagens trafikansvariga alltid uppfylla vissa krav. Kraven gäller rättshandlingsförmåga, gott anseende, intyg över godkänt företagareprov för taxitrafik, minst sex månaders erfarenhet som taxiförare eller i ett annat serviceyrke och förmåga att svara för sina ekonomiska förpliktelser. Likaså krävs det att taxitillståndet inte har återkallats på grund av vissa i lagen nämnda orsaker. Avseende gott anseende förskrivs det bland annat att taxitillstånd inte får beviljas när den sökande under de senaste tre åren har dömts till bötesstraff för brott riktat mot en kund eller för rattfylleri.

Antalet taxitillstånd är reglerat. Det maximala antalet taxitillstånd fastställs årligen för varje kommun. Besluten om dessa kvoter och separat om beviljandet av tillstånd inom ramen för kvoten fattas av den behöriga tillståndsmyndigheten, dvs. av närings-, trafik- och miljöcentralen. Tillståndet kan vid behov förenas med villkor om fordonets tillgänglighet.

Regleringen av tillståndsantalet är förknippat med att det i allmänhet finns flera sökande än det kan beviljas tillstånd. Innan lagen om taxitrafik stiftades hade tillståndsmyndigheterna omfattande prövningsrätt avseende vilka sökande, som i övrigt uppfyllde lagens krav, som skulle beviljas tillstånd. Av tradition fäste tillståndsmyndigheten dock vikt vid hur lång förar erfarenhet som huvud-

syssla en sökande hade. I lagen om taxitrafik har strävan dock varit att samordna regleringen av antalet tillstånd med grundlagens bestämmelser om näringsfrihet. Således innehåller lagen noggranna bestämmelser om vilka uppgifter som ska beaktas när antalet tillstånd slås fast. Företrädesordningen mellan de sökande har också reglerats mycket detaljerat på grund av inskränkningen i näringsfriheten.

Sedermera preciserades denna reglering genom en ändring som gjordes 2009 för att det ska finnas kvar taxitjänster i glesbygden (482/2009).

I lagen ingår det en övergångsbestämmelse om företrädesordningen mellan de sökande. Enligt bestämmelsen beviljas taxitillstånd till utgången av 2011 i första hand dem som har arbetserfarenhet som taxiförare eller i ett serviceyrke och som uppfyller lagens allmänna krav. Om ansökan gäller en stationsplats vars avstånd till kommuncentrum är minst 20 km, undantaget kommuncentren i Helsingfors, Vanda, Esbo, Grankulla, Åbo, Tammerfors och Uleåborg, ska tillståndet i första hand beviljas den som ansöker om en sådan stationsplats och uppfyller lagens allmänna krav. Om ett tillstånd blir ledigt att sökas inom en ansluten kommuns område, alltså en kommun som har anslutits till en större genom kommunsammanslagning, beviljas det nya tillståndet inom ramen för den fastställda kvoten för den anslutna kommunen alltid den som har sökt den sista stationsplatsen i det lediga tillståndet.

För att de sökandes arbetserfarenhet ska kunna jämföras anges det särskilt i lagen att det genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om bedömningen av erfarenheten som taxiförare och av arbete i serviceyrken. Av orsaker som framgår närmare nedan har denna förordning inte utfärdats.

När övergångstiden för lagen upphör vid utgången av 2011 ändras också regleringen av företrädesordningen mellan de sökande markant. Ändringen inverkar emellertid inte på de allmänna kraven som ställs på alla sökande, såsom rättshandlingsförmåga, gott anseende och yrkeskunskap. Från ingången av

2012 ska den bestämmelse följas, enligt vilken två tredjedelar av tillstånden ska beviljas genom att företråde ges enligt den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som taxiförare eller inom ett serviceyrke. Gäller ansökan emellertid en stationsplats vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer, undantaget kommuncentren i Helsingfors, Vanda, Esbo, Grankulla, Åbo, Tammerfors och Uleåborg, ska tillståndet i första hand beviljas den som har ansökt om en sådan stationsplats. Om det finns färre sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges de återstående tillstånden sökande som har ett eller flera taxitillstånd. En tredjedel av tillstånden ska i första hand beviljas sökande som har ett eller flera tillstånd. Om det finns flera sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges tillstånden de sökande som har det minsta antalet tillstånd. Om det finns färre sökande som har ett eller flera tillstånd än det kan beviljas tillstånd, ges återstående tillstånd dem som har arbetat som taxiförare eller i ett serviceyrke.

När ett tillstånd blir ledigt att sökas inom en ansluten kommuns område tillämpas från början av 2012 också bestämmelsen, enligt vilken det nya tillståndet alltid ska beviljas den som har sökt den sista stationsplatsen i det lediga tillståndet, inom ramen för den fastställda kvoten för den anslutna kommunen.

Systemet med ett begränsat antal tillstånd och en företrädesordning innebär att en tillståndshavare inte kan överföra ett beviljat taxitillstånd på någon annan förbi företrädesordningen, utan att endast tillståndsmyndigheten får besluta om beviljande av tillstånd. Ett taxiföretag inklusive tillstånd får alltså inte säljas eller annars överlätas mot vederlag. Det enda undantaget gäller tillstånd som har beviljats juridiska personer före den 1 mars 1991. Enligt övergångsbestämmelsen i lagen upphör denna undantagsbestämmelse den 1 augusti 2017. Enligt bestämmelsen tillämpas lagens överlåtelseförbud inte på dessa tillstånd, inte heller bestämmelsen om återkallelse i samband med försummelse som hänför sig till ansökan om ett nytt tillstånd.

Enligt förbudet mot överlåtelse av taxitillstånd får ett taxitillstånd inte säljas eller annars överlätas mot vederlag. Eftersom det i

praktiken är svårare att övervaka överföring av taxitillstånd som har beviljats juridiska personer ingår det i lagen avseende sådana överföringar särskilda bestämmelser som gäller ansökning om nytt tillstånd och återkallande av tillstånd. Om ett taxitillstånd har beviljats en juridisk person och det företag i vars namn taxitillståndet är sålts eller annars överläts mot vederlag, ska köparen eller förvärvaren inom sex månader från överlåtelsen ansöka om nytt tillstånd för att få fortsätta bedriva trafiken. Den nya ansökan avgörs då med tillämpning av bestämmelserna som gäller alla nya sökande, däribland företrädesordningen.

Säljarens tillstånd återkallas, om köparen inte ansöker om ett nytt tillstånd inom sex månader. Säljarens tillstånd återkallas emellertid också när beslutet om ett nytt tillstånd har vunnit laga kraft. Köp av tillstånd eller annat förvärv mot vederlag anses jämförbart med överföring av bestämmanderätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i ett företag.

Förbudet mot överlåtelse av taxitillstånd är i sig absolut, men ett tillstånd som har beviljats ett företag kan likväl överlätas i samband med överlåtelse av företaget utan vederlag. För att få tillståndet måste förvärvaren uppfylla de allmänna krav som ställs på sökande, såsom gott anseende och yrkeskunskap, men företrädesregleringen för sökande tillämpas inte. Vid överlåtelse återkallas det överlåtande företagets tillstånd när beslutet om förvärvarens tillstånd har vunnit laga kraft. I lagen nämns det dock inte särskilt att förvärvaren bör ansöka om ett nytt tillstånd.

För den som beviljas tillstånd innebär en begränsning av antalet taxitillstånd rent allmänt att många skyldigheter som enligt lag hör till bedrivande av trafik måste skötas, annars kan tillståndet i sista hand bli återkallat på beslut av tillståndsmyndigheten. Den viktigaste är körskyldigheten, som i princip är 24 timmar i dygnet sju dagar i veckan, med undantag av de avvikelser som särskilt anges i lagen. Körskyldigheten kan således begränsas bland annat med hjälp av fastställda körskeman. Det är den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen som på förslag av tillståndshavarna beslutar om körskemat, dvs. fastställer körskiftena. Enligt lagen ska ett

fastställt körschema följas när man bedriver beställningstrafik.

På landsbygden gäller jouranmälningsskyldighet. Enligt bestämmelsen ska tillståndshavare som bedriver taxitrafik i landsbygdskommuner och på stationsplatser vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer, eller vilkas tillstånd på grund av kommunsammanslagning har beviljats för ett område som har anslutits till en annan kommun och som inte omfattas av ett fastställt körschema, när de söker tillstånd och därefter minst en gång om året anmäla jourer eller avtalade jourturer under sådana veckodagar och tider på dygnet då efterfrågan är liten till närings-, trafik- och miljöcentralen.

Körskyldigheten enligt lagen om taxitrafik har också samband med regleringen som gäller beställningscentraler. Enligt regeringens proposition (38/2006) är en beställningscentral en verksamhet i anslutning till bedrivandet av taxitrafik som är avsedd att vara permanent, där beställningar från kunder tas emot och förmedlas till taxibilar i tjänst. Förmedling i liten skala anses inte som beställningscentralverksamhet, t.ex. när ett företag med några taxibilar förmedlar körningar till sina egna bilar eller underleverantörer. Enligt propositionen är inte heller mottagning och förmedling av beställningar i anslutning till samordning av resor sådan beställningsförmedling som avses i lagen. Det finns emellertid inte någon definition på beställningscentral i lagen. En beställningscentral ska göra en anmälan till den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen innan verksamheten inleds. Anmälan ska innehålla en utredning över hur beställningsförmedlingen är ordnad dygnet runt, hur förhandsbeställningar tas emot och vilka personer som svarar för centralen. Om en central inte fungerar korrekt kan närings-, trafik- och miljöcentralen förbjuda verksamheten till dess bristerna och problemen har avhjälpits. Förbudet kan förenas med vite.

Enligt lagen om taxitrafik är en allmän förutsättning för beviljande av tillstånd bland annat att den sökande har rättshandlingsförmåga. Lagstiftningen om förmyndarskap har dock förnyats genom lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) som trädde i kraft 1999. Före ändringen ansågs alla minderåriga

och omyndigförklarade vara utan rättshandlingsförmåga. På finska ersattes nu den tidigare termen 'holhottavaksi julistaminen' med termen 'vajaavaltaiseksi julistaminen' för omyndigförklaring. Lagen utgår från att handlingsbehörigheten kan begränsas också på annat sätt, också endast delvis. I extrema fall kan den som har uppnått myndighetsåldern förlora sin handlingsbehörighet genom att analogt med tidigare praxis bli omyndigförklarad. Ingens handlingsbehörighet får emellertid begränsas, om personens intressen kan tryggas tillräckligt väl på ett lindrigare sätt, till exempel genom att en intressebevakare förordnas till stöd, dvs. någon som har behörighet att sköta huvudmannens ärenden. En myndig persons handlingsbehörighet kan begränsas, förutom genom omyndigförklaring, också så att huvudmannens rätt att företa vissa rättshandlingar eller att bestämma över viss egendom begränsas till att utövas endast tillsammans med intressebevakaren, eller så att huvudmannen överlag inte längre har behörighet att företa vissa rättshandlingar eller att bestämma över viss egendom. Domstolen kan förordna en intressebevakare för en myndig person som på grund av sjukdom, störningar i de psykiska funktionerna eller försvagat hälsotillstånd eller av någon annan motsvarande omständighet saknar förmåga att bevaka sina intressen eller sköta personliga eller ekonomiska angelägenheter som kräver åtgärder och som inte på annat sätt blir skötta på lämpligt sätt. Ett intressebevakaruppdrag kan begränsas till att gälla en viss rättshandling, ett visst ärende eller viss egendom. Förutom domstolen kan också förmyndardomstolen av samma orsaker förordna en intressebevakare. Ett intressebevakarförordnande gäller tills vidare eller för en bestämd tid. Det att en intressebevakare har förordnats hindrar inte huvudmannen från att själv bestämma över sin egendom eller företa rättshandlingar, om inte annat föreskrivs i lag.

Praxis

Rättshandlingsförmåga

Det att förutsättningen för taxitillstånd endast är att den sökande ska ha rättshandlings-

förmåga har i praktiken analogt också inneburit att ett tillstånd med stöd av 22 § 1 mom. i lagen om taxitrafik endast har kunnat återkallas när tillståndshavaren helt har förlorat sin rättshandlingsförmåga. Det har dock på senaste tid kommit till tillståndsmyndigheternas kännedom att det förekommer fall där tillståndshavaren har förordnats en intressebevakare men inte förklarats omyndig. Detta och det faktum att det nuförtiden är sällsynt att någon förklarats omyndig har orsakat ovisshet hos närings-, trafik- och miljöcentralerna (nedan NMT-centralerna).

Företräde utifrån avlägsen stationsplats

Tillståndssökarnas inbördes företrädesordning bestäms med hänsyn till hur avlägset den sökta stationsplatsen ligger, hur lång arbetserfarenhet som taxiförare eller i ett serviceyrke de sökande har, deras eventuella tidigare tillstånd och om tillståndet söks för en ansluten kommun.

Regeln som säger att företrädet bestäms utifrån den sökandes avsikt att bedriva trafik minst 20 kilometer från kommuncentrum trädde i kraft sommaren 2009. Tillståndsmyndigheterna, dvs. NTM-centralerna, har med stöd av denna regel beviljat tillstånd enligt följande: NTM-centralerna i Södra Österbotten, Sydöstra Finland och i Mellersta Finland har inte beviljat ett enda tillstånd. NTM-centralerna i Nyland, Birkaland och i Egentliga Finland har beviljat ett tillstånd var. NTM-centralen i Norra Savolax har beviljat fyra tillstånd. NTM-centralen i Norra Österbotten och centralen i Lappland har bägge beviljat sex tillstånd.

Det är alltså med stark betoning på östra Finland, norra Österbotten och Lappland som regeln tillämpas, vilket också var bedömningen då lagen ändrades. För Lapplands del bör det dock observeras att tillämpningen har lett till att upp till hälften av tillstånden i kommunerna har beviljats långt från kommuncentrum (till exempel bägge tillstånden som beviljats för Rovaniemi).

NTM-centralerna använder litet olika metoder för att mäta de 20 kilometrarna som lagen föreskriver. Bland annat har mätningarna granskats hos kommunen, eller så har man använt sig av olika slag av avståndsräknare,

såsom Trafikverkets räknare. I allmänhet mäts sträckan mellan byn och den sökandes hemadress (antaget att hemadressen ligger i samma by). En del praktiska problem med mätningen har observerats. NTM-centralerna anser ändå inte att det handlar om olösbare svårigheter. Däremot har centralerna fört fram att det finns en risk för att regeltillämpningen framöver leder till att tillstånden i allt högre grad börjar koncentreras utanför kommuncentren.

Företräde utifrån arbetserfarenhetens längd

NTM-centralerna har sinsemellan haft olika sätt att bedöma förar erfarenheten och dess längd. Trots strävanden att genom regelbundna sammanträffanden och jämförelse av praxis förenhetliga NTM-centralernas och de tidigare länsstyrelsernas handläggning av taxitillståndsärenden har man i detta avseende inte lyckats åstadkomma enhetliga instruktioner. Vanligtvis har NTM-centralerna utrett erfarenheten hos de sökande med hjälp av arbetspensionsintyg, såsom de intyg Pensionssäkerhetscentralen utfärdar, och genom skatteintyg. Ibland har centralerna begärt arbetsintyg av de sökande.

Utöver detta har NTM-centralen i Egentliga Finland vid bedömningen av erfarenhetens längd under senaste tid också beaktat den sökandes arbetsinkomster och förändringarna i inkomstnivån. Rent praktiskt har löneinkomsten omvandlats med index för ändringen i penningvärdet. Denna praxis har tillämpats i hela Västra Finlands läns tidigare område.

NTM-centralen i Nyland har vid bedömningen av förar erfarenhetens längd utgått från en så kallad kalkylerad arbetstid, beräknad utifrån arbetsinkomsten. Detta räknesätt har emellertid väckt dubier hos en del sökande och det har anförts klagomål till riksdagens biträdande justitieombudsman. Av denna anledning har biträdande justitieombudsmannen i ett brev av den 22 april 2009 till kommunikationsministeriet framfört att ministeriet bör vidta åtgärder för att definiera kriterierna för bedömning och verifiering av de sökandes arbetserfarenhet på ett rättsligt effektivt sätt som bättre än i dagsläget säkerställer en enhetlig tillämpning av lagen och

jämlik behandling av de sökande. Av denna orsak fogades det genom en lagändring (482/2009) sommaren 2009 ett nytt bemyndigande till lagen om taxitrafik, enligt vilket det genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om bedömningen av erfarenheten som taxiförare och i serviceyrken. Förordningen har dock inte utfärdats, eftersom det vid beredningen framgick att det i vilket fall som helst också föreligger behov av lagändringar i frågan.

NTM-centralerna har utrett arbetserfarenhetens längd också då det ibland har varit besvärligt, till exempel när den sökande åberopar erfarenhet som ligger så långt tillbaka i tiden att uppgifter från skattemyndigheten inte finns att tillgå. Det har också varit utmanande att verifiera arbetserfarenheten när den har förvärvats genom körningar med makens taxi, eller när det av den sökandes intyg inte framgår att förarerfarenheten uttryckligen gäller taxi och inte exempelvis varutrafik. Praxis har dock i hög grad utformats utifrån förvaltningsrätternas avgöranden.

Erfarenhet från ett serviceyrke ska på grund av en lagprecisering från 2009 bedömas lika som erfarenhet som taxiförare. Högsta förvaltningsdomstolen har likväl i ett beslut (T 198/31.1.2011) fastställt att erfarenheten från ett serviceyrke var sekundär i förhållande till erfarenheten som taxiförare. Hittills har det inte funnits någon närmare definition på serviceyrke i lag. Inte heller i allmänspråket är begreppet särskilt klart. Enligt motiveringarna till lagen (regeringens proposition 38/2006) avses med serviceyrken uppgifter som inte kräver högskoleexamen och som inte hör till produktionen. I praktiken har NTM-centralerna i brist på en närmare definition varit tvungna att tolka begreppet mycket brett. Även förvaltningsdomstolarnas avgöranden styrker denna uppfattning. Ett sådant var Tavastehus förvaltningsdomstols avgörande (6.3.2009, beslutsnummer 09/0129/4) där det konstaterades att verksamhet som stockhusföretagare var verksamhet i ett serviceyrke. Oftast har NTM-centralerna faktiskt som sådan godkänt den serviceyrkeserfarenhet sökande har framfört. Då har de varit tvungna att ställa företagarkerksamhet i relation till lönearbete, men det

har oftast inte funnits arbetsintyg eller andra motsvarande handlingar att tillgå från verksamheten i fråga. NTM-centralerna har också funnit de praktiska fall besvärliga då de har varit tvungna att jämföra erfarenheten sinsemellan hos två sökande som har varit verksamma i serviceyrken, eftersom det kan finnas betydande skillnader i lönenivån inom olika branscher.

Företräde mellan sökande för en ansluten kommun

Veterligen har regeln om att den ska ges företräde som söker den sista stationsplatsen i ett tillstånd som blivit ledigt inte behövt tillämpas mera än en enda gång av NTM-centralen i Nyland. I övrigt har det inte sökts tillstånd för anslutna kommuner så att regeln skulle ha blivit aktuell. Följaktligen har de allmänna företrädesbestämmelserna tillämpats mellan sökande.

Företräde mellan dem som söker första tillstånd och gamla taxiföretagare under övergångstiden

I teorin har läget under lagens övergångstid som löper ut vid utgången av 2011 varit entydigt. Under övergångstiden ska tillstånd i första hand alltid beviljas den som söker första tillstånd.

Även om regeln har varit enkel och i stort motsvarat praxis innan lagen om taxitrafik stiftades, sysselsätter frågan om vilka som kan anses söka första tillstånd och vilka som är gamla taxiföretagare alltjämt storligen tillståndsmyndigheterna. Tolkningarna har också varierat när det gäller sökande som är delägare eller ägare i taxibolag. NTM-centralerna i Egentliga Finland, i Nyland och i Birkaland har tolkat det så att alla slag av delägarskap i ett taxibolag leder till att den sökande inte kan anses söka första tillstånd. En del NTM-centraler har däremot följt principen att sökande anses söka första tillstånd trots att de har minoritetsandelar i ett taxiföretag när de söker tillstånd. Det har då ansetts att endast de som har majoritetsandelar kan jämföras med sökande som redan har tillstånd.

Även rättspraxis har gjort tillståndsmyndigheterna konfunderade. Uleåborgs förvaltningsdomstol konstaterade i ett beslut (6.5.2010 beslutsnummer 10/0185/29) att ett taxiföretag med 12 tillståndshavare, som var ägare till lika delar, skulle anses som sökande av första tillstånd. Om det blir vanligt med sådana ansökningar, håller tillståndsmyndigheterna det för sannolikt att taxibranschen kommer att koncentreras till några enstaka stora företag.

Företräde mellan sökande av första tillstånd och tillståndshavare efter övergångstiden den 1 januari 2012

Övergångstiden för lagen, då de som sökt första tillstånd har varit i en bättre ställning i förhållande till sökande som redan har tillstånd, går ut den 31 december 2011. Efter detta ska tillstånd – om det inte finns sökande till glesbygden i princip beviljas så att två tredjedelar beviljas sökande utan tidigare tillstånd och en tredjedel dem som redan har tillstånd sedan tidigare. NTM-centralerna bedömer att den kommande regleringen med sina bråktal blir rätt utmanande redan av den orsaken att antalet tillstånd som delas ut vid merparten av beviljandetillfällena inte går att dela med tre. Även om NTM-centralerna tar fram egna anvisningar om hur regeln ska tillämpas, har dessa inte stöd i lag, vilket med stor sannolikhet leder till förvaltningsprocesser när regeln tillämpas.

I en enkät till NTM-centralerna har det utretts hur stor del av tillstånden som beviljas så att det beviljade antalet är ett eller två. Svaren gav vid handen att NTM-centralen i Sydöstra Finland hittills har beviljat alla tillstånd endast ett eller två åt gången. Enligt NTM-centralen i Sydösterbotten har så gott som alla beviljade tillstånd per stationsplats varit lika få. I centralerna i Mellersta Finland och Norra Savolax beviljades största delen av tillstånden en eller två åt gången. Enligt NTM-centralerna i Lappland, Birkaland och Egentliga Finland var antalet tillstånd nästan varje gång tillstånd beviljades så få. Det enda undantaget var NTM-centralen i Nyland, där endast 22–38 procent av de tillstånd som beviljades åren 2007–2009 beviljades en eller

två åt gången. För Nylands del är det dock skäl att nämna att en stor del av de egentliga beviljandetillfällena har varit sådana att endast ett eller två tillstånd har kunnat beviljas, men att det stora antalet tillstånd som beviljas i synnerhet för Helsingfors, Esbo och Vanda gav utslag i resultatet för helheten.

Med detta i åtanke anser NTM-centralerna att regeln om en tredjedel och två tredjedelar sitter ytterst dåligt på annat håll än i huvudstadsregionen och att den kan medföra många problem och besvärsprocesser. I största delen av landet kommer regeln inte att kunna tillämpas på grund av det ringa antalet tillstånd.

I praktiken har man redan i viss utsträckning varit tvungen att tillämpa regleringen som träder i kraft den 1 januari 2012. Detta beror på att det inte alltid har funnits nya sökande. Eftersom det i övergångsbestämmelsen inte föreskrivs något om på vilken grund gamla företagare, som alla redan har taxitillstånd, ska jämföras sinsemellan, har NTM-centralerna tillämpat bestämmelsen som träder i kraft den 1 januari 2012, enligt vilken det som är avgörande i jämförelsen mellan gamla företagare är vem av dem som har det minsta antalet tillstånd.

Det har upplevts en aning besvärligt att jämföra gamla taxiföretagare utifrån antalet tillstånd, eftersom en sökande kan ha både personliga tillstånd och delägarskap i taxibolag. När tillståndshavaren är en fysisk person har centralen i Nyland följt en regel som säger att tillståndsantalet räknas ut enligt antalet tillstånd som står i sökandens eget namn plus antalet tillstånd i de bolag där personen är delägare eller aktieägare. När tillståndshavaren är en juridisk person har de tillstånd räknats med i antalet tillstånd som har beviljats det berörda bolaget, aktieägarnas personliga tillstånd samt tillstånden i de bolag där den juridiska personens delägare är delägare eller aktieägare.

En del NTM-centraler har också tolkat antalet tillstånd så att endast majoritetsandelar eller ställning som ansvarig bolagsman har ansetts väsentliga vid uträkningen av de befintliga taxitillstånden. Fysiska personers minoritetsandelar i ett taxibolag har däremot inte beaktats.

Överlåtelse av tillstånd utan vederlag

NTM-centralernas tolkningspraxis angående tillämpningen av 11 § varierar. Alla NTM-centraler har dock ansett att överlåtelse utan vederlag av taxiföretag inklusive tillstånd är tillåten när ägaren genom generationsväxling byts i nedstigande led i förhållande till åkaren. Den nya trafikansvariga, som naturligtvis också ska uppfylla de allmänna förutsättningarna enligt 6 § i lagen, har som tilläggsutredning endast avkrävts gåvobrevet och skattemyndighetens beslut om gåvoskatten.

Andra överlåtelser utan vederlag har NTM-centralerna under senaste tid inte längre godkänt. Avsikten har varit att förebygga missbruk och att på det sättet främja jämlikheten mellan alla tillståndssökande. Eftersom det har varit klart förbjudet i lag att överlåta taxiföretag och tillstånd för annans bruk mot vederlag, har sökande för att lättare få ett tillstånd börjat ”maskera” överlåtelserna som om de vore utan vederlag. En plötslig ökning av sådana ansökningar har dock lett till att NTM-centralerna har börjat betvivla hållbarheten i grunderna som de sökande har framfört.

Det har dock varit svårt för NTM-centralerna att bevisa att det rör sig om något annat än äkta överlåtelser i samband överlåtelse av en juridisk person. Eftersom lagen i sig har tillåtit alla sådana överlåtelser, borde tillståndsmyndigheterna ha haft klara bevis för att ett företag inklusive tillstånd som de starkt betvivlar att faktiskt har överlåtit utan vederlag i verkligheten har sålts eller överlåtit mot vederlag. De starkaste misstankarna har väckts vid överlåtelse av företag inklusive tillstånd till helt främmande personer eller företag. Till dags dato finns det endast två förvaltningsdomstolsbeslut angående beslut där sådana överlåtelser inte har godkänts, men ännu inte något avgörande från högsta förvaltningsdomstolen. NTM-centralerna anser det mycket sannolikt att det blir rättsfall också framöver.

Krav på fordonens tillgänglighet

Enligt 10 § 1 mom. i lagen kan tillstånd vid behov förenas med villkor om fordonets till-

gänglighet. I beslutet om maximiantal bestäms det enligt 19 § 1 mom. i lagen också hur många tillstånd som ska förenas med krav på fordonets tillgänglighet.

Med tillgänglighet avses i allmänhet att en produkt eller tjänst är planerad så att den är lämplig för så många användare som möjligt, oavsett ålder eller funktionsnedsättning. Ett typexempel på tillgänglig produkt är en låg-golvbuss. Med tillgänglighet avses alltså inte riktigt detsamma som lämplighet för personer med funktionsnedsättningar. Det är också att märka att skjutsningsrätten alltid är allmän och att taxitillstånd alltså inte kan beviljas endast för skjutsningar av vissa kundgrupper, såsom personer med funktionsnedsättningar eller skolelever. Taxibilar som fyller kraven på tillgänglighet behövs för skjutsningar som samhället bekostar eller ersätter, såsom färdtjänst som ska ordnas enligt lagen (380/87) och förordningen (759/87) om service och stöd på grund av handikapp. Samma fordon kan dock gott användas också för skjuts av skolelever eller för allmän beställningstrafik. Enligt tillståndsmyndigheternas statistik fanns det 10 174 giltiga taxitillstånd i Finland i mars 2011, av dessa hade 1163 beviljats tillgängliga fordon. Av dessa hade i sin tur 202 beviljats egentliga invalidtaxibilar och 863 tillgängliga taxibilar.

Det har ansetts viktigt att definitionen är entydig, inte endast med tanke på kundernas säkerhet och bekvämlighet utan också på tillståndsmyndigheternas, besiktningsmyndigheternas och tillståndssökarnas behov. I den andan har kommunikationsministeriet utfärdat en förordning (723/2009) om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken, där utrustningen definieras närmare. Definitionen bereddes i samråd med den dåvarande Fordonsregistercentralen, Allmänna Industriförbundet, taxibranschens intresseorganisationer, finansministeriet och en del handikapporganisationer. Den största skillnaden mellan en invalidtaxi och andra tillgängliga taxibilar är i praktiken att invalidtaxin är avsedd för transport av minst två rullstolsburna kunder. Skillnaden till andra bilar, såsom de alternativt utrustade taxibilar som tidigare var vanliga på landsbygden, är att säkerhetskraven kring hur rullstolar ska spännas fast eller flyttas in i bilen eller kring

det för kunden befintliga utrymmet inte alls gäller sådana bilar. Ett av de viktigaste syftena med förordningen var just att öka säkerheten och bekvämligheten i taxibilar som är lämpliga för personer med funktionsnedsättningar. Enligt övergångsbestämmelsen i förordningen anses en tillgänglig eller alternativt utrustad personbil som var i användning innan förordningen trädde i kraft den 1 oktober 2009 fylla kraven i förordningen. Därför finns det för närvarande fortfarande bilar som inte fyller dessa krav i förordningen.

Innan förordningen trädde i kraft krävde tillståndsmyndigheterna olika slag av utredningar av dem som sökte tillstånd för tillgängliga fordon, till exempel bilder av hur bilen lämpade sig för kunder med funktionsnedsättningar. Det förekom också att handläggaren själv granskade bilen. Metoder av det här slaget utgjorde emellertid inte nödvändigtvis någon garanti för att bilens fastspänningsanordning för rullstolar i praktiken skulle ha varit säkra. I och med att definitionen nu ingår i förordningen har tillståndsmyndigheten kunnat be besiktningsmyndigheten om en utredning över att bilen uppfyller alla villkor i förordningen. Det är emellertid inte helt säkert att förordningen hittills har kunnat utnyttjas tillräckligt, eftersom det saknas en hänvisning till den i lagen.

Skyldighet att anmäla jour

Tillståndsmyndigheterna har fäst uppmärksamhet vid att de sökande redan när de ansöker om tillstånd ska anmäla jourer för tider då efterfrågan är liten. Detta har ansetts vara en utmaning för sökande, eftersom de borde ha kännedom om sina jourer redan innan tillståndet har beviljats, trots att det ofta har varit mycket osäkert huruvida det beviljas överhuvudtaget. Det har också förmodats vara svårt att höra sig för hos andra taxiåkare om deras jourpraxis medan man söker tillstånd. Formuleringen antyder dock att detta borde ha krävts. NTM-centralerna har förhållit sig litet olika till frågan. Fem NTM-centraler har inte ställt något absolut krav på anmälningar. Fyra har ansett det vara ett absolut krav. Detta trots att underlåtelse att anmäla jourerna har sanktionerats.

Tillståndsmyndigheterna ställer sig osäkra till nyttan av jouranmälningarna i nuvarande form. Veterligen har de inte publicerat jourinformationen på sina webbplatser så att konsumenterna skulle ha kunnat få informationen på det sätt som avsågs i samband med lagändringen.

Sanktioner som gäller beställningscentraler

En närings-, trafik- och miljöcentral har enligt lagen möjlighet att ingripa i en beställningscentralers verksamhet, bland annat när beställningsförmedlingen inte är ordnad så att den fungerar dygnet runt eller om det uppdragas allvarliga och väsentliga förseelser eller försummelse vid förmedlingen. I praktiken har tillståndsmyndigheterna inte använt sig av de sanktioner mot beställningscentralerna som lagen möjliggör. Problem och brister har man dock försökt åtgärda genom samråd.

1.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen utomlands och i EU

Allmänt

Bedrivande av taxitrafik regleras inte i Europeiska unionens lagstiftning. Allmänt taget är taxitrafiken tämligen reglerad nationellt såväl i Europa som på annat håll i världen. Till innehållet kan regleringen variera i olika delar av ett land och den nationella regleringen kan också vara olika för städer och trafiken mellan städerna. I många länder regleras i praktiken åtminstone antalet tillstånd och priserna. I en del länder har man avstått från kvantitativa begränsningar, men inte från prisregleringen. I länder där antalet tillstånd alltså regleras, baserar det sig vanligtvis antingen på att tillståndsmyndigheten tillämpar fri behovsprövning eller på att man följer kvoter. Regleringen av taxitrafiken i andra länder har utretts i större omfattning i regeringens proposition med förslag till lag om taxitrafik (RP 38/2006 rd).

I Sverige, där regleringen gäller hela landet, regleras inte längre antalet taxitillstånd, priserna eller körskyldigheten. Det behövs alltså inte särskilda bestämmelser om vem som ska få ett tillstånd när det finns flera sö-

kande, eftersom alla som uppfyller villkoren för sökande kan få tillstånd.

I Norge och Danmark regleras antalet taxitillstånd alltså nationellt av myndigheterna. När det finns flera sökande än det kan beviljas tillstånd bestäms företrädesordningen i Norge vanligtvis utifrån arbetserfarenheten. Den som bedriver trafik får ha endast ett vanligt tillstånd. Det finns dock ett system med reservtillstånd som garanterar att den som bedriver trafik under vissa omständigheter också kan få ett andra tillstånd. Byte av tillstånd är inte tillåtet i Norge. I Danmark är det de lokala myndigheterna i kommunen som bestämmer antalet tillstånd på sitt område i enlighet med behovet. Både den norska och den danska regleringen skiljer sig från den finländska särskilt i att de inte på samma sätt fäster vikt vid en noggrann gränsdragning och exakthet för att trygga de grundläggande rättigheterna som vi i Finland. Därför kan myndigheternas prövningsrätt vid beviljande av tillstånd vara mera omfattande än i Finland. Det behövs således inga särskilda bestämmelser om vem som i första hand ska beviljas tillstånd när de sökande är lika kompetenta.

1.3 Bedömning av nuläget

Eftersom det enda hindret för att få tillstånd som nämns i lagen om taxitrafik är brist på rättshandlingsförmåga, bör en sökande som har förordnats en intressebevakare till exempel på grund av mental störning beviljas taxitillstånd, såvida förutsättningarna för tillstånd i övrigt uppfylls och det finns tillstånd att dela ut. Med tanke på hela systemet med taxitillstånd är det också oändamålsenligt att ett tillstånd bör beviljas när en sökandes handlingsbehörighet har begränsats till att gälla endast tillsammans med intressebevakaren.

Analogt kan ett tillstånd inte heller återkallas för att tillståndshavaren har förordnats en intressebevakare. Eftersom förordnande av intressebevakare enligt 14 § i lagen om förmyndarverksamhet inte utgör något hinder för huvudmannen att själv förfoga över sin egendom eller företa rättshandlingar, om inte något annat bestäms i lag, får en tillståndshavare som har förordnats intressebevakare

fortsätta bedriva taxitrafik även om personen i fråga i praktiken vore helt oförmögen till det.

Paragrafen om företrädet mellan sökande är i sin helhet svårtydig och ologiskt skriven, ur både tillståndsmyndigheternas och de sökandes synpunkt sett. Bristen på definitioner och på räknesätt för arbetserfarenheten är ägnad att kränka den inbördes jämlikheten mellan sökande.

Särskilt problematiskt är det för tillståndsmyndigheterna, de tillståndssökande och dem som behöver taxitjänster, såsom kommuner och konsumenter, att den nya bråktalsbaserade regleringen om företrädet mellan sökande, som träder i kraft när övergångstiden löper ut den 31 december 2011, är nästan omöjlig att tillämpa i praktiken. Riksdagens trafikutskott ansåg det emellertid viktigt (TrUB 34/2006 rd) att också gamla tillståndshavare beviljas tillstånd och menade därför att det inbördes företrädet mellan gamla taxiföretagare och dem som söker första tillstånd utgångsmässigt ska bestämmas så att en tredjedel av tillstånden ges gamla företagare varje gång tillstånd beviljas. Ett sådant förfaringsätt skulle också så småningom göra företagsstrukturen i taxibranschen mångsidigare.

Tillståndsmyndigheternas bedömning är dock att den nya bråktalsbaserade företrädesordningen innebär att tillstånd i de flesta fall inte kommer att kunna beviljas någon av i sig behöriga sökande vid en konkurrenssituation efter den 31 december 2011. Detta beror på formuleringen i lagen som endast kan tillämpas i sådana undantagsfall där ett stort antal tillstånd beviljas på en och samma gång. Endast i huvudstadsregionen kan ett större antal tillstånd i allmänhet beviljas på en gång. Vanligtvis kan endast ett eller två tillstånd beviljas inom ramen för kvoten. Friare tolkningar av lagens formulering skulle antagligen leda till att behöriga sökande vilkas ansökningar avslås överklagar besluten varefter de upphävs i förvaltningsdomstolen för att de inte grundar sig på lag. En besvärprocess med åtgärdsförbud skulle för sin del avbryta beviljandet av tillstånd överlag på det aktuella området för en lång tid. Följden blir en långvarig brist på taxitjänster och eventuellt allvarliga problem bland annat med skolskjutsarna.

Efter att övergångsbestämmelsen har trätt i kraft kommer å andra sidan också en del nuvarande problem med företrädesordningen att kvarstå. Det skulle fortfarande vara problem med hur längden av arbetserfarenheten som taxiförare ska räknas ut och hur en sökandes erfarenhet från ett serviceyrke ska jämföras med en annan sökandes erfarenhet som taxiförare när bägge enligt lagen är likvärdiga. Begreppet serviceyrke har emellertid inte särskilt definierats närmare i denna lag eller annars heller. Tillståndsmyndigheterna har varit tvungna att ge begreppet en bred innebörd, i synnerhet efter att det i rättspraxis har konstaterats att bland annat verksamhet som stockhusföretagare ska anses vara verksamhet i ett serviceyrke. En sådan bred tolkning kand dock inte anses vara en bra lösning för jämligheten mellan de övriga sökandena eller för branschutvecklingen. Rent allmänt kan erfarenhet av ett serviceyrke åtminstone inte anses som en garanti för lämplighet för professionell persontrafik. Den expertgrupp för taxitrafik som kommunikationsministeriet hade sammankallat ansåg de facto att det finns skäl att avstå från det allmänna begreppet serviceyrke. Expertgruppen ansåg att det i stället bör övervägas hur särskilt sådana sökande som har varit verksamma i professionell persontrafik, såsom taxitrafik och trafik utifrån kollektivtrafiktillstånd, lättare ska komma in i branschen. Specialställningen för dem som länge har varit taxiförare bör också framöver uppmärksammas. Expertgruppen var emellertid inte enig om huruvida erfarenhet som taxiförare ska anses vara primär eller inte.

När övergångsperioden upphör ska alltjämt också den företrädesregel följas, enligt vilken det är lättare att få tillstånd om man vill bedriva trafik på minst 20 kilometers avstånd från kommuncentrum. Regeln som kom till för att trygga taxitjänsterna i glesbygden har dock haft som sideffekt att det har börjat beviljas så många tillstånd till kommunens mest avlägsna orter att det inom samma kvot inte nödvändigtvis längre har funnits tillräckligt många tillstånd att dela ut för själva kommuncentrets behov.

En ansluten kommun är en del av en kommun som vid kommunsammanslagning har anslutits till en större helhet. För en sådan

kommundel fastställs enligt 19 § 1 mom. i lagen ett eget maximiantal taxitillstånd inom ramen för kommunens totala antal tillstånd. Även om en sådan så kallad minikvot har visat sig nödvändig, måste det däremot anses onödigt med en företrädesreglering enkom för den. Regleringen har inte heller behövts i praktiken, eftersom de allmänna bestämmelserna om företräde kan tillämpas också vid beviljande av tillstånd till en ansluten kommun.

Den nuvarande lagen är också förknippad med andra problem. Jämligheten inbördes mellan dem som beviljas tillstånd kan ha riskerats också av andra orsaker än för att företrädesordningen gett rum för tolkning. Jämligheten mellan sökande har riskerats också genom de på senaste tid allt vanligare förvärv av juridiska personers tillstånd med hjälp av konstgjorda företagsöverlåtelser. Det har varit svårt att förhindra dessa överlåtelser av tillstånd, eftersom lagens formulering tillåter dem i samband med överlåtelse av företag, även om det rätt uppenbart har handlat om maskerad försäljning av företag och tillstånd och inte alls om äkta överlåtelser eller fall jämförbara med generationsväxling. Sådana tillståndsöverföringar är ett klart undantag i ett tillståndssystem där antalet tillstånd och behörigheten hos dem som beviljas tillstånd är noga reglerad.

Taxiåkare ska anmäla sina jourer eller avtalade jourturer under sådana veckodagar och tider av dygnet när efterfrågan är liten till tillståndsmyndigheterna. Skyldigheten att anmäla jourer gäller åkare som inte omfattas av ett fastställt körschema och som bedriver trafik i landsbygdskommuner, eller som har fått sitt tillstånd på grund av att stationsplatsen ligger på minst 20 kilometers avstånd från kommuncentrum eller utifrån den så kallade minikvoten (kvoten för anslutna kommuner). Jouranmälningarna fick sin nuvarande skrivning i samband med att lagen som maren 2009 ändrades (482/2009). Enligt regeringens proposition om den lagen (82/2009) var tanken då att tillståndsmyndigheten på sin egen webbplats ska offentliggöra de jourer den fått kännedom om. Gjorde den det, skulle också taxikundernas möjligheter att få information om tillgängliga tjänster underlättas och på samma gång möjligheten att

vid behov föra ärenden till konsumentmyndigheterna. Veterligen har tillståndsmyndigheterna inte meddelat om jourerna på sina webbplatser. Å andra sidan kan man också fråga sig, om de som använder taxi ens hade kunnat söka information om taxijourerna på orten från de gamla länsstyrelsernas webbplatser när de nya NTM-centralernas webbplatser ännu inte fungerade.

Beställningscentralerna är viktiga för att taxisystemet ska fungera. Deras verksamhet är av stor betydelse för hur lätt det i praktiken är för en konsument att få en taxi och hur bilisternas körskyldighet fullgörs. Centralerna har stor makt i förhållande till förarna eftersom de styr körningar till bilarna. Det har dock varit mycket svårt för närings-, trafik- och miljöcentralerna att ingripa i en beställningscentralens verksamhet när den inte har varit korrekt mot åkarna, eftersom man med tanke på konsumentintresset inte har vågat ta i bruk den sanktion som lagen medger. Det enda medel som har stått till närings-, trafik- och miljöcentralernas förfogande har varit att förbjuda hela beställningscentralens verksamhet, eventuellt förenat med vite. Också ett kortvarigt verksamhetsförbud för en beställningscentral till exempel i huvudstadsregionen kan emellertid få oanade konsekvenser. Denna risk har man inte velat ta.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Syftet är att förbättra jämlikheten mellan tillståndssökande när det finns flera sökande än det kan beviljas tillstånd och att underlätta tillståndsbeviljandet för tillståndsmyndigheterna.

2.2 Alternativ

I april 2009 fäste riksdagens biträdande justitieombudsman uppmärksamheten på att det inte fanns någon närmare reglering om hur förarerfarenheten bland dem som söker taxitillstånd ska bedömas och jämföras. Därigenom kan jämlikheten som garanteras i grundlagen riskeras. I samband med lagändringen (482/2009) som trädde i kraft i juni

2009 fogades det därför till lagen en möjlighet att genom förordning av kommunikationsministeriet utfärda närmare bestämmelser om bedömning av erfarenhet som taxiförare och av arbete i serviceyrken. När förordningen sedan började beredas framgick det att man utöver förordningen i vilket fall som helst borde ha ändrat lagen genom att definiera vad som avses med serviceyrke. Den expertgrupp som ministeriet hade kallat samman konstaterade sedermera i sitt ställningsstagande att det krävs en övergripande och brådskande reform av företrädesordningen för att avhjälpa olika missförhållanden i jämlikheten mellan de sökande och för att förhindra de tilltagande problemen. Av denna orsak avstod man från det riktigt i början av beredningen aktuella alternativet att utfärda en förordning. I stället beslöts det att principerna för jämförelse av arbetserfarenheten hos dem som söker första tillstånd ska få en egen paragraf i samband med denna lagreform.

Under beredningens gång övervägdes olika alternativ också om hur det inbördes företrädet vid sökande av tillstånd ska avgöras mellan lika kompetenta taxiföretagare som redan är verksamma i branschen.

Det är att märka att ett sådant alternativ inte alls övervägdes att tillstånd endast beviljas nya företagare utifrån förarerfarenhet, liksom före lagen om taxitrafik, eftersom det då inte endast hade rört sig om en precisering av lagen för att den ska fungera bättre, utan helt klart om en större omarbetning av lagen. Gamla taxiföretagares rätt att få taxitillstånd har betonats såväl i trafikutskottets utlåtande om det ursprungliga förslaget till lag om taxitrafik (TrUB 34/2006 rd) som 2009 i samband med ändringen av lagen (RP 82/2009 rd). En sådan ändring kunde ha fått betydelse med tanke på näringsfriheten enligt grundlagen och hade också varit betänklig med tanke på förutsägbarheten i myndigheternas verksamhet.

Alternativet att förarerfarenhetens längd hade varit avgörande för alla sökande, oavsett om de söker första tillstånd eller redan är verksamma som taxiföretagare, förkastades redan i begynnelseskedet. I beredningen ansågs det däremot fortfarande vara ett gott alternativ att förarerfarenhetens längd ska av-

göra företrädet mellan dem som söker första tillstånd, bland annat med tanke på förutsägbarheten för att man ska beviljas tillstånd, på trafiksäkerheten och kundbetjäningen. Alternativet att redan verksamma taxiföretagare sinsemellan eller tillsammans ska ställas i rangordning med nya förare utgående från förarerfarenhet ansågs däremot inte ge de nuvarande företagarna rätt incitament. En sådan lösning hade sannolikt lett till att gamla taxiföretagare gynnas på bekostnad av nya sökande och till att branschen kraftigt koncentreras till redan verksamma företagare.

Det övervägdes också att den längsta erfarenheten som taxiföretagare eller det största antalet tillstånd skulle vara avgörande. Också de här alternativen bedömdes dock i praktiken leda till problem med hur erfarenheten ska räknas ut och till spekulation åtminstone när den sökande är en juridisk person. Då hade det lönat sig för företaget att i sin ansökan ange den som varit längst i branschen som trafikansvarig. Det hade i sin tur ökat antalet företag med mycket ålderstigna trafikansvariga chefer. Sannolikt hade också användningen av olika ålderstigna och erfarna bulvaner ökat, företagen kunde alltså ha börjat använda trafikansvariga som likväl inte sköter företaget i praktiken. Även om det i sig är förbjudet att använda bulvaner och det kan leda till att tillståndet återkallas, hade det varit svårt att övervaka ett sådant system. Det hade varit ett oönskat system, om man ser till branschutvecklingen, tillståndsmyndigheternas verksamhet och en jämlik behandling av de sökande.

Att låta lotten avgöra valet mellan lika kompetenta sökande ansågs därför som ett fullgott alternativ. Lottning hade kunnat förebygga spekulation och garantera jämlikheten mellan dessa sökande samt valets objektivitet. För tillståndsmyndigheterna hade lottning också varit den administrativt enklaste lösningen. Det skulle klart ha minskat myndigheternas prövningsrätt och harmoniserat praxis. Att rangordna kompetenta företagare inbördes går snarast att jämföra med personval och därför förordades lottning också i beredningen. Det är vanligt med lottning vid personval mellan lika kompetenta sökande till viktiga uppgifter. Till exempel ska fullmäktige i kommunerna enligt 60 § 4

mom. i kommunlagen (365/1995) låta lotten avgöra vid lika röstetal i förtroendemannaval. Vid lika röstetal eller jämförelsetal ska enligt 3 § i valstadgan för riksdagen (250/2000) kandidaternas eller kandidatlistornas inbördes ordning avgöras genom lottning vid val av riksdagens talman och vice talmän, riksdagens justitieombudsman och biträdande justitieombudsmän, riksdagens generalsekretärare och generaldirektören för statens revisionsverk samt vid val av utskott, kansli-kommissionen och andra kollegiala organ som väljs av riksdagen.

På grund av de negativa remissutlåtandena om propositionen, som framgår på sida 18, avstod man dock från lottning och valde i stället minsta antalet tillstånd som grund för avgörandet. Av lika kompetenta sökande ska den som har det minsta antalet tillstånd beviljas tillståndet och är antalet är lika stort, avgör tiden de sökande har innehaft tillstånd. Denna lösning valdes trots att tillståndsmyndigheterna redan hade haft en del dåliga erfarenheter av den här bestämmelsen som träder i kraft efter övergångstiden. Det sades ha varit svårt att räkna tillstånden, eftersom de sökande utöver personliga tillstånd också hade olika slag av delägarskap i taxibolag, såsom majoritets- eller minoritetsandelar. En sökande kunde också vara trafikansvarig i flera företag. Problemet med antalet tillstånd skildras väl av ett beslut av Tavastehus förvaltningsdomstol (10.1.2011, beslutsnummer 11/0005/4) där det konstateras att en av de sökande i verkligheten hade 22 taxitillstånd via andelar i olika bolag, även om flera av dem gällde små ägarandelar. Enligt tillståndsmyndigheternas uppfattning kan problem av det här slaget dock förebyggas framöver, eftersom det i propositionen också ingår en ny definition på tillståndshavare.

2.3 De viktigaste förslagen

Det föreslås att lagen om taxitrafik ändras så att regleringen av företrädesordningen mellan tillståndssökande blir enklare. Möjligheten att överföra taxitillstånd på någon annan i samband med överlåtelse av företag slopas. Enligt den föreslagna lagen är det dock fortfarande tillåtet att överlåta ett tillstånd till en nära släkting vid generationsväx-

ling eller motsvarande i ett företag. Vidare föreslås det att möjligheterna att övervaka hur körskyldigheten uppfylls ska förbättras genom att regleringen av jouranmälningarna på landsbygden ändras och genom att sanktionerna för beställningscentraler lindras.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för hushållen

Ändringen som gäller anmälningen om jourer innebär i praktiken att möjligheterna för konsumenter som bor i landsbygdskommuner och i glesbygden att få information om taxijourerna i hemkommunen förbättras en aning när uppgifterna finns att tillgå som telefonservice, i en tidning som utkommer allmänt på orten eller på en webbplats. Konsumenternas bättre tillgång till information underlättar i praktiken också övervakningen av körskyldigheten. Om taxiåkarens jourinformation är felaktig eller om åkaren inte följer angivna jourtider, kan konsumenten hänvisa till bestämmelserna i konsumentskyddslagen (38/1978) som bland annat gäller information vid marknadsföring. Eftersom det också innebär försummelse av körskyldigheten, är det också lättare för konsumenten att meddela tillståndsmyndigheten om sakförhållandet och myndigheten kan då vidta de åtgärder som lagen om taxitrafik medger. Myndigheten kan naturligtvis också på eget initiativ kontrollera att åkare iakttar sina jourtider, till exempel genom stickprov.

I övrigt har de föreslagna ändringarna inga särskilda konsekvenser för hushållen, eftersom propositionen inte påverkar det faktiska antalet tillstånd. Ändringen om företrädet har emellertid indirekt betydelse för tillgången på taxitjänster. Om det inte görs några ändringar kan till exempel skolskjutsarna hamna i fara, eftersom man sannolikt inte skulle kunna bevilja tillstånd överhuvudtaget.

Konsekvenser för företagen

Det är inte meningen att genom de föreslagna ändringarna i sig inverka på befintliga taxitillstånd.

Ändringarna påverkar i någon mån taxiföretagare som söker flera taxitillstånd. Även ett litet innehav eller en liten ägarandel i ett taxibolag leder till att den sökande anses vara taxiföretagare och inte en som söker nytt tillstånd. Tanken är att tillstånd ska beviljas sådana gamla taxiföretagare endast var tredje gång tillstånd beviljas, medan de efter den 31 december 2011 enligt nuvarande lag skulle ha beviljats gamla företagare enligt ett visst bråktal varje gång tillstånd beviljas.

Enligt förslaget ska företagets tillväxt bli lika moderat som i dagsläget och sökande som är nya i branschen prefereras liksom tidigare.

De föreslagna ändringarna innebär också att det inte längre flyttar över folk till branschen från andra serviceyrken än taxibranschen. Ett allmänt villkor för tillstånd ska i regel alltid vara sex månaders erfarenhet som taxiförare.

Förhindrad spekulation kring beviljandet av tillstånd torde ge en stabilare taximarknad. Genom att tillåta generationsväxling kan å andra sidan de för taxibranschen typiska familjeföretagen tryggas också framöver samt de värden och den specialkunskap om affärsverksamheten dessa företag representerar.

Den nya typen av anmälningsplikt är särskilt riktad till åkare som är verksamma på landsbygden, på områden utan fastställt körschema. Skyldigheten att hålla anmälningen om jourerna uppdaterad kan orsaka en del kostnader för åkaren, om uppgifterna annonseras i lokaltidningen, men å andra sidan får åkaren själv avgöra publiceringssättet och exempelvis offentliggöra uppgifterna endast på webben.

Lindrigare sanktioner för beställningscentraler torde förbättra ställningen för åkare som en central inte behandlar korrekt.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

Ändringarna kommer att förtydliga, förenkla och underlätta tillståndsmyndigheternas verksamhet, eftersom merparten av myndighetsarbetet i dagsläget går ut på att utreda företrädet mellan tillståndssökande. Ändringarna är ägnade att harmonisera olika NTM-centralers praxis kring sökande och beviljande av tillstånd och att frigöra arbetstid för

tillsynen av bedrivandet av trafik och av hur körskyldigheten sköts. Ändringarna påverkar dock inte personalantalet som handlägger taxiärenden hos myndigheterna. Den preciserade definitionen underlättar både tillståndsmyndigheternas och besiktningsmyndigheternas arbete.

3.3 Samhälleliga konsekvenser

När lagen träder i kraft blir konsekvenserna olika på olika håll i landet, eftersom det har förekommit mest spekulation både med konstgjorda överlåtelse av tillstånd och med företagsandelar inom huvudstadsregionen. Här är också antalet sökande störst. Därmed är de omedelbara konsekvenserna av lagen störst i denna region.

Med den nya typen av anmälningsplikt ökar invånarnas möjligheter att påverka taxi-tjänsterna i landsbygdskommuner och i glesbygden.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag inom kommunikationsministeriet i samarbete med närings-, trafik-, och miljöcentralerna i Nyland, Egentliga Finland och Norra Savolax. Arbetet utgår från den av kommunikationsministeriet sammankallade inofficiella expertgruppens ställningstagande. Expertgruppen bestod av representanter för kommunikationsministeriet, närings-, trafik- och miljöcentralerna, Konkurrensverket, Centralhandelskammaren, Suomen Taksiliitto ry, Suomen palvelutaksit ry samt Linja-autoliitto och Finlands Kommunförbund.

Arbetsgruppens uppdrag var att utreda hur lagstiftningen om taxitrafik fungerar, utan att den dock själv skulle ta ställning till de grundläggande principerna i lagen, såsom begränsningen av antalet tillstånd. Som första uppgift hade expertgruppen att ta ställning till taxiverksamhet som bedrivs med lastbil. Efter att ha slutfört denna del av arbetet fortsatte gruppen arbetet med att utreda hur lagen fungerar överlag.

En lagändring som hänför sig till taxitrafik med lastbil (612/2010) trädde i kraft den 30 juli 2010.

Expertgruppens tidsfrist gick ut den 31 oktober 2010. Den beredde sitt ställningstagande med motiveringar fördelade på tre större temahelheter. Dessa var följande: 1. Till skola och sjukhus också i morgon, 2. Framme i tid med taxi, och 3. Begripligt tillståndsbeviljande. Av dessa var expertgruppen enig om att temat "Begripligt tillståndsbeviljande" var förenat med missförhållanden som allra snarast måste avhjälpas, eftersom övergångstiden löper ut. Missförhållandena har särskilt att göra med jämlikheten mellan sökande och med regleringen av tillståndsöverlåtelse. Propositionen grundar sig till största delen på expertgruppens ställningstaganden i anknytning till detta tema.

Expertgruppen och dess medlemmar identifierade också andra missförhållanden och utredningsbehov som hänför sig till regleringen av taxitrafik. Utredningsbehov identifierades bland annat angående övervakningen av körskyldigheten, regleringen av beställningscentralerna, beslutsfattandet om maxiantalet taxibilar och regleringen av arbetsfördelningen mellan taxibilar och bussar. I dessa frågor hann expertgruppen emellertid inte till alla delar enas inom ramen för sin tidsfrist. Gruppen var dock enig om att sanktionerna för beställningscentralerna ska vara sådana att de faktiskt kan tas i bruk. Därför ingår expertgruppens förslag som sådan i propositionen.

Propositionen har varit på remiss. Utlåtanden gavs av närings-, trafik- och miljöcentralerna i Lappland, Norra Österbotten, Sydöstra Finland, Egentliga Finland, Norra Savolax, Birkaland och Nyland, av Linja-autoliitto (LAL), Suomen Taksiliitto (STL), Lähitaksi Oy, social- och hälsovårdsministeriet (SHM), arbets- och näringsministeriet (ANM), justitieministeriet (JM), undervisnings- och kulturministeriet (UKM), Folkpensionsanstalten (FPA), Konsumentverket, Konkurrensverket, Finlands Kommunförbund, Centralhandelskammaren och Suomen Palvelutaksit ry samt av Åbo stad och Trafikverket.

I så gott som alla utlåtanden understöddes propositionens mål och den ansågs allmänt vara rätt inriktad och behövlig. I vissa utlåtanden ansågs dock regleringen av hur taxitillstånden beviljas, trots de nödvändiga reformerna, fortfarande vara svårtydig och alltför belastande för tillståndsmyndigheterna.

Enligt vissa remissinstanser återspeglade förslaget de svårigheter man hade hamnat i för att man inte tog tag i grundproblemet, regleringen av antalet taxitillstånd. Dessa utlåtanden betonade behovet av en övergripande reform. Utlåtandena innehöll också en mängd förbehåll avseende detaljerna i propositionen. Justitieministeriets utlåtande innehöll flest förbehåll.

Förslaget i den ursprungliga propositionen att jämställa taxiförarerfarenhet och bussförarerfarenhet stötte på allmänt motstånd. I några enstaka utlåtanden betonades å andra sidan möjligheten för sådana som har varit verksamma i ett serviceyrke och för kollektivtrafikföretagare att få taxitillstånd. Motståndet motiverades bland annat med att bestämmelsen skulle orsaka svåra tillämpningsproblem, eftersom det var omöjligt att bedöma erfarenheten som bussförare med samma kriterier som erfarenheten som taxiförare. Det ansågs alltså att jämlikheten mellan tillståndssökandena då riskeras och besvärprocesserna sannolikt bara ökar. Det begärdes å andra sidan också att propositionen ska kompletteras. Strävan har varit att korrigera propositionen utifrån dessa utlåtanden.

Tillståndsmyndigheterna förhöll sig i alla utlåtanden klart negativt, eller åtminstone med förbehåll, också till att företrädet mellan gamla taxiföretagare i enlighet med utkastet (10 a § 3 mom.) avgörs genom lottning. Motståndet motiverades här med att det handlar om ett administrativt tillstånd och att tillståndsbeviljandet vid lottning inte kan förutsägas. I utlåtandena konstaterades det också att lottning skulle ha ökat de stora taxibolagens intresse för att ansöka om tillstånd och att det i praktiken skulle ha varit svårt att genomföra lottningen i sådana fall, där tillstånd på samma gång ska beviljas både genom bedömning av förarerfarenheten och genom lottning. Av denna orsak har propositionen korrigerats också i detta avseende.

Förslaget, enligt vilket nya förare och gamla taxiföretagare fördelas tillstånd enligt var tredje gång-principen i stället för enligt bråktalsandelar fick ett allmänt positivt mottagande. Endast enligt utlåtandena från STL, Lähitaksi och Trafikverket borde tillstånd inte längre alls beviljas gamla företagare utan

endast utifrån förarerfarenheten. Detta sistnämnda förslag hade dock redan behandlats i beredningen av propositionen och förkastats av de orsaker som anges i avsnittet Alternativ. Det alternativet hade inte heller varit godtagbart med tanke på förutsägbarheten i myndigheternas verksamhet. I sina utlåtanden betonade justitieministeriet och vissa andra remissinstanser tillståndshavarnas ställning när övergångstiden löper ut. JM föreslog att man skulle överväga en övergångsbestämmelse om att tillstånden efter att lagen har trätt i kraft först beviljas tillståndshavare. Eftersom den föreslagna övergångsbestämmelsen med sina egna företrädesföreskrifter emellertid hade kunnat fördunkla tolkningen av företrädet enligt 10 a §, gjordes denna ändring inte.

Utifrån utlåtandena har propositionen också preciserats avseende definitionen av tillståndshavare (10 a § 3 mom.).

I några utlåtanden ställde man sig tvivlande till sättet att räkna ut erfarenheten (10 b §), men tillståndsmyndigheterna föreslog inte heller något annat. Tillståndsmyndigheterna hänvisade till att räknesättet var kutym. Å ena sidan erkände man att förslaget inte gör det lättare att räkna ut erfarenheten i familjeföretag. Å andra sidan fördes det dock fram att det var helt omöjligt att åstadkomma en vattentät reglering, emedan fallen var så mångfacetterade. Bestämmelsen preciserades därför något endast i motiven.

Eftersom alla tillståndsmyndigheter och JM i sina utlåtanden påpekade att skrivningen om överlåtelse av tillstånd (11 §) är inkonsekvent, förtydligades och preciserades propositionen också i detta avseende. Den ändring som föreslogs i några utlåtanden om att begränsa släktingarna som omfattas av generationsväxling till endast rakt nedstigande eller uppstigande led gjordes däremot inte, eftersom det verkliga livet också i det här hänseendet kan vara mycket komplext och för att det inte fanns orsak att lämna till exempel maken utanför denna krets.

I flera utlåtanden begärdes det på olika sätt att ändringen av paragrafen om taxiföretagarnas jouranmälningar (12 §) ska preciseras. Till denna del gjordes det inga ändringar, eftersom en omskrivning av körskyldigheten i den här paragrafen hade förutsatt att också

många andra paragrafer om körskyldigheten samtidigt borde ha fått en grundlig omskrivning, men detta tillät inte projektets tidtabell.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

2 §. Definitioner. Punkt 6 i paragrafen innehåller en definition av tillgänglighetskraven för fordon. Det föreslås att det i definitionen hänvisas till särskilt föreskrivna krav. Enligt kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009) anses som tillgängligt fordon både en invalidtaxi, definierad i 13 § i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (256/1992), och ett fordon som definieras närmare i förordningens 2 §. Enligt denna paragraf är en tillgänglig taxibil en annan bil i kategori M1 än en sådan som klassificerats som invalidtaxi, speciellt konstruerad och utrustad för transport av handikappade kunder som använder rullstol, och som används i allmän tillståndspliktig taxitrafik. När det gäller bilens konstruktion förutsätts det bland annat att fastspänningsanordningen för rullstolar uppfyller kraven enligt de standarder som anges särskilt i förordningen och att fordonet är försett med en lyftare eller en på bredden sammanhängande trygg ramp vars lutning är högst 14 procent. Lutningen får dock vara högst 21 procent om fordonet har elektroniskt uppspolbara och läsbara spänningsbälten så att rullstolen kan flyttas längs rampen. I paragrafen ingår också krav avseende storleken på bilens inre utrymmen och bredden på passageöppningen.

6 §. Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd. Det föreslås att den första punkten i paragrafens första moment ändras så att den motsvarar gällande lagstiftning om förmyndarverksamhet. Delvis handlar det endast om ändrade formuleringar. Taxitillstånd ska således inte heller framöver kunna beviljas personer med avsevärt begränsad handlingsbehörighet. Sådana är minderåriga samt personer som uppnått myndighetsåldern men som har förklarats omyndiga. Tillstånd ska inte heller längre kunna beviljas personer, vilkas handlingsbehörighet med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen endast delvis är begränsad och som därför har förordnats intressebevakare. Enligt den paragrafen får en intressebevakare förordnas av domstol för en myndig person

som på grund av sjukdom, störningar i de psykiska funktionerna eller försvagat hälsotillstånd eller av någon annan motsvarande orsak saknar förmåga att bevaka sina intressen eller sköta personliga eller ekonomiska angelägenheter som kräver åtgärder och som inte på annat sätt blir skötta på lämpligt sätt. Enligt 12 § 1 mom. 2 punkten i samma lag kan också förmyndarmyndigheten förordna en intressebevakare av de orsaker som anges i 8 §. Ett intressebevakarförordnande ska förhindra beviljande av tillstånd, oavsett om den sökande enligt förordnandet överlag har rätt att företa vissa rättshandlingar eller att bestämma över viss egendom, eller om rätten är begränsad till att utövas endast tillsammans med intressebevakaren. Ett avslag på ansökan om taxitillstånd förutsätter dock alltid att intressebevakarförordnandet är i kraft när beslutet fattas.

I fjärde punkten i paragrafens 1 mom. föreslås en ändring så att förutsättningen för att sökande ska få tillstånd är sex månaders erfarenhet som taxiförare. Det räcker således inte längre med erfarenhet från andra serviceyrken. Ändringen påverkar inte giltiga tillstånd, eftersom de enligt 10 § 1 mom. gäller tills vidare. På anhängiga ansökningar tillämpas övergångsbestämmelsen. Paragrafens 4 mom. ändras dock inte. När det bland de sökande inte finns en enda taxiförare ska tillståndet alltså alltjämt beviljas en sökande utan den förarerfarenhet som krävs, men som fyller de övriga kraven på sökande som nämns i denna 6 §, såsom gott anseende och yrkeskompetens. I praktiken tillämpas 4 mom. vanligtvis när det på en liten ort till exempel är bråttom att få en fortsättning på den verksamhet en tillståndshavare som går i pension har utövat.

10 a §. Det inbördes företrädet mellan sökande av taxitillstånd. Detta är en ny paragraf. Den innehåller regleringen av företrädet mellan sökande som i övrigt är behöriga.

Förslaget är alltså att paragrafen endast ska tillämpas på sökande som uppfyller de allmänna förutsättningarna för sökande som anges i 6 §, såsom kraven på yrkeskompetens och gott anseende samt sex månaders erfarenhet som taxiförare.

Liksom i dagsläget, ska tillstånd som söks av flera behöriga sökande i första hand beviljas den som söker tillstånd för en stationsplats, mindre än en kommun, vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer. Syftet med bestämmelsen har varit att bevara taxitjänsterna också i glesbygden och i byarna medan tillstånden i annat fall beviljas per kommun. Tillstånden i fråga ska fortfarande beviljas inom ramen för maximiantalet tillstånd i hela kommunen. Med stöd av ett tillstånd som sökts för en sådan ort får den mindre stationsplatsens taxibehov inte heller framöver lämnas oskötta till förmån för körningar i kommuncentrum. Detta härleds från definitionen på stationsplats enligt 2 § 5 punkten i lagen, enligt vilken en bil som använts i trafik ska föras tillbaka till stationsplatsen efter att en körning eller ett uppdrag har avslutats. För att förhindra missbruk ska denna bestämmelse om ett avstånd på 20 kilometer inte heller framdeles tillämpas på tillstånd som sökts för Helsingfors, Vanda, Esbo, Grankulla, Åbo, Tammerfors eller Uleåborg.

Det nya är att bestämmelsen framöver inte ska tillämpas om det för samma stationsplats redan finns ett eller flera taxitillstånd vid tidpunkten för beviljandet av ett nytt tillstånd. Med befintliga tillstånd avses här inte sådana, där hela kommunen är angiven som stationsplats, utan endast tillstånd där den angivna stationsplatsen är samma by eller stadsdel. Å andra sidan avses med samma stationsplats hela byn eller stadsdelen, oavsett om det tidigare tillståndet ställvis har beviljats för en ännu mindre ort än så. Begränsningen gäller tillstånd som är giltiga vid tidpunkten för beviljandet av tillståndet och det går alltså naturligtvis att bevilja ett nytt tillstånd i stället för till exempel ett gammalt bytillstånd.

I regel ska taxitillstånden alltjämt beviljas så att hela kommunen anges som stationsplats, eftersom maximiantalet tillstånd bestäms kommunvis. Om det finns flera nya sökande för kommuntillstånd än det kan beviljas tillstånd, har den som har den längsta arbetserfarenheten som taxiförare alltid företräde. Således fortfar traditionellt gällande praxis där man har jämfört längden på körerfarenheten som taxiförare hos de sökande.

Arbetserfarenheten ska bedömas i enlighet med det som framförs i 10 b §.

För att företagsstrukturen ska bli mångsidigare ska tillstånden vid vart tredje tillfälle en NTM-central faktiskt fattar jakande beslut beviljas sökande som redan har giltigt eller giltiga taxitillstånd. Det att en sökande har giltigt trafiktillstånd för bedrivande av buss- trafik, såsom ett kollektivtrafiktillstånd, ska inte ha samma vikt som giltigt taxitillstånd.

Vad som avses med beviljandetillfälle varierar efter respektive NTM-centrals sökandep Praxis.

Tillstånd bör dock alltid beviljas minst en gång om året, om det finns sökande och det går att bevilja tillstånd inom kvoten. I huvudstadsregionen där man tillämpar ett utlysningförfarande och tillstånden vanligtvis beviljas endast en gång om året, ska med beviljandetillfälle avses ett år. En del NTM-centraler beviljar eller kan bevilja tillstånd för samma ort flera gånger om året då de behandlas gemensamt efter hand att ansökningar kommer in. Varje gång tillstånd faktiskt kan beviljas räknas då som ett sådant tillfälle som avses i paragrafen. NTM-centralerna ska på ett lämpligt sätt se till att sökande är medvetna om på vilken grund tillstånd följande gång i princip beviljas. Om ett ansökningsförfarande tillämpas, kan informationen vanligtvis anges i ansökningsannonsern. I annat fall kan de sökande informeras om saken till exempel på NTM-centralernas nya webbplatser. Inte heller i denna lag bestäms nu om en helt enhetlig ansökningspraxis som omfattar alla tillståndsmyndigheter eller om närmare förfaranden för beviljande av tillstånd än i regleringen i förvaltningslagen (434/2003), eftersom behoven på olika orter varierar avsevärt beroende på hur stort antalet sökande i allmänhet är.

Från ikraftträdandet av lagen är förslaget att NTM-centralerna ska bevilja tillstånd så att de vid de två första tillfällena i första hand beviljas sökande av första taxitillstånd eller juridiska personer utifrån förarerfarenheten och vid det tredje tillfället i första hand gamla företagare, dvs. fysiska eller juridiska personer som redan har giltigt eller giltiga tillstånd. I huvudstadsregionen, där ett beviljandetillfälle motsvaras av ett år, innebär detta

att tillstånd primärt beviljas gamla tillståndshavare första gången 2014.

För att förhindra missbruk och för att underlätta tolkningen av lagen vid gränsfall har det i paragrafens 3 mom. ytterligare klargjorts när en sökande inte kan jämföras med sökande av första tillstånd. För att kunna utnyttja längden på sin förarerfarenhet och räkna sig som sökande av första tillstånd får en sökande vid tiden för ansökan inte vara ägare eller delägare i något företag som bedriver taxitrafik. Alla slag av delägarskap och också små ägarandelar i taxiföretag jämföras alltså med innehav av befintligt tillstånd. Med sökande avses såväl fysiska som juridiska personer. En juridisk person anses inte som sökande av första tillstånd utan som tillståndshavare också då dess trafikansvariga eller någon av dess delägare har ett taxitillstånd eller ägarandelar eller delägarskap i ett taxiföretag.

Det är att märka att det i paragrafen endast är frågan om det inbördes företrädet mellan sökande. Det går alltså inte att vid ett beviljandetillfälle med stöd av paragrafen begränsa det faktiska beviljandet av alla de tillstånd som kan delas ut inom ramen för kvoten. Om det finns lika många tillstånd som det kan beviljas och endast en del av de sökande redan har taxitillstånd vid ett beviljandetillfälle då tillstånden primärt ska beviljas tillståndshavare, ska de förutom dem som redan har tillstånd också beviljas de andra sökandena. Om det däremot vid ett sådant tillfälle finns färre sökande än det kan beviljas tillstånd och ingen sökande har tillstånd från förut, ska tillstånden trots det beviljas sökande med erfarenhet som taxiförare.

Å andra sidan begränsar regeln om vart tredje beviljandetillfälle inte heller att alla tillstånd som kan delas ut inom ramen för kvoten beviljas, den endast hjälper tillståndsmyndigheterna att ställa de sökande i inbördes företrädesordning. Vid ett beviljandetillfälle då tillstånden primärt ska beviljas nya sökande utifrån erfarenheten som taxiförare, kan tillstånd således dessutom beviljas sökande som redan har tillstånd.

Det är också att märka att det fortfarande finns orter, i synnerhet i norra Finland, där det är brist på tillståndssökande. I sådana fall kan tillstånd alltså beviljas med stöd av

6 § 4 mom., även om den sökande inte alls har erfarenhet som taxiförare och ingen av de sökande har sådan erfarenhet.

Det inbördes företrädet mellan behöriga taxiföretagare ska avgöras av hur många tillstånd en sökande har. Tillstånden ska fördelas enligt tillståndsantalet, så att den ges företräde som har det minsta antalet tillstånd. Om sökande har lika många tillstånd och tillstånd inte kan beviljas alla sökande, ska den företagare ges företräde som har den längsta erfarenheten som tillståndshavare. Bestämmelsen motsvarar gällande reglering och praxis.

När tillståndshavaren är en fysisk person räknas antalet tillstånd enligt förslaget utifrån det antal som står i tillståndshavarens eget namn plus antalet i de bolag där den sökande är delägare eller aktieägare. Om tillståndshavaren däremot är en juridisk person, räknas till antalet tillstånd de tillstånd som beviljats bolaget i fråga, delägarnas personliga tillstånd och tillstånden i alla de bolag där den juridiska personens delägare är delägare eller aktieägare.

Enligt 19 § 1 mom. ska det i beslutet om maximiantal också bestämmas hur många tillstånd som ska beviljas för en ansluten kommuns område. Den allmänna regeln i 3 mom. i den nya 10 a § ska följas också när tillstånd beviljas inom den så kallade minikvoten. Om det då finns flera sökande än det kan beviljas tillstånd för en kommun enligt definitionen i 2 § 8 punkten, ska tillstånden vid det tredje beviljandetillfället som gäller denna kommun delvis primärt beviljas taxiföretagare som redan är aktiva i branschen.

Samma allmänna reglering i 3 mom. om företrädesordningen ska också tillämpas när det finns flera än en sökande för en stationsplats som avses i 2 mom., utifrån den så kallade 20 kilometersregeln. Också mellan sökande för en sådan stationsplats ska därmed förarerfarenheten avgöra vid de två första beviljandetillfällena, om det finns flera än en sökande. Sannolikt finns det dock inte många sökande, med beaktande av att den som får tillståndet också måste följa stationsplatsbestämmelsen och jourerna.

10 b §. Uträknande av arbetserfarenhetens längd. Den föreslagna paragrafen är ny. Den innehåller en allmän regel om hur den arbetserfarenhet som taxiförare som är ett vill-

kor för att man ska kunna få tillstånd och som avses utgöra grund för jämförelsen mellan tillståndssökande i praktiken ska räknas ut. Vid bedömning av erfarenhet ska de uppgifter beaktas som fås från skattemyndigheterna och det organ som ansvarar för den sökandes arbetspension, såsom ett pensionsbolag eller Pensionssäkerhetscentralen, avseende den sökandes arbetsgivare och inkomster, om arbetets karaktär och tjänstgöringens längd. Eftersom i synnerhet arbetets karaktär inte nödvändigtvis framgår av dessa handlingar, får tillståndsmyndigheten också be sökande om andra intyg, såsom arbetsintyg, körtursrapporter, körjournaler eller andra utredningar som visar att den sökande har arbetat som förare under den tid som anges i intygen och inte exempelvis med administrativa uppgifter. Det är nödvändigt att be om andra utredningar till exempel när förarerenheten har uppkommit i ett företag med en familjemedlem, exempelvis maken, som trafikansvarig eller som ägare.

Tillståndsmyndigheten kan i förekommande fall bedöma förarerenhetens längd också med hjälp av kalkyleringsmetoden, alltså utifrån den sökandes arbetsinkomster från arbete som taxiförare, såvida det inte är något problem med att verifiera arbets-, skatte- eller pensionsuppgifterna. Det tillförlitligaste sättet är i det fallet att räkna ut körerfarenheten från arbetsinkomsterna. Högsta förvaltningsdomstolen har i ett beslut (T 3147/4.12.2009) fastställt att körerfarenheten kan verifieras på ett tillförlitligt sätt utifrån lönen. Kalkyleringsmetoden lämpar sig bäst i stora städer och särskilt på den gemensamma behandlingen av tillståndsansökningarna i huvudstadsregionen avseende sökande som har varit förare hos en arbetsgivare utanför familjen. Metoden är de facto redan kutym i huvudstadsregionen. Metoden kan inte tillämpas på sökande, vilkas arbets-, skatte- eller pensionsuppgifter är svårare att verifiera på ett tillförlitligt sätt, till exempel för att arbetserfarenhet har ackumulerats inom ett familjeföretag. Dessa sökandes förarerenhet utreds fall för fall, med hjälp av de utredningar som nämns i 1 mom. När kalkyleringsmetoden används kan den genomsnittliga arbetsinkomsten i kommunen, dvs. inkomstgränsen, variera olika år. När en sö-

kande har förarerenhet från flera olika kommuner beräknas den genomsnittliga arbetsinkomsten dock alltid utifrån inkomsten i den kommun för vilken tillstånd söks.

Månaderna som fastställs utifrån arbetsinkomsten räknas ut i enlighet med följande exempel: Ponerat att en sökande har förtjänat exempelvis 20 145 euro som taxiförare år X och kommunens genomsnittliga taxiinkomst för detta år i detta exempel är 1 900 euro i månaden, ger årsinkomsten dividerad med den genomsnittliga månadsinkomsten ett kalkylerat resultat på 10,60 månader. Eftersom det då inte räcker med att hela månader beaktas, bör kalkyleringen också beakta veckor. När också veckorna beaktas ska de räknas ut så att 0,25 motsvarar en vecka, 0,50 två veckor, 0,75 tre veckor och 1,00 fyra veckor, dvs. en månad. Räknad på det här sättet innebär nämnda 10,60 månader att det för den sökande för år X räknas inalles 10 månader och två veckor taxiförarerenhet till godo. Den sökande uppfyller alltså med råge det krav på sex månaders förarerenhet som anges i 6 § 1 mom. 4 punkten i lagen.

För ett år kan en sökande få högst så mycket kalkylerad arbetserfarenhet som det finns månader i året, alltså 12 månader. Det kalkylerade antalet månader begränsas också av antalet månader som den sökande faktiskt har arbetat. Även om inkomsterna har varit betydande under några månader, godkänns endast de månader som den sökande faktiskt har arbetat.

När en sökande har flera års erfarenhet ska den faktiska löneinkomsten omvandlas med ett index som visar ändringarna i penningvärdet. Vad gäller inkomstgränsen för olika stationsplatser kan ändringen i penningvärdet beaktas genom att det fastställs olika inkomstgränser för olika år.

Tillståndsmyndigheterna bör i beslutsmotiveringarna närmare framhålla de faktorer som i respektive fall har inverkat på beräkningen av förarerenheten.

11 §. Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd. Paragrafens uppbyggnad och formulering ska förtydligas och göras mera konsekvent. Det föreslås att i praktiken alla överlåtelser av tillstånd i samband med överlåtelse

av bolag samtidigt förbjuds, med undantag av överlåtelse till nära släktingar.

Huvudregeln är fortfarande att taxitillstånd inte får överlåtas för att användas av någon annan, oberoende om överlåtaren är en fysisk eller en juridisk person. Förbudet behövs för att antalet tillstånd är begränsat och tillstånd beviljas av myndigheterna. Överlåtelse av ett tillstånd på en annan underlättas alltså enligt huvudregeln fortfarande inte av att taxiverksamheten bedrivs i bolagsform. Liksom tidigare kan en juridisk person som beviljats tillstånd säljas i sig, men själva tillståndet kan inte heller framöver överlåtas på någon annan genom försäljning eller utbyte, eller annars överlåtas mot vederlag. Gör man det, har den nya ägaren i företaget inte någon bättre ställning än andra tillståndssökande. Den som köper en juridisk person har fortfarande inte något företräde avseende tillståndet i förhållande till andra tillståndssökande. Liksom tidigare återkallas överlåtarens tillstånd med stöd av 22 § 4 mom., om förvärvaren inte ansöker om nytt taxitillstånd inom sex månader.

Det enda undantaget avseende överlåtelse mot vederlag, där detta förbud mot överlåtelse och hotet om återkallelse fortfarande inte ska tillämpas, är till utgången av övergångsperioden de så kallade gamla taxibolagens tillstånd, alltså de tillstånd som första gången beviljats en juridisk person före den 1 mars 1991. I övergångsbestämmelsen i 31 § konstateras det angående dessa företags tillstånd att förbudet mot överlåtelse enligt 11 § 2 mom. och bestämmelsen om återkallelse enligt 22 § 4 mom. ska tillämpas först från och med den 1 augusti 2017.

Det nya är nu att endast överlåtelse av tillstånd till nära släktingar i samband med överlåtelse av en juridisk person intar en specialställning. Generationsväxlingar har av tradition intagit en specialställning i branschen, där det i allmänhet rör sig om en eller två bilars företag. På det här sättet har man velat trygga de värden familjeföretagen representerar och deras specialkompetens inom affärsverksamheten. Andra överlåtelseförvärvares ställning är nu jämförbar med ställningen för tillståndsköpare och när deras tillståndsansökningar behandlas ska den normala företrädesordningen mellan sökande till-

lämpas i enlighet med 10 §. På det sättet lönar det sig inte längre att överlåta företag på konstgjord väg för att lättare än andra sökande få ett taxitillstånd. Å andra sidan lönar det sig inte heller att sälja ett företag till en nära släkting, eftersom bestämmelserna i 10 § ska följas också när en juridisk person i stället för att överlåtas säljs inklusive tillstånd till en nära släkting.

Med nära släkting avses en person som enligt ärvdabalkens 2 eller 3 kap. kan ha arvsrätt till egendom som tillhör den person som har en dominerande ställning i ett företag. Dominerande ställning i ett företag förutsätter beslutanderätt utifrån ägande i företaget, det räcker således inte med att man är trafikansvarig i företaget. I ett aktiebolag förutsätter dominerande ställning att den som överlåter företaget äger över hälften av aktierna i bolaget. Det gäller bröstarvingar till den person som är i dominerande ställning, dvs. barn och barnbarn, far eller mor, bröder och systrar eller deras avkomlingar, halvbröder och halvsysstrar och deras avkomlingar, far- och morföräldrar och deras avkomlingar samt den berörda personens äkta make. Kretsen av nära släktingar har inte begränsats så att tillståndet endast får överlåtas som generationsväxling till den som med största sannolikhet kommer att ärva personen i fråga, eftersom behovet av omorganiseringar i företag inom familjen i verkliga livet växlar och släktingarna till åldern kan vara mångahanda. Förutom då en person i dominerande ställning börjar närma sig pensionsåldern kan behovet av omorganisering uppträda också till exempel då både denne och dennes far- och morföräldrar är i arbetsför ålder medan barnen ännu är minderåriga. Ett tillstånd får alltså alltid överlåtas direkt också exempelvis på far- eller morföräldrarna, även om personen har bröstarvingar. Å andra sidan får ett tillstånd endast överlåtas till en äkta make och inte till exempel till en sambo eller en tidigare äkta make, eftersom dessa enligt ärvdabalkens 2 eller 3 kap. inte har arvsrätt till överlåtarens egendom.

Det ska vara möjligt att överlåta ett tillstånd i samband med överlåtelse av bolag till exempel som förskottsarv endast så länge överlåtaren lever, och tillstånd kan alltså fortfarande inte ärvas när tillståndshavaren har

dött och en tillståndshavare kan heller inte testamentera det ens till en nära släkting.

Ett tillstånd beviljas emellertid inte ens på grund av överlåtelse från en nära släkting utan ansökan. Inom sex månader från överlåtelsen ska det ansökas om nytt tillstånd, annars återkallas överlåtarens tillstånd med stöd av 22 § 4 mom. Också i det här fallet ska de allmänna kraven på sökande uppfyllas, såsom kraven på ålder, gott anseende och yrkeskompetens hos den trafikansvariga, men tillståndet kan lättare beviljas, eftersom det i det här fallet mellan de sökande inte behöver göras någon inbördes jämförelse som hänför sig till de kvantitativa tillstånds begränsningarna.

För att undvika missbruk får tillståndsmyndigheten i praktiken kräva att den som söker tillstånd ska bevisa sitt släktskap och också överlåtelsens verkliga natur. Av tillståndshavaren kan det alltså begäras en utredning åtminstone över gåvobrevet och beslutet om gåvoskatt.

12 §. Skyldighet att bedriva taxitrafik och skyldighet att anmäla jour. Paragrafens 3 mom. ska enligt förslaget ändras avseende sättet att göra jouranmälningen. Genom att publicera anmälningen om jourer förbinder sig innehavaren av taxitillstånd till att i förhållande till konsumenterna allt bättre följa åtminstone de anmälda jourerna. Det innebär i praktiken att tillståndshavaren samtidigt begränsar sin körskyldighet som normalt är 24 timmar. Tillståndshavaren är dock fortfarande skyldig att återvända till stationsplatsen genast efter en körning eller ett uppdrag. Myndigheten kan fortfarande ingripa både vid försummelse av körskyldigheten och av anmälningskyldigheten genom att med stöd av 22 § 2 mom. återkalla taxitillståndet.

Omfattningen av anmälningen om jourerna kvarstår oförändrad. Anmälningen ska alltså fortfarande bara gälla de veckodagar och tider av dygnet, då efterfrågan är liten. Efterfrågan är liten på de orter som avses i momentet åtminstone under sådana veckodagar och tider av dygnet då åkaren inte alls har några regelbundna, avtalade körningar såsom skjutsningar av skolbarn.

Taxiåkare kan fortfarande sinsemellan avtala om jourturer och anmäla de avtalade turerna. Anmälningskyldigheten ska alltså

endast gälla åkare i landsbygdskommuner och åkare som har beviljats tillstånd utifrån den så kallade 20 kilometersregeln eller kvoten för anslutna kommuner. Anmälningskyldigheten ska inte heller framöver gälla tillståndshavare som har förbundit sig att följa ett av NTM-centralen fastställt körschema.

Enligt förslaget behöver tillståndsmyndigheten inte längre kräva eller samla in anmälningar om jourer eller jourturer för att sedan själv offentliggöra uppgifterna på NTM-centralens webbplats så att de blir tillgängliga för allmänheten. Nu är det meningen att åkaren själv eller åkaren tillsammans med andra jourhavande aktivt ska informera konsumenterna direkt om tillgängliga taxitjänster under tider då det är lugnt. Anmälningen om jourerna kan göras på flera olika sätt, de kan alltså publiceras i en dagstidning som är allmän på orten, anges av åkaren eller åkarna i ett telefonmeddelande eller på en webbplats. De kan också publiceras på stationsplatsens, alltså i allmänhet kommunens, egen webbplats. Bland dessa alternativ kan åkaren eller gemensamt de åkare som sköter jourerna välja det publikationssätt som passar dem bäst. Endast de publikationssätt som anges i lagen fyller kravet, det räcker till exempel inte enbart med ett meddelande på taxistationens vägg. Uppgifterna ska alltid vara aktuella och tillgängliga för konsumenterna och tillståndsmyndigheterna, något som åkaren eller åkarna själva ska sköta om.

15 §. Beställningscentralen. Det föreslås att sanktionen som ingår i paragrafen lindras så att den behöriga tillståndsmyndigheten inte längre behöver förbjuda beställningscentralens verksamhet eller inledandet av verksamheten när centralen agerar inadekvat eller försummar sina förpliktelser. Tillståndsmyndigheten kan enligt förslaget ingripa i sådan verksamhet också genom att ålägga centralen att ändra sin praxis. Den behöriga tillståndsmyndigheten får utnyttja möjligheten att förena förbudet och åläggandet med vite. De gärningar som anges i paragrafen ändras inte. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen kan alltså fortfarande ingripa i många olika förseelser eller försummelse, såsom när beställningscentralen inte uppfyller kraven i 2 mom. om service dygnet runt. Det är också lättare än tidigare för den att ingripa i

hur en beställningscentral behandlar taxiföretagare.

22 §. Återkallande av taxitillstånd. Det är meningen att paragrafen ska kompletteras så att tillståndet kan återkallas också när det handlar om överlåtelse till en nära släkting. Tillståndsöverlåtarens taxitillstånd bör återkallas, om släktingen inte ansöker om nytt tillstånd inom tidsfristen på sex månader. Om släktingen ansöker om ett nytt tillstånd, återkallas överlåtarens tillstånd när beslutet om generationsväxlingstillstånd vinner laga kraft. Det lönar sig alltså till exempel inte att överlåta ett tillstånd till en minderårig, eftersom tidpunkten för återkallande av överlåtarens tillstånd är densamma också när den nära släktingen inte uppfyller de allmänna villkoren för tillståndshavare.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Grunderna för hur de ansökningar ska avgöras som är anhängiga före lagen träder i kraft den 1 januari 2012, men som inte har hunnit bli avgjorda, avgörs enligt förslaget enligt den företrädesreglering som gällde när ansökan blev anhängig. Bestämmelsen tillämpas endast när tillståndsmyndigheten följer fasta ansökningstider, såsom vid utlysningförfaranden, och det handlar om ansökningar som har lämnats in i tid och kunde ha avgjorts före årsskiftet. När tillståndsmyndigheten inte har fasta ansökningstider, utan avgör dem efter hand som de blir anhängiga, tillämpas bestämmelsen inte.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I propositionen föreskrivs det om frågor i anknytning till trafikstillstånd för professionell persontrafik och utövande av trafik. Regleringen ska särskilt bedömas med grundlagens 6 § om jämlikhet och 18 § 1 mom. om näringsfrihet i åtanke. Lagen om taxitrafik trädde i kraft den 1 augusti 2007. När lagen stiftades inhämtades grundlagsutskottets utlåtande med särskild hänsyn till propositionens förhållande till näringsfriheten. Enligt utlåtandet (GrUU 31/2006 rd) var tillståndsplikten med tanke på de grundläggande fri- och

rättigheterna acceptabel med hänsyn till säkerhet och konsumentskydd. Enligt utskottets mening kan kvantitativa begränsningar inte anses nödvändiga, men acceptabla när man beaktar branschens roll och särdrag samt allmänhetens rörelsefrihet. I sin bedömning betonade utskottet dock att bestämmelserna ska vara exakta och noga avgränsade. Begränsningens omfattning och villkor ska framgå av lagen och bestämmelserna om villkoren för tillstånd och tillståndets giltighet garantera en tillräcklig förutsägbarhet i myndigheternas verksamhet.

Utgångspunkten när lagen stiftades var att taxiverksamheten också framöver ska vara reglerad och tillståndspliktig. Utgångspunkten är fortfarande densamma. Regleringen om maximiantalet tillstånd rörs inte. Det föreslås därför att lagen om taxitrafik endast preciseras.

Det föreslås att lagens 6 § om de allmänna förutsättningarna för tillståndshavare ändras så att rättshandlingsförmågan som anges i 1 punkten ersätts med en definition av icke begränsad handlingsbehörighet hos sökande. Då den enda förutsättningen för tillstånd i dagsläget är att den sökande har fyllt 18 år och inte förklarats omyndig, innebär ändringen att tillstånd inte längre heller kan beviljas personer som har förordnats intressebevakare av domstol eller av förmyndarmyndigheten. Detta motsvarar principen i den nya lagen om förmyndarverksamhet (442/1999), enligt vilken en person endast i extrema fall kan förklaras omyndig. Även om kretsen lämpliga tillståndssökande inskränks en aning, är begränsningen exakt definierad och noga avgränsad. Den är rätt proportionerad, eftersom det enda hindret för tillståndsbeviljande är ett gällande förordnande av intressebevakare. Detta framgår av paragrafens tidsform. Förslaget är rätt proportionerat också för att taxitrafiken utöver tillståndspliktighet också baserar sig på kvantitativa begränsningar och jämförelse mellan behöriga tillståndssökande. I ett sådant system bör ingen som beviljas tillstånd få vara till den grad oförmögen att i praktiken själv sköta sina ekonomiska angelägenheter att den förordnats intressebevakare. Taxiföretag är i allmänhet små en eller två bilar företag

där tillståndshavarens personliga insats är särskilt viktig.

Det föreslås också att det till lagen fogas en ny 10 a § som ska innehålla regleringen för hur taxitillstånd ska beviljas behöriga sökande när dessa är flera än det finns tillstånd att bevilja. Strukturen hos paragrafen om företräde är tydligare och själva regleringen begripligare, enklare och exaktare med tanke på de sökande och tillståndsmyndigheterna än motsvarande reglering i dagsläget.

Tillstånd ska också framöver beviljas både nya sökande och gamla företagare. Även om det efter att övergångstiden löpt ut den 1 januari 2012 enligt gällande lag i princip borde ha börjat beviljas också gamla företagare tillstånd vid varje beviljandetillfälle utifrån bråktal, har det i denna proposition inte införts någon särskild övergångsbestämmelse för gamla företag. Detta beror på att det hade varit ytterst svårt i praktiken att ens för en kort tid tillämpa en sådan företrädesbestämmelse som gäller alla sökande samtidigt med de andra bestämmelserna i 10 a §. Det skulle betydligt ha fördunklat begripligheten och exaktheten i företrädesregleringen som helhet också därför att antalet beviljandetillfällen på en del orter hålls flera gånger om året och på andra endast en gång om året. En ny övergångsbestämmelse hade således varit felproportionerad och endast i teorin ökat förutsägbarheten i regleringen, och det går inte i det här sammanhanget att göra något åt denna praxis. Den lösning som nu har valts är i praktiken mera förutsägbar, tydligare och noggrannare avgränsad, inte endast när det gäller tillståndsmyndigheterna, utan också med tanke på de sökande. Till lagen föreslås därför endast en övergångsbestämmelse om hur de ansökningar ska avgöras som blivit anhängiga före 2012.

Det föreslås att möjligheten att bevilja tillstånd på den grund att en sökande har erfarenhet från ett annat serviceyrke än som taxiförare slopas. Härigenom inskränks kretsen som kan beviljas tillstånd. Om det å andra sidan inte finns någon sökande alls som har arbetat som taxiförare, ska tillstånd med stöd av 6 § 4 mom. fortfarande kunna beviljas också till sökande som har arbetat i ett serviceyrke.

Sex månaders erfarenhet av ett serviceyrke har sedan lagen trädde i kraft, alltså sedan 2007, varit en alternativ beviljandegrund till sex månaders erfarenhet som taxiförare. Utifrån sådan erfarenhet har det hittills bara beviljats några tillstånd, eftersom de enligt tillståndsmyndigheternas praxis och Högsta förvaltningsdomstolens beslut (T 198/31.1.2011), trots den ändring som 2009 gjordes i övergångsbestämmelsen, i första hand skulle beviljas utifrån erfarenhet som taxiförare. Utifrån erfarenhet i ett serviceyrke har det endast undantagsvis ansökts om tillstånd. Beviljade tillstånd är naturligtvis fortfarande giltiga och behöver inte förnyas, eftersom de gäller tills vidare. På anhängiga ansökningar tillämpas övergångsbestämmelsen. Även om ändringen med tanke på 18 § 1 mom. om näringsfrihet i grundlagen (731/1999) är en begränsning, innebär dagsläget dock en risk vid beviljande av tillstånd avseende jämlikheten inbördes mellan de sökande enligt 6 § i grundlagen, eftersom begreppet serviceyrke har varit så obestämt. Det finns ingen allmän definition av begreppet serviceyrke. I merparten av utlåtandena om propositionen förordades strykningen av serviceyrket från lagen. Å andra sidan ansågs det i samma utlåtanden inte vara rätt lösning att begränsa definitionen till busstransporter. Den nuvarande bestämmelsen har orsakat tillståndsmyndigheterna oproportionellt mycket problem. Den här ändringen är i praktiken bara en precisering av regleringen. Bestämmelsen är mycket noggrannare avgränsad än den tidigare och begränsar inte oproportionerligt mycket tillträdet till branschen eftersom det i praktiken är relativt lätt att skaffa sig erfarenhet som taxiförare och det är brist på förare i branschen.

Det finns ingen tidigare reglering om hur arbetserfarenheten ska räknas ut. Praxis varierar på olika håll i landet. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 10 b §, där det närmare beskrivs hur arbetserfarenheten som inverkar på tillståndsbeviljandet ska utredas och räknas ut. I praktiken kommer ett räknesätt som utgår från förarens inkomster att vara i bruk endast i de största stadsregionerna, såsom i huvudstadsregionen där det redan är kutym, men det kan vid behov tillämpas också på annat håll. Beslutet ligger hos tillståndsmynd-

digheten. Tillståndsmyndigheten ska i motiveringarna till sina beslut informera sökande om vilka omständigheter den har beaktat vid bedömningen av förarerfarenheten. Kalkyleringsmetoden är ämnad att främja jämlikheten mellan sökande på större orter, eftersom man med hjälp av den mest tillförlitligt kan påvisa den verkliga körerfarenheten hos de sökande. Högsta förvaltningsdomstolen har fastställt (T 3147/4.12.2009) att körerfarenheten kan verifieras på ett tillförlitligt sätt utifrån lönen. Detta räknasätt har på grund av dess tillförlitlighet varit i bruk redan i flera år i huvudstadsregionen.

Den nya regleringen är enligt förslaget täckande, exakt och noga avgränsad. Den är täckande men rätt proportionerad, eftersom tillståndsmyndigheternas praxis av i dag, som har visat sig vara bra, klart och tydligt har skrivits in i regleringen.

Med dessa paragrafer är det meningen att den nuvarande regleringen förtydligas så att tillståndssökande bättre än tidigare på förhand ska kunna bedöma sina möjligheter att få tillstånd. Genom bestämmelserna får de sökande en mera jämlik behandling vid tillståndsbeviljandet också för att bestämmelserna minskar möjligheten att skaffa tillstånd lättare än andra till exempel genom spekulation med andelar i olika taxibolag.

I 11 § i lagen om taxitrafik ingår ett förbud mot överlåtelse av taxitillstånd. Försäljning av tillstånd eller annan överlåtelse lämpar sig inte för ett tillståndssystem, eftersom beslutet om vilken behörig sökande som ska beviljas ett tillstånd ska fattas av tillståndsmyndigheterna. Det finns emellertid två undantag till detta förbud, av vilka den ena gäller tillstånd som har beviljats juridiska personer före den 1 augusti 1991. Enligt övergångsbestämmelsen kan dessa tillstånd säljas eller överlåtas ända till den 1 augusti 2017. Det andra undantaget har samband med överlåtelse av företagstillstånd utan vederlag. För undvikande av spekulation föreslås det nu att undantaget i paragrafen i fråga preciseras. Förslaget är

att paragrafen ändras så att ett företag inklusive tillstånd inte längre ska kunna förvärvas genom diverse företagsaffärer maskerade som överlåtelser, så att sökande som enligt företrädesordningen är mera erfarna på det här sättet förbigås. Om tillståndshavaren är en juridisk person och företaget överlåts i samband med en generationsväxling ska det dock i det sammanhanget fortfarande vara möjligt att också överlåta tillståndet. I taxi-branschen där det finns många familjeföretag är det sedan årtionden kutym att godkänna generationsväxlingar. Kretsen av nära släktingar är stor, men den följer ärvdabalken och är således exakt och noga avgränsad. Tillstånd bör likväl sökas och också en nära släkting ska uppfylla de allmänna förutsättningarna som gäller sökande.

De ovan nämnda ändringarna begränsar i någon mån rätten att bli beviljad taxitillstånd och därmed möjligheten att utöva en näring, men med tanke på den inbördes jämlikheten mellan de sökande är ändringarna nödvändiga i ett system där alla behöriga sökande inte alltid kan få tillstånd.

Ändringen av 12 §, enligt vilken taxiföretagarna på landsbygden inte längre behöver anmäla jourer till tillståndsmyndigheten, utan kan informera om dem som telefonservice, på en webbplats eller i en dagstidning, ökar i praktiken inte företagarens skyldigheter.

Ändringen av 15 § innebär en lindring av sanktionerna för beställningscentraler.

Bestämmelserna ovan är rätt proportionerade också i förhållande till arbetsmängden de orsakar myndigheterna, eftersom de endast innebär att tillståndsmyndigheternas arbete underlättas.

Med stöd av vad som redovisats ovan finns det godtagbara orsaker för en eventuell begränsning såväl av jämlikheten som av näringsfriheten och den föreslagna lagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lag**om ändring av lagen om taxitrafik**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om taxitrafik (217/2007) 10 § 3–5 mom., sådana de lyder i lag 482/2009,
ändras 2 § 6 punkten, 6 § 1 mom. 1 och 4 punkten, 11 § 2 och 3 mom., 12 § 3 mom., 15 § 3
mom. och 22 § 4 mom., av dem 12 § 3 mom., 15 § 3 mom. och 22 § 4 mom. sådana de lyder i
lag 1314/2009, samt
fogas till lagen nya 10 a och 10 b § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

6) krav på fordonets tillgänglighet krav som invalidtaxibilar och tillgängliga taxibilar ska uppfylla så som föreskrivs särskilt,

6 §

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd

Om inte något annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd en sökande som

1) är myndig och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) eller som inte har förordnats intressebevakare med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen,

4) har sammanlagt minst sex månaders erfarenhet som taxiförare,

10 a §

Inbördes företrädesordning mellan sökande av taxitillstånd

När taxitillstånd beviljas till sökande som uppfyller kraven enligt 6 § ska den inbördes företrädesordning som föreskrivs i denna paragraf följas.

Ett tillstånd ska i första hand beviljas den som söker tillstånd för en stationsplats som

är mindre än en kommun, om platsens avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer och det inte finns giltiga tillstånd för den stationsplatsen. Denna bestämmelse tillämpas inte på tillstånd som söks för områden inom städerna Helsingfors, Vanda, Esbo, Grankulla, Åbo, Tammerfors eller Uleåborg.

I övrigt ska tillstånden i första hand beviljas efter längden på den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som taxiförare. Vid vart tredje beviljandetillfälle ska tillstånden dock i första hand beviljas sökande som har ett giltigt eller giltiga taxitillstånd. En sökande anses ha ett giltigt taxitillstånd också när den sökande, eller det sökande bolagets trafikansvariga eller delägare är ägare eller delägare i ett företag som bedriver taxitrafik. Om det finns flera sökande med giltigt taxitillstånd än det finns tillstånd att bevilja, ska tillstånd beviljas den som har det minsta antalet tillstånd. Om sökande har lika många tillstånd, ska tillstånd i första hand beviljas den som har haft tillstånd längst.

Med beviljandetillfälle avses en av tillståndsmyndigheten fastställd tidpunkt då ett eller flera taxitillstånd kan sökas. Om det enligt 19 § finns tillstånd att bevilja, ska det ordnas minst ett beviljandetillfälle om året. Tillståndsmyndigheten ska informera de sökande om på vilken grund tillstånden i första hand beviljas.

10 b §

Uträkning av arbetserfarenhetens längd

När tillståndsmyndigheten utreder längden på en sökandes arbetserfarenhet enligt 6 § 1

mom. 4 punkten och 10 a § 3 mom. ska den beakta skatteintyg och arbetspensionsutdrag som lämnats in av den sökande. I förekommande fall kan tillståndsmyndigheten vid bedömningen av arbetserfarenheten också stödja sig på arbetsintyg och andra utredningar som den har bett den sökande om avseende arbete som taxiförare. Arbetserfarenhetens längd kan också fastställas kalkylmässigt utifrån arbetsinkomsterna, förutsatt att den sökandes förarerfarenhet tydligt går att verifiera. Tillståndsmyndigheten ska i motiveringarna för sitt beslut om taxitillstånd meddela den sökande vilka omständigheter som har beaktats vid bedömningen av den sökandes förarerfarenhet.

Om tillståndsmyndigheten fastställer arbetserfarenheten kalkylmässigt, ska den årligen fastställa den genomsnittliga månadsinkomsten från stationsplatsens körningar och utreda den sökandes årliga arbetserfarenhet med en månads och vid behov en veckas noggrannhet genom att dividera den sökandes totala inkomster med den genomsnittliga månadsinkomsten. Som årliga arbetsmånader räknas dock inte flera än 12 månader eller en längre tid än den sökande faktiskt har arbetat. Om den sökande har flera års erfarenhet, ska också ändringarna i penningvärdet beaktas vid uträkningen av den sökandes totala inkomster.

11 §

Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd

—————
Ett taxitillstånd får inte säljas eller annars överlåtas. Om ett taxitillstånd har beviljats en juridisk person och det företag i vars namn taxitillståndet är sålts eller annars överlåts, ska den juridiska personen för att få fortsätta bedriva trafiken ansöka om ett nytt tillstånd inom sex månader från överlåtelsen. Företaget anses ha överlåtit, om bestämmanderätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget har överförts.

När en juridisk person i vars namn ett taxitillstånd är överlåts utan vederlag tillämpas 10 a § dock inte på ansökan om nytt tillstånd, om företaget överlåts till en nära släkting till den person som har dominerande ställning i

företaget. Med nära släkting avses en person som enligt 2 eller 3 kap. i ärvdabalken kan ha arvsrätt till egendom som tillhör den som har dominerande ställning i företaget.

12 §

Skyldighet att bedriva taxitrafik och skyldighet att anmäla jour

—————
Innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik i landsbygdskommuner eller vars tillstånd har beviljats för en stationsplats vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer eller för en ansluten kommuns område och som inte omfattas av ett fastställt körschema ska själv eller tillsammans med andra åkare på orten anmäla om sina jourer eller avtalade jourturer under sådana veckodagar och tider på dygnet då efterfrågan är liten. Uppdaterad information om jourerna ska ges av tillståndshavaren, en sammanslutning som företräder tillståndshavarna eller stationsplatsen som telefonservice eller på en webbplats. Uppgifterna kan också publiceras i en dags-tidning som är allmän på orten.

15 §

Beställningscentral

—————
En närings-, trafik- och miljöcentral kan förbjuda en beställningscentralens verksamhet, eller om verksamhet ännu inte har inletts, förbjuda beställningscentralen att inleda verksamhet, eller ålägga beställningscentralen att ändra eller korrigera verksamhet som är inadekvat. Förbudet och åläggandet gäller till dess bristerna har avhjälpats. Närings-, trafik- och miljöcentralen kan förena ett förbud eller ett åläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990). Beställningscentralens verksamhet är inadekvat, om beställningsförmedlingen inte har ordnats så att den fungerar dygnet runt eller något mottagande av förbeställningar inte har ordnats eller det har uppdragats allvarliga och väsentliga förseelser eller försummelse vid bedrivandet av beställningsförmedlingen eller om beställningscentralen vägrar förmedla be-

ställningar till innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik utanför körskiftet, när detta är tekniskt möjligt.

22 §

Återkallande av tillstånd

En i 11 § 2 eller 3 mom. avsedd överlåtars tillstånd ska återkallas, när beslutet att bevilja förvärvaren tillstånd har vunnit laga kraft, eller om det framgår att ansökan om tillstånd inte har gjorts inom sex månader från överlåtelsen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Oavgjorda tillståndsansökningar som inom den tid som satts ut i tillståndsmyndighetens kungörelse eller meddelande har blivit anhängiga före ikraftträdandet av denna lag och vilkas behandling pågår när lagen träder i kraft ska avgöras med tillämpning av den företrädesreglering som gällde när ansökan blev anhängig.

Helsingfors den 7 oktober 2011

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av lagen om taxitrafik

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om taxitrafik (217/2007) 10 § 3–5 mom., sådana de lyder i lag 482/2009,
ändras 2 § 6 punkten, 6 § 1 mom. 1 och 4 punkten, 11 § 2 och 3 mom., 12 § 3 mom., 15 § 3
mom. och 22 § 4 mom., av dem 12 § 3 mom., 15 § 3 mom. och 22 § 4 mom. sådana de lyder i
lag 1314/2009, samt
fogas till lagen nya 10 a och 10 b § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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,

6 §

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd

Om inte något annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd en sökande som

1) har rättshandlingsförmåga,

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

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

6) krav på fordonets tillgänglighet *krav som invalidtaxibilar och tillgängliga taxibilar ska uppfylla så som föreskrivs särskilt,*

6 §

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd

Om inte något annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd en sökande som

1) är myndig och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) eller som inte har förordnats intressebevakare med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen,

4) har sammanlagt minst sex månaders erfarenhet som taxiförare,

10 §

Beviljande och ändring av taxitillstånd

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, ska två tredjedelar av tillstånden beviljas genom att företräde ges enligt sökandens eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som taxiförare eller inom ett serviceyrke. Om tillstånd dock söks för en stationsplats som är belägen minst 20 kilometer från kommuncentrum, med undantag för kommuncentrum i Helsingfors, Vanda, Esbo, Grankulla, Åbo, Tammerfors och Uleåborg, beviljas tillstånd i första hand en person som sökt en sådan stationsplats, förutsatt att personen uppfyller kraven i 6 §. 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 kan beviljas tillstånd, ges resten av tillstånden till sökande som har arbetat som taxiförare eller inom ett serviceyrke.

(3—5 mom. upphävs)

Om ett tillstånd blir ledigt att sökas på en ansluten kommuns område, beviljas det nya tillståndet alltid den som har sökt den sista stationsplatsen i det lediga tillståndet inom ramen för den kvot som enligt 19 § har fastställts för den anslutna kommunens område, förutsatt att den sökande uppfyller kraven i 6 §.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om bedömning av erfarenhet som taxiförare och av arbete i serviceyrken.

10 a §

Inbördes företrädesordning mellan sökande av taxitillstånd

När taxitillstånd beviljas till sökande som uppfyller kraven enligt 6 § ska den inbördes företrädesordning som föreskrivs i denna paragraf följas.

Ett tillstånd ska i första hand beviljas den som söker tillstånd för en stationsplats som är mindre än en kommun, om platsens avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer och det inte finns giltiga tillstånd för den stationsplatsen. Denna bestämmelse tillämpas inte på tillstånd som söks för områden inom städerna Helsingfors, Vanda, Esbo, Grankulla, Åbo, Tammerfors eller Uleåborg.

I övrigt ska tillstånden i första hand beviljas efter längden på den sökandes eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som taxiförare. Vid vart tredje beviljandetillfälle ska tillstånden dock i första hand beviljas sökande som har ett giltigt eller giltiga taxitillstånd. En sökande anses ha ett giltigt taxitillstånd också när den sökande, eller det sökande bolagets trafikansvariga eller delägare är ägare eller delägare i ett företag som bedriver taxitrafik. Om det finns flera sökande med giltigt taxitillstånd än det finns tillstånd att bevilja, ska tillstånd beviljas den som har det minsta antalet tillstånd. Om sökande har lika många tillstånd, ska tillstånd i första hand beviljas den som har haft tillstånd längst.

Med beviljandetillfälle avses en av tillståndsmyndigheten fastställd tidpunkt då ett eller flera taxitillstånd kan sökas. Om det enligt 19 § finns tillstånd att bevilja, ska det ordnas minst ett beviljandetillfälle om året. Tillståndsmyndigheten ska informera de sökande om på vilken grund tillstånden i första hand beviljas.

10 b §

Uträkning av arbetserfarenhetens längd

När tillståndsmyndigheten utreder längden på en sökandes arbetserfarenhet enligt 6 § 1 mom. 4 punkten och 10 a § 3 mom. ska den beakta skatteintyg och arbetspensionsutdrag som lämnats in av den sökande. I förekommande fall kan tillståndsmyndigheten vid bedömningen av arbetserfarenheten också stöd-

ja sig på arbetsintyg och andra utredningar som den har bett den sökande om avseende arbete som taxiförare. Arbetserfarenhetens längd kan också fastställas kalkylmässigt utifrån arbetsinkomsterna, förutsatt att den sökandes förarerfarenhet tydligt går att verifiera. Tillståndsmyndigheten ska i motiveringarna för sitt beslut om taxitillstånd meddela den sökande vilka omständigheter som har beaktats vid bedömningen av den sökandes förarerfarenhet.

Om tillståndsmyndigheten fastställer arbetserfarenheten kalkylmässigt, ska den årligen fastställa den genomsnittliga månadsinkomsten från stationsplatsens körningar och utreda den sökandes årliga arbetserfarenhet med en månads och vid behov en veckas noggrannhet genom att dividera den sökandes totala inkomster med den genomsnittliga månadsinkomsten. Som årliga arbetsmånader räknas dock inte flera än 12 månader eller en längre tid än den sökande faktiskt har arbetat. Om den sökande har flera års erfarenhet, ska också ändringarna i penningvärdet beaktas vid uträkningen av den sökandes totala inkomster.

11 §

Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd

Ett taxitillstånd får inte säljas eller annars överlåtas *mot vederlag*. Om ett taxitillstånd har beviljats en juridisk person och företaget i vars namn taxitillståndet är såljs eller annars överlåts *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 §.* Företaget anses ha överlåtit *mot vederlag*, om bestämmanderätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget har överförts.

11 §

Förbud mot överlåtelse av taxitillstånd

Ett taxitillstånd får inte säljas eller annars överlåtas. Om ett taxitillstånd har beviljats en juridisk person och *det företag* i vars namn taxitillståndet är såljs eller annars överlåts, *ska den juridiska personen* för att få fortsätta bedriva trafiken ansöka om ett nytt tillstånd inom sex månader från överlåtelsen. Företaget anses ha överlåtit, om bestämmanderätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget har överförts.

När en juridisk person i vars namn ett taxitillstånd är överlåtit utan vederlag tillämpas 10 a § dock inte på ansökan om nytt tillstånd, om företaget överlåtit till en nära släkting till den person som har dominerande ställning i företaget. Med nära släkting avses en person

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

som enligt 2 eller 3 kap. i ärvdabalken kan ha arvsrätt till egendom som tillhör den som har dominerande ställning i företaget.

12 §

12 §

Skyldighet att bedriva taxitrafik och skyldighet att anmäla jour

Skyldighet att bedriva taxitrafik och skyldighet att anmäla jour

Innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik i landsbygdskommuner och på sådana stationsplatser vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer eller vars tillstånd har beviljats med stöd av 10 § 4 mom. och som inte omfattas av ett fastställt kör-schema ska när tillståndet söks och därefter minst en gång om året till en närings-, trafik- och miljöcentral anmäla jourer eller avtalade jourturer under sådana veckodagar och tider på dygnet då efterfrågan är liten.

Innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik i landsbygdskommuner *eller vars tillstånd har beviljats för en stationsplats* vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer eller *för en ansluten kommuns område* och som inte omfattas av ett fastställt kör-schema ska *själv eller tillsammans med andra åkare på orten* anmäla om sina jourer eller avtalade jourturer under sådana veckodagar och tider på dygnet då efterfrågan är liten. *Uppdaterad information om jourerna ska ges av tillståndshavaren, en sammanslutning som företräder tillståndshavarna eller stationsplatsen som telefonservice eller på en webbplats. Uppgifterna kan också publiceras i en dagstidning som är allmän på orten.*

15 §

15 §

Beställningscentral

Beställningscentral

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen kan förbjuda en beställningscentral att inleda eller bedriva verksamheten, 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 väsentliga förseelser eller försummelser vid bedrivandet av beställningsförmedlingen eller om beställningscentralen vägrar förmedla beställningar till innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik utanför körskiftet, när detta är tekniskt möjligt. Förbudet gäller till dess bristerna har avhjälpits. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen kan förena ett åläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990).

En närings-, trafik- och miljöcentral kan förbjuda en *beställningscentral*s verksamhet, *eller om verksamhet ännu inte har inletts, förbjuda beställningscentralen att inleda verksamhet, eller ålägga beställningscentralen att ändra eller korrigera verksamhet som är inadekvat.* Förbudet och åläggandet gäller till dess bristerna har avhjälpits. Närings-, trafik- och miljöcentralen kan förena ett förbud eller ett åläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990). *Beställningscentralens verksamhet är inadekvat, om beställningsförmedlingen inte har ordnats så att den fungerar dygnet runt eller något mottagande av förbeställningar inte har ordnats eller det har uppdragats allvarliga och väsentliga förseelser eller försummelser vid bedrivandet av beställningsförmedlingen eller*

om beställningscentralen vägrar förmedla beställningar till innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik utanför körskiftet, när detta är tekniskt möjligt.

22 §

Återkallande av taxitillstånd

En i 11 § 2 mom. avsedd överlåtares tillstånd ska 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 föreskrivna tiden på sex månader.

22 §

Återkallande av tillstånd

En i 11 § 2 eller 3 mom. avsedd överlåtares tillstånd ska återkallas, när beslutet att bevilja förvärvaren tillstånd har vunnit laga kraft, eller om det framgår att ansökan om tillstånd inte har gjorts inom sex månader från överlåtelser.

*Denna lag träder i kraft den 20 .
Oavgjorda tillståndsansökningar som inom den tid som satts ut i tillståndsmyndighetens kungörelse eller meddelande har blivit anhängiga före ikraftträdandet av denna lag och vilkas behandling pågår när lagen träder i kraft ska avgöras med tillämpning av den företrädesreglering som gällde när ansökan blev anhängig.*