

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den (RP 161/2016 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande och till grundlagsutskottet och ekonomiutskottet för utlåtande.

Utlåtanden

Utlåtande har lämnats av

- grundlagsutskottet GrUU 46/2016 rd
- ekonomiutskottet EkUU 40/2016 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kommunikationsminister Anne Berner, kommunikationsministeriet
- överdirektör Olli-Pekka Rantala, kommunikationsministeriet
- regeringsråd, enhetsdirektör Laura Eiro, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Maija Ahokas, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Susanna Metsälampi, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Kirsi Miettinen, kommunikationsministeriet
- budgetråd Elina Selinheimo, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Markus Teräväinen, finansministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- regeringssekreterare Anu Kangasjärvi, social- och hälsovårdsministeriet
- specialsakkunnig Eija Laineenoja, arbets- och näringsministeriet
- överingenjör Kaisa Mäkelä, miljöministeriet
- dataombudsman Reijo Aarnio, dataombudsmannens byrå
- direktör Laura Kuistio, Trafikverket
- avdelningschef Kimmo Pylväs, Trafiksäkerhetsverket
- vägtrafikdirektör Marko Sillanpää, Trafiksäkerhetsverket
- utredningschef Ari Ahonen, Konkurrens- och konsumentverket
- överinspektör Satu Toepfer, Konkurrens- och konsumentverket
- polisinspektör Kari Onninen, Polisstyrelsen

Betänkande KoUB 3/2017 rd

- inspektör Riikka Mandelin-Hakala, Regionförvaltningsverket i Södra Finland
- tullöverinspektör Jarkko Fagerström, Tullen
- revisionschef Onni Kulla, Skatteförvaltningen
- överinspektör Jarkko Mäki, Skatteförvaltningen
- tillståndschef Pasi Hautalahti, Södra Österbotten närings-, trafik- och miljöcentral
- direktör Raine Hermans, Innovationsfinansieringsverket Tekes
- chef för kompetenscentret för hälso- och sjukvårdsförmåner Reija Jääskeläinen, Folkpensionsanstalten
- direktör för samhällsrelationer och miljö Otto Lehtipuu, VR-Group Ab
- direktör för passagerartrafikdivisionen Maisa Romanainen, VR-Group Ab
- avtalschef Kimmo Sinisalo, Helsingforsregionens trafik
- projektchef Jarkko Rantala, Lapplands förbund
- trafiksakkunnig Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- kollektivtrafikdirektör Sirpa Korte, Åbo stad
- verkställande direktör Taina Haapamäki, FLOU
- styrelseordförande Jukka Kuusisto, Helsingin Taksi-Data Oy
- verkställande direktör Timo Lönnberg, Kymenlaakson Taksi Oy
- verkställande direktör Juha Pentikäinen, Lähitaksi Oy
- verkställande direktör Sampo Hietanen, MaaS Global Oy
- verkställande direktör Jarmo Oksaharju, Oy Matkahuolto Ab
- enhetschef Ilkka Lehtinen, OP Gruppen
- verkställande direktör Vesa Tuunainen, Oulun Aluetaksi Oy
- verkställande direktör Pekka Möttö, Tuup Oy
- landsdirektör Joel Järvinen, Uber Finland Oy
- andra vice ordförande Harri Pasanen, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- specialforskare Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Mari Vasarainen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund rf
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- specialforskare Hanna Kalenoja, Bilimportörerna rf
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- jurist Outi Aalto, Finansbranschens Centralförbund rf
- jurist Elina Akaan-Penttilä, Invalidförbundet rf
- direktör för samhällskontakter Laura Andersson, Invalidförbundet rf
- expert Kaisa Saario, Centralhandelskammaren
- verkställande direktör Matti Peltola, Maskinföretagarnas förbund rf
- jurist Timo Niemi, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry
- utredningschef Juha Valtonen, Trafikskyddet
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- verkställande direktör Pekka Aaltonen, Logistiikkayritysten Liitto ry
- utvecklingsdirektör Markus Lassheikki, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- organisationschef Sari Kokko, Synskadades förbund rf
- näringspolitisk sakkunnig Sauli Hievanen, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
- ordförande Jarmo Jokilampi, Finlands Bilskoleförbund rf
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf

Betänkande KoUB 3/2017 rd

- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry
- ordförande Lars Lindroos, Suomen Palvelutaksit ry
- verkställande direktör Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- juridisk chef Marko Lahtinen, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry
- ledande expert Kyösti Orre, Allmänna Industriförbundet rf
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry
- taxiföretagare Ismo Hirvelä
- taxiföretagare Lauri Säynäjoki.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås en ny transportbalk, som är ett led i genomförandet av regeringens spetsprojekt för att skapa en digital tillväxtmiljö och för smidigare författningar. Målet är att skapa förutsättningar för ny teknik, digitalisering och nya affärskoncept inom transportsektorn. På detta sätt kan man tillhandahålla trafik tjänster som allt bättre motsvarar användarnas behov och möjliggöra ny affärsverksamhet inom sektorn. Tjänstefieringen och de nya servicemodellerna inom trafiken är betydande faktorer när man svarar på de utmaningar klimatförändringen innebär eftersom transportmateriel fördelas och används effektivare

Genom transportbalken sammanslås och revideras bestämmelserna om person- och godstransporter. Transportbalken avses förbättra konkurrenskraften av tjänsteleverantörer inom person- och godstrafiken. Reformen som tillgodoser kundernas behov och förväntningar ska öka efterfrågan på tjänster och ge företagen möjligheter att utveckla nya servicemodeller som baserar sig på digitalisering och gör transportföretagandet mångsidigare. Transportbalken främjar nya innovations- och serviceplattformar inom sektorer där den offentliga förvaltningen har en roll att spela för att marknaden ska fungera. Sådana sektorer är bland annat trafik som tjänst.

Transportbalken ska märkbart främja införandet av ny teknik, digitalisering och nya affärsverksamhetskoncept genom att skapa förutsättningar för bättre utnyttjande av öppna data och datalager för nya affärsidéer. Det föreslås att det genom transportbalken ska öppnas väsentlig information om mobilitetstjänster och föreskrivas om biljett- och betalningssystemens interoperabilitet. Trafiktjänsterna ska därmed på bästa möjliga sätt nå alla och man ska även kunna kombinera dem på ändamålsenligt sätt.

Förslaget innebär förändringar jämfört med nuläget, där marknaden för trafik tjänster är starkt reglerad och offentligt styrd. Genom transportbalken reformeras de offentligt stödda (staten, kommuner, FPA) persontransporter där regeringsprogrammet har en besparing på tio procent som mål från och med 2017. Reformen inom person- och godstrafiken ska genomföras genom att utnyttja digitalisering och möjliggöra marknadsorienterade och innovativa servicekoncept av nytt slag genom att utveckla lagstiftningen. Samtidigt öppnar förslaget upp för kundorienterade trafik tjänster som skapas på marknadens villkor och genom sund konkurrens. Köp av trafik tjänster och annat offentligt stöd till trafiksystemet utgör en betydande utgiftspost inom den statliga och kommunala ekonomin. När det blir möjligt att tillhandahålla, kombinera och använda tjänsterna på ett mera mångsidigt och effektivt sätt kan det uppstå betydande kostnadsbesparingar. Propositionen stö-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

der regeringsprogrammets mål om att minska kommunernas kostnader samt att stärka konkurrenskraften genom bättre förutsättningar för näringsliv och företagande.

Propositionen är den första etappen av en totalreform av regleringen av transportmarknaden: Reformen genomförs i tre etapper och gäller alla trafikslag. I den första etappen gäller ändringarna huvudsakligen regleringen av vägtrafiken. Genom de föreslagna ändringarna närmas lagstiftningen om vägtrafikmarknaden till den reglering som redan gäller för övriga trafikslag. Under den första etappen lättas regleringen av tillhandahållandet av vägtrafiktjänster upp betydligt, samtidigt som aktörernas administrativa börda minskar. Förslaget innebär att nuvarande och nya marknadsaktörer ges lika möjligheter att bedriva verksamhet.

Det föreslås väsentliga ändringar i bestämmelserna om taxiverksamhet. Tillståndskvoterna slopas och nuvarande bestämmelser om stationsplats och maximipriser ändras. Aktörerna ska anmäla sin stationsplats och sina jourtider, dvs. sitt huvudsakliga verksamhetsområde och under vilka tider tjänsterna tillhandahålls. Trafiksäkerhetsverket ska vid behov kunna utfärda föreskrifter om priserna för taxitjänster, om priserna blir orimligt höga. Yrkesmässig taxitrafik ska fortfarande vara tillståndspliktig, men taxitillståndet, som nu är bundet till bilen, kopplas till aktören och villkoren för att få tillstånd lindras bland annat genom att kraven på företagartutbildning och prov slopas. Utöver de lättnader som gäller för taxiföretagare lindras kraven på taxiförarna genom att kraven på utbildning och prov slopas. I stället införs en skyldighet för tillståndshavare att sörja för förarnas kompetens. Samtidigt föreslås det nya bestämmelser för att trygga taxipassagerares säkerhet och rättigheter. Också innehavare av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd ska få bedriva taxitrafik.

Det föreslås betydande lättnader i regleringen av kollektiv- och godstrafiken. Kravet på obligatorisk företagartutbildning slopas. Nationella tilläggskrav slopas i sådana fall där verksamheten baserar sig på EU-lagstiftning. Det ska inte krävas person- eller godstrafiktillstånd för verksamhet som idkas med traktorer vars högsta tillåtna hastighet är 60 km/h. Tillståndsplikten för godstrafik baserar sig på fordonens eller fordonskombinationernas totalmassa. Gränsen höjs nu enligt förslaget från 2 ton till 3,5 ton, vilket framför allt påverkar verksamhet som idkas med paketbil. Godstransport med fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa på över 2 men högst 3,5 ton ska förutsätta att aktören låter anteckna sig i Trafiksäkerhetsverkets relevanta register.

Inom persontrafiken slopas det nationella kravet på ett särskilt tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik för dem som idkar kollektivtrafik. Aktören ska dock minst 60 dagar på förhand meddela att regelbunden verksamhet inleds, ändras eller upphör. Kompetenskraven för lastbils- och bussförare lindras och förtydligas så att bestämmelserna mera exakt berör yrkesmässig verksamhet.

Beviljandet av trafiktillstånd koncentreras till en enda nationell tillståndsmyndighet, Trafiksäkerhetsverket, som också blir tillståndsregistermyndighet för vägtrafiken. Samtidigt föreslås det att den personal i tjänsteförhållande vid närings-, trafik- och miljöcentralerna som sköter de uppgifter som i och med lagen överförs till Trafiksäkerhetsverket och motsvarande tjänster ska överföras till Trafiksäkerhetsverket när lagen träder i kraft.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Propositionen innebär att lagen om taxitrafik, kollektivtrafiklagen, lagen om kommersiell gods-transport på väg och lagen om yrkeskompetens för taxiförare upphävs. Dessutom ändras fordonslagen, lagen om fordonstrafikregistret, lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon, lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi, lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning, lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare, järnvägslagen och vägtrafiklagen. Samtidigt föreslås vissa ändringar i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

Ett utkast av denna regeringsproposition har behandlats av rådet för bedömning av lagstiftningen, som har yttrat sig om utkastet. Dessutom har utkastet behandlats av delegationen för kommunal ekonomi och kommunal förvaltning, och ett samråd har ordnats i enlighet med 11 § i kommunallagen.

Lagarna avses träda i kraft den 1 juli 2018.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Mål

Syftet med den föreslagna lagstiftningen är att förnya verksamhetsmodellerna och verksamhetsystemen för trafik och transporter. Den nya lagstiftningen ska med digitaliseringen som hjälp ge bättre resurshantering, likabehandling av olika trafikformer och lika tillgång till olika trafik tjänster. Fokus i lagen ligger på genomförande av trafik tjänster, kraven på tjänsterna och tjänsternas tillgänglighet.

Reformerna ska genomföras i tre faser, och den nu aktuella propositionen omfattar reformens första fas, som bland annat upphäver de nuvarande lagarna om taxi och person- och godstransporter.

Nya trafikformer

Utskottet välkomnar att propositionen vill skapa en gynnsam legislativ miljö för att utveckla nya trafik tjänster och affärskoncept som utnyttjar digitalisering och automation i trafiken. Enligt visionen i propositionen kommer framtidens trafiksystem att bestå av en helhet där tjänster, information och infrastruktur samverkar och där tjänster som erbjuds på marknadsmässiga villkor in tar en central roll.

Genom att främja nya typer av tjänster kan vi öka trafiksektorns produktivitet och konkurrenskraft, tillförsäkra användarna högkvalitativa, smidiga och samverkande transportmöjligheter och skapa helt nya affärs- och exportmöjligheter för företagen. Det kan också ha positiva miljökonsekvenser på längre sikt när trafiksystemet blir effektivare och bland annat sådana tjänstemodeller blir vanligare som bygger på delningsekonomi och ersätter i synnerhet privatbilism.

Mobilitet som tjänst (Mobility as a Service, MaaS) innebär att man genom att utnyttja data och digitalisering skapar trafik tjänster som möter användarnas behov och är kompatibla med andra trafikformer. Med hjälp av MaaS-tjänsterna kan kunden exempelvis på sin terminal hos en enda ak-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

tör som tillhandahåller förmedlingstjänster köpa en hela resekedja som kombinerar olika trafikformer eller till fast pris skaffa ett kundorienterat tjänstepaket som ger rätt att använda en viss mängd olika trafikformer efter behov. Utskottet anser att det är en grundläggande förutsättning för att MaaS-tjänsterna ska spridas att de är lätta att använda. De ger också möjligheter till smarta kombinationer för att tillgodose människors transportbehov genom gemensamma transporter, vilket kan skapa nya möjligheter att tillgodose behoven av transporter i glesbygden.

Utskottet ser positivt på att propositionen konsekvent eftersträvar teknikneutralitet. Det har redan nu uppstått ny affärsverksamhet i Finland inom ramen för MaaS-tjänsterna, och modellen har också väckt ett betydande internationellt intresse. Utskottet vill betona att Finland genom att främja tjänster och innovationer relaterade till MaaS kan eftersträva en internationell ställning som utvecklare och föregångare, vilket kan ge finländska företag betydande nya affärs- och exportmöjligheter och göra landet mer attraktivt också som investeringsobjekt för utländska företag. Utskottet understryker att dessa möjligheter bör utnyttjas fullt ut genom utveckling av tjänsterna och den tillhörande regleringen. Det hör till grundförutsättningarna för investeringsviljan i branschen att regleringen är förutsägbar och tillräckligt flexibel. Regelverket ska efter behov också ge möjligheter till modiga försök med nya tjänster vid sidan av nuvarande system.

Utskottet ser det som mycket viktigt att regleringen och dess praktiska tillämpning inte heller försvårar utvecklingen och introduktionen av ny fordonsteknik som bistår föraren eller fungerar utan förare eller av annan trafikautomatisering. I andra och tredje fasen av det aktuella lagstiftningspaketet och i beredningen av helhetsöversynen av vägtrafiklagen bör det särskilt fokuseras på att regelverket i allt väsentligt stöder en sådan utveckling.

När informationsteknik och digital information i fortsättningen får större tyngd i fråga om trafiksystemets och fordonens funktion anser utskottet att det är särskilt angeläget att all tjänsteutveckling och även myndighetsverksamheten tar hänsyn till trafiksäkerheten, informationssäkerheten och skyddet för privatlivet. Också dessa omständigheter bör beaktas på ett framträdande sätt i de kommande reformerna av trafikregleringen.

De föreslagna bestämmelserna om främjad användning av trafikinformation skapar förutsättningar för databaserad affärsverksamhet, underlättar inträdet på marknaden och ökar kundernas valmöjligheter. Utskottet menar att förslagen angående insyn i trafikdata och kompatibilitet för biljett- och betalsystem är av primär betydelse för att påskynda utvecklingen av MaaS-tjänster. Därför har utskottet tidigare lagt ikraftträdandet för dessa bestämmelser.

Definitionen av yrkesmässig trafik

Utfrågade sakkunniga har fäst uppmärksamhet vid definitionen av yrkesmässig transport. Både i ekonomiutskottet och i kommunikationsutskottet har vissa sakkunniga ansett det kriterium gällande förvärvssyfte som används vid sidan av villkoret om ersättning som problematiskt i definitionen av yrkesmässig transport. Men ekonomiutskottet har i sitt utlåtande med hänvisning till utgångspunkterna för beskattningen dragit den slutsatsen att kriteriet om ersättning tillsammans med begreppet förvärvssyfte bäst säkerställer att propositionen inte innebär en åtstramning jämfört med nuläget bland annat i fråga om samåkning.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Att ta ut ersättning är ett grundvillkor för att trafiken ska kunna anses vara yrkesmässig. Dessutom ska det enligt propositionen bedömas om ersättningen betalas för att trafikidkaren ska förvärva inkomst. Förvärvssyftet är redan nu ett kriterium som hör till begreppsapparaten både i kollektivtrafiklagen och lagen om taxitrafik. Begreppet ingår visserligen inte i EU:s förordning om trafikidkare, men den förordningen har inte heller någon tydlig och enhetlig definition som skulle täcka in både persontransporter och godstransporter. Enligt utredning från kommunikationsministeriet används begreppet förvärvssyfte redan nu i den finländska lagstiftningen om yrkesmässig trafik och när det kvarstår tillsammans med kriteriet om ersättning tryggas praxis i nuvarande lagstiftning exempelvis i fråga om samåkning.

Avsikten är inte att utvidga det gällande läget i fråga om vad som anses vara verksamhet befriad från tillståndspflicht, utan att bevara nuläget. Således ger erbjudande av transport för allmänheten på offentlig plats före transporten också i fortsättningen ett antagande om att det handlar om yrkesmässig persontransport på väg.

Kommunikationsutskottet anser att definitionen på yrkesmässig transport är mycket viktig med tanke på hur centralt begreppet är. A priori anser utskottet att den aktuella lagstiftningen ska ge möjligheter men också säkerställa bekämpning av svart ekonomi och likabehandling av olika aktörer. Definitionen ska således göra gränsdragningen mellan privat verksamhet och yrkesmässig trafik så tydlig som möjligt.

Avsikten med yrkesmässig trafik är att generera vinst och förvärva inkomst, oftast i syfte att försörja sig. Vinstgenerering och inkomstförvärvande är således väsentliga drag i näringsverksamhet och yrkesmässig trafik. Yrkesmässig trafik är utövande av näring, men där kan också ingå sådan verksamhet relaterad till bedrivande av trafik för vilken direkt och omedelbar ersättning inte betalas. Exempel på det är att en taxi återvänder tom efter att ha kört en kund till önskad adress och i godstrafik när fordonet återvänder tomt efter transporten. En annan sak är att näringsidkaren visserligen har kunnat räkna kostnaderna för exempelvis sådan returtrafik till de allmänna kostnaderna för bedrivande av näring och har beaktat detta i totalpriset för tjänsten.

Enligt EU:s förordning om trafikidkare (förordning nr 1071/2009) kan en aktör som bedriver yrkesmässig persontrafik på väg vara en fysisk eller juridisk person oavsett om verksamheten bedrivs i vinstsyfte eller ej. Tolkningsanvisning för begreppet yrkesmässighet kan dessutom hämtas ur rättspraxis. Helsingfors hovrätt har granskat innehållet i begreppet yrkesmässig i 3 § i den gällande lagen om taxitrafik. Hovrätten ansåg bland annat att erbjudande av transporter på offentlig plats eller på webben visar på planmässighet och förvärvssyfte, vilket tyder på yrkesmässighet. Begreppet yrkesmässighet har bedömts också i avgöranden som gäller lagstiftning för andra sektorer. Exempelvis i fråga om utbytesverksamhet har förvaltningsdomstolen bland annat ansett att när man med avgifter som togs ut hos eleverna försökte täcka alla kostnader för verksamheten, syftade verksamheten på ekonomiskt resultat även om syftet inte är att generera vinst. Högsta förvaltningsdomstolen instämde med förvaltningsdomstolens motiv och ändrade inte domen. Utgångspunkten kan därför anses vara att ersättning utöver omedelbara kostnader för transporten är bevis på att transportererna sker mot ersättning.

Utskottet understryker att propositionens definition av yrkesmässig transport på väg inte hindrar samåkning, grannhjälp eller annan liknande verksamhet som inte påverkar trafikmarknaden eller

Betänkande KoUB 3/2017 rd

syftar till att kringgå skatt. Utskottet har noggrant övervägt olika alternativ på definitionen av yrkesmässig trafik. Om begreppet förvärvssyfte stryks ur definitionen måste lagen föreskriva om uttryckliga undantag för samåkning och motsvarande transporter. Man bör dock vara restriktiv när det gäller undantagsbestämmelser och det skulle vara mycket svårt att undvika flertydighet på grund av mångfalden av olika situationer. Det skulle kunna medföra onödiga begränsningar i allmänna och flexibla sociala mönster i det civila samhället. Sådan skjuts handlar inte om att bedriva näring och därmed är syftet inte att skaffa inkomst, trots att det eventuellt betalas någon form av ersättning. Då bestäms beloppet på tillåten ersättning enligt kostnaderna för transporten. Den som erbjuder samåkning kan få ersättning för exempelvis bränslekostnader, och tillåtna ersättningar särskilt vid upprepade skjutsar o.d. kan också vara någon form av ersättning för servicekostnader och försäkring av fordonet. I sådana fall bör dock de sammanlagt betalade ersättningarna hållas inom ramen för totalkostnaderna och de ska inte inbringa vinst.

Definitionen enligt propositionen, där yrkesmässig transport på väg innebär transport av såväl personer som gods när den utförs mot ersättning och uppenbart i förvärvssyfte, tryggar enligt utskottets uppfattning både bekämpningen av svart ekonomi och nuvarande praxis i fråga om samåkning och andra motsvarande transporter. Utskottet anser ändå att det i fortsättningen noggrant bör följas hur definitionen fungerar i praktiken. Utskottet föreslår därför att riksdagen godkänner följande uttalande:

2. Riksdagen förutsätter att statsrådet bedömer definitionen av yrkesmässig transport på väg särskilt med avseende på bekämpning av svart ekonomi och vid behov vidtar åtgärder för att garantera sunda och rättvisa villkor på trafikmarknaden.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

Utskottet välkomnar principiellt att propositionen vill förenhetliga och lätta upp tillståndsförfarandena för yrkesmässiga vägtransporter och främja konkurrensen bland annat genom att göra det lättare att komma in på transportmarknaden. Lagen har också skalats av på bland annat reglering som inte krävs i gällande EU-bestämmelser. Enligt propositionen ska utbildningen för det så kallade företagarpövet inte vara obligatorisk i fortsättningen. Utskottet ser det som att propositionen sammantaget minskar branschaktörernas administrativa börda betydligt.

Utskottet ser det som viktigt att också vid den praktiska tillämpningen av tillstandsregleringen fästa särskild uppmärksamhet vid att olika aktörer ska vara jämlika och att marknaden ska tillåta en rättvis konkurrens. Trots att regleringen lättas upp har propositionen behållit och skapat strukturer för att förhindra olika typer av missbruk och marknadsstörningar. Utskottet understryker att genom effektiv myndighetsövervakning, resurstilldelning till övervakningen och utveckling av bland annat nya digitala övervakningsmetoder bör det säkerställas att regleringen inte ger upphov till olägenheter relaterade till svart ekonomi eller annat missbruk.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det uttryckts en oro över att propositionen möjliggör kringgående av tillståndskrav genom att överlåta dokumenten om trafik tillstånd till aktörer som inte uppfyller villkoren för att få tillstånd. Utskottet delar inte denna uppfattning eftersom trafikidkande som detta uppenbart är olovlig yrkesmässig trafik.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

De undantag som föreskrivs i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006, nedan godstransportlagen) eller andra undantag från tillståndsplikt ska i fortsättningen föreskrivas genom förordning av statsrådet. Utskottet konstaterar att förordningen bör beredas på ett sätt som i allt väsentligt beaktar att de föreskrivna undantagen inte ställer aktörer på transportmarknaden i en ojämlig ställning utan orsak.

För att säkerställa en rättvis tillgång på trafiktjänster konstaterar utskottet att verkställandet och övervakningen av de enklare tillståndsbestämmelserna o.a. samt utvecklingen av nya tjänster särskilt bör beakta att mobilitetstjänsterna ska vara tillgängliga och att mobilitetsbehoven hos grupper med särskilda behov ska bli tillgodosedda.

Enligt den gällande godstransportlagen krävs det tillstånd för godstrafik för all yrkesmässig transport av gods med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa är högre än 2 000 kilo. Enligt propositionen ska kravet på totalmassa höjas till fordon på mer än 3 500 kilo, vilket i praktiken undanröjer bland annat tillståndsplikten för yrkesmässiga paketbilstransporter. Vid utfrågningen av sakkunniga har vissa sakkunniga förordat förslaget som en faktor som ökar konkurrensen inom godstrafiken och sänker tröskeln för inträde i transportbranschen. Vissa andra sakkunniga motsatte sig strykandet av tillståndskravet och ansåg att förslaget kan öka den svarta ekonomin och förvränga konkurrensen på transportmarknaden. I inkomna yttranden föreslås det dessutom ett trafiktillstånd för paketbilar jämförbart med taxitrafiktillstånd.

De som sköter godstransporter med paketbil ska enligt propositionen registreras hos Trafiksäkerhetsverket och fordonen ska vara införda i det register som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). Enligt uppgift till utskottet införs i fordonstrafikregistret också en anteckning om eventuell användning av fordonet i yrkesmässig trafik. Men utskottet har fogat ett uttryckligt åläggande till lagen om att användning av fordonet i tillståndspliktig trafik ska anmälas i samband med registrering när det används i yrkesmässig trafik. På paketbilar tillämpas enligt uppgift också bestämmelser om cabotage på samma sätt som i fråga om tyngre fordon. Utskottet konstaterar att det ovan nämnda förslaget i propositionen i sig är i linje med EU-lagstiftningen eftersom EU:s förordning nr 1071/2009 om yrkesmässig trafik förutsätter tillstånd endast för de godstransportfordon vars högsta tillåtna totalmassa är minst 3 500 kilogram.

Enligt erhållen utredning används i dag endast cirka 6 500 av de 310 000 paketbilar som är registrerade i Finland i tillståndspliktig godstrafik. Utskottet anser att det slojade tillståndskravet kan underlätta godstransportbehoven särskilt i mer glest bebodda områden, om paketbilar genom lättare krav kan sköta fler godstransporter i dessa områden. Men utskottet vill starkt understryka att förslaget inte får leda till ökad svart ekonomi eller en snedvridning av konkurrensen på marknaden. Detta kräver bland annat att övervakningen av registreringen fungerar och att lagens det effektivt följs hur lagen fungerar i praktiken.

Traktorer

Enligt den gällande godstrafiklagen gäller kravet på godstrafiktillstånd också traktorer. Men propositionen innebär att godstrafiktillstånd inte längre ska krävas för godstransporter inom Finland med traktorer vars högsta tillåtna hastighet är 60 km/h. De sakkunniga som hörts har uttryckt olika uppfattningar om hur förslaget stämmer överens med EU-regleringen.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Helt och hållet utanför tillämpningsområdet för EU:s förordning om trafikidkare faller fordon och fordonskombinationer vars största tillåtna hastighet är högst 40 km/h, och i godstrafik krävs tillstånd enligt förordningen om trafikidkare endast för fordon på över 3 500 kilo. Enligt förordningen kan dessutom nationell trafik befrias från kravet på trafik tillstånd nationellt, när den endast har obetydlig inverkan på transportmarknaden på grund av godsets karaktär eller korta transportsträckor. Det föredragande ministeriet har särskilt lyft fram att det ovan nämnda förslaget om att inskränka kravet på tillstånd för traktorer stämmer överens med förordningen på den grunden att godstransport med traktorer främst sker på korta sträckor.

Bedömt enligt antalet ton utgör schakttransporter en betydande del av volymen på hela transportmarknaden. Vissa sakkunniga har tagit upp att traktorer intar en mycket central ställning särskilt vid schakttransporter bland annat bedömt enligt antalet fordon. Vidare har det tagits upp att om tillståndskravet slopas kan antalet godstransporter med traktor öka och trafiksäkerheten försvagas när behovet av omkörningar ökar. En utredning som utskottet tagit del av visar att det inte går att få entydig statistik om totalvikt eller marknadsandel när det gäller traktortransporter.

Principiellt stöder utskottet att tillståndskraven allmänt taget lindras och den administrativa bördan minskas när EU-lagstiftningen möjliggör det, såvida följderna inte blir ojämlikhet mellan aktörerna på transportmarknaden och såvida den lindrigare regleringen inte får negativa konsekvenser för bekämpningen av svart ekonomi.

Det är uppenbart, anser utskottet, att traktortransporter inte är konkurrenskraftiga på längre transportsträckor och att det maximala lasten vid traktortransport är väsentligen mindre än vid långtradartransporter. Traktorer konkurrerar således sammantaget inte uppenbart på samma transportmarknad med tunga fordon och fordonskombinationer. Därför anser utskottet på grundval av en utförlig utredning från det föredragande ministeriet att sloandet av tillståndskrav för traktorer endast har små verkningar på transportmarknaden och att förslaget således kan anses vara i linje med EU-förordningen. Därför anser utskottet att det är motiverat att traktorer som bara går 60 km/h slipper tillståndsplikt såsom det föreslås i propositionen.

Utskottet vill ändå betona att konsekvenserna av denna reglering för traktorer särskilt på trafiksäkerheten, men också dess konsekvenser för konkurrensen på transportmarknaden, bör följas uppmärksamt och vid behov bör åtgärder omedelbart vidtas för att ändra regleringen.

Taxitrafik

Centralt i definitionen av taxitrafik i den nya lagen är yrkesmässig persontransport på väg och att den får bedrivas med de fordon som avses i definitionen och med de tillstånd som separat beskrivs i lagen. Taxitrafik definieras som yrkesmässig persontransport på väg med en sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002). Persontrafik med andra fordon är inte taxitrafik. Enligt den nya lagen kan endast de nämnda fordonen fungera som taxi och verksamheten är inte bunden till fordonet utan till tillståndet som ger rätt till verksamheten. Med ett enda tillstånd kan man således bedriva trafik med flera fordon. Det är värt att notera att taxitrafik utöver med taxitrafiktillstånd också får bedrivas med person- eller godstrafiktillstånd när innehavaren av ett sådant tillstånd har anmält att hen bedriver taxitrafik till Trafiksäkerhetsverket.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Utskottet noterar att propositionen inte från kravet på taxitrafiktillstånd utesluter exempelvis småskalig transport av kunder i anslutning till inkvartering och turism. För en omfattande tillståndsplikt talar åtminstone att propositionen gör det åtskilligt lättare att få taxitrafiktillstånd och likaså underlättas skyldigheterna i samband med tillstånden. Utskottet vill emellertid fästa uppmärksamhet vid att det under andra etappen av lagstiftningshelheten innan denna lag träder i kraft bör bedömas om tillståndskravet bör utökas med en gränsdragning för verksamhet där persontransport är endast en liten del av en helt annan servicehelhet.

Genom propositionen minskas regleringen av taxitrafiken i synnerhet i fråga om systemet med tillståndskvoter. Det har inom branschen ansetts att det nuvarande systemet starkt begränsar tillträdet till branschen och att det är stelt och arbetsdrygt för tillståndsmyndigheterna. De största förändringarna för taxitrafiken är därför att man slopar systemet med tillståndskvoter och att regleringen av stationsplats och maximipris ändras. Genom bestämmelser om bland annat kvaliteten på taxitjänsterna, kraven på tillstånd för förarna och prissättningen vill man eliminera olägenheter som i andra länder har följt på en större frihet på taximarknaden. Det taxisystem som nu föreslås beräknas främja en effektiv resursanvändning och underlätta kombination av transporter.

Vid en omfattande sakkunnigutfrågning i utskottet har reformerna både vunnit understöd och mött invändningar. Vissa sakkunniga har talat för reformerna och ansett att de möjliggör att taxitjänsterna utvecklas och att resurserna utnyttjas bättre. Andra har å sin sida uttryckt oro över att styrkorna med det nuvarande systemet delvis går förlorade. Det har i synnerhet befarats att tillgången på taxi i glesbygden och den höga kvaliteten på taxitjänsterna kan försämrats.

Grundlagsutskottet har tidigare ansett att tillståndskvoterna trots att de begränsar näringsfriheten är godtagbara. I sitt utlåtande om den aktuella propositionen har grundlagsutskottet ansett att det från konstitutionell synpunkt kan anses befogat att slopa de kvantitativa begränsningarna.

Ekonomiutskottet har i sitt utlåtande ansett att ändringarna är nödvändiga för en mer konkurrensutsatt verksamhetsmiljö, men också uttryckt oro över eventuella problem som ändringarna kan medföra.

Kommunikationsutskottet anser att propositionens mål går i rätt riktning. Utskottet noterar de farhågor som uttryckts vid utfrågningen av sakkunniga och anser att konsekvenserna av reformerna bör följas noggrant för att undvika eventuella störningar på marknaden och för att reformen faktiskt ska främja en effektiv resursanvändning och underlätta kombination av transporter. Utskottet noterar också de synpunkter som gäller passagerarnas säkerhet och konsumentskyddet. Att kunna ta taxi i hela landet, också i glesbygden, förblir viktigt också när regleringen om stationsplats slopas. Därför vill utskottet betona att tillgången på taxitjänster måste följas noggrant och vid behov måste eventuella problem åtgärdas genom lagstiftning.

Enligt propositionen får taxitrafik bedrivas också med sådant persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd vars giltighetstid är tio år. Utskottet anser det ändamålsenligt att alla tillstånd för tillståndspliktig vägtrafik gäller tio år och ändrar därför taxitrafiktillståndet till ett tidsbundet tillstånd. Ändringen beskrivs närmare i betänkandets detaljmotivering.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Krav på taxiförare. Taxitransporter avkrävs allmänt hög nivå och detta förväntas också av taxiförare. Taxitransporterna ska vara mycket tillförlitliga eftersom taxi i stor utsträckning anlitas av kundgrupper som behöver specialtjänster. En stor del av skolskjutsarna genomförs numera med taxi liksom också en stor del av Folkpensionsanstaltens färdtjänster. Dessutom är tillgänglighet av stor betydelse för en stor del av taxikunderna.

Kraven på taxiförarna är ägnade att garantera trygga resor för kunderna. Taxiförare ska också framöver ha körskicklighet och personlig lämplighet. För det ansvarar enligt det nya systemet innehavaren av taxitillstånd. På så sätt ansvarar innehavaren av taxitillstånd för att föraren har körtillstånd för taxiförare och tillräcklig skicklighet och kompetens. Föraren ska säkerställa att passageraren tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och erbjuda den hjälp som behövs. Därför ska föraren ha tillräcklig interaktionsförmåga och tillräckliga språkkunskaper, vilket förutsätter att föraren kan åtminstone ett av nationalspråken. Det är viktigt att föraren också kan beakta de särskilda behov som en passagerare med funktionsnedsättning har.

Utskottet ser det som viktigt att föraren har tillräckligt med lokalkännedom för att kunna välja den rutt som är fördelaktigast för kunden, vilket förutsätts i propositionen.

Taxitrafik är ett serviceyrke där förtroendet mellan kund och tjänsteleverantör är ytterst viktigt. I den gällande lagen föreskrivs en uttrycklig tystnadsplikt för taxiförare, men utskottet ser det som motiverat att regleringen i fråga slopas i enlighet med propositionen. Utskottet poängterar ändå att innehavarna av taxitillstånd bör se till att instruera taxiförare så att de förstår att verksamhetens natur också kräver att kundernas ärenden förblir i alla avseenden konfidentiella. Det bör uppmärksammas också i Trafiksäkerhetsverkets prov för taxiförare, som utskottet fogar till lagen.

Utskottet anser att kraven på taxiförare är väsentliga för taxitrafiken och anser därför att det är viktigt att kräva att taxiförare avlägger det prov som ordnas av Trafiksäkerhetsverket. Utskottet vill betona att trafikidkaren ansvarar för att föraren har tillräcklig kompetens. Syftet med Trafiksäkerhetsverkets prov är att redan när körtillståndet söks klarlägga att föraren kan sörja för passagerarnas säkerhet, kan beakta eventuella funktionsnedsättningar och har tillräcklig lokalkännedom. Provet beskrivs utförligare i detaljmotiven till betänkandet.

Taxifordonens igenkännlighet. I III avd. 1 kap. 2 § i propositionen ingår bestämmelser om skylldigheter i fråga om taxitrafik. Enligt paragrafen svarar och sörjer tillståndshavaren bland annat för att namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn finns angivna och informationen är placerad så att passageraren kan se den. Bestämmelsen är nödvändig för att kunden ska kunna vara säker på att det handlar om officiell taxitrafik. Det är viktigt för kunden eftersom det finns fastställda kvalitetskrav för taxitrafik och kunden på så sätt kan lita på transporttjänsten och dess kvalitet. De krav på igenkännbarhet som uttryckligen föreskrivs i lagen är ägnade att övertyga passageraren om att det rör sig om faktisk taxitrafik.

Utskottet framhåller att kunden ska kunna känna igen ett fordon i taxitrafik. Traditionella och delvis internationella kännetecken för taxi är ljusskylten för taxi, bilens färg eller andra märkningar. Det är angeläget att kommunikationsministeriet ser till att det exempelvis i samband med ändringar i fordonslagen eller genom lägre reglering föreskrivs om eventuella kännetecken för taxi. Utskottet anser att användning av de taxikännetecken som eventuellt blir obligatoriska för till-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

ståndshavare genom lag, förordning eller en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket bör vara förbjuden för alla utom innehavare av tillstånd som berättigar till bedrivande av taxitrafik. Dessutom menar utskottet att taxiskylten är en också internationellt spridd symbol som förknippas med taxi och väcker förtroende, och i fråga om den är det nödvändigt att ingen annan än den som har tillstånd att bedriva taxitrafik i någon som helst situation får använda den. Utskottet understryker att förbudet mot användning av taxiskylt bör föreskrivas uttryckligen exempelvis i samband med en översyn av fordonslagen.

Prissättning av taxitjänster. Prisregleringen kommer att förändras i och med propositionen. Om det konstateras betydande problem i fråga om prissättningen kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om det totala priset på taxitjänster. Om det överskrids eller beräknas bli överskrivet, måste särskilt avtal ingås om taxitjänsten. Dessutom kan verket enligt propositionen under vissa omständigheter fastställa ett maximipris för taxitrafiken. Syftet är att förhindra en ogynnsam prisutveckling på marknaden.

Utskottet välkomnar att en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik och den som tillhandahåller förmedlingstjänster innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas ska informera passageraren om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt.

Prisuppgifterna ska läggas fram där passageraren lätt kan se dem. Utskottet anser att bestämmelsen är av central betydelse för prissättningen av taxitjänster och betonar att den inte blir genomförd om inte passageraren kan se prisuppgifterna antingen genom fönstret utanför bilen eller senast från baksätet efter att ha satt sig. Tillståndshavaren kan inte heller anses ha uppfyllt sin skyldighet att ge kunden information om totalpriset på resan eller hur det bestäms, om prisuppgifterna inte är iakttagbara på det sättet.

Taxameter. Regeringen föreslår att fordonslagen ändras i fråga om taxameter. I likhet med propositionen anser utskottet det nödvändigt att om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik ha en taxameter eller ett annat sådant instrument eller system för beräkning av priset som når motsvarande tillförlitlighet och samma skyddsnivå som en taxameter i fråga om mätresultaten. Det behövs först och främst för att kunderna ska kunna lita på grunderna för prisbestämningen. Dessutom är det nödvändigt att mätningsskyltapparaturen är tillförlitlig och skyddar uppgifterna så att svart ekonomi kan förebyggas. Det är viktigt att uppgifterna sparas så att skattemyndigheten kan granska utförda och mottagna betalningar. Skattemyndigheten är den viktigaste myndigheten för övervakning av svart ekonomi och den behöver få information om avgifterna i taxitrafik antingen från taxameter eller från någon motsvarande apparat som anses tillförlitlig.

Utskottet anser att teknikneutralitet är viktigt, men betonar att apparaturen ovillkorligen ska uppfylla de ovan nämnda minimikraven. Utskottet ser det därför som viktigt att Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om den apparatur som krävs.

Skyldigheten att ge kvitto. Även skyldigheten att ge kvitto är viktig när taxiresor betalas. Genom att kräva kvitto förebygger man svart ekonomi eftersom betalningen då blir tillförlitligt sparad och skattemyndigheten kan granska betalningarna. Enligt gällande lagstiftning är skyldigheten att

Betänkande KoUB 3/2017 rd

ge kvitto huvudregel och undantagen består främst av vissa betalningar som görs elektroniskt exempelvis i samband med beställningen. Också dessa betalningar kan verifieras elektroniskt och bidrar enligt uppgift därmed inte till svart ekonomi. Därför vill utskottet understryka hur viktig skyldigheten att ge kvitto är när det gäller taxiavgifter och anser att endast verifierbara elektroniska betalningar kan utgöra ett undantag från detta.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

Tillgången på trafikdata

Ett av propositionens centrala mål är att väsentlig trafikinformation för olika tjänster i så stor utsträckning som möjligt finns tillgänglig i digital och kompatibel form och att den också kan utnyttjas av andra tjänsteleverantörer. Det är av primär vikt att målet genomförs för att utvecklingen av MaaS-tjänsterna ska kunna påskyndas.

Enligt propositionen ska alla tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafiken se till att väsentliga och aktuella uppgifter om servicen finns att tillgå. Öppna gränssnitt främjar att data hos olika aktörer kan utnyttjas för utveckling av transporttjänsterna. Att öppna gränssnitten orsakar också kostnader för aktörerna, men enligt uppgift till utskottet är den totala nyttan för samhället mångfalt större. Utskottet konstaterar att gränssnitten bör öppnas med beaktande av ett ändamålsenligt skydd för personuppgifter och företagshemligheter. Personuppgifter ska i princip inte överföras genom ett öppet gränssnitt som avses i propositionen.

I fråga om kravet på att öppna datagränssnitten för andra aktörer bör det på förordningsnivå beskrivas med tillräcklig precision vilka de väsentliga uppgifter är som ska hållas tillgängliga om olika tjänster. Utskottet menar att det med avseende på hur väl det går att utnyttja informationen är väsentligt att uppgifterna är tillräckligt enhetliga och användbara och så aktuella och heltäckande som möjligt. I fortsättningen bör man arbeta för att tillgängliga data så långt möjligt ska vara i realtid.

Utskottet påpekar att de uppgifter som blir tillgängliga när datagränssnitten öppnas inte som sådana är avsedda att läsas av trafik tjänsternas kunder. Däremot kan de utnyttjas av dem som erbjuder olika slags kundtjänster, såsom till exempel MaaS-tjänster eller olika informationstjänster. Utskottet vill betona att dessa tjänster bör genomföras med omsorgsfull hänsyn till tillgängligheten.

Att öppna datagränssnitt för biljett- och betalningssystem

Att öppna datagränssnitt för biljett- och betalningssystem och att få systemen att fungera ihop har hög prioritet för att propositionens mål ska kunna nås, anser utskottet. Öppenhet i systemen ger olika aktörer bland annat möjlighet att erbjuda användarna enhetliga resekedjor. Avsikten är inte att skapa ett enhetligt biljett- och betalningssystem; målet är snarare att olika biljettsystem ska fungera ihop. Utskottet understryker hur viktigt det är att systemen medger insyn och är användbara och att de kan nås utan diskriminering eller orättvisor för att nya tjänster ska uppstå och konkurrensen på marknaden tillta. Propositionen förutsätter inte att de ska vara avgiftsfria, men alla villkor som gäller tillträde ska vara rättvisa, icke-diskriminerande och skäliga.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Regleringen av biljett- och betalningssystemens interoperabilitet gäller endast persontransporttjänster inom väg- och spårtrafiken samt kurirtjänster. Enligt propositionsmotiven är det karakteristiskt för transporttjänster att det ingår en förare och det som transporteras, vilket innebär att exempelvis stadscyklar och många tjänster för sambruk av bilar faller utanför dessa skyldigheter i fråga om interoperabilitet. Om man vill bilda resekedjor är det ändå viktigt att alla trafiktjänster på frivillig basis kan tas med i utvecklingen av interoperabiliteten.

Att säljgränssnittet för biljett- och betalningssystemen i fråga om biljettprodukter som berättigar till normalprissatt engångsresa öppnas för andra tjänsteleverantörer är enligt propositionen ett minimikrav för alla som tillhandahåller persontransport- och förmedlingstjänster inom väg- och spårtrafiken. Men det är ändå skäligt, anser utskottet, att propositionen innehåller möjligheten till undantag för små aktörer från att fullgöra denna skyldighet. Enligt utskottets uppfattning är undantaget avsett för ytterst små aktörer. Småskaliga aktörer kan enligt propositionen använda verktyg som tillhandahålls av Trafikverket för att öppna gränssnitten. Det är nödvändigt, anser utskottet, att särskilt de nuvarande stora aktörerna omedelbart går in för att genomföra behövliga ändringar i sina system eller alternativt utan dröjsmål för detta ändamål utnyttjar en förmedlingstjänst som också kan användas av alla andra tjänsteleverantörer. Ett snabbt agerande och samarbetsvilja mellan olika aktörer är nödvändiga för att olika aktörers möjligheter att skapa nya tjänster för användarna och bilda enhetliga resekedjor inte ska begränsas utan orsak.

I propositionen föreskrivs det också om mer avancerad interoperabilitet för biljett- och betalningssystemen. För att säkerställa interoperabiliteten ska de behöriga myndigheterna i sina offentliga tjänsteupphandlingar se till att en reserätt baserad på en biljettprodukt alltid kan påvisas i det bakomliggande systemet genom informationsnätet med hjälp av allmänt tillgänglig teknik. Kravet gäller endast upphandlingar gjorda av behöriga myndigheter, vilket vill säga att exempelvis mindre kommuners upphandlingar i detta skede i regel faller utanför skyldigheten. Enligt uppgift till utskottet är propositionens syfte att alla biljett- och betalningssystem som ingår i behöriga myndigheters offentliga upphandlingar ska vara baserade på bakomliggande system, också när myndigheten själv har en roll i att förvalta systemet eller påvisa reserätten.

Utskottet ser det som mycket viktigt att man också snabbt genom reglering på lägre nivå, standardisering och praktisk samverkan mellan aktörerna gör det till allmän praxis inom branschen att väsentlig aktuell trafikinformation är tillgänglig och att biljett- och betalningssystemen samverkar så väl som möjligt och kan utnyttjas på lika villkor. Därför bör metoder tas fram för att det ska bli vanligare med biljett- och betalningssystem baserade på bakomliggande system också i andra fall än när behöriga myndigheter gör offentliga upphandlingar. I samarbetet och när tjänsterna genomförs är det viktigt att kundtjänsten plus relaterade åtaganden genomförs korrekt. Det är önskvärt, menar utskottet, att spridningen av biljett- och betalningssystem baserade på bakgrundssystem inte heller fördröjs genom att man binder upp sig med långvariga avtal till de nuvarande inkompatibla biljett- och betalningssystemen.

Ikraftträdande för kraven på gränssnitt för informationssystem och biljett- och betalningssystem

Utvecklingen av nya mobilitetstjänster är en betydande möjlighet också med avseende på Finlands internationella konkurrenskraft. Därför finner utskottet det angeläget att bestämmelserna om att öppna gränssnitt i III avd. 2 kap. 1—5 § träder i kraft snarast möjligt så att aktörerna i bran-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

schen får tillräckligt med tid för att genomföra regleringen. Utskottet anser därför att bestämmelserna ska träda i kraft redan den 1 januari 2018.

Förmedlings- och kombinationstjänster

Propositionen föreslår bestämmelser om förmedlingstjänster i trafik. Bestämmelserna är viktiga för utvecklingen av nytt tjänsteutbud. Med förmedlingstjänster avses i propositionen förmedling av transporter mot ersättning. Kombinationstjänster avser i sin tur skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning.

Utskottet välkomnar att propositionen främjar utvecklingen av förmedlings- och kombinationstjänster. När tjänsterna definieras och reglering om dem införs skapas rättssäkerhet och möjligheter för att också tjänster av denna typ uppstår. Utskottet ser det som viktigt att utveckla olika elektroniska mobilappar och andra applikationer för att beställa tjänster, men anser att tjänsterna med hänsyn till likabehandlingen av medborgare bör finnas tillgängliga också på mer traditionella sätt.

Enligt propositionen ska den som tillhandahåller förmedlingstjänster årligen meddela Trafiksäkerhetsverket totalbeloppen av de ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de förmedlade transporterna, såvida myndigheterna inte har tillgång till uppgifterna utifrån en motsvarande anmälan till Skatteförvaltningen. Utskottet ser det som motiverat att vissa av de utfrågade sakkunniga har framfört kritik eftersom en tjänsteleverantör som inte utöver transporter förmedlar betalningar kanske inte alls har kännedom om de totalbelopp som betalats för transporterna. Utskottet ändrar förslaget så att anmälningsskyldigheten endast ska gälla ersättningar som den som tillhandahåller förmedlingstjänsten har kännedom om. Den som tillhandahåller en förmedlingstjänst och som inte har någon roll i betalningsförmedlingen i fråga om transporterna faller således utanför anmälningsskyldigheten.

Offentligt stöd för trafiktjänster

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande tagit fasta på att paragrafen om statsfinansieringens användningsändamål har ett inexakt bemyndigande att utfärda förordning. Kommunikationsutskottet har preciserat bestämmelsen enligt grundlagsutskottets krav.

Utskottet välkomnar att propositionen som ny alternativ stödform fastställer servicesedel för kollektivtrafik. Regionala behöriga myndigheter kan inom ramen för sina anslag införa servicesedel, vilket skulle öka metodarsenalen för att ordna trafik när det regionala trafikbehovet tillgodoses och därmed kundernas valmöjligheter. Utskottet erfar att förslaget ligger i linje med EU-reglerna. Men vid utfrågningen av sakkunniga har det också påpekats att modellen med servicesedel fortfarande är oklar och att den också kan ha negativa konsekvenser: den kan splittra efterfrågan och finansieringen och försvaga genomslaget av resursanvändningen. Kommunikationsutskottet instämmer håller med ekonomiutskottet om att förslaget i princip är värt understöd, men att det krävs ytterligare beredning för att modellen ska kunna genomföras i praktiken. Om man i framtiden vill använda statlig budgetfinansiering för ett stöd som servicesedeln krävs det separata beslut.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Tillgängliga tjänster

Propositionen inverkar inte på rättigheter som har sin grund i nationell speciallagstiftning, och nivån på tillgängligheten ska enligt uppgift inte sänkas. Genom digitalisering och förbättring av den information om tjänsterna som kunderna tillhandahålls blir det enligt regeringen lättare att få information om tillgängliga tjänster. Vid utfrågningen av sakkunniga ansåg kommunikationsministeriet det viktigt att informationen om olika tjänster är tillgänglig på det sätt som avses i FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (FördrS 27/2016). Med tanke på olika aktörer är det också viktigt att tillgänglig service förstås på ett enhetligt och konsekvent sätt i fråga om olika tjänster och beskrivs teknikneutralt i lagstiftningen för att ge utrymme för nya tekniska innovationer. Enligt ministeriets uppfattning styr tillsynsmyndigheternas avgöranden enligt diskrimineringslagen (1325/2014) den allmänna uppfattningen om vad som för närvarande och i fortsättningen när omvärlden förändras avses med tillgängliga tjänster.

Taxitrafiken har traditionellt haft stor betydelse för personer med funktionsnedsättning och för äldre personer. Propositionen förutsätter att taxiföraren har förmåga att beakta de särskilda behov en passagerare med funktionsnedsättning har. Föraren avkrävs således kompetens i tillgänglighetsfrågor och utskottet kompletterar lagen med ett prov för föraren. Alla fordon i kollektivtrafik och taxitrafik lämpar sig emellertid inte för alla beroende på arten av funktionsnedsättningen, och det beror på förarens bakgrund och den materiel och utrustning som används hur mycket föraren behöver utbildning och handledning i detta avseende. En person som på grund av funktionsnedsättning exempelvis inte i praktiken kan använda en vanlig personbil måste i förväg försäkra sig om att fordonet är lämpligt. Eftersom propositionen avses öka skyldigheten att informera och att ge insyn när det gäller tillgänglighetsuppgifter väntas reformen förbättra möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att få information och finna lämpliga fordon.

Kommunikationsministeriet har inte sett någon risk för att utbudet på tillgängliga fordon ska försvagas med beaktande av att olika funktionsnedsättningar ofta uttryckligen är en grund för att åka taxi och personer med funktionsnedsättning är en ytterst viktig kundgrupp för tjänsteleverantörerna. I områden där det enligt de behöriga myndigheterna finns för lite taxitjänster kan man tillämpa ett förfarande enligt trafikavtalsförordningen och upphandla taxitrafik som öppen trafik jämförbar med kollektivtrafik och ställa kvalitetskrav på den. Också i andra konkurrensupphandlingar som gäller transporter som samhället betalar ersättning för, såsom upphandlingar enligt lagen om service och stöd på grund av handikapp, kan tillgänglighetsrelaterade behov vägas in särskilt. Vid upphandlingar är det därför i fortsättningen till fördel att fästa särskild uppmärksamhet vid tekniska krav på materielen. Dessutom bör man vid upphandlingar kräva bevis på att föraren har tillräcklig yrkesskicklighet för att betjäna kunder med funktionsnedsättning.

Utskottet välkomnar att den nya lagen inte ingriper i gällande rättigheter. De regleras i stället i den nationella speciallagstiftningen. Det är också bra att för offentligt finansierade transporter genom avtal kunna uppställa mer detaljerade skyldigheter i fråga om förarnas kompetens och den materiel som används. Utskottet påpekar också att tillgänglighet inte enbart handlar om att kunna röra sig utan hinder, utan också om att få obehindrad tillgång till information. Därför måste tillgången till information för olika grupper med särskilda behov beaktas även när det gäller digitalisering. Information måste således finnas till hands också i annan form än digitalt. Exempelvis äldre och

Betänkande KoUB 3/2017 rd

de som inte har tillgång till elektroniska tjänster är grupper som måste få tillgång till information också i annan form än digitalt.

Trafiktillståndsregistret

Enligt propositionen ska det nationella trafiktillståndsregistret bestå av två delar: en del som är offentlig via webben och en del där användningen är begränsad och som enbart är avsedd för myndigheterna. Trafiksäkerhetsverket ska vara personuppgiftsansvarig. Utskottet har avgränsat och preciserat bestämmelserna om registrets offentliga del bland annat för att säkerställa skyddet för personuppgifter på så sätt att registrets offentliga del endast ger ut uppgifter om företag.

Påföljder och straffbestämmelser

Utskottet anser att bestämmelserna om påföljder och myndighetstillsynen är viktiga bland annat med avseende på bekämpningen av svart ekonomi, särskilt då regleringen av tillstånd och annat lättas upp i och med propositionen. Utskottet föreslår flera kompletteringar av de föreslagna bestämmelserna om påföljder och straff bland annat i fråga om att ge anmärkning och varning, polisens rätt att återkalla körtillstånd för taxiförare och en uttrycklig hänvisning till straffbarhet för agerande i strid med bestämmelserna om cabotage.

Myndigheter och tillsyn

Trafiksäkerhetsverket är allmän tillsynsmyndighet. Utöver det har andra separata myndigheter en viktig tillsynsroll. Den huvudsakliga tillsynsmyndigheten i fråga om svart ekonomi är Skatteförvaltningen, och i fråga om trafik och transporter fyller polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet en viktig funktion. Utskottet framhåller med enfaset betydelsen av Trafiksäkerhetsverkets uppgift att övervaka att lagen iakttas. Verket måste absolut ordna tillsynen så att den använder övervakningsresurserna effektivt och systematiskt. Samarbetet med andra myndigheter och de elektroniska förfarandena bör utvecklas inom tillsynen. Åtgärderna bör styras till de objekt där tillsynsåtgärderna får det största genomslaget. Dessutom bör slumpmässigt inriktade tillsyns-åtgärder genomföras så att effektiviteten inte i något avseende försvagas.

Bekämpning av svart ekonomi samt trafikövervakning

Enligt propositionen har stöd för företagsamhet, förbättring av konkurrenskraften, främjande av sysselsättningen och ökning av branschvolymen positiva konsekvenser för statsfinanserna, vilket talar för mindre tillståndsplikt, trots att den i dagsläget i hög grad anses vara kopplad till bekämpningen av svart ekonomi. Dessutom är den information som fås genom tillståndssystemet tillgänglig också genom separata anmälningar som krävs i övrig lagstiftning. Det är ändå viktigt att svart ekonomi övervakas och bekämpas, eftersom den snedvrider rättvis konkurrens.

De som tillhandahåller förmedlingstjänster har en utrednings- och anmälningsskyldighet i fråga om sina tjänster. Det som ska anmälas till Trafiksäkerhetsverket är det årliga totalbeloppet på kända ersättningar, om inte myndigheten har tillgång till informationen genom motsvarande anmälning till Skatteförvaltningen.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Transportmarknaden ska vara baserad på rättvis konkurrens, vilket främjar utvecklingen av marknaden. Därför är det särskilt viktigt att transporter inte utförs i strid mot bestämmelserna så att konkurrensen snedvrids exempelvis om någon kringgår beskattningsbestämmelserna eller bryter mot bestämmelserna om transporter. Det är med tanke på både kampen mot svart ekonomi och trafiksäkerheten viktigt att de myndigheter som övervakar vägtrafiken kan ingripa vid överträdelser exempelvis genom att stoppa felaktiga transporter. Därför har polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet fått utvidgade befogenheter i förhållande till vad regeringen föreslår. Ändringen beskrivs närmare i detaljmotiveringen.

Utskottet föreslår att riksdagen i fråga om tillsynen godkänner följande uttalande:

1. Riksdagen förutsätter att statsrådet ser till att myndighetsövervakningen av tillståndspliktig trafik förblir effektiv och att det inte i och med att tillstandsregleringen lindras uppstår fenomen som kan kopplas till svart ekonomi eller marknadsstörningar.

Uppföljning och reaktion på ändringsbehov

Utskottet anser att propositionen är ett betydande och ambitiöst projekt som i det fall att lagen i alla avseenden verkställs med framgång har betydande positiva konsekvenser för transportsystemets funktion, tillgången på tjänster och Finlands konkurrenskraft. Det föreslagna regelverket kan skapa helt nya affärsmöjligheter, främja konkurrensen och ge möjligheter för smidigare och effektivare mobilitet för människor och gods.

Propositionen är omfattande och vissa tjänster håller först nu på att utvecklas, och därför är det i vissa avseenden särskilt svårt att bedöma propositionens praktiska konsekvenser. Därför betonar utskottet med enfaset behovet av att följa upp regleringens effekter och snabbt reagera på eventuella problem allt eftersom de praktiska erfarenheterna samlas.

Om målen med propositionen ska nås är det av primär vikt att lagen verkställs och tillsynen sköts effektivt. Särskild vikt fäster utskottet vid kundens ställning, tillgången på tjänster regionalt och i övrigt, rättvisa i fråga om regleringsbörda och konkurrensvillkoren på marknaden samt säkerställandet av att nya typer av trafik tjänster uppkommer. Man måste också ge akt på hur den nya lagstiftningen utfaller när det gäller bekämpningen av svart ekonomi. Dessutom måste det bedömas huruvida bestämmelserna om sanktioner, myndigheternas behörighet och återkallelse av tillstånd fungerar som avsett. Det är särskilt viktigt att följa hur den lindrigare tillståndsplikten för traktor- och paketbilstransporter inverkar på rättvisan i fråga om konkurrensvillkor och när det gäller traktorer också på trafiksäkerheten. Man måste också ge akt på hur definitionen av yrkesmässig trafik fungerar med avseende på bekämpningen av svart ekonomi. Vid behov måste det finnas beredskap att återgå till en reglering som den nuvarande, om praktiken uppenbart visar att en viss regleringsmodell inte alls fungerar.

Utskottet vill också uppmärksamma att med tanke på skattemyndighetens behov, bekämpandet av svart ekonomi och tryggande av de anställdas rättigheter behöver uppföljningen också omfatta en bedömning av behovet av att se över regleringen om beställansvar. Särskilt när det gäller övervakningen av utländska transportföretag och bland annat förutsättningarna för att transporter ska lämna landet i samband med olika fall av missbruk bör nya och effektivare handlingsmodeller

Betänkande KoUB 3/2017 rd

ler eftersträvas. I den andra och tredje fasen av regelverket bör man också beakta eventuella planerade ändringar i landskapens uppgifter även med avseende på bestämmandet av de behöriga myndigheterna som ansvarar för att ordna trafiken, och i samband med uppföljningen av regleringen bedöma de nationella bestämmelsernas relation till ett flertal EU-bestämmelser som ska genomföras genom propositionen.

Grundlagsutskottet har noterat att regeringen i den aktuella propositionen i vissa avseenden över huvud taget inte beaktar de krav på exakta och noggrant avgränsade bestämmelser som framgår av grundlagsutskottets praxis. Kommunikationsutskottet har utifrån grundlagsutskottets iakttagelser preciserat och avgränsat propositionen, men påpekar samtidigt att hela lagreformen måste följas också med avseende på denna allmänna iakttagelse från grundlagsutskottets sida.

I sitt utlåtande om propositionen fäste grundlagsutskottet uppmärksamhet också vid hur propositionen skrivits rent lagtekniskt, dvs. att numreringen av paragraferna börjar på nytt i början av varje kapitel, vilket leder till komplicerade hänvisningar och gör regleringen svår att gestalta. Också justitieministeriet tog i sitt yttrande till utskottet upp motsvarande farhågor. Kommunikationsutskottet anser det nödvändigt att numreringen av bestämmelserna ändras senast i tredje fasen så att antingen lagens kapitel och paragrafer eller enbart dess paragrafer ges löpande numrering.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner följande uttalande med avseende på uppföljningen av regleringen:

3. Riksdagen förutsätter att statsrådet uppmärksam följer konsekvenserna av den aktuella lagen och vid behov utan dröjsmål vidtar åtgärder för att ändra regleringen. Statsrådet ska lämna kommunikationsutskottet en skriftlig utredning om lagens konsekvenser och eventuella ändringsbehov före utgången av 2018. En utredning om uppföljning och konsekvenser på längre sikt ska lämnas till utskottet före utgången av 2022.

Andra utvecklingsbehov

När tjänsterna och fordonen inom taxitrafiken blir mer mångsidiga är det i samband med den totala översynen över vägtrafiklagen nödvändigt att avgöra under vilka förutsättningar fordon i taxitrafik och fordon för andra persontransporter får använda bussfil och så kallad taxistolpe. Det bör i lag eller reglering på lägre nivå definieras ett entydigt kännetecken för fordon i taxitrafik som ger rätt att använda bussfil och taxistolpe.

Beskattningen. En utgångspunkt för den aktuella lagstiftningen är att olika former av trafik ska samordnas och behandlas lika. I gällande lagstiftning beskattas olika trafikformer och fordon på olika sätt och på olika grunder. Utskottet ser det som nödvändigt att man under den fortsatta utvecklingen av transportmarknaden granskar hur beskattningen kan göras enhetlig så att de olika aktörerna kan behandlas rättvist i skattehänseende. I den aktuella lagen är verksamheten och regleringen av den inte alltid bunden till en viss fordonstyp, utan till tillhandahållande av en viss typ av tjänst. Exempelvis kan taxiverksamhet bedrivas med flera olika fordon och med de olika tillstånd som föreskrivs i lagen. Samtidigt blir det lättare att komma ut på marknaden, vilket kan medföra att nya deltidsaktiva aktörer kommer ut på trafikmarknaden. Ett visst fordon kan således

Betänkande KoUB 3/2017 rd

utöver privata körningar användas för yrkesmässig verksamhet bara en viss del av tiden. Analogt kan ett visst fordon användas för flera typer av yrkesmässig trafik. Också skattelättnader för olika aktörer bör därför granskas i ett helhetsperspektiv för att säkerställa likabehandling. Enligt nuvarande praxis gäller skattelättnader ofta fordon, men framöver kan det finnas skäl att se verksamheten som en helhet och således binda också eventuella skattelättnader till en viss verksamhet.

Försäkringar. Lagens nya definitioner och fokuseringen på produktionen av tjänster kan leda till att yrkesmässig trafik på deltid ökar och att nya typer av aktörer etablerar sig. På så sätt uppstår lätt ett behov också för nya försäkringstjänster som beaktar omställningarna på marknaden. Utskottet ser det som viktigt att aktörerna på försäkringsmarknaden utvecklar sina produkter så att de bättre svarar mot framtida behov.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag 1

Lagrubriken. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande om propositionen, justitieministeriets yttrande till utskottet om propositionen och avsnittet om lagrubriker i Lainkirjoittajan opas (Justitieministeriets utredningar och anvisningar 37/2013) ändrar kommunikationsutskottet rubriken på lagförslag 1 för att tydligare motsvara dess ställning i författningshierarkin.

I avd. 1 kap. 1 §. Definitioner. Enligt paragrafens 1 mom. 2 punkt avses med transporttjänster yrkesmässig transport av personer eller gods. Enligt detaljmotiveringen till bestämmelsen kännetecknas transporttjänsterna av att de inkluderar fordonets förare och själva fordonet, och tjänstens användare har rollen som passagerare eller upplåter gods för transport. Utskottet ändrar inte definitionen, men betonar att den inte begränsar tekniska innovationer eller utesluter exempelvis möjligheten att en ”förare” som ansvarar för att fordonet rör sig också kan befinna sig utanför fordonet. När tekniken möjliggör det och övrig lagstiftning tillåter det kan ett fordon i transporttjänst trots den föreslagna definitionen också programmeras att röra sig självständigt. Utskottet understryker att i andra och tredje fasen av det nu aktuella lagstiftningskomplexet och i den helhetsöversyn av vägtrafiklagen som är under beredning bör det särskilt fokuseras på att regleringen i allt väsentligt stöder en sådan teknisk utveckling.

II avd. 1 kap. 2 §. Taxitrafik. Utskottet förtydligar formuleringen i 1 mom. i lagtekniskt hänseende. Det ändrar inte bestämmelsens juridiska innehåll eller syfte.

II avd. 1 kap. 3 §. Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd. I 1 mom. 3 punkten föreskrivs som hinder för beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd bland annat att en fysisk person har försatts i konkurs under de senaste två åren. Däremot uppställs i 6 punkten ingen tidsfrist i fråga om försummelse att betala fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande. En sådan försummelse utgör således ett bestående hinder för att få tillstånd. Utskottet ändrar 1 mom. 6 punkten så att de i bestämmelsen nämnda försummelseerna att betala fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande utgör ett hinder för att få tillstånd endast i två år. Det motsvarar både de bestämmelser i propositionen som gäller konkurser som hinder för att få tillstånd och även de föreslagna bestämmelserna om bedömning av gott anseende

Betänkande KoUB 3/2017 rd

hos fysiska personer. På samma grunder ändrar utskottet analogt också 2 mom. 5 punkten, som gäller hinder för en juridisk person att få tillstånd.

Dessutom gör utskottet lagtekniska korrigeringar i 1 mom. 2 punkten och 2 mom. 5 och 6 punkten.

Utifrån erhållen utredning ändrar utskottet också bestämmelsen i 4 mom. om tillstånd beviljat av behörig myndighet i landskapet Åland så att bestämmelsen inte inkluderar beviljande av tillstånd för transport av personer och gods på väg i landskapet Åland, som enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till Ålands lagting. Paragrafen föreskriver efter ändringen endast om att det är tillåtet att idka trafik på grundval av tillstånd beviljat på Åland också mellan Åland och övriga Finland.

II avd. 1 kap. 4 §. Beviljande av taxitrafiktillstånd. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 1 mom. 7 punkten och 2 mom. 7 punkten och ändrar bestämmelsen i 4 mom. om tillstånd beviljat av behörig myndighet i landskapet Åland på de grunder som anförs ovan i detaljmotiven för II avd. 1 kap. 3 §.

II avd. 1 kap. 6 §. Gott anseende hos fysiska personer. Enligt erhållen utredning är syftet med förteckningen över faktorer som visar på uppenbar olämplighet att styra tillståndsmyndighetens övervägande av huruvida de gärningar som avses i 1 mom. visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. För tydlighetens skull bör ”föreligger” ändras till ”kan föreligga” i det inledande stycket i 2 mom., så att exempelvis det att gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik inte ovillkorligen innebär att personen är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

II avd. 1 kap. 8 §. Tillståndets giltighet. Enligt förslaget ska taxitrafiktillstånd gälla tills vidare precis som i dagsläget. Enligt propositionen ska persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd dock gälla i tio år från den dag det beviljats i överensstämmelse med EU:s förordning om trafikidkare. Eftersom taxitrafik enligt propositionen får bedrivas också med persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd, ser utskottet det som ändamålsenligt att alla tillstånd för tillståndspliktig vägtrafik har en enhetlig giltighetstid på tio år. Det säkerställer också att oanvända gällande taxitrafiktillstånd inte finns på marknaden på obestämd tid. Utskottet vill fästa uppmärksamhet vid att enligt propositionen anses de nuvarande taxitillstånden vara sådana nya taxitrafiktillstånd som avses i propositionen, dock så att det går att slå samman de taxitillstånd som beviljats samma tillståndshavare till ett taxitrafiktillstånd. Ändringen i fråga om tillståndens giltighet har således också konsekvenser för de nuvarande innehavarna av taxitillstånd. Utskottet anser att en sådan ändring i fråga om att ge idkare av persontransporter enhetlig status inte ökar den administrativa bördan i onödan. Men det är ändå viktigt, anser utskottet, att förfarandet med att ändra och förnya tillstånd hos Trafiksäkerhetsverket görs så smidigt och enkelt som möjligt.

II avd. 1 kap. 12 §. Utredningsskyldighet för beställare av godstransport. Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i 2 mom. 1 punkten.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

II avd. 1 kap. 13 §. Utrednings- och anmälningsskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster. Enligt paragrafens 2 mom. ska den som tillhandahåller förmedlingstjänster årligen meddela Trafiksäkerhetsverket totalbeloppen av de ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de förmedlade transporter, såvida myndigheterna inte har tillgång till uppgifterna utifrån en motsvarande anmälan till Skatteförvaltningen. På grundval av erhållen utredning konstaterar utskottet att en tillhandahållare av förmedlingstjänster som inte utöver transporter förmedlar betalningar kanske inte alls har kännedom om de totalbelopp som betalats för transporter. Utskottet ändrar därför förslaget så att anmälningsskyldigheten endast ska gälla ersättningar som den som tillhandahåller förmedlingstjänsten har kännedom om. En förmedlingstjänst som inte har någon funktion i betalningarna för transporter omfattas således inte av anmälningsskyldigheten.

II avd. 1 kap. 15 §. Fordon som används i trafik. Utskottet kompletterar skyldigheten att se till att fordon som används i tillståndspliktig trafik registreras i fordonstrafikregistret med en skyldighet för tjänsteleverantören att också se till att tillståndspliktig användning i registret anges som fordonets användningsändamål. Det är behövs enligt utskottet bland annat för att verkställa beskattningen och bekämpa svart ekonomi. Utskottet konstaterar att bestämmelsen inte tar ställning till huruvida fordonet är i yrkesmässig användning på heltid eller deltid.

II avd. 3 kap. 1 §. Krav på taxiförare. Kraven på taxiförarna garanterar trygga resor för kunderna. Enligt propositionen slopas en särskild utbildning och ett särskilt prov för taxiförare. Taxiförare avkrävs ändå också framöver körskicklighet och personlig lämplighet. Föraren ska säkerställa att passageraren tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och erbjuda den hjälp som behövs. Det är viktigt att föraren kan beakta också de särskilda behov som en passagerare med funktionsnedsättning har. Därför ska föraren också ha tillräcklig interaktionsförmåga och tillräckliga språkkunskaper, vilket förutsätter att föraren kan åtminstone ett av nationalspråken tillräckligt väl med tanke på uppgiften. Utskottet noterar också att taxiförarna ska ha tillräckligt med lokalkännedom för att kunna välja den rutt som är fördelaktigast för kunden på det sätt som förutsätts i propositionen. Enligt propositionen ansvarar den som bedriver taxitrafik för att föraren har körtillstånd för taxiförare och även tillräcklig skicklighet och kompetens.

Utskottet understryker att det i första hand är den som bedriver taxitrafik som har ansvaret för förarens kompetens och för att föraren har tillräckliga förutsättningar att sköta sitt arbete. Utifrån erhållen utredning anser utskottet dock att taxiförarens förmåga att hantera det som primärt krävs för att tjänsten ska fungera är så pass viktig med tanke på säkerheten och kundens specialbehov att det inte kan vara beroende enbart på åtgärder från tillståndshavarens sida att sörja för detta. Därför menar utskottet att taxiförarna för att få körtillstånd ska avlägga ett prov som ordnas av Trafiksäkerhetsverket. I provet utreds det redan i samband med att föraren ansöker om körtillstånd att föraren kan sörja för passagerarnas säkerhet oavsett vilket fordon som används och beakta eventuella funktionsnedsättningar hos passageraren. Dessutom ska föraren ha tillräcklig lokalkännedom. Utskottet konstaterar att det i förmågan att sörja för passagerarnas säkerhet också ingår tillräckliga kommunikations- och språkfärdigheter. Utskottet konstaterar att provet ska ordnas med ett så lätt förfarande som möjligt för den som ansöker om körtillstånd, dock så att det på grundval av provet tillförlitligt kan bedömas att föraren har tillräckliga förutsättningar för att se till det ovan nämnda. Utskottet ändrar propositionen enligt detta.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Dessutom kompletterar utskottet paragrafen med ett nytt sista moment, enligt vilket Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om kraven i provet.

Utskottet vill med emfas betona att provet för taxiförare inte i något som helst avseende minskar ansvaret hos den som bedriver taxitrafik att sörga för förarnas kompetens. Den som bedriver trafik ska således genast när en taxiförare inleder sitt arbete säkerställa att de lagfästa kraven uppfylls och ordna handledning och utbildning för föraren efter behov.

Utskottet ser det som nödvändigt att de brott som utgör hinder för att få att få körkortstillstånd för taxiförare anges tillräckligt exakt och noga avgränsat i lagen. Detta är viktigt både för att trygga taxiförarnas rättigheter och för att bestämmelserna ska bli enhetligt tillämpade. Utskottet har i väsentlig grad preciserat och kompletterat 3 mom. och kompletterat paragrafen med ett nytt 4 mom. om gärningar som framgår av bötesregistret. På grundval av erhållen utredning har utskottet också kompletterat bestämmelsen om hinder för att få tillstånd i 3 mom. bland annat med egendomsbrott enligt 28 kap., rån enligt 31 kap. 1 § och häleri- och penningtvättsbrott enligt 32 kap. i strafflagen.

II avd. 3 kap. 2 §. Giltighet och förnyande av körkortstillstånd för taxiförare. Enligt gällande lagstiftning beviljas körkort från 68 års ålder för två år i taget. Därför kompletterar utskottet för klarhetens skull paragrafen med en bestämmelse, enligt vilken en taxiförare som fyllt 68 år ska se till att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2. Vidare stryker utskottet de föreslagna 2—7 mom. i den finska lagtexten som obehövlige.

III avd. 1 kap. 3 §. Prissättning av taxitrafiktjänster. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande ansett att eftersom det totalpris som Trafiksäkerhetsverket eventuellt bestämmer enligt 3 mom. sannolikt i praktiken bidrar till att styra prissättningen, bör också det totalpris som avses i det momentet justeras årligen analogt med den årliga justeringen av maximipriset enligt 5 mom. Utskottet har korrigerat 3 mom. i enlighet med detta.

Dessutom förtydligar utskottet formuleringen i 5 mom. så att den bättre motsvarar syftet. Enligt erhållen utredning kan ett maximipris fastställas exempelvis om totalpriset på taxitjänster som enbart är avsedda för grupper med särskilda behov på det sätt som anges i propositionen stiger oavsett den allmänna utvecklingen av totalpriserna inom taxitrafiken. Dessutom preciserar utskottet momentets ordalydelse så att totalpriset jämförs med hur konsumentprisnivån och kostnadsindex för taxitrafiken utvecklas i stället för hur de stiger. Det är motiverat, anser utskottet, att maxi- och totalpriserna fastställs genom att Trafiksäkerhetsverket bestämmer dem. Det gör förfarandena mer smidiga och passar väl ihop med verkets uppgift att följa prissättningen av tjänsterna inom taxitrafiken.

III avd. 2 kap. 2 §. Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet. Utskottet gör en lagteknisk ändring i 2 mom. Ändringen hänför sig till den nya upphandlingslagstiftningen, som trädde i kraft den 1 januari 2017.

III avd. 2 kap. 3 §. Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar. Utskottet gör en lagteknisk ändring i 1 mom. Ändringen hänför sig till den nya upphandlingslagstiftningen. Dessutom fogar utskottet för klarhetens skull upphandling av biljett- och avgiftssystem till mo-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

mentet vid sidan av mobilitetstjänster, eftersom det enligt erhållen utredning motsvarar bestämmelsens syfte.

III avd. 3 kap. 1 §. Upphandlingsförfaranden. Utskottet gör en lagteknisk ändring i paragrafens 2 mom. Ändringen hänför sig till den nya upphandlingslagstiftningen.

III avd. 3 kap. 2 §. Annonsering om upphandling och minimitidsfrister. På grund av den nya upphandlingslagen gör utskottet en lagteknisk komplettering i 1 mom. Genom kompletteringen blir den aktuella lagen och de nya bestämmelserna om upphandlingar enhetliga.

III avd. 3 kap. 3 §. Anbudsförfrågan. På grund av den nya upphandlingslagen gör utskottet en lagteknisk precisering i 3 mom. Genom preciseringen blir den aktuella lagen och de nya bestämmelserna om upphandlingar enhetliga.

III avd. 3 kap. 4 §. Val av anbudsgivare. På grund av den nya upphandlingslagen gör utskottet en lagteknisk komplettering i paragrafens 2 mom. Genom kompletteringen blir den aktuella lagen och de nya bestämmelserna om upphandlingar enhetliga.

III avd. 3 kap. 8 §. Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet. På grund av den nya upphandlingslagen gör utskottet korrigeringar i paragrafhänvisningarna i 1 och 3 mom. Genom dem blir den aktuella lagen och de nya bestämmelserna om upphandlingar enhetliga.

III avd. 3 kap. 9 §. Särredovisningskyldighet. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 3 mom. i den finska lagtexten.

III avd. 4 kap. 1 §. Statsfinansieringens användningsändamål. Utskottet preciserar bemyndigandet att utfärda förordning i 2 mom. i enlighet med grundlagsutskottets utlåtande, så att det genom förordning av statsrådet får utfärdas närmare bestämmelser om användningsändamål och bevilningsförfarande för anslagen för statsunderstöd.

III avd. 4 kap. 2 §. Kvotering och användning av anslag. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 1 mom.

III avd. 4 kap. 3 §. Återkrav av ersättning. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 1 mom. 3 punkten. i den finska lagtexten.

IV avd. 1 kap. 3 §. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar vägtrafiken. Utskottet kompletterar kapitlet med en ny 3 §, som lyfter fram att polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet inom sina uppgiftsområden övervakar att lagen följs. Utskottet anser att ändringen är ytterst viktig med tanke på myndighetsövervakningen av att lagen iakttas. Bestämmelsen motsvarar det nuvarande rättsläget. Genom ändringen blir IV avd. 1 kap. 3—13 § i stället IV avd. 1 kap. 4—14 §.

IV avd. 1 kap. 4 § (3 § i RP). Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen. På grund av den nya upphandlingslagen gör utskottet en lagteknisk korrigering i 6 mom.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

IV avd. 1 kap. 6 § (5 § i RP). Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare.

Utskottet rättar hänvisningen i 2 mom. så att den gäller rätt artikel i EU:s förordning om trafikidkare. Dessutom korrigerar utskottet omnämmandet av den behöriga myndigheten i landskapet Åland så att bestämmelsen inte anger vilken myndighet som är behörig på Åland. Den frågan regleras i Ålands egen lagstiftning.

IV avd. 1 kap. 7 § (6 § i RP). Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik. Utskottet korrigerar omnämmandet av den behöriga myndigheten i landskapet Åland så att bestämmelsen inte anger vilken myndighet som är behörig på Åland.

IV avd. 1 kap. 9 § (8 § i RP). Myndigheter som utövar tillsyn över passagerarnas och konsumenternas rättigheter. Konkurrens- och konsumentverket har fäst uppmärksamhet vid att paragrafen om myndigheter som utövar tillsyn över passagerarnas och konsumenternas rättigheter bör preciseras i fråga om arbetsfördelningen mellan Trafiksäkerhetsverket och konsumentombudsmannen. Därför ändrar utskottet paragrafen på ett sätt som tydligare tar fram dels konsumentombudsmannens roll när det gäller att övervaka att bestämmelserna i lagen iakttas med avseende på konsumentskyddet, dels konsumenttvistenämndens roll när det gäller att handlägga klagomål från enskilda taxipassagerare i konsumentställning. Dessutom behandlar också Trafiksäkerhetsverket passagerarreklamationer och är allmän tillsynsmyndighet i fråga om iakttagandet av den aktuella lagen.

IV avd. 2 kap. 2 §. Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information. Grundlagsutskottet har som konstitutionell anmärkning förutsatt att för att lagförslaget ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning måste rättigheterna och skyldigheterna enligt paragrafen preciseras väsentligt och rätten för en myndighet att få information begränsas till uppgifter som är nödvändiga för dess uppdrag. Kommunikationsutskottet stryker 2 mom. om skyldighet att samla in och lämna ut information, avgränsar rätten att få information i 1 mom. till att endast gälla information som är nödvändig för myndighetens uppgifter och preciserar avgränsningen när det gäller de personer som rätten att få information avser. Utskottet stryker bland annat hänvisningen i 1 mom. till aktörer som handlar för de personers räkning som nämns i momentet. Vidare fogar utskottet utifrån utredning en bestämmelse till 4 mom. om att den rätt att få information som nämns i momentet också gäller taxiförare. Dessutom gör utskottet en lagteknisk korrigerings i 4 mom. När 2 mom. stryks blir de föreslagna 3—5 mom. i stället 2—4 mom.

Enligt paragrafens nya 3 mom. gäller Trafiksäkerhetsverkets rätt att få den information myndigheten nödvändigt behöver för fullgörande av sina uppgifter inte bara straffregistret och bötesregistret utan också informationssystemet för polisärenden. Enligt propositionen lämnas uppgifterna ut med hjälp av en teknisk anslutning eller i någon annan elektronisk form. Enligt uppgift är det i sig befogat att Trafiksäkerhetsverket som tillståndsmyndighet av polisen kan få den information myndigheten behöver för fullgörande av sina uppgifter trots att den ingår i informationssystemet för polisärenden. Detta register inklusive underregister är dock enligt uppgift ytterst omfattande och innehåller en stor mängd känslig information som inte är nödvändig för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna fullgöra sina uppgifter. En betydande del av informationen i registret är också av en sådan art att det inte alls är befogat att Trafiksäkerhetsverket får del av den. Utskottet stryker därför omnämmandet av rätten att få information ur informationssystemet för polisärenden och av

Betänkande KoUB 3/2017 rd

en teknisk anslutning det systemet. Dessutom ändrar utskottet bestämmelsen så att bestämmelsen om att lämna ut uppgifter med hjälp av en teknisk anslutning eller annars elektroniskt gäller rätten att få information enligt 3 mom. inklusive straffregistret och bötesregistret för polisens del. Dessutom har Trafiksäkerhetsverket rätt att på annat sätt än genom en teknisk anslutning av polisen få uppgifter som är nödvändiga vid bedömningen av uppfyllandet av de tillståndsvillkor som gäller säkerheten för dem som anlitar tjänsterna eller i samband med andra motsvarande övervakningsåtgärder som avses i lagen. Utskottet noterar att paragrafen om myndigheternas rätt att få information och bestämmelserna om trafikregister sannolikt måste ändras i andra och tredje fasen av det aktuella lagprojektet.

IV avd. 2 kap. 4 §. Skötseln av polisens, Tullens och gränsbevakningsväsendets uppgifter.

Utskottet kompletterar paragrafen med ett nytt 1 mom. som gäller polisens, Tullens och gränsbevakningsväsendets behörighet med avseende på att övervaka iakttagandet av denna lag som behövs för att granska de dokument som krävs för en transport, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt. Dessutom fogar utskottet ett nytt 2 mom. till paragrafen. Enligt det har de nämnda myndigheterna rätt att avbryta en transport om de dokument som nämns i 1 mom. inte kan fås. Att dokumenten kan fås avser att om de dokument som avses i bestämmelsen inte är tillgängliga för myndigheten exempelvis genom ett elektroniskt tillståndssystem eller något motsvarande system, ska dokumentet finnas med i fordonet antingen som pappersdokument eller elektroniskt i en form som kan visas upp för myndigheterna. I framtiden kan en elektronisk fraktsedel vara ett sådant dokument. Utskottet anser att dessa bestämmelser är nödvändiga för att myndigheterna i fråga ska kunna fullgöra sina tillsynsuppdrag. De tillfogade momenten innebär att paragrafens enda moment blir 3 mom.

V avd. 1 kap. 2 §. Uppgifter som förs in i registret. Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i 1 mom., 2 mom. 4 punkten och 3 mom. Dessutom ändras terminologin i 1 och 3 mom. enligt gällande lagstiftning.

V avd. 1 kap. 4 §. Utlämnande av uppgifter. Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande det vara viktigt att i den föreslagna lagen ta med en med avseende på innehållet i och syftet med det avsedda webbaserade personregistret (trafiktillståndsregistrets offentliga del) motiverad avgränsning, enligt vilken det inte går att söka uppgifter på stora grupper i registret. Kommunikationsutskottet avgränsar 1 mom. så att de uppgifter som ska vara tillgängliga för alla elektroniskt eller genom en teknisk anslutning begränsas till uppgifter som gäller endast ett företag eller en sammanslutning. Eftersom det efter ändringen inte handlar om ett personregister behöver sökningar i det inte avgränsas till enskilda sökningar på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter. Allmänt tillgängliga på webben kan exempelvis vara namn på ett företag eller en sammanslutning som innehar tillstånd, uppgifter om giltigt tillstånd och kontaktuppgifter som är avsedda för allmänt bruk. Bestämmelsen innebär att uppgifter som ska vara allmänt tillgängliga inte får innehålla personuppgifter.

VI avd. 1 kap. 2 §. Återkallande av tillstånd, anmärkning och varning. Grundlagsutskottet kräver i sitt utlåtande att paragrafen måste preciseras väsentligt så att bestämmelsen visar i hurdana situationer en aktör kan ges en anmärkning eller varning och så att det tydligt föreskrivs om vilket slags prövning själva anmärkningen eller varningen och dess tillräcklighet grundas på.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Kommunikationsutskottet kompletterar 2 mom. 1 punkten och 3 mom. på så sätt att Trafiksäkerhetsverket kan ge en tillståndshavare som avses i lagen anmärkning eller varning om denne på ett sätt som inte förutsätter återkallande av tillstånd upprepade gånger eller allvarligt underlåter att iaktta de bestämmelser eller föreskrifter som gäller den verksamhet som avses i tillståndet. Varning kan ges om en anmärkning utifrån en samlad bedömning av det som framgår i ärendet inte kan anses vara tillräcklig. Dessutom avskiljer utskottet som en lagteknisk korrigerings sista meningen i det föreslagna 3 mom. till ett separat 4 mom.

VI avd. 1 kap. 3 §. Återkallande av körtillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare samt varning som ges av polis. Utskottet kompletterar kapitlet med en ny 3 §. Enligt uppgift har kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, Polisstyrelsen och Trafiksäkerhetsverket diskuterat frågan sinsemellan och utskottet erfar att det behövs separata detaljerade bestämmelser om återkallande av körtillstånd i den aktuella lagen. Enligt den nya 3 § kan polisen på de villkor som anges i paragrafen återkalla körtillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare eller ge en varning. De föreslagna 3—4 § i propositionen blir därmed 4—5 §.

VI avd. 1 kap. 5 § (4 § i RP). Ändringssökande. På grund av den nya upphandlingslagen gör utskottet lagtekniska korrigeringar i paragrafen. Genom dem blir den aktuella lagen och de nya bestämmelserna om upphandlingar enhetliga.

VI avd. 2 kap. 1 §. Bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd. Utskottet preciserar 1 mom. 1 och 2 punkten på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter i sitt utlåtande, dvs. så att bestämmelsen exakt visar vilken bestämmelse och olagliga verksamhet straff grundar sig på. Enligt erhållen utredning är syftet med bestämmelserna att ingripa i sådana situationer där verksamhet enligt den aktuella lagen, de EU-förordningar om bedrivande av yrkesmässig trafik som anges i lagen eller de internationella avtal som tillämpas i Finland kräver separat tillstånd och där verksamheten bedrivs utan tillstånd eller i strid med den verksamhet som avses i tillståndet. Utskottet ser det som särskilt viktigt att paragrafen också uttryckligen hänvisar till brott mot bestämmelserna om cabotage.

VI avd. 2 kap. 3 §. Brott mot tystnadsplikten. Utskottet stryker paragrafen som obehövlig. Det beror på att kontroll av taxiförarens brottsliga bakgrund enligt propositionen är Trafiksäkerhetsverkets uppgift. Enligt uppgift har paragrafen lämnats kvar i propositionen av misstag efter ett tidigare beredningsskede. Kapitlets 4 § blir därmed 3 §.

VI avd. 2 kap. 3 § (4 § i RP). Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare.

Utskottet preciserar för klarhetens skull formuleringen i 2 punkten.

VII avd. 1 kap. 1 §. Ikraftträdande. Utvecklingen av nya mobilitetstjänster är en betydande möjlighet också med avseende på Finlands internationella konkurrenskraft. Utskottet ser det därför som nödvändigt att avancera snabbt när det gäller att öppna informations- och systemgränssnitt. Utskottet ändrar ikraftträdandet för bestämmelserna i III avd. 2 kap. 1—5 § så att de träder i kraft den 1 januari 2018. Dessutom tillfogar utskottet på grundval av erhållen utredning en på EU-bestämmelserna baserad bestämmelse om att bestämmelserna i IV avd. 1 kap. 10 § om utseende av terminaler enligt EU:s förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid buss-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

transport och III avd. 2 kap. 6 § om införande av intelligenta trafiksystem träder i kraft redan den 1 oktober 2017. Eftersom bestämmelserna om att öppna gränssnitt för informations- samt biljett- och betalningssystem träder i kraft redan den 1 januari 2018 ändrar utskottet ikraftträdandebestämmelsen också så att Trafiksäkerhetsverkets rätt att utöva tillsyn över tillämpningen och iakttagandet av bestämmelserna analog träder i kraft den 1 januari 2018. Också bestämmelserna om utseende av de myndigheter som avses i EU-lagstiftningen träder i kraft vid samma tidpunkt. I övrigt träder lagförslag 1 i kraft den 1 juli 2018 i enlighet med propositionen.

VII avd. 1 kap. 3 §. Andra övergångsbestämmelser. På grundval av erhållen utredning kompletterar utskottet paragrafen med ett nytt 8 mom., enligt vilket EU:s förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport tillämpas på reguljär busstrafik mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge från och med den 1 mars 2021.

Lagförslag 3

2 §. Tillämpningsområde. Utskottet erfar att man i de senare faserna av den aktuella regleringen kommer att bedöma frågorna om förarnas yrkeskompetens som en samlad helhet. Den 2 § 3 mom. 7 punkt om bussförare som nu enligt förslaget ska ändras fogade kommunikationsutskottet till lagen genom betänkande KoUB 33/2006 rd, och de frågor bestämmelsen väcker bland annat i fråga om idrottstransporter har dryftats grundligt i utskottet också senare. Utskottet stryker i detta skede den föreslagna ändrade 7 punkten. Det anser att frågan bör bedömas grundligt senare i samband med beredningen av andra bestämmelser som gäller yrkeskompetens. Till denna del förblir den nuvarande bestämmelsen således i kraft. Enligt den tillämpas kraven på yrkeskompetens inte om en buss används privat för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen. Utskottet fäster ytterligare uppmärksamhet vid behovet av yrkeskompetens exempelvis vid transporter för idrottsföreningar och liknande för att säkerställa säkerheten vid transporter. Dessutom gör utskottet en lagteknisk ändring i ingressen till lagförslag 3.

Lagförslag 4

På grund av rubrikändringen i lagförslag 1 gör utskottet som lagteknisk korrigerande ändring i laghänvisningarna i 2 § 9 och 35 punkten, 71 b § 1 mom. 3 punkten och 2 mom., 71 c § 1 mom. och 73 § 1 mom.

Lagförslag 5

På grund av rubrikändringen i lagförslag 1 gör utskottet som lagteknisk korrigerande ändring i laghänvisningen i 6 § 1 mom. 14 punkten.

Lagförslag 6

På grund av rubrikändringen i lagförslag 1 gör utskottet som lagteknisk korrigerande ändring i laghänvisningen i 4 § 2 mom.

Lagförslag 7

Betänkande KoUB 3/2017 rd

På grund av rubrikändringen i lagförslag 1 gör utskottet som lagteknisk korrigeringsändring i laghänvisningen i 1 § 2 mom.

Lagförslag 8

På grund av rubrikändringen i lagförslag 1 gör utskottet som lagteknisk korrigeringsändring i laghänvisningen i 2 § 3 punkten.

Lagförslag 9

På grund av rubrikändringen i lagförslag 1 gör utskottet som lagteknisk korrigeringsändring i laghänvisningarna i 3 § 2 mom. 8 punkten, 12 § 1 mom. 7 punkten, 15 § 1 mom. 10 punkten, 17 § 2 mom. 13 punkten och 20 § 1 och 2 mom.

Lagförslag 10

63 §. Allmänna krav på förare. På grund av rubrikändringen i lagförslag 1 gör utskottet som lagteknisk korrigeringsändring i 63 § 3 mom.

Ikraftträdandebestämmelsen. Utskottet ändrar ikraftträdandebestämmelsen så att upphävandet av 1 a kap. i vägtrafiklagen träder i kraft redan den 1 oktober 2017. Ändringen beror på att bestämmelserna ingår i lagförslag 1, som på grund av vad EU-lagstiftningen kräver träder i kraft redan den 1 oktober 2017.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2 i proposition RP 161/2016 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 och 3—10 i proposition RP 161/2016 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen godkänner tre uttalanden. (Utskottets förslag till uttalanden)

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

AVDELNING I

Allmänt

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *yrkesmässig transport på väg* transport av personer eller gods på väg mot ersättning i förvärvssyfte
- 2) *transporttjänster* yrkesmässig transport av personer eller gods,
- 3) *taxitrafik* yrkesmässig persontransport på väg med en sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjulning, lätt fyrhjulning eller tung fyrhjulning som avses i fordonslagen (1090/2002).
- 4) *förmedlingstjänster* förmedling av transporter mot ersättning med undantag för förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter,
- 5) *trafiktjänster* alla offentliga eller privata tjänster eller kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk,
- 6) *mobilitetstjänster* trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem,
- 7) *kombinationstjänster* skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster.

Med de tjänster som nämns i 1 mom. avses endast tjänster inom vägtrafiken, om inte något annat föreskrivs nedan.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

AVDELNING II

Trafikmarknaden

1 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

1 §

Transport av personer och gods på väg

Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (*EU:s förordning om trafikidkare*) behövs för

1) yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen (1090/2002) avsedd buss (*persontrafik tillstånd*), eller

2) yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination med största tillåtna totalmassa på över 3 500 kg (*godstrafik tillstånd*).

Utan persontrafik tillstånd får dock utföras

1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller

2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller ett offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.

Utan godstrafik tillstånd får dock transporteras gods inom Finland med traktor vars högsta tillåtna hastighet är högst 60 kilometer i timmen. Gods får transporteras med buss också av den som har persontrafik tillstånd. Genom förordning av statsrådet får dessutom annan sådan inrikes godstransport i Finland som på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan har en endast obetydlig inverkan på transportmarknaden befrias från tillståndsplikt.

2 §

Taxitrafik

För bedrivande av taxitrafik krävs taxitrafik tillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktrafik tillstånd som avses i 1 §. **Den som innehar person- eller godstrafik tillstånd ska göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om bedrivande av taxitrafik.**

Utan taxitrafik tillstånd får dock utföras

1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller

2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller ett offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

3 §

Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan person- eller godstrafiktillstånd för en fysisk person som

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

2) uppfyller de krav enligt artiklarna 4 och 6—8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på utövande av yrke i fråga om den som bedriver **landsvägstrafik**,

3) inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen (746/2012) står under sökandens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,

4) inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

5) inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

6) inte genom en lagakraftvunnen dom **under de två senaste åren** har konstaterats skyldig till att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande, ~~oeh~~

7) inte på grund av i 3-6 punkten nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd för en juridisk person

1) som uppfyller de krav enligt artiklarna 4 och 6—8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på utövande av yrke i fråga om den som bedriver persontrafik på landsväg,

2) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) eller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,

3) som inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

4) förutsatt att verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

5) som inte genom en lagakraftvunnen dom **under de två senaste åren** har konstaterats skyldig till att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande,

Betänkande KoUB 3/2017 rd

6) som inte på grund av i 2—5 punkten i detta moment nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.

En förutsättning för beviljande av persontrafik- och godstrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig uppfyller kraven enligt 1 mom. 2 och 5 punkten. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bologsmännen i det företag som söker tillstånd ha gott anseende på det sätt som avses i 6 §.

Tillstånd av en behörig myndighet i landskapet Åland att bedriva persontransport och gods-transport berättigar också till sådana transporter mellan Åland och det övriga Finland.

4 §

Beviljande av taxitrafiktillstånd

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd för en fysisk person

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

2) som har gott anseende på det sätt som avses i 6 §,

3) vars tillstånd enligt denna lag inte har återkallats med stöd av VI avd. 1 kap. 2 § 2 mom. under det senaste året,

4) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,

5) som inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

6) som inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

7) som inte genom en lagakraftvunnen dom har konstaterats skyldig till att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande, ~~och~~

8) som inte på grund av i 3-7 punkten nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd för en juridisk person

1) som har gott anseende på det sätt som avses i 7 §,

2) vars trafik tillstånd inte har återkallats med stöd av VI avd. 1 kap. 2 § 2 mom. under det senaste året,

3) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens eller den organi-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

sationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,

4) inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

5) förutsatt att verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

6) som inte genom en lagakraftvunnen dom har konstaterats skyldig till att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande,

7) som inte på grund av i 2—6 punkten i detta moment nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att tillståndssökanden har faktiskt och fast verksamhetsställe i Finland och att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig har gott anseende på det sätt som avses i 6 §. Verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ska också ha gott anseende på det sätt som avses i 6 §.

Tillstånd av en behörig myndighet i landskapet Åland att bedriva taxitrafik berättigar också till taxitrafik mellan Åland och det övriga Finland.

5 §

Trafikansvarig

Den som har taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska utse en trafikansvarig som de facto och kontinuerligt leder företagets trafikverksamhet och företräder företaget, om inte något annat följer av EU:s förordning om trafikidkare. I en koncern eller en jämförbar sammanslutning får samma person utses till trafikansvarig för flera juridiska personer.

6 §

Gott anseende hos fysiska personer

En trafikansvarig eller en fysisk person som söker eller innehar tillstånd har inte gott anseende, om

1) han eller hon under de senaste två åren har dömts för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar eller för brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare,

2) han eller hon under de senaste två åren har påförts andra sanktioner än fängelse eller böter för minst fyra sådana allvarliga överträdelser som avses i artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare, eller

Betänkande KoUB 3/2017 rd

3) han eller hon under de senaste två åren har dömts till fängelse- eller bötesstraff eller påförts sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar som avses i 1 eller 2 punkten.

En trafikansvarig och en fysisk person som söker eller innehar tillstånd ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Uppenbar olämplighet kan föreligga när

- 1) antalet gärningar är stort,
- 2) gärningen är allvarlig,
- 3) gärningen är systematisk,
- 4) gärningen är riktad mot transportobjektet eller en myndighet,
- 5) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik,
- 6) gärningen har konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten,
- 7) gärningen på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten, eller
- 8) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare.

7 §

Gott anseende hos juridiska personer

En juridisk person som söker eller innehar taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd har inte gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om

- 1) personen under de senaste fem åren har dömts till samfundsbot, eller
- 2) dess verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 6 §. En juridisk person ska dock anses ha gott anseende, om den gärning som ligger till grund för den dom som avses i 1 mom. 1 punkten inte visar att sökanden på det sätt som avses i 6 § 2 mom. är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

8 §

Tillståndets giltighet

Taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd gäller 10 år från den dag det beviljats.

9 §

Ändring och förnyande av tillstånd

Ett taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd kan ändras eller förnyas på ansökan hos Trafiksäkerhetsverket. På förnyande av tillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av tillstånd. Vid ändring av tillstånd bör förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 3–7 § beaktas till den del de inverkar på ändringen av tillståndet.

Om ansökan om förnyande av persontrafik- eller godstrafiktillstånd har anhängiggjorts senast en månad före tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken fortsätta med det tillstånd som ska förnyas tills ärendet har avgjorts.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

En tillståndshavare ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket förändringar i förutsättningarna för beviljande av tillstånd.

10 §

Dödsbons rätt att fortsätta trafiken

Om en fysisk person som har taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd avlider, får dödsboet fortsätta trafiken under högst sex månader från dödsdagen, om dödsboet inom tre månader från dödsdagen till Trafiksäkerhetsverket anmäler en trafikansvarig som uppfyller kraven enligt denna lag.

11 §

Riskföretag

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som har dömts till straff eller påförts

sanktioner för sådana brott eller förseelser som avses i 6 § 1 mo. eller 7 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i bestämmelserna. Som riskföretag betraktas också en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som anges i 6 § 1 mom. och vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bolagsman har gärningarnas antal motsvarar det som anges i bestämmelsen.

En innehavare av person- eller godstrafiktillstånd upphör att vara ett riskföretag, om varken företaget eller dess trafikansvarige, den verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som föreskrivs i 6 § 1 mom. och 7 § 1 mom.

12 §

Utredningsskyldighet för beställare av godstransport

I denna paragraf avses med beställare av godstransport en sådan näringsidkare som beställer en transport som enligt 3 § 1 mom. i handelsregisterlagen (129/1979) är skyldig att göra en grundanmälan samt staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun och en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, något annat religionssamfund eller någon annan offentligrättslig juridisk person eller en motsvarande utländsk aktör.

Den som beställer en godstransport eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om transport utreda att

1) transportören har godstrafiktillstånd eller rätt att utföra transporten som cabotagetransport enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (*EU:s förordning om tillstånd för godstrafik*), ~~och~~

2) transportören är införd i registret över mervärdesskattskyldiga enligt mervärdesskattelagen (1501/1993), om transportören är förpliktad till det för den aktuella försäljningen.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Avtal får inte ingås, om de förutsättningar som anges i 2 mom. inte är uppfyllda. Avtal får inte heller ingås, om beställaren är medveten om eller borde vara medveten om att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare.

En utredning enligt 2 mom. behöver inte göras, om

1) avtalspart är staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun och en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, Folkpensionsanstalten eller Finlands Bank,

2) det har förflutit mindre än tre månader från det att den senaste utredningen gjordes om samma avtalspart, eller om

3) avtalsförhållandet mellan beställaren och avtalsparten kan anses vara etablerat som en följd av tidigare utförda transporter under löpande år, varvid en utredning ska göras varje kalenderår.

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra en utredning enligt 2 mom., om det avtalade transportpriset exklusive mervärdesskatt är mindre än 500 euro för transportavtal som ingåtts under en tremånadersperiod eller om värdet på vederlaget, exklusive skatt, i ett underleverantörsavtal för en inrikes transport i Finland enligt 1 § 3 mom. är högst 10 000 euro.

13 §

Utrednings- och anmälningsskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster

En tillhandahållare av förmedlingstjänster ska försäkra sig om att den näringsidkare som svarar för transporten har behövligt taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd.

Den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller dennes i Finland etablerade företrädare ska årligen före utgången av januari meddela Trafiksäkerhetsverket totalbeloppen av de ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de förmedlade transporterna **och som tillhandahållaren av förmedlingstjänster har kännedom om**, såvida myndigheterna inte har tillgång till uppgifterna utifrån en motsvarande anmälan till Skatteförvaltningen.

14 §

Registreringskyldighet

En tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kilogram men är högst 3 500 kilogram ska registrera sig hos Trafiksäkerhetsverket. Registreringsplikt föreligger dock inte om tillstånd med stöd av 1 kap. 1 § 3 mom. inte krävs för verksamheten.

15 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och i 14 § avsedda tjänsteleverantörer ska se till att de fordon som används i trafik är införda i det register som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) **och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål.**

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporter tillfälligt är ur funktion under en kort tid.

2 kap.

Internationella godstransporter

1 §

Transporttillstånd för internationell trafik

Med transporttillstånd för internationell trafik avses ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland eller en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas utomlands.

2 §

Beviljande av transporttillstånd för transporter i Finland

Trafiksäkerhetsverket beviljar på det sätt som förutsätts i internationella överenskommelser och förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska unionens lagstiftning transporttillstånd för internationell trafik med lastbilar och sådana fordonskombinationer bestående av en bil och en släpvagn med en totalvikt på över 3 500 kg som registrerats i utlandet eller som registrerats i Finland men uthyrts till utlandet.

Kommunikationsministeriet kan på grundval av reciprocitet i enlighet med en internationell förpliktelse och överenskommelse som är bindande för Finland avtala om mindre avvikelser från tillståndsarrangemangen.

Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall av tvingande skäl tillåta sådana transporter som inte överensstämmer med internationella överenskommelser.

3 §

Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter

Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för internationell trafik för utrikestransporter. Tillståndsansökan ska innefatta de uppgifter som tillståndsmyndigheten har begärt och som behövs för behandlingen av ansökan. Om endast en del av de sökande kan beviljas tillstånd på grund av det ringa antalet tillstånd, ska tillstånd beviljas de sökande vars transport effektivast utnyttjar den transporträtt som hänför sig till det tillstånd ansökan gäller.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

4 §

Återlämnande av transporttillstånd

Tillståndshavaren är skyldig att utan dröjsmål till tillståndsmyndigheten återlämna ett tillstånd som avses i 2 eller 3 § och som inte kommer att användas eller som inte har använts. Tillståndsmyndigheten kan kräva att transporttillståndet återlämnas om tillståndshavaren inte använder tillståndet och inte heller börjar använda tillståndet inom en skälig frist som bestäms av tillståndsmyndigheten.

3 kap.

Krav på förare

1 §

Krav på taxiförare

En förare som är verksam inom taxitrafiken (taxiförare) ska ha körkortstillstånd för taxiförare.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan körkortstillstånd för en person som

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

2) uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2 enligt 18 § i körkortslagen (386/2011),

3) har avlagt Trafiksäkerhetsverkets prov för taxiförare. Utöver att den som bedriver taxitrafik i enlighet med III avd. 1 kap. 2 § ska ansvara för och se till att föraren har behövlig kompetens är syftet med provet att i samband med ansökan om körkortstillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet också oavsett fordon, kan beakta passagerarens funktionsnedsättningar och har en tillräcklig lokalkännedom i det huvudsakliga verksamhetsdistriktet. (Ny)

Trafiksäkerhetsverket får dock inte bevilja körkortstillstånd om personen på det sätt som framgår av straffregistret under de föregående fem åren före ansökan om körkortstillstånd har gjort sig skyldig till

1) en sedlighetssårande gärning enligt 17 kap. 18, 18 a eller 19 § i strafflagen (39/1889), sexualbrott enligt 20 kap., brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 1—3 eller 6 §, människohandel enligt 25 kap. 3 § eller grov människohandel enligt 3 a §, grovt rån enligt 31 kap. 2 § eller narkotikabrott enligt 50 kap. i den lagen,

2) brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 4, 5 eller 6 a eller 7—15 § i strafflagen, egendomsbrott enligt 28 kap. 1—9, 11 och 12 §, rån enligt 31 kap. 1 § eller häleri- eller penningtvättsbrott enligt 32 kap. 1—10 § i den lagen,

3) ~~under de föregående fem åren har gjort sig skyldig till~~ grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 2 § i strafflagen (39/1889), rattfylleri enligt 23 kap. 3 §, grovt rattfylleri enligt 23 kap. 4 § eller förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i den lagen.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

4) ett brott som motsvarar de brott som avses i 1—3 punkten, då ett avgörande i domstol om brottet med stöd av 2 § 2 mom. i straffregisterlagen (770/1993) har antecknats i straffregistret. (Ny)

Trafiksäkerhetsverket får inte heller bevilja den körtillstånd som på det sätt som framgår av bötesregistret har gjort sig skyldig till

- 1) en i 3 mom. 3 punkten avsedd gärning, eller
- 2) en i 3 mom. 1, 2 eller 4 punkten avsedd gärning, om gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig att arbeta som taxiförare. (Ny)

Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om kraven i det prov för taxiförare som avses i 2 mom. 3 punkten. (Nytt)

2 §

Giltighet och förnyande av körtillstånd för taxiförare

Körtillstånd för taxiförare gäller fem år från den dag det beviljats. En taxiförare som har fyllt 68 år ska dock se till att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2. Körtillståndet kan förnyas på ansökan hos Trafiksäkerhetsverket. Vid förnyande tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd.

AVDELNING III

Tjänster

1 kap.

Persontrafiktjänster

1 §

Informationsskyldighet

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik och den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster ska se till att passageraren har tillgång till åtminstone följande information i elektronisk form:

- 1) uppgift om huruvida transporttjänsten tillhandahålls med stöd av tillstånd eller huruvida tjänsten är befriad från tillståndsplikten,
- 2) huvudsakligt verksamhetsområde, vilka tjänster som tillhandahålls och under vilka tider samt ändringar och indragningar som gäller tjänsterna,
- 3) priser eller grunderna för hur priserna bestäms,
- 4) de betalningssätt som används,

Betänkande KoUB 3/2017 rd

5) service och assistans som står till förfogande för passagerare med funktionshinder, fordons tillgänglighet och vilken utrustning som underlättar för passagerarna att ta sig in i och ut ur fordonet samt kommunikationen med föraren,

6) anvisningar för kundrespons och hantering av felsituationer.

Den som innehar persontrafiktillstånd behöver dock inte lämna information i elektronisk form, om det inte är ändamålsenligt eller skäligt på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat. I sådana fall måste informationen dock finnas allmänt tillgänglig i skriftlig form.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur informationen ska tillhandahållas för att det ska kunna säkerställas att informationens omfattning och jämförbarhet är tillräcklig.

2 §

Skyldigheter i fråga om taxitrafik

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer vid taxitrafik för att

- 1) föraren har sådant körtillstånd för taxiförare som avses i II avd. 4 kap. 1 §,
- 2) föraren säkerställer att passageraren tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och erbjuder den hjälp som behövs,
- 3) föraren har tillräcklig interaktionsförmåga och tillräckliga språkkunskaper,
- 4) föraren har förmåga att beakta de särskilda behov en passagerare med funktionshinder har,
- 5) namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn finns angivna och informationen är placerad så att passageraren kan se den,
- 6) föraren, om priset grundar sig på resans längd eller restiden, väljer den väg som är mest förmånlig och ändamålsenlig för passageraren om passageraren låter föraren välja, eller kör den väg som passageraren i samband med beställningen på förhand har godkänt eller föreslagit,
- 7) passageraren har rätt att betala resan kontant eller med något av de vanligaste betalkorten, om inte ett särskilt betalningssätt har angetts på det sätt som avses i 1 § och passageraren har godkänt betalningssättet i samband med beställningen eller bokningen.

3 §

Prissättning av taxitrafiktjänster

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera passageraren om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för passageraren lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att passagerarna lätt kan se dem.

Närmare föreskrifter om hur priserna anges och prisuppgifterna hålls synliga på det sätt som avses i 1 mom. får meddelas av Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket ska följa prissättningen av de taxitrafiktjänster som tillhandahålls passagerarna. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om sådana totalpriser för taxitrafiktjänster om vilka ska avtalas särskilt, om priserna överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. När Trafiksäkerhetsverket bestämmer dessa priser ska den allmänna prisnivån på

Betänkande KoUB 3/2017 rd

taxitrafiktjänster, de olika prissättningsmodellerna, den allmänna konsumentprisnivån och befolkningens allmänna inkomstnivå beaktas. **De bestämda totalpriserna ska justeras årligen.**

Om oenighet uppstår om huruvida priset uttryckligen har överenskommit, ska tjänsteleverantören kunna visa att dennes påstående är riktigt. Om priset inte uttryckligen har överenskommit, får det inte överstiga det av Trafiksäkerhetsverket bestämda totalpris som avses i 3 mom.

Trafiksäkerhetsverket får bestämma maximipriserna på de mest använda typerna av taxitrafiktjänster, **inklusive taxitjänster för grupper med särskilda behov**, om totalpriserna inom taxitrafiken stiger avsevärt mera än den allmänna konsumentprisnivån och kostnadsindex för taxitrafiken **utvecklas**. Det av Trafiksäkerhetsverket bestämda maximipriset ska vara kostnadsorienterat så att det innefattar en skälig vinst. Maximipriset ska justeras årligen.

2 kap.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

1 §

Väsentlig information om mobilitetstjänster

Oberoende av trafikslag ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbar form och kan användas fritt med hjälp av en förbindelse som upprättats i ett informationssystem (*öppet gränssnitt*). Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet.

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas till Trafikverket innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd.

Trafikverket ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om den väsentliga information som avses i 1 mom. och de krav som ställs på informationens aktualitet samt om teknisk interoperabilitet.

2 §

Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet

Den som tillhandahåller persontransporttjänster eller förmedlingstjänster inom väg- och spårtrafik eller den som för sådana tillhandahållares räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet ska ge dem som tillhandahåller mobilitets- och förmedlingstjänster tillträde till det försäljningsgränssnitt som används för biljett- och avgiftssystemet för att

1) möjliggöra köp av en sådan biljettprodukt som berättigar till en enkelresa till normalpris och i fråga om vilken den reserätt som baserar sig på biljettprodukten enkelt ska kunna påvisas med hjälp av allmänt tillgänglig teknik, eller

Betänkande KoUB 3/2017 rd

2) reservera en enskild resa eller transport vars exakta pris inte är känt när tjänsten inleds, eller som av någon annan orsak enligt överenskommelse ska betalas efter det att tjänsten utförts.

Den som tillhandahåller transporttjänster och som tillhandahåller endast andra transporttjänster inom persontrafiken än sådana som en behörig myndighet enligt IV avd. 1 kap. 3 och 4 § **upphandlar enligt denna lag, lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016), nedan upphandlingslagen, eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016)**, kan avvika från kravet i 1 mom., om det inte är tekniskt ändamålsenligt eller skäligt att uppfylla det på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat.

Den tjänsteleverantör som är ålagd att ge tillträde i enlighet med 1 mom. till ett gränssnitt för biljett- och betalningssystemet ska för att möjliggöra det praktiska genomförandet samarbeta med den tillhandahållare av mobilitets- eller samordningstjänster som utnyttjar gränssnittet.

3 §

Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar

Den behöriga myndighet som avses i IV avd. 1 kap. 3 och 4 § i denna lag ska se till att det vid upphandling av mobilitetstjänster **eller biljett- och betalningssystem i anslutning till dem enligt denna lag, upphandlingslagen eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster** i anbudsförfrågan, upphandlingsannonsen och upphandlingskontraktet förutsätts att

1) tjänsteleverantören har gett en beskrivning för hur leverantörens skyldigheter enligt 1 § har uppfyllts,

2) tjänsteleverantörens på biljettprodukterna baserade reserätter kan visas i det bakomliggande systemet med hjälp av ett elektroniskt kommunikationsnät, och allmänt tillgänglig teknik ska kunna användas för att visa reserätten,

3) kommunikationen mellan tjänsteleverantörens och en annan tjänsteleverantörs bakgrundssystem kan ske via ett gränssnitt, om rätten att resa verifieras i den andra tjänsteleverantörens bakgrundssystem.

Den behöriga myndigheten ska godkänna alla sådana av tjänsteleverantörerna använda system som uppfyller kraven i 1 mom. 2 punkten. Den behöriga myndigheten ska också se till att dess verksamhet i övrigt befrämjar interoperabiliteten mellan biljett- och betalningssystemen.

4 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 1 och 2 § och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

De tjänsteleverantörer som ålagts att ge tillträde till ett gränssnitt som avses i 1 och 2 § ska se till att tillträdet kan ske utan att informationssäkerheten för tjänsten eller integritetsskyddet äventyras.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

5 §

Interoperabiliteten hos tjänster som sammanför tjänster och gränssnitt

När tjänsteleverantörer och förvaltare av eller underhållsansvariga för bakomliggande system för visande av rätten att resa som tekniskt sammanförs av de öppna gränssnitt som omfattas av bestämmelserna i detta kapitel utvecklar egna tjänster och system ska tjänsteleverantörerna och förvaltarna eller de underhållsansvariga se till att tjänsterna och systemen är interoperabla med andra motsvarande tjänster. De tjänsteleverantörer som avses ovan ska även i övrigt samarbeta för att garantera den tekniska interoperabilitet som behövs för att bilda resekedjor.

De som tillhandahåller kombinationstjänster ska ge tillgång till de gränssnitt som behövs för visande av rätten att resa och se till att rätten kan verifieras med hjälp av allmänt tillgänglig teknik.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om säkrande av den interoperabilitet som avses i 1 och 2 mom.

6 §

Införande av intelligenta trafiksystem

Vid tillämpningen av de specifikationer som Europeiska kommissionen antagit med stöd av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet) ska de principer som fastställs i bilaga II till direktivet följas i fråga om de prioriterade områden som avses i artikel 2 och de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i direktivet.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma och kontrollera om de tjänsteleverantörer, myndigheter och andra verksamhetsutövare som genomför de prioriterade områden som avses i artikel 2 och de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 uppfyller de krav som anges i direktivet och som utfärdats med stöd av det.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare tekniska föreskrifter om påvisande av den överensstämmelse med kraven som avses i 2 mom. och om ansökan om utvärdering.

3 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

1 §

Upphandlingsförfaranden

Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används när koncessionsavtal som gäller landsvägstrafik och annan spårtrafik än järnvägstrafik ingås. Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används vid ingåendet av avtal om järnvägstrafik, oberoende av om avtalen är koncessionsavtal eller andra avtal om offentlig tjänsteupphandling som avses i Europaparlamentets och rå-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

dets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (*trafikavtalsförordningen*). I artiklarna 4–8 i trafikavtalsförordningen finns bestämmelser om direkttilldelning av avtal.

På andra avtal än de avtal om offentlig tjänsteupphandling som avses i 1 mom. tillämpas upphandlingsförfaranden enligt **upphandlingslagen** eller lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (~~349/2007~~). På dessa avtal tillämpas trafikavtalsförordningen med undantag för bestämmelserna i artikel 5.2–5.6 och artikel 8.2–8.4.

De behöriga myndigheterna enligt IV avd. 1 kap. 3 och 4 § kan när koncessionsavtal ingås tillämpa ett förfarande där alla trafikidkare som avses i trafikavtalsförordningen kan lämna anbud (*förfarande i ett steg*) eller ett förfarande där alla de nämnda trafikidkarna kan lämna ansökan om deltagande och den behöriga myndigheten därefter bland dem som lämnat in en ansökan väljer ut dem som får lämna anbud i förfarandets följande steg (*förfarande i två steg*).

2 §

Annonsering om upphandling och minimitidsfrister

Utöver vad som föreskrivs i artikel 7 i trafikavtalsförordningen ska den behöriga myndigheten offentligt informera om koncessionsavtal som ingås genom förfaranden enligt 1 § 3 mom. Annonserna ska sändas för publicering på webbadressen www.hankintailmoitukset.fi. **På informationsutbyte i anslutning till upphandlingar tillämpas dessutom 8 kap. i upphandlingslagen.**

När tidsfristerna för upphandlingsförfarandet bestäms ska hänsyn tas till upphandlingens storlek och avtalets längd samt hur lång tid som behövs för att utarbeta och sända anbuden. Tidsfristerna beräknas från den dag som följer på den då upphandlingsannonsen sändes för publicering. Om den behöriga myndigheten tillämpar förfarandet i två steg räknas anbudstiden från den dag då anbudsförfrågan sändes.

Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för inlämnande av ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst 45 dagar och vid ett förfarande i två steg minst 40 dagar.

3 §

Anbudsförfrågan

En anbudsförfrågan ska utarbetas skriftligen och så tydligt att det utifrån den är möjligt att lämna anbud som kan mätas med samma mått och är jämförbara. I anbudsförfrågan ombeds trafikidkarna lämna sina anbud inom utsatt tid.

Anbudsförfrågan och i tillämpliga delar upphandlingsannonsen ska innehålla

- 1) ett angivande av föremålet för upphandlingen och minimikvalitetskrav,
- 2) en hänvisning till den publicerade upphandlingsannonsen,
- 3) tidsfristen för lämnande av anbud,
- 4) adress till vilken de skriftliga anbuden ska skickas,
- 5) det eller de språk som anbuden ska avfattas på,
- 6) krav som gäller trafikidkarnas ekonomiska och finansiella situation samt tekniska och yrkesmässiga kvalifikationer och övriga krav samt en förteckning över de handlingar som ska tillhandahållas,

Betänkande KoUB 3/2017 rd

- 7) grunden för valet av anbud,
- 8) anbudens giltighetstid.

Vid upphandling tillämpas dessutom bestämmelserna i 71—74 § i upphandlingslagen om beskrivning av föremålet för upphandlingen, användning av märken vid beskrivningen av föremålet för upphandlingen, teknisk utredning och påvisande av att anbudet svarar mot kraven. På andra avtal som gäller järnvägstrafik än koncessionsavtal tillämpas dessutom vad som i 58 § i den nämnda lagen föreskrivs om annonseringsskyldighet i efterhand.

4 §

Val av anbudsgivare

Vid ett förfarande i två steg ska anbudsgivare väljas samt vid ett förfarande i ett steg anbudsgivarnas lämplighet bedömas utifrån förhandsanmälda grunder som hänför sig till anbudsgivarnas ekonomiska och finansiella situation, tekniska prestationsförmåga och yrkesmässiga kvalifikationer eller utifrån andra objektiva och icke-diskriminerande grunder.

Vid anbudsförfarande ska sådana trafikidkare uteslutas som inte har tekniska, ekonomiska eller andra förutsättningar att genomföra upphandlingen eller som gjort sig skyldiga till brott som nämns i 80 § i upphandlingslagen. En trafikidkare kan uteslutas på basis av 81 § i den lagen.

5 §

Förhandlingar efter inlämnande av anbud

Efter att anbud lämnats in kan den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 5.3 i trafikavtalsförordningen förhandla med de trafikidkare som lämnat anbud, om anbudsförfrågan inte har kunnat avfattas så exakt att det bästa anbudet kan väljas eller om anbudet inte till sitt innehåll motsvarar anbudsförfrågan. Det förutsätts dessutom att avtalsvillkoren i anbudsförfrågan inte ändras i väsentlig grad.

Syftet med de förhandlingar som avses i 1 mom. är att välja det bästa anbudet. Den behöriga myndigheten ska förhandla i syfte att anpassa anbudet till de krav som angetts i upphandlingsannonsen eller anbudsförfrågan. Förhandlingarna kan föras i successiva steg så att antalet trafikidkare som deltar i förhandlingarna minskar under förhandlingarna genom tillämpning av grunderna för valet av anbud.

6 §

Val av anbud

Det anbud ska antas som för den behöriga myndigheten totalekonomiskt sett är det mest fördelaktiga utifrån bedömningsgrunder som är kopplade till föremålet för upphandlingen eller det som har det lägsta priset. Som bedömningsgrunder för valet av det totalekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan användas kvaliteten på den tjänst som anbudet gäller, fordonens kvalitet, fordonens tillgänglighet, integrering av tjänsten, priset, utbudets volym, passagerarpriser, miljöegenskaper samt uppfyllande av miljökrav.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

När det som är totalekonomiskt mest fördelaktigt används som grund för valet ska jämförelsegrunderna och deras inbördes viktning nämnas i upphandlingsannonsen eller förfrågningsunderlaget. Viktningen kan anges också i form av ett skäligen variationsintervall. Om en relativ viktning av jämförelsegrunderna av motiverad anledning inte kan anges, ska jämförelsegrunderna anges i prioritetsordning.

7 §

Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid

Den behöriga myndigheten kan göra en tilläggsbeställning utan något anbudsförfarande, om tilläggsbeställningen motsvarar en tidigare upphandling genom ett förfarande i ett steg eller ett förfarande i två steg. En ytterligare förutsättning är att en eventuell senare upphandling utan anbudsförfarande har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen och att avtalets längd med beaktande av tilläggsbeställningens tid inte överskrider den maximitid som anges i artikel 4.3 i trafikavtalsförordningen.

Ett koncessionsavtal kan innehålla avtalsvillkor för de mål enligt vilka trafiken utvecklas under avtalsperioden. Målen kan gälla uppnående av nivån på tjänsten eller ökning av antalet passagerare. I avtalsvillkoren kan trafikidkaren åläggas att delvis eller helt och hållet ansvara för valet av metoder som behövs för att målen ska uppnås.

Den ursprungliga giltighetstiden för ett koncessionsavtal kan förlängas om avtalet innehåller villkor som avses i 2 mom. och de mål som anges i villkoren eller en del av dem har uppnåtts genom trafikidkarens åtgärder. En ytterligare förutsättning är att möjligheten att förlänga avtalet har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen, att avtalets längd med beaktande av förlängningen av giltighetstiden inte överskrider maximitiden enligt 1 mom. och att trafikidkaren inte får någon annan gottgörelse för måluppfyllelsen.

8 §

Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet

Den upphandlande enheten ska fatta ett skriftligt beslut om de avgöranden som påverkar anbudssökandenas och anbudsgivarnas ställning samt om anbudsförfarandets utgång. Beslutet ska motiveras. De faktorer som väsentligen har påverkat avgörandet ska framgå av beslutet eller av de handlingar som hänför sig till beslutet. Sådana faktorer är åtminstone grunderna för att en anbudssökande eller en anbudsgivare har avvisats eller ett anbud har förkastats och de grunder på vilka de godkända anbuden har jämförts. Av beslutet eller av de handlingar som hänför sig till det ska det dessutom framgå när upphandlingskontraktet kan slutas. På upphandlingsbeslutet tillämpas dessutom **126 och 127 § i upphandlingslagen**.

Efter det att upphandlingsbeslutet har fattats ska den behöriga myndigheten ingå ett i artikel 3.1 i trafikavtalsförordningen avsett avtal om offentlig tjänsteupphandling. Det obligatoriska innehållet i avtalet anges i artikel 4 i förordningen. Ett avtal om offentlig tjänsteupphandling kan ingås och beslutet verkställas tidigast 21 dagar efter det att de trafikidkare som deltagit i anbudsförfarandet har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen om hur man söker ändring. Avtalet kan emellertid ingås också tidigare, om detta av ett tvingande allmänintresse eller av oförutsebara skäl som inte beror på den behöriga myndigheten är absolut nödvändigt. Väntetid behöver

Betänkande KoUB 3/2017 rd

inte iakttas, om upphandlingskontraktet sluts med den trafikidkare som lämnat det enda godtagbara anbudet och det i anbudsförfarandet inte längre deltar andra anbudsgivare eller anbudssökande vars ställning kan påverkas av valet av avtalspartner.

På upphandlingsdokumentens offentlighet tillämpas 138 § i upphandlingslagen.

9 §

Särredovisningsskyldighet

En särredovisningsskyldig trafikidkare enligt 5 punkten i bilagan till trafikavtalsförordningen ska lämna detaljerade uppgifter om de metoder genom vilka intäkterna och kostnaderna fördelas på olika verksamheter. De uppgifter som omfattas av denna skyldighet att lämna upplysningar ska bevaras i minst tio år efter utgången av räkenskapsperioden.

I fråga om den separata bokföring som avses i punkt 5 i bilagan till trafikavtalsförordningen är resultaträkningarna offentliga och ska presenteras som en not till den särredovisningsskyldiga trafikidkarens bokslut.

Trots vad som i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) föreskrivs om sekretess, har kommunikationsministeriet och de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 3 och 4 § i denna lag rätt att av de särredovisningsskyldiga trafikidkarna få den information som avses i trafikavtalsförordningen för fullgörande av de uppgifter som avses i förordningen.

Trots sekretessbestämmelserna har kommunikationsministeriet rätt att till kommissionen vidarebefordra uppgifter som ministeriet fått med stöd av 3 mom. för användning i den omfattning som förutsätts för skyldigheten enligt trafikavtalsförordningen att medge insyn för bedömning av om de ersättningar som betalats är förenliga med förordningen.

10 §

Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt

Den behöriga myndighet som avses i IV avd. 1 kap. 3 och 4 § får besluta att ordna de offentliga persontrafiktjänsterna inom sitt behörighetsområde eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen för att se till att det tillhandahålls sådana allmännyttiga tjänster som är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än de tjänster som kan tillhandahållas enbart på marknadsvillkor.

Den behöriga myndigheten kan dessutom vid behov besluta att bevilja ensamrätt i enlighet med trafikavtalsförordningen. Genom ett beslut om ensamrätt ges den som bedriver offentlig trafik och som väljs särskilt en möjlighet att bedriva offentlig persontrafik på en viss rutt, inom ett visst nät eller inom ett visst område utan att andra eventuella trafikidkare har en sådan rätt. Den behöriga myndigheten ska lägga ut beslutet om beviljande av ensamrätt på sina webbsidor.

Ensamrätt kan beviljas i samband med alla slag av avtal om offentlig upphandling.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

4 kap.

Offentligt stöd för trafiktjänster

1 §

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

- 1) trafikidkare enligt vad som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning,
- 2) användare av trafiktjänster på grundval av en förbindelse som ingås av den behöriga myndigheten enligt vilken kostnaderna för trafiktjänster ersätts upp till ett i förväg fastställt värde,
- 3) kommuner, samkommuner och allmännyttiga samfund för utveckling, planering och forskning som gäller trafiktjänster.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om användningsändamål och bevillningsförfarande för de anslag för statsunderstöd som avses i 1 mom.

2 §

Kvotering och användning av anslag

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 1 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt IV avd. 1 kap. 4 § 1 mom. samt för de ändamål som nämns i 1 § 1 mom. 3 punkten i detta kapitel, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Trafikverket beslutar om kvoteringen för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna av det anslag som anvisats i statsbudgeten eller en del därav och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på ändamål som nämns i 1 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. Trafikverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 1 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna får för de ändamål som nämns i 1 § 1 mom. 1–3 punkten använda det anslag som Trafikverket kvoterat. De kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för ändamål enligt den paragrafen.

3 §

Återkrav av ersättning

Den behöriga myndigheten ska bestämma att utbetalningen av ersättning från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om ersättningstagaren

- 1) underlåtit att återbetala sådan ersättning eller en del av den som denne fått på felaktiga grunder, till för stort belopp eller uppenbart utan grund,
- 2) lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter för att ersättningen ska beviljas eller utbetalas eller när den övervakas och om detta förfarande har varit ägnat att väsentligt inverka på erhållan-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

det av ersättningen, ersättningsbeloppet eller villkoren för ersättningen, eller hemlighållit en sådan omständighet,

3) använt ersättningen för ett väsentligen annat ändamål än det har betalats för, eller

4) i övrigt på ett med 1–3 punkten jämförbart sätt väsentligen brutit mot bestämmelserna om ersättningen eller utbetalningsvillkoren.

Den behöriga myndigheten kan bestämma att utbetalningen av ersättning från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om

1) ersättningstagaren har vägrat lämna de uppgifter, handlingar och annat material eller bistånd som krävs i lag eller avtal för utbetalning och övervakning av ersättningen, eller

2) ersättningen på något annat sätt än det som avses i 1 mom. betalats på felaktiga grunder eller utan grund.

Ersättningstagaren ska på det belopp som återbetalas eller återkrävs, räknat från den dag då ersättningen betalades ut, betala en årlig ränta enligt 3 § 2 mom. i räntelagen (633/1982) ökad med tre procentenheter.

Om det återkrävda beloppet inte betalas senast den dag som bestämts av den behöriga myndigheten, ska en årlig dröjsmålsränta betalas på beloppet enligt 4 § i räntelagen.

AVDELNING IV

Myndigheter och tillsyn

1 kap.

Myndigheternas verksamhet

1 §

Trafiksäkerhetsverket som allmän tillsynsmyndighet

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över att denna lag samt bestämmelser och föreskrifter som utfärdats och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Trafiksäkerhetsverket bedömer trafiksystemets funktion och verkningarna av denna lag och rapporterar regelbundet om trafiksystemets tillstånd.

2 §

Trafikverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

Trafikverket följer upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordnar utvecklingen av tjänsterna.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

En tillhandahållare av mobilitetstjänster är trots affärs- och yrkeshemligheten skyldig att regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver till Trafikverket som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Trafikverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i III avd. 2 kap. 1 §. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt.

Trafikverket har rätt att trots sekretess till en annan myndighet lämna ut de uppgifter verket fått om de är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Trafikverket får lämna ut uppgifterna via en teknisk anslutning eller annars elektroniskt. Trafikverket har trots sekretess rätt att få uppgifter från en annan myndighet som är nödvändiga för att trafikverket ska kunna fullgöra de uppgifter som avses i denna paragraf.

3 § (Ny)

Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar vägtrafiken

Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet övervakar inom sitt uppgiftsområde att denna lag följs.

4 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna samt de kommunala myndigheter som nämns i 2 mom. och de regionala myndigheter som nämns i 3 mom. är sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen.

Hyinge, Imatra, Kajana, Karleby, Kouvola, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Vasa och Villmanstrand är inom sina områden sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen.

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

- 1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo och Vanda bildar,
- 2) Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,
- 3) Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Liperi bildar,
- 4) Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar,
- 5) Kotka stad inom det område som kommunerna Fredrikshamn, Kotka och Pyttis bildar,
- 6) Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,
- 7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,
- 8) Havslapplands regionala kommunala kollektivtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Kemi, Keminmaa, Simo, Tervola och Torneå bildar,

Betänkande KoUB 3/2017 rd

9) Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ii, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyrnävä och Uleåborg bildar,

10) Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,

11) Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,

12) Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i III avd. 3 kap. 10 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitetstjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att i enlighet med 2 § 3 mom. ta in sådana uppgifter som myndigheten har fått från Trafikverket i en anbudsförfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags affärs- eller yrkeshemligheter får dock inte framgå av anbudsförfrågan.

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av **upphandlingslagen**.

Trafiktjänster som en behörig kommunal myndighet ordnat får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

5 §

Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden som gäller järnvägstrafiken. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 3 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i III avd. 3 kap. 10 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

6 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare

Trafiksäkerhetsverket och **en behörig myndighet i landskapet Åland** är de behöriga myndigheter som avses i artikel 10 i EU:s förordning om trafikidkare. Dessutom kan polisen, arbetarskyddsförvaltningen, Skatteförvaltningen och Tullen delta i de kontroller som avses i artikel 10.1 d på basis av den behörighet som de har med stöd av någon annan lag. Trafiksäkerhetsverket är den nationella kontaktpunkt som avses i artikel 18 i förordningen.

Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert för utarbetande av de provuppgifter i examensprovet och det ordnande av provtillfället som avses i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare. En person som uppfyller kraven enligt artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare behöver inte avlägga det examensprov som avses i **artikel 8.1 i förordningen**.

Polisen på den ort där företaget har sitt faktiska och fasta driftsställe utfärdar de handlingar som avses i artikel 19.1 i EU:s förordning om trafikidkare och de intyg som avses i artikel 19.2 i den förordningen. Trafiksäkerhetsverket eller Statens ämbetsverk på Åland utfärdar de intyg om yrkeskunnande som avses i artikel 21.1 i förordningen.

Trafiksäkerhetsverket och **en behörig myndighet i landskapet Åland** utfärdar ett sådant intyg som avses i artikel 21.1 i EU:s förordning om trafikidkare till en person som har blivit godkänd i det examensprov som ordnas av verket eller som har en yrkeshögskoleexamen inom logistik som omfattar sådana studier som förutsätts enligt förordningen.

7 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik

De behöriga myndigheter som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (*EU:s förordning om internationell busstrafik*) är Trafiksäkerhetsverket och **en behörig myndighet i landskapet Åland**. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 4.3, 18.2 och 19 i förordningen.

Den behöriga myndigheten för linjetrafik enligt kapitel III i EU:s förordning om internationell busstrafik är Trafiksäkerhetsverket. På Åland beviljas tillstånd för linjetrafik av **en behörig myndighet i landskapet Åland**.

8 §

Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter

Kommunikationsministeriet begär av kommissionen ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EU:s förordning om tillstånd för godstrafik). Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om de åtgärder som enligt 4 punkten i den artikeln ska vidtas i

Betänkande KoUB 3/2017 rd

fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder.

9 §

Myndigheter som utövar tillsyn över passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Utöver vad som föreskrivs ovan om Trafiksäkerhetsverkets allmänna behörighet, utövar konsumentombudsmannen tillsyn över att bestämmelserna i denna lag följs med avseende på konsumentskyddet enligt vad som föreskrivs i konsumentskyddslagen (38/1978).

Utöver vad som i någon annan lag föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndighet som avses i artikel 28.1 och 28.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, (*EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*). Trafiksäkerhetsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i III avd. 1 kap. i denna lag med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

10 §

Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

Efter att ha hört de behöriga myndigheter som nämns i 3 §, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer utser Trafiksäkerhetsverket de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas.

11 §

Nationell myndighet enligt ITS-direktivet

Trafiksäkerhetsverket är den behöriga nationella myndigheten för de prioriterade områden som avses i artikel 2 i ITS-direktivet och för de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i det direktivet.

12 §

Myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen

Trafiksäkerhetsverket utfärdar det kontrolldokument för avreglerad tillfällig trafik som avses i artikel 6 i den överenskommelse som avses i rådets beslut 2002/917/EG om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss (Interbusöverenskommelsen) samt beviljar det transporttillstånd som avses i artikel 15 i den överenskommelsen. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet är sådana kontrollmyndigheter som avses i artikel 18 i överenskommelsen.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

13 §

Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal

Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för sådan tillfällig internationell persontransport med buss utomlands som baserar sig på ett bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat och beviljar på bilaterala avtal baserade tillstånd för rutter som överskrider riksgränserna.

14 §

Tillsynsmyndigheter i fråga om utredningsskyldighet för beställare av godstransport

Polisen och Tullen övervakar att den utredningsskyldighet för den som beställer en godstransport som avses i II avd. 1 kap. 13 § iakttas.

2 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

1 §

Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt

Trafiksäkerhetsverket har för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna lag och för övervakningen av att lagen och EU-förordningarna iakttas rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftstället hos en tjänsteleverantör enligt denna lag, till fordon och lokaler som används i yrkesmässig trafik för att kunna genomföra kontroller. Rätten till tillträde gäller dock inte lokaler som används för boende av permanent natur. Vid kontrollerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

Tjänsteleverantören ska ställa behövliga lokaler och anordningar till förfogande för genomförande av kontrollen och även i övrigt bistå vid kontrollen.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att i sin besittning ta det material som ska kontrolleras eller en kopia av materialet för kontroll någon annanstans, om detta är nödvändigt för att reda ut de omständigheter som ska kontrolleras och om det är möjligt utan att orsaka oskäligen skada. Materialet ska återställas omedelbart när det inte längre behövs.

2 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

Kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, konsumentombudsmannen och andra myndigheter som övervakar efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag har rätt att trots sekretessbestämmelserna få den information som är nödvändig för att utföra uppgifter enligt denna lag av tjänsteleverantörer och tillståndshavare och av andra aktörer och personer vars rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag ~~och av aktörer som handlar för deras räkning.~~

Betänkande KoUB 3/2017 rd

~~De vilkas rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag samt aktörer som handlar för deras räkning är skyldiga att på begäran samla in och, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter, på begäran lämna ut den information en behörig myndighet som avses i 1 mom. behöver för fullgörandet av sina uppgifter enligt denna lag.~~

Informationen ska lämnas ut utan dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och den som sköter myndighetsuppgifter avgiftsfritt få den information myndigheten behöver för fullgörande av sina uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller har tillstånd enligt II avd. 1 kap., trafikansvariga, ett företags verkställande direktör, ansvariga bolagsmän, **taxiförare som avses i II avd. 3 kap.** och organisationsanknutna personer enligt 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller om sådana organisationer enligt 1 punkten **i den paragrafen** där en organisationsanknuten person som är anställd hos sökanden har ställning som organisationsanknuten person. Rätt att få information gäller också uppgifter ur straff- och bötesregistret **sam informationssystemet för polisärenden.** Uppgifterna lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller i någon annan elektronisk form.

Trafiksäkerhetsverket har dessutom rätt att av polisen få uppgifter som är nödvändiga för att bedöm om tillståndsvillkor i anslutning till säkerheten för dem som anlitar tjänster är uppfyllda samt för andra motsvarande övervakningsåtgärder som avses i denna lag.

3 §

Tillsynsmyndighetens uppgifter i samband med körtillstånd

Trafiksäkerhetsverket får skaffa de tjänster som behövs för att sköta de uppgifter i samband med körtillstånd som avses i II avd. 3 kap. 1 § 2 mom. av privata eller offentliga serviceproducenter som är verksamma i Finland i enlighet med vad som föreskrivs i 8 a – d § i körkortslagen (386/2011).

4 §

Skötseln av polisens, Tullens och gränsbevakningsväsendets uppgifter

Utöver de uppgifter som polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet har enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik har polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet rätt att granska dokument som krävs för transport enligt denna lag och enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i denna lag, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt. (Nytt)

Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet kan avbryta transporten om de dokument eller den information som avses ovan i 1 mom. inte kan fås, om det inte finns särskilda skäl för att tillåta att transporten fortsätter. (Nytt)

Polisen ska trots sekretessbestämmelserna utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter i dess vetskaper som kan leda till att tillstånd enligt II avd. 1 kap. återkallas eller att en varning ges.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

5 §

Rätt att få handräckning

Trafiksäkerhetsverket har rätt att få handräckning av polisen, gränsbevakningsväsendet, Tullen, arbetarskyddsförvaltningen och Skatteförvaltningen för fullgörande av de uppgifter verket har enligt denna lag.

AVDELNING V

Trafikregister

1 kap.

Trafiktillståndsregistret

1 §

Registrets syfte och registermyndighet

Trafiktillståndsregistret är ett nationellt register som förs över tillstånd enligt denna lag och registreringar som avses i II avd. 1 kap. 15 § och som är indelat i separata delar för offentliga uppgifter och uppgifter vilkas användning är begränsad.

Trafiksäkerhetsverket för trafiktillståndsregistret. Trafiksäkerhetsverket får använda registret för att fullgöra de uppgifter eller skyldigheter som verket har enligt lag eller enligt bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lag.

På de registrerade uppgifter som gäller persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd och utlämnande av dem tillämpas dessutom vad som föreskrivs i artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare.

2 §

Uppgifter som förs in i registret

I den offentliga delen av trafiktillståndsregistret införs uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd och om ändringar i tillstånden. I den offentliga delen av registret införs dessutom tillståndshavarens namn och kontaktuppgifter, företagets **företags- och organisationsnummer** samt tillståndets nummer och giltighetsperiod. I fråga om den trafikansvarige införs namn och kontaktuppgifter. Med kontaktuppgifter avses i fråga om fysiska personer sådana uppgifter med hjälp av vilka de kan nå under tjänstetid.

I den del av trafiktillståndsregistret där användningen är begränsad registreras i fråga om juridiska personer uppgifter om verkställande direktör, ansvariga bolagsmän och ägarförhållanden. I fråga om fysiska personer registreras personbeteckning eller, om personbeteckning saknas, upp-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

gifter om födelsetid, födelsekommun, födelsestat och nationalitet samt uppgifter om hemkommun, hemadress, modersmål och kontaktspråk och uppgift om att personen avlidit. I fråga om företag registreras motsvarande uppgifter. I den del av trafiktillståndsregistret där användningen är begränsad registreras också i behövlig utsträckning

- 1) de uppgifter som gäller förutsättningarna för beviljande av tillstånd och som avses i II avd. 1 kap. 3 – 4 § och de uppgifter om gott anseende som avses i 6 – 7,
- 2) uppgift om huruvida företaget har ansetts vara ett riskföretag enligt II avd. 1 kap. 11 §,
- 3) de uppgifter om yrkeskompetens som avses i IV avd. 1 kap. 5 §,
- 4) de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har fått med stöd av IV avd. 2 och 4 § samt
- 5) uppgifter om de administrativa påföljder som avses i VI avd. 1 kap.

I den del av trafiktillståndsregistret där användningen är begränsad införs uppgifter enligt 1 och 2 mom. om dem som ansöker om tillstånd. Vidare införs i den del där användningen är begränsad uppgifter om en sådan registreringspliktig tjänsteleverantör som avses i II avd. 1 kap. 15 §. De uppgifter som registreras i fråga om fysiska personer är i detta fall namn, personbeteckning och kontaktuppgifter inklusive hemadress. I fråga om juridiska personer registreras namn, **företags- och organisationsnummer** och kontaktuppgifter.

3 §

Bevarande av uppgifter

De uppgifter som införts i trafiktillståndsregistret bevaras i två år efter att tillståndet återkallats eller efter att ett person- eller godstrafiktillstånd upphört att gälla, om inte något annat föreskrivs om hur länge uppgifterna ska bevaras. De uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått ur straff- eller bötesregistret eller ur informationssystemet för polisärenden med stöd av IV avd. 2 kap. 2 § 4 mom. ska dock avföras ur registret genast när de inte längre behövs.

4 §

Utlämnande av uppgifter

Av informationen i trafiktillståndsregistrets offentliga del kan för det företag eller den sammanslutning som är tillståndshavare namn, uppgifter om giltigt tillstånd och kontaktinformation som är avsedd för allmänt bruk offentliggöras som sådana elektroniskt eller med hjälp av en teknisk anslutning.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna till en annan myndighet lämna ut sådana uppgifter ur den del av registret där användningen är begränsad som myndigheten behöver för att kunna sköta sina uppgifter enligt lag. Trafiksäkerhetsverket får dock inte lämna ut sådana uppgifter under sekretess om verket har fått med stöd av IV avd. 2 kap. 2 § 4 mom. ur straff- och bötesregistret eller om informationssystemet för polisärenden.

Om inget annat föreskrivs i denna lag, tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet på sekretess för och utlämnande av uppgifter i registret och personuppgiftslagen (523/1999) på annan behandling av personuppgifter.

En spärrmarkering som införts i befolkningsdatasystemet utgör inget hinder för att till myndigheterna lämna ut personuppgifter ur trafiktillståndsregistret. Bestämmelser om myndigheternas

Betänkande KoUB 3/2017 rd

skyldighet att informera om spärrmarkeringar finns i 37 § 2 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009).

5 §

Meddelande om ändringar

En innehavare av trafiktillstånd ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om ändringar i kontaktuppgifterna och om ändringar i den trafikansvariges kontaktuppgifter. Likaså ska verket underrättas om ändringar med anknytning till de ansvariga bolagsmännen hos en juridisk person.

Trafiksäkerhetsverket erbjuder möjlighet att lämna uppgifterna via en teknisk anslutning eller i övrigt elektroniskt.

AVDELNING VI

Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser

1 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

1 §

Tillämpningsområde

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller tillstånd [, koncessioner] och andra godkännanden av myndigheterna som beviljas fysiska och juridiska personer enligt denna lag.

Om inget annat föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning eller i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland om administrativa påföljder i fråga om tillstånd som avses i denna lag, tillämpas bestämmelserna i detta kapitel.

2 §

Återkallande av tillstånd, anmärkning och varning

Tillståndshavaren kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet har avbrutits eller upphört. Trafiksäkerhetsverket återkallar tillståndet efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett tillstånd, om

1) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller mot bestämmelser i Europeiska unio-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

nens förordningar och som omfattar den verksamhet som tillståndshavaren bedriver i enlighet med denna lag och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

2) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid.

Trafiksäkerhetsverket kan ge en tillståndshavare som avses i denna lag en anmärkning eller en varning om denne på något annat sätt än vad som avses i 2 mom. 1 punkten upprepade gånger eller allvarligt underlåter att iaktta de bestämmelser eller föreskrifter som avses i den punkten. Varning kan ges om en anmärkning utifrån en helhetsbedömning av det som framgår i ärendet inte kan anses vara tillräcklig.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och antecknas i registret. (Nytt)

3 § (Ny)

Återkallande av körtillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare samt varning som ges av polis

Polisen beslutar om återkallande av körtillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare. Polisen svarar också för övervakningen av tillståndshavarens hälsotillstånd och körförmåga och kan i anslutning till det besluta om åtgärder som övervakningen ger anledning till på det sätt som föreskrivs i denna lag.

Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till sådana gärningar som avses i II avd. 3 kap. 1 § 3 mom. ska polisen återkalla körtillståndet för viss tid, minst två månader eller högst fem år. När återkallandets längd bestäms ska det särskilt beaktas hur allvarlig den eller de gärningar som ligger till grund för återkallandet är och under vilka omständigheter den eller de har begåtts. Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till gärningar som avses i momentets 1 eller 2 punkt eller, på det sätt som beskrivs i 4 punkten, till brott som motsvarar de brott som avses i 1 och 2 punkten, ska tillståndet återkallas för minst sex månader. Om det finns grundad anledning att förordna om en skäligare påföljd, kan körtillståndet återkallas för en kortare tid än vad som föreskrivs ovan.

Om det är sannolikt att tillståndshavaren har gjort sig skyldig till ett brott som avses i II avd. 3 kap. 1 § 3 mom. 1 punkten och om passagerarnas säkerhet kräver det, kan polisen återkalla körtillståndet temporärt. Ett temporärt återkallande gäller trots ändringssökande till dess att ärendet har avgjorts med laga kraft. Om åtalet avskrivs ska körtillståndet utan dröjsmål återlämnas till innehavaren, om det inte finns andra skäl att återkalla körtillståndet.

Om tillståndshavaren meddelas körförbud tills vidare eller inte längre uppfyller de medicinska kraven för körtillstånd, ska polisen återkalla körtillståndet tills vidare.

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med II avd. 3 kap. 1 §. Av gärningarna i paragrafens 3 och 4 mom. ska de beaktas som tillståndsmyndigheten har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

Polisen kan ge en varning i stället för att återkalla körtillståndet för viss tid, om återkallandet ska betraktas som en oskälig påföljd och om gärningen inte ska anses tyda på likgiltighet för tax-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

iförarens ansvar och skyldigheter eller i allmänhet för iakttagandet av bestämmelser och föreskrifter eller för påföljder som tidigare påförts taxiföraren.

4 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Trafiksäkerhetsverket kan ålägga den som bryter mot denna lag, mot EU-förordningar som gäller verksamhet som omfattas av lagen eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen, att rätta till felet eller försummelsen. Beslutet kan förenas med vite eller med hot om att verksamheten helt eller delvis avbryts eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad.

Om den behöriga myndigheten har beslutat bevilja ensamrätt med stöd av III avd. 3 kap. 10 §, kan myndigheten förbjuda sådan verksamhet som orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som tryggas genom ensamrätt. Myndigheten kan förena sitt förbud med vite.

Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

Kostnaderna för åtgärder som vidtas genom tvångsutförande betalas av statsmedel och återkrävs av den försumlige i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

5 §

Ändringssökande

I ett beslut om återkrav av ersättning enligt III avd. 4 kap. 3 §, om återkallande av tillstånd enligt 2 §, om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 3 § i detta kapitel och i ett beslut som meddelats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Omrövning av andra än i 1 mom. avsedda beslut som meddelats med stöd av denna lag begärs på det sätt som anges i förvaltningslagen hos den myndighet som har fattat beslutet. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omrövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Beslut som fattats med stöd av denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik får verkställas trots att ändring har sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

Bestämmelserna om rättsmedel i 132—134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket i 154 § 1 mom. och 1—4 punkten, 155 och 160—163 §, 165 § 1 och 2 mom. samt i 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt III avd. 3 kap. 1 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1—3 punkten i upphandlingslagen ska

Betänkande KoUB 3/2017 rd

iakttas trots att ändring har sökts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 154 § 1 mom. 4 punkten i den lagen får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

2 kap.

Straffbestämmelser

1 §

Bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxi-, person- eller godstrafiktillstånd eller transporttillstånd för internationell trafik, gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik, eller

2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i IV avd. 1 kap. 13 § i denna lag utan tillstånd som förutsätts i avtalen,

ska för bedrivande av olovlig yrkesmässig trafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

2 §

Brott mot beställning av transport

En beställare eller dennes företrädare vilka avses i II avd. 1 kap. 13 § och som uppsåtligen beställer en godstransport utan att fullgöra den utredningsskyldighet som regleras i den paragrafen eller som utifrån en gjord utredning eller annars vet att transportören inte uppfyller förutsättningarna enligt II avd. 1 kap. 13 § 2 mom., ska för brott mot beställning av transport dömas till böter. Anmälan behöver inte göras, förundersökning utföras, åtal väckas eller till straff dömas för brott mot beställning av transport, om lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlåtande av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och försummelseavgift enligt 9 § i den lagen får påföras för ingående av avtalet.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

~~3 §~~

~~Brott mot tystnadsplikten~~

~~Den som bryter mot tystnadsplikten enligt II avd. 3 kap. 2 § 3 mom. ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, dömas till straff enligt 38 kap. 1 eller 2 § i strafflagen.~~

3 §

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) arbetar som taxiförare utan i II avd. 3 kap. 1 § avsett körtillstånd,
 - 2) överlåter en taxi att framföras i strid med III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten,
- ska för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare* dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

AVDELNING VII

Ikraftträdande

1 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018. Lagens III avd. 2 kap. 1—5 § träder dock i kraft den 1 januari 2018 samt dess III avd. 2 kap. 6 § och IV avd. 1 kap. 11 § den 1 oktober 2017. Definitionerna i I avd. 1 kap. 1 §, bestämmelserna om myndigheternas verksamhet i IV avd. 1 kap. 1, 2, 6 och 7 § samt bestämmelserna om skötsel av myndighetsuppgifter i IV avd. 2 kap. 2 § träder i kraft den 1 januari 2018 i fråga om tillämpning och övervakningen av iakttagandet av III avd. 2 kap. 1—5 §.

Genom denna lag upphävs

- 1) lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006),
- 2) lagen om taxitrafik (217/2007),
- 3) lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009),
- 4) kollektivtrafiklagen (869/2009).

Betänkande KoUB 3/2017 rd

2 §

Övergångsbestämmelse som gäller personalen

Den personal i tjänsteförhållande som sköter sådana uppgifter enligt II avd.1 kap. 4 § som ska överföras till Trafiksäkerhetsverket och motsvarande tjänster överförs till Trafiksäkerhetsverket vid lagens ikraftträdande. Bestämmelser om ställningen för personal i tjänsteförhållande finns i 5 a–5 c § i statstjänstemannalagen (750/1994).

3 §

Andra övergångsbestämmelser

De tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller när denna lag trädde i kraft förblir i kraft, dock så att

1) taxitillstånd som berättigar till att bedriva taxitrafik betraktas som taxitrafiktillstånd enligt II avd. 1 kap. 2 § och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem; Trafiksäkerhetsverket kan för-ena de taxitillstånd som beviljats samma innehavare till ett taxitrafiktillstånd,

2) tillstånd som berättigar till att bedriva person- och godstrafik betraktas som persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd enligt II avd. 1 kap. 1 §, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem.

3) körtillstånd för taxiförare betraktas som körtillstånd enligt II avd. 3 kap. 1 §, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem.

Utöver vad som föreskrivs i II avd. 1 kap. 1 §, får gods transporteras med tillstånd som avser ett bestämt fordon och som beviljats med stöd av bestämmelser som gällde före den 2 oktober 1999 och avser kommersiell godstransport som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland (inrikes godstrafiktillstånd) 10 år efter lagens ikraftträdande. Som förnyande av inrikes godstrafiktillstånd betraktas också en ändring av tillstånd för bedrivande av trafik som följer av en ändring av företagsform.

Upphandlingskontrakt som gäller persontrafik och som ingåtts med stöd av lagar som upphävs genom denna lag förblir i kraft i enlighet med kontrakten.

En behörig myndighet enligt IV avd. 3 kap. 3 § kan efter att denna lag trädde i kraft förbjuda sådan persontrafik med buss som bedrivs med stöd av bestämmelser som var i kraft tidigare och för-ena förbudet med hot om vite, förutsatt att

1) myndigheten har ordnat de offentliga persontrafiktjänsterna på väg i enlighet med trafikavtalsförordningen,

2) persontrafiken föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som bedrivs i enlighet med trafikavtalsförordningen,

3) för ordnande av trafik enligt trafikavtalsförordningen har före lagens ikraftträdande ett upphandlingsförfarande inletts eller ett avtal om bedrivande av trafik ingåtts.

Kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009) vilken utfärdats med stöd av den lag om taxitrafik som upphävs genom denna lag ska iakttas till dess att den upphävs särskilt.

Om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av någon annan lag eller i beslut som meddelats med stöd av en lag som upphävts genom denna lag hänvisas till en lag som upphävts genom denna lag, ska hänvisningen anses avse motsvarande bestämmelse i denna lag.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Trafikidkarens skyldighet att införa förfaranden för utbildning om funktionshinder enligt artikel 16.1 b i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter tillämpas från och med den 1 mars 2018.

EU:s förordning om busspassagerares rättigheter tillämpas på reguljär busstrafik mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge från och med den 1 mars 2021. (Nytt)

2.

Lag

om ändring av 25 och 27 a § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 25 § 2 mom. och 27 a § 2 mom. 7 punkten, sådana de lyder i lag 1042/2014, och
fogas till 27 a § 2 mom., sådant det lyder i lag 1042/2014, en ny 8 punkt som följer:

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Om resans pris grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik ha en taxameter eller ett annat sådant instrument eller system för beräkning av resans pris med vilket uppnås en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter.

27 a §

Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Trafiksäkerhetsverket meddelar därtill vid behov närmare tekniska föreskrifter om

7) dimensioneringen av transportutrymmet samt om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M än ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning,

Betänkande KoUB 3/2017 rd

8) taxametrar och andra instrument eller system som avses i 25 § 2 mom.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

3.

Lag

om ändring av 2 och 2 a § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) 2 § 4 mom., sådant det lyder i lag 1083/2012, samt
ändras 2 § 1 mom. och 3 mom. ~~7 och 8~~ punkten samt 2 a §,
av dem 2 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1615/2011 och 2 a § sådan den lyder i lag 532/2008, som följer:

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag gäller den yrkeskompetens som vid gods- och persontransporter i vägtrafik krävs av den som framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon. Denna lag tillämpas också på den som framför ett annat fordon eller en annan fordonskombination, om det krävs att föraren har körkort för lastbil eller buss. Bestämmelser om kompetens för förare av fordon som transporterar farliga ämnen finns dessutom i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

Denna lag gäller inte förare när

~~7) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter, eller~~

8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga uppgift eller när fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga uppgift.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

2 a §

I denna lag avses med

1) lastbil ett fordon avsett för godstransport för vars framförande krävs kör rätt för fordon av klass C1 eller C, ~~[och med yrkeskompetens för lastbilsförare kompetens som krävs för godstransporter med lastbil.]~~

2) buss ett fordon avsett för persontransport för vars framförande krävs kör rätt för fordon av klass D1 eller D. ~~[och med yrkeskompetens för bussförare kompetens som krävs för persontransporter med buss.]~~

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

4.

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägslagen (304/2011) 2 § 9 och 35 punkten, 71 b § 1 mom. 3 punkten och 2 mom., 71 c § 1 mom. och 73 § 1 mom., sådana de lyder i lag 1394/2015, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

9) den som ansöker om bankapacitet järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 3 § i **lagen om transportservice** (/), avlastare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet,

35) den som ansöker om tjänster varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 4 § i **lagen om transportservice**, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som

Betänkande KoUB 3/2017 rd

tjänsteleverantören tillhandahåller, —————
—————

71 b §

Regleringsorganets uppgifter

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs annanstans i denna lag

3) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster samt de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 4 § i **lagen om transportservice**,

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 4 § i **lagen om transportservice** eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling.

71 c §

Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, läroanstalter som avses i 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 4 § i **lagen om transportservice** och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsyn över och uppföljning av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

73 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster samt behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 4 § i **lagen om transportservice** kan föra andra ärenden än sådana som avses i 72 § till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller mot kravet på icke-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

5.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) 6 § 1 mom. 14 punkten, sådan den lyder i lag 308/2016, som följer:

6 §

Syftet med fullgöranderapporter

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av persontrafik tillstånd, godstrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd enligt **lagen om transportservice** (/),

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

6.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning (48/1997) 4 § 2 mom., sådant det lyder i lag 422/2015, som följer:

4 §

Hur resekostnaderna bestäms och räknas ut

När en studerande för sin skolresa anlitar kollektivtrafik som tillämpar ett biljett- och avgiftssystem som är gemensamt för de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 3 § i **lagen om transportservice** (/) bestäms resekostnaderna, oberoende av vad som föreskrivs i 1 mom. och i 3 § 2 mom. 2 punkten, enligt den sträcka som den studerande utnyttjar denna transport.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

7.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon (1509/2011) 1 § 2 mom. som följer:

Betänkande KoUB 3/2017 rd

1 §

Syfte och tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på sådan upphandling av motorfordon avsedda för vägtrafik och persontransporter utförda med motorfordon avsedda för vägtrafik som sker i enlighet med lagen om offentlig upphandling (348/2007), lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (349/2007) eller **lagen om transportservice** (/).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

8.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare (349/2013) 2 § 3 punkten som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) förare som är egenföretagare en person som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett persontrafikillstånd eller ett godstrafikillstånd som avses i II avd. 1 kap. 1 § i **lagen om transportservice** (/), och
a) som arbetar för egen räkning,

Betänkande KoUB 3/2017 rd

- b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,
 - c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och
 - d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,
-

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

9.

Lag

om ändring av lagen om fordonstrafikregistret

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) 3 § 2 mom. 8 punkten, 5 § 1 mom. 13 punkten, 11 § 1 mom. 8 punkten, 12 § 1 mom. 7 punkten, 15 § 1 mom. 10 punkten, 17 § 2 mom. 13 punkten och 20 § 1 och 2 mom.,

sådana de lyder, 3 § 2 mom. 8 punkten, 5 § 1 mom. 13 punkten, 12 § 1 mom. 7 punkten, 15 § 1 mom. 10 punkten, 17 § 2 mom. 13 punkten och 20 § 1 och 2 mom. i lag 76/2015 samt 11 § 1 mom. 8 punkten i lag 1301/2009, som följer:

3 §

De registrerade

I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som

8) har ett sådant kör tillstånd för taxiförare som avses i **lagen om transportservice** (/) eller den kompetens som föreskrivs i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller har anmält sig till utbildning eller prov som krävs för denna kompetens.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

5 §

Andra uppgifter som registreras om fysiska personer

I fråga om fysiska personer får utöver basuppgifter registreras för registrets syfte behövliga

13) uppgifter om det utbildningscentrum som har meddelat utbildning för yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare, om den erhållna utbildningen och hur länge den räckt, om genomfört prov och intyg över detta, om genomgången fortbildning och intyg över detta samt om beviljande av yrkeskompetensbevis för lastbils- eller bussförare, om beviljande av körtillstånd för taxiförare, och om anteckningar om lastbils- eller bussförarens yrkeskompetens i körkortet,

11 §

Rätt att få uppgifter från myndigheter

Utan hinder av vad som bestäms om hemlighållande av uppgifter har den registeransvarige rätt att få uppgifter enligt följande:

8) från den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen uppgifter om tillstånd att driva bilskola,

12 §

Rätt att få uppgifter från andra än myndigheter

Utan hinder av vad som bestäms om hemlighållande av uppgifter har den registeransvarige rätt att från andra än myndigheter få uppgifter enligt följande:

7) av en i körkortslagen, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, **lagen om transportservice** och vägtrafiklagen (267/1981) avsedd serviceproducent uppgifter om behandlingen av körkortstillstånd, körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, trafiklärartillstånd, yrkeskompetensbevis för förare och parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning, av i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare avsedd meddelare av utbildning eller fortbildning uppgifter om utbildningen samt av provmottagare uppgifter om prov.

15 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form

Personuppgifter och andra uppgifter i registret får utlämnas via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form

Betänkande KoUB 3/2017 rd

10) till sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen för behandlingen av beviljande av körkortstillstånd, körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel och trafiklärartillstånd, till sådana serviceproducenter som avses i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare för behandlingen av beviljande av yrkeskompetensbevis för förare eller anteckning om yrkeskompetens i körkortet och till sådana serviceproducenter som avses i **lagen om transportservice** för behandlingen av beviljande av körtillstånd för taxiförare och till sådana serviceproducenter som avses i vägtrafiklagen för behandlingen av beviljande av parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning,

17 §

Sekretessbelagda uppgifter och utlämnande av dem

Sekretessbelagda uppgifter i registret får dock utan hinder av sekretessbestämmelserna lämnas ut som följer:

13) fotografi och namnteckningsprov till sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen för behandlingen av beviljande av körkortstillstånd eller körkort, till sådana serviceproducenter som avses i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare för behandlingen av beviljande av yrkeskompetensbevis för förare, till sådana serviceproducenter som avses i **lagen om transportservice** för behandlingen av beviljande av körtillstånd för taxiförare, uppgifter om en persons hälsotillstånd till sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen och vägtrafiklagen för behandlingen av beviljande av körkortstillstånd, körkort, trafiklärartillstånd och parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning samt uppgifter om hinder för erhållande av körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, trafiklärartillstånd eller yrkeskompetensbevis för förare till de serviceproducenter som avses i ovannämnda lagar för behandlingen av beviljande av körkort eller det nämnda tillståndet,

20 §

Andra begränsningar av utlämnande av uppgifter

En person har dessutom, utöver vad som föreskrivs i 30 § i personuppgiftslagen, rätt att förbjuda att hans eller hennes adressuppgifter lämnas ut per telefon till andra än myndigheter, Trafikförsäkringscentralen, trafikförsäkringsbolag, besiktningsförrättare, förarexamensmottagare, avtalsregistrerare eller sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, **lagen om transportservice** och vägtrafiklagen eller för någon annan i lag föreskriven användning.

Om en person har grundad anledning att misstänka att hans eller hennes egen eller familjens hälsa eller säkerhet kan komma att hotas, kan Trafiksäkerhetsverket på skriftlig begäran besluta att personuppgifter som gäller honom eller henne inte får lämnas ut ur registret till andra än myndigheter, Trafikförsäkringscentralen, trafikförsäkringsbolag, besiktningsförrättare, avtalsregistrerare, förarexamensmottagare, till handläggare av kort för färdskrivare vid vägtransporter och

Betänkande KoUB 3/2017 rd

sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, **lagen om transportservice** och vägtrafiklagen för skötseln av i lag föreskrivna uppgifter. Detta beslut kan första gången gälla högst fem år. Begränsningens giltighetstid kan förlängas med två år i sänder.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

10.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i vägtrafiklagen (267/1981) 1 a kap., sådant det lyder i lag 253/2013, och
ändras 63 § 3 mom., sådant det lyder i lag 387/2011, som följer:

63 §

Allmänna krav på förare

Bestämmelser om körkort som krävs av förare finns i körkortslagen (386/2011) och om annan nödvändig behörighet i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007), lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och **lagen om transportservice** (/).

Denna lag träder i kraft **den 1 oktober 2017. Lagens 63 § 3 mom. träder dock i kraft** den 1 juli 2018.

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Utskottets förslag till uttalande

1. *Riksdagen förutsätter att statsrådet ser till att myndighetsövervakningen av tillståndspliktig trafik förblir effektiv och att det inte i och med att tillstandsregleringen lindras uppstår fenomen som kan kopplas till svart ekonomi eller marknadsstörningar.*
2. *Riksdagen förutsätter att statsrådet bedömer definitionen av yrkesmässig transport på väg särskilt med avseende på bekämpning av svart ekonomi och vid behov vidtar åtgärder för att garantera sunda och rättvisa villkor på trafikmarknaden.*
3. *Riksdagen förutsätter att statsrådet uppmärksammat följer konsekvenserna av de aktuella lagarna och vid behov utan dröjsmål vidtar åtgärder för att ändra regleringen. Statsrådet ska lämna kommunikationsutskottet en skriftlig utredning om lagens konsekvenser och eventuella ändringsbehov före utgången av 2018. En utredning om uppföljning och konsekvenser på längre sikt ska lämnas till utskottet före utgången av 2022.*

Helsingfors 24.3.2017

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen saf
vice ordförande Mirja Vehkaperä cent
medlem Mikko Alatalo cent
medlem Katja Hänninen vänst
medlem Jyrki Kasvi gröna
medlem Jukka Kopra saml
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Mats Löfström sv
medlem Eeva-Maria Maijala cent
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Markku Pakkanen cent
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Satu Taavitsainen sd
medlem Katja Taimela sd
medlem Ari Torniainen cent
medlem Sofia Vikman saml
ersättare Kauko Juhantalo cent (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker
utskottsråd Juha Perttula.

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

RESERVATION 1

Motivering

I lagen om transportservice ingår ett vällovligt syfte: att främja digitalisering. Tanken att öppna gränssnitten för att möjliggöra nya trafik tjänster och resekedjor är i huvuddrag välkommen och stöder den digitala utvecklingen. De nya informationsgränssnitten måste vara tydliga, lättillgängliga för företagen och dessutom möjliga att mångfaldiga. Överlappningar bör undvikas. Introduktionen av nya tjänstemodeller och exempelvis en effektivare användning av transportmaterielen är viktiga metoder för att de målsatta utsläppsminskningarna i fråga om trafiken ska nås. Vi behöver smartare lösningar i framtiden.

Lagen om transportservice, dvs. första fasen av reformen av vägtrafiklagstiftningen, innehåller ett flertal punkter som bör beaktas bättre än i utskottets betänkande. Ändringarna leder inte till intelligentare trafik, eller också leder de till en betydande risk för missbruk. Också vid avreglering är det viktigt att se till att skatterna betalas korrekt, att de lokala anställningsvillkoren följs, att konkurrensen är rättvis mellan olika transportformer och att konsumenternas rättigheter tillgodoses.

Avsikten med lagförslaget är att olika aktörer inom vägtransporter ska ha samma utgångsläge utan att bland annat beskattningsmässiga skillnader i materiel beaktas. Samtidigt innehåller lagförslaget undantag genom att vissa transportformer på samma marknad befrias från tillståndsplikt, såsom godstransporter med paketbil eller traktor. Vi anser att det är ytterst riskfyllt med avseende på en konkurrensutsatt marknad.

I fråga om taxitrafik anser vi och en stor del av de utfrågade sakkunniga att den största risken med att befria taxitrafiktillstånden och prissättningen är att tjänsterna på en konkurrensutsatt marknad koncentreras till stora stadsområden där kundunderlaget är stort. Samtidigt uppstår en risk för att taxiföretagen blir allt färre då de stora aktörerna expanderar. I mindre landsortscentrum kan regeringens mål om sänkta priser för offentligt köpta transporter i stället innebära höjda priser när bara 1 eller 2 företag deltar i upphandlingarna. Enskilda medborgare är knappast längre i något avseende i jämlik ställning i fråga om tillgång på taxitjänster. På glesbygden går det inte längre att få taxi till skäligt pris på nätter och veckoslut.

Lagen om transportservice är en dåligt beredd omfattande lagstiftningsreform vars brister kommunikationsutskottet har tvingats åtgärda osedvanligt kraftigt i sitt arbete. En av de värsta bristerna i propositionen är bristen på ambition i förhållningssättet till att bekämpa svart ekonomi. Finland förlorar varje år rentav flera miljarder euro genom svart ekonomi i form av förlust av olika skatter och avgifter. Transportsektorn utgör vid sidan av byggsektorn sektorn med mest svart ekonomi. Andelen svart ekonomi inom transportbranschen beräknas uppgå till cirka 500 miljoner euro. Genom smidigare reglering i fråga om krav och övervakning ställde regeringen utskottet inför en snart sagt omöjlig korrigeringsoperation.

För finländska företagare, arbetstagare och hela transportbranschen innebär övervakning och gemensamma krav rättvis konkurrens där de bästa företagen klarar sig, växer och har framgång, inte de som smiter från sina skyldigheter när det finns brister i övervakningen. Att bekämpa svart eko-

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Reservation 1

nomi är av primär vikt inom transportbranschen, och kampen förs inte bara när den inte orsakar extra arbete eller kostnader. Tyvärr tvingades utskottet till stor del i sitt arbete att se till att det finns metoder för bekämpning av svart ekonomi på nuvarande nivå, och några nya metoder, som ofta efterfrågats, uppstod inte genom lagreformen.

Därför föreslår vi att bestämmelserna om taxitrafik stryks i lagförslaget och att antalet taxitillstånd eller prissättningen inte liberaliseras. Målet ska vara att taxitjänsterna ordnas på nuvarande sätt, vilket tryggar tillgången på företagsbaserade taxitjänster i hela landet i och med stationsplikten. Samtidigt förebygger man att marknaden koncentreras till de livligaste områdena och de största taxiföretagen. En vild prissättningskultur förhindras också i fortsättningen genom ett maximipris som fastställs genom förordning.

Att stryka taxitrafiken ur lagförslaget innebär inte att vi motsätter oss utveckling av taxitrafiken eller kräver att man klamrar sig fast vid det nuvarande systemet. Det innebär att vi anser att den föreslagna fullständiga liberaliseringen där marknaden styr utan att det finns övertygande styrmetoder inte är det bästa sättet att reformera utbudet på taxitjänster. Taxitjänsterna bör utvecklas mot bättre, digitala tjänster med beaktande av den tekniska utvecklingen och det utvecklingsarbete som redan nu pågår inom branschen på frivillig basis. Ändringar i det nuvarande systemet bör genomföras kontrollerat för att minimera de negativa konsekvenserna.

Lagen om trafikservice har karaktären av en ny, samlande lag som sammanför innehållet i många nuvarande lagar i ny form, den är mycket omfattande och definitionerna är delvis gemensamma. Därför var det inte enkelt att göra de ändringsförslag vi för fram. Att låta en helhet, regleringen av taxitrafik, utgå ur så här omfattande lagreform var ett komplicerat värv. Men vi ville inte föreslå att hela lagen förkastas, eftersom den som sagt också innehåller bra förslag som bör främjas. På grund av det exceptionellt stora antalet ändringsförslag måste vi föreslå uttalande 1, som redan innan den nya lagen träder i kraft säkerställer att lagstiftningen fungerar. Definitionerna i olika lagar måste ses över så att de blir konsekventa och motstridigheter som uppstår av den nya och gamla lagstiftningens samexistens måste åtgärdas. Regeringen får själv bedöma om det är ändamålsenligt att anpassa den nuvarande lagen om taxitrafik i den fortsatta beredningen. Det skulle harmoniera med ambitionen att samla ihop olika lagar.

Vi anser att ”i förvärvssyfte” ska strykas i den föreslagna definitionen av yrkesmässig transport i I avd. 1 kap. 1 § i lagförslag 1 och att endast ”mot ersättning” ska kvarstå i enlighet med definitionerna i artikel 2 led 2 och 3 i EU:s förordning nr 1071/2009 om trafikidkare. Definitionen av vad det innebär att förvärva inkomster är oklar i bägge riktningarna inom de nya tillämpningarna i delningsekonomin, och vid den fortsatta beredningen vore det viktigt att finna en definition av vad som är delningsekonomi som bedrivs av privata medborgare för att dela på kostnaderna vid gemensamma resor och vad som är organiserad transportaffärsverksamhet på kundens villkor, även om inkomsten inte nödvändigtvis skulle motsvara kostnadsstrukturen för traditionell affärsverksamhet eller inte skulle inbringa en förtjänst som helt kan jämföras med arbetsinkomst.

Vi anser det viktigt att verksamhets- och konkurrensvillkoren i II avd. 1 kap. 1 § i lagförslag 1 är likvärdiga och att regleringen är rättvis för alla aktörer. Därför föreslår vi att den nedre gränsen för kravet på godstrafiktillstånd ska vara 2 000 kilo för fordon eller fordonskombinationer, precis som i den nuvarande lagen. Trots att paketbilar inte konkurrerar helt om samma marknad med

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

tyngre lastbilar skulle den föreslagna ändringen medföra ett orättvist konkurrensupplägg mellan olika fordonstyper. Att sänka den nedre viktgränsen till nuvarande 2 000 kilo gör också att 14 § i samma kapitel om registreringskyldighet för den som erbjuder godstransport med paketbil blir överflödig.

Som tillståndskrav för traktorer föreslår vi en hastighet på högst 40 km/h i enlighet med artikel 1.4 c i EU-förordning nr 1071/2009. Lagförslaget motiverar avvikelser från förordningen med dess undantagsbestämmelse, dvs. om inverkan på transportmarknaden är obetydlig på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan. Traktorer används huvudsakligen för jordtransport där transportsträckorna i vilket fall som helst är korta. Ändå är traktorens andel av de trafiktillståndspliktiga jordtransporterna redan nu cirka 40 procent mätt enligt antalet fordon. Inverkan kan alltså inte anses vara obetydlig på transportmarknaden inom jordtransportbranschen, särskilt med beaktande av de stora skillnaderna när det gäller teknisk kontroll av materielen och hur mycket förarutbildning som krävs. Den föreslagna ändringen skulle sannolikt få en negativ effekt på trafiksäkerheten.

Det vore tydligare om befrielse från tillståndsplikt skulle föreskrivas i lag i stället för genom förordning av statsrådet, vilket regeringen föreslår. Med andra ord bör praxis enligt den nuvarande lagen om kommersiell godstransport på väg kvarstå. Undantagen är ändå redan i stor utsträckning etablerade. Därför vill vi betona att befrielse från tillståndsplikt inte i framtiden genom förordning bör utvidgas mer än nu och att förändringar inom transportmarknaden ska beredas genom lagstiftning.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner lagförslag 3, 4 och 6—8 enligt utskottets betänkande,

att riksdagen godkänner lagförslag 1, 2, 5, 9 och 10 med ändringar (***Reservationens ändringsförslag***),

att riksdagen godkänner tre uttalanden (***Reservationens förslag till uttalanden***).

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

Reservationens ändringsförslag

1.

Lag om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

AVDELNING I

Allmänt

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *yrkesmässig transport på väg* transport av personer eller gods på väg mot ersättning ~~i förvärvssyfte,~~

2) *transporttjänster* yrkesmässig transport av personer eller gods,

~~3) *taxitrafik* yrkesmässig persontransport på väg med en sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjulig, lätt fyrhjulig eller tung fyrhjulig som avses i fordonslagen (1090/2002).~~

3) *förmedlingstjänster* förmedling av transporter mot ersättning med undantag för förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter,

4) *trafiktjänster* alla offentliga eller privata tjänster eller kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk,

5) *mobilitetstjänster* trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem,

6) *kombinationstjänster* skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster.

Med de tjänster som nämns i 1 mom. avses endast tjänster inom vägtrafiken, om inte något annat föreskrivs nedan.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

AVDELNING II

Trafikmarknaden

1 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

1 §

Transport av personer och gods på väg

Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (*EU:s förordning om trafikidkare*) behövs för

1) yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen (1090/2002) avsedd buss (*persontrafiktillstånd*), eller

2) yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination med största tillåtna totalmassa på över 2 000 kg (*godstrafiktillstånd*).

Utan persontrafiktillstånd får dock utföras

1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller

2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller ett offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.

Utan godstrafiktillstånd får dock transporteras gods inom Finland med traktor vars högsta tillåtna hastighet är högst 40 kilometer i timmen. Gods får transporteras med buss också av den som har persontrafiktillstånd. Genom förordning av statsrådet får dessutom annan sådan inrikes godstransport i Finland som på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan har en endast obetydlig inverkan på transportmarknaden befrias från tillståndsplikt.

~~2 §~~

~~Taxitrafik~~

~~För bedrivande av taxitrafik krävs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som avses i 1 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om bedrivande av taxitrafik.~~

~~Utan taxitrafiktillstånd får dock utföras~~

~~1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller~~

~~2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller ett offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.~~

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

2 §

Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan person- eller godstrafiktillstånd för en fysisk person som

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

2) uppfyller de krav enligt artiklarna 4 och 6—8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på utövande av yrke i fråga om den som bedriver landsvägstrafik,

3) inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs **persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik (217/2007)** och förutsatt att inte heller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen (746/2012) står under sökandens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,

4) inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

5) inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

6) inte genom en lagakraftvunnen dom har konstaterats skyldig till att under de två senaste åren uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande , och

7) inte på grund av i 3-6 punkten nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd för en juridisk person

1) som uppfyller de krav enligt artiklarna 4 och 6–8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på utövande av yrke i fråga om den som bedriver persontrafik på landsväg,

2) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs **persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik** och förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) eller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,

3) som inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

4) förutsatt att verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

5) som inte genom en lagakraftvunnen dom har konstaterats skyldig till att under de två senaste åren uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande ,

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

6) som inte på grund av i 2—5 punkten i detta moment nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.

En förutsättning för beviljande av persontrafik- och godstrafiktillstånd är, utöver vad som förskrivs i 1 och 2 mom., att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig uppfyller kraven enligt 1 mom. 2 och 5 punkten. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bologsmännen i det företag som söker tillstånd ha gott anseende på det sätt som avses i 6 §.

Tillstånd av en behörig myndighet i landskapet Åland att bedriva persontransport och godstransport berättigar också till sådana transporter mellan Åland och det övriga Finland.

4 §

Beviljande av taxitrafiktillstånd

~~Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd för en fysisk person~~

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

~~2) som har gott anseende på det sätt som avses i 6 §,~~

~~3) vars tillstånd enligt denna lag inte har återkallats med stöd av VI avd. 1 kap. 2 § 2 mom. under det senaste året,~~

~~4) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,~~

~~5) som inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,~~

~~6) som inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,~~

~~7) som inte genom en lagakraftvunnen dom har konstaterats skyldig till att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande, och~~

~~8) som inte på grund av i 3-7 punkten nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.~~

~~Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd för en juridisk person~~

~~1) som har gott anseende på det sätt som avses i 7 §,~~

~~2) vars trafik tillstånd inte har återkallats med stöd av VI avd. 1 kap. 2 § 2 mom. under det senaste året,~~

~~3) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens eller den organi-~~

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

~~sationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,~~

~~4) inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,~~

~~5) förutsatt att verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,~~

~~6) som inte genom en lagakraftvunnen dom har konstaterats skyldig till att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligt ha försummat att betala till beloppet och grunderna klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande,~~

~~7) som inte på grund av i 2—6 punkten i detta moment nämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.~~

~~En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att tillståndssökanden har faktiskt och fast verksamhetsställe i Finland och att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig har gott anseende på det sätt som avses i 6 §. Verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ska också ha gott anseende på det sätt som avses i 6 §.~~

~~Tillstånd av en behörig myndighet i landskapet Åland att bedriva taxitrafik berättigar också till taxitrafik mellan Åland och det övriga Finland.~~

3 §

Trafikansvarig

Den som har ~~taxitrafiktillstånd~~, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska utse en trafikansvarig som de facto och kontinuerligt leder företagets trafikverksamhet och företräder företaget, om inte något annat följer av EU:s förordning om trafikidkare. I en koncern eller en jämförbar sammanslutning får samma person utses till trafikansvarig för flera juridiska personer.

4 §

Gott anseende hos fysiska personer

En trafikansvarig eller en fysisk person som söker eller innehar tillstånd har inte gott anseende, om

1) han eller hon under de senaste två åren har dömts för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar eller för brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare,

2) han eller hon under de senaste två åren har påförts andra sanktioner än fängelse eller böter för minst fyra sådana allvarliga överträdelse som avses i artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare, eller

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

3) han eller hon under de senaste två åren har dömts till fängelse- eller bötesstraff eller påförts sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar som avses i 1 eller 2 punkten.

En trafikansvarig och en fysisk person som söker eller innehar tillstånd ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Uppenbar olämplighet kan föreligga när

- 1) antalet gärningar är stort,
- 2) gärningen är allvarlig,
- 3) gärningen är systematisk,
- 4) gärningen är riktad mot transportobjektet eller en myndighet,
- 5) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik,
- 6) gärningen har konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten,
- 7) gärningen på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten, eller
- 8) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare.

5 §

Gott anseende hos juridiska personer

En juridisk person som söker eller innehar ~~taxitrafiktillstånd~~, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd har inte gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om

- 1) personen under de senaste fem åren har dömts till samfundsbot, eller
- 2) dess verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 4 §. En juridisk person ska dock anses ha gott anseende, om den gärning som ligger till grund för den dom som avses i 1 mom. 1 punkten inte visar att sökanden på det sätt som avses i 4 § 2 mom. är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

6 §

Tillståndets giltighet

~~Taxitrafiktillstånd~~, Persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd gäller 10 år från den dag det beviljats.

7 §

Ändring och förnyande av tillstånd

Ett ~~taxitrafiktillstånd~~, persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd kan ändras eller förnyas på ansökan hos Trafiksäkerhetsverket. På förnyande av tillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av tillstånd. Vid ändring av tillstånd bör förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 2—5 § beaktas till den del de inverkar på ändringen av tillståndet.

Om ansökan om förnyande av persontrafik- eller godstrafiktillstånd har anhängiggjorts senast en månad före tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken fortsätta med det tillstånd som ska förnyas tills ärendet har avgjorts.

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

En tillståndshavare ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket förändringar i förutsättningarna för beviljande av tillstånd.

8 §

Dödsbons rätt att fortsätta trafiken

Om en fysisk person som har taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd avlider, får dödsboet fortsätta trafiken under högst sex månader från dödsdagen, om dödsboet inom tre månader från dödsdagen till Trafiksäkerhetsverket anmäler en trafikansvarig som uppfyller kraven enligt denna lag.

9 §

Riskföretag

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som har dömts till straff eller påförts

sanktioner för sådana brott eller förseelser som avses i 6 § 1 mo. eller 7 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i bestämmelserna. Som riskföretag betraktas också en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som anges i 6 § 1 mom. och vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bolagsman har gärningarnas antal motsvarar det som anges i bestämmelsen.

En innehavare av person- eller godstrafiktillstånd upphör att vara ett riskföretag, om varken företaget eller dess trafikansvarige, den verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som föreskrivs i 4 § 1 mom. och 5 § 1 mom.

10 §

Utredningsskyldighet för beställare av godstransport

I denna paragraf avses med beställare av godstransport en sådan näringsidkare som beställer en transport som enligt 3 § 1 mom. i handelsregisterlagen (129/1979) är skyldig att göra en grundanmälan samt staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun och en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, något annat religionssamfund eller någon annan offentligrättslig juridisk person eller en motsvarande utländsk aktör.

Den som beställer en godstransport eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om transport utreda att

1) transportören har godstrafiktillstånd eller rätt att utföra transporten som cabotagettransport enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (*EU:s förordning om tillstånd för godstrafik*), och

2) transportören är införd i registret över mervärdesskattskyldiga enligt mervärdesskattelagen (1501/1993), om transportören är förpliktad till det för den aktuella försäljningen.

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

Avtal får inte ingås, om de förutsättningar som anges i 2 mom. inte är uppfyllda. Avtal får inte heller ingås, om beställaren är medveten om eller borde vara medveten om att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare.

En utredning enligt 2 mom. behöver inte göras, om

1) avtalspart är staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun och en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, Folkpensionsanstalten eller Finlands Bank,

2) det har förflutit mindre än tre månader från det att den senaste utredningen gjordes om samma avtalspart, eller om

3) avtalsförhållandet mellan beställaren och avtalsparten kan anses vara etablerat som en följd av tidigare utförda transporter under löpande år, varvid en utredning ska göras varje kalenderår.

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra en utredning enligt 2 mom., om det avtalade transportpriset exklusive mervärdesskatt är mindre än 500 euro för transportavtal som ingåtts under en tremånadersperiod eller om värdet på vederlaget, exklusive skatt, i ett underleverantörsavtal för en inrikes transport i Finland enligt 1 § 3 mom. är högst 10 000 euro.

11 §

Utrednings- och anmälningsskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster

En tillhandahållare av förmedlingstjänster ska försäkra sig om att den näringsidkare som svarar för transporten har behövt **persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik.**

Den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller dennes i Finland etablerade företrädare ska årligen före utgången av januari meddela Trafiksäkerhetsverket totalbeloppen av de ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de förmedlade transporterna och som tillhandahållaren av förmedlingstjänster har kännedom om, såvida myndigheterna inte har tillgång till uppgifterna utifrån en motsvarande anmälan till Skatteförvaltningen.

14 §

Registreringskyldighet

~~En tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kilogram men är högst 3 500 kilogram ska registrera sig hos Trafiksäkerhetsverket. Registreringsplikt föreligger dock inte om tillstånd med stöd av 1 kap. 1 § 3 mom. inte krävs för verksamheten.~~

12 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av ~~taxitrafiktillstånd,~~ **persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik** ~~och i 14 § avsedda tjänsteleverantörer~~ ska se till att de fordon som används i trafik är införda i det register som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporter tillfälligt är ur funktion under en kort tid.

2 kap.

Internationella godstransporter

1 §

Transporttillstånd för internationell trafik

Med transporttillstånd för internationell trafik avses ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland eller en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas utomlands.

2 §

Beviljande av transporttillstånd för transporter i Finland

Trafiksäkerhetsverket beviljar på det sätt som förutsätts i internationella överenskommelser och förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska unionens lagstiftning transporttillstånd för internationell trafik med lastbilar och sådana fordonskombinationer bestående av en bil och en släpvagn med en totalvikt på över 3 500 kg som registrerats i utlandet eller som registrerats i Finland men uthyrts till utlandet.

Kommunikationsministeriet kan på grundval av reciprocitet i enlighet med en internationell förpliktelse och överenskommelse som är bindande för Finland avtala om mindre avvikelser från tillståndsarrangemangen.

Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall av tvingande skäl tillåta sådana transporter som inte överensstämmer med internationella överenskommelser.

3 §

Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter

Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för internationell trafik för utrikestransporter. Tillståndsansökan ska innefatta de uppgifter som tillståndsmyndigheten har begärt och som behövs för behandlingen av ansökan. Om endast en del av de sökande kan beviljas tillstånd på grund av det ringa antalet tillstånd, ska tillstånd beviljas de sökande vars transport effektivast utnyttjar den transporträtt som hänför sig till det tillstånd ansökan gäller.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

4 §

Återlämnande av transporttillstånd

Tillståndshavaren är skyldig att utan dröjsmål till tillståndsmyndigheten återlämna ett tillstånd som avses i 2 eller 3 § och som inte kommer att användas eller som inte har använts. Tillståndsmyndigheten kan kräva att transporttillståndet återlämnas om tillståndshavaren inte använder tillståndet och inte heller börjar använda tillståndet inom en skälig frist som bestäms av tillståndsmyndigheten.

~~3 kap.~~

~~Krav på förare~~

~~1 §~~

~~Krav på taxiförare~~

~~En förare som är verksam inom taxitrafiken (taxiförare) ska ha körkortstillstånd för taxiförare. Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan körkortstillstånd för en person som~~

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

~~2) uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2 enligt 18 § i körkortslagen (386/2011),~~

~~3) har avlagt Trafiksäkerhetsverkets prov för taxiförare. Utöver att den som bedriver taxitrafik i enlighet med avdelning III 1 kap. 2 § ska ansvara för och se till att föraren har behövlig kompetens, är syftet med provet att i samband med ansökan om körkortstillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet också oavsett fordon, beakta passagerarens funktionsnedsättningar och har en tillräcklig lokalkännedom i det huvudsakliga verksamhetsdistriktet.~~

~~Trafiksäkerhetsverket får dock inte bevilja körkortstillstånd om personen på det sätt som framgår av straffregistret under de föregående fem åren före ansökan om körkortstillstånd har gjort sig skyldig till~~

~~1) en sedlighetssärskad gärning enligt 17 kap. 18, 18 a eller 19 § i strafflagen (39/1889), sexualbrott enligt 20 kap., brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 1—3 eller 6 §, människohandel enligt 25 kap. 3 § eller grov människohandel enligt 3 a §, grovt rån enligt 31 kap. 2 § eller narkotikabrott enligt 40 kap. i den lagen,~~

~~2) brott mot liv eller hälsa enligt 21 kap. 4—5 eller 6 a—15 § i strafflagen, egendomsbrott enligt 28 kap. 1—9 samt 11 och 12 §, rån enligt 31 kap. 1 § eller häleri eller penningtvättsbrott enligt 32 kap. 1—10 § i den lagen, 3) grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 2 § i strafflagen, rattfylleri enligt 23 kap. 3 §, grovt rattfylleri enligt 23 kap. 4 § eller förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i den lagen,~~

~~3) har gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 2 § i strafflagen, rattfylleri enligt 23 kap. 3 §, grovt rattfylleri enligt 23 kap. 4 § eller förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i den lagen, eller ett brott som motsvarar dessa brott.~~

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

~~4) ett brott som motsvarar de brott som avses i 1—3 punkten, då ett avgörande i domstol om brottet med stöd av 2 § 2 mom. i straffregisterlagen (770/1993) har antecknats i straffregistret.~~

~~Trafiksäkerhetsverket får inte heller bevilja den körkortstillstånd som på det sätt som framgår av bötesregistret har gjort sig skyldig till~~

~~1) en ovan i 3 mom. 3 punkten avsedd gärning, eller~~

~~2) en ovan i 3 mom. 1, 2 eller 4 punkten avsedd gärning, om gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig att arbeta som taxiförare.~~

~~Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om kraven i det prov för taxiförare som avses i 2 mom. 3 punkten.~~

2 §

Giltighet och förnyande av körkortstillstånd för taxiförare

~~Körkortstillstånd för taxiförare gäller fem år från den dag det beviljats. En taxiförare som har fyllt 68 år ska dock se till att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd i grupp 2. Körkortstillståndet kan förnyas på ansökan hos Trafiksäkerhetsverket. Vid förnyande tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av körkortstillstånd.~~

AVDELNING III

Tjänster

1 kap.

Persontrafiktjänster

1 §

Informationsskyldighet

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik och den som tillhandahåller förmedlings-tjänster eller kombinationstjänster ska se till att passageraren har tillgång till åtminstone följande information i elektronisk form:

1) uppgift om huruvida transporttjänsten tillhandahålls med stöd av tillstånd eller huruvida tjänsten är befriad från tillståndsplikten,

2) huvudsakligt verksamhetsområde, vilka tjänster som tillhandahålls och under vilka tider samt ändringar och indragningar som gäller tjänsterna,

3) priser eller grunderna för hur priserna bestäms,

4) de betalningssätt som används,

5) service och assistans som står till förfogande för passagerare med funktionshinder, fordons tillgänglighet och vilken utrustning som underlättar för passagerarna att ta sig in i och ut ur fordonet samt kommunikationen med föraren,

Betänkande KoUB 3/2017 rd

Reservation 1

6) anvisningar för kundrespons och hantering av felsituationer.

Den som innehar persontrafiktillstånd behöver dock inte lämna information i elektronisk form, om det inte är ändamålsenligt eller skäligt på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat. I sådana fall måste informationen dock finnas allmänt tillgänglig i skriftlig form.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur informationen ska tillhandahållas för att det ska kunna säkerställas att informationens omfattning och jämförbarhet är tillräcklig.

2 §

Skyldigheter i fråga om taxitrafik

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer vid taxitrafik för att

- 1) föraren har sådant körtillstånd för taxiförare som avses i II avd. 4 kap. 1 §,
- 2) föraren säkerställer att passageraren tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och erbjuder den hjälp som behövs,
- 3) föraren har tillräcklig interaktionsförmåga och tillräckliga språkkunskaper,
- 4) föraren har förmåga att beakta de särskilda behov en passagerare med funktionshinder har,
- 5) namnet på tillståndshavaren och dennes kontaktuppgifter samt förarens namn finns angivna och informationen är placerad så att passageraren kan se den,
- 6) föraren, om priset grundar sig på resans längd eller restiden, väljer den väg som är mest förmånlig och ändamålsenlig för passageraren om passageraren låter föraren välja, eller kör den väg som passageraren i samband med beställningen på förhand har godkänt eller föreslagit,
- 7) passageraren har rätt att betala resan kontant eller med något av de vanligaste betalkorten, om inte ett särskilt betalningssätt har angetts på det sätt som avses i 1 § och passageraren har godkänt betalningssättet i samband med beställningen eller bokningen.

3 §

Prissättning av taxitrafiktjänster

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik samt den som tillhandahåller förmedlingstjänster ska innan en taxiresa inleds eller beställningen bekräftas informera passageraren om resans totalpris inklusive skatt eller, om ett exakt pris inte kan anges i förväg, grunderna för prissättningen inklusive skatt. Totalpriset eller grunderna för hur priset bestäms ska anges på ett tydligt, entydigt och för passageraren lättförståeligt sätt. Prisuppgifterna ska läggas fram på ett sådant sätt att passagerarna lätt kan se dem.

Närmare föreskrifter om hur priserna anges och prisuppgifterna hålls synliga på det sätt som avses i 1 mom. får meddelas av Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket ska följa prissättningen av de taxitrafiktjänster som tillhandahålls passagerarna. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om sådana totalpriser för taxitrafiktjänster om vilka ska avtalas särskilt, om priserna överskrider eller enligt bedömning kommer att överskridas. När Trafiksäkerhetsverket bestämmer dessa priser ska den allmänna prisnivån på taxitrafiktjänster, de olika prissättningsmodellerna, den allmänna konsumentprisnivån och befolkningens allmänna inkomstnivå beaktas. De bestämda totalpriserna ska justeras årligen.

Betänkande KoUB 3/2017 rd Reservation 1

~~Om oenighet uppstår om huruvida priset uttryckligen har överenskommit, ska tjänsteleverantören kunna visa att dennes påstående är riktigt. Om priset inte uttryckligen har överenskommit, får det inte överstiga det av Trafiksäkerhetsverket bestämda totalpris som avses i 3 mom.~~

~~Trafiksäkerhetsverket får bestämma maximipriserna på de mest använda typerna av taxitrafiktjänster, inklusive taxitjänster för specialgrupper, om totalpriserna inom taxitrafiken stiger avsevärt mera än den allmänna konsumentprisnivån och utvecklingen av kostnadsindex för taxitrafiken. Det av Trafiksäkerhetsverket bestämda maximipriset ska vara kostnadsorienterat så att det innefattar en skälig vinst. Maximipriset ska justeras årligen.~~

AVDELNING IV

Myndigheter och tillsyn

2 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

2 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

Kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, konsumentombudsmannen och andra myndigheter som övervakar efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag har trots sekretessbestämmelserna, för att kunna utföra uppgifter enligt denna lag, rätt att få den information de behöver av tjänsteleverantörer och tillståndshavare och av andra aktörer och personer vilkas rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag .

Informationen ska lämnas ut utan dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och den som sköter myndighetsuppgifter avgiftsfritt få den information myndigheten behöver för fullgörande av sina uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller har tillstånd enligt II avd. 1 kap., trafikansvariga, ett företags verkställande direktör, ansvariga bolagsmän, ~~taxiförare som avses i II avd. 3 kap.~~ och organisationsanknutna personer enligt 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller om sådana organisationer enligt 1 punkten i nämnda paragraf där en organisationsanknuten person som är anställd hos sökanden har ställning som organisationsanknuten person. Rätt att få information gäller också uppgifter ur straff- och bötesregistret .Uppgifterna lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller i någon annan elektronisk form.

Trafiksäkerhetsverket har likaså rätt att av polisen få uppgifter som är nödvändiga för att bedöm om tillståndsvillkor i anslutning till säkerheten för dem som anlitar tjänster uppfylls samt för andra motsvarande övervakningsåtgärder som avses i denna lag.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

AVDELNING VI

Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser

1 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

3 §

Återkallande av körkortstillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare samt varning som ges av polis

Polisen beslutar om återkallande av körkortstillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare. Polisen svarar också för övervakningen av tillståndshavarens hälsotillstånd och körförmåga och kan i anslutning därtill besluta om åtgärder som övervakningen ger anledning till på det sätt som bestäms i denna lag.

Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till sådana gärningar som avses i II avd. 3 kap. 1 § 2 mom. ska polisen återkalla körkortstillståndet för viss tid, minst två månader eller högst fem år. När återkallandets längd bestäms ska det särskilt beaktas hur allvarlig den gärning eller de gärningar som ligger till grund för återkallandet är och under vilka omständigheter den eller de har begåtts. Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till gärningar som avses i momentets 1 eller 2 punkt eller, på det sätt som beskrivs i 4 punkten, till brott som motsvarar de brott som avses i 1 och 2 punkten, ska tillståndet återkallas för minst sex månader. Om det finns grundad anledning att förordna om en skäligare påföljd, kan körkortstillståndet återkallas för en kortare tid än vad som föreskrivs ovan.

Om det är sannolikt att tillståndshavaren har gjort sig skyldig till ett brott som avses i II avd. 3 kap. 1 § 2 mom. 1 punkten och om passagerarnas säkerhet kräver det, kan polisen återkalla körkortstillståndet temporärt. Ett temporärt återkallande gäller trots ändringssökande till dess att ärendet har avgjorts med en lagakraftvunnen dom. Om åtalet avskrivs ska körkortstillståndet utan dröjsmål återlämnas till innehavaren, om det inte finns andra skäl att återkalla körkortstillståndet.

Om tillståndshavaren meddelas körförbud tills vidare eller inte längre uppfyller hälsokraven för körkortstillstånd, ska polisen återkalla körkortstillståndet tills vidare.

Körkortstillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körkortstillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körkortstillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körkortstillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körkortstillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med II avd. 3 kap. 1 §. Av gärningarna i paragrafens 2 och 3 mom. ska de beaktas som tillståndsmyndigheten har fått kännedom om efter att körkortstillståndet återkallades.

Polisen kan ge en varning i stället för att återkalla körkortstillståndet för viss tid, om återkallandet av körkortstillståndet ska betraktas som en oskälig påföljd och om gärningen inte ska anses tyda på likgiltighet för taxiförarens ansvar och skyldigheter eller i allmänhet för iakttagandet av bestämmelser och föreskrifter eller för påföljder som tidigare påförts taxiföraren.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

3 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Trafiksäkerhetsverket kan ålägga den som bryter mot denna lag, mot EU-förordningar som gäller verksamhet som omfattas av lagen eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen, att rätta till felet eller försummelsen. Beslutet kan förenas med vite eller med hot om att verksamheten helt eller delvis avbryts eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad.

Om den behöriga myndigheten har beslutat bevilja ensamrätt med stöd av III avd. 3 kap. 10 §, kan myndigheten förbjuda sådan verksamhet som orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som tryggas genom ensamrätt. Myndigheten kan förena sitt förbud med vite.

Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

Kostnaderna för åtgärder som vidtas genom tvångsutförande betalas av statsmedel och återkrävs av den försumlige i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

4 §

Ändringssökande

I ett beslut om återkrav av ersättning enligt III avd. 4 kap. 3 §, om återkallande av tillstånd enligt 2 §, om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 3 § i detta kapitel och i ett beslut som meddelats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Omrövning av andra än i 1 mom. avsedda beslut som meddelats med stöd av denna lag begärs på det sätt som anges i förvaltningslagen hos den myndighet som har fattat beslutet. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omrövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Beslut som fattats med stöd av denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik får verkställas trots att ändring har sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

Bestämmelserna om rättsmedel i 132—134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket i 154 § 1 mom. och 1—4 punkten, 155 och 160—163 §, 165 § 1 och 2 mom. samt i 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt III avd. 3 kap. 1 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1—3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots att ändring har sökts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 154 § 1 mom. 4 punkten i den lagen får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

2 kap.

Straffbestämmelser

~~3 §~~

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare

~~Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet~~

~~1) arbetar som taxiförare utan i II avd. 3 kap. 1 § avsett kör tillstånd,~~

~~2) överläter en taxi att framföras i strid med bestämmelserna i III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkt,~~

~~ska för brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.~~

AVDELNING VII

Ikraftträdande

1 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018. Lagens III avd. 2 kap. 1—5 § träder dock i kraft den 1 januari 2018 samt dess III avd. 2 kap. 6 § och IV avd. 1 kap. 10 § den 1 oktober 2017. Definitionerna i I avd. 1 kap. 1 §, bestämmelserna om myndigheternas verksamhet i IV avd. 1 kap. 1, 2, 4 och 5 § samt bestämmelserna om skötsel av myndighetsuppgifter i IV avd. 2 kap. 2 § träder i kraft den 1 januari 2018 i fråga om tillämpning och övervakningen av iakttagandet av III avd. 2 kap. 1—5 §.

Genom denna lag upphävs

1) lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006).

~~2) lagen om taxitrafik (217/2007);~~

~~3) lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009);~~

~~4) kollektivtrafiklagen (869/2009).~~

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

3 §

Andra övergångsbestämmelser

De tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller när denna lag trädde i kraft förblir i kraft, dock så att

~~1) taxitillstånd som berättigar till att bedriva taxitrafik betraktas som taxitrafiktillstånd enligt II avd. 1 kap. 2 § och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem; Trafiksäkerhetsverket kan förena de taxitillstånd som beviljats samma innehavare till ett taxitrafiktillstånd,~~

2) tillstånd som berättigar till att bedriva person- och godstrafik betraktas som persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd enligt II avd. 1 kap. 1 §, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem.

~~3) körtillstånd för taxiförare betraktas som körtillstånd enligt II avd. 3 kap. 1 §, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem.~~

Utöver vad som föreskrivs i II avd. 1 kap. 1 §, får gods transporteras med tillstånd som avser ett bestämt fordon och som beviljats med stöd av bestämmelser som gällde före den 2 oktober 1999 och avser kommersiell godstransport som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland (inrikes godstrafiktillstånd) 10 år efter lagens ikraftträdande. Som förnyande av inrikes godstrafiktillstånd betraktas också en ändring av tillstånd för bedrivande av trafik som följer av en ändring av företagsform.

Upphandlingskontrakt som gäller persontrafik och som ingåtts med stöd av lagar som upphävs genom denna lag förblir i kraft i enlighet med kontrakten.

En behörig myndighet enligt IV avd. 3 kap. 3 § kan efter att denna lag trädde i kraft förbjuda sådan persontrafik med buss som bedrivs med stöd av bestämmelser som var i kraft tidigare och förena förbudet med hot om vite, förutsatt att

1) myndigheten har ordnat de offentliga persontrafiktjänsterna på väg i enlighet med trafikavtalsförordningen,

2) persontrafiken föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som bedrivs i enlighet med trafikavtalsförordningen,

3) för ordnande av trafik enligt trafikavtalsförordningen har före lagens ikraftträdande ett upphandlingsförfarande inletts eller ett avtal om bedrivande av trafik ingåtts.

~~Kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009) vilken utfärdats med stöd av den lag om taxitrafik som upphävs genom denna lag ska iakttas till dess att den upphävs särskilt.~~

Om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av någon annan lag eller i beslut som meddelats med stöd av en lag som upphävts genom denna lag hänvisas till en lag som upphävts genom denna lag, ska hänvisningen anses avse motsvarande bestämmelse i denna lag.

Trafikidkarens skyldighet att införa förfaranden för utbildning om funktionshinder enligt artikel 16.1 b i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter tillämpas från och med den 1 mars 2018.

EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport tillämpas på reguljär busstrafik mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge från den 1 mars 2021. (Nytt)

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

2.

Lag

om ändring av 25 och 27 a § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) ~~25 § 2 mom. och~~ 27 a § 2 mom. 7 punkten, sådan den lyder i lag 1042/2014, ~~och~~ som följer:
~~fogas till 27 a § 2 mom., sådant det lyder i lag 1042/2014, en ny 8 punkt som följer:~~

~~25 §~~

~~*Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*~~

~~Om resans pris grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska ett fordon som används i tillsättningspliktig persontrafik ha en taxameter eller ett annat sådant instrument eller system för beräkning av resans pris med vilket uppnås en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter.~~

27 a §

Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Trafiksäkerhetsverket meddelar därtill vid behov närmare tekniska föreskrifter om

7) dimensioneringen av transportutrymmet samt om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M än ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning.

~~8) taxametrar och andra instrument eller system som avses i 25 § 2 mom.~~

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

5.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) 6 § 1 mom. 14 punkten,
sådan den lyder i lag 308/2016, som följer:

6 §

Syftet med fullgöranderapporter

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av persontrafik tillstånd och godstrafiktillstånd enligt lagen om
transportservice (/) samt taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik (217/2007),

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

9.

Lag

om ändring av lagen om fordonstrafikregistret

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) ~~3 § 2 mom. 8 punkten, 5 § 1 mom. 13 punkten, 11 § 1 mom. 8 punkten, 12 § 1 mom. 7 punkten, 15 § 1 mom. 10 punkten, 17 § 2 mom. 13 punkten och 20 § 1 och 2 mom.,~~
sådana de lyder, ~~3 § 2 mom. 8 punkten, 5 § 1 mom. 13 punkten, 12 § 1 mom. 7 punkten, 15 § 1 mom. 10 punkten, 17 § 2 mom. 13 punkten och 20 § 1 och 2 mom.~~ i lag 76/2015 samt ~~11 § 1 mom. 8 punkten i lag 1301/2009,~~ som följer:

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

3 §

De registrerade

I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som

8) har ett sådant körkortstillstånd för taxiförare som avses i lagen om transportservice (1) eller den kompetens som föreskrivs i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller har anmält sig till utbildning eller prov som krävs för denna kompetens.

5 §

Andra uppgifter som registreras om fysiska personer

I fråga om fysiska personer får utöver basuppgifter registreras för registrets syfte behövliga

13) uppgifter om det utbildningscentrum som har meddelat utbildning för yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare, om den erhållna utbildningen och hur länge den räckt, om genomfört prov och intyg över detta, om genomgången fortbildning och intyg över detta samt om beviljande av yrkeskompetensbevis för lastbils- eller bussförare, om beviljande av körkortstillstånd för taxiförare, och om anteckningar om lastbils- eller bussförarens yrkeskompetens i körkortet,

11 §

Rätt att få uppgifter från myndigheter

Utan hinder av vad som bestäms om hemlighållande av uppgifter har den registeransvarige rätt att få uppgifter enligt följande:

8) från den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen uppgifter om tillstånd att driva bilskola,

12 §

Rätt att få uppgifter från andra än myndigheter

Utan hinder av vad som bestäms om hemlighållande av uppgifter har den registeransvarige rätt att från andra än myndigheter få uppgifter enligt följande:

7) av en i körkortslagen, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, lagen om transportservice, och vägtrafiklagen (267/1981) avsedd serviceproducent uppgifter om behandlingen av körkortstillstånd, körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorecykel, trafiklärartillstånd, yrkeskompetensbevis för förare och parkeringstillstånd för personer med funktionsned-

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

~~sättning, av i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare avsedd meddelare av utbildning eller fortbildning uppgifter om utbildningen samt av provmottagare uppgifter om prov.~~

~~15 §~~

~~*Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form*~~

~~Personuppgifter och andra uppgifter i registret får utlämnas via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form~~

~~10) till sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen för behandlingen av beviljande av körkortstillstånd, körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motoreykel och trafiklärartillstånd, till sådana serviceproducenter som avses i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare för behandlingen av beviljande av yrkeskompetensbevis för förare eller anteckning om yrkeskompetens i körkortet och till sådana serviceproducenter som avses i lagen om transportservice för behandlingen av beviljande av körtillstånd för taxiförare och till sådana serviceproducenter som avses i vägtrafiklagen för behandlingen av beviljande av parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning,~~

~~17 §~~

~~*Sekretessbelagda uppgifter och utlämnande av dem*~~

~~Sekretessbelagda uppgifter i registret får dock utan hinder av sekretessbestämmelserna lämnas ut som följer:~~

~~13) fotografi och namnteckningsprov till sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen för behandlingen av beviljande av körkortstillstånd eller körkort, till sådana serviceproducenter som avses i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare för behandlingen av beviljande av yrkeskompetensbevis för förare, till sådana serviceproducenter som avses i lagen om transportservice för behandlingen av beviljande av körtillstånd för taxiförare, uppgifter om en persons hälsotillstånd till sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen och vägtrafiklagen för behandlingen av beviljande av körkortstillstånd, körkort, trafiklärartillstånd och parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning samt uppgifter om hinder för erhållande av körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motoreykel, trafiklärartillstånd eller yrkeskompetensbevis för förare till de serviceproducenter som avses i ovannämnda lagar för behandlingen av beviljande av körkort eller det nämnda tillståndet,~~

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

20 §

Andra begränsningar av utlämnande av uppgifter

En person har dessutom, utöver vad som föreskrivs i 30 § i personuppgiftslagen, rätt att förbjuda att hans eller hennes adressuppgifter lämnas ut per telefon till andra än myndigheter, Trafikförsäkringscentralen, trafikförsäkringsbolag, besiktningsförrättare, förarexamensmottagare, avtalsregistrerare eller sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, **lagen om yrkeskompetens för taxiförare**, lagen om transport-service och vägtrafiklagen eller för någon annan i lag föreskriven användning.

Om en person har grundad anledning att misstänka att hans eller hennes egen eller familjens hälsa eller säkerhet kan komma att hotas, kan Trafiksäkerhetsverket på skriftlig begäran besluta att personuppgifter som gäller honom eller henne inte får lämnas ut ur registret till andra än myndigheter, Trafikförsäkringscentralen, trafikförsäkringsbolag, besiktningsförrättare, avtalsregistrerare, förarexamensmottagare, till handläggare av kort för färdskrivare vid vägtransporter och sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, **lagen om yrkeskompetens för taxiförare**, lagen om transportservice och vägtrafiklagen för skötseln av i lag föreskrivna uppgifter. Detta beslut kan första gången gälla högst fem år. Begränsningens giltighetstid kan förlängas med två år i sänder.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

10.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i vägtrafiklagen (267/1981) 1 a kap., sådant det lyder i lag 253/2013, och
ändras 63 § 3 mom., sådant det lyder i lag 387/2011, som följer:

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 1

63 §

Allmänna krav på förare

Bestämmelser om körkort som krävs av förare finns i körkortslagen (386/2011) och om annan nödvändig behörighet i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007), **lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009)**, lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och lagen om transportservice (/).

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2017. Lagens 63 § 3 mom. träder dock i kraft den 1 juli 2018.

Reservationens förslag till uttalanden

1. Riksdagen förutsätter att statsrådet bedömer hur den aktuella lagen och särskilt lagen om taxitrafik fungerar ihop och utan dröjsmål lägger fram behövliga förslag till ändringar innan lagen om transportservice träder i kraft.
2. Riksdagen förutsätter att statsrådet noggrant följer lagändringens konsekvenser för transportmarknaden och då fäster avseende särskilt vid bekämpning av svart ekonomi och vid att olika skatter och åligganden utförs på behörigt sätt. Avregleringen får inte leda till en ökning av osund konkurrens.
3. Riksdagen förutsätter att regeringen agerar i linje med andan i det nuvarande systemet och den nuvarande regleringen i den förestående utvecklingen av taxilagstiftningen i och med digitaliseringen och den tekniska utvecklingen.

Helsingfors 24.3.2017

Katja Taimela /sd
Suna Kymäläinen /sd
Satu Taavitsainen /sd
Katja Hänninen /vänst

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 2

RESERVATION 2

Motivering

Befrielse av traktorer från godstrafiktillstånd när deras högsta tillåtna hastighet är högst 60 kilometer i timmen.

Enligt propositionen ska det inte längre krävas godstrafiktillstånd för godstransport inom Finland för traktorer vars högsta tillåtna hastighet är högst 60 kilometer i timmen.

När yttranden inhämtades var gränsen för tillståndsplikt för traktorer ännu 40 kilometer i timmen, vilket också är gränsen enligt EU:s förordning om trafikidkare. Ändringen gjordes på grundval av yttrandena om lagförslaget.

I propositionsmotiven konstateras det att enligt förordningen kan dessutom från kravet på trafik-tillstånd nationellt befrias sådan nationell trafik som endast har obetydlig inverkan på transportmarknaden på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan. Enligt propositionsmotiven stämmer förslaget överens med EU:s förordning om trafikidkare på så sätt att gods-transport med traktorer främst sker på korta sträckor.

Det föreslagna nationella undantaget kommer inte att ha obetydlig inverkan på marknaden, vilket också har aktualiserats vid utskottets utfrågning av sakkunniga. Det finns rikligt med traktormateriel i Finland, cirka 384 000 registrerade fordon. Antalet traktortrafiktillstånd i Finland är för närvarande totalt 2 200. Traktorer i tillståndspliktig trafik utför nästan utan undantag jordtransporter. Marknaden för jordtransporter är i typfallet mycket lokal, och korta transportsträckor i dessa transporter innebär därför inte en obetydligt inverkan på transportmarknaden. För närvarande är traktorernas andel av de trafiktillståndspliktiga jordtransporterna cirka 40 procent mätt enligt antalet fordon. Att slopa tillståndsplikten för traktorer som går högst 60 kilometer i timmen skulle betydligt öka traktorernas andel i fråga om jordtransporter.

Att traktortrafiken och traktorernas körhastigheter ökar hotar också att försvaga trafiksäkerheten. Bromsbestämmelser motsvarande dem för bilar gäller inte för traktorer. Traktorer ska ha bromssystem motsvarande dem för lastbilar bara om de går över 60 kilometer i timmen. Också körkortskraven är lindrigare för traktorer än för annan transportmateriel. Det går få körkort i kategori T redan i 15 års ålder genom att teoriprova. Körkortet ger rätt att köra traktor vars topphastighet är 40 kilometer i timmen. Att köra en traktor med en strukturell hastighet på över 40 men högst 60 kilometer i timmen med kopplad släpvagn kräver körkort i kategori LT. Ett sådant körkort får man vid 15 års ålder genom att avlägga teori- och hanteringsprov.

Att befria traktorer med en topphastighet på 60 kilometer i timmen från tillståndsplikt innebär att det i fortsättningen i vägtrafiken kan förekomma sådana kombinationer av traktor och släpvagn med en massa på 15 ton som går 60 kilometer i timmen och körs av en 15-åring. Särskilt den ökade hastigheten för en sådan kombination av fordon och förare ökar risken för allvarliga vägtrafikolyckor.

Betänkande KoUB 3/2017 rd
Reservation 2

Förslag

Jag föreslår

att riksdagen godkänner lagförslagen enligt betänkandet, men II avd. 1 kap. 1 § i lagförslag 1 med ändringar. (*Reservationens ändringsförslag*)

Reservationens ändringsförslag

1 §

Transport av personer och gods på väg

Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (*EU:s förordning om trafikidkare*) behövs för

1) yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen (1090/2002) avsedd buss (*persontrafik tillstånd*), eller

2) yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination med största tillåtna totalmassa på över 2 000 kg (*godstrafik tillstånd*).

Utan persontrafik tillstånd får dock utföras

1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller

2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller ett offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.

Utan godstrafik tillstånd får dock transporteras gods inom Finland med traktor vars högsta tillåtna hastighet är högst 40 kilometer i timmen. Gods får transporteras med buss också av den som har persontrafik tillstånd. Genom förordning av statsrådet får dessutom annan sådan inrikes godstransport i Finland som på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan har en endast obetydlig inverkan på transportmarknaden befrias från tillståndsplikt.

Helsingfors 24.3.2017

Jyrki Kasvi /gröna