

## RP 161/2016 rd

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

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att det stiftas 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 med tanke på de utmaningar klimatförändringen innebär när man ska fördela och använda transportmateriel effektivare

I och med 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. Genom transportbalken främjas nya innovations- och serviceplattformar i sektorer där den offentliga förvaltningen har en roll med tanke på marknadens funktion. Dylka sektorer är bland annat trafik som tjänst.

Transportbalken ska märkbart främja införandet av ny teknologi, digitalisering och nya trafikverksamhetskoncept 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 ändringar jämfört med nuläget, där marknaden för trafik tjänster är starkt reglerad och offentligt styrd. Transportbalken ska förnya persontransporter som får offentligt stöd (staten, kommuner, FPA), gällande vilka regeringsprogrammet har som mål en besparing på tio procent 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 stöder regeringsprogrammets mål om att minska kommunernas kostnader och stärka konkurrenskraften genom att förbättra förutsättningarna för näringsliv och företagande.

Propositionen är det första skedet av en totalreform av regleringen av transportmarknaden som genomförs i tre skeden och som gäller alla trafikslag. I det första skedet gäller ändringarna huvudsakligen regleringen av vägtrafiken. Genom de föreslagna ändringarna närmas lagstiftningen om vägtrafikmarknaden till den reglering som redan gäller för övriga trafikslag. Genom propositionen i första skedet lindras regleringen av tillhandahållandet av vägtrafik tjänster betydligt, samtidigt som aktörernas administrativa börda minskar. Genom propositionen ges nuvarande och nya marknadsaktörer lika möjligheter att bedriva verksamhet.

## RP 161/2016 rd

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, binds till aktören och villkoren för att beviljas tillstånd lindras bland annat genom att kraven på företagarutbildning 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 kunnande. Samtidigt föreslås 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. Det föreslås att kravet på obligatorisk företagarutbildning ska slopas. Nationella tilläggskrav slopas i sådana fall där verksamheten baserar sig på EU-lagstiftning. Person- eller godstrafiktillstånd ska inte förutsättas för verksamhet som idkas med traktorer vilkas högsta tillåtna hastighet är 60 km/h. Gränsen för tillståndsplikt för godstrafik, som baserar sig på fordonens eller fordonskombinationernas totalmassa, höjs 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 ton men högst 3,5 ton ska förutsätta att aktören låter anteckna sig i det register som tillhör Trafiksäkerhetsverket.

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. Kraven på lastbils- och bussförarens yrkeskompetens lindras och förtydligas så att bestämmelserna mera exakt berör yrkesmässig verksamhet.

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

Med denna proposition ska lagen om taxitrafik, kollektivtrafiklagen, lagen om kommersiell godstransport på väg och lagen om yrkeskompetens för taxiförare upphävas. 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 lämnat ett utlåtande. Dessutom har propositionsutkastet 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.

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	3
ALLMÅN MOTIVERING .....	5
1 INLEDNING.....	5
2 NULÅGE .....	9
2.1 Lagstiftning och praxis.....	9
2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen utomlands och i EU.....	37
2.3 Bedömning av nuläget .....	52
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	68
3.1 Målsättning och de viktigaste förslagen.....	68
3.2 Bedömning av genomförandealternativ .....	74
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	81
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för servicenivån.....	81
4.2 Konsekvenser för förvaltningen och myndigheternas verksamhet .....	98
4.3 Konsekvenser för miljön.....	102
4.4 Övriga samhällseliga konsekvenser.....	105
4.5 Konsekvenser för jämlikheten och jämställdheten .....	109
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN OCH REMISSYTTRANDE.....	111
6 ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAT PÅ PROPOSITIONENS INNEHÅLL .....	116
6.1 Propositionens samband med Ålands självstyrelse.....	116
6.2 Förhållande till andra propositioner .....	117
DETALJMOTIVERING .....	118
1 LAGFÖRSLAG .....	118
1.1 Förslag till transportbalk.....	118
1.2 Ändringar i annan lagstiftning .....	152
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	157
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSDRNING ...	157
LAGFÖRSLAG .....	164
Transportbalk .....	164
Lag om ändring av 25 och 27 a § i fordonslagen .....	194
Lag om ändring av 2 och 2 a § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare .....	195
Lag om ändring av järnvägslagen .....	196
Lag om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi .....	198
Lag om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning .....	199
Lag om ändring av 1 § i lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon.....	200
Lag om ändring av 2 § i lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare .....	201
Lag om ändring av lagen om fordonstrafikregistret .....	202
Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	205
BILAGA .....	206
PARALLELTEXT .....	206
Lag om ändring av 25 och 27 a § i fordonslagen .....	206

## RP 161/2016 rd

Lag om ändring av 2 och 2 a § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare .....	208
Lag om ändring av järnvägslagen .....	210
Lag om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi .....	213
Lag om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning .....	214
Lag om ändring av 1 § i lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon.....	215
Lag om ändring av 2 § i lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare .....	216
Lag om ändring av lagen om fordonstrafikregistret .....	217
Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	222

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Målet på tio års sikt för det strategiska regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering är att Finland ska ha tagit ett produktivitetssprång inom den offentliga servicen och den privata sektorn genom att utnyttja digitaliseringens möjligheter och avveckla onödig reglering och byråkrati. Målet för regeringsperioden är bland annat att det offentliga beslutsfattandet på ett innovativt sätt ska ha möjliggjort och skapat en gynnsam miljö för digitala tjänster, för applikationer för industriella internet och för nya affärsmodeller.

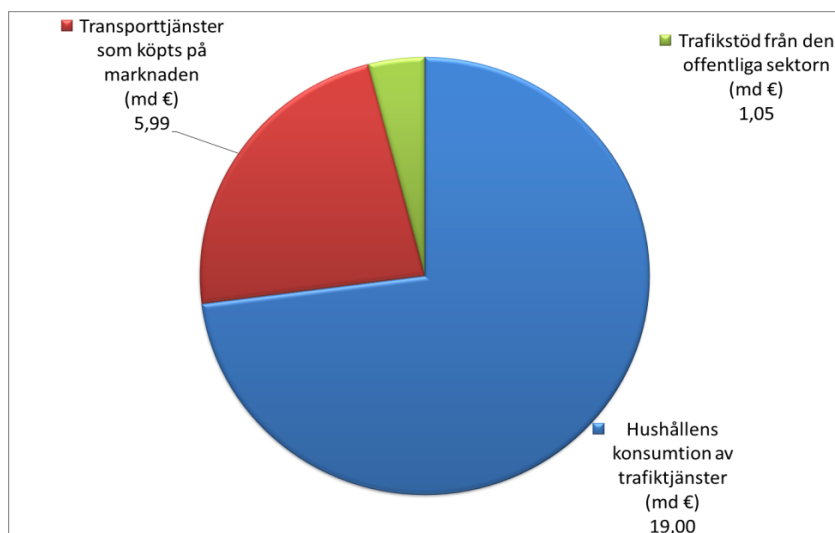
Ett av regeringsprogrammets spetsprojekt är skapandet av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Uppkomsten av innovations- och serviceplattformar främjas i sektorer där den offentliga förvaltningen har en roll för att marknaden ska fungera. En sådan sektor är till exempel trafik som service. Användarorienterade digitala tjänster spelar en nyckelroll för Finlands ekonomi och tillväxt.

Smidigare lagstiftning, det vill säga avreglering, är också ett av regeringens spetsprojekt. Målet med projektet är att underlätta företagens verksamhet och medborgarnas vardag genom att lätta upp och uppdatera regleringen. På så sätt stöds tillväxten i Finland, stärks konkurrenskraften och främjas digitaliseringen.

Enligt regeringsprogrammet eftersträvas också en minskning av kommunernas kostnader och en omorganisering av de persontransporter som stöds offentligt genom att man möjliggör nya innovativa servicemodeller på marknadsvillkor genom utnyttjande av digitaliseringen. Näringslivets konkurrenskraft och förutsättningarna för företagsverksamhet ska stärkas i allt beslutsfattande. Verksamheten på marknaden, fri konkurrens och små och medelstora företags möjligheter att delta i upphandlingsprocesserna främjas genom att den centrala lagstiftningen reformeras och genom att branschspecifik reglering som förhindrar konkurrens avvecklas.

Genom den lagstiftning som nu föreslås förverkligas alla de ovan nämnda målen enligt regeringsprogrammet för trafiksektorns del. Man strävar efter att möta de utmaningar som sådana nya globala fenomen som digitaliseringen och delningsekonomin för med sig. Detta sker genom att man skapar ett regelverk inom vilket företagen kan utveckla nya tjänster och genom vilket man kan säkerställa högklassiga och smidiga mobilitetstjänster för resenärerna. Målet är att få kunden att stå i centrum för verksamheten och att efterfrågan på trafik tjänster ska förbättras.

Ett effektivt och produktivt trafiksystem utgör en väsentlig del av den nationella konkurrenskraften och en god vardag för medborgarna. Trafiken utgör en viktig faktor inom samhällsekonomin. De finländska privathushållen satte år 2012 19,0 miljarder euro på trafiken, vilket utgör 17 procent av hushållens konsumtionsutgifter. Privatbilismens andel av konsumtionsutgifterna var 15,1 miljarder euro. Logistikkostnadernas andel av omsättningen för företagen inom handel och industri var 13 procent år 2013. Logistikmarknadens omfattning var cirka 8,8 miljarder euro och de logistik tjänster som företagen själva ordnade, inbegripet det kapital som var bundet i lager, uppgick till sammanlagt 22,9 miljarder euro. Av detta uppgick andelen för företagets transporttjänster till 5,99 miljarder euro. Den offentliga sektorn stödde kollektivtrafiken med 1,05 miljarder euro. Dessutom använde staten och kommunerna år 2013 sammanlagt 3,8 miljarder euro till trafikinfrastruktur. Värdet på den globala marknaden för trafiksektorn kan uppskattas till tusentals miljarder euro.



Figur: Den totala marknaden för trafik tjänster enligt kategori (privat, offentlig, företag). Källa: persontrafikundersökningen 2013, Solakivi m.fl. 2014, Liikenteen markkinat Suomessa 2015

Inom trafiksektorn finns det en betydande marknads- och effektiviseringspotential: utnyttjandegraden för egen bil är under fem procent, personbilarnas genomsnittslast endast cirka 1,3 personer och utnyttjandegraden för trafiknätet är, med undantag för huvudstadsregionens rusningstider, också mycket låg. I ett land där trafiknätet är vidsträckt och trafikströmmarna relativt glasa, måste det befintliga trafiksystemet utnyttjas till fullo och effektivt.

Framtidens trafiksystem kommer att bestå av en helhet där tjänster, information och infrastruktur samverkar. Av dessa element har det växt fram en sådan verksamhetsmodell med ”trafik som service” (Mobility as a Service, MaaS) som nämns i regeringsprogrammet, där man genom att utnyttja information och digitalisering genom samarbete mellan användarna, näringslivet och den offentliga sektorn kan skapa ett smidigt och hållbart trafiksystem som producerar användarorienterade trafik- och transporttjänster. Verksamhetsmodellen har rönt stort intresse bland såväl inhemska som internationella aktörer. I Finland arbetar redan tiotals företag kring MaaS, av vilka de största är börsbolag och de minsta nya startupföretag. Även internationellt samarbete har inletts på flera olika nivåer.

Ett mål för verksamhetsmodellen med trafik som service är att med hjälp av smarta lösningar och kunnande lyfta Finland till världstoppen i fråga om effektiva trafiksystem och framtidens trafik tjänster. Finland utgör en utmärkt plattform för detta: ett stabilt samhälle, hög IT-kunskap, en högklassig och heltäckande kommunikationsinfrastruktur och hög användningsgrad för smarttelefoner. Intelligent trafik utgör en snabbt växande ny servicemarknad. I Finland har denna tillväxt ännu inte kommit igång ordentligt.

Ett annat mål för verksamhetsmodellen med trafik som service är högklassiga och förmånliga trafik tjänster som motsvarar kundernas och användarnas behov. Kunderna skaffar i allt högre grad sina mobilitetstjänster antingen via en mobilplattform och tjänsteleverantör eller genom att kombinera olika tjänsteapplikationer som är lätta att använda. Trafiksystemet bör granskas som en helhet och en smidig interoperabilitet bör främjas. Produktionen av tjänster på marknadsvillkor bör främjas. Företagen ska i första hand svara för produktionen av tjänster. Offentliga tjänster tillhandahålls på de ställen där de tjänster som uppstår på marknaden inte är till-

## RP 161/2016 rd

räckliga. Den offentliga sektorn ska i första hand vara en aktör som möjliggör utveckling, undanröjer hinder och stöder interoperabilitet. Företagsverksamheten skapar tillväxt, arbetstillfällena och skatteintäkter samt affärsmodeller som lämpar sig för den internationella marknaden.

Ökningen av mobilitetstjänsternas andel minskar körsträckan, vilket gör att utsläppen, trafikstockningar och det stadsutrymme som trafiken behöver minskar, personbilarnas utnyttjandegrad stiger och andelen av gång och cykling ökar bland färdssätten. Tjänstefieringen och de nya servicemodellerna inom trafiken är betydande faktorer när man ska svara på klimatförändringens utmaningar.

Det finns också betydande tillväxtförväntningar på utvecklandet och exporten av sådan affärsverksamhet som uppstår kring digitala trafik tjänster och informationsbehandling, där Finland har högt kunnande. Informations- och kommunikationsteknologibranschen står för en betydande andel av Finlands bruttonationalprodukt. Omsättningen för företagen inom branschen var år 2013 43,4 miljarder euro. Såväl teknikutvecklingen som internets karaktär av ett slags obegränsad produktionsfaktor har öppnat upp möjligheter för de företag som är verksamma i Finland att delta på världsmarknaden och att dimensionera sin affärsverksamhet för nya marknadsområden mycket snabbt och till förhållandevis små rörliga kostnader. I samband med beredningen av informationssäkerhetsstrategin för Finland har det konstaterats att man genom att utveckla och erbjuda sådana tjänster som grundar sig på utnyttjande av digital information kan skapa och påskynda en ekonomisk tillväxt. Det bereds också ett principbeslut som ska främja tillväxten för affärsverksamhet som grundar sig på utnyttjande av data. Inom bägge projekten har man identifierat ett behov av att skapa förutsättningar och incitament för en utveckling av dataekonomin och att minska begränsningarna i anslutning till det.

### *Marknadsregleringen för trafik*

Lagstiftningen för trafiksektorn har byggts upp under lång tid på såväl nationell nivå och EU-nivå som internationell nivå och traditionellt har den utformats i hög utsträckning enligt trafikslag.

Som följd är trafiksektorn i nuläget ett hårt reglerat och ineffektivt system, där det inte har skett några betydande innovationer på systemnivå på årtionden. Bestämmelserna och verksamhetsmodellerna för olika trafikslag skiljer sig från varandra, vilket gör det svårt att granska trafiksystemet ur ett helhetsperspektiv. Nuläget inom trafiksektorn kan jämföras med telemarknaden på 1970-talet, då sektorn var hårt reglerad, monopolistisk och ineffektiv. Som resultat av att konkurrensen släpptes fri på telemarknaden fick vi högklassig basservice för alla, heltäckande nät över hela landet, nya tjänster för kunderna och ny affärsverksamhet för näringslivet. Genom konkurrens uppnåddes också den lägsta prisnivån bland alla EU-länder och en stabil grund för digitalisering av samhället. Samma förändring behövs nu även inom trafiksektorn.

En ändring av verksamhetsmodellen som motsvarar den som gjordes inom telesektorn kan inom trafiksektorn genomföras med hjälp av transportbalken och genom att man utvecklar nya modeller för finansiering av trafiknätet.

Den största delen av författningarna för trafiksektorn härstammar från Europeiska unionen (nedan EU) och internationella organisationer. Marknadslagstiftningen för flygtrafiken, sjöfarten och järnvägen härstammar från EU eller följer internationella avtal och standarder. Bestämmelserna om vägtrafiken har i praktiken det största nationella spelrummet och när bestämmelserna har utvecklats som separata delar har detta därför delvis lett till mycket isolerade service- och verksamhetsmodeller. Det finns inte mycket lagstiftning som är rent nation-

## RP 161/2016 rd

ell. Lagen om taxitrafik är det viktigaste exemplet. Också det att den offentliga finansieringen har delats in enligt trafikslag har gjort det svårare och minskat intresset för att ordna mobilitetstjänsterna som en helhet.

Regleringen av trafikmarknaden har gradvis släppts fri under de senaste årtiondena. Trafiksektorn är ett viktigt delområde för den reglering som ska förverkliga målen för en fungerande inre marknad och fri rörlighet inom EU. När marknaden har släppts fri har det lett till ökad konkurrens för bland annat inrikes fjärtrafik och internationell flygtrafik. Nya verksamhetsmodeller utmanar redan nu de traditionella aktörerna och förnyar marknaden. Det att bestämmelserna skiljer sig mellan olika sektorer gör det emellertid fortfarande svårare att ta sig in på marknaden.

För närvarande är det i praktiken ännu nästan omöjligt att samordna mobilitetstjänsterna till en affärsverksamhet som effektivt utnyttjar kapaciteten, eftersom olika trafikslag och de affärsmodeller och system som tjänar dem är starkt fragmenterade och tröskeln för att komma in i branschen är i synnerhet vad gäller vägtrafiken hög. Kundorienteringen, marknadsvillkoren och interoperabiliteten behöver förbättras när det gäller trafik tjänsterna.

Det är inte staten som ska skapa innovationer och konkurrenskraftiga verksamhetsmodeller för persontrafiken eller andra branscher, utan detta är i första hand företagens uppgift. Statens uppgift är att med hjälp av lagstiftningen skapa en miljö där företagen med sina innovativa lösningar och nya metoder kan ta fram tjänster som ger konsumenterna nytt mervärde och därigenom bidra till en ökning av produktiviteten. Mellan den statliga regleringen och marknaden bör det upprättas jämvikt, så att regleringen i tillräcklig grad tryggar konsumenternas rättigheter och andra intressen som är viktiga för samhället.

En övergripande granskning och utveckling försvåras å sin sida av att kraven på transporter skiljer sig från varandra beroende på trafikslaget, trafikmedlet och objektet för transporten. I och med att biljett- och betalningssystemen för transporterna dessutom sällan fungerar tillsammans, befinner vi oss i en situation där det i praktiken ofta är omöjligt att jämföra tjänsterna i trafiksystemet sinsemellan och att länka samman dem på det sätt som ur trafiksystemets perspektiv är mest effektivt och ändamålsenligt.

Bristen på jämförbarhet återspeglar sig på de digitala mobilitetstjänster som står till buds. En digitalisering av tjänsterna och förbättring av deras interoperabilitet möjliggör ett bättre serviceutbud för kunderna och skräddarsydda mobilitetstjänster som motsvarar det egna behovet.

Lagstiftningen om trafik tjänster och trafikens datalager behöver revideras så att den blir enhetligare och bättre stöder en fungerande marknad. Målet är att information ska vara tillgänglig för kunderna, serviceproducenterna och myndigheterna inom trafiksystemet på ett så öppet och mervärdesskapande sätt som möjligt. Ny lagstiftning behövs om öppnare information och de register som berörs.

Även i fortsättningen behövs det medel med hjälp av vilka myndigheterna kan ingripa i situationer där den fria marknaden och nya innovationer verkar leda till icke-önskade effekter med tanke på tillgången till tjänster, kvaliteten, säkerheten eller miljön. Förverkligandet av målen och tillgången bör följas och utvärderas med hjälp av information som kontinuerligt samlas in. För att kunna upprätthålla en aktuell lägesbild behövs det ny information samt nya bestämmelser om hur informationen ska fås fram och om dess öppenhet.

*Transportbalkens beredningsfaser*



## RP 161/2016 rd

Det är ett omfattande projekt att göra en omprövning av hela trafiksystemet i syfte att utveckla kundorienterade tjänster genom digitalisering och avreglering. Därför har man för avsikt att sammanställa transportbalken i tre faser.

Arbetet med att samla lagstiftningen om transporter i en enhetlig transportbalk inleds med en utveckling av marknadens och informationens och informationssystemens interoperabilitet. Genom lagstiftningen underlättas tillträdet till marknaden och förebyggs marknadsstörningar.

I den första fasen, som nu föreslås, samlas och i möjligaste mån förenhetligas i transportbalken särskilt de bestämmelser om trafikmarknaden och trafik tjänster som finns i de särskilda substanslagarna för vägtrafiken: kollektivtrafiklagen (869/2009), lagen om taxitrafik (217/2007), lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006, nedan lagen om godstransport) och lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009). Dessutom görs det små ändringar i fordonslagen (1090/2002).

I den andra fasen bedöms reformen av bestämmelserna om yrkeskompetens inom transportsektorn i större omfattning. Likaså görs det en kritisk granskning av de nationella tilläggsbestämmelser som har fastställts i samband med genomförandet av internationella bestämmelser.

Vidare förenhetligas bestämmelserna, och i den mån det behövs, skapas det nya bestämmelser, om användningen och utlämnandet av uppgifter om trafik tjänster samt om register till den del detta inte har behandlats redan i den första fasen.

I den andra fasen kodifieras även marknadsregleringen för övriga trafikslag i transportbalken. Med anledning av de EU-bestämmelser och internationella bestämmelser som finns i bakgrunden och med stöd av vilka marknader redan har öppnats upp, är det inte nödvändigt att göra ändringar i järnvägs-, sjö- och flygtrafiken på samma sätt som i fråga om vägtrafiken.

I den tredje fasen säkerställs det att målen för trafiksystemet och de digitala tjänsterna i anslutning till det har beaktats på ett heltäckande sätt i transportbalken.

## 2 Nuläge

### 2.1 Lagstiftning och praxis

#### *Digitalisering och nya affärsmodeller*

*Behandling av uppgifter.* I kollektivtrafiklagen, lagen om taxitrafik, lagen om yrkeskompetens för taxiförare och lagen om godstransport är det ganska begränsat med bestämmelser om behandlingen av uppgifter. De bestämmelser som finns gäller närmast sådan information som trafikidkare eller myndigheter är skyldiga att lämna ut till de behöriga myndigheterna för att dessa ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter.

I kollektivtrafiklagen finns det bestämmelser om utlämnande av uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom den trafik som trafikidkaren bedriver samt om trafikidkarens ekonomi för bestämmande av servicenivån på trafiken och för statistikföring, forskning och utveckling samt om nödvändiga uppgifter som fås av myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag för beviljande av trafik tillstånd, kontroller och återkallande av tillstånd. I lagen om taxitrafik finns det bestämmelser om den behöriga myndighetens uppgift att inom sitt område följa förändringar i efterfrågan och tillgång på taxitjänster och hur lönsamheten i branschen utvecklas. För denna uppgift ska den behöriga myndigheten samla in och följa upp ganska många olika uppgifter om allt från befolkningsutvecklingen och invånarnas inkomstnivå till antalet inkvarteringsställen och serveringstillstånd. Lagen om godstransport innehåller

en ganska allmänt formulerad skyldighet för trafikidkare att på begäran lämna den behöriga myndigheten sådana uppgifter om trafiken och ekonomin som gäller ett trafiktillstånd. Den behöriga myndigheten har också rätt att av myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag få sådana uppgifter som är nödvändiga för att bevilja trafiktillstånd, genomföra kontroll och återkalla tillstånd.

När det gäller register innehåller de lagar som är under granskning bestämmelser enbart i fråga om registreringen av uppgifter om taxiförarens yrkeskompetens i fordonstrafikregistret. Vidare inbegriper de ovan nämnda bestämmelserna om den behöriga myndighetens rätt att få uppgifter av myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag för att bevilja trafiktillstånd, genomföra kontroll och återkalla tillstånd även rätt att få uppgifter ur olika register. I lagen om taxitrafik föreskrivs det också om taxiförarnas tystnadsplikt när det gäller kundernas affärs- eller yrkeshemligheter.

I artikel 16 i 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) föreskrivs det om sådana nationella elektroniska register över vägtransportföretag som varje medlemsstat ska föra. Medlemsstaterna ska föra in åtminstone de uppgifter som nämns i förordningen i sina nationella register för alla de företag som den behöriga tillståndsmyndigheten har beviljat tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Enligt förordningen är ett mål att vissa uppgifter också ska göras tillgängliga för allmänheten, så att ett transportföretags kunder kan kontrollera om företaget har det tillstånd som krävs.

Det riksomfattande systemet för trafiktillstånd (VALLU) är ett gemensamt register som förs och används av närings-, trafik- och miljöcentralerna (nedan NTM-centralerna) och övriga tillståndsmyndigheter som är behöriga när det gäller trafiktillstånd för vägtrafik. VALLU innehåller uppgifter om trafikidkaren och tillståndet för varje företag som idkar gods-, taxi- eller kollektivtrafik i Finland. Registeransvarig för VALLU är NTM-centralen i Södra Österbotten.

#### *Uppgifternas och informationssystemens interoperabilitet*

Enligt 57 § i kollektivtrafiklagen är en trafikidkare skyldig att lämna ut aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till de behöriga myndigheterna och Trafikverket för information om trafiktjänsterna. De uppgifter som avses i lagen ska på myndighetens begäran lämnas ut inom en skälig tid och avgiftsfritt. Uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller ska emellertid lämnas ut innan trafik inleds eller ändras. Om uppgifterna inte lämnas ut på begäran, kan myndigheten ålägga trafikidkaren att rätta till sin försummelse och förena åläggandet med vite. I lagen anges det att närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkaren eller den behöriga myndigheten ska lämna ut och i vilken form kan utfärdas genom förordning av statsrådet. I lagen nämns det också att Trafikverket meddelar närmare föreskrifter om användningen av de hållplatskoder som verket har fastställt och om utlämnande av uppgifter via en teknisk anslutning eller i övrigt elektroniskt. Inga bestämmelser på lägre nivå än detta har utfärdats.

Det finns inga begränsningar i fråga om behandlingen av uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller. Trafikverket har skapat ett datalager som omfattar alla former av kollektivtrafik och i detta har man samlat de uppgifter som lämnats till verket. Det innehåller uppgifter om VR-Group Ab:s (nedan VR) tågtrafik, inrikes flygtrafik, uppgifter om stadstrafiken i exempelvis Helsingforsregionen och Tammerfors, Åbo, Joensuu, Jyväskylä, Kuopio, Villmanstrand, Uleåborg, Vasa, Kouvola, Kajana och Salo, uppgifter om den busstrafik som ordnas av NTM-centralerna och uppgifter om vissa flexlinjetrafiktjänster. Utifrån denna samlade databas har det skapats en tjänst där uppgifterna från olika aktörer främst kan läsas via olika gränssnitt.

## RP 161/2016 rd

Tjänsten utnyttjas av den riksomfattande tjänsten för reseplanering ”Resa.fi”. Andra mindre användningsändamål är bland annat granskning och planering av servicenivåer och planering av rutter och tidtabeller. Informationen är emellertid tillgänglig även för andra applikationer via öppna frågegränssnitt. Trafikverket har ansvarat för tjänsten och Resa.fi sedan 2011.

### *Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet*

De första resekortsystemen togs i bruk innan de trådlösa datanäten blev allmänna och därför är korten planerade så att de liknar pappersbiljetterna, det vill säga uppgifterna om reserätten är lagrade på kortet. Resekortet är alltså inte i kontakt med någon extern databas, utan det är autonomt. Även programuppdateringar måste göras skilt på varje autonom anordning. För varje biljettsystem har det traditionellt också skilt planerats ett eget system för kontroll av reserätten, det vill säga valideringen. Därför fungerar till exempel olika system för kontroll av reserätten som baserar sig på chip och kontaktlös avläsning i regel inte tillsammans.

I Finland används ett stort antal olika biljett- och betalningssystem. De är i princip aktörspecifika. Bland annat samkommunen Helsingforsregionens trafik, VR, Matkahuolto, Åbo regiontrafik Föli, Tammerfors kollektivtrafik, Onnibus, Finnair och Tallink Silja har egna system för att sälja sina egna biljetter. Inom busstrafiken har man länge använt ett rätt så heltäckande taxe- och biljettsystem som tillhandahålls av Matkahuolto, med hjälp av vilket man har skött fördelningen av biljettintäkterna mellan de trafikidkare som hör till systemet samt skött betalningen av de nuvarande biljettstöden från kommunerna till trafikidkarna. Påskyndat av det sätt att ordna kollektivtrafiken som anges i trafikavtalsförordningen har det i syfte att förverkliga ett biljettsystem för kollektivtrafiken skapats ett biljettsystem med benämningen Waltti, som är ett biljett- och betalningssystem som ägs av de behöriga myndigheterna inom kollektivtrafiken. TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy, som har bildats för att administrera biljettsystemet Waltti, är ett upphandlingsbolag enligt upphandlingslagen, som producerar tjänster för sina ägare, som är 22 städer och Trafikverket.

### *Delningsekonomin*

Med delningsekonomi avses verksamhetsmodeller där man delar och utbyter till exempel tjänster och egendom. I sin mest traditionella form utgör delningsekonomin samhälllig verksamhet där enskilda personer erbjuder andra personer olika resurser gratis, genom byteshandel eller mot en liten ersättning.

Med hjälp av delningsekonomin eftersträvas bland annat ett effektivare utnyttjande av resurser. Inom trafiksektorn kan detta innebära till exempel gemensam användning av bilar, vilket förbättrar deras utnyttjandegrad. Modellerna för delningsekonomin grundar sig på bland annat en förändring i konsumentbeteendet och att alla användare inte nödvändigtvis behöver äga olika produkter, såsom en bil.

Internet och de nya digitala tjänsterna har gjort det möjligt för tjänster och affärsmodeller som baserar sig på delning att på bred front sprida sig till olika samhällssektorer. Modellerna inom delningsekonomin behöver oftast både en organisation, ett företag eller en sammanslutning med en förmedlande roll och en nättjänst som aktören i fråga driver och med hjälp av vilken man kan samordna resurserna och efterfrågan på ett effektivt sätt. I praktiken är delningsekonomin tjänster också tjänster som fungerar helt eller delvis digitalt.

Det finns ingen entydig definition av begreppet delningsekonomi och det används för att beskriva tjänster som ofta är väldigt olika. För de modeller som grundar sig på digitalt förmedlad delning av resurser och till exempel korta uppdrag används flera olika benämningar, till ex-

empel kollaborativ ekonomi, gig-ekonomi, crowdsourcing eller plattformsekonomi. Begreppen är inte helt etablerade.

Eftersom delningsekonomin täcker in så många olika fenomen, går det inte heller att kortfattat beskriva all den lagstiftningen som ska tillämpas på den. När man talar om delningsekonomi är det i praktiken viktigt att skilja mellan icke yrkesmässig och yrkesmässig förmedling, eftersom de modeller och tjänster som grundar sig på delning av resurser kan ha olika typer av förtjänstlogik och vara affärsverksamhet av betydande omfattning oberoende av den ersättning som tas ut för transportserVICEN. När det gäller de mera traditionella samåkningstjänsterna kan inkomsterna av förmedlingstjänsten komma från enbart det reklamutrymme som säljs på webbplatsen. Så att säga ren delningsekonomi kan uppfattas som icke yrkesmässiga transaktioner som i huvudsak sker mellan enskilda personer i motsats till yrkesmässig affärsverksamhet.

I Finland har det inom trafiksektorn uppstått många tjänster som grundar sig på delning och delningsekonomi. Via nätet och mobilapplikationer förmedlas vanlig samåkning. Dessutom kan man beställa eller komma överens om skjuts med hjälp av textmeddelanden eller applikationer för snabbmeddelanden. Till denna grupp hör uthyrnings- och P2P-uthyrningstjänster, bilpooltjänster och olika applikationer för samåkning, med hjälp av vilka en person som är på väg till en viss destination kan plocka upp andra som är på väg åt samma håll.

Motsvarande applikationer och tjänster används också vid utdelningen av smågods inbegripet tjänster som erbjuder varutransport genom crowdsourcing. Vid varutransporterna kombineras den största delen av transporter och körsträckorna optimeras med hjälp av företagens automatiserade bakgrundssystem, positionsbestämning av distributionsbilarna och dynamisk ruttinformation.

Verksamheten i anslutning till delningsekonomin är relativt småskalig jämfört med de andelar som transportmarknadens mera etablerade aktörer står för. Andelen för de modeller som baserar sig på delningsekonomi förutspås öka i framtiden.

*Plattformsekonomi.* I ett av statsrådets forskningsprojekt (Etna, VTT, Aalto 2016) har plattformsekonomin definierats på följande sätt: med digitala plattformar avses datatekniska system där olika aktörer – användare, tjänsteleverantörer och andra intressentgrupper från olika organisationer – bedriver verksamhet som producerar mervärde. Karakteristiskt för dessa plattformar är att aktörerna skapar, tillhandahåller och upprätthåller produkter och tjänster som kompletterar varandra för olika distributionskanaler och inom ramen för spelregler och användarerfarenheter som är gemensamma för marknaden. En typisk egenskap för plattformar är att de binder och lockar till sig olika aktörer genom den ekonomiska nytta som deras nätverk ger upphov till.

### ***Tillträde till marknaden och marknadens verksamhetsförutsättningar***

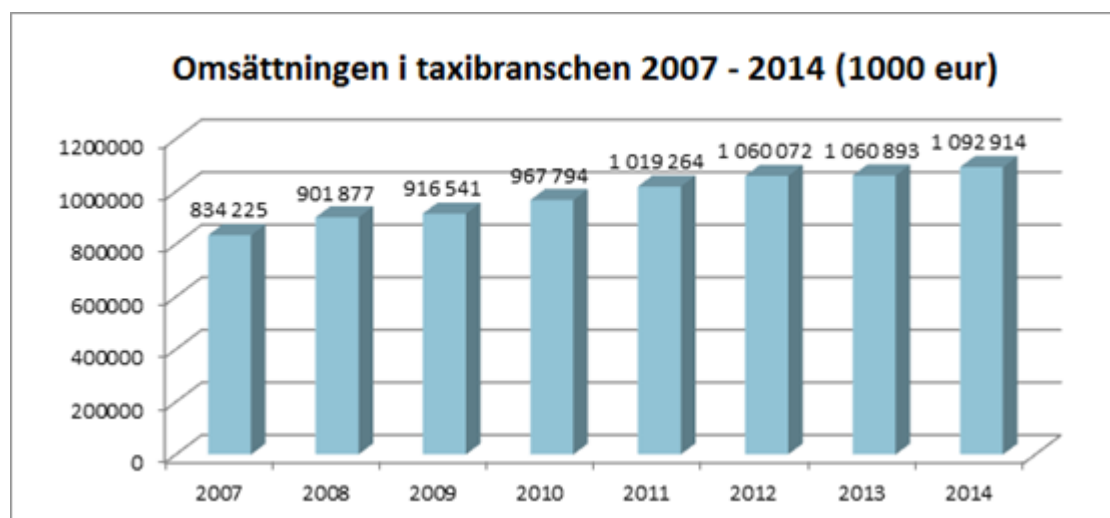
#### *Persontrafik*

Det finns cirka 7 900 taxiföretag i Finland med sammanlagt ca 9 700 taxibilar. Största delen av företagen har alltså bara ett fordon. Nuvarande praxis med fordonsspecifika trafik tillstånd har i praktiken lett till att största delen av företagets kapital är bundet i bilarna och fordonsinnehavet framgår tydligt av balansräkningen för företagen. Det är inte möjligt att använda leasingbilar eller utnyttja bilparken på annat sätt enligt efterfrågan på motsvarande sätt som inom till exempel flygtrafiken.

## RP 161/2016 rd

Taxiföretagens omsättning uppgick år 2012 till cirka en miljard euro. Taxitrafikens andel av kollektivtrafikens körkilometrar är cirka 9 procent. Av den sammanlagda omsättningen i branschen kommer cirka 40 procent från privat efterfrågan, 40 procent från offentligt finansierad användning och 20 procent från företagens taxiresor. Årligen betalas taxiresor till ett värde av cirka 400 miljoner euro med offentliga medel. De ersättningar som Folkpensionsanstalten (nedan FPA) beviljar för transporter som skett med taxi uppgick år 2013 till 136 miljoner euro.

I transportsektorn har antalet företag inom landtrafiken stadigt legat kring 20 000 företag, även om antalet under de senaste åren börjat minska något. Största delen av företagen är mikroföretag med färre än tio anställda. Mikroföretagens andel av alla företag i branschen har redan i flera års tid varit cirka 95 procent. Hela landtrafikens omsättning var lite under nio miljarder euro 2014. Sedan 2006 har omsättningen stigit med två procent per år i genomsnitt. År 2014 stannade omsättningstillväxten av och omsättningen började sjunka i stället. Mikroföretagens andel av branschens omsättning är cirka 45 procent, och andelen har legat på samma nivå under flera års tid. År 2014 var räkenskapsperiodens resultat för hela branschens cirka en halv miljard euro och ungefär 26 000 euro per företag. Resultatet har länge varit ganska stabilt, men 2014 sjönk det med cirka 15 procent. (Källa: Sektor Online-statistik 2006-2014).



Figur: Utvecklingen av omsättningen för taxitrafiken 2007 – 2014. Källa: Statistikcentralen.

Inom lokaltrafiken har det under de senaste åren funnits drygt ett hundra företag och ungefär hälften av dem har varit mikroföretag. Företagens totala omsättning har varit kring 600 miljoner euro och vuxit med cirka två procent årligen. Företagens omsättning har alltså i genomsnitt varit cirka sex miljoner euro. Ett företags genomsnittliga resultat för en räkenskapsperiod är cirka 75 000 euro, dvs. cirka 1,3 procent av omsättningen.

Inom taxitrafiken har antalet företag etablerat sig kring 8 000, och mer än 99 procent är mikroföretag. År 2014 var branschens omsättning 1,1 miljarder euro, och den har vuxit med fyra procent per år i genomsnitt. Ett företags genomsnittliga omsättning är alltså cirka 110 000 euro och räkenskapsperiodens resultat cirka 25 000, dvs. cirka 22 procent av omsättningen.

Bussarnas regelbundna fjärrtrafik har under de senaste åren skötts av cirka ett hundra företag i genomsnitt. År 2014 var branschens omsättning cirka 270 miljoner euro, och den har vuxit med cirka tre procent per. Företagens genomsnittliga omsättning är cirka 2,5 miljoner euro

## RP 161/2016 rd

och resultat 92 tusen, dvs. cirka 3,6 procent av omsättningen. Inom bussarnas beställningstrafik fanns det 2014 371 företag, och företagens genomsnittliga omsättning har varit cirka 440 tusen euro. Räkenskapsperiodens resultat har varit cirka fyra procent av omsättningen. Klart över 90 procent av bussföretagen är mikroföretag.

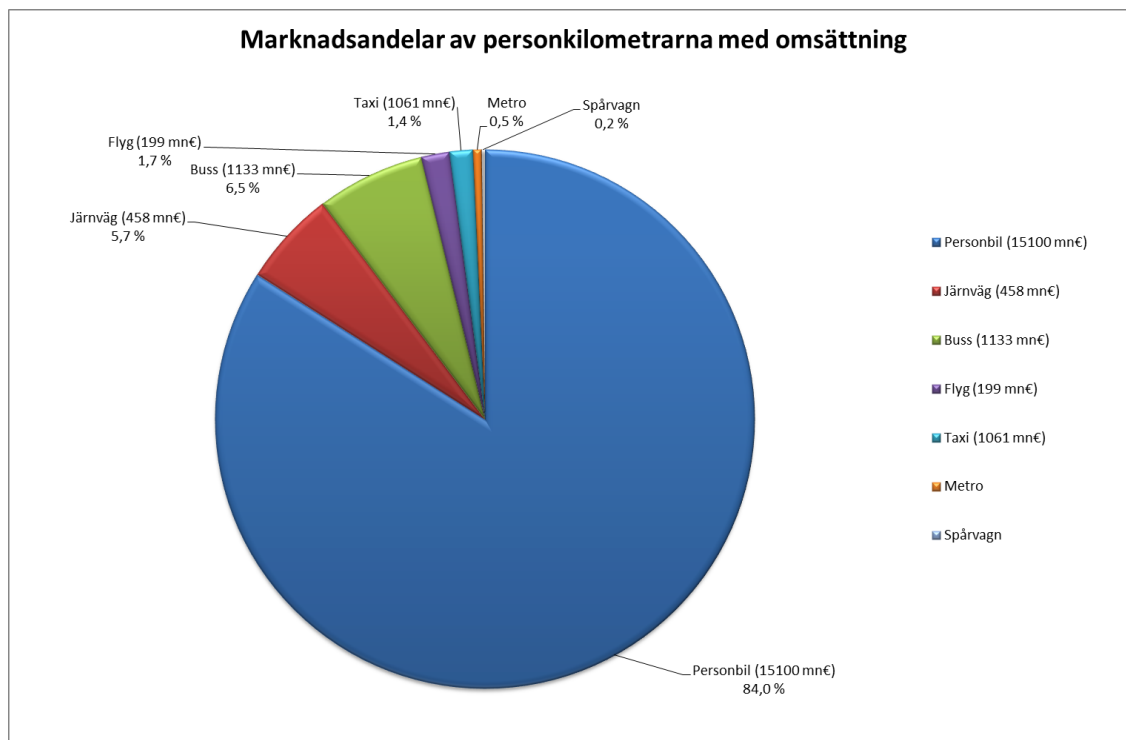
År 2014 fanns det sammanlagt 9 924 företag som skötte godstransporter inom vägtrafiken. Litet över 90 procent av dem var mikroföretag. Antalet företag har sjunkit under de senaste åren. Däremot har branschens omsättning stigit med två procent per år i genomsnitt. År 2014 var branschens omsättning 5,6 miljarder euro, dvs. cirka 500 tusen per företag. Företagens genomsnittliga resultat per räkenskapsperiod har varit cirka 28 tusen euro eller cirka 5 procent av omsättningen.

	Antal före- tag	Omsättning	Räkenskapsperiodens resultat	Omsättning/ företag	Resultat/ omsättning
Landtrafiken	19 848	8 567 491	569 655	432	6,6
Lokaltrafiken e	110	659 734	8 344	5 985	1,3
Taxitrafiken	8 480	951 533	211 671	113	22,2
Den reguljära fjärrbusstrafiken	109	275 227	10 014	2 528	3,6
Beställningstrafiken med buss	343	150 962	6 587	441	4,4
Annanstans klass. per- son-transp. inom land- trafiken	56	11 429	823	205	7,2
Godstransporter på väg	10 610	5 532 741	295 237	521	5,3

Tabellen ovan beskriver de centrala nyckeltalen för aktörerna inom landtrafiken under åren 2006-2014. Antalet företag, omsättningen och räkenskapsperiodens resultat är genomsnittliga tal för de olika åren. De två följande kolumnerna beskriver de genomsnittliga talen per företag för samma år. Omsättningen och räkenskapsperiodens resultat har presenterats i tusen euro och omsättningen per företag i tusen euro per företag. Andelen av räkenskapsperiodens resultat av omsättningen har presenterats som procent.

När det gäller andra kollektivtrafikslag är företagsfältet betydligt mera koncentrerat. Det finns tre innehavare av koncession för järnvägsföretag i Finland: VR (person- och godstransporter på Finlands hela bannät), Ratarahiti Oy (lokala transporter inom godstrafiken i Imatra) och Fenniarail Oy (godstransporter på hela bannätet). Det finns 14 finländska innehavare av trafik-tillstånd som berättigar till kommersiell lufttransport. Metro- och spårvagnstrafik ordnas för närvarande endast av samkommunen Helsingforsregionens trafik.

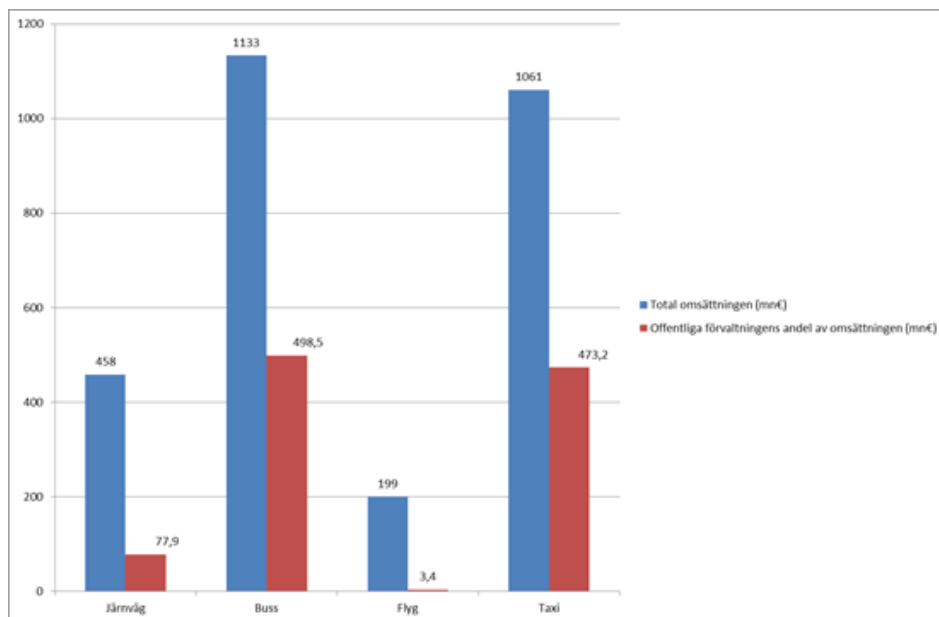
Marknadsandelarna för persontrafiken i Finland har under de senaste åren fördelat sig så att 84 procent av personkilometrarna avläggs med personbil, 6,5 procent med buss, 5,7 procent på järnväg, 1,7 procent i flygtrafik och 1,4 procent med taxi. Metrorns och spårvagnarnas andel blir under en procent. Kollektivtrafikens andel av resorna har hållit sig på nästan samma nivå de senaste åren.



Figur: Persontrafikens marknadsandelar av personkilometrarna. Källa: Offentliga trafikens prestationsstatistik 2013

Enligt den offentliga trafikens prestationsstatistik var omsättningen för den offentliga trafiken i Finland cirka 2,85 miljarder euro år 2013. Av detta var busstrafikens andel 1,13 miljarder euro, tågtrafikens andel 458 miljoner euro, flygtrafikens andel 199 miljoner euro och taxitrafikens andel 1,06 miljarder euro. I siffrorna beaktas inte omsättningen för spårvagnstrafiken, metron och Sveaborgsfärjan, som uppgick till sammanlagt 78 miljoner euro år 2013.

Den offentliga förvaltningens andel av den totala omsättningen på 2,85 miljarder euro var 1,05 miljarder. För den offentliga förvaltningens del står busstrafiken och taxitrafiken för de största andelarna. Bägge överstiger 40 procent. Den offentliga förvaltningen finansierar trafiken direkt och genom ersättningar för resekostnader. Denna summa har ökat i jämn takt. Till exempel år 2001 understeg den offentliga finansieringen en halv miljard, vilket betyder att finansieringen har fördubblats på drygt tio år. Utöver detta använde staten och kommunerna år 2013 sammanlagt 3,8 miljarder euro till trafikinfrastruktur.



Figur: Den offentliga trafikens omsättningar och den offentliga förvaltningens andelar. Källa: Offentliga trafikens prestationsstatistik 2013

### ***Taxitrafiken***

#### *Taxitillstånd*

Bestämmelser om bedrivande av taxitrafik finns i lagen om taxitrafik. Det finns inga bestämmelser på EU-nivå om villkoren för bedrivande av taxitrafik.

Bedrivande av taxitrafik kräver i regel taxitillstånd. Med taxitillstånd får man bedriva beställningstrafik och trafik enligt EU:s trafikavtalsförordning, det vill säga trafik som är öppen för alla. Enligt lagen om taxitrafik avses med yrkesmässig trafik transport av personer på väg med personbil mot vederlag i avsikt att idka näring eller förvärva utkomst eller annan inkomst såsom huvudsyssla eller bisyssla eller annars vid sidan om annan näring. Med yrkesmässig transport av personer jämställs transport mot vederlag, om transporten föregås av erbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats.

Lagen om taxitrafik tillåter att vissa transporter som ska betraktas som yrkesmässiga sköts utan tillstånd. Sådana är persontransporter med museifordon, transporter som ansluter sig till hemservice eller turistservice, en kommuns, concerns eller annan sammanslutnings interna transporter samt transporter som ansluter sig till de kommunala social- och hälsovårdstjänsterna mot en klientavgift som tas ut hos den som får transporttjänsten.

För att beviljas tillstånd ska sökanden eller den trafikansvarige i det företag som ansöker om tillstånd uppfylla villkoren för tillstånd. Förutsättningar för att beviljas tillstånd är rättshandlingsförmåga, gott anseende, genomgången företagarkurs och godkänt företagareprov eller praktisk erfarenhet, sex månaders erfarenhet som taxiförare, förmåga att svara för sina ekonomiska förpliktelser och att sökandens eller företagets taxitillstånd inte har återkallats under det senaste året. Beslut om beviljande av tillstånd inom ramen för kvoten fattas av den behö-



## RP 161/2016 rd

riga myndigheten, det vill säga NTM-centralen. Taxitillståndet kan vid behov förenas med villkor om fordonets tillgänglighet.

Det finns i allmänhet flera som ansöker om taxitillstånd än tillstånd som får beviljas. Innan lagen om taxitrafik stiftades hade tillståndsmyndigheterna stort utrymme för skönsmässig bedömning av vilka av de sökande som uppfyllde lagens krav som skulle beviljas tillstånd. I samband med att lagen om taxitrafik stiftades slopades regleringen av antalet tillstånd utifrån behovsprövning eftersom förfarandet stred mot bestämmelserna om näringsfrihet i grundlagen. Lagen om taxitrafik innehåller noggranna föreskrifter om vilka uppgifter som inverkar på efterfrågan och tillgång som NTM-centralerna ska beakta när de fastställer antalet tillstånd. Uppgifter som inverkar på efterfrågan är bland annat invånarnas inkomstnivå, självförsörjningsgraden i fråga om arbetstillfällen samt gatu- och vägnätets längd. Av de faktorer som inverkar på tillgången bör man beakta bland annat antalet gällande taxitillstånd, taxitrafikens omsättning och antalet beställningar som beställningscentralerna har förmedlat. Förutom maximumantalet tillstånd per kommun fastställer NTM-centralen inom ramen för detta maximumantal även hur många tillstånd som ska beviljas för tillgängliga taxibilar och hur många som ska beviljas för en ansluten kommuns område.

Lagen innehåller detaljerade bestämmelser om den inbördes företrädesordningen mellan tillståndssökande. Med undantag för stora städer ska tillstånd i första hand beviljas den som söker tillstånd för ett område som är mindre än en kommun, om stationsplatsens avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer. I övrigt beviljas tillstånden vid två på varandra följande beviljandetillfällen i första hand den som ansöker om sitt första tillstånd, efter längden på arbetserfarenheten som taxiförare, och vid vart tredje beviljandetillfälle sökande som redan har ett giltigt taxitillstånd. Lagen innehåller också särskilda bestämmelser om fastställande och uträkning av arbetserfarenhetens längd.

Ett taxitillstånd får inte överföras till någon annan, eftersom det endast är tillståndsmyndigheten som får besluta om beviljande av tillstånd. Om ett taxiföretag säljs, dras det gamla tillståndet in och den som har övertagit företaget måste ansöka om nytt taxitillstånd.

I Finland finns det ungefär 7 900 taxiföretag eller innehavare av taxitrafiktillstånd. I de flesta fall har innehavaren av trafiktillstånd ett tillstånd och en bil. Grunderna för fördelningen av taxitillstånd har medverkat till att samma företagare inte har samlat på sig tillstånd som ger rätt att köra flera bilar. Det finns cirka 9 700 taxibilar, vilket är i genomsnitt en bil per 530 invånare.

### *Omfattningen av transporträtten och skyldigheten att återvända till stationsplatsen*

Enligt taxitillstånden är hela Finland förutom Åland trafikområde. Trafiken begränsas emellertid av skyldigheten i fråga om stationsplatsen. Denna skyldighet innebär att föraren inte får bli kvar med bilen i området för en annan stationsplats en längre tid i väntan på kunder för tillbakavägen, utan att bilen utan dröjsmål ska köras tillbaka till den egna stationsplatsen efter körningen eller uppdraget. Detta leder till att taxibilar ofta körs tomma. Föraren får bli kvar på en annan ort en längre tid enbart om han eller hon har avtalat om en sådan körning.

En förare får stanna kvar och vänta på kunder för tillbakavägen även då tillståndsmyndigheten på eget initiativ eller på initiativ av tillståndshavarna eller en sammanslutning som företräder innehavarna av taxitillstånd har förenhetligat stationsplatserna för taxitillstånden i två eller flera kommuner så att stationsplatserna antingen helt eller delvis är gemensamma. Besluten om samtrafik har kunnat vara begränsade så att de endast gäller rätten för förare som hör till en annan stationsplats att vänta på kunder vid en passagerarterminal.

## RP 161/2016 rd

Ett taxitillstånd ger rätt att transportera personer enbart med personbil eller en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet. Med stöd av ett taxitillstånd får innehavaren förutom personer även transportera gods i enlighet med det som föreskrivs i lagen om godstransport. Dessutom är det tillåtet att i beställningstrafik transportera godsförsändelser under 100 kg.

### *Körskyldighet*

Med körskyldighet avses att det inte är tillåtet att vägra utföra en begärd körning, om inte något av de undantag som skilt nämns i lagen föreligger. Sådana undantag är till exempel att föraren är sjuk, överskridning av den tillåtna arbetstiden eller att bilen har gått sönder. Trafiken får med tillståndsmyndighetens samtycke avbrytas endast på grund av sjukdom och för den tid som anges i lagen.

Körskyldigheten kan begränsas med hjälp av bland annat fastställda körscheman. Körschemat fastställs av den behöriga NTM-centralen på initiativ av innehavarna av taxitillstånd. Enligt lagen ska ett sådant fastställt körschema iakttas vid bedrivande av beställningstrafik. En förare är emellertid inte tvungen att ansluta sig till ett körschema även om de andra förarna på stationsorten skulle göra det. En tillståndshavare har rätt att köra också utanför ett körskift.

När det gäller landsbygdskommuner och stationsplatser vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer eller vars tillstånd har beviljats för ett område i en kommun som har anslutits till en annan kommun på grund av en kommunsammanslagning och som inte omfattas av ett fastställt körschema, får taxiföretagaren begränsa sin dygnet-runt-körskyldighet genom att i en dagstidning eller på internet meddela vilka jourer han eller hon vill sköta.

### *Beställningscentraler*

En beställningscentral är enligt regeringens proposition RP 38/2006 rd en verksamhet i anslutning till bedrivandet av taxitrafik som är avsedd att vara permanent, där beställningar från kunder tas emot och förmedlas till taxibilar som är i tjänst. Som beställningscentralverksamhet betraktas inte förmedling i liten skala, såsom till exempel ett företag med några taxibilar som förmedlar körningar till sina egna bilar och underleverantörer. Mottagning av beställningar i anslutning till samordning av resor och förmedling av dessa är enligt regeringens proposition inte sådan beställningsförmedling som avses i lagen. En anmälan om att en beställningscentral ska inleda verksamhet ska göras till NTM-centralen. Anmälan ska innehålla en redogörelse för att verksamheten sköts dygnet runt, att centralen tar emot förbeställningar och vilka personer som ansvarar för centralen. Om en central bedriver obehörig verksamhet, kan NTM-centralen förelägga centralen att ändra sin verksamhet eller förbjuda den att bedriva verksamhet till dess att bristerna och problemen har rättats till. Ett förbud kan förenas med vite.

### *Bestämmelserna om maximipris*

Det maximipris som i taxitrafiken tas ut hos konsumenterna består av en grundavgift, en avgift baserad på körsträckans längd och en väntetidsavgift. På natten och under veckoslut kan en förhöjd grundavgift tas ut. Vidare kan en förbeställningsavgift samt ett assistanstillägg, ett flygplatstillägg och ett godstransporttillägg tas ut. Maximipriserna, förbeställningsavgiften och de övriga tilläggsavgifterna ska vara kostnadsorienterade på så sätt att de innehåller en skälig vinst. Förändringarna i kostnadsnivån granskas med hjälp av ett kostnadsindex för taxitrafiken. Närmare bestämmelser om de maximipriser som tas ut hos konsumenterna i taxitrafiken och de tilläggsavgifter som tas ut utöver dem utfärdas genom förordning av statsrådet.

### *Kvalitetsnormer och fordonets tillgänglighet*

## RP 161/2016 rd

Kvalitetsnormerna för taxitrafiken kräver att det körs fastställda körskift, att förarens klädsel är lämplig och bemötandet av kunderna korrekt, att bilen är lämplig, assistens med att stiga in i bilen, möjlighet att betala kontant eller med de vanligaste kredit- eller betalkorten, att föraren följer trafikreglerna och erbjuder kunden hjälp. Tillståndsmyndigheten kan ge tillståndshavaren en varning. Det är också möjligt att återkalla ett tillstånd.

I beslutet om maximiantalet taxitillstånd fastställs det också hur många tillstånd som ska förenas med krav på tillgänglighet. Taxitillstånden kan vid behov förenas med villkor om fordorens tillgänglighet. Ett taxitillstånd beviljas emellertid inte för transport av enbart en viss grupp, utan transporträtten är alltid generell.

Tillgänglighet innebär att fordonet ska uppfylla kraven för antingen invalidtaxibilar eller andra tillgängliga taxibilar, som det föreskrivs om i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992) och kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009). Utgångspunkten i fråga om bägge biltyperna är att de ska kunna användas av den som sitter i rullstol, att utrymmet är tillräckligt stort för en resa, att det är enkelt att ta sig in i bilen och att systemet för att spänna fast en rullstol är säkert. Den största skillnaden mellan en invalidtaxi och någon annan tillgänglig taxibil är att en invalidtaxi är avsedd för transport av minst två kunder som använder rullstol.

### *Tillsyn, påföljder och ändringssökande*

NTM-centralen övervakar att tillståndshavaren uppfyller villkoren för tillstånd och fullgör körskyldigheten. Den ska minst en gång om året kontrollera att trafik bedrivs. Ett tillstånd ska återkallas om trafiken inte har inletts vid den tidpunkt som anges i tillståndet eller om bedrivandet av trafik har upphört. Ett tillstånd ska också återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls eller om det vid bedrivandet av trafiken har uppdragats allvarliga och väsentliga förseelser eller försummelser som hänför sig till överlåtelse av taxitillståndet, tillgången på service, körskyldigheten, försummelse av skyldigheten att anmäla jour, prissättningen eller prisinformationen eller brott mot tystnadsplikten eller kvalitetsnormerna. I stället för ett återkallande kan det också ges en varning, om ett återkallande skulle vara oskäligt och de brister, förseelser eller försummelser som har framkommit kan rättas till eller är ringa. Om bristerna kan rättas till, ska tillståndshavaren ges minst tre månader tid att rätta till bristen eller försummelsen.

För olovligt bedrivande av taxitrafik med personbil utdöms böter eller fängelse i högst sex månader. Samma straff utdöms för taxitrafik som bedrivs med lastbil eller paketbil. Den som bedriver persontrafik med en sådan trehjuling, fyrhjuling eller lätt fyrhjuling som avses i 13 § i fordonslagen ska dömas till böter för trafikstillståndsforseelse. Detsamma gäller den som överlåter ett taxitillstånd för att användas av någon annan eller som försummar skyldigheten att medföra de handlingar som anges i lagen i bilen.

### *Internationella avtal i taxitrafiken*

Överenskommelsen mellan Finland och Sverige om internationell taxitrafik på väg antogs i augusti 2011 och överenskommelsen samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen (559/2012) trädde i kraft den 25 november 2012. Överenskommelsen innehåller föreskrifter om taxiföretagarnas skyldigheter och om hur taxitrafik får bedrivas.

Mellan Finland och Ryssland finns det en gällande överenskommelse om internationell landsvägstrafik som undertecknades den 27 oktober 1995. Överenskommelsen trädde i kraft den 1

## RP 161/2016 rd

augusti 2001 (FördrS 55–56/2001). En ny överenskommelse som är en ändring av den tidigare undertecknades i Sankt Petersburg den 16 september 2014. I överenskommelsen behandlas bland annat hämtning av personer med taxi från det andra landet. Den nya överenskommelsen och lagen om sättande i kraft av den trädde i kraft genom en förordning av statsrådet i maj 2016.

### *Taxiförarnas yrkeskompeten*

I lagen om yrkeskompetens för taxiförare (369/2014) finns det bestämmelser om behörighetskraven för förare som bedriver taxitrafik. Föraren ska ha ett körtilstånd för taxiförare, som från och med 2016 beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Körtilstånd beviljas för fem år eller, om sökanden har fyllt 68 år, för två år i sänder. Körtilståndet ska placeras synligt i bilen.

Villkor för att körtilstånd ska beviljas är gällande kör rätt för bilen i fråga och det yrkeskunnande som uppgiften kräver samt att tillståndsmyndigheten har bedömt att personen är lämplig. Ett körkort för kategori B ska ha utfärdats minst ett år före ansökan om tillstånd. Ett körtilstånd kan också grunda sig på ett körkort som har beviljats i en annan stat i EU eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Sökanden ska uppfylla de medicinska kraven för förare som framför tunga fordon, som är strängare än för körkortsklassen i fråga, och dessutom ha en sådan funktionsförmåga som bedömts av läkare som behövs för att sörja för passagerarnas säkerhet och assistera dem.

Vid bedömningen av den personliga lämpligheten beaktas sökandens förutsättningar för växelverkan med passagerarna, kunskaperna i finska eller svenska och brottslig bakgrund. Sökanden anses med anledning av sin brottsliga bakgrund inte vara lämplig om han eller hon under de fem år som föregår ansökan har gjort sig skyldig till ett allvarligt trafikbrott eller ett sådant brott mot liv eller hälsa eller brott som annars utvisar våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat motsvarande brott som kan anses visa att han eller hon är uppenbart olämplig som taxiförare. Också meddelanden om körförbud på grund av brott mot trafikreglerna kan utgöra hinder för att betraktas som lämplig.

Som bevis på sitt yrkeskunnande ska den som ansöker om körtilstånd uppfylla kraven på utbildning och lokalkännedom. Av den som vill in i branschen krävs 30 timmar grundläggande utbildning och ett prov för taxiförare. Utbildningen inbegriper sådana ämnen som gäller den kunskap, de färdigheter och det kunnande som krävs för att vara taxiförare. Lokalkännedom ska visas i fråga om den kommun som antecknats som stationsplats i taxitillståndet.

Ett körtilstånd förnyas om villkoren för beviljande av tillstånd uppfylls och sökanden har genomgått en fortbildning på sju timmar. Ett körtilstånd kan förnyas trots att föraren har gjort sig skyldig till ett sådant brott som avses ovan, om körtilståndet har varit återkallat med anledning av detta brott eller om föraren har beviljats alkoholövervakad kör rätt och gärningen inte har varit exceptionellt allvarlig.

Det är polisen som övervakar körtilstånden. Polisen kan återkalla ett körtilstånd om villkoren för det inte längre uppfylls eller om tillståndsvillkoren eller de föreskrifter som gäller föraren inte iakttas. Körtilståndet återkallas för viss tid om orsaken till återkallandet är ett brott, eller så kan det ges en varning i stället. Om de medicinska kraven inte längre uppfylls eller om en tilläggsutredning som begärts av föraren inte visas upp, återkallas körtilståndet tills vidare till dess att personen kan visa att han eller hon uppfyller kraven.

*Skattestöd för taxibilar*

Årligen står taxibilarna för cirka 1,5 procent av biltrafikens totala prestationer, det vill säga 830 miljoner kilometer. Det finns cirka 9 800 taxibilar i Finland. Enligt tullens statistik deklarerades år 2015 291 invalidtaxibilar, 117 tillgängliga storbilar och 1 465 taxibilar för beskattning.

För en personbil som används i taxitrafik får bilskatten i enlighet med 28 § i bilskattelagen nedsättas med 4 800 euro vid den första registreringen. Detta skattestöd sänktes från 9 600 euro till 4 800 euro i mars 2015.

Om taxin är tillgänglighetsanpassad eller utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter och har minst sju säten utöver förarsätet, är skattelättnaden högst 15 000 euro. Genom skattestöd för invalidtaxibilar, tillgängliga storbilar och taxibilar för skoltransporter beaktas emellertid bland annat behoven vad gäller transport av elever, äldre personer och andra särskilda grupper i glesbygdsområdena. Skattestödet kompenserar det höga priset för anskaffning och utrustning av stora specialutrustade taxibilar, eftersom bilskatten annars skulle bli hög på grund av bilens värde i detaljhandeln. Dessutom är driftkostnaderna för dessa bilar högre än för andra taxibilar.

Bilskattestödet för tillgängliga storbilar och taxibilar för skoltransporter uppgick år 2015 till sammanlagt cirka 1,6 miljoner euro, stödet för invalidtaxibilar till cirka 8,7 miljoner euro och stödet för andra taxibilar till cirka 10,5 miljoner euro. Ur administrativt perspektiv ökar skattestöden skattesystemets komplexitet och kostnader. Eftersom skattestödet är snävt begränsat till bilar som används enbart för taxitrafik, har det också lett till att taxibilarna i regel ägs av företaget självt, trots att det till exempel i samband med att företagsverksamheten utvidgas eller man annars vill bereda sig på flexibilitet i verksamheten kunde vara till fördel att använda en leasingbil.

För alla registrerade nya bilar har det i genomsnitt betalats 6 877 euro i bilskatt. Eftersom bilskatten baserar sig på koldioxidutsläpp, leder skattestödet till att den miljöstyrning som bilskatten utgör delvis inte omfattar vanliga taxibilar. Skattestödet kan alltså i viss mån ses som skadligt för miljön. Å andra sidan kan taxibilar som försvinner ur yrkestrafiken ha en svagt påskyndande effekt för förnyelsen av bilparken, vilket har positiva effekter för miljön och trafiksäkerheten. Nivån på bilskatten har beräknats utifrån de bilar som har minst utsläpp. Detta minskar de vanliga taxibilarnas behov av stöd.

Något som har större betydelse i eurobelopp än nedsatt bilskatt är för närvarande rätten att dra av den mervärdesskatt (24 procent) som ingår i förvärvet av en bil som ska användas för yrkesmässig taxiverksamhet. För en bil som den skattskyldige har anskaffat eller tagit i sådan användning som endast delvis berättigar till avdrag, får avdrag göras endast till den del som bilen används för det ändamål som berättigar till avdrag. Vid företagsverksamhet får även bilutgifter som ansluter sig till utövandet av företagets näringsverksamhet dras av från resultatet av näringsverksamheten, vilket även påverkar den skatt som ska betalas för resultatet.

*Fordonslagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den*

Fordonslagen innehåller bland annat en bestämmelse om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning (25 §), enligt vilken en personbil som används i tillståndspliktig persontrafik ska ha taxameter. Andra fordon får enligt lagen inte ha taxameter.

## RP 161/2016 rd

De tekniska kraven för taxametrar grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv om mätinstrument (2004/22/EG), som med stöd av fordonslagen har genomförts genom kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002). Direktivet tillåter på vissa villkor att även andra än sådana taxametrar som uppfyller direktivets krav används.

En taxameter ska installeras alltid i ett visst fordon och den får inte flyttas utan besiktning. För att säkerställa taxameterns tillförlitlighet finns det också bestämmelser om förfarandena vid byte av de däck som används på fordonet och för kalibrering av taxametern.

Av taxametern får man vid behov information om de yrkesmässiga körningarna, privata körningar, körda kilometer, förarens arbetstid, de taxor som har använts, väntetider och betalningssätten för företagets hela räkenskapsperiod.

### *Förfarandet för tillståndsplikten i taxisystemet*

År 2007 infördes genom en ändring av lagen om taxitrafik begreppet yrkesmässig för att begränsa tillståndsplikten och lagens tillämpningsområde. Tidigare hade tillämpningsområdet varit vidare och omfattade i regel alla persontransporter som gjordes mot ersättning, oberoende av ersättningens storlek eller art eller om transporten skedde i inkomstbringande syfte eller inte. Den gällande lagen om taxitrafik tillåter däremot till exempel grannhjälp och olika andra former av samåkning, bara ersättningen för transporten till exempel endast är bensinpengar eller någon annan mindre ersättning utan inkomstbringande syfte. Vad som räknas som mindre ersättning har inte definierats närmare i lagen. Å andra sidan är lagens definition av yrkesmässig verksamhet sträng i och med att den förbjuder transport som bisyssla utan taxitillstånd och jämförerbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats med yrkesmässig verksamhet. Vad gäller det sistnämnda konstateras det också i motiveringen till lagen att om tjänster erbjuds på internet är det jämförbart med erbjudande om transport på allmän plats.

Helsingfors tingsrätt gjorde i en dom som den meddelade i april 2016 (ärendenummer R 15/10146) en bedömning av begreppet yrkesmässig när det gällde en förare som hade utövat transportverksamhet utan taxitillstånd via en förmedlingstjänst. Tingsrätten ansåg att föraren hade gjort sig skyldig till olovligt utövande av taxitrafik. I domskälen konstaterar tingsrätten att förarens kördagar och inkomst (bruttoinkomst 12 250 euro under tre och en halv månad) talar för att det var fråga om förvärvsverksamhet. Dessutom bedömde tingsrätten att det inte var fråga om verksamhet som kunde betraktas som grannhjälp och motiverade detta bland annat med att föraren inte hade känt dem som fick skjuts.

### *Förvaltningen av taxitillstånd*

Sedan ingången av 2016 är det bara fyra NTM-centraler (NTM-centralerna i Södra Österbotten, Lappland, Norra Savolax och Nyland) som svarar för förvaltningen av taxitillstånd.

Det totala antalet tillstånd har varit nästan detsamma i flera årtionden redan. Kraven i lagen om taxitrafik vad gäller grunderna för beräkning av kvoten har medverkat till att hålla antalet tillstånd på samma nivå. På små orter har antalet tillstånd långsamt minskat och på större orter har ökningen av antalet tillstånd varit mycket långsam.

Typiskt för de orter där det inte längre ansöks om tillstånd är att det är kommuner med få invånare, avlägset läge och nästan ingen näringsverksamhet. Sådana kommuner fanns år 2014 i Nyland, Egentliga Finland, Norra Savolax, Sydöstra Finland, Lappland och Mellersta Finland

## RP 161/2016 rd

samt Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland. En del av dessa tillstånd var avsedda för trafik med tillgängliga fordon.

Vid beviljandetillfällena har taxitillstånd beviljats enligt följande, i genomsnitt:

- För kommuner med under 10 000 invånare har det funnits i genomsnitt ett tillstånd att dela ut, vilket har sökts av i genomsnitt 1–3 sökande.

- För städer med 10 000–25 000 invånare har det funnits i genomsnitt 1–3 tillstånd att dela ut, vilka har sökts av 1–5 sökande.

- För städer med 25 000–90 000 invånare har det funnits i genomsnitt 3–8 tillstånd att dela ut, vilka har sökts av 5–15 sökande.

- För städer med minst 100 000 invånare har det funnits i genomsnitt 10–40 tillstånd att dela ut, vilka har sökts av i genomsnitt 50–200 sökande.

I praktiken tar beredningen av kvoterna och tillståndsärendena upp en stor del av arbetstiden för de anställda vid NTM-centralerna som är sakkunniga i taxifrågor. Enligt en grov bedömning fördelar sig den arbetstid som används till taxiärenden jämnt mellan processen med att fastställa kvoter, processen med att bevilja tillstånd och tillsyn. I de områden som NTM-centralerna i Södra Österbotten och Nyland förvaltar har den tid det tar att bevilja tillstånd emellertid bedömts som betydligt längre (40 procent av arbetstiden). I detta sammanhang är det i synnerhet vid NTM-centralen i Nyland utredningen av olika bolagsarrangemang som tar tid när det ska avgöras om tillståndssökanden ska betraktas som sökande som ansöker om tillstånd för första gången eller som en som redan har ett taxitillstånd.

När det gäller beslut om kvoter har domstolarna krävt att besluten ska motiveras ordentligt, vilket i praktiken har varit mycket svårt. Alla de uppgifter som krävs enligt lagen är inte tillgängliga, statistik är redan föråldrad när den blir tillgänglig och det finns ingen metod för att analysera de uppgifter som samlas in. Utöver detta orsakade återkommande besvär över de kvoter per kommun som fastställs årligen särskilt under de första åren efter att lagen om taxitrafik hade trätt i kraft att hela processen för beviljande av tillstånd avbröts under flera år på vissa orter. Detta försvårade i sin tur till exempel ordandet av skolskjuts.

Också i ärenden som gäller företrädesordningen överklagas NTM-centralernas beslut, men det har i allmänhet inte lett till att besluten har upphävts.

Tillsynen över tillståndshavarnas verksamhet har visat sig vara svår i praktiken. Tillsynen grundar sig delvis på regelbunden inhämtning av information av tillståndshavarna och delvis på information som kommit centralen till kännedom. Det är i allmänhet andra innehavare av taxitillstånd som anmäler att en innehavare av taxitillstånd bedriver lagstridig verksamhet. Ärenden där körskyldigheten inte har iakttagits inleds i allmänhet genom klagomål, till exempel i fall där en förare är i trafik på fel ort, det vill säga bryter mot stationsplatsbestämmelserna, eller inte alls har jour eller är i trafik.

NTM-centralerna har kunnat ge innehavarna av taxitillstånd varningar på grund av missförhållanden som framkommit i samband med tillsynen. Varningarna har emellertid i praktiken haft ganska liten inverkan på tillståndshavarnas verksamhet.

Återkallande av tillstånd har betraktats som ett betydligt effektivare medel än varningar. De vanligaste orsakerna till att tillstånd återkallas utan att tillståndshavaren själv har begärt det är 1) förändringar i solvensen (skuldbeloppet vid utsökning), 2) förändringar gällande anseendet,

såsom brott, av vilka de vanligaste är grovt rattfylleri, misshandelsbrott, narkotikabrott och ekonomiska brott, och 3) andra orsaker, såsom till exempel brott mot stationsplatsbestämmelserna, överlåtelse av tillstånd och försummelse av körskyldigheten.

NTM-centralerna har då och då gett anmärkningar för försummelse av kvalitetsnormerna enligt lagen om taxitrafik. Försummelse av kvalitetsnormerna har inte lett till återkallande av tillstånd.

Sedan 2007 är det NTM-centralerna och inte polisen som har fastställt de körscheman som förarna själva har föreslagit. Man har inte på alla områden begärt att få körschemat fastställt, och då har det inte heller funnits någon skyldighet att följa det.

### ***Kollektivtrafiken***

#### *Trafikavtalsförordningen*

Lagstiftningen om kollektivtrafiken i Finland grundar sig på EU-rätten. Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan trafikavtalsförordningen, är den viktigaste författningen för kollektivtrafikmarknaden. I och med trafikavtalsförordningen har man i Finland övergått från ett system med linjetrafiktillstånd till ett system som grundar sig på konkurrensutsättning samt koncessionsavtal och bruttoavtal. I trafikavtalsförordningen föreskrivs det om åtgärder och förfaranden som de behöriga myndigheterna ska tillämpa för att se till att medborgarna har tillgång till tillräcklig, högklassig och säker service inom den kollektiva persontrafiken. Utgångspunkten är att all trafik som är offentligt finansierad ska konkurrensutsättas. I förordningen fastställs de förfaranden som medlemsstaternas behöriga myndigheter kan tillämpa när de ska säkerställa servicen inom kollektivtrafiken. Det kan betalas ersättningar för bedrivandet av kollektivtrafik eller så kan ersättningar förenas med ensamrätt att bedriva trafik på ett visst område. Dessutom tillåter förordningen att man tillämpar så kallade allmänna bestämmelser som en stödmekanism för kollektivtrafiken. Med allmän bestämmelse avses en åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område. Syftet med en allmän bestämmelse är att fastställa en högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare. Det handlar om ersättningar för den ekonomiska nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader och intäkter som följer av uppfyllandet av taxevillkor på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. I Finland har sådana allmänna bestämmelser inte ansetts ändamålsenliga och har heller inte införts.

I Finland beslutar de myndigheter som är behöriga enligt kollektivtrafiklagen – nio NTM-centraler och 26 kommunala myndigheter – hur kollektivtrafiken ska ordnas inom deras område. Om en myndighet anser att områdets kollektivtrafiktjänster bör ordnas så att de är tätare, tillförlitligare, av bättre kvalitet eller förmånligare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda, kan myndigheten bestämma att kollektivtrafiktjänsterna i enlighet med trafikavtalsförordningen ska ordnas genom konkurrensutsättning.

Kollektivtrafiktjänsterna kan konkurrensutsättas genom koncessionsavtal i enlighet med kollektivtrafiklagen och trafikavtalsförordningen eller genom den så kallade bruttomodellen i enlighet med upphandlingslagen. Bruttomodellen med sina olika tillämpningsformer används i huvudsak i städernas lokaltrafik och kommunernas interna trafik och de ruttbaserade koncessionsavtalen i NTM-centralernas trafik.



### *Kollektivtrafiklagen*

Kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 3 december 2009, då även EU:s trafikavtalsförordning trädde i kraft. I kollektivtrafiklagen finns det bestämmelser om trafik enligt trafikavtalsförordningen som stöds och om trafik på marknadsvillkor.

Enligt kollektivtrafiklagen är villkoret för att etablera sig i branschen ett kollektivtrafikstillstånd eller gemenskapstillstånd. Bestämmelserna om tillstånd för etablering grundar sig i hög utsträckning på EU-lagstiftningen. Nationellt har det dessutom föreskrivits att bedrivande av linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik på marknadsvillkor förutom etableringstillstånd även kräver tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Offentligt stödd trafik enligt trafikavtalsförordningen bedrivs på basis av avtal mellan den behöriga myndigheten och trafikidkaren.

Antalet kollektivtrafikstillstånd är inte begränsat, utan tillstånd beviljas alla sökande som uppfyller villkoren i lagen.

Kollektivtrafiklagen innehåller bestämmelser om villkoren för kollektivtrafikstillstånd. Utgångspunkten här är unionslagstiftningen. Villkor för att tillstånd ska beviljas är att sökanden uppfyller de krav som ställs på den som bedriver persontrafik på landsväg i Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan EU:s förordning om trafikidkare, har uppnått myndighetsåldern, att sökandens handlingsbehörighet inte har begränsats och att han eller hon inte har förordnats en intressebevakare. Sökanden får inte heller ha försatts i konkurs. Sökanden får inte ha skatteskulder eller socialskyddsavgifter som har förfallit och inte heller andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än obetydliga, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg. Sökanden får inte ha meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Om den sökande är en juridisk person ska den trafikansvarige uppfylla villkoren i EU:s förordning om trafikidkare i fråga om gott anseende, solvens och yrkeskunnande. Även den verkställande direktören och de ansvariga bologsmännen i ett företag som är sökande ska ha ett gott anseende.

Ett kollektivtrafikstillstånd är giltigt i fem år. Tillstånd för linjebaserad trafik beviljas enligt lagen en sökande som har ett kollektivtrafikstillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med ett sådant kvalitetslöfte som avses i lagen.

Utgångspunkten enligt trafikavtalsförordningen är att myndigheterna inte ska ingripa i konkurrensen mellan företag eller begränsa utbudet. Bedrivandet av trafik på marknadsvillkor kan emellertid begränsas genom så kallade minimivillkor. Detta innebär i praktiken att det ställs villkor för att marknadsbaserad trafik ska få inledas. Syftet med sådana villkor kan vara att tillgodose myndigheternas och resenärernas behov av information, att säkerställa kvaliteten på och kontinuiteten i den service som erbjuds eller att förbättra säkerheten.

I kollektivtrafiklagen har det också nationellt införts tre grunder på basis av vilka en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik kan avslås om tillståndet söks hos en myndighet som beslutar eller har beslutat att ordna sitt område eller en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen och den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs eller kommer att bedrivas enligt trafikavtalsförordningen.

Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafikstillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med ett sådant kvalitetslöfte som avses i lagen och som företaget ska göra upp för sin verksamhet.

## RP 161/2016 rd

Ett tillstånd för linjebaserad trafik gäller i högst tio år. I tillståndet ska tillståndets giltighetstid fastställas, liksom rutten för trafiken, hållplatserna, tidtabellen och de tidpunkter då trafiken ska inledas och då tidtabellerna kan ändras, samt vid behov trafikens natur. Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik gäller i högst fem år. I tillståndet ska tillståndets giltighetstid fastställas, liksom verksamhetsområdet, beskrivningen av samordningen av resorna och den tidpunkt då trafiken ska inledas och då den tidigast får avslutas.

De behöriga myndigheterna enligt kollektivtrafiklagen ska ordna kollektivtrafiken inom sitt eget behörighetsområde. De behöriga myndigheterna ska bestämma nivån på servicen i området och bedöma om den önskade servicenivån kan nås på marknadsvillkor, om trafiken ska ordnas genom konkurrensutsättning i enlighet med trafikavtalsförordningen eller som en kombination av trafik som bedrivs på marknadsvillkor och trafik som har konkurrensutsatts. Vanligen bedrivs trafik över långa avstånd mellan stadscentrum på marknadsvillkor medan den interna trafiken i stadsregioner konkurrensutsätts.

Lagen inbegriper en 10 år lång övergångsperiod för gamla linjetrafiktillstånd. I samband med att kollektivtrafiklagen trädde i kraft ändrades linjetrafiktillstånden till avtal för övergångsperioden, vilka stegvis löper ut mellan 2014 och 2019. Verkställandet av kollektivtrafiklagen har krävt att trafikidkarna och de behöriga myndigheterna enligt lagen såväl som statens centralförvaltning går in för nya verksamhets sätt.

NTM-centralen i Södra Österbotten beviljar kollektivtrafiktillstånd och kontrollerar årligen att tillståndshavarna fortfarande uppfyller tillståndsvillkoren. Kollektivtrafiklagen innehåller också bestämmelser om användningsändamålen för statlig finansiering som riktas till kollektivtrafiken. Närmare bestämmelser om grunderna för beviljande av statlig finansiering utfärdas genom förordning av statsrådet.

### **Godstransport**

#### *Kravet på trafiktillstånd*

EU:s förordning om trafikidkare och förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, nedan EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, innehåller bestämmelser om att ett trafiktillstånd för godstransporter på väg är obligatoriskt, om tillståndets giltighetstid och villkoren för beviljande av tillstånd samt om den rätt tillståndet ger att transportera gods i internationell trafik.

Den som transporterar gods för någon annans räkning eller mot ersättning ska enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ha ett trafiktillstånd. Det krävs inget tillstånd för att transportera eget gods.

Med stöd av EU:s förordning om trafikidkare kan vissa transporter befrias från det obligatoriska trafiktillståndet, om de har liten inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets art eller korta transportsträckor. Förordningen förutsätter inte ett tillstånd av företag som idkar godstransporter enbart med fordon eller fordonskombinationer vars högsta tillåtna totalmassa är 3,5 ton eller av företag som enbart idkar godstransporter med motorfordon vars högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen. I Finland finns bestämmelserna om undantag från tillståndsplikten i 7 § i lagen om godstransport, där tröskeln för tillståndsplikten är lägre än i EU:s förordning om trafikidkare.

#### *Tillträde till marknaden*

## RP 161/2016 rd

Villkor för att trafiktillstånd ska beviljas är yrkesskicklighet, gott anseende, rättshandlingsförmåga och solvens. Yrkesskickligheten visas genom det intyg som utfärdas av Trafiksäkerhetsverket efter godkänt resultat i det examensprov som ordnas av verket. Villkoret för att få delta i examensprovet är i princip en obligatorisk företagartutbildning på 140 timmar. En person som har kunnat visa att han eller hon har två års oavbruten praktisk arbetserfarenhet av ansvarsfulla uppgifter inom transportbranschen som har gällt administration, ekonomi eller den operativa verksamheten har emellertid kunnat bli befriad från företagartutbildningen.

Gott anseende innebär att den juridiska person som är innehavare av ett trafiktillstånd eller den person som ansvarar för trafiken enligt trafiktillståndet ska ha gott anseende. Sitt goda anseende kan man i praktiken förlora genom att fyra gånger under två års tid straffas för bland annat förseelser som gäller trafiksäkerheten, kör- och vilotider eller anställnings- och löneförhållanden.

Gott anseende krävs också av en sådan organisationsanknuten person som avses i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010). Enligt 2 § i lagen avses med organisationsanknuten person en person som avses i 2 § i lagen om näringsförbud (1059/1985) eller en ägare som ensam eller tillsammans med en släkting i upp- eller nedstigande led, maken, den andra parten i ett registrerat partnerskap eller en person som bor i samma hushåll äger minst 10 procent av kapitalet i sammanslutningen eller innehar motsvarande andel av röstetalet i sammanslutningen.

Med rättshandlingsförmåga avses rättshandlingsförmågan hos den person som ansvarar för trafiken enligt trafiktillståndet eller hos den juridiska person som innehar trafiktillståndet. Med solvens avses tillräckliga medel för att kunna börja bedriva tillståndspliktig trafik. Enligt EU:s förordning om godstrafik innebär detta 9 000 euro i medel för det första fordonet och 5 000 för de följande. Med medel avses propriëtorerna, bankmedel eller utlåning av en CGR-revisor, GRM-revisor eller OFR-revisor för företag som har verksamhetshistoria för minst en räkenskapsperiod.

Solvens betraktas enligt vad som erfarits som den viktigaste förutsättningen för beviljande av tillstånd för näringsidkande i transportbranschen, i och med att företaget i en bransch som är mycket kapitaldominerad då har något slags plan för att visa att det har förmåga att kontrollera kassaflödet. I transportbranschen är affärsriskerna och risken för konkurs stora på grund av affärsverksamhetens små marginaler och den stora mängd kapital som är uppbundet i affärsverksamheten.

### *Kommersiell trafik som är tillåten utan tillstånd*

Undantag från det obligatoriska trafiktillståndet kan motiveras med att det inte får krävas att företagare i andra branscher, förutom den kompetens som den egna verksamheten eventuellt kräver, också ska ha samma kompetens som en transportföretagare. Därutöver bör den gräns som fastställts i EU:s förordning om trafikidkare beaktas. Enligt förordningen får medlemsstaterna undanta från tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i förordningen endast sådana vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär eller det korta transportavståndet.

Förutom transport av eget gods är även sådant gods som inbegriper arbete före transporten undantaget från tillståndsplikt med stöd av lagen om godstransport. Genom en likadan formulering är internationella transporter undantagna från gemenskapstillstånd enligt EU:s förordning om godstrafik. I punkten ingår särskilt transport av marksubstanser, som enligt statistikcentralen utgjorde ungefär en tredjedel av Finlands transportvolym räknat i ton år 2010. En del av

## RP 161/2016 rd

dessa transporter är emellertid transport av eget gods. Enligt de allmänna avtalsvillkoren blir till exempel överskottsjord entreprenörens egendom. Enligt registreringsstatistiken fanns det i slutet av 2011 cirka 5 300 3- och 4-axlade lastbilar, som är de vanligaste bilarna för jordtransporter, och av dessa var en dryg fjärdedel, knappt 1 500, i privat bruk.

I 7 § i lagen om godstransport föreskrivs det om nationella undantag från kraven på tillstånd för godstransporter. I Finland behövs det inget tillstånd vid kommersiell godstransport om fordonets eller fordonskombinationens totalmassa är högst 2 000 kilo. Dessutom har en stor grupp transporter som har föga inverkan på transportmarknaden undantagits från tillståndsplikt. Utgångspunkten för dessa undantag är att transportverksamheten ska vara av liten omfattning eller av sekundär betydelse jämfört med företagets övriga näringsverksamhet.

De övriga undantagen som beskrivs gäller i enlighet med EU:s förordning om trafikidkare trafik som har föga inverkan på transportmarknaden. Också för alla traktorer har det sedan 2013 krävts trafik tillstånd: trafik tillstånd för traktor. Om en traktor används för även annan näringsverksamhet än jordbruk, förbättrar det lönsamheten i jordbruket. Inom transportbranschen har detta emellertid ansetts kunna leda till en snedvridning av konkurrensen och i viss mån minskad trafiksäkerhet. De största skillnaderna i fråga om trafiksäkerhet och kostnader uppkommer av att traktorer och deras släpvagnar inte besiktas och att bestämmelserna om deras bromsar inte kan jämföras med dem som gäller för bilar. Eftersom det skulle ha ökat användningen av traktorer för transporter om transporter med traktor hade tillåtits utan trafik tillstånd, ansågs det nödvändigt att hålla kvar trafik tillståndsplikten. Från ingången av 2016 används också traktorer i undergrupp b, vars hastighet överstiger 40 kilometer i timmen. Om hastigheten överstiger 60 kilometer i timmen, krävs det att traktorn har bromssystem som är jämförbara med lastbilarnas.

Å andra sidan används traktorer till transporter för vilka det är svårt att få något annat lämpligt transportfordon och där det just inte finns någon snedvridning av konkurrensen med den övriga transportbranschen. Sådana transporter utförs ofta i så svårframkomlig terräng att de inte kan utföras med bil. Sådana traktorer som används för jord- och skogsbruk är undantagna från kravet på trafik tillstånd. Befrielsen från bränsleavgift och trafik tillstånd har fastställts på samma grunder.

### *Användningen av utländska fordon i godstrafik*

Registreringen av ett fordon ligger till grund för vilken stats bestämmelser som ska tillämpas på beskattningen, besiktningen och försäkringen av fordonet. Ett fordon som är registrerat utomlands får användas även av ett företag som verkar med stöd av ett trafik tillstånd som beviljats i Finland. Fordon som hör till dotterbolag närmast i Estland har i viss mån använts i trafik inom Finland.

I lagen om godstransport finns det bestämmelser om registreringen av fordon som används kommersiellt i trafik inom Finland. Enligt lagen ska tillståndshavaren utan obefogat dröjsmål lämna en anmälan till det register som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) om att ett fordon som används i trafik tas i yrkesmässig trafik. Fordon som är registrerade i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska anmälas till registret inom sju dygn efter det att fordonet införts. Fordon som det inte betalas bilskatt för ska registreras i Finland inom 30 dagar efter införseln. Om det ska betalas bilskatt för fordonet är tiden sju dygn. Bilskatten gäller inte lastbilar.

Tidpunkten för när ett utländskt fordon anlände till Finland kan kontrolleras på basis av registreringstecknet med hjälp av de kameror som tullen har på de livligaste gränsövergångarna

och i hamnarna. Förutom tullen själv har även polisen och gränsbevakningsväsendet rätt att få tillgång till denna information. Vidare utförs det kontroller av utländska fordon längs vägarna.

### *Bekämpningen av grå ekonomi*

Begreppet grå ekonomi kan definieras på olika sätt. Enligt 2 § 3 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) avses med grå ekonomi sådan verksamhet inom en organisation där vissa lagstadgade skyldigheter försummas i syfte att undvika skatter, lagstadgade pensionsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som tullen tar ut eller i syfte att få ogrundade återbetalningar. Enligt riksdagens revisionsutskotts rapport om svart ekonomi (riksdagens revisionsutskotts publikation 1/2014, s. 47; resumé på svenska) omfattar emellertid denna definition inte den gråa ekonomi som sker mellan privatpersoner. I rapporten lyfts det även fram att enligt den fiskala definition som traditionellt använts i Finland avses med grå ekonomi en i sig laglig ekonomisk verksamhet som döljs för myndigheterna eller vars inkomst döljs i syfte att undvika skatter och avgifter.

Inom transportsektorn bekämpas den gråa ekonomin särskilt genom allmän och sektorsoberoende lagstiftning. Grå ekonomi bekämpas bland annat genom skattelagstiftning, såsom skattegranskningar samt styrning och tillsyn i samband med beskattningen. I lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) föreskrivs det bland annat att var och en ska tillstålla Skatteförvaltningen för beskattningen behövliga uppgifter om förmåner med penningvärde som han betalt eller förmedlat och om rättelser av dem samt om mottagarna av förmånerna och grunderna för dem. Skatteförvaltningen kan också meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas och om när och hur detta ska ske. Skatteförvaltningen kan på så sätt i enlighet med lagen om beskattningsförfarande genom föreskrifter ålägga även aktörerna på transportmarknaden att lämna beskattningsuppgifter och Skatteförvaltningen kan även i övrigt meddela närmare föreskrifter om hur, på vilket sätt och hur ofta uppgifter ska lämnas.

I syfte att bekämpa den gråa ekonomin har det också utfärdats bland annat en lag om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), som trädde i kraft den 1 januari 2014. I näringsverksamhet är försäljaren enligt lagen med vissa undantag skyldig att erbjuda köparen ett kvitto, om betalningen sker kontant eller på ett sätt som är jämförbart med kontant betalning. Ett kvitto kan erbjudas också i elektronisk form. Lagen anger dessutom vilka uppgifter kvittot ska innehålla. Skatteförvaltningen, polisen och regionförvaltningsverken svarar för tillsynen över lagen. Om en näringsidkare försummar skyldigheten att erbjuda kvitto, kan tillsynsmyndigheten som påföljd ålägga honom eller henne att betala en försummelseavgift.

Lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), nedan beställansvarslagen, har också stiftats i syfte att bekämpa den gråa ekonomin. Genom lagen strävar man efter att främja efterlevnaden av de lagstadgade skyldigheterna, i synnerhet vad gäller anställningsvillkor, och förutsättningarna för lika konkurrens. Lagen gäller bland annat transporter i anslutning till mark- och anläggningsarbeten. Beställansvarslagen blir tillämplig på transporter även då dessa ingår i ett annat underleverantörsavtal. Detta är vanligast inom byggverksamhet.

Beställansvarslagen tillämpas på transporter som ansluter sig till beställarens normala verksamhet. Detta kräver utredning av de uppgifter om avtalspartnern som har angetts. Lagen tillämpas inte på små beställningar, det vill säga beställningar vars värde utan mervärdesskatt understiger 9 000 euro eller där arbetet pågår högst 10 arbetsdagar. Enligt 5 § i beställansvarslagen ska beställaren av avtalsparten begära och denne till beställaren lämna bland annat ett handelsregisterutdrag, intyg över betald skatt och tecknande av pensionsförsäkringar, en redogörelse för de anställningsvillkor som tillämpas på arbetet och en redogörelse för hur fö-

## RP 161/2016 rd

retagshälsovården är ordnad. Även en utländsk underleverantör ska lämna beställaren motsvarande uppgifter i enlighet med det egna landets lagstiftning.

I 9 § i beställaransvarslagen föreskrivs det om försummelseavgift. Avgiften påförs om en beställning har gjorts hos en näringsidkare som meddelats näringsförbud eller hos ett företag vars bolagsman, verkställande direktör eller någon annan person i därmed jämförbar ställning har meddelats näringsförbud. Avgiften påförs också om beställaren har ingått ett avtal trots att han eller hon måste ha känt till att den andra avtalsparten inte haft för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter.

Vidare innehåller beställaransvarslagen särskilda bestämmelser om byggverksamhet, genom vilka lagen blir effektivare och beställarna erbjuds bättre möjligheter att säkerställa avtalsparternas pålitlighet. Byggverksamhet omfattas också av skyldigheten att varje månad rapportera om arbetstagarna till skatteförvaltningen, personregistret i anslutning därtill och det obligatoriska kortet med fotografi och skattenummer för arbetstagarna. När det gäller byggverksamhet har det alltså i syfte att bekämpa den grå ekonomin utfärdats ett flertal bestämmelser om utrednings- och rapporteringsskyldighet för huvudentreprenören som ökar den administrativa bördan. När det gäller trafiktillstånd får den som utfärdar tillståndet samma uppgifter från fullgöranderapporterna. För tillsynen över beställaransvarslagen svarar ansvarsområdet för arbetarskyddet vid Regionförvaltningsverket i Södra Finland.

I lagen om näringsförbud (1059/1985) föreskrivs det att det i syfte att förhindra att otillbörlig och skadlig rörelse drivs samt för att bevara förtroendet för näringsverksamheten kan meddelas näringsförbud. Den som meddelats näringsförbud får inte driva en rörelse. Bestämmelser om innehållet i ett näringsförbud finns i 4 §. En person kan meddelas näringsförbud om han eller hon vid drivandet av rörelse väsentligen har åsidosatt de lagstadgade skyldigheter som hänför sig därtill eller om han eller hon vid drivandet av rörelse har gjort sig skyldig till brottsligt förfarande som inte kan anses ringa, och hans eller hennes verksamhet som helhet bedömd ska anses skadlig för borgenärer, avtalsparter, den offentliga ekonomin eller en sund och fungerande ekonomisk konkurrens.

Vid bedömningen av hur väsentliga försummelsena av de lagstadgade skyldigheter som hänför sig till affärsverksamheten är bör det särskilt beaktas om försummelsena var systematiska, hur länge de pågick och om de upprepades samt hur stora skador de orsakade. En försummelse ska alltid betraktas som väsentlig om en person har försummat sin bokföringsskyldighet så att det inte är möjligt att utreda den bokföringsskyldiges ekonomiska resultat och ställning eller affärstransaktioner som är väsentliga för den bokföringsskyldiges affärsverksamhet utan oskäligt besvär.

### *Bekämpning av grå ekonomi i företag som ska ha trafiktillstånd*

I den ändring av lagen om godstransport som gjordes 2013 (RP 193/2012 rd) tog man med bekämpningen av grå ekonomi. Till kraven på gott anseende i lagens 8 § fogades en regel om att ett tillstånd kan återkallas om tillståndshavaren väsentligt har försummat att betala lön enligt kollektivavtalet eller andra anställningsförmåner som grundar sig på lag. Skatter som lämnats obetalda hade beaktats redan tidigare. För att förhindra konkurskedjor krävdes det dessutom att tillståndshavaren och även delägare i transportföretaget och den som inte är ägare men som de facto leder företaget inte har försatts i konkurs under det år som föregår ansökan. Om förseelserna och försummelsena är systematiska, ska detta beaktas särskilt när man överväger att återkalla ett tillstånd.

Bekämpningen av grå ekonomi sker i huvudsak vid NTM-centralen i Södra Österbotten med hjälp av de fullgöranderapporter som man får från skatteförvaltningen med stöd av lagen om

godstransport. Med hjälp av sina egna kontakter sammanställer skatteförvaltningens enhet för utredning av grå ekonomi de uppgifter som nämns i 8 § i rapporterna. Rapporterna innehåller uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, utsökningsregistret, näringsförbudsregistret och beskattningens datasystem. Uppgifterna om försummade avgifter gäller även pensionsförsäkringsavgifter, olycksfallsförsäkringspremier och arbetslöshetsförsäkringspremier samt tullens avgifter. Uppgifter fås om såväl ägarna som transportföretagets trafikansvarige, den verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen. Förutom dessa fås uppgifter även om de tidigare nämnda organisationsanknutna personer som avses i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi, det vill säga delägare i bolaget och ägarens närmaste krets. Syftet med det sistnämnda är i synnerhet att förhindra konkurskedjor.

NTM-centralen i Södra Österbotten kan, efter att ha fått rapporten och ha gett den som är misstänkt för överträdelse tid att svara, återkalla tillståndet. Information om att ett tillstånd har återkallats eller saknas finns på den internetsida som behandlas nedan.

#### *Ansvar för den som beställer en godstransport*

Eftersom den som beställer en transport har möjlighet att i förväg kontrollera vissa förutsättningar för en laglig transport, fogades en bestämmelse om detta ansvar till 5 a § i lagen om godstransport år 2011. Ansvar för utredning av om transportören har trafik tillstånd och är begränsat till beställare som är antecknade i handelsregistret. Bestämmelsen trädde i kraft i början av 2013. Samma år utökades paragrafen med skyldighet att utreda rätten till cabotage.

I det trafik tillståndsregister (VALLU) för gods-, kollektiv- och taxitrafik som förs av NTM-centralen i Södra Österbotten registreras bland annat innehavarna av tillstånd för godstrafik och tillståndens giltighetstid. För att underlätta utredningsskyldigheten har registerbeskrivningen och informationshanteringssystemet för registret ändrats så att den som beställer en transport och som är antecknad i handelsregistret med hjälp av ett tillståndsnummer eller företagsnamn kan få uppgifter om en tillståndshavare och tillståndets giltighet på NTM-centralens webbplats. I den allmänna beställaransvarslagen finns det ingen motsvarande skyldighet att utreda ett trafik tillstånd.

Enligt straffbestämmelsen i lagens 32 § får den som beställer en transport inte heller ingå ett transportavtal om han eller hon utifrån utredningarna eller annars är medveten om att transportföretaget inte iakttar sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare. Denna bestämmelse motsvarar alltså 9 § i den allmänna beställaransvarslagen. Syftet med den har varit att ingripa i underbetalningen vid bland annat cabotagetransporter. När det gäller cabotagetransporter påverkas tillsynen över avlöningen i allmänhet av att uppgifterna om löneutbetalning för ett utländskt transportföretag inte kan kontrolleras i Finland. Med hjälp av beställaransvaret förbättras tillsynsmöjligheterna en aning.

Enligt lagen är det polisen, tullen och NTM-centralerna som ska övervaka att ansvaret för den som beställer en transport uppfylls.

#### *Yrkeskompetensen för lastbils- och bussförare*

Den som framför ett tungt fordon ska ha sådan yrkeskompetens som avses i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (lagen om yrkeskompetens). Bakom kravet ligger Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG. Yrkeskompetens krävs då det för att få framföra ett fordon krävs lastbilskörkort, dvs. körkort i kategori C1 eller C, eller busskörkort, dvs. körkort i kategori D1 eller D, och det finns inget undantag i fråga om transporter.

## RP 161/2016 rd

Vid ingången av 2016 trädde en ändring (1615/2015) av lagen i kraft, enligt vilken kravet på yrkeskompetens ska tillämpas på traktorförare om framförandet av traktorn kräver lastbilskörkort. Det är här fråga om en traktor vars konstruktiva hastighet överstiger 60 kilometer i timmen och totalvikt är över 3 500 kilo. I samband med ändringen upphävdes kravet på yrkeskompetens för den som framför en trafiktraktor.

Bestämmelser om undantag vad gäller tillämpningsområdet som grundar sig på EU-lagstiftningen finns i lagen om yrkeskompetens. En del av undantagen har att göra med upprätthållandet av samhällsordningen och säkerheten eller med transporter som utförs inom vissa specifika verksamhetsområden, såsom underhåll och reparation. Undantagen i 6–8 punkten i momentet gäller mera allmänt fordonets förare, eftersom transporten där inte är knuten till ett visst verksamhetsfält. Det har uppstått problem vid tillämpningen av undantagen.

Enligt direktivet ska kraven på yrkeskompetens tillämpas på personer som framför fordon, dvs. förare, och som utför transporter på allmän väg med fordon för vilka det krävs lastbils- eller busskörkort. Direktivet innehåller ingen definition av vad som avses med framförande av fordon, utan tillämpningen av kraven avgränsas genom undantag. Enligt skälen är syftet med undantagen att undanta vissa förare från tillämpningsområdet för bestämmelserna, om en tillämpning av bestämmelserna i fråga om dem endast skulle ha en mindre inverkan på trafiksäkerheten eller kraven i direktivet skulle medföra en oproportionell ekonomisk eller social börda. Undantagens styrande inverkan inom direktivets tillämpningsområde är emellertid svag och medlemsstaterna ges ingen behörighet att besluta om nationella undantag. De undantag som tillämpas i Finland följer i huvudsak direktivet.

### ***Säkerställande av kvaliteten på och tillgången till tjänster***

#### *Konsumentskyddslagens tillämplighet på trafiktjänster*

På alla trafiktjänster tillämpas konsumentskyddslagens 2 kap. om marknadsföring samt förfaranden i kundrelationer (med undantag för 8 a § om information innan ett avtal ingås), 3 kap. om reglering av avtalsvillkor, 4 kap. om jämkning och tolkning av avtal och, när det gäller distansförsäljning, 6 kap. 12 § 2 och 3 mom. (om betalningsskyldigheten uppstår genom ett avtal som ingås elektroniskt, ska konsumenten uttryckligen godkänna den, annars är avtalet inte bindande, de utmärkande egenskaperna ska ges som förhandsinformation, pris, avtalets löptid, villkor för avslutning av avtalet).

På alla trafiktjänster tillämpas alltså till exempel förbudet mot marknadsföring som strider mot god sed och förbudet mot otillbörliga förfaranden. Enligt lagen anses ett förfarande vara otillbörligt om det strider mot ändamålsenliga förfaringsätt som är allmänt godtagbara inom näringsverksamheten och är ägnat att försämra konsumentens förmåga att fatta ett välgrundat köpbeslut. På trafiktjänster tillämpas även bland annat förbudet mot osann eller vilseledande information vid marknadsföring och i kundrelationer.

Däremot tillämpas konsumentskyddslagens 8 kap. om vissa konsumenttjänstavtal, som innehåller viktiga bestämmelser om bland annat felaktiga tjänster, inte som sådant, eftersom kapitlets tillämpningsområde gäller tjänster som innebär att arbete eller andra prestationer utförs på lösa saker, byggnader, andra anläggningar eller fast egendom. De rättsprinciper som framgår av kapitlet ger emellertid uttryck åt de allmänna principerna för konsumenträtten.

#### *EU-regleringen om passagerarnas rättigheter*

Konsumentens rätt vid inställningar, förseningar, överbokningar och uppgraderingar eller nedgraderingar som gäller enskilda turer fastställs enligt transportslag på basis av olika EU-



## RP 161/2016 rd

förordningar (EG nr 261/2004, EG nr 1107/2006, EG nr 1371/2007, EU nr 181/2011 och EU nr 1177/2011). Detta gäller dock inte taxitrafiken, för vilken det inte finns några EU-bestämmelser om passagerarnas konsumentskydd, och inte heller sådan trafik på väg och järnväg som inte omfattas av EU-bestämmelserna.

På taxitrafiken, som inte har några särskilda bestämmelser om rättigheterna för passagerarna, kan man i huvudsak tillämpa bestämmelserna om marknadsföring och avtalsvillkor, som övervakas av konsumentombudsmannen. I ett avtalsbrottsärende som gäller en taxiföretagare eller en beställningscentral kan en enskild konsument som är passagerare också begära en rekommendation till lösning av konsumenttvistenämnden.

Rättigheterna i ett fall av avtalsbrott, såsom när en resa försenas eller en prestation är felaktig, fastställs när det gäller taxitrafiken enligt de allmänna principerna inom avtalsrätten. Till exempel vid förseningar har passageraren beroende av omständigheterna följande påföljder till sitt förfogande: rätt att inte betala, rätt att kräva att avtalet uppfylls, rätt att kräva skadestånd och rätt att häva avtalet. Om förseningen har orsakat passageraren skada ska den ersättas, om inte trafikidkaren kan visa att den har varit omsorgsfull. Om det har uppstått fel har passageraren rätt att inte betala, rätt att kräva att felet rättas eller en ny prestation, rätt till sänkt pris, rätt till skadestånd och rätt att häva avtalet.

En konsumentkund kan i ett enskilt tvisteärende som gäller taxitrafik begära en rekommendation till lösning av konsumenttvistenämnden. Däremot kan en passagerare som reser med taxi för sin arbetsgivares räkning inte vända sig till konsumenttvistenämnden, utan måste begära ett avgörande direkt hos en allmän underrätt.

Med tanke på konsumentskyddet bör det beaktas att definitionen i konsumentskyddslagen är snävare än den som finns i EU-förordningarna: konsumentskyddslagen skyddar enbart konsumenter, medan EU-förordningarna skyddar resenärer, det vill säga även affärsresande.

### *Tillgänglighet*

I fråga om alla trafikslag har det i EU-förordningarna även ägnats särskild uppmärksamhet åt rätten för resenärer med funktionsnedsättning att resa och deras rätt att få assistans. Bestämmelserna skiljer sig i någon mån beroende på trafikslag.

Lagen om taxitrafik innehåller en skyldighet för tillståndsmyndigheten att se till att det finns tillräckligt många tillgängliga taxibilar när tillstånden beviljas. Dessutom innehåller lagen kvalitetsnormer enligt vilka föraren är skyldig att beakta passagerarnas särskilda behov. I lagen om yrkeskompetens för taxiförare föreskrivs det om utbildningskraven för taxiförare på ett allmänt sätt. Närmare bestämmelser om kraven utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. I den obligatoriska företagarutbildningen ingår utbildning om service för personer med funktionsnedsättning. Förutom i företagarutbildningen ska det även i förarutbildningen ägnas särskild uppmärksamhet åt service för kunder med funktionsnedsättning och användningen av hjälpmedel. Särskilda bestämmelser om de tekniska kraven på tillgängliga taxibilar och invalidtaxibilar finns i nationella förordningar (förordning 723/2009 och 1256/1992).

Upphandlingen och ordnandet av busservice grundar sig i huvudsak på trafikavtalsförordningen och kollektivtrafiklagen, som kompletterar förordningen. Vid upphandling av tjänster inom lokaltrafiken kan man som en del av kvalitetsaspekten ägna särskild uppmärksamhet åt hur tjänsten lämpar sig för personer med funktionsnedsättning. De tekniska bestämmelserna för tillverkningen av nya bussar har också harmoniserats på unionsnivå, vilket betyder att alla nya stadsbussar ska vara tillgängliga, men när det gäller andra bussar får medlemsländerna själva

besluta om regleringen. Veterligen har medlemsländerna i regel låtit bli att utvidga bestämmelserna så att de även gäller andra bussar än stadsbussar. Kollektivtrafiklagen innehåller inga särskilda skyldigheter i anslutning till tillgänglighet för den busstrafik som bedrivs på marknadsvillkor (fjärrtrafiken), men i praktiken har kollektivtrafiklagen öppnat marknaden för helt nya företagare, som har haft ett betydande eget intresse av att förbättra tillgängligheten både vad gäller fordonen och den övriga servicen. Detta har lett till att det har skapats ett nätverk av tillgängliga bussar i fjärrtrafik i Finland.

Kollektivtrafiklagen innehåller emellertid en skyldighet att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken i ett område samt en skyldighet för bussoperatörerna att avge ett kvalitetslöfte. Skyldigheten att avge ett kvalitetslöfte innebär att trafikidkaren ska meddela vilka tillgängliga tjänster den har att erbjuda. Det finns emellertid ingen skyldighet att erbjuda tillgängliga tjänster.

Trafikverket ansvarar som ett led i utvecklandet av Finlands bannät för att bland annat områdena kring tågperongerna är tillgängliga och Trafiksäkerhetsverket ansvarar för tillsynen över de detaljerade förordningar för olika trafikslag (flygtrafiken, järnvägstrafiken, sjötrafiken och busstrafiken) som gäller rättigheterna för EU-resenärer, vilket inbegriper assistans för resenärer med funktionsnedsättning och förebyggande av diskriminering. Ny järnvägsmateriel som ska tas i bruk och stationerna ska uppfylla EU:s gemensamma tekniska föreskrifter om tillgänglighet. Det är Trafiksäkerhetsverket som övervakar att dessa tekniska föreskrifter iakttas. VR är tills vidare det enda företaget i Finland som erbjuder persontrafiktjänster på järnväg. Staten och samkommunen Helsingforsregionens trafik köper genom avtal järnvägstrafik av VR. Dessa köpeavtal innehåller även villkor som gäller tillgängligheten.

#### *Offentligt stödda persontransporter*

De olika ansvarsområdena inom stat och kommun samt FPA använder årligen sammanlagt cirka en miljard euro till offentligt upphandlade eller ersatta persontransporter. Kostnaderna för de offentligt upphandlade persontransporterna har ökat med cirka 10 procent per år. Kostnadsökningen förklaras av bland annat det att resorna har blivit längre i och med att hälso- och sjukvårdstjänsterna har centraliserats och att transporterna har ökat på grund av att anstaltsvården har minskats. Minskad kollektivtrafik har dessutom ökat behovet av och antalet separata transporter i glest befolkade områden.

Till den trafik som finansieras med offentliga medel hör de transporter som betalas av staten, kommunerna och FPA. Planeringen, upphandlingen och finansieringen av offentligt producerade persontrafiktjänster har splittrats upp på många olika myndigheter, såsom ministerierna, NTM-centralerna, kommunernas olika ansvarsområden och FPA.

Ordandet av kollektivtrafik som är öppen för alla är inte en lagstadgad uppgift för vare sig staten eller kommunerna. Däremot finns det i substanslagstiftningen för andra förvaltningsområden bestämmelser om rätten till transporttjänster för vissa särskilda grupper.

Socialvårdslagen (1301/2014) trädde i kraft den 1 april 2015. Den innehåller en bestämmelse (23 §) om service som stöder rörligheten. Enligt bestämmelsen är en tillgänglig och fungerande allmän kollektivtrafik inklusive anrops- och servicetrafik det främsta sättet att ordna sådan rörlighet som lämpar sig för alla. Service som stöder rörligheten ska ordnas för personer som inte klarar av att självständigt använda allmänna trafikmedel på grund av sjukdom, skada eller av någon annan liknande funktionsnedsättande orsak och som behöver service för att kunna utträta ärenden eller på grund av något annat behov som hör till det dagliga livet.

## RP 161/2016 rd

Stödet för rörligheten kan ordnas på fem sätt: genom handledning i hur allmänna trafikmedel används och handledd träning, ledsagarservice, grupptransport, ersättning för skäliga kostnader för transport med taxi, invalidtaxi eller ett annat motsvarande fordon eller på något annat lämpligt sätt, eller genom kombinationer av dessa.

Enligt förordningen om service och stöd på grund av handikapp kan kommunen ordna transporter på det sätt som avses i lagen om planering av och statsandel för social- och hälsovården (733/92) eller ersätta en person med funktionsnedsättning för skäliga kostnader för transport med taxi, invalidtaxi eller motsvarande fordon.

I lagen om grundläggande utbildning (628/1998) finns det bestämmelser om kommunernas skyldighet att ordna fri skoltransport för barn i läropliktsåldern, om en elev i grundläggande utbildning eller påbyggnadsundervisning har längre än fem kilometer till skolan. En elev i förskoleundervisning som har längre än fem kilometer från hemmet till förskoleundervisningen har rätt till fri transport hemifrån direkt till förskoleundervisningen eller från dagvården till förskoleundervisningen och från förskoleundervisningen hem eller till dagvården. En elev i grundläggande utbildning, påbyggnadsundervisning eller förskoleundervisning har rätt till fri transport också när den väg som avses ovan med beaktande av hans eller hennes ålder eller andra omständigheter är alltför svår, ansträngande eller farlig. Ett alternativ till fri transport är ett tillräckligt understöd för transport eller ledsagande.

Enligt lagen om grundläggande utbildning får den dagliga skolresan med väntetider inberäknade ta högst två och en halv timme i anspråk. Om eleven när läsåret börjar har fyllt 13 år, får skolresan ta högst tre timmar i anspråk.

### *Allokeringen av offentlig finansiering*

Staten stöder ordnandet av kollektivtrafikens trafik tjänster med cirka 85 miljoner euro per år från anslaget för kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Staten köper tågtrafik för cirka 30 miljoner euro per år. Genom köp av tågtrafik tillgodoser man de regionala och landsomfattande behoven av resor som har bedömts som nödvändiga till den del dessa tjänster inte kan ordnas på marknadsvillkor.

NTM-centralerna finansierar den kollektivtrafik med bussar och taxi som bedrivs på landsbygden och som kan ses som grundläggande service. Dessutom upphandlar de genom konkurrensutsatta avtal trafiken inom sina områden, vars finansiering kommunerna kan delta i. Grunderna för det stöd som NTM-centralerna beviljar fastställs i statsrådets förordning om understöd för kollektivtrafik. Genom stödet för kollektivtrafiken kompenseras även prisskyldigheten i fråga om region-, stads- och arbetsresebiljetter när det gäller trafik som bedrivs på basis av avtal för övergångsperioden.

Staten understöder med ett anslag på 9,75 miljoner euro kollektivtrafiken i Helsingfors-, Tammerfors-, Åbo- och Uleåborgsregionen, förutsatt att finansieringen höjer nivån på servicen i kollektivtrafiken i dessa regioner och på så sätt ökar användningen av och marknadsandelen för kollektivtrafiken samt förbättrar dess konkurrenskraft. Förutsättningen för statsunderstöd är att den statliga finansieringen har kopplats till sådana utvecklingsåtgärder som man har kommit överens om i ett MBT-intentionsavtal, genom vilka man kan säkerställa att finansieringen har en sådan effekt som överensstämmer med programmålen. Staten understöder de stora stadsregionerna med högst 50 procent av de godtagbara kostnaderna.

Vidare understöder staten de mellanstora stadsregionernas kollektivtrafik med ett anslag på sammanlagt 8 miljoner euro, under förutsättning att de har gjort upp ett intentionsavtal om ge-

## RP 161/2016 rd

nomförandet av ett utvecklingsprogram för kollektivtrafiken och att de deltar med minst 50 procent av de godtagbara kostnaderna.

På riksnivå användes år 2013 sammanlagt 368,7 miljoner euro till direktfinansiering av kollektivtrafiken. Till ersättningar för resekostnader användes 672,4 miljoner euro, och av denna totala summa användes 177,8 miljoner euro till reseersättningar enligt sjukförsäkringslagen. Det är emellertid fortfarande kommunerna och städerna som står för den största delen av de direktfinansierade kostnaderna.

De reseersättningar som betalas av FPA har länge hållit på att stiga, men i föl började ersättningarnas belopp att sjunka. År 2014 betalade FPA sammanlagt 305 miljoner euro i reseersättningar för 5,1 miljoner resor, av vilket taxiresornas andel var 174 miljoner euro. Resekostnaderna har ökat bland annat på grund av att jourtjänsterna inom hälso- och sjukvården har centraliserats och att anstaltsvården har minskats. Även den minskade kollektivtrafiken i glesbygdsmrådena har ökat behovet av separata transporter och på så sätt ökat resekostnaderna. År 2015 sjönk beloppet av de ersättningar för taxiresor som ersattes enligt sjukförsäkringslagen till 163 miljoner euro. Kombinerade transporter och en höjd självriskandel har medverkat till inbesparingarna. Av de taxiresor som ersätts av FPA hänför sig de flesta till transporter inom den specialiserade sjukvården. Hälften av ersättningarna för taxiresor betalades till personer som bor i stadsliknande kommuner, 27 procent till personer som bor i landsbygdsliknande kommuner och 23 procent till personer som bor i tätbebyggda kommuner. I relation till invånarantalet riktas ersättningarna till små kommuner.

Enligt Utbildningsstyrelsens statistik för hela landet har de årliga kostnaderna för skoltransporter ökat med i genomsnitt 5 procent per år. År 2013 uppgick kostnaderna till cirka 182,3 miljoner euro. Av det totala antalet elever har andelen elever som behöver transport hållits ganska stabilt på cirka 23 procent av alla elever inom den grundläggande utbildningen. Utöver det har det via FPA betalats 52,4 miljoner euro i stöd för skolresor till personer som studerar vid yrkesläroanstalter och gymnasier.

### *Trafikavtalsförordningen och lagstiftningen om upphandling*

Kollektivtrafiktjänsterna har ansetts vara så nödvändiga och ha en så positiv inverkan på samhällsutvecklingen att man har velat trygga tillgången till service. I EU:s trafikavtalsförordning finns det bestämmelser om de förfaranden som myndigheterna ska tillämpa om de ingriper i verksamheten på kollektivtrafikmarknaden i syfte att säkerställa att det till exempel finns tjänster som är tätare, förmånligare eller av bättre kvalitet än vad enbart den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Förordningen ger myndigheterna möjlighet att betala trafikföretagen ersättningar för att de fullgör den allmänna trafikplikten eller att besluta om ensamrätt eller taxevillkor. Villkor för detta är bland annat att trafikidkarna behandlas jämlikt samt insyn.

Kollektivtrafiken ska ordnas helt på marknadsvillkor utan offentligt stöd eller genom konkurrensutsättning i enlighet med lagstiftningen om upphandling och kollektivtrafik, om samhällsmedel används för servicen.

Även andra persontrafiktjänster än tjänster enligt kollektivtrafiklagen ska konkurrensutsättas i enlighet med upphandlingslagen, om de finansieras med offentliga medel. Till exempel kommunerna konkurrensutsätter de persontrafiktjänster som de köper.

Högsta förvaltningsdomstolen (nedan HFD) meddelade i början av april 2016 ett årsboksavgörande (HFD:2016:37) som gällde de direktersättningar för resekostnader som FPA betalar i enlighet med sjukförsäkringslagen (1224/2004). Enligt HFD:s avgörande skulle FPA:s avtal med taxiföretagare ha konkurrensutsatts, eftersom det är fråga om koncessionsavtal.

Bakom avgörandet ligger det faktum att FPA i februari 2010 undertecknade ett ramavtal med Taxiförbundet, enligt vilket ett taxibolag skulle ansvara för beställningscentralernas verksamhet inom varje försäkringsdistrikt. Avtalet ingicks utan konkurrensutsättning. Enligt HFD behöver FPA emellertid inte betala ersättningar för de avtal som ingicks med taxiföretagare åren 2010–2012.

Marknadsdomstolen träffade som lägre rättsinstans ett avgörande om samma sak år 2012, enligt vilket FPA hade handlat i strid med upphandlingslagen och avtalen borde ha konkurrensutsatts. De som hade anfört besvär var Oulun Taksipalvelut, Suomen Palvelutaksit och Turun Seudun Invataksit och besvärsgrounden var uttryckligen det att tjänsteleverantörerna inte hade konkurrensutsatts. Samtidigt krävdes det att FPA i fortsättningen skulle konkurrensutsätta taxiresorna vid vite om 200 000 euro.

Enligt HFD fanns det trots avgörandet inga förutsättningar enligt upphandlingslagen för att ålägga FPA att betala gottgörelse. Avgörandet gäller avtal som ingicks 2010–2012. De taxiavtal som FPA har ingått senare har konkurrensutsatts.

#### *Planering, upphandling och kombination av transporter*

*Direktorsättningsförfarandet.* I direktorsättningsförfarandet för taxiresor har beställningarna av taxiresor koncentrerats till en beställningscentral per sjukvårdsdistrikt, som har ingått avtal med FPA om ett direktorsättningsförfarande. FPA har ett sådant avtal med sammanlagt 18 beställningscentraler. Via de centraliserade beställningscentralerna förmedlas de taxiresor som FPA ersätter till de förare som är anslutna till direktorsättningsförfarandet. Cirka 90 procent av de lokala taxiförarna har anslutit sig till direktorsättningsförfarandet.

Enligt inbesparingskalkylerna för 2015 uppnådde man genom att kombinera transporter en inbesparing på 16 miljoner euro. Den inbesparing som man når genom att kombinera transporter har ökat varje år sedan man började med det. I denna inbesparing ingår inte den inbesparing som uppnåtts genom höjd självrisk.

Direktorsättningsförfarandet har stegvis utvidgats så att det i slutet av 2014 hade införts i hela landet med undantag för Åland. Samordningen av resor görs numera både i kommunala centraler för samordning av resor och i de beställningscentraler för taxibilar som samordnar de taxitransporter som ersätts av FPA. Det finns 12 kommunala centraler för samordning av resor.

Ingen samordningscentral samordnar för närvarande både de resor som ersätts av kommunerna och de som ersätts av FPA. Centralerna för samordning av resor har lett till inbesparingar i såväl mera tätbebyggda områden som i glesbygdsområdena. I stadsregionerna grundar sig inbesparingarna genom samordning på stora volymer, medan de på landsbygden uppstår genom att man kombinerar långa och på så sätt dyra resor.

## **2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen utomlands och i EU**

### ***Digitalisering och nya verksamhetsmodeller***

#### *Europeiska kommissionens strategi för den digitala inre marknaden*

I Europeiska kommissionens strategi för den digitala inre marknaden, som offentliggjordes 2015, drar man upp riktlinjer för de viktigaste åtgärderna som behövs för att den digitala marknaden ska förverkligas. Enligt uppskattningar från EU skulle en fungerande digital inre marknad kunna medföra ökad tillväxt till ett värde av 415 miljarder euro per år samt hundratu-

## RP 161/2016 rd

sentals nya arbetstillfällen. Strategin inbegriper sammanlagt 16 lagstiftningsinitiativ och andra initiativ som ska genomföras före utgången av 2016. Målet med strategin är att förbättra tillgången till digitala produkter och tjänster för konsumenter och företag, att skapa gynnsamma och jämlika förhållanden för digitala nät och innovativa tjänster och att maximera tillväxtpotentialen för den digitala ekonomin.

Många av åtgärderna i strategin har såväl direkta som indirekta konsekvenser för transportsektorn. Åtgärderna i strategin spelar en central roll när det gäller att skapa förutsättningar för utvecklingen av digitaliseringen av trafiken, automation och nya kundorienterade mobilitets-tjänster. Ur ett transportperspektiv spelar i synnerhet sådana åtgärder som har utvecklande av plattformsekonomin, informationssäkerhet och datasekretess, fri rörlighet för kunskap samt standardisering och förbättrad interoperabilitet som mål en central roll.

Kommissionen offentliggjorde den 2 juni 2016 ett meddelande om en europeisk agenda för delningsekonomin. I meddelandet finns det anvisningar och alternativ för hur den gällande EU-lagstiftningen ska tillämpas på delningsekonomin.

Kommissionen tillråder medlemsstaterna att göra åtskillnad mellan enskilda personer som erbjuder tjänster ibland och leverantörer som tillhandahåller tjänster i egenskap av näringsidkare. De kan till exempel införa tröskelvärden baserade på verksamhetsnivån.

Enligt meddelandet bör medlemsstaterna göra en bedömning av om de krav för marknadstillträde som tillämpas på delningsekonomin är nödvändiga, motiverade och proportionerliga för att man ska uppnå de mål av allmänt intresse som är fastställda och berättigade. De bör också beakta särdragen i delningsekonomin affärsmodeller. Vid regleringen av de aktuella verksamheterna bör enskilda personer som genom delningsplattformar tillhandahåller tjänster enligt P2P-principen och på tillfällig basis inte automatiskt behandlas som yrkesmässiga tjänsteleverantörer. Ett bra sätt att gå vidare i fråga om regleringen är att införa (eventuellt branschspecifika) tröskelvärden som, ifall de inte överskrids, gör att den ekonomiska verksamheten kan betraktas som icke yrkesmässig P2P-verksamhet.

Enligt kommissionen ska tjänsteleverantörer endast behöva ha näringstillstånd eller licens om det är absolut nödvändigt för att uppnå mål av allmänt intresse. Förbud mot en verksamhet bör endast utfärdas som en sista utväg. I meddelandet uppmanas medlemsstaterna att dra nytta av möjligheten att utvärdera, förenkla och modernisera de krav för marknadstillträde som i allmänhet tillämpas på marknadsaktörerna.

Vad konsumentskyddet beträffar uppmanas medlemsstaterna i meddelandet att i enlighet med EU:s bestämmelser om konsumentskydd och marknadsföring eftersträva ett balanserat förhållningssätt, genom vilket man kan säkerställa en hög nivå på konsumentskyddet, i synnerhet när det gäller otillbörliga kommersiella förfaringssätt. Samtidigt bör det emellertid inte ställas oskäliga krav i fråga om skyldighet att lämna uppgifter och andra administrativa bördor på enskilda personer som inte är näringsidkare utan som erbjuder tjänster på tillfällig basis.

När det gäller beskattning uppmanas medlemsstaterna att sträva efter proportionerliga skyldigheter och en jämlik beskattningsmiljö. Dessutom bör de uppmärksamma samarbetet med plattformarna och därigenom möjligheten till effektivare skatteuppbörd.

Även Europaparlamentet betonade i den resolution om åtgärdspaketet för den digitala inre marknaden som den utfärdade den 19 januari 2016 de nya möjligheter som delningsekonomin medför och uppmanade till en granskning av de hinder som lagstiftningen sätter för delningsekonomin.

Genom den åtgärd som gäller fri rörlighet för kunskap ingriper man i andra hinder för rörligheten för kunskap inom EU än sådana som gäller skydd för personuppgifter samt i ogrundade begränsningar vad gäller det ställe där data hålls i samband med lagring och behandling av data. Målet är att förbättra tillväxtförutsättningarna för den digitala ekonomin. För närvarande är marknaden splittrad när det gäller molntjänster, massdata och föremålets internet.

*Utvecklingen av interoperabiliteten för datasystem som gäller transporttjänster i EU*

Den vitbok, Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, som Europeiska kommissionen publicerade i september 2001 kan betraktas som det första linjepappret på unionsnivå där man tar ställning till åtgärder som skulle göra det möjligt att förenkla resandet med olika transportslag inom hela unionen, bland annat genom att utveckla införandet av system för en integrerad biljettförsäljning. I kommissionens vitbok betonas också behovet av att med hjälp av intelligenta transportsystem utveckla informationen om de transporttjänster som resenärerna behöver. Vitboken från 2001 ledde emellertid inte till några direkta praktiska åtgärder som skulle ha främjat införandet av system för en integrerad biljettförsäljning mellan olika transportsätt i Europa.

Åren 2004–2005 genomfördes en halvtidsutvärdering av Lissabonstrategin, som hade som mål att stärka EU:s ekonomiska utveckling och konkurrenskraft, och då lyftes det fram ett starkt behov av att effektivare utnyttja ny informations- och kommunikationsteknik. Detta gav även en puff åt transportsektorn, vilket särskilt avspeglade sig i den halvtidsutvärdering av kommissionens vitbok för transportpolitiken som gjordes 2006. Bland behoven i fråga om att utveckla transportsektorn hade man för första gången på ett mycket betydande sätt uppmärksammat sådana åtgärder som anslöt sig till främjandet av intelligent rörlighet och utvecklandet av intelligenta transportsystem. För att möta dessa nödvändiga utvecklingsbehov inom EU överlämnade kommissionen 2008 en handlingsplan för införandet av intelligenta transportsystem i Europa. Ett centralt mål i handlingsplanen var att påskynda och samordna införandet av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet, inbegripet gränssnitt mot andra transportslag. Handlingsplanen skapade en grund för direktivet om ett ramverk för intelligenta transportsystem på vägtransportområdet, vilket antogs 2010 (2010/40/EU, nedan ITS-direktivet).

Målet med ITS-direktivet är att påskynda ett samordnat införande av samt användningen av intelligenta transportsystem inom vägtransportområdet i hela Europa. Direktivet ska tillämpas på alla intelligenta transportsystem inom vägtransportområdet samt på vägtransporternas gränssnitt mot andra transportslag. I direktivet betonas den europeiska arkitekturen för intelligenta transporter, genom vilken man kan främja även multimodalt biljettutställande, det vill säga biljettutställande som kopplar ihop olika transportslag. ITS-direktivet innehåller en bestämmelse med stöd av vilken Europeiska kommissionen har getts befogenhet att anta delegerade akter i fråga om sådana tekniska specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av ITS inom hela unionen.

Kommissionens vitbok från 2011 om transportområdet har ett klart mål, nämligen att ”skapa ramvillkor för att främja utveckling och användning av intelligenta system för driftskompatibel och multimodal tidtabellsplanering, information, Internetbokning och smart biljettförsäljning”. I anslutning till detta inledde kommissionen år 2014 beredningsarbete för att utarbeta EU-lagstiftning om multimodala reseinformationstjänster. Beredningsarbetet har begränsats så att den delegerade förordning av kommissionen som är under beredning endast kommer att innehålla sådana specifikationer som gäller tillgången till och användningen av sådan transport- och mobilitetsinformation som behövs för tillhandahållandet av multimodala reseinformationstjänster samt vissa förpliktelser i fråga om sammankopplandet av redan befintliga

## RP 161/2016 rd

tjänster för reseplanering inom EU. Beredningsarbetet omfattar inga specifikationer som direkt skulle gälla tjänster för bokning eller betalning av resor eller resebiljetter.

Europaparlamentet förutsatte i den resolution om multimodalt biljettutställande som den utfärdade sommaren 2015 att kommissionen vidtar åtgärder för att stödja utvecklingen av gränsöverskridande integrerade tjänster för resebiljetter inom unionen. Parlamentet anser att resenärerna bör ha möjlighet att kunna köpa en biljett för en hel resekedja. Dessutom bör systemen för bokning och betalning klart och tydligt ange totalpriset för biljetten samt annan information som ansluter sig till priset, såsom skatter.

Kommissionen har hittills inte meddelat genom vilka konkreta åtgärder utvecklingen av gränsöverskridande integrerade resebiljetter skulle kunna främjas inom unionen. Avsikten är att man ska göra en ny granskning av ITS-direktivet före hösten 2017. Det är möjligt att kommissionen i samband med nästa granskning av direktivet kommer att lägga fram förslag om åtgärder som syftar till att skapa enhetliga ramar för utvecklingen av integrerade tjänster för resebiljetter i EU.

Driftskompatibiliteten i fråga om järnvägstransporter har främjats i EU genom bland annat Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen. Enligt direktivet bör det när det gäller telematikapplikationer säkerställas att databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet ska inte omfatta konfidentiella handelsdata, och att användarna enkelt ska kunna få tillgång till information. Direktivet har genomförts i Finland dels genom järnvägslagen och dels genom statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011). Vidare förutsätts det i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer att tillhandahållandet av information och biljetter till tågresenärer bör underlättas genom att datoriserade system anpassas till en gemensam specifikation.

### *Utvecklingen av interoperabiliteten i vissa länder*

I vissa länder, såsom Nederländerna och Danmark, har man gått in för ett landsomfattande resekortsystem. Dessa system grundar sig på principen om ett kort. De här lösningarna innebär att det i praktiken är en organisation som sköter utvecklandet och förvaltningen av betalningssystemet. Ett sådant här projekt tar ofta lång tid och kan upplevas som mycket tungt, och dessutom kan tekniken hinna bli föråldrad medan processen pågår.

Under de senaste åren har den internationella utvecklingen börjat röra sig mot biljett- och betalningssystem där intelligensen inte längre finns i slutna system som är lagrade på ett kort, utan i bakgrundssystem som fungerar via internet. I olika länder har det under de senaste åren skapats system som har intressanta egenskaper med tanke på en smidig interoperabilitet. Till exempel i Tallinn infördes år 2012 världens första bakgrundssystem för kontroll av biljetters giltighet som är i kontakt med ett nätbaserat bakgrundssystem i realtid. I Londons tunnelbana har man i sin tur testat validering av biljetter med hjälp av NFC-chip (Near Field Communication) på bank- och kreditkort. Med stöd av EU:s Horizon 2020-finansiering har det i fyra länder inletts ett utvecklingsprojekt för 4,5 miljoner euro med målet att utarbeta förfaranden för att skapa och testa interoperabla biljetter som är gemensamma för de här länderna. I Storbritannien har de viktigaste aktörerna inom kollektivtrafiken med stöd av statlig finansiering satt som mål att uppnå interoperabilitet i biljettsystemen före 2022. I Sverige utvecklar Samtrafiken tillsammans med sina ägarföretag en biljettlösning som ska fungera i hela landet och som utnyttjar det programmeringsgränssnitt som har utvecklats. Sedan december 2015 har det



## RP 161/2016 rd

varit möjligt att också köpa biljett för hela resekedjan via den landsomfattande reseplaneraren. Målet är att även nya transporttjänster ska kunna ingå i en smidig resekedja.

I Europa har det under de senaste åren uppstått särskilda sammanslutningar såsom Smart Ticketing Alliance och Open Ticketing Institute, som strävar efter att bygga upp interoperabilitet i biljett- och betalningssystemen som är oberoende av kundens boningsort. Biljettprodukter som baserar sig på bakgrundsystem skapar tekniska möjligheter att utveckla interoperabiliteten och möjliggöra ömsesidig användning (roaming) områdena emellan av de mobilitets-tjänster som används av kunden.

I en lag som antogs i Frankrike år 2015 åläggs de som tillhandahåller transport- och mobilitetstjänster skyldighet att elektroniskt och i ett öppet format dela information om bland annat hållplatser, priser, planerade tidtabeller och service för särskilda grupper med andra operatörer så att den fritt kan återanvändas. Enligt en förordning som kompletterar lagen ska uppgifterna göras tillgängliga genom ett programmeringsgränssnitt i ett standardformat som är lätt att använda. Uppgifterna ska lämnas så fort den som svarar för tjänsterna har tillgång till dem. Uppdateringar ska göras med sådana intervaller att de som svarar för tjänsterna på bästa sätt kan ordna transport- och mobilitetstjänsterna och informera resenärerna.

### *Lagstiftningen om delningsekonomin och digitala beställningscentraler i olika länder*

Det ökade antalet nya aktörer och servicemodeller som utgår från delningsekonomin har i flera länder lett till rättegångar och frågor om tjänsternas juridiska status och konsekvenser för konkurrensen. Särskilt inkvarterings- och transportsektorn har stått inför utmaningar. Samtidigt pågår det emellertid också lagstiftningsprojekt i flera länder, genom vilka man strävar efter att skapa klarhet i verksamhetsmiljön för delningsekonomin tjänster.

Förmedlingen av transporter har vanligen inte betraktats som sådan verksamhet som behöver regleras i lag. De nya förmedlingstjänsterna suddar emellertid ut gränsen till den traditionella taxi- och beställningscentralverksamheten, i synnerhet då de har vuxit sig till att bli en ekonomiskt sett betydande del av transportsektorn. Speciellt frågor som gäller ansvarsfördelning och beskattning orsakar tolkningssvårigheter i många länder.

*Estland.* Lagstiftning som bättre än nu möjliggör digital förmedlingsverksamhet är under planering i Estland. Enligt lagförslaget ska samåkningstjänsterna bli en ny kategori av mobilitets-tjänster. När det gäller samåkningstjänster ska beställningen alltid ske via en elektronisk plattform. Samåkningstjänsterna ska hållas åtskilda från taxiverksamheten. De får till exempel inte använda filerna för kollektivtrafik eller vänta på skjuts vid taxistolpar. När det gäller plattformarna för samåkningstjänsterna åläggs det skyldigheter i fråga om bland annat utlämnande av uppgifter och elektroniska kvitton. Samtidigt mildras kraven på den traditionella taxiverksamheten.

Estlands skatteförvaltning har vidare i ett gemensamt pilotprojekt med en internationell förmedlingstjänst för samåkning utvecklat en lösning för utbyte av information som ska underlätta beskattningen av sådan inkomst som har influtit via de plattformar som används inom delningsekonomin. Beskattaren får automatiskt uppgifter om förarnas inkomster via den plattform som används av förmedlingstjänsten, efter att förarna har gett tillåtelse att uppgifterna får lämnas ut. Uppgifter om en fysisk persons beskattningsbara inkomst skickas automatiskt direkt till beskattaren den 1 februari varje år. På basis av uppgifterna fyller beskattaren i personens skattedeclaration. Syftet med systemet är att underlätta uttaget och betalningen av skatter i synnerhet vad gäller tjänsterna inom delningsekonomin. Man har kunnat meddela inkomsterna via systemet sedan februari 2016. Estlands skatteförvaltning fortsätter att utveckla och utvidga systemet till att omfatta även andra tjänster.

## RP 161/2016 rd

*Förenta staterna.* I Förenta staterna har lagstiftarna i olika områden strävat efter att kontrollera den verksamhet som bedrivs i form av digitala förmedlingstjänster. Till exempel i New York stoppades verksamheten för en digital förmedlingstjänst för samåkning till dess att den hade skaffat tillstånd och avgränsat området för sin verksamhet. Kalifornien var den första delstaten som införde särskild lagstiftning om digitala förmedlingstjänster och många delstater har senare tagit modell av detta regelverk. I Kalifornien definieras de företag som erbjuder sådana här tjänster som företag som mot betalning erbjuder förhandsbokade transporter där en förare som använder sin egen bil förenas med en kund med hjälp av en applikation eller onlineplattform.

För denna sektor gäller betydligt lindrigare krav än för den vanliga taxiverksamheten. Det har ansetts att den heltäckande information som förmedlingstjänsterna tillhandahåller minskar behovet av reglering. I Kalifornien utfärdar delstatens kommission för offentlig service ett särskilt tillstånd för digital förmedlingservice (Transportation Network Company Permit). I tillståndet fastställs det bland annat att företaget ska sköta försäkringarna för resan, endast ta hand om förhandsbokade transporter och inte bedriva verksamheten i anslutning till flygplatser. Företaget får inte heller äga de bilar som används till transporterna. Det är förbjudet att använda taxameter i bilarna. Företaget ska säkerställa sig om att förarna har gott anseende och att de är tillräckligt yrkesskickliga för att kunna transportera passagerarna på ett säkert sätt. Förarna ska ha körkort och minst ett års körfärdighet. Företaget ska utföra en granskning i 19 punkter av de bilar som det använder. Delstaten kräver också att företaget flera gånger om året lämnar rapporter om sin verksamhet. Prissättningen får företaget fastställa fritt. I samband med ansökan om tillstånd ska ett företag lägga fram en plan för hur det kommer att främja säkerheten samt tillgängligheten och icke-diskriminering.

*Storbritannien.* I Storbritannien har det under den senaste tiden tagits olika initiativ i anslutning till delningsekonomin. Regeringen offentliggjorde i sin budget för våren 2016 en skattelättnad som ska främja delningsekonomin. Från och med april 2017 behöver man inte deklarerera eller betala skatt vid försäljningen av olika tjänster och produkter, såsom inkomster från samåkning eller hyresinkomster, om inkomsten inte överstiger tusen pund. För de inkomster som överskrider gränsen får motsvarande avdrag göras. Storbritanniens regering motiverade skattelättnaden med den växande digitala ekonomin och delningsekonomin. Det blir samtidigt lättare för allt fler att bli mikroföretagare. Detta är något man vill sporra genom att underlätta och klargöra den skattemässiga ställningen för verksamhet i liten skala. Londons trafikmyndigheter godkände i mars 2016 nya bestämmelser om samåkningstjänster. Enligt bestämmelserna ska resenärerna bland annat ha informerats om priset i förväg. Bestämmelserna inbegriper också skyldigheter vad gäller sparande av uppgifter samt bland annat krav på att föraren ska hålla försäkringsbevisen synliga.

*Frankrike.* I Frankrike har man reagerat på de digitala förmedlingstjänsternas inträde på marknaden genom att stifta en lag: Loi Thévenoud. I Frankrike har det i lagstiftningen gjorts en uppdelning i å ena sidan enbart delning av kostnader och transporter som ansluter sig till det egna körsyftet och å andra sidan kunder och transport i förvärvssyfte. Det förstnämnda är tillåtet, det senare inte. På så sätt är till exempel en samåkningstjänst laglig i Frankrike, medan en förmedlingstjänst för samåkning är förbjuden. Enligt lagen är det förbjudet att positionsbestämma taxibilar geografiskt till exempel med hjälp av en smarttelefonapplikation före bokeningen. Dessutom förpliktar lagen förarna att återvända till stationsplatsen om de inte har några transporter inbokade. Dessa bestämmelser gör i praktiken verksamheten för ett flertal digitala förmedlingstjänster för samåkning omöjlig.

I Frankrike planeras det just nu ett system som ska automatisera skattedeklarationerna vad gäller inkomsterna från delningstjänster. Dessutom förs det i landet diskussioner om en gräns på 5 000 euro för skattefrihet när det gäller tjänster inom delningsekonomin.

*Vissa andra länder.* I Belgiens huvudstad Bryssel har en samåkningstjänst betraktats som olaglig, eftersom den förmedlade sådana transporter som krävde taxitillstånd. Handelsrätten har emellertid begärt ett förhandsavgörande i fallet för att klarlägga om beslutet överensstämmer med bland annat EU:s grundläggande fri- och rättigheter. Regionförvaltningen i Bryssel utvecklar samtidigt även ett regelverk för alternativa transporttjänster.

I Tyskland har en samåkningstjänst förbjudits efter flera rättegångar i bland annat Berlin och Frankfurt. Den ansågs förmedla olovliga taxitransporter. Samåkningstjänsten har fortsatt sin verksamhet vad gäller de övriga tjänsterna. I praktiken använder de tillåtna taxibilarna i till exempel Berlin flera olika applikationer för samåkning när de tar emot bokningar.

I Holland har en samåkningstjänst betraktats som taxiservice, vilket betyder att transportererna kräver taxitillstånd. Flera förare samt förmedlingstjänsten för samåkning har med stöd av landets lagar även dömts till böter.

I Spanien har en domare överlämnat ett nationellt mål för behandling av Europeiska unionens domstol. Begäran om behandling gäller frågan om en samåkningstjänst ska definieras som en plattform eller en transporttjänst. Domstolens avgörande väntas komma under 2016.

### ***Förbättring av verksamhetsbetingelserna på marknaden***

#### *Yrkesmässig och icke-yrkesmässig verksamhet*

Genom EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs det om rätten att yrkesmässigt bedriva transporter på väg och om bedrivandet av yrkesmässig trafik. Av förordningens artiklar som gäller tillämpningsområdet framgår hurdan verksamhet som betraktas som yrkesmässig verksamhet. Med yrkesmässigt bedrivande av trafik avses yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg eller yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg. Med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören. Med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning. På basis av dessa definitioner verkar tröskeln för yrkesmässig verksamhet alltjämt vara relativt låg.

EU:s förordning om trafikidkare utesluter emellertid från förordningens tillämpningsområde företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton, företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg samt företag som bedriver yrkesmässig trafik uteslutande med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 km/tim.

Medlemsstaterna får undanta från tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i förordningen sådana vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär eller det korta transportavståndet.

Medlemsstaterna kan inte utesluta annan verksamhet från den marknadsreglering som ingår i förordningen.

### *Taxisystem*

Om taxitrafiken finns ingen reglering på unionsnivå. Taxitrafiken är rätt strängt reglerad såväl i Europa som i andra delar av världen. Under de senaste decennierna har riktningen dock varit mot friare system, och internationella regleringsrekommendationer kräver idag starkt en liberalisering av taxiregleringen. Nedan finns iakttagelser om befriandet av konkurrensen på basis av exempel från vissa länder. Därtill presenteras internationella regleringsrekommendationer gällande taxitrafiken.

Som föremål för den landsvisa betraktelsen har vid sidan av de nordiska länderna valts i synnerhet sådana länder där marknadsregleringen har liberaliserats i betydande grad. Länder där marknaden har avreglerats är därtill till exempel Österrike och Polen, men de har inte tagits upp på grund av bristen på undersökningsinformation. Förutom i Finland finns det alltså sträng reglering i bland annat Danmark, Tyskland och Frankrike. Ingen annanstans finns i bruk ett kvotssystem med företrädesarrangemang som helt motsvarar det finska systemet, utan regleringen av antalet tillstånd baserar sig oftast på fri behovsprövning.

Det är svårt att jämföra taxitrafiken i olika länder och förändringarna i den, eftersom regleringen är nationell och utgångspunkterna mycket olika. Med taxitrafik kan även avses olika saker i olika länder. I motsats till de nordiska länderna avses till exempel i Storbritannien med egentlig taxitrafik bara sådan yrkesmässig personbilstrafik som bedrivs på taxistationer eller på gatan. I flera länder behandlas tjänster som har beställts i förväg, till exempel via en beställningscentral, på annat sätt än så kallad gatutaxiverksamhet. Det är vanligt att tjänster som har beställts i förväg regleras på ett lindrigare sätt än gatutaxiverksamhet, beträffande både inträdet på marknaden som prissättningen. Även definitioner av bilar som används i taxitrafiken och kraven på dem varierar från land till land.

Med undantag för Norden används taxitrafiken i transporter som anordnas av samhället i mycket få länder. I flera länder behövs det dock inte ett taxitillstånd för transporter som anordnas av samhället, och framför allt transporter av gravt handikappade personer sköts mycket långt med samhällets egen bilpark.

Taximarknaden har traditionellt reglerats genom att begränsa antalet tillstånd, genom krav som gäller taxibilarnas kvalitet och personalens yrkesbehörighet, genom prisreglering och reglering som gäller serviceverksamheten på taximarknaden, dvs. till exempel genom reglering om körskyldigheter. I denna presentation har man i huvudsak koncentrerat sig på att jämföra regleringen av antalet taxitillstånd och prisregleringen.

Taxitillståndssystemet i Finland är tungt jämfört med flera länder. Ingen annanstans finns i bruk ett kvotssystem med företrädesarrangemang som helt motsvarar det finska systemet, utan regleringen av antalet tillstånd baserar sig oftast på fri behovsprövning. I de länder där antalet tillstånd alltså regleras kan tillståndsmyndigheterna vanligen relativt fritt bestämma till vem och hur tillstånden delas ut och vilka skyldigheter det ställs för bedrivandet av trafiken. Finlands kvotssystem för taxitillstånd och tillståndsförpliktelserna utgör begränsningar av näringsrätten enligt grundlagen, och därför har man varit tvungen att föreskriva om dem mycket noga och exakt i lagen. Därmed utgör det finska kvotssystemet en betydlig administrativ börda för såväl sökandena som myndigheterna jämfört med andra länder. I andra länder har det varit lättare för aktörerna att utvidga sin verksamhet och uppnå skalfördelar, när erhållandet av tillstånd inte har begränsats med företrädesordningen.

I de flesta länder ingår det i taxitillstånd geografiska begränsningar, medan trafikområdet i Finland alltid omfattar hela landet med undantag för Åland. I Finland begränsar dock stationsplatskyldigheten verksamheten regionalt.

De olika utgångspunkterna för systemen och skillnaderna i taxitrafikens allmänna betydelse i olika länders trafiksystem gör det svårare att dra slutsatser från erfarenheter från olika länder.

Det har typiskt fästs mera uppmärksamhet vid funktionshinder, dvs. närmast lämpligheten av servicen och bilarna även för personer med funktionshinder, på reglerade marknader, men under de senaste tiderna har man åtminstone i USA försökt fästa mer uppmärksamhet vid det även i den nya lagstiftningen gällande digitala förmedlingscentraler. Förmedlingstjänster av olika slag har också börjat utveckla tillämpningar och tjänster som tar hänsyn till funktionshinder.

De länder som har liberaliserat regleringen har hållit kvar ett fritt system och inte återgått till en strängt reglerad modell. Det har typiskt gjorts vissa specificeringar i lagstiftningen an efter, när det har fått bättre insyn i vad avregleringen har inneburit. Specificeringarna har ofta haft att göra med konsumentens ställning och asymmetrisk information – en förare har ofta innan resan inleds betydligt bättre information om den mest ändamålsenliga ruten, tiden som resan tar och dess pris än kunden. Konsumentens förhandlingskraft har typiskt ansetts vara dålig, vilket gör att till exempel tillgången till prisinformation har ansetts vara nödvändig. I och med digitaliseringen anses konsumentens förhandlingsposition förbättras avsevärt.

#### *Tillgången till taxibilar*

Överallt har slopandet av reglering om antalet tillstånd lett till bättre tillgång till taxiservice, när det har kommit nya företag till branschen och de gamla företagen har utvidgat sin verksamhet. Tillgången till tjänsterna har förbättrats i synnerhet i stora städer. På landsbygden har antalet tillstånd inte just förändrats, i synnerhet i länder där det finns transporter som betalas av samhället.

*I Sverige* liberaliserades taxiregleringen kraftigt 1990. Mot bakgrund av de nuvarande uppgifterna om marknaden verkar Sverige ha uppnått de effekter som eftersträvades med avvecklingen av regleringen.

Enligt VTI:s (Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, rapport 774 revision 1, Regeländringar i transportsektorn – Effekter av omregleringar inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning, 2013) och Svenska Taxiförbundets (2014 Branschläget – en rapport från svenska taxiförbundet, 2014) rapporter har antalet taxibilar i Sverige efter avregleringen ökat markant, kundernas väntetider har blivit kortare och det finns företag av olika storlekar med olika affärsmodeller på marknaden. Tillgången till taxibilar är bra även i glesbygden. Per län har antalet taxibilar i förhållande till befolkningmängden ökat i synnerhet i tätt befolkade län. Enligt uppgifter från 2013 finns det alltså i flera mindre tätt befolkade län relativt sett fler taxibilar än i de tätare befolkade länen. Totalantalet taxibilar i förhållande till befolkningmängden har ökat med 22 % från nivån 1990. Den stora andelen offentligt stödda resor är typiskt för den svenska taximarknaden.

Resultaten är en följd av utvecklingen under flera års tid. Först slopades regleringen i taxi-branschen helt, men under åren har Sverige ökat reglering som har att göra i synnerhet med servicekvaliteten för att hantera de biverkningar som förekom. Regleringen har gjorts strängare genom krav på tillståndshavaren, föraren, fordonet, prissättningen och kundens tillgång till information.

*I Irland* består taximarknaden av vanliga taxibilar och privata hyresbilar. Så kallade vanliga taxibilar kan ta emot beställningar på gator och även förhandsbeställningar samt vänta på en beställning vid en taxistolpe. Privata hyresbilar kan bara ta emot förhandsbeställningar. Med anledning av detta är tillstandsregleringen tudelad, och tillståndet gäller inom ett begränsat

område. I Irland hade slopandet av regleringen om antalet tillstånd en betydande inverkan på taximarknaden, eftersom antalet tillstånd för privata hyresbilar sjönk betydligt och antalet vanliga taxitillstånd växte så att det inom några år blev fyrdubbelt. Som helhet har antalet tillstånd av olika slag fördubblats i hela landet och mer än tredubblats i Dublin. Många anställda taxiförare bestämde sig att bli företagare. Med reformen uppnåddes målet, dvs. väntetiderna blev kortare. Först vidtogs inga andra regleringsåtgärder i samband med avvecklandet av tillståndsregleringen, men några år senare ställdes det tilläggskrav på erhållandet av tillståndet samt på servicens kvalitet.

*Nederländerna* har avvecklat regleringen av taxitrafiken gradvis. Avsikten var att sänka konsumentpriserna och öka användningen av taxi generellt. Man ville sänka tröskeln till inträdet i branschen och öka konkurrensen. Reformen inleddes 1999 genom att enhetliga tillståndsförfarandet och genom att göra vissa bestämmelser om förare strängare. Sedan ökades och specificerades kundens rättigheter till exempel så att kunden får välja den bil han vill från taxikön och ta en taxi direkt från trafiken. Taxitillstånden blev nationella och bilarna kunde trafikera i hela landet. 2001 föreskrevs det att tillståndshavarna skulle föra ett register över kundernas klagomål och ansluta sig till en organisation som behandlar klagomål. I regleringen av antalet tillstånd blev behovsprövningen först mindre sträng, och 2002 slopades regleringen helt.

Till exempel till området kring flygfältet i Amsterdam krävs ett specialtillstånd för att få hämta och lämna kunder. 2013 infördes lokala bestämmelser om att alla tillståndshavare ska höra till ett godkänt förmedlingscentral med minst 50 fordon och 100 förare. Under de första åren efter avregleringen ökade antalet taxibilar klart och även antalet körkilometer ökade något.

*I Nya Zeeland* upplevde taximarknaden en stor omvälvning i slutet av 1900-talet då landet övergick från mycket sträng reglering till en så gott som fri marknad. Innan regleringen befriades reglerades inträdet i branschen med tillståndsreglering som baserade sig på behovsprövning regionalt, och nya tillstånd beviljades bara sällan. 1989 avstod man från regleringen av antalet tillstånd. Kraven på servicekvaliteten ändrades inte och till vissa delar gjordes de strängare. Varje tillståndshavare ska höra till en förmedlingscentral eller annan organisation som erbjuder förmedling av beställningar dygnet runt och antecknar kundrekamationer. Detta krav skapar en aning hinder för inträdet i branschen, eftersom förmedlingscentralerna kan uppbära ansevärda avgifter av nya företagare. Därför har man försökt skapa konkurrens mellan förmedlingscentralerna och taxiorganisationerna och uppmuntra dem till priskonkurrens.

Till följd av avregleringen ökade antalet företag och taxibilar kraftigt. Tillväxten ägde i huvudsak rum i stora befolkningscentra, och i glest befolkade områden sjönk utbudet något. Serviceutbudet verkade också ha blivit mångsidigare i och med avregleringen, när företagen kunde erbjuda tjänster av olika kvaliteter.

#### *Inverkan på priser*

När det gäller konsumentpriserna har inverkan av avregleringen varierat i synnerhet beroende på den valda helhetslösningen. I flera länder har syftet med avregleringen varit att sätta stopp på prishöjningar. Typiskt har priserna fortsatt att stiga trots avregleringen, visserligen vanligen med en takt som motsvarar utvecklingen av konsumentprisindexet. Men till exempel i Nya Zeeland sjönk konsumentpriserna till följd av avregleringen. Det har varit svårt att definiera direkta inverkaner på priserna, eftersom avregleringen av branschen typiskt har lett till tjänster av nya slag vad gäller prissättningsdynamiken och servicekvaliteten. Därför är till exempel uppföljningen av resornas genomsnittspriser inte en särskilt pålitlig mätare, och det har varit svårt för forskare att utreda de verkliga effekterna på priserna. När kvaliteten på servicen förändras, är inte heller priserna jämförbara.

Många länder har före avregleringen haft i bruk maximipriser, vilket har inneburit att man har kunnat sätta priserna på en nivå som är lägre än det verkliga marknadspriset. När prissättningen befrias, är den naturliga konsekvensen då en höjning av priserna. Det att priserna först har stigit en aning och sedan etablerat sig på viss nivå i länder som har slopat maximipriserna tyder på detta. I vissa länder avstod man inte från prisregleringen trots att tillståndsregleringen liberaliserades. I många länder har också efterfrågan på taxitransporter småningom ökat, vilket naturligtvis bidrar till prisökningen. Man har inte just undersökt det hur liberaliseringen av marknaden påverkar priserna på sådana transporter som samhället betalar.

I samband med liberaliseringen av marknaden har det förekommit vissa problem, till exempel tidvis överprissättning och vägran att göra körningar. Man har typiskt reagerat på detta genom att införa närmare krav på till exempel angivandet och framhållandet av priserna.

I *Sverige* har priserna inte sjunkit så som man hoppades efter att branschen öppnades för konkurrens. Till detta bidrog även det att taxitransporter samtidigt blev mervärdesskattebelagda. Prisregleringen hade även lett till att priserna på tjänster inte hade kunnat utvecklas enligt marknadspriset. Taxitjänsternas prisutveckling har efter avregleringen mycket noga följt prisutvecklingen av de mest centrala produktionskostnaderna, till exempel bränsle och arbetskraft. När maximipriser slopades, togs det ut i synnerhet av turister orimligt höga avgifter. Därför har det senare getts närmare bestämmelser om angivandet av priserna, vilket har avhjälpt situationen. Enligt en undersökning som beställts av Transportstyrelsen i Sverige (Intermetra Business & Market Research Group AB, Uppföljande mätning angående prissättning och prisinformation vid taxiresor, 2014) har den viktigaste orsaken till prisökningen varit förbättringen av taxitjänsternas kvalitet. I synnerhet de betydligt kortare väntetiderna har återspeglats på prisutvecklingen. Användarnas ökade tillfredsställelse visar att människorna har varit beredda att betala högre priser för tjänster som bättre motsvarar deras behov. Människor använder typiskt taxi när de har bråttom, och därför är korta väntetider viktiga för konsumenterna. Enligt samma undersökning ansåg majoriteten, dvs. 74 procent av de som svarade på förfrågningen, att prisnivån är rimlig. Bara en procent av de svenska taxikunder som besvarade förfrågningen ansåg att priset på en resa var så högt att de misstänkte att de hade blivit lurade. Det finns klara prisskillnader mellan olika serviceleverantörer. Till branschen har kommit nya företag som erbjuder billiga transporter, men även utbudet av dyrare, högklassiga tjänster har ökat. Därtill är det bra att märka att taxibranschen i genomsnitt har fått bättre vitsord än hela transportbranschen i Sverige i mätningar om konsumenternas tillfredsställelse.

I *Norge* har det med anledning av bestämda priser inte just funnits konkurrens i branschen, och det har konstaterats att det genomsnittliga priset på en taxiresa har stigit efter att prissättningen har liberaliserats. Priserna har närmast stigit när det gäller veckoslut och nattider. Å andra sidan har det upptäckts stora regionala skillnader i prisutvecklingen. I Norge beviljas taxitillstånden av en regional myndighet (fylkeskommun), som också bedömer hur många taxitillstånd det får finnas inom en kommun. Det finns dock inga kvoter utan man använder traditionell behovsprövning. I Norge finns även reglering om förmedlingscentraler. Om antalet förmedlingscentraler beslutar de lokala myndigheterna, och varje taxi ska höra till en central. I Norge har man tänkt sig att priskonkurrensen ska förverkligas genom förmedlingscentraler, och därför har prissättningen sedan 2000 varit fri i de regioner där det finns konkurrerande centraler. För regioner med bara en central har fastställts maximipriser. Det verkar inte vara möjligt att åstadkomma verklig priskonkurrens i en modell med bestämda priser. För närvarande funderar man även i Norge på de ändringsbehov av lagstiftningen som tillämpningsbaserade tjänster, delningsekonomin och digitaliseringen medför.

I *Irland* tillämpas prisregleringen alltså, men dock inte på hyresbilar. De reglerade priserna är maximipriser eller bestämda priser, som kan ändras med två års mellanrum. När prisregle-

ringen förblir oförändrad, han man inte upptäckt att sloandet av bestämda priser skulle ha några effekter på konsumentpriserna.

I *Nederländerna* övergick man från fasta priser till maximiprissättning i samband med reformen. Prisnivån började småningom stiga, i litet snabbare takt än inflationen. Till följd av detta beslutades det 2008 att förnya prisgrunderna. Målet var att öka prissättningens transparens och möjligheterna att uppskatta det slutliga priset i förväg. Det fastställdes att grundavgiften i taxan ska täcka de två första kilometrarna, och man fick ta ut en väntavgift bara för väntetiden innan kunden steg in i taxibilen, inte till exempel om bilen stod i en trafikstockning. Genom förändringen åstadkoms inte de önskade effekterna, och Nederländerna övergick till den gamla modellen gällande grundavgiften 2012. År 2013 infördes det lokala bestämmelser i Amsterdam om att alla tillståndshavare ska höra till en godkänd förmedlingscentral med minst 50 fordon och 100 förare. Priserna på körningar som beställts via en förmedlingscentral regleras inte separat. Alla bilar som hör till en förmedlingscentral av beställningar ska ha samma taxastruktur. Priserna ska vara framme i bilen. Bilarna ska ha en taxamätare, om kunder tas in från gatan eller om resan beställs per telefon eller via Internet. Det ska ges ett kvitto över resan, av vilket framgår förarens namn, taxibolaget, den tillämpade taxan, tiden och resans längd samt besvärsadressen. I avtalsbeställningar som finansieras offentligt är taxamätaren inte obligatorisk.

I *Nya Zeeland* fick taxiföretagen i samband med liberaliseringen av marknaden 1989 rätten att självständigt fastställa sin taxastruktur. Man ska dock meddela myndigheterna och kunderna maximipriserna, och en taxamätare i bilen är obligatorisk. Prissättningen inom ett företag ska vara enhetligt. I stora städer sjönk priserna med 15–25 procent, men från glesbygden finns inte lika bra information om inverkningarna.

#### *EU:s förhandlingar om handelsavtal*

EU har för närvarande på gång flera internationella förhandlingar om handelsavtal. Förhandlingar pågår bland annat med USA (TTIP), Japan, Mercosur-länderna samt mellan 23 länder för att åstadkomma ett så kallat multilateralt tjänstehandelsavtal. Bland de redan överenskomna avtalen är det viktigaste frihandelsavtalet mellan EU och Kanada (CETA), som är den mest långtgående av de nuvarande avtalen. Genom internationella handelsavtal skapas det förpliktelser för Finland om hurdana villkor det kan ställas på utländska serviceleverantörer när det gäller inträdet på marknaden eller verksamheten i Finland.

Syftet är icke-diskriminering mellan ett företag utanför EU och inhemska företag, ifall det inte separat har reserverats rätt till diskriminering (genom särskilda reservationer). Diskriminering tolkas utgående från såväl lagstiftningen (*de jure*) som verkligheten (*de facto*).

Därtill förbjuder avtalen volymmässiga begränsningar, till exempel monopol, ensamrätter, behovsprövning, krav på boningsort eller nationalitet samt begränsningar beträffande utländskt innehav, ifall man inte har reserverat rätten att göra så (genom särskilda reservationer).

Reservationer görs förutom på EU-nivån separat av medlemsländerna, eftersom till exempel villkoren gällande placeringen av ett företag från tredje land i ett medlemsland eller de villkor enligt vilka ett företag från tredje land kan erbjuda tjänster till ett medlemsland direkt från ett tredje land inte än har harmoniserats på den inre marknaden. Inre marknadsbestämmelserna lämpar sig i regel på ett företag som redan är beläget inom EU. I handelsavtal behandlas däremot även tillhandahållandet av tjänster över gränser, till exempel elektroniskt utan att företaget är beläget i mållandet. Rätten till olika åtgärder kan reserveras å ena sidan gällande nuvarande åtgärder och å andra sidan gällande framtida åtgärder.



I de avtal som för närvarande är under förhandling ingår en så kallad ratchet-klausul. Detta betyder att om lagstiftningen liberaliseras, dvs. görs mindre diskriminerande eller begränsande, kan åtgärden inte senare återtas så att den blir mer diskriminerande eller begränsande. EU har emellertid gjort reservationer i avtalen (s.k. Annex II-reservationer), genom vilka det gällande vissa tjänster görs ett undantag till ovannämnda förpliktelser (inklusive ratchet), dvs. det reserveras en rätt att i framtiden ändra lagstiftningen beträffande inträdet på marknaden och den icke-diskriminerande behandlingen.

De ändringar som föreslås i regeringens proposition ska göras i branscher eller frågor i vilka EU har Annex II-reservationer. Sådana är till exempel behovsprövning när det gäller taxitillstånd och användningen av utländska fordon i godstrafiken. Med anledning av det som sagts ovan kan de ändringar som föreslås i regeringens proposition göras inom ramen för de förpliktelser som handelsavtalen ställer utan att ratchet-förpliktelsen blir tillämplig.

#### *Internationella regleringsrekommendationer*

I rapporten för Organisationen för ekonomisk samverkan och utveckling (nedan OECD) från 2007, som i synnerhet gäller taxiregleringen, konstateras att begränsandet av antalet taxitillstånd begränsar konkurrensen på ett ogrundat sätt, leder till att tillgångar överförs från konsumenter till producenter, förvränger marknaden och leder till en välståndsförlust för samhället. OECD anser att liberaliseringen av taxisystem i olika länder utan undantag haft positiva påföljder. I rapporten konstateras också att regleringen av priserna och kvaliteten ska skiljas åt och att kvalitetsreglering även behövs i den fria marknadens system. Omsorgsfullt genomförd kvalitetsreglering bidrar till genomförande av de eftersträlvade positiva effekterna. Enlig OECD ska kvalitetsreglering emellertid inte genomföras så att den orsakar en orimlig tröskel för inträdet i branschen för nya, innovativa aktörer.

I International Transport Forums (ITF) rapport International Experiences on Public Transport Provision in Rural Areas från 2015 konstateras att även regleringen av antalet taxibilar utgör omotiverad begränsning av konkurrensen och minskar samhällets ekonomiska välfärd. Enligt ITF visar internationella exempel att avvecklandet av prisregleringen inte just har ökat eller minskat konkurrensen i gleset bebodda områden, men den har dock förbättrat den offentliga sektorns möjligheter att konkurransutsätta transporter i dessa områden. ITF anser att Finlands problem då det gäller taxisystemet är bristfällig konkurrens samt myndigheternas bristfälliga kunskande och samarbete vid anordnandet av persontransporter. I rapporten bedömdes i synnerhet taximarknaden i Finland, USA, Storbritannien och Frankrike.

OECD konstaterar i sin landsrapport gällande Finland från 2015 att Finland borde öppna konkurrensen och underlätta inträdet på marknaden inom transportsektorn. Det anses vara möjligt att befria konkurrensen framför allt i taxitrafiken och i persontrafiken på järnvägar. Detta har lyfts fram även i tidigare landsrapporter, och OECD konstaterar också att de åtgärder som Finland tidigare vidtagit för att främja konkurrensen inte har varit tillräckliga. (OECD: Economic Survey of Finland 2016. <http://www.oecd.org/eco/surveys/economic-survey-finland.htm>).

I kommissionens landsrapport gällande Finland (Arbetsdokument från kommissionens avdelningar: Landsrapport Finland 2016 med en fördjupad granskning rörande förebyggande och korrigerande av makroekonomiska obalanser, SWD(2016) 94 Final 2016) konstateras att taxi-branschen hör till de reglerade branscher där hindrandet att fritt tillträde till marknaden är ägnat att höja priserna. På basis av de utmaningar som konstaterats i den fördjupade granskningen måste man alltså fortsätta att öka konkurrens i tjänstesektorn. Den ökande konkurrensen kan antas leda till lägre marginaler, vilket kan förbättra ekonomins konkurrenskraft och öka arbetstagarnas köpkraft. Utmaningar finns framför allt inom detaljhandeln och trafiken samt i byggbranschen.

### *Kollektivtrafik*

Inom EU finns enhetliga bestämmelser om busstrafiken. Europeiska kommissionen konstaterar i sitt meddelande om riktlinjer som tolkar trafikavtalsförordningen (2014) att kollektivtrafikens mervärde och arbetsplatser motsvarar cirka en procent av EU:s bruttonationalprodukt och alla arbetsplatser. Kommissionen konstaterar vidare att välfungerande kollektivtrafik är en av hörnstenarna för effektiv social-, ekonomisk och miljöpolitik. Därför är en enhetlig tillämpning av trafikavtalsförordningen viktigt.

Yrkesmässiga persontransporter med buss förutsätter enligt EU:s förordning om trafikidkare ett tillstånd. Därtill föreskrivs det i unionsrätten om de medel med vilka myndigheterna kan ingripa i marknadens funktion. Trafikavtalsförordningen tillämpas på allmännyttiga trafik-tjänster, när behöriga myndigheter för kollektivtrafiken vill säkerställa bättre kollektivtrafik-tjänster än marknadsbaserade tjänster. Förbättringen av tjänsterna kan ansluta sig till service-utbudets volym, kvalitet, säkerhet, tillförlitlighet och passagerarpriser. I trafikavtalsförordningen föreskrivs om de förfaringssätt enligt vilka behöriga myndigheter ersätter transportören för de kostnader som orsakats för transportörer av uppfyllandet av skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och beviljar ensamrättigheter att bedriva kollektivtrafik. Förordningen trädde i kraft 2009, och dess övergångsperiod sträcker sig till 2019, vilket betyder att medlemsländernas praxis alltjämt varierar.

I Sverige är inträdet på marknaden helt fritt. I Sverige har EU:s trafikavtalsförordning tolkats så att man inte nödvändigtvis behöver ge de behöriga myndigheterna möjligheten att bevilja ensamrätt, och därmed omfattar den svenska lagen om kollektivtrafik ett förbud mot givandet av ensamrätt. Enligt en lagändring som trädde i kraft 2012 får man bedriva marknadsstyrd kollektivtrafik som är öppen för alla utan några begränsningar. Den enda förutsättningen är att verksamhetsutövaren meddelar den regionala myndigheten om tidtabellerna och hållplatserna tre veckor innan verksamheten inleds. I och med lagändringen har det uppstått ny marknadsstyrd trafik framför allt inom pendeltrafiken och i samband med turisttjänster.

### *Godstrafik*

Inom EU har inträdet som idkare av godstrafik förutsatt ett tillstånd allt sedan den 4 december 2011, då EU:s förordning om trafikidkare trädde i kraft. Före detta föreskrevs det inom EU om tillståndsplikten nationellt.

Genomförandet av kvalitetssystemet för landtransportgruppen för OECD:s Internationella trafikforum ITF kommer att sträcka reglering om inträde på marknaden enligt förordningen om trafikidkare även till stater utanför EU och EEA. Till exempel Ryssland har meddelat att det kommer att införa i sin egen lagstiftning bestämmelser som motsvarar kvalitetssystemet.

Förordning om trafikidkare harmoniserade mycket långt tillståndspraxis inom EU när det gäller godstrafiken, men lämnade också plats för nationell handlingsfrihet. Man har nationellt kunnat föreskriva om en lägre viktgräns när det gäller tillståndsplikt samt undanta från tillämpningen sådana nationella transporter som endast har föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär eller det korta transportavståndet.

EU-kommissionen har varit bekymrad över att skillnaderna vid tillämpningen av bestämmelserna i medlemsländerna kan leda till en med tanke på förarna onödigt brokig samling av normer. Syftet med att enhetliga reglerna har varit en rättvis konkurrenssituation mellan trafikidkarna i olika medlemsländer och att ingen får onödig konkurrensfördel på EU:s inre marknad. Vidare förbättrar enhetliga regler servicekvaliteten och trafiksäkerheten samt gör det svårare att grunda så kallade postlådeföretag för att undvika tillsyn.

Vid sidan av unionens gemensamma kriterier - såsom gott anseende och yrkeskunnande – kan medlemsländerna alltså ställa andra rimliga krav på tillstånd, så vitt de inte är diskriminerande. Det finns till exempel skillnader mellan priset på tillstånd som berättigar till transporter mellan medlemsländerna: priset på tillståndet varierar från cirka ett tusen euro till några tiotals euro. Spanien har ställt som krav på tillståndet att företaget ska ha minst ett visst antal fordon. På samma sätt utnyttjas den nationella handlingsfriheten gällande viktgränser på olika sätt: till exempel i Nederländerna måste man ha tillstånd för transporter om lasten väger över 500 kilogram.

I Storbritannien har man å andra sidan inte avvikit från den totalviktgräns som EU har ställt utan tillstånd förutsätts enbart för transporter där totalvikten överskrider 3,5 ton. Tillståndet behövs dock om bilens egen vikt överskrider 1,525 ton, även om totalvikten inte överskred 3,5 ton. Det har också getts nationella bestämmelser om transporter som har föga inverkan på transportmarknaden och som befriats från tillståndsplikten. Tillstånd behövs inte till exempel om det under en vecka transporteras gods på en sträcka som är kortare än sex mil mellan sådana fastigheter som ägs av samma person som det fordon som används i transporten. Därtill ligger till exempel militärfordon, snöplogar, utryckningsfordon, likbilar och traktorer utanför tillståndskravet.

#### *Säkerställande av kvaliteten och tillgången till tjänster*

I EU:s trafikavtalsförordning definieras de medel genom vilka myndigheterna kan trygga tillgången till och kvaliteten på kollektivtrafiktjänster.

Globalt används det nästa alltid offentliga medel för att anordna kollektivtrafik, men öppenheten av inträdet på marknaden, det offentliga stödets andel och finansieringsmedlen varierar. Till exempel i Frankrike har man redan i flera decennier samlat in en kollektivtrafikkatt av företag och organisation. Med den förbättras utbudet av kollektivtrafik, sänks biljettpriser och finansieras infrastrukturinvesteringar. Kollektivtrafiken kan även finansieras med till exempel väganvändningsavgifter.

#### *Tillgänglighet*

Syftet med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, som ingicks i New York 2006, är att främja, skydda och garantera personer med funktionsnedsättning till fullo och jämlikt alla mänskliga rättigheter och grundläggande friheter samt att främja respekten för deras människovärde. Förbudet för diskriminering samt tillgänglighet är de ledande principerna i konventionen. Konventionen förutsätter att avtalsparterna ska genomföra de nödvändiga lagstiftnings- eller andra åtgärder med vilka man kan garantera jämlikheten av personer med funktionsnedsättning i samhället. I konventionen framhävs självbestämmanderätten av personer med funktionsnedsättning samt deras deltagande i beslutsfattandet som gäller dem. Därtill vill man öka vetskapen om rättigheterna för personer med funktionsnedsättning. Bestämmelserna om tillgängligheten av transporter ingår i artikel 9, och därtill finns det bestämmelser om främjandet av personlig rörlighet i artikel 20. Finland har nyligen ratificerat konventionen.

Kommissionen gav den 2 december 2015 ett förslag till europaparlamentets och rådets direktiv (2015/0278/EU) om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för produkter och tjänster, dvs. det så kallade tillgänglighetsdirektivet. Direktivets tillämpningsområde avsågs vara mycket omfattande och omfatta bland annat flyg-, buss-, järnvägs- och vattenvägstjänster, webbplatser, mobiltjänster, smart biljettförsäljning, informationen i realtid, självbetjäningsterminaler, resebiljettautomater och incheckningsautomater som används för att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster. Därtill skulle direk-

tivet omfatta bland annat all webbhandel, telefontjänster och audiovisuella medietjänster. Närmare har det i direktivet bland annat nämnts att när man informerar om flyg-, buss-, järnvägs- och vattenvägstjänster, ska innehållet vara tillgängligt med mer än ett sinne.

### 2.3 Bedömning av nuläget

#### *Digitalisering och nya affärsmodeller*

##### *Interoperabiliteten av information och informationssystem*

Interoperabiliteten av trafikinformation är låg. Den enda bestämmelsen om interoperabiliteten av information i lagstiftningen är kravet i 57 § i kollektivtrafiklagen om att uppgifter om ruter, hållplatser och tidtabeller ska lämnas till myndigheter. Från synvinkeln av den som utnyttjar informationen och slutanvändaren finns det dock allttjämt märkbara brister i genomförandet av kravet, och mer djupgående interoperabilitet är tillsvidare bara ett bra mål. Användarna av transporttjänster har inte än tillgång till en interoperabel biljett eller möjlighet att skaffa en sådan, och även möjligheterna till mobila betalningar är begränsade. Detta återspeglar det faktum att information och betydelsen av dess behandling i transporttjänster och vid åstadkommandet av efterfrågan inte i nuläget i tillräcklig grad har anammats av aktörerna.

Inom den offentliga sektorn har man även i Finland målmedvetet främjat öppnandet av information, och flera datalager inom den offentliga sektorn är redan öppna i maskinläsbar form genom gränssnitt. När det gäller privata aktörer finns det närmast enstaka exempel på dylik verksamhet. Samtidigt anses det rätt allmänt att gränssnittens öppenhet klart ska främja interoperabilitet.

I framtiden uppstår det vid sidan av traditionell kollektivtrafik nya transporttjänster som baserar sig på information samt digitala sätt att dela och kombinera det nuvarande utbudet på ett nytt sätt som bättre lockar kunden. Genom reglering som gäller information vill man förbättra förutsättningarna för nya tjänster och garantera att nya företag har en äkta möjlighet till inträde på marknaden. Syftet med lagstiftningen är att den traditionella kollektivtrafiken och nya transporttjänster ska bilda en så sömlös helhet som möjligt. Det ska vara möjligt att med denna helhet även kombinera andra tjänster än transporter och i den ska även ingå möjligheten till internationella resekedjor och -paket.

Sömlösa resekedjor behöver som stöd gott om högklassig information från trafikidkarna. Genom att kombinera maskinläsbar information i realtid kan man skapa en helhetsbild om kollektivtrafiken, som kan sammanställas av någon annan aktör än myndigheterna. På basis av helhetsbilden kan myndigheterna planera systemet bättre och kunderna får å sin sida mera information om olika färdmedel. Detta gör kollektivtrafiken mer lockande och ökar därmed antalet kunder hos transportföretag.

Fordon som har interaktion med varandra och ökningen av automationen inom transporterna litet längre fram i tiden förutsätter hanteringen av stora datamassor och snabb dataöverföring. Helt automatiska fordon måste få information om bland annat trafikmärken och annan trafikstyrning, vädret och vägförhållanden samt om olika faromoment genom telekommunikationssystem. Därtill behöver väghållarna och trafikens styrtjänster fortlöpande, uppdaterad information om fordon och sensorer av olika slag som har med infrastrukturen att göra. Den reglering som dylik verksamhet eventuellt förutsätter är dock tillsvidare inte under betraktelse.

##### *Hantering av personuppgifter*

## RP 161/2016 rd

I framtiden samlar både fordon och infrastrukturen en stor mängd information. En rätt stor andel av informationen kan framöver kopplas med en naturlig person, dvs. det är fråga om hanteringen av personuppgifter. Därtill gäller det generellt hanteringen av stora informationsmassor, dvs. massdata.

Personuppgiftslagen (523/1999) är en allmän lag som gäller hanteringen av personuppgifter och genom vilken EU:s personuppgiftsdirektiv (95/46/EG) har genomförts. Syftet med lagen är att bland annat genomföra de grundläggande fri- och rättigheter som tryggar skydd för privatlivet samt att främja utvecklandet och iakttagandet av god informationshantering. Skyldigheterna enligt personuppgiftslagen ska alltid iakttas när personuppgifter hanteras. Syftet med bestämmelserna om dataskydd i den föränderliga informationshanteringsmiljön är upprätthållandet av skyddet av privatliv och andra grundläggande fri- och rättigheter samt uppbyggandet och upprätthållandet av tillförliten, när det samtidigt erbjuds ändamålsenliga förutsättningar för hantering av data.

Europaparlamentets och rådets förordning om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmän uppgiftsskyddsförordning), som slutligen godkändes i april 2016, kommer att påverka regleringsramen om utnyttjandet av massdata på ett märkbart sätt. Förordningen innehåller en övergångsperiod på två år, dvs. den tillämpas från 2018. Förordningen omfattar bestämmelser om bland annat principerna för hanteringen av personuppgifter, dess lagenlighet, förutsättningarna för den registrerades samtycke och om hanteringen av känsliga uppgifter. Med tanke på utnyttjandet av massdata är bland annat artiklarna om profilering, transparensen av hanteringen av data samt informeringen av den registrerade och dennes rätt att bli glömd betydande. Förordningens föremål och syften motsvarar mycket långt syften med det gällande personuppgiftsdirektivet.

Om informationsbehandling föreskrivs även i informationssambhällsbalken (917/2014). I informationssambhällsbalken har samlats de centrala bestämmelserna om elektronisk kommunikation. Med tanke på massdata är det framför allt bestämmelserna i informationssambhällsbalken om behandlingen av förmedlingsuppgifter, som delvis baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (2002/58/EG, *direktivet om integritet och elektronisk kommunikation*), viktiga.

### *Informationssäkerhet*

När betydelsen av information och informationsförmedling ökar, ökar även betydelsen av informationssäkerhet vid tillhandahållandet av transporttjänster. Transporttjänster ska framöver planeras så att informationssäkerhet och integritet är inbyggda i dem (*security and privacy by design*). Enligt att av spetsprojekten i regeringsprogrammet kommer det att byggas i Finland en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet, och som en av de viktigaste åtgärderna i projektet ska det beredas och verkställas en nationell informationssäkerhetsstrategi, som ska öka tilliten till Internet och digitala verksamhetsätt. Informationssäkerhetsstrategin för Finland, som kommunikationsministeriet godkände den 10 mars 2016, har som ett av målen att Finland ska med tanke på digital affärsverksamhet ha en konkurrenskraftig och framstegsvänlig lagstiftning. Strategin syftar till en förändring som resulterar i att informationssäkerheten är inbyggd i system, tjänster och terminalutrustning av olika slag.

Europeiska kommissionen har gett ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om åtgärder för att säkerställa en hög gemensam nivå av nät- och informationssäkerhet i hela unionen (nät- och informationssäkerhetsdirektivet, KOM(2013) 48 slutlig). Enligt direktivet ska medlemsstaterna på nationell nivå identifiera bland annat centrala tillhandahållare av transporttjänster och ålägga dem att vidta ändamålsenliga åtgärder för att hantera säkerhetsrisker

## RP 161/2016 rd

och rapportera allvarliga incidenter till de behöriga nationella myndigheterna. Avsikten är att förslaget till direktiv ska under våren 2016 bli officiellt godkänt av rådet och parlamentet. Därefter kommer kraven på transporttjänsternas informationssäkerhet och riskhantering att bedömas när direktivet genomförs nationellt. Enligt informationssäkerhetsstrategin för Finland ska man i samband med genomförandet av nät- och informationssäkerhetsdirektivet trygga företagens möjligheter att införa de nya skyldigheterna i anknytning till hanteringen av informationssäkerhetsriskerna som en del av den övriga hanteringen av riskerna i affärsverksamheten.

### *Interoperabiliteten av rutt-, hållplats- och tidtabellsinformation*

Även om den nuvarande bestämmelsen i 57 § i kollektivtrafiklagen gäller på samma sätt aktörer i alla storleksklasser, har detta krav i praktiken inte till alla delar iakttagits. Trafikverket har producerat en Samlingstjänst, eftersom marknaden inte har lyckats kombinera information. Bland aktörerna har Samlingstjänsten ansetts vara en bra utgångspunkt, även om den inte är tillräcklig med tanke på framtida behov.

I fortsättningen kan denna information produceras av fler än en aktör, och verksamheten behöver inte bedrivas av myndigheterna. Efter att Maas-tjänsteutbud (mobilitet som tjänst) har skapats blir även tillhandahållandet av dylika marknadsbaserade tjänster vettigt med tanke på affärsverksamheten.

På motsvarande sätt kan myndigheternas uppgifter skäras ner, och Trafikverkets roll kunde vara att omvandla information som levereras av framför allt små aktörer till maskinläsbar form och att se till att sådan information blir tillgänglig genom öppna gränssnitt. För övrigt kan tillgången till rutt-, hållplats- och tidtabellsinformationen och större interoperabilitet tryggas genom att öppna gränssnitt.

I EU:s planer om multimodal transportinformation ingår även tanken om en nationell kontaktpunkt, som ska upprätthålla ett slags telefonkatalog om de tillgängliga gränssnitten och den tillgängliga informationen. Även denna syn stöder en verksamhetsmodell i vilken information produceras och delas på ett decentraliserat sätt.

### *Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet*

Kombinerade biljettprodukter, resekedjor med en biljett och mobilbiljetter har inte blivit vanligare på det sätt som användarna av tjänster skulle önska sig. Trafikidkarna har inte frivilligt inlett betydande samarbete för att skapa gemensamma och öppna biljettsystem. Till decentraliserade biljettsystem har även bidragit det faktum att det tidigare samarbetet för att öka interoperabilitet till de allra senaste tiderna enbart har koncentrerat sig på en integration av stadsregionernas interna system. Riksomfattande resekedjor och en mer omfattande förändring av affärsmodeller som digitaliseringen möjliggör har inte varit en förutsättning för utvecklingsarbetet.

Det finns tre kritiska punkter i biljett- och betalningssystemens interoperabilitet. Den första gäller öppnandet av gränssnitten i anknytning till tjänsteleverantörernas datalager, den andra förmedlingstjänster eller -plattformar som uppstår på gränssnitten när de kombineras och den tredje användarnas tillgång till dessa tjänster samt konstaterandet av reserätten på ett lätt använt sätt. Gällande alla tre punkter ska huvudvikten ligga vid marknadsbaserade åtgärder, vilket innebär att den offentliga sektorn har en roll som möjliggör utvecklingen.

Syftet är att användarna slutligen ska kunna resa en hel resekedja med bara en biljett eller identifieringskod, till exempel möjligheten att visa reserätten med en smarttelefon. Från resenärens synvinkel borde det inte ha någon betydelse vem det är som opererar ett visst kollektiv-

## RP 161/2016 rd

transportmedel och vem som är den behöriga myndigheten. Dessa mål förutsätter att informationen om biljettprodukter och reserätten ska finnas i bakgrundssystemet, inte på fysiska resekort.

Verksamheten av ett tekniskt förmedlingsskikt som kombinerar gränssnitten är alltjämt i begynnelsestadiet. Det finns exempel på vissa experiment, men närmast från utlandet. Det kan och borde också uppstå flera förmedlingstjänster och -plattformar. Därför uppstår frågan om deras interoperabilitet som en eventuell regleringsfråga.

### *Delningsekonomin*

Delningsekonomin är en av de största framtida förändringsfaktorerna när det gäller resor. I sitt meddelande (KOM(2015) 550) uppskattar Europeiska kommissionen att värdet på den ekonomi som baserar sig på delningsekonomin kommer att växa från nuvarande 13 miljarder euro till och med till över 300 miljarder euro fram till 2025. Därtill visar undersökningen att en tredjedel av konsumenterna i Europa tänker delta i delningsekonomin i framtiden. Samma företeelse kan ses i Finland, där de yngre generationerna är allt mer intresserade av resemonster som baserar sig på delning (Trafikverkets undersökningar och utredningar 42/2014).

Europaparlamentets forskningstjänst (2016) har uppskattat att mer omfattande användning av utnyttjade resurser och delningsekonomin på europeisk nivå ger en ekonomisk fördel på 572 miljarder euro. Det finns dock flera betydande, även lagstiftningsmässiga hinder för användningen. Det uppskattas att betydelsen av lagstiftningsmässiga hinder kommer att öka med tiden, när andra hinder, till exempel tillgången till digitala tjänster och bristen på digitala kunskaper, minskar. Enligt undersökningen behövs det en ny lagstiftningsram i synnerhet inom persontransporter (EPRS, European Parliamentary Research Service. (2016) *The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy. Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities.* Europe Economics/ European Institute of Public Affairs. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS\\_STU\(2016\)558777\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf)). Enligt rapporten kommer konsumenterna att dra nytta av att modeller som baserar sig på delningsekonomin blir allt vanligare, eftersom de ofta förbättrar tjänsternas kvalitet och sänker priserna. Dessutom kan man med flexibla modeller tillfredsställa efterfrågan av olika slag. När det gäller beskattningen anser undersökningen att man kan förebygga skatteflykt genom digitala plattformar och betalningar. Enligt undersökningen är ett av hindren för utnyttjandet av delningsekonomin det att en stor del av plattformarna för närvarande koncentreras på de tätast befolkade områdena.

Enligt Sitras utredning (Kiertotalouden mahdollisuudet Suomelle 2014) erbjuder delningsekonomin modeller stora ekonomiska möjligheter i flera branscher. Trafiksektorn och resorna anses enligt utredningen vara bland de mest potentiella branscherna gällande såväl konsument- som aktörorienterade möjligheter. Enligt utredningen är modellerna med delade bilar, såväl mellan konsumenter som sådana modeller som företagen erbjuder för konsumenterna, en affärsverksamhetsmodell inom delningsekonomin som eventuellt kommer att bli vanligare. Bland annat i USA och i Tyskland har biltillverkare redan investerat i nya modeller som baserar sig på delning.

Enligt utredningen är dock sådana delningsbaserade tjänster som erbjuds av lokala företag eller konsumenter i Finland mest önskvärda med tanke på den finska nationalekonomin. Den traditionella hyresbilsmarknaden uppskattas växa till bara 83 miljoner euro fram till 2018 (Euromonitor), men fordonsinköpen i Finland uppgick till 3,5 miljarder euro 2012. Av dessa gjorde hushåll inköp värt 2,2 miljarder euro, och värdet på nya bilar var cirka 0,9 miljarder euro.

En undersökning av konsultföretaget Deloitte (2015) visar att det globalt redan har investerats 12 miljarder dollar i företagen inom delningsekonomin. Flera internationella stora företag anser att det finns en stor potential i delningsekonomin och har investerat i branschens företag.

### ***Marknadens verksamhetsbetingelser***

#### *Jämlika konkurrensförutsättningar*

Genom de i grundlagen nämnda grundläggande fri- och rättigheterna tryggas näringsfrihet. Detta innebär bland annat att den offentliga makten inte ska begränsa den ekonomiska verksamheten eller konkurrensen mellan aktörerna. Syftet är att trygga jämlika konkurrensförutsättningar för alla. Näringsfriheten kan emellertid begränsas till exempel med tillståndskrav, om det finns vägande samhälleliga skäl till detta, i vilket fall det inte uppstår fri konkurrens. Dessutom förekommer det ofta på marknaden olika former av ofullständig konkurrens även om den offentliga makten inte ingriper i marknadens funktion. Fri och fullständig konkurrens existerar alltså i praktiken aldrig till fullo. Myndigheterna försöker se till att konkurrensen fungerar och uppfyller de mål som har ställts för den samt ökar välbefinnande. Till välfungerande ekonomisk konkurrens hör företagets frihet till inträde på marknaden och rätt att bestämma om sina verksamhetssätt och konkurrensmetoder. Företagens kunder bör ha möjligheten att välja det bästa av de alternativ som står till förfogande.

På persontransportmarknaden har den fria konkurrensen begränsats exceptionellt kraftigt, och den normala marknadsmekanismen fungerar inte alls. I synnerhet inom taxitrafiken har konkurrensen begränsats målmedvetet genom reglering och branschens självreglering. Regleringen behandlar de företag som finns i branschen och eventuella nya aktörer ojämnt, verksamhetsbetingelserna för företagen i branschen är inte jämlika, och företagen i andra branscher får inte konkurrera med företag i taxibranschen.

Begränsningen av antalet taxitillstånd gör att det är mycket svårt för nya företag att komma på marknaden. Det ansöks kontinuerligt om flera tillstånd än vad som kan beviljas. I dessa fall fastställs beviljandet enligt inbördes företrädesordning enligt 10 a § i lagen om taxitrafik. Dessa bestämmelser gynnar personer som redan varit verksamma i branschen, eftersom ett av kriterierna är erfarenhet av verksamhet som taxiförare. Kravet på erfarenhet bildar en betydlig tröskel för de aktörer som överväger att inleda taxiverksamhet, eftersom aktörerna i branschen typiskt har gott om sådan erfarenhet. I den traditionella marknadsmekanismen kommer det till branscher med överdimensionerade vinster nya aktörer som erbjuder tjänster till ett lägre pris, vilket gör att marknadsbalansen uppnås. På taximarknaden är inträdeströskeln för nya aktörer så hög att denna marknadsmekanism inte fungerar i praktiken.

Beroende på regleringen av antalet tillstånd, är konkurrensställningen för även de företag som finns i branschen ojämlig. I fungerande konkurrens har företagen självständig rätt att bestämma om sina verksamhetssätt och konkurrensmetoder. Till detta hör bland annat fastställandet av företagets storlek. Taxitillstånd beviljas emellertid i första hand till sådana sökanden som har minst gällande tillstånd. Detta gynnar i betydande grad små företag, och regleringen har därför skapat en situation i vilken ett företag typiskt har ett taxitillstånd och en taxibil. Konkurrensen verkar inte heller annars vara jämlig mellan branschens företag. De flertaliga klagomålen till konkurrensmyndigheterna till exempel om att förmedlingscentralerna inte förmedlar beställningar på lika villkor tyder på detta.

Genom reglering har man också sett till att företag i andra trafikformer inte får konkurrera med taxiföretag. Till exempel persontransporter med last- och paketbilar har uttryckligen förbjudits, och persontransporter med bussar har begränsats till större antal människor. I bussarnas beställningstrafik ska antalet personer som transporteras vara minst fem, om beställaren är



## RP 161/2016 rd

en privatperson, och i den anropsstyrda kollektivtrafiken ska det finnas minst tre beställningar. Dessa bestämmelser gör att ägare av minibussar inte kan erbjuda transporttjänster för kunder och hindrar utvecklingen av nya verksamhetsmodeller på transportmarknaden. Detta innebär att företagens kunder inte fritt kan välja den tjänst som bäst passar för dem. Kraven på antalet beställningar och resenärer tillsammans med regleringen av taxitillstånd har skapat ett incitament för anskaffningen och användningen av oändamålsenliga fordon.

Bussar och taxibilar har inte en helt jämlik konkurrenssituation på grund av bland annat skattebehandlingen. En buss är helt befriad från bilskatt men en personbilstaxi och en tillgänglighetsanpassad taxibil bara delvis. En invalidtaxi är befriad från bilskatt på samma sätt som bussar. Bussar har dock ofta betydligt högre anskaffnings- och driftskostnader, vilket gör att det inte finns incitament att skaffa bussar för oändamålsenliga transporter. Dessutom finns det bland annat stränga kör- och vilotidsbestämmelser för bussförare, som inte gäller taxiförare. En taxibils verksamhet är mer begränsad än en buss verksamhet på grund av bland annat regleringen om stationsplatser.

Bestämmelserna om maximipriser och stationsplatsskyldigheten begränsar företagens möjligheter att bestämma om sina verksamhets sätt och konkurrensmetoder. Maximiprisregleringen gör att det inte finns något incitament att erbjuda tilläggstjänster i samband med körningar, och stationsplatsskyldigheten gör det svårare att erbjuda tidtabells- och ruttbaserade transporttjänster inom den marknadsbetingade personbilstrafiken. Detta begränsar verksamhetsbetingelserna i synnerhet i landsbygden, där kundströmmar kan vara för små för busstrafik och där man genom att kombinera körningar kunde uppnå betydande effektivitetsfördelar och skapa prissättningsmodeller av nytt slag.

Med anledning av det som sagts ovan kan det konstateras att grundläggande förutsättningar för fungerande konkurrens inte existerar på taximarknaden, vilket leder till fel allokering av resurserna och därmed märkbara välförsluster för samhället.

Inom busstrafiken finns bestämmelser som förvränger eller hindrar konkurrensen inte i samma utsträckning. Alla företag som uppfyller tillståndsvillkoren har tillträde till marknaden, och företagen kan i praktiken fritt planera sin verksamhet och sina konkurrensmetoder. Priserna eller verksamhetsområden begränsas i princip inte. Myndigheternas verksamhet på marknaden kan dock försvaga jämlika verksamhetsbetingelser. En myndighet kan för närvarande skydda de transporter som den anskaffat genom att hindra inträdet till vissa rutter eller områden av aktörer som vill komma på marknaden. Myndigheten ska dock nästan utan undantag konkurrensutsätta sina anskaffningar, vilket gör att företagen i princip har jämlika möjligheter att erbjuda sina tjänster.

Inom godstrafiken förutsätts inget tillstånd för transporter där fordonets eller fordonskombinationens totalmassa är högst 2 000 kilogram. Därtill har några transporter som har föga inverkan på transportmarknaden befriats från tillståndsplikten. I praktiken betyder den nuvarande viktgränsen att det av aktörerna inte förutsätts ett tillstånd om godstransporterna sköts med personbil. Av företag med tyngre fordon förutsätts ett tillstånd och därtill hörande skyldigheter. Paketbilar behöver inte ha en färdskrivare, och inte heller arbetstids- och vilotidsregleringen tillämpas på dem på samma sätt som på trafiken med tyngre fordon. Personbilar och paketbilar är underställda bilskatt i motsats till lastbilar. Flera transportföretag äger bilar i alla storlekar, vilket gör att det inte är befogat att betrakta läget enbart enligt bilparken.

### *Taxitrafik*

Det nuvarande fastställandet av taxitillstånd en gång per år och beviljandet av tillstånd separat i en viss företrädesordning begränsar inträdet på marknaden kraftigt, är stel och sysselsätter

## RP 161/2016 rd

tillståndsmyndigheterna mycket. Systemet togs i bruk i Finland 2007, då man avstod från systemet med fri behovsprövning. Systemet med behovsprövning uppfyllde inte kraven på att regleringen ska vara precis och noga avgränsad när den ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna som grundlagen garanterar, till exempel näringsfriheten.

Beviljandet av tillstånd enligt behovsprövning specificerades genom lagen om taxitrafik, men myndighetens rätt till prövning enligt ändamålsenlighet blev kvar. Taxitillståndet för personbilar är det enda tillståndet i persontrafiken som alltjämt baserar sig på myndighetens ändamålsenlighetsprövning. Behovsprövningen slopades från trafikillståndet för bussarnas linjetrafik 2009 i och med kollektivtrafiklagen, och branschen öppnades allteftersom linjerna öppnades för konkurrensen. Behovsprövningen slopades från sjuktransporttillståndet som gäller ambulanser eller andra sjuktransportbilar 2010. I och med ändringarna kan trafikillståndet fås av alla som uppfyller de personliga kraven.

Det anses att utredningen av kriterier som krävs för att fastställa kvoter enligt kommuner, som ingår i den gällande lagen om taxitrafik, är oändamålsenligt och kräver mycket arbete. Mycket av den statistikinformation som ska visa efterfrågan på taxibilar och krävs av lagen publiceras med ett dröjsmål. Därför ger den inte nödvändigtvis en tillförlitlig uppfattning om efterfrågan när besluten om kvoterna fattas. HFD och förvaltningsdomstolarna har dock framhållit betydelsen av kriterierna i de beslut som de har fattat gällande besvär som lämnats in av taxiföretagare.

Begränsningen av erhållandet av tillstånd har lett till att det finns fler sökanden än tillstånd som kan beviljas. Med tanke på dylika fall har det i lagen om taxitrafik föreskrivits om tillståndshavarnas inbördes företrädesordning. I praktiken använder tillståndsmyndigheterna en betydande andel av sitt arbete för att bestämma vilka av sökandena som ska få tillstånd. Då har det till exempel betydelse om sökanden tidigare haft tillstånd och hur lång sökandens arbetserfarenhet är. I praktiken har företrädesordningen hindrat eller betydligt försvårat utvidgningen av taxiföretagens verksamhet och strävan efter skalfördelar.

Företagsstrukturen med en bil har också varit ägnad att hindra priskonkurrens och utnyttjandet av nya, konkurrerande förmedlingssystem av beställningar och digitala förmedlingssystem. Kvoterna med sina företrädesordningar bromsar ner taxiföretagens utveckling, de garanterar inte taxitjänster i hela landet och behandlar taxiföretagare och personer som söker sig till branschen på ett ojämnt sätt. Därtill kräver de mycket administrativt arbete och är svåra att övervaka. Därför finns det inte längre några grunder för att hålla kvar taxikvoter eller stationsplats- och körskyldigheter.

Det att regleringen blev detaljerad, precis och noga avgränsad har inte lett till klarhet utan tvärtom till möjligheter att kringgå tillståndsmyndigheternas tillståndsbeslut. Man har försökt hindra spekulering genom allt ständigt införa nya begränsningar, till exempel begränsningar gällande de bilar som används i trafiken och om överlåtelsen av tillstånden till annan person.

I bussbranschen begränsas antalet trafikillstånd inte, vilket gör att det är betydligt lättare att få än i taxibranschen. Kollektivtrafiklagen innehåller dock noggranna begränsningar om hur en minibuss får användas så att trafiken inte ska konkurrera med taxitrafiken.

Regleringen av antalet taxitillstånd har motiverats med att man på så sätt samt genom körskyldigheten kan upprätthålla taxitjänster dygnet runt i hela landet. Begränsningen av konkurrensen ökar enskilda företags lönsamhet, och därför har man hoppats att den lockar företag till branschen även i regionen med låg efterfrågan. Trots kvotsystemet ansöks det om allt flera tillstånd till orter med den livligaste efterfrågan och allt färre till glesbygden. De lagändringar

## RP 161/2016 rd

med vilka man har velat trygga tjänster i glesbygden och anslutna kommuner har inte haft den önskade inverkan på utvecklingen.

I flera orter har det visat sig att åkarna inte vill iaktta körskyldigheten. På sådana orter upprätthåller åkarna inte jour dygnet runt men vill inte heller ge fastställda körscheman för bekräftelse. I landsbygden har det också blivit allt vanligare att åkaren bara tar hand om de obligatoriska avtalskörningarna och de körningar som görs på basis av sjukförsäkringslagen och som FPA ersätter. Det har varit svårt för tillståndsmyndigheten att övervaka iakttagandet av körskyldigheten. Återkallande av tillståndet löser inte heller problemet i sådana här fall, eftersom de tillgängliga tjänsterna då försvagas ytterligare.

I körningar som FPA enligt sjukförsäkringslagen ersätter används det fastställda maximipriset enligt huvudregeln direkt som grund för ersättningen, eftersom körningarna inte konkurrensutsätts och de betalas i form av direktersättning. Detta har naturligtvis lett till att maximipriser tas ut i dessa transporter. Priserna på kommunernas transporter borde basera sig på avtal som har åstadkommit genom att konkurrensutsätta serviceleverantörerna. I praktiken utnyttjar flera kommuner dock priserna enligt förordningen åtminstone när de jämför offerter. I till exempel skolskjutsar har priserna på taxitransporter ständigt stigit. Enligt undersökningar (Finlands Kommunförbund, Förfrågning om skolskjuts 2014) anses det största problemet i skolskjutsar vara bristen på konkurrens och transporternas kostnader.

Jämfört med många andra näringar är taxibranschen exceptionell för att kunden på grund av den komplicerade prisbildningen inte kan bedöma priset på en resa på ett pålitligt sätt innan resan är avslutad. Dessutom är det i synnerhet då det är frågan om gatutaxibilar speciellt att kunden i praktiken inte kan skilja åt förarna och företagen, och därför riktas erfarenheten om servicens kvalitet inte till ett enskilt företag utan till taxibranschen som helhet, och därför uppstår det inget incitament att erbjuda bra service. Det är ganska osannolikt att en person som inte använder taxi regelbundet och beställer resan direkt på gatan eller genom att ringa till beställningscentralen kommer att betjäna av samma förare på nytt. Därmed kan kunden inte genom sitt konsumtionsbeteende visa vilka företagare som har erbjudit den bästa service när det gäller förhållandet mellan pris och kvalitet.

För företagare har inte uppstått ett verkligt incitament att inleda priskonkurrens. Man kan fritt grunda beställningscentraler men i praktiken har de existerande centralerna en monopolliknande ställning inom sitt område. De nuvarande beställningscentralernas starka roll gentemot självständiga taxiföretagare har under de senaste åren ytterligare accentuerats när förmedlingen av FPA:s körningar enligt sjukförsäkringslagen har koncentrerats till dem enligt ett avtal om direktersättning mellan Finlands Taxiförbund och FPA.

Bestämmelserna om de personliga egenskaperna av nya taxiförare, till exempel gott anseende och kraven på yrkeskompetens, som ingår i lagen om taxitrafik, kan till många delar betraktas som bra. Regleringen av taxibilarnas utrustning och service har för sin del gjort det lättare att ordna de lagstadgade transporttjänsterna för gravt handikappade personer samt även generellt trygga transporter av äldre och till exempel personer som har tillfälligt drabbats av funktionshinder.

I Finland har alla lagstadgade transporttjänster, till exempel skolskjutsar, färdtjänster för handikappade och transporter som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen, i praktiken ordnats med offentligt finansierade transporter. Taxiföretag har i huvudsak tagit hand om de lagstadgade färdtjänsterna för gravt handikappade och en stor del av transporterna enligt sjukförsäkringslagen, i motsats till många andra länder. Även bussföretag har skött dessa transporter. Taxitransporterna har skötts som individuella eller som samtransporter. Dessa transporter har

inte i Finland skötts med kommunernas egna bilar eller med tjänster som är separat avsedda för detta ändamål.

*Konkurrens- och konsumentverkets initiativ 2014*

Konkurrens- och konsumentverket (nedan KKV) föreslog 2014 att kommunikationsministeriet skulle inleda en utredning med tanke på revideringen av taxilagstiftningen. KKV anser att det är motiverat att förnya lagstiftningen som gäller branschen så att rollen av sund och fungerande konkurrens ska förstärkas för att förbättra branschens prestationsförmåga. Enligt KKV ska man i första hand avstå från regeringen av maximiantalet taxitillstånd på basis av behovsprövning, som ingår i lagen om taxitrafik. Enligt verket kommer den lindrigare regleringen av taxibranschen att förbättra tillgången till taxibilar, skapa incitament för utveckling av nya serviceformer som baserar sig på företagande och sänka priserna. Statens och kommunernas totala finansieringsandel av taxitrafiken är över 400 miljoner euro, vilket även talar för en omvärdering av regleringen för att minska offentliga utgifter.

KKV poängterar även att man med anledning av regleringen av antalet taxibilar inte kan försäkra sig om att det begränsade utbudet även räcker till för variationerna i efterfrågan. För detta ändamål har utvecklats ett körschemasystem, vars genomförande i praktiken samtidigt dock möjliggör en ytterligare begränsning av utbudet och näringsfriheten. Det är inte möjligt att genom reglering på ett tillräckligt sätt fastställa det rätta antalet taxitillstånd. Denna syn stöds av erfarenheter från länder i vilka regleringen av antalet taxibilar har avvecklats. Efter avvecklingen har antalet taxibilar ökat märkbart. Begränsningen av utbudet minskar även incitamenten att använda andra sätt att konkurrera, såsom pris- och kvalitetskonkurrens.

KKV anser att taxibranschen, som baserar sig på regleringen av antalet bilar enligt behovsprövning, är ett typiskt exempel på en marknad med låga incitament för pris- och kvalitetskonkurrens. På en dylik marknad är det möjligt att till och med upprätthålla pris- och andra karteller, eftersom de nya aktörerna i branschen inte utgör ett konkurrensmässigt hot för de redan existerande näringsidkarna. Enligt undersökningar är förekomsten av karteller mest sannolikt i en bransch med ett begränsat antal aktörer och i vilken inträdet i branschen sker i liten skala eller begränsat. Dessutom är det typiskt för en dylik bransch att efterfrågan är jämn och lätt att förespa, anskaffningarna upprepas, tjänsterna är nästan identiska och branschorganisationen har en stark roll. Enligt KKV stämmer flera av dessa kännetecken för taxibranschen, och i synnerhet kunderna i den offentliga sektorn har ständigt svårigheter att konkurrensutsätta näringsidkare trots upphandlingslagstiftningen. Avstående från regleringen av antalet tillstånd leder till lägre kostnader för den offentliga sektorn på grund av ökat konkurrenstryck.

I nuläget fastställs utbudet taxibilar och deras prissättning i praktiken direkt genom regleringen, och därför fungerar de sedvanliga marknadsmekanismerna inte i branschen. Efterfrågan från kundernas sida styr inte branschens resurser till så effektivt utnyttjande som möjligt och konkurrensen mellan företagen uppmuntrar inte till alla delar till utvecklingen av nya produkter eller erbjudandet av billigare priser än konkurrenterna.

KKV anser att den gällande taxiregleringen skapar gynnsamma förutsättningar för konkurrensbegränsningar. Samtidigt gör den ofta verkställandet av förbuden mot konkurrensbegränsningar ineffektivt och leder till en hög prisnivå. KKV:s konkurrenssektion och tidigare Konkurrensverket har undersökt flera frågor i anknytning till taxibranschen och i samband med dessa bedömt regleringens inverkan på marknadens funktion. Vid sidan av egentliga ansökningar om åtgärd kommer det till verket varje vecka samtal från taxiföretagare, som tar upp problem i anknytning till taxibranschens verksamhet. Enligt KKV har det årligen kommit till verket mellan tio och tjugo åtgärdsansökningar som ansluter sig till taxibranschen, vilket är klart mera än i andra branscher. KKV och regionförvaltningsverken har undersökt flera miss-

## RP 161/2016 rd

tänkta karteller av taxiföretagare framför allt i kommunernas anbudsförfaranden. Allmänt har det förekommit att åkarna inte alls deltar i konkurrensutsättandet eller försöker förbigå konkurrensutsättandet enligt upphandlingslagen.

Det har kommit flera ansökningar om åtgärd till verket om uteslutande och diskriminerande förfaringssätt som idkas av företag som sköter förmedlingen av taxibeställningar. Riksdagens kommunikationsutskott har i sitt betänkande om beredningen av lagen om taxitrafik konstaterar att alla bilar ska ha rätt att utnyttja tjänsterna av beställningscentralen i sin stationsplats på ett jämlikt och icke-diskriminerande sätt. Beställningscentralerna ska inte heller ha rätt att vägra ta med en taxibil i de tjänster som den erbjuder. På basis av de kontakter som KKV haft fungerar förmedlingsverksamheten av beställningar på taximarknaden inte på det önskade sättet.

KKV konstaterar även att eftersom de centrala konkurrensmöjligheterna i branschen är reglerade, har verkets undersökningar och deras resultat ingen väsentlig inverkan med tanke på konkurrenslagens grundläggande mål, dvs. skyddandet av sund och fungerande ekonomisk konkurrens. Verket konstaterar att även om det undersökte sådana konkurrensbegränsningar som förekommer i taxibranschen och eventuellt ingrep i dem, leder detta sannolikt inte till sund ekonomisk konkurrens på taximarknaden. I princip kan man inte genom de medel som konkurrenslagstiftningen erbjuder trygga branschens effektivitet eller avvärja de konkurrensbegränsningar som branschen åstadkommit.

KKV konstaterar att liberalisering av transportverksamheten är nödvändigt för att möjliggöra nya servicemodeller och kostnadseffektiva verksamhetsformer i branschen. När tillståndet ändras så att det blir riksomfattande och baserar sig på aktören, blir det betydligt lättare att kombinera persontransporter och godstransporter. Lindrigare tillståndsregelning ökar konkurrensen på taximarknaden, vilket å sin sida innebär tjänster med högre kvalitet och mer kostnadseffektiva verksamhetsmodeller samt specialiserat serviceutbud för särskilda transportbehov.

Med tanke på marknadens utveckling är det mycket viktigt att man från nuvarande tillståndspraxis, som baserar sig på fordonsklasser, övergår till en modell där man får bedriva person- och godstrafik med vilken som helst fordonsklass, bara myndigheternas förutsättningar gällande till exempel kvalitet och säkerhet uppfylls. En dylik modell gör det möjligt för åkaren att använda sin bilpark flexibelt, kombinera transporterna på ett bättre sätt, sänker kostnadsnivån och ger därmed samhället betydliga kostnadsbesparingar när prisnivån sjunker.

KKV anser att avreglering när det gäller antalet taxitillstånd inte betyder att den kvalitetsmässiga regleringen ska minska. Enligt verket är kvalitetsreglering på en lämplig nivå förutsättningen för att den potentiella nyttan av sloandet av regleringen av antalet tillstånd ska förverkligas. Enligt KKV hindrar rätt dimensionerad kvalitetsreglering inte utvecklingen av taxibranscher, innovationer eller ett mångsidigare serviceurval. Om regeringen av antalet tillstånd slopas, kommer konsumenternas bättre valmöjligheter enligt verket sannolikt att åtgärda problemen på taximarknaden, eftersom bara kostnadseffektiva aktörer som kan förnya sig blir kvar i branschen.

I sitt initiativ bedömer KKV taximarknaden även från konsumentens synvinkel. KKV:s verksamhet i övervakningen av konsumentärenden baserar sig på konsumentombudsmannens omfattande allmänna befogenheter, som baserar sig på konsumentskyddslagstiftningen. I KKV:s initiativ till kommunikationsministeriet anser konsumentombudsmannen att trots informationsteknologins snabba utveckling avviker taxitjänster alltjämt på många sätt från sådana valsituationer där konsumenterna kan överväga mellan alternativen och välja det som är lämpligaste för dem. För flera konsumentgrupper är taxiservicen också en viktig del av kollektivtrafi-

ken, och därför ska möjligheterna att använda den även tryggas utanför tätorter och i glesbygden.

Konsumentombudsmannen anser att det vid sidan av tillgången med tanke på konsumentskyddet är viktigt att taxiservicen är säker och av hög kvalitet, att kunden vet grunderna för fastställandet av priset på det sätt som lagstiftningen förutsätter innan servicen inleds och att prissättningen och de övriga villkoren uppfyller kraven på rimlighet i hela landet och i olika förhållanden. Konsumentombudsmannen anser att maximiprissättningen, som ingått i det nuvarande systemet, har tryggt för konsumenterna en service vars pris samhället anser vara rimligt i alla situationer. Enligt konsumentombudsmannen kunde slopandet av maximipriser leda till ekonomisk otrygghet i en situation där utbudet är begränsat eller där omständigheterna annars är besvärliga med tanke på konsumentens valmöjligheter. Konsumentombudsmannen konstaterar vidare att ett system som omfattar maximipriser men som annars minskar regleringen sannolikt också leder till billigare alternativ.

Enligt konsumentombudsmannen är avregleringen så att maximiprissättningen inte slopas från konsumentens synvinkel i det här skedet det tryggaste alternativet att främja taxibranschen utveckling så att den bättre kan möta samhällets och konsumenternas behov. Konsumentombudsmannen anser även att tryggandet av konsumentskyddet och konsumenternas tillit till taxitjänster i varje fall förutsätter att man under beredningen bedömer konsekvenserna och försöker hitta lösningar till flera praktiska problem, som ofta ansluter sig till prissättningen och angivandet av priserna.

#### *Motivering av regleringen av antalet taxitillstånd*

OECD:s konkurrenskommitté utförde 2007 en utredning om taxibranschen, som undersökte de ekonomiska motiveringarna till regleringen av branschen. Det uppskattades att begränsningen av antalet taxibilar inte är ekonomiskt motiverat och att den leder till en överföring av inkomster från konsumenter till serviceproducenter.

Enligt utredningen förbättras varken tillgången eller verksamheten om antalet tillstånd regleras. Dessutom konstateras det i rapporten att det inte finns en sådan modell för regleringen av antalet taxitillstånd med vilken myndigheterna ens i teori kunde fastställa det optimala antalet taxibilar i alla marknadssituationer. Myndigheter kan inte ha tillräckligt med information om alla faktorer som påverkar efterfrågan och utbudet eller om beteendemodeller eller om deras inbördes förhållanden. Antalet företag i branschen samt balansen mellan efterfrågan och utbudet kan bara fastställas på ett optimalt sätt på en fri marknad. Då utträder företag tidvis ur branschen och det kommer nya företag i stället.

Erfarenheterna från slopandet av regleringen av antalet taxitillstånd från olika OECD-länder visar att tillgången till taxibilar har förbättrats, väntetiderna har blivit kortare och konsumenterna nöjdare. I utredningen poängteras att avregleringen av antalet taxitillstånd inte betyder att den kvalitetsmässiga regleringen minskar.

#### *Inträde på marknaden i kollektiv- och godstrafiken*

I Finland får den behöriga myndigheten enligt lagen i vissa fall ingripa i inträdet på marknaden. Marknadsbaserad trafik förutsätter förutom ett kollektivtrafikstillstånd även ett tillstånd för linjebaserad trafik eller för anropsstyrd kollektivtrafik. En ansökan kan avslås då den ansökt trafikens anses orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som anordnas av myndigheten. Dessa tillstånd är inte nödvändiga för användningen av behöriga myndigheters befogenheter enligt trafikavtalsförordningen, men de orsakar aktörerna extra kostnader och arbete.

Trafikavtalsförordningen tar inte ställning till hur ensamrättigheterna nationellt ska beviljas. Tillstånden för den linjebaserade trafiken och den anropsstyrda kollektivtrafiken orsakar administrativ börda för branschens företag och gör det svårare för efterfrågan och utbudet att möta. När trafikidkaren måste ansöka om tillstånd för inledandet av transporter flera månader i förväg och måste iakta de beviljade rutterna och linjerna, är det svårare för trafikidkaren att kontinuerligt bedöma efterfrågan och anpassa sina tjänster enligt verkliga kundbehov. Därtill har besluten om tillstånd för den linjebaserade trafiken – både positiva och negativa – lett till besvär, som har behandlats vid hösta domstolar. Domstolarna har inte kunnat bilda etablerad tolkningspraxis om betydelsen av begreppet fortlöpande och allvarliga olägenheter, som är grunden för avslaget av ansökan om linjebaserad trafik. Slopandet av kravet på ett tillstånd för linjebaserad trafik anses främja möjligheterna för företagande och minska företagens administrativa börda.

I det nuvarande systemet är det svårt för nya aktörer att komma in på marknaden, i synnerhet då det gäller persontransporter. I stora städer verkar inträdet på marknaden oftast förutsätta ett mycket omfattande serviceutbud. Det är svårt för företag som erbjuder tjänster av nya typer, tjänster i mindre skala eller kompletterande tjänster att få fotfäste.

I godstrafiken har Finland ställt betydligt strängare kvar än minimikraven enligt EU-lagstiftningen, och dessa höjer tröskeln för inträdet på marknaden. I OECD:s ekonomiska rapport gällande Finland konstateras att inträdet på marknaden för godstransporterna på vägarna är besvärligt. I rapporten föreslås att Finland ska öppna konkurrensen och underlätta inträdet på marknaden inom transportsektorn. (OECD, 2016)

#### *Kombination av transporter*

När lagstiftning om transportmarknaden bereds, har stödandet av möjligheterna att kombinera transporter tillsvidare fått mindre uppmärksamhet. Det har för varje trafikform skapats rätt långtgående lagstiftning inom ramen för vilken näringsidkarna inom just denna trafikform ska agera. Bestämmelserna om olika trafikformer har påverkat och påverkar det hurdan konkurrensen mellan företagen inom just denna trafikform och konkurrensen mellan trafikformerna har blivit. De olika sektionerna av persontransporter (t.ex. taxitrafik, busstrafik, personspartrafik) kan därför betraktas så att företagen inom varje enskild sektion försöker agera på ett ekonomiskt rationellt sätt inom de gränser som lagstiftningen ställer.

Den långtgående regleringen av olika trafikformer har också skapat konstgjorda gränser mellan dem. Regleringen av antalet taxitillstånd gör att nya taxiföretagare och verksamhetsmodeller inte har fritt inträde i branschen och bidrar till att det fastställda maximipriset förblir det enda priset. En minibuss får inte ha en taxamätare, medan en stortaxi har en mätare. Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan av ett företag som bedriver kollektivtrafik, om den myndighet som beviljar tillståndet beslutar eller har beslutat att anordna kollektivtrafiken inom sitt område eller en del av området enligt trafikavtalsförordningen och om den trafik som ansökan gäller enligt myndigheten i fråga orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs enligt ett i trafikavtalsförordningen avsett avtal. Detta kan ske även då en kollektivtrafiksikare som agerar enligt marknadsvillkoren kunde erbjuda konsumenterna sådan ny service som trafik enligt trafikavtalsförordningen inte erbjuder. Reglering som baserar sig på trafikformen har därmed skapat en stelare marknad, som har försvårat den självstyrning som är typiskt för välfungerande konkurrens och som i värsta fall kan hindra införandet av nya innovativa lösningar och deras utveckling inom persontransporter och till och med uppståendet av nya former av persontransporter.

I en undersökning av transportmarknaden i Finland från 2015 (Liikennemarkkinat Suomessa) konstaterades det att ett av problemen med taxitrafiken är bilarnas låga utnyttjandegrad, som

## RP 161/2016 rd

delvis beror på de höga priser som orsakats av tillståndskvoterna och prisregleringen och delvis på antalet potentiella användare, vilket accentueras i glesbygden. Enligt lagen är det redan nu möjligt att kombinera resor, men i praktiken sker detta inte, eftersom myndighetssamarbetet mellan kommuner och FPA inte fungerar, och inte ens samarbetet mellan kommunernas olika enheter (till exempel kombinationen av skolskjutsar och färdtjänster för handikappade). De taxiresor som samhället ersätter utgör en stor utgiftspost, och när befolkningen åldras, ökar kostnaderna ytterligare. Öppnandet av konkurrensen kan bidra till nya verksamhetsmodeller, och i och med dem kunde transporternas utnyttjandegrader förbättras genom att kombinera transporter. På så sätt blir transporterna även billigare. (Liikenteen markkinat Suomessa, Trafis undersökningar 16/2015).

Möjligheterna att bättre kombinera transporter är speciellt viktigt för glesbygder. International Transport Forum har i sin publikation "International Experiences on Public Transport Provision in Rural Areas" ([http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/15CSPA\\_RuralAreas.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/15CSPA_RuralAreas.pdf)) ansett att samarbetet mellan olika transporttjänster ska ökas. Det finns oftast flera olika myndigheter som förvaltar, finansierar och beställer transporttjänster. Med bättre samarbete kan man både spara pengar och effektivisera användningen av fordonskapaciteten.

I samband med beredningen har det förekommit åsikter om vikten av att utveckla lagstiftningen så att de blir lättare att kombinera transporter och möjliggöra nya servicemodeller och kostnadseffektiva verksamhetsformer för branschen. Med tanke på kombinationen är det viktigt att tillståndspraxis inom taxitrafiken och andra persontransporter samt godstransporter överensstämmer med varandra och behandlar aktörerna på ett jämlikt sätt. Med tanke på marknadens utveckling är det viktigt att man från nuvarande tillståndspraxis som baserar sig på fordonsklasser övergår till en modell där man får bedriva person- och godstrafik med vilken som helst fordonsklass, bara myndigheternas krav på till exempel kvalitet och säkerhet uppfylls. Tack vare en sådan här modell kan åkaren använda bilparken flexibelt och kombinera transporter på ett bättre sätt. Också prisnivån sjunker och ger samhället betydande kostnadsbesparingar genom en lägre prisnivå.

### *Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare*

Av en person som kör tunga fordon krävs yrkeskompetens enligt lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (yrkeskompetenslagen). Det anses allmänt att de kostnader som kraven på yrkeskompetens orsakar är orimliga, vilket bara accentueras av nationella tilläggskrav och de oklarheter som har upplevts i tillämpningen av undantagen. Kompetensen på grundnivån förutsätter utbildning av 280 eller 140 timmar och bara lägre utbildning kan sänka minimiåldern för ett C- och D-körkort. Upprätthållandet av kompetensen förutsätter vidareutbildning på 35 timmar med fem års mellanrum. När yrkeskompetens krävs, riktas kostnaderna med anledning av kraven på samma sätt till såväl yrkesmässiga förare som personer som bara tillfälligt gör kommersiella transporter.

I 2 § 3 mom. 7 punkten i yrkeskompetenslagen föreskrivs det om ett undantag från yrkeskompetensen för en bussförare. Kravet är strängare än EU-lagstiftningen förutsätter och strängare än undantaget gällande lastbilsförare enligt 6 punkten. I bägge fallen kan man avvika från kravet på yrkeskompetens om fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella transporter. I det nationella tilläggskravet på busstransporter som gäller de som transporteras och fordonet förutsätts att personer som transporteras ska bo i samma hushåll som föraren och att någon av dem äger bussen. Tilläggskravet ställdes under riksdagsbehandlingen och bakom det låg oron över säkerheten av framför allt skolresor för barn och ungdomar och skjutsar för idrottsföreningar utan en förare som uppfyller kraven på yrkeskompetens. I praktiken har begränsningen även orsakat problem i familjetransporter, eftersom en del av familjen kan bo i ett



separat hushåll, och bestämmelsen gör det inte möjligt att transportera andra anhöriga eller släktingar. Kostnaderna för den grundläggande utbildningen och vidareutbildningen har i synnerhet i detta fall ansetts vara orimliga.

Undantaget i 2 § 3 mom. 8 punkten i yrkeskompetenslagen gäller personer som måste transportera material eller utrustning som föraren använder i sin yrkesutövning och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Detta kan gälla till exempel rörmokare som transporterar arbetsredskap och utrustning som de behöver på installationsplatsen. Förutsättningen för tillämpningen av undantaget är att personen själv använder de varor som han eller hon transporterar och att det till exempel inte är fråga om leverans av varor till kunden eller transport av varor som ska användas i en annan persons arbetsprestation. De praktiska tillämpningsproblemen gällande detta undantag anknyter sig ofta till kravet på att de varor som transporteras ska användas i förarens arbetsprestation, gränsdragningen av leveransen av dylika varor och enbart leveransen av varor samt transporten av andra personer eller deras varor på samma gång.

I 2 § 4 mom. i yrkeskompetenslagen ingår bestämmelser om utländska förare, eftersom de nationella kraven på bussförare som är i bruk i Finland är strängare än EU-kraven. Med anledning av detta gäller lagen enligt nämnda moment inte förare som är fast bosatta utomlands och som för tillfälligt bruk för in en utomlands registrerad buss och använder den vid andra än kommersiella persontransporter för att i Finland transportera passagerare som anlänt med fordonet, om det inte krävs yrkeskompetens av föraren i den EU- eller EES-stat från vilken transporten kommer eller som anlitas som förare av ett företag som har etablerat sig i staten i fråga.

Därtill ingår det i 4 mom. en bestämmelse enligt vilken fristen för den första fortbildningen inte gäller förare som är fast bosatta utomlands, om fristen för den första fortbildningen i den EU- eller EES-stat från vilken transporten kommer eller där förare anlitas av ett företag är längre, men högst sju år. Bestämmelsen baserar sig på artikel 8 i direktivet, som ger en medlemsstat rätten att bestämma om fristen för den första fortbildningen så att den sker minst tre och högst sju år efter att direktivet har trätt i kraft. Ifall fristen överskrider fristen på fem år som är i bruk i Finland, har en förare utan denna bestämmelse inte en sådan kompetens som krävs här. Bakom bestämmelsen ligger kommissionens krav på att andra medlemsstater ska erkänna medlemsstaternas rätt att förkorta eller förlänga fristen för den första fortbildningen från fem år utan att förare från medlemsstaten i fråga ska åläggas straffpåföljder i en sådan medlemsstat där fristen för fortbildningen är kortare. Den nämnda fristen på sju år går ut i september gällande de lastbilsförare som får tillgodoräkna yrkeskompetensen på grundläggande nivå på basis av ett körkort som beviljats innan direktivet trädde i kraft. Därefter ska även dessa förare visa sin yrkeskompetens med en anteckning i yrkeskompetenskortet eller körkortet.

#### *Säkerställande av tillgången på tjänster och tjänsternas kvalitet*

För att säkerställa tillgången på tjänster och tjänsternas kvalitet behövs det i ett land som Finland ett brett spektrum av instrument. Utmaningarna och lösningarna är olika beroende på om det handlar om en stadsregion eller ett glest befolkat område och om behovet att förflytta sig gäller korta eller långa sträckor.

I ett internationellt perspektiv är trafikutgifternas andel i Finland stor. Enligt undersökningen Liikenteen markkinat Suomessa (2015) utgör trafikens andel av hushållens konsumtionsutgifter i EU-länderna i genomsnitt 12 procent. I OECD-länderna har andelen sedan år 1970 i regel varit 10–15 procent. Av de europeiska länderna är det bara i Island, Österrike, Luxemburg, Malta och Norge som andelen år 2005 var högre än i Finland. Trafikutgifternas andel av konsumtionsutgifterna verkar stiga internationellt med stigande bruttonationalprodukt per capita. I

## RP 161/2016 rd

Finland är trafikutgifternas andel jämfört med trenden klart större. Bakom de höga trafikutgifterna i Finland ligger sannolikt att trafikmängden är större än i genomsnitt (långa avstånd), att personbilen spelar en större roll och att trafikföretagen står för en mindre andel av konsumtionen.

Enligt prestationsstatistiken för den offentliga trafiken har marknadsandelarna inom persontrafiken i Finland under de senaste åren fördelat sig så att 84 procent av personkilometerna tillryggalagts med personbil, 6,5 procent med buss, 5,7 procent på järnväg, 1,7 procent med flyg och 1,4 procent med taxi. Tunnelbanans och spårvagnens andel är under en procent. Den offentliga trafikens andel av resorna har under de senaste åren förblivit nästan oförändrad. Det ekonomiska incitamentet för att minska användningen av egen bil är störst i barnfamiljer med två vuxna. Dessa spenderar årligen nästan 9 000 euro på användning och anskaffning av en egen bil.

Särskilt på landsbygden och i andra glest befolkade områden är marknaden för persontrafik besvärlig på grund av det låga antalet användare och de stora avstånden. Att sköta trafiken på traditionellt sätt med stora med stora bussar är inte förnuftig ur samhällets synvinkel, eftersom fyllnadsgraden då blir låg. Skärs antalet turer ner blir servicen sämre. För persontrafiken på landsbygden finns det ett behov att utveckla nya verksamhetsmodeller, så att kunderna kan betjäna mera dynamiskt enligt efterfrågan i realtid. Dessa verksamhetsmodeller kan till exempel vara av samma typ som Kutsuplus-tjänsten. Utöver en dynamisk tjänst som i så hög grad som möjligt tillhandahålls när det finns efterfrågan bör trafikföretaget kunna optimera storleken på sin vagnpark så att fyllnadsgraden och därför även transporttjänsternas effektivitet kan maximeras (Liikennemarkkinat Suomessa, Trafis undersökningsrapporter 16/2015).

Trafikverket har undersökt konkurrensutsättning och marknader inom kollektivtrafiken (Joukkoliikenteen kilpailutuksia ja markkinoita koskeva tutkimus 2014, [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts\\_2015-01\\_joukkoliikenteen\\_kilpailutuksia\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2015-01_joukkoliikenteen_kilpailutuksia_web.pdf)). Enligt undersökningen har busstrafiken klara tillväxtpotentialer i lokal- och regiontrafiken. Busstrafiken konkurrerar med personbilstrafiken. Bättre servicenivå, högklassigare materiel och informationstjänster för passagerarna hör till branschens egna medel för att locka nya kunder till kollektivtrafiken. Reseplanerare, de möjligheter som nya biljettsystem erbjuder för nya biljettprodukter samt anropsstyrd trafik kan göra det lättare för en privatbilist att börja använda också kollektivtrafiken. Om utvecklingen fortsätter som hittills kommer två tredjedelar av den sammanlagda omsättningen i busstrafikbranschen i framtiden att komma från avtalstrafik som konkurrensutsatts och upphandlats av myndigheter. Beloppet av myndigheternas upphandlingar i branschen beräknas stiga till ca 800 miljoner euro om året.

Den reguljära trafik som bedrivs på marknadsekonomiska villkor är i ett brytningsstadium i Finland. Förändringen började i fjärrtrafiken, där Onnibus införde en dynamisk prissättningsmodell bekant från flygtrafiken i busstrafiken. Kampen om passagerarna har spridit sig också till tåg- och flygtrafiken. Det är ännu för tidigt att säga hur mycket detta har inverkat på privatbilstrafiken längs dessa rutter. Likväl är det troligt att kollektivtrafiken vinner nya kunder bland bilförarna. Omvälvningen innebär en möjlighet för busstrafiken, och nya innovativa företagare kan komma in på marknaden. Branschen måste icke desto mindre kunna locka till sig nya kunder bland privatbilisterna.

### *Offentligt finansierade persontransporter och sammanföring av dem*

En förvaltningsövergripande arbetsgrupp som åren 2013–2015 förberett en persontrafiksreform under ledning av kommunikationsministeriet har i sin slutrapport (KM:s publikationer 9/2015) visat att det penningbelopp som används för offentligt finansierade persontransporter har vuxit betydligt och att det krävs omedelbara åtgärder för att stoppa denna utveckling.

## RP 161/2016 rd

Styrgruppen konstaterar att sparpotentialen för persontransporterna är betydande. Enligt styrgruppens slutrapport måste man i de fortsatta åtgärderna särskilt fokusera på att utveckla lagstiftningen, planera transporttjänsterna, utveckla upphandlingen och dra full nytta av digitaliseringen.

För finansieringen av handikapptransporter och skolskjutsar används årligen allt större anslag samtidigt som servicenivån i den behovsprövade kollektivtrafik som är öppen för alla sjunker i synnerhet i glesbefolkade områden. Sammanlagt används redan offentliga medel på cirka en miljard euro för persontrafik. För att dessa transporttjänster ska kunna tillhandahållas även framöver utan att de lagfästa rättigheterna ändras måste såväl sättet att ordna finansieringen av dessa tjänster och de splittrade finansieringskällorna som planeringen och upphandlingen av persontransporter utvecklas.

För att transporterna ska kunna effektiviseras krävs det att planeringen och upphandlingen av de specialtransporter som sköts med taxi blir en integrerad del av planeringen och upphandlingen av den öppna kollektivtrafiken. Den nuvarande lagstiftningen förhindrar på många olika sätt att processerna när persontransporterna ordnas och produceras fungerar effektivt och att taxitransporterna kan integreras i upphandlingen av den övriga persontrafiken. Styrgruppen för persontrafiksreformen har konstaterat att om taxitrafiken blir bättre integrerad i det allmänna persontrafiksystemet, kan samhället bättre än i dag se till att persontrafikstjänsterna även framöver har ett skäligt pris i glesbefolkade områden där trafiken annars inte är lönsam. Denna integrering kräver att skillnaderna i villkoren för tillträde till branschen och i prissättningen mellan taxi- och busstrafik ska avskaffas i så stor utsträckning som möjligt. Vad gäller busstrafiken bygger regleringen i huvudsak på EU-lagstiftning, medan regleringen av taxitrafiken nästan helt och hållet är nationell. Därför är det nödvändigt att ändra särskilt bestämmelserna om taxitrafiken, som dessutom har fastställts som det enda tillåtna sättet att bedriva persontransporter med personbil i Finland. Regleringen har rent av drivits så långt att även bilar som används för tjänster vars pris aldrig grundar sig på mätning av resans längd eller restiden måste vara utrustade med taxameter. Det kapital på flera tusen euro som är bundet till taxametern förhindrar också att olika slags tjänster med fast pris utvecklas.

### *Sammanföring av offentligt finansierade transporter*

På grund av att finansieringen av verksamheten är så splittrad är det svårt att planera trafiken systematiskt och att följa upp kostnaderna systematiskt och specifikt för olika trafikformer. Det har blivit svårare att hitta lösningar bland annat för att det inte alltid går att få jämförbara uppgifter om transportkostnaderna i olika kommuner. Man har försökt förbättra situationen genom att instruera kommunerna att samla in mera jämförbara data.

Kostnaderna för den trafik som finansieras med offentliga stiger till följd av det ökade servicebehov som beror på att befolkningen åldras och på att tjänsterna koncentreras till allt större kommuncentrum. När den öppna, samhällsstödda kollektivtrafiken minskar på grund av att finansieringen eller antalet passagerare minskar, blir passagerarna tvungna att anlita dyrare trafik tjänster. Transporten av personer som har rätt till samhällsfinansierade eller samhällsstödda resor och som skulle kunna använda den öppna kollektivtrafiken måste skötas med dyra individuella transporter. Till följd av detta kommer transportkostnaderna i persontrafiken att fortsätta att stiga om man inte ingriper i den nuvarande utvecklingen. Kostnadsökningen leder oundvikligen till att servicenivån sjunker och självriskerna ökar. När det gäller sammanföringen av transporter har inledande utredningar genomförts, och flera pilotprojekt där omfattande sammanföring och nya transportformer testas håller på att startas. Hindren i lagstiftningen särskilt när det gäller en effektiv användning av materielen och taxiföretagarnas ensamrätt att bedriva transporter med personbil mot betalning måste först slopas för att samhället ska kunna dra full nytta av sammanföringen.

## RP 161/2016 rd

En av de största orsakerna till att kostnaderna stiger är svårigheten att sammanföra transporter. Den öppna samhällsstödda kollektivtrafiken lämpar sig inte tillräckligt väl för alla resande. Dessutom sköts lagstadgade transporter skilt utan koppling till kollektivtrafiken eller så har kollektivtrafiken upphört helt och hållet på grund av att finansieringen eller antalet passage-rare har minskat. De lagfästa transporterna måste i sådana fall skötas som dyra individuella transporter.

Många lagfästa transporter, såsom skolskjutsar, returtransporter från sjukhus och många transporter av personer med funktionsnedsättning kan emellertid skötas effektivare och ändå högkvalitativt om de samordnas bättre med kollektivtrafiken. Samtidigt blir det lättare för personer som inte har lagfästa rättigheter till transporttjänster, såsom äldre eller personer som saknar tillgång till bil, att förflytta sig.

Den splittrade finansieringen orsakar problem särskilt i situationer där det finns tryck för att ytterligare minska finansieringen av kollektivtrafiken. Att ordna kollektivtrafik som är öppen för alla är inte en lagfäst skyldighet för vare sig kommunerna eller staten. En minskad finansiering av kollektivtrafiken ökar antalet dyra individuella transporter.

För att medborgarna ska behandlas jämlikt när det gäller möjligheterna att förflytta sig måste persontrafiken utvecklas utifrån ett helhetsperspektiv vad gäller planeringen, ordnandet och det praktiska genomförandet. Det behövs ett förvaltningsövergripande samarbete och olika kundgruppers behov måste identifieras. När det gäller persontransporterna måste man börja tänka mera helhetsinriktat i stället för att använda ett sektorspecifikt grepp.

Enligt styrgruppen för persontrafiksreformen bör det i gränslandet mellan kollektivtrafik och individuella transporter utvecklas anpassade kollektivtrafiktjänster som beaktar kundernas behov att förflytta sig men också de särskilda krav som begränsningar i en individs funktionsförmåga medför. Till dessa anpassade kollektivtrafiktjänster hör lösningar i gränslandet mellan individuella fortskaffningssätt och den traditionella kollektivtrafiken, såsom anropsstyrd kollektivtrafik, servicelinjer och en mera omfattande sammanföring av resor än i dag.

Under arbetet med att reformera persontransporterna observerades det också att det är utomordentligt viktigt att hälso- och sjukvården engageras för att sammanföringen av resor ska fås att fungera ännu bättre. När det gäller resor som Fpa betalar ersättning för blir nyttan av sammanföringen störst vid långa resor som görs från glest befolkade områden till städer. Situationen är problematisk på grund av att beställningscentralerna ägs av taxiföretagarna vilket medför att det inte ligger i centralernas direkta kommersiella intresse att taxitransporterna sammanförs så effektivt som möjligt.

Handikappade och rörelsehindrade personer behöver tillgänglig kollektivtrafik som är tillräcklig med hänsyn till antalet användare. När allmänna tjänster saknas måste mobiliteten stödjas med särskilda lösningar, såsom transporttjänster som utnyttjar taxitrafik samt beställningstrafik.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1 Målsättning och de viktigaste förslagen**

##### ***Digitalisering och nya affärsmodeller***

Digitaliseringen skapar möjligheter att allt bättre svara på användarnas behov genom nya service- och affärsmodeller för trafik och mobilitet. Syftet med projektet är mycket riktigt att undanröja hindren för digitalisering, automatisering och ibruktagande av nya innovationer i gäl-

lande lagstiftning. Propositionen ska leda till en så lätt, konsekvent och teknologineutral reglering som möjligt genom att upphäva bestämmelser om marknaden för landsvägstrafik som varit spridd på olika författningar och samla de centrala elementen i en ny lag. I nästa skede av projektet ska även lagstiftningen om marknaden för andra trafikformer samlas i den trafikbalk som föreslås här.

Med hänsyn till användningen av trafik tjänsterna är det väsentligt att informationen är interoperabel. Det är nödvändigt att säkerställa tillgången till uppgifter som är väsentliga för mobilitetstjänsterna genom att ålägga dem som tillhandahåller tjänsterna att öppna dessa väsentliga uppgifter i maskinläsbar form över ett öppet gränssnitt. Efterfrågan stimuleras av att kunderna får lättillgänglig och utförlig information om de tjänster som finns att tillgå. Det är inte ändamålsenligt att på lagnivå ange en uttömmande förteckning över de uppgifter som är väsentliga för användningen av mobilitetstjänsterna. Men de inbegriper åtminstone tidtabeller och uppgifter om körrutter, hållplatser, biljettpriser, tillgänglighet och tillgång. I framtiden kan de även omfatta till exempel uppgifter i realtid om var trafikmedlet rör sig längs körrutten. Vilka uppgifter som är väsentliga varierar från tjänst till tjänst. Avsikten är därför att de behövliga datagränssnitten ska definieras närmare genom förordning av statsrådet.

I fortsättningen ska det inte vara nödvändigt att sända informationen separat till ett system som sköts av en myndighet, utan de som producerar trafik tjänster ska kunna välja om de själva ska öppna gränssnitten för sina system i maskinläsbar form. Alternativt erbjuds en möjlighet att för delningen av information använda verktyg som tillhandahålls av Trafikverket. Kravet innebär därför inte en oskälig belastning för små företag.

#### *Biljett- och avgiftssystemens interoperabilitet*

Syftet med propositionen är att enskilda producenter och förmedlare av trafik tjänster i framtiden ska kunna tillhandahålla antingen separata enkelresor eller olika reskedjor eller paket av mobilitetstjänster som har integrerats i tjänsten. På en konkurrensdriven marknad bör kunden således ha möjlighet att köpa och använda mobilitetstjänster och reskedjor via sin serviceproducent. Det ska inte heller få ha någon betydelse var de aktörer som köper eller säljer sådana tjänster befinner sig geografiskt.

I propositionen föreslås det att tillhandahållare av persontransporttjänster i väg- och spårtrafiken, tillhandahållare av förmedlingstjänster samt aktörer som för deras räkning svarar för biljett- och betalsystemet måste ge andra tillhandahållare av mobilitetstjänster eller kombinationstjänster tillträde till försäljningsgränssnittet för sitt biljett- och betalsystem. Skyldigheten gäller möjligheten att skaffa åtminstone en biljettprodukt som ger rätt till en enkelresa till orabatterat pris samt möjligheten att boka en enskild resa med en tjänst vars pris varierar till exempel enligt den tillryggalagda sträckan eller färdtiden. I det senare fallet handlar det ofta om taxitjänster.

Skyldigheten gör det möjligt att bygga hela reskedjor. Huvudvikten ligger likväl även framöver på samarbetet mellan aktörerna och på avtal mellan dem. Små aktörer som fungerar inom ett begränsat område är befriade från skyldigheten när det inte handlar om en tjänst som köps av behörig en myndighet genom offentlig upphandling. En tillhandahållare av en transporttjänst behöver inte öppna gränssnittet för en sådan transporttjänst som ingår i en förmedlingstjänst, eftersom öppnandet av gränssnittet sker genom en förmedlingstjänst.

Man strävar efter att främja en utveckling av biljett- och betalsystemen mot interoperabilitet också genom offentliga upphandlingar. I de offentliga upphandlingar som görs av behöriga myndigheter bör det i fortsättningen krävas att kontrollen av reserätten i trafikmedlet sker i ett bakomliggande system via en internetuppkoppling. Offentliga medel kan därför kanaliseras

## RP 161/2016 rd

bara till sådana mobilitetstjänster som i praktiken möjliggör mervärdestjänster och sammanföring av resor grundade på öppna gränssnitt. Det antas uppstå flera bakomliggande system för kontroll av reserätten på marknaden, och det finns skäl att säkerställa att informationsutbytet mellan dessa stöder interoperabilitet.

Utöver interoperabiliteten hos gränssnitten och den systemnivå som gäller tillgång till information är det viktigt att säkerställa att de avgifter som debiteras för överföring av data eller för det öppna gränssnittet inte snedvrider konkurrensen eller diskriminerar olika aktörer. Även om systemet omfattar aktörer av olika storlek, bör den tillgång till systemen som de öppna gränssnitten möjliggör och till de stödtjänster som eventuellt behövs för detta tillhandahållas aktörerna enligt rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor

För de förslag som gäller öppnandet av gränssnitt gäller en övergångstid på 12 månader från lagens ikraftträdande. Med utnyttjandet av digitaliseringen sammanhänger också den föreslagna ändringen av de avsedda ändamålen för momentet för köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster i statsbudgeten.

Genom ändringen blir det möjligt att i överensstämmelse med regeringsprogrammet använda anslaget för att stödja den som anlitar en trafik tjänst det vill säga för en så kallad (digital) servicesedel.

### *Förbättrande av marknadens funktionsmöjligheter*

Ur trafiksystemens användares synvinkel är målet med reformen att skapa en lagstiftningsram som möjliggör högklassiga och effektivt producerade tjänster som motsvarar användarnas behov. För tillhandahållarna av tjänsterna vill regeringen skapa en lagstiftning som ger dem utrymme att utveckla tjänster med beaktande av de möjligheter, förändringar i omvärlden och kundbehov som den tekniska utvecklingen för med sig.

Genom propositionen avser regeringen också att sänka tröskeln för inträde i trafikbranschen.

### *Gods- och persontrafik inklusive taxitrafik*

Vad gäller gods- och persontrafik, inklusive taxitrafiken, är målet en lättare och enhetligare reglering. Därigenom blir det lättare att komma in i och verka i branschen, och det skapas förutsättningar för nya affärsmodeller och för att utnyttja nya innovationer. En lättare och enhetligare reglering förbättrar möjligheterna att sammanföra transporter och gör såväl aktörernas som myndigheternas verksamhet effektivare. Däremot ska man inte göra avkall på passagerarsäkerheten och nivån på de hinderfria tjänsterna.

I propositionen föreslås det att termen kollektivtrafiktillstånd i gällande lagstiftning byts ut mot den nya termen persontrafiktillstånd, eftersom tillståndet framöver ska gälla idkande av såväl kollektivtrafik i nuvarande form som taxitrafik. Dessutom ska taxitrafik kunna bedrivas på grundval av tillstånd för godstrafik. Villkoren för beviljande av tillstånd för person- och godstrafik enligt EU:s förordning om trafikidkare är strängare än villkoren för beviljande av taxitrafiktillstånd bland annat när det gäller den finansiella kapaciteten och den obligatoriska examen. Det föreslås att det finska taxitrafiktillståndet ska finnas kvar för de aktörer som idkar persontransporter på väg bara med personbil, paketbil, lastbil eller trehjuling, lätt fyrehjuling eller tung fyrehjuling.

De största förändringarna föreslås i taxitrafiken: systemet med tillståndskvoter slopas och bestämmelserna om stationsplats och maximipris ändras. Aktörerna ska enligt förslaget uppge sin stationsplats och sin jourtid det vill säga det område där verksamheten huvudsakligen bed-

## RP 161/2016 rd

rivs och de tider under vilka tjänsterna huvudsakligen tillhandahålls. Trafiksäkerhetsverket ska vid behov kunna meddela en föreskrift om priset på taxitjänster om priserna blir oskäligt höga. Det bilspecifika taxitillståndet ändras och blir specifikt för aktören och villkoren för erhållande av taxitillstånd blir mindre krävande. Enligt förslaget ska taxitrafik i fortsättningen få bedrivas även med stöd av persontrafiktillstånd och tillstånd för godstrafik. Kraven som gäller bedrivande av taxitrafik ska vara de samma oavsett om verksamheten bedrivs i kraft av ett taxitrafiktillstånd, ett persontrafiktillstånd eller ett tillstånd för godstrafik. Ansvaret för kvaliteten på taxitrafiken åläggs tydligt innehavaren av trafiktillståndet.

Regeringen föreslår också att det inte längre ska krävas i lag att taxiföraren har en särskild utbildning eller har avlagt ett särskilt prov även om taxiförare fortfarande måste uppfylla mera detaljerade krav på körförmågan och uppvisa lämplighet som person. Sålunda ska handlingar som förhindrar arbete med barn också förhindra arbete som taxiförare. Personer som gjort sig skyldiga till vissa trafikbrott ska inte heller få arbeta som taxiförare. I stället införs en skyldighet för tillståndshavare att sörja för förarnas kunnande. För att uppfylla sin skyldighet bör tillståndsinnehavaren introducera och utbilda föraren i att tillhandahålla tjänster med de fordon som finns tillgänglig. Samtidigt föreslås nya bestämmelser för att trygga taxipassagerares säkerhet och rättigheter.

För att möjliggöra tekniska innovationer föreslås det att kravet om taxametrar i taxitrafiken frångås till förmån för en mera teknikneutral lagstiftning.

När det gäller yrkesmässiga person- och godstransporter med buss eller lastbil föreslår regeringen att tillståndsplikten delvis avskaffas och att tillståndsvillkoren delvis görs lättare genom att en del nationella tilläggskrav avskaffas för verksamhet som omfattas av EU-lagstiftningen. Kraven på företagarutbildning avskaffas såväl i person- som i godstrafiken. I persontrafiken ska tillstånd inte krävas av företag vars huvudsakliga verksamhet inte är att bedriva persontrafik på landsväg när tjänsten innehåller persontransporter i liten omfattning som en integrerad del.

Dessutom ska kravet på tillstånd för linjebaserad trafik och anropsstyrd trafik slopas. De uppgifter om rutter och hur de trafikeras som samlas in i samband med att den linjebaserade trafiken behandlas kommer att vara tillgängliga för myndigheterna eftersom tillhandahållarna av mobilitetstjänster åläggs att publicera en elektronisk tjänstebeskrivning och trafikidkaren dessutom kommer att vara skyldig att minst 60 dagar i förväg underrätta myndigheten om att tjänsterna inleds, ändras och avslutas. I och med den föreslagna avregleringen av taxitrafiken finns det inte längre någon grund för att kräva ett särskilt tillstånd för anropsstyrd trafik. I godstrafiken avskaffas tillståndsplikten för transporter med paketbil i och med att gränsen för den totala massan gällande tillståndsplikten höjs från 2 till 3,5 ton. Tillståndsplikten ska enligt förslaget inte heller omfatta verksamhet som endast bedrivs med traktorer vars största tillåtna hastighet är högst 60 kilometer i timmen. Godstransport på väg med fordon eller fordonskombinationer vars totala massa är över 2 000 kilo men högst 3 500 kilo kräver likväl registrering hos Trafiksäkerhetsverket.

Innehavaren av trafiktillståndet och tillhandahållaren av transporttjänster med fordon eller fordonskombinationer med en total massa på över 2 000 kilo enligt ovan måste se till att fordonet som används i trafiken är infört i fordonstrafikregistret.

I propositionen föreslås ändringar också i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. Lagens tillämpningsområde görs klarare och nationella tilläggskrav avskaffas. Även om kraven gällande yrkeskompetensen blir föremål för en mera omfattande granskning i andra skedet av projektet med trafikbalken, ansågs de föreslagna ändringarna vara så klara och överensstämmande så väl med aktörernas intresse att de läggs fram redan i det första skedet.

## RP 161/2016 rd

Kraven på yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ska enligt förslaget begränsas till att gälla person- och godstransporter i vägtrafiken med fordon för vilka det krävs körkort för lastbil eller buss. Yrkeskompetens ska inte krävas vid privata icke-kommersiella transporter och när fordonet körs i annat än gods- eller persontransporter. Av den som framför en buss ska det inte krävas yrkeskompetens vid privata, icke-kommersiella transporter. Tillämpningen av undantaget ska harmoniseras med EU-lagstiftningen och de nationella tilläggskraven gällande fordonet och dem som transporteras.

Lagstiftningen om förare vid transporter från utlandet ska enligt förslaget upphävas till de delar specialbestämmelser blir onödiga på grund av den föreslagna ändringen av kompetenskraven för bussförare och med beaktande av att den övergångstid gällande tidpunkten för den första fortbildningen som medlemsstaterna kunnat utnyttja löper ut i september 2016.

Det föreslås att tillhandahållare av förmedlingstjänster åläggs att lämna en utredning om att den som driver transportverksamheten har trafiktillstånd. Tillhandahållare av förmedlingstjänster ska också åläggas att årligen anmäla de totala beloppen av de ersättningar som tillhandahållare av transporttjänster har fått för de transporter som de förmedlat till Trafiksäkerhetsverket.

### *Säkerställande av tillgången på tjänster och tjänsternas kvalitet*

Enligt förslaget ska en innehavare av trafiktillstånd som tillhandahåller persontrafik vara skyldig att i elektronisk form tillhandahålla tillräcklig information om den tjänst som levereras. Det här gör det möjligt för passageraren att jämföra olika egenskaper hos tjänsten innan transportavtal ingås. Skyldigheten gäller även tillhandahållare av förmedlingstjänster och kombinationstjänster. En innehavare av trafiktillstånd som bedriver persontrafik får avvika från kravet om det med hänsyn till storleken på verksamheten eller verksamhetsområdet är skäligt. Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att ge närmare föreskrifter om hur uppgifter ska anmälas.

De centrala kraven på taxitjänsters kvalitet kvarstår. Innehavaren av trafiktillståndet ansvarar första hand för att föraren har körtillstånd. Dessutom svarar innehavaren av trafiktillståndet för att föraren ser till att passageraren kan ta sig in i och ut ur fordonet säkert, erbjuder passageraren den hjälp denne behöver och kan beakta särskilda behov hos passageraren som beror på begränsningar i funktionsförmågan samt att föraren har tillräcklig interaktionsförmåga och tillräckliga språkkunskaper. Tillståndshavaren svarar också för att dess namn och kontaktuppgifter samt namnet på föraren finns till påseende för passageraren. Tillståndshavaren svarar dessutom för att passageraren väljer en ändamålsenlig rutt och kan betala sin resa kontant och med de vanligaste betalkorten om ett annat betalningssätt inte har angetts tydligt och godkänts av kunden i samband med beställningen eller bokningen.

I propositionen föreslås det att den resandes möjligheter att på förhand få information om prissättningen av en taxitjänst ska förbättras. Priset eller grunderna för bestämning av priset ska meddelas klart, entydigt och på ett sätt som är lätt för den resande att lägga märke till och förstå. Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om hur priset ska anges, om hur prisuppgifterna ska läggas fram och om det sammanlagda pris på taxitjänsten som för den händelse att det överskrids eller beräknas överskridas kräver en uttrycklig överenskommelse. Trafiksäkerhetsverket får även meddela en föreskrift om maxpriset på taxitjänster om priserna stiger och blir oskäligt höga i jämförelse med konsumentpriserna och kostnadsindex för taxi-trafiken.] De krav som gäller prissättningen av taxitjänster gäller utöver tillståndshavaren också tillhandahållaren av en förmedlingstjänst.



Genom den föreslagna lagstiftningen försöker man förebygga de skadliga verkningar som har förekommit i andra länder efter avreglering av taximarknaden och som senare har åtgärdats genom ny lagstiftning.

Bestämmelser om villkoren för att ingripa i marknaden för offentlig trafik finns i EU:s trafikavtalsförordning, och det finns inte orsak att nationellt utfärda närmare bestämmelser om de frågor som den reglerar. Det föreslås att det nationella tillståndsförfarande för linjebaserad trafik enligt kollektivtrafiklagen ska avskaffas. När den behöriga myndigheten anser det nödvändigt att komplettera de tjänster som tillhandahålls på marknadsekonomiska villkor, kan den använda de förfaranden som anges i trafikavtalsförordningen. Den behöriga myndigheten ska även framöver kunna trygga den trafik som den upphandlat genom ett beslut om att trafikavtalsförordningen ska tillämpas och myndigheten ska vid behov kunna ge trafikidkaren ensamrätt i överensstämmelse med trafikavtalsförordningen. I trafikbalken ska det även föreskrivas att myndigheten får förbjuda verksamhet som orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som omfattas av sådan ensamrätt. Förbudet kan förenas med vite.

#### *Mobilitet utan hinder*

Propositionen inverkar inte på rättigheter som har sin grund i speciallagstiftning och nivån på tillgängligheten ska inte sänkas. I speciallagstiftningen föreskrivs det om rätten till offentligt stödda transporter för personer som hör till grupper med särskilda behov.

Taxitrafiken har traditionellt haft stor betydelse för handikappade och äldre personer. Det här beror på att taxitrafiken har karaktären av dörr till dörr-transport och på att taxisystemet i Finland har utvecklats skilt med tanke på grupper med särskilda behov såsom skolelevers och gravt handikappade personers behov. Taxitrafiken och prisregleringen i den har utnyttjats som sådan när transporter ha köpts med stöd av speciallagstiftning och när ersättningar har betalats enligt sjukförsäkringslagen.

När det gäller speciallagstiftningen konkurrensutsätter kommunerna eller bör kommunerna konkurrensutsätta sina transporter och härvid beakta förarens kompetens, materielens lämplighet för målgruppen och flera andra omständigheter som är viktiga för att en person i målgruppen ska kunna transporteras säkert. Propositionen ger kommunerna fler möjligheter att konkurrensutsätta transporterna när företagen blir fler, priserna släpps fria, skillnaderna mellan buss- och taxitrafiken minskar och företagen kan växa och vid behov specialisera sig. Den ändring av lagen om offentlig upphandling (348/2007) som är under beredning ökar sannolikt också trycket för att man i upphandlingen bättre ska beakta de handikappade användarnas krav. Dessutom möjliggör EU:s trafikavtalsförordning, som gäller upphandlingen av trafik som är öppen för alla, att de behöriga myndigheterna vid behov utnyttjar förordningen också vid upphandlingen av taxitrafik som är öppen för alla, såsom upphandlingen av anropsstyrda taxilinjer, för att förbättra den allmänna kvaliteten på kollektivtrafiken eller för att komplettera trafiktjänsterna på orter där buss- eller taxitjänster inte finns. I detta sammanhang kan man också ställa krav på tillgängligheten.

I propositionen går man inte närmare in på de krav på tillgängligheten som tillämpas i upphandlingsförfarandena. Som ett alternativ har man övervägt att som ett samarbete mellan olika aktörer sammanställa gemensamma rekommendationer om vilka minimikvalitetskrav som kan ställas åtminstone på taxi- och bussförarnas kompetens och materielens tillgänglighet och säkerhet såväl vid transporttjänster som hör till speciallagstiftningens tillämpningsområde som vid upphandlingen av kollektivtrafik. Det här skulle kunna vara ett sätt att öka delaktigheten, säkerheten och den allmänna tillgängligheten för de funktionsnedsatta passagerarna och samtidigt också effektivisera skötseln av de specialtransporter som bekostas av samhället. En

## RP 161/2016 rd

taxi- eller bussföretagare kan å sin sida utnyttja dessa rekommendationer i marknadsföringen av sina tjänster även när tjänsterna tillhandahålls enligt marknadens villkor.

Det bör noteras att den nuvarande lagen om taxitrafik och den nuvarande kollektivtrafiklagen täcker bara en liten del av den lagstiftning för trafikbranschen som ska främja tillgänglighet som stöder självständig mobilitet bland funktionsnedsatta. Dessutom har bara en liten del av de äldre och de handikappade rätt att använda samhällets transporttjänster. Sålunda föreskrivs det separat i unionslagstiftningen till exempel om bussars konstruktion och utrustning, om bussförarnas utbildning och om busspassagerarnas rättigheter, inbegripet förarnas kunskaper om funktionsnedsättningar.

Ett syfte med propositionen är att allt fler aktörer ska fästa större avseende vid tillgängligheten och de funktionsnedsatta passagerarnas säkerhet. Detta främjas av att den aktör som tillhandahåller persontrafik oavsett trafikformen måste se till att aktuell information om tillgängliga tjänster tillhandahålls via ett öppet gränssnitt och fritt att användas av alla. Det här betyder att såväl trafikidkarna, trafikmyndigheterna och de som ordnar samhällets transporter som till exempel de aktörer som förmedlar transporttjänster kan utnyttja denna information mycket bättre än för närvarande när de planerar eller förmedlar trafiktjänster eller när de generellt följer upp och utvecklar trafiktjänster.

Betydelsen av information om tillgängligheten betonas också i det åtgärdsprogram för trafiken och kommunikationerna som förbereds vid ministeriet. Syftet med programmet är att främja digitaliseringen så att så många som möjligt kan få nytta av den och så att trafikförmedlingstjänster i ett så tidigt skede som möjligt kan kompletteras med aktuella uppgifter om tjänstens tillgänglighet. Men det åtgärdsprogram ska också göra förmedlingstjänsterna så användbara och tillgängliga som möjligt även ur äldre och funktionsnedsatta resenärers synvinkel.

### *Omorganisering av myndigheternas uppgifter*

Regeringen föreslår att beviljandet av de trafiktillstånd som krävs för yrkesmässig trafik ska koncentreras till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket ska tilldelas nya befogenheter att meddela föreskrifter som till en del gäller frågor som tidigare har reglerats genom förordning av statsrådet. Trafikverkets uppgift som den myndighet som att följer utbudet och efterfrågan på trafiktjänster och samordnar arbetet med att utveckla marknaden ska enligt förslaget till stor del förbli som förr, men verket föreslås dessutom få en del nya serviceuppgifter med anknytning till öppnandet av information.

Servicenivån bestäms och trafikavtal enligt EU:s trafikavtalsförordning ingås av de myndigheter som denna uppgift för närvarande ankommer på enligt kollektivtrafiklagen. Landskapsreformen beaktas i den fortsatta beredningen denna proposition och hela lagstiftningsprojektet. I riktlinjerna för samordningen av landskapsförvaltningen och regionförvaltningen från april 2016 har det föreslagits att landskapen ska planera och ordna den regionala kollektivtrafiken och sköta ärenden som gäller statliga understöd till kollektivtrafiken.

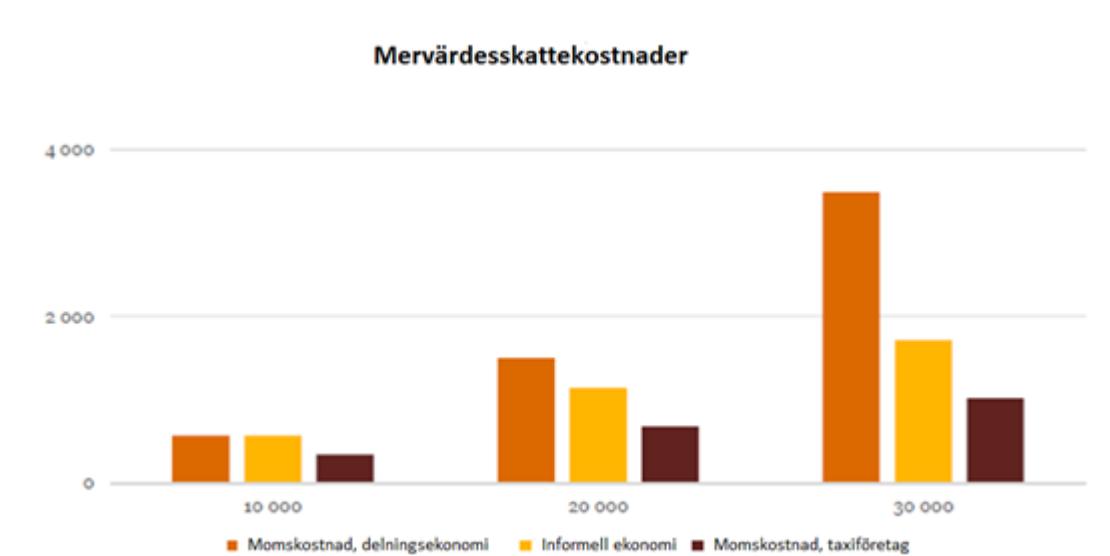
### **3.2 Bedömning av genomförandealternativ**

Under beredningens gång har olika alternativ för genomförandet bedömts så att de har reflekterats mot målen för regeringsprogrammet och den föreslagna lagen. Ett av målen med regeringens proposition är att främja uppkomsten av nya service- och affärsmodeller för trafik och mobilitet som svarar bättre mot användarnas behov. Andra mål är att bidra till att trafiksystemet ses som en helhet, underlätta tillträdet till marknaden och förbättra interoperabiliteten mellan systemets olika delar. Den föreslagna lagen ingår i regeringens spetsprojekt för att skapa en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Propositionen är också ett led i genomfö-

randet av regeringens spetsprojekt för normavveckling. Propositionen bidrar också till genomförandet av den fullständiga omarbetning av lagstiftningen för person- och godstrafik som utlovas i regeringsprogrammet och stöder målet att sänka kommunernas kostnader.

I överensstämmelse med spetsprojektet för normavveckling i regeringsprogrammet har man vid beredningen och bedömningen av olika alternativ studerat möjligheterna att göra regelbördan lättare och att nå de mål som ställts för projektet med andra medel än lagstiftning. Grundprincipen har alltså varit att när olika alternativ bedöms motivera behovet av reglering genom en jämförelse med en situation där den föreslagna lagstiftningen inte finns. De mål för vilka lagstiftningen övervägs, kan uppnås med lättare medel än genom lagstiftning. Om exempelvis insynen i verksamheten förbättras genom krav om att vissa uppgifter om den publiceras är det möjligt att uppnå ett läge där kundernas kvalitetsmedvetenhet och val styr verksamheten effektivare än myndigheternas tillsyn. På samma sätt kan upphandlingsvillkoren i verksamhet som finansieras med offentliga medel styra verksamheten precisare och på ett sätt som bättre stämmer överens med de lokala förhållandena än en lagstiftning som tillämpas generellt. Lagstiftningen har setts som en sista utväg när man ska säkra att målet nås.

Under beredningen bedömdes olika genomförandealternativ, och det ordnades också öppna möten för intressentgrupperna där alternativen behandlades. Till föremålen för bedömningen hörde bland annat passagerarnas rättigheter, kraven rörande prissättningen av taxitjänster, behöriga myndigheter som ska ordna trafik tjänster, skyddet enligt EU:s trafikavtalsförordning, taxiförarnas yrkeskompetens och bedrivande av verksamhet i liten skala.



#### *Tillträde till marknaden och avgränsning av tillståndsplikten*

När det gäller omarbetningen av trafik tillståndssystemet granskades ett alternativ där småskalig transportverksamhet skulle befrias från krav på trafik tillstånd upp till ett visst belopp. Syftet var att finna en regleringsmodell som sporrar till utveckling av nya slags tjänster, till försök och till ekonomisk aktivitet utan att tjänsternas säkerhet och kvalitet äventyras och utan att det leder till att den informella ekonomin växer. I beredningen diskuterades en omsättning på 10 000 euro under en 12 månaders kontrollperiod. Denna gräns skulle ha stämt överens med

## RP 161/2016 rd

gränsen för verksamhet i liten skala enligt mervärdesskattelagen och med lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning.

I fråga om den småskaliga verksamheten har risken för informell ekonomi det vill säga för att de samhälleliga skyldigheterna försummas bedömts vara mycket liten, eftersom den här typen av aktörer har mycket små samhälleliga skyldigheter. På småskaliga aktörer tillämpas en nedre gräns för arbetspension på 7 557,19 euro och en nedre gräns för mervärdesskatteskylldighet på 10 000 euro. Dessutom tillämpas en nedre gräns på 10 000 euro enligt lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning. Det finns inte heller någon skyldighet att höra till förskottsuppbörsregistret eller verkställa förskottsinnehållning för en kund vars inköp under året underskrider 1 500 euro.

Med hänsyn till konkurrensneutraliteten skulle en befrielse av småskalig verksamhet från tillståndsplikten delvis ha kunnat göra konkurrensvillkoren mindre jämlika. I ljuset av de ekonomiska realiteterna är detta likväl mycket osannolikt. En aktör som bedriver småskalig verksamhet och inte hör till mervärdesskatteregistret kan inte dra av mervärdesskatt som ingår i anskaffningar och utgifter. Enligt utredningar (Taksiliikenteen vapauttaminen, PwC 2016) betalar en småskalig aktör oavsett storleken på verksamheten mera mervärdesskatt än aktörer som bedriver verksamheten som företag. När man granskar konkurrensneutraliteten talar man ofta om så kallade relevanta marknader, vilket ställer verksamhet som ska anses vara amatörmässig utanför granskningen. Detta synsätt har bland annat nyligen bekräftats av finansutskottet i samband med en ändring av mervärdesskattelagen. Utskottet konstaterade att verksamhet med en årlig omsättning på under 10 000 kan betraktas som amatörmässig, och att den inte snedvrider konkurrensen (FiUB 50/2014, PR 168/2014 rd).

Under beredningen vann idén om befriande av småskalig verksamhet understöd, men den mötte också starkt motstånd och ansågs skapa två slags marknader samtidigt som gränsen ansågs svår att övervaka. När propositionen finslipades utelämnades förslaget.

När det gäller förnyandet av taxisystemet har man granskat ett alternativ där det nuvarande systemet bevaras i förenklad form. Man fann emellertid att det nuvarande systemet sätter så strikta randvillkor för serviceutbudet att det inte lämnar utrymme för utveckling av tjänsterna och för nya verksamhetsmodeller och lösningar. Därför föreslogs en modell som liknar den som redan tillämpas på den övriga persontrafiken och på godstrafiken. Det här främjar en effektiv användning av resurserna och gör det lättare att sammanföra transporterna.

En del aktörer inom godstrafiken förhåller sig kritiska till förslaget att höja gränsen för tillståndsplikt i fråga om fordons och fordonskombinationers totala massa från 2 ton till 3,5 ton, eftersom ändringen enligt deras bedömning till exempel i huvudstadsregionen kan leda till att paketbiltransporterna går över i utländska händer. Sannolikheten för att detta sker kan bedömas så att man jämför med en jämförbar marknad, såsom småtransporterna som redan nu är befriade från tillståndsplikt. Med ökande volymer i webbhandeln har mängden paket vuxit, vilket har gett oss nya aktörer på den finska kurirmarknaden. Det har också kommit in internationella aktörer på marknaden. Dessa har likväl i flera fall grundat dotterbolag i Finland. Genom att höja gränsen för tillståndsplikt strävar man efter att utveckla marknader för nya slags tjänster och att göra den administrativa bördan lättare särskilt för små aktörer. Det här står också i samklang med målet att avveckla nationell tilläggsreglering.

Det har också uttryckts oro för att avskaffandet av krav på tillstånd leder till att den informella ekonomin växer. När det gäller godstrafiken övervakar NTM-centralen som beviljat trafik tillståndet och för Ålands del Statens ämbetsverk på Åland den informella ekonomin. Deras tillsyn omfattar bara företag med trafik tillstånd. Transportföretagen är också föremål för annan övervakning: polisens övervakning på vägarna gäller pågående transporter, arbetarskyddsinsyn.

spektörernas tillsynsåtgärder i företagen gäller arbets- och körtiderna och bland annat lönerna. En betydande övervakare av den ekonomiska gråzonen är Skatteförvaltningen som övervakar näringsverksamheten. När servicen och faktureringen i allt högre grad blir elektronisk, lämnar alla beställningar ett digitalt spår som kan kontrolleras i efterhand. Systemet med trafiktillstånd är ett kompletterande sätt att ingripa i verksamheten.

På grund av de synpunkter som framfördes under beredningen gick man in för kompromissförslaget att registreringsskyldigheten ska en tjänstetillhandahållare som bedriver yrkesmässig godstransport på med fordon eller fordonskombinationer med en total massa på över 2 000 kilo men under 3 500 kilo. Förslaget bidrar till bekämpningen av informell ekonomi. Registreringen är dock enklare än ett tillståndsförfarande, vilket ger lättare tillträde till marknaden. Sloandet av tillståndsplikten för godstrafik som bedrivs med fordon och fordonskombinationer på under 3,5 ton sänker tröskeln för tillträde till marknaden i betydande grad och möjliggör ny affärsverksamhet, vilket höjer sysselsättningen och omsättningen i branschen. Att döma av hur populärt det är att hyra paketbil finns det en efterfrågan på paketbilstransporter bland konsumenterna.

### ***Tillämpning av EU:s trafikavtalsförordning i Finland***

När gällande kollektivtrafiklag bereddes gjordes en utförlig kartläggning av om kollektivtrafikens tjänster kan ordnas på något annat sätt än som trafik som bedrivs på renodlade marknadsvillkor eller trafik som bedrivs enligt trafikavtal (RP 110/2009 rd). Det visade sig att andra sätt att ordna trafiken inte finns. Slutsatsen motiverades bland annat med ordalydelsen i artikel 1 i trafikavtalsförordningen, med unionens domstols avgörande i fallet Altmark (Mål C-280/00, där domstolen slog fast att systemet enligt förordning 1191/69 som föregick trafikavtalsförordningen är tvingande) och med det att en parallell tillämpning av medlemsstaters egna system vid sidan av förordningen snabbt leder till att förordningen förlorar sin betydelse och till att den eftersträvade rättssäkerheten inte uppnås genom lagstiftningen. Kommissionen har också styrkt denna slutsats 2008.

Av den orsak som beskrivits ovan är det inte möjligt att säkerställa tillgången till kollektivtrafiktjänster till exempel genom att lagstifta om en skyldighet att tillhandahålla en samhällsomfattande tjänst, på så sätt att ett företag utses till leverantör av samhällsomfattande tjänster med skyldighet att tillhandahålla trafiktjänster till ett pris som är skäligt för genomsnittsanvändaren.

I trafikavtalsförordningen ges den behöriga myndigheten en omfattande prövningsrätt i fråga om vilka medel enligt förordningen de använder för att trygga tillgången på offentliga trafiktjänster. Vid beredningen av propositionen har förordningen tolkats så att denna prövningsrätt i regel inte kan begränsas nationellt. Emellertid är det också möjligt att tolka förordningen så att den bara anger hur de behöriga myndigheterna ska agera när de ingriper i marknadens funktion men inte kräver att de behöriga myndigheterna har tillgång till alla de medel som förordningen möjliggör, såsom beviljande av ensamrätt. I Sverige har förordningen tolkats på detta sätt, och där har beviljandet av ensamrätt förbjudits. Hur som helst föreskrivs det inte i förordningen hur de ensamrätter som beviljas enligt förordningen ska fastställas. Enligt kommissionens meddelande om trafikavtalsförordningen (2014/C 92/01) kan en sådan ensamrätt fastställas med en lag, en annan författning eller ett administrativt rättsmedel.

Vid beredningen av propositionen har man beslutat att avskaffa kravet på tillstånd för linjebaserad trafik i den nationella lagstiftningen, vilket begränsar tillträde till branschen på marknadsvillkor, eftersom kravet har konstaterats innebära en onödigt tung förhandskontroll. Kravet på tillstånd för linjebaserad trafik gäller även linjer i områden där det inte finns trafik som ordnats enligt trafikavtalsförordningen. Dessa tillstånd skapar inget mervärde i systemet med

beaktande av tjänstetillhandahållarnas skyldighet att även i övrigt informera om sin trafik. De behöriga myndigheterna kan enligt förslaget likväl även framöver vid behov bevilja ensamrätter enligt trafikavtalsförordningen och förbjuda verksamhet som strider mot dem. När de behöriga myndigheterna använder förfaranden enligt trafikavtalsförordningen måste de likväl beakta att målet är att ett trafikavtal ska låta marknaden fungera så fritt som möjligt.

### *Prissättning av taxitjänster*

När det gäller prissättningen av taxitjänster har man strävat efter en lösning som bäst främjar konkurrens, medverkar till att utbud och efterfrågan möts och också ger passageraren tillräckligt skydd. Det lättaste regleringsalternativet är att helt avstå från prisregleringen av taxitrafiken. Prissättningen av taxitjänsterna sker i detta fall på marknadsekonomiska villkor, vilket bäst främjar konkurrensen inom taxibranschen. Det kan också leda till att priserna sjunker särskilt i stadsregionerna, där utbudet kan antas öka när begränsningen av antalet tillstånd slopas. Dessutom möjliggör det användningen av olika slags prissättningsmodeller, och främjar därigenom uppkomsten av nya slags servicemodeller. I och med att regleringen av antalet tillstånd slopas anses det allmänt att det är befogat att avstå från regleringen av maximipriset så att taximarknaden blir genuint konkurrensstyrd och fungerar enligt utbud och efterfrågan.

Möjligheten att sätta pris enligt kostnaderna säkrar ett serviceutbud i hela landet. Avvecklingen av regleringen av maximipriset kan leda till att priserna stiger i glest befolkade områden om det inte finns tillräckligt många tillhandahållare av service för att det ska uppstå konkurrens. En eventuell prisökning i glest befolkade områden kan också påverkas av att regleringen av ersättningarna för framkörning till kunden slopas. Priserna kan likväl påverkas i motsatt riktning av att jourplikten avskaffas samt möjligheterna att effektivisera verksamheten. Följden av att en bransch öppnas för genuin konkurrens är generellt att starkt reglerade marknader där det förekommer överdrivet stora vinster lockar till sig nya tjänstetillhandahållare.

När man slopar regleringen av antalet taxitillstånd kan utbud i fortsättningen lättare uppstå även genom verksamhet på deltid och under årstider då utbudet av taxitjänster hittills har varit för litet. Kommunerna kan fortsättningsvis när de så vill ordna jourplikt genom att köpa den av en tjänstetillhandahållare om det annars inte finns tillräckligt med taxitjänster i kommunen och det anses nödvändigt att sådana tillhandahålls.

I nuläget har det lagfästa maximipriset i praktiken blivit också ett minimipris på taximarknaden. När det fastställer ett maximipris ingriper samhället på ett betydande sätt i marknadens funktion och i tjänstetillhandahållarnas näringsfrihet. Genom att lagstifta om ett maximipris har samhället önskat skydda de resande för ockerpriser. Förutom av prisregleringen skyddas de resande av tillgången till tillräcklig information om priserna och grunderna för hur de bestäms, vilket ökar förutsägbarheten i prissättningen av taxitjänsterna och bättre än för närvarande möjliggör en jämförelse av priserna på olika taxitjänster. Det finns redan verktyg för att lägga fram ett beräknat totalpris även före resans början.

Prissättningens genomskinlighet kan främjas genom att tillhandahållaren av en tjänst åläggs att uppge priset på tjänsten eller grunderna för bestämningen av priset. Skyldigheten kan stärkas genom ett krav om att tillhandahållaren ska ge den resande prisuppgifter i en klar och begriplig form. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att ge närmare föreskrifter om hur priset ska anges och affischeras, vilket bättre möjliggör att priserna kan jämföras. Detta är viktigt särskilt när kunden tar en taxi på gatan, varvid en prisjämförelse på förhand är besvärlig om priserna anges på olika sätt. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket vid behov få utfärda närmare föreskrifter också om det totalpris om vilket ska avtalas särskilt, om det överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. Om det uppstår meningsskiljaktigheter om huruvida man uttryckligen har kommit överens om priset, ska tillhandahållaren av tjänsten be-

visa sin ståndpunkt, vilket även skyddar i synnerhet konsumenten. Om det inte finns en uttrycklig överenskommelse om priset, får det inte överskrida det totalpris som Trafiksäkerhetsverket fastställt. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom vid behov fastställa ett maximipris för de taxitjänster som används oftast, om totalpriserna i taxitrafiken är märkbart högre jämfört med den allmänna nivån på konsumentpriserna och taxitrafikens kostnadsindex.

Oftast är det möjligt att ta en taxi på en taxistation eller direkt på gatan i tätt befolkade stadsområden, där efterfrågan på taxitjänster är tillräcklig. Däremot har den resande bättre förutsättningar för att jämföra priset på olika tjänster i glest befolkade områden och även annars när taxin beställs på förhand eller via en elektronisk tjänst. Taxitjänster beställs allt oftare på förhand via olika digitala applikationer, som gör det enkelt att jämföra priset på olika tjänster. I november 2015 hade 69 procent av finländarna smartmobil enligt Statistikcentralen. Antalet mobiltelefoner och den aktiva användningen av dem kommer troligen att fortsätta att öka under de närmaste åren. Antalet taxitjänster som köps per telefon eller via digitala applikationer kan därför antas öka. På motsvarande sätt kommer antalet tjänster som köps direkt på gatan eller på en taxistation sannolikt att minska. Det här betyder att den resande i framtiden kommer att ha allt bättre möjligheter att på förhand konkurrensutsätta den önskade taxitjänsten och även på andra sätt ställa krav på tjänsten. Någon grund för att reglera maximipriset finns alltså inte nödvändigtvis längre då de resande får allt bättre möjligheter att på förhand ta reda på priset på tjänsten eller grunderna för hur priset bestäms.

Även genom gällande lagstiftning är det möjligt att ingripa vid oskäligen avtalsvillkor. Enligt 3 kap. 1 § i konsumentskyddslagen får avtalsvillkor inte vara oskäligen mot konsumenten. I praktiken betyder det här att om priserna på taxitjänster har varit oskäligen, är det möjligt att inlämna klagomål till konsumentmyndigheten på normalt sätt. Övervakningen sker således i efterhand, och ärendet avgörs från fall till fall. Enligt 4 kap. 1 § 1 mom. i konsumentskyddslagen kan ett avtalsvillkor som är oskäligt mot konsumenten jämkas eller lämnas utan avseende.

När denna proposition bereddes utreddes behovet att lagstifta om passagerarens rättigheter och om fel som inträffat i en tjänst i taxitrafiken liksom även i den buss- och tågtrafik som ligger utanför EU-lagstiftningens tillämpningsområde. Vid beredningen slogs det fast att en sådan reglering bör övervägas i en senare fas av trafikbalksprojektet på ett sätt som är samstämmigt för olika trafikformer. Det är naturligt att en utredning om detta görs i lagprojektets senare faser, när alla trafikformer tas med i trafikbalken. De allmänna principerna i avtalsrätten kan hur som helst tillämpas på en taxitjänst. De sannolikaste felsituationer i en taxitjänst som identifierades i samband med beredningen gällde prissättningen och sättet att ange priset. Uttryckliga bestämmelser om dessa frågor ska ingå i trafikbalken.

### ***Biljett- och avgiftssystemens interoperabilitet***

Vid de möten för intressentgrupper som ordnades i samband med beredningen av trafikbalken har man diskuterat alternativa lösningar för att göra biljett- och avgiftssystemen interoperabla. I det lagstiftningsalternativ som innebar minst skyldigheter lagstiftas det bara om att inte diskriminera olika användare. Denna lösning ansågs emellertid inte tillräcklig för att påskynda ibruktagandet av lösningar som möjliggör interoperabilitet, eftersom kravet hade gällt bara en del av aktörerna. Dessutom ansågs det att en sådan reglering i värsta fall skulle kunna leda till att företag som är föregångare och frivilligt öppnar sina gränssnitt skulle drabbas av tyngre reglering och flera skyldigheter vad gäller samarbete än övriga aktörer. Slutsatsen blev därför att det bör finnas något slags skyldighet att öppna gränssnitten.

Eftersom den offentliga finansieringen har en stor roll i trafiksystemet, ansågs det allmänt acceptabelt att förena tjänster som produceras med stöd av skattemedel med starkare skyldigheter för att deras tillgänglighet och användbarhet ska vara så goda som möjligt. Även vad gäller

aktörer som verkar enligt marknadsekonomiska villkor och som är kritiska med hänsyn till reskedjan – bortsett från de minsta aktörerna – sågs en samarbetskyldighet som viktig.

Regeringen valde den föreslagna lagstiftningslösningen därför att den ansågs bäst genomföra målet för biljett- och avgiftssystemen om en minimiinteroperabilitet som möjliggör kundens hela reskedja. Det blir tjänstetillhandahållarnas uppgift att välja en universell teknik för att genomföra interoperabiliteten. En mera omfattande skyldighet att på bred front gå över till att använda ett bakomliggande system som möjliggör interoperabilitet ska gälla offentligt upphandlade tjänster.

### ***Ansvar som vilar på tillhandahållarna av förmedlingstjänster och kombinationstjänster***

Syftet med propositionen är att göra regelbördan lättare och skapa jämlika verksamhetsbetingelser för aktörerna oavsett hur och i vilken form tjänsterna tillhandahålls. Under beredningen har man i ett brett perspektiv övervägt om det på några punkter finns skäl att utvidga regleringen till att omfatta även aktörer av ny typ. Grundprincipen är att lagstiftningsbördan ska göras lättare över hela linjen och att nya skyldigheter inte ska påföras genom lagstiftning om det inte är nödvändigt för att skapa jämlika verksamhetsförutsättningar. Ovan har vi i detalj diskuterat ändamålsenligheten hos olika skyldigheter som rör öppnandet av gränstorna och tillgången till information. Dessa skyldigheter kan åläggas tillhandahållare av kombinationstjänster, mobilitetstjänster eller förmedlingstjänster samt trafiktillståndshavare. Målet är särskilt att främja digitaliseringen av tjänsterna och uppkomsten av nya tjänster på trafikmarknaden. Utöver de skyldigheter som nämns ovan föreslås det att tillhandahållare av förmedlingstjänster också ska åläggas andra skyldigheter. Nedan beskrivs det närmare vilka skyldigheter som åläggs tillhandahållare av förmedlingstjänster och tillhandahållare av kombinationstjänster, som förutom att de åläggs att öppna gränssnitten även påförs andra skyldigheter.

Syftet med en förmedlingstjänst för persontransporter är att göra det lättare för den som bedriver transportverksamhet och deras kunder att mötas och avtala om tjänsten. På taximarknaden verkar i dag till exempel flera olika typer av tillhandahållare av förmedlingstjänster vars kunder beställer taxitjänster. En tillhandahållare av förmedlingstjänster kan svara för hur priserna meddelas kunden, erbjuder en kanal för kundåterkoppling samt sörjer även i övrigt för informationsgången mellan föraren och kunden. En tillhandahållare av förmedlingstjänster för transporter har även uppgifter om förmedlade resor, betalade ersättningar och samtliga förare vars transporter tjänsten förmedlar. I förmedlingstjänsterna kan enskilda tillhandahållare av transporttjänster i praktiken ha små möjligheter att inverka till exempel på hur priserna anges och hur kundåterkopplingen ges. Dessutom kan en enskild tillhandahållare av transporttjänster i praktiken ha små möjligheter att förhandla om att man i förmedlingstjänsten ska tillämpa bestämmelser i den föreslagna lagen till exempel om prissättningen av en taxitjänst och om att ge annan information.

På de grunder som nämns ovan är det ändamålsenligt att kräva att tillhandahållaren av en förmedlingstjänst i sin egen verksamhet ser till att beakta skyldigheterna i denna lag vid förmedlingen av transporttjänster i den utsträckning som den genom sin verksamhet kan inverka på transporten och till exempel den information som ges om transporten. För tillhandahållare av förmedlingstjänster gäller enligt förslaget ett krav om att ge information om tjänsten i elektronisk form till kunden samt krav på prissättningen.

Dessutom ska en tillhandahållare av förmedlingstjänster säkerställa att den som bedriver transportverksamheten har trafiktillstånd, om ett sådant krävs. Tillhandahållare av förmedlingstjänster ska också åläggas att årligen anmäla de totala beloppen av de ersättningar som tillhandahållare av transporttjänster har fått för de transporter som de förmedlat till Trafiksäkerhetsverket.



Den skyldighet att kontrollera aktörers trafiktillstånd eller storleken på de betalade ersättningarna som åläggs tillhandahållare av förmedlingstjänster är ett kompletterande sätt att sätt sköta bekämpningen av den informella ekonomin inom transportbranschen kostnadseffektivt. Redan av affärsekonomiska skäl ligger det i tillhandahållarnas intresse att sörja för att de tjänster den förmedlar följer bestämmelserna i den föreslagna lagen, varför skyldigheten inte kan anses oskälig från tillhandahållarens synpunkt. Den anmälnings- och utredningsskyldighet som ålagts tillhandahållare av förmedlingstjänster fungerar samtidigt som ett medel att sprida information om de lagfästa skyldigheterna bland aktörer som planerar att inleda transportverksamhet och tar kontakt med en tillhandahållare av förmedlingstjänster för att kunna inleda verksamheten.

I propositionen föreslås det nya skyldigheter också för tillhandahållare av kombinationstjänster. En tillhandahållare av kombinationstjänster är till skillnad från en tillhandahållare av förmedlingstjänster en sammanförare av reskedjor som inte nödvändigtvis på samma sätt som en tillhandahållare av förmedlingstjänster har en databank över transporter och enskilda förare. Dessutom kan en tillhandahållare av kombinationstjänster anlita ett mycket brett spektrum av tillhandahållare av transporttjänster och andra mobilitetstjänster när de sammanställer reskedjor. Då är det inte ändamålsenligt att tillhandahållaren av tjänsten är skyldig att kontrollera att alla aktörer som bedriver transportverksamhet har behövliga trafiktillstånd. Av de skäl som nämns ovan har tillhandahållaren inte heller sådan information om biljett- och avgiftssystem som den skulle kunna ge andra tillgång till. En tillhandahållare av kombinationstjänster ska inte heller omfattas av den reglering som gäller prissättningen av taxitjänster, eftersom taxitjänster kan tillhandahållas inom ramen för kombinationstjänster som en del av en större servicehelhet, varvid det inte är ändamålsenligt att meddela priset på en enskild taxiresa. En tillhandahållare av kombinationstjänster kan likväl även fungera som tillhandahållare av förmedlingstjänster om den uppfyller karakteriseringen i definitionen på en förmedlingstjänst.

I så fall ska den omfattas av de krav som gäller tillhandahållare av förmedlingstjänster. Dessutom ska tillhandahållare av kombinationstjänster göras skyldiga att öppna gränssnittet för kontroll av reserätten.

## **4 Propositionens konsekvenser**

### **4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för servicenivån**

#### **4.1.1 Konsekvenser för hushållen**

Allmänt om konsekvenserna av reformen. Trafiken är en betydande utgiftspost för hushållen. Enligt Statistikcentralens senaste undersökning av hushållens konsumtion från 2012 spenderade de finska hushållen 19 miljarder euro på trafik, vilket är 17 procent av hushållens konsumtionsutgifter. Betraktade under 27-årsperioden 1985–2012 har trafikens och livsmedlens andel hela tiden förblivit den största utgiftsposten efter boendet. Ökningen i trafikutgifterna har varit snabbare än ökningen i livsmedelsutgifterna.

Av hushållens trafikutgifter utgör anskaffningen och användningen av en egen bil den absolut största komponenten. År 2012 var de sammanlagda kostnaderna för ägandet och användningen av personbilar i Finland 15,1 miljarder euro. För annan trafik används enligt Statistikcentralens statistik över hushållens konsumtion 3,89 miljarder euro. Av denna summa spenderades 0,66 miljarder euro på bussresor, 0,17 miljarder euro på taxiresor och 0,39 miljarder euro på tågresor. Likväl används den egna bilen bara fem procent av tiden, medan den står oanvänd 95 procent av tiden. Ur hushållens synvinkel innebär alla insatser för att minska behovet att skaffa och använda egen bil eller som effektiviserar användningen av den bland annat genom delningsekonomi, möjligheter till besparingar. En ökning av användningsgraden för personbi-

larna från 5 till 10 procent beräknas sänka det kapital som är bundet i personbilsbeståndet med 1,3–3,3 miljarder euro.

Trafikbalken syftar till att möjliggöra tjänster av ny typ. Dessa bedöms minska behovet att använda egen bil särskilt i de större städerna. För dem som bor i landsbygdsstil kommer den egna bilen troligen länge att behålla sin ställning, men nya möjligheter kan på längre sikt minska en del hushålls behov att äga flera personbilar. I propositionen föreslås det att det ska göras lättare att komma in på marknaden, vilket väntas öka utbudet och konkurrensen. Den ökade konkurrensen och de nya tjänsterna bedöms leda till lägre konsumentpriser. Färska forskningsresultat om hur nya tjänster medför att konsumentpriserna sjunker finns från bland annat Förenta staterna (Watanabe, Naveed & Neittaanmäki. 2016. Co-evolution of three mega-trends nurtures un-captured GDP - Uber's ride-sharing revolution).

Effekterna av ny teknik och delningsekonomi på den offentliga trafiken och dess användare har kartlagts bland annat i en utredning som nyligen har gjorts i Förenta staterna (Shared mobility and the transformation of public transit, 2016). Till de centrala observationerna hörde att ju mera folk använder mobilitetstjänster som utnyttjar delningsekonomi, dess sannolikare använder de även offentlig trafik, äger färre bilar och sparar på de utgifter de använder för trafik. Särskilt mycket minskade mobilitetskostnaderna för de personer som sam använde bilar, åkte cykel och promenerade. Delningsekonomin mobilitetstjänster konstaterades komplettera den offentliga trafiken och på så sätt förbättra trafiksystemen i städerna som helhet. Delade skjut-sar användes särskilt nattetid då tillgången på offentliga tjänster var mindre. De delade skjut-sarna ersatte resor med privatbil i högre grad än resor i kollektivtrafiken.

Om den busstrafik som fungerar enligt marknadsekonomiska villkor befrias från kravet på tillstånd för linjebaserad trafik och för anropsstyrd trafik, ökar utbudet på busstrafik som fungerar enligt marknadsekonomiska villkor sannolikt en aning, och den hårdnande konkurrensen kan leda till att biljettpriserna sjunker på de populära linjerna i stadsregionerna. Möjligheten att använda materielen och kombinera transporterna flexibla kan också ha en sänkande effekt på konsumentpriserna. Öppen information och nya digitala tjänster bedöms leda till att hushållen får tillgång till aktuellare och mera tillförlitlig information än i dag, vilket främjar användningen av kollektivtrafik. Det bedöms att propositionen kommer att leda till att den anropsstyrda kollektivtrafiken ökar (KM:s publikationer 32/2014). På så sätt väntas urvalet av tjänster som hushållen har tillgång till breddas och den andelen av hushållens medel som spenderas på persontrafiktjänster växa, även om det sammanlagda belopp som hushållen spenderar på persontransporter samtidigt beräknas sjunka.

När det gäller prissättningen blir den centrala effekten av att kravet på tillstånd för linjebaserad trafik slopas jämfört med nuläget sannolikt att det uppstår nya prissättningssystem.

Regleringen av maximipriset på taxiresor har i kombination med förmedlingscentralernas verksamhet och ersättningsgrunderna för offentligt finansierade transporter lett till att maximipriset i praktiken har blivit ett minimipris. Avvecklingen av regleringen av antalet tillstånd samt regleringen av maximipriset i dess nuvarande form väntas leda till ökad konkurrens i branschen och därigenom till lägre konsumentpriser särskilt där efterfrågan är stor. En fri prissättning möjliggör också uppkomsten av nya tjänstemodeller, där konsumenterna kan välja mellan transporter som avviker från varandra till pris och kvalitet. Maximipriset i den nuvarande lagstiftningen har kanske förhindrat oskäligen prissättning. När maximipriserna slopas kan det uppstå enstaka problemfall, men digitala applikationer, skyldigheten att uppge priset på förhand och myndighetens rätt att kräva en särskild överenskommelse om priset när det gäller dyra taxiresor minskar troligen risken för skadliga följder. Dessutom får Trafiksäkerhetsverket vid behov även meddela en föreskrift om maximipriset om priserna på taxitjänster stiger så mycket att de blir oskäligen. Det är svårt att entydigt bedöma de totala effekterna på konsu-

mentpriserna på taxitjänster av att tjänsterna diversifieras, prissättningsstrukturen ändras och nya möjligheter för företagen uppstår. När konkurrensen ökar bedöms konsumentpriserna sjunka jämfört med nuvarande prisutveckling. Prisutvecklingen beror likväl i väsentlig grad av hur produktionskostnaderna, såsom kostnaderna för arbetskraft och bränslen, utvecklas. På dessa kostnader har den föreslagna lagen ingen inverkan.

#### 4.1.2 Konsekvenser för företagen

Trafikmarknaden är en betydande marknad i Finland. Globalt uppgår dess storlek till tusentals miljarder euro. För det finska näringslivet är distributionskanalerna för export och import viktiga. Kostnaderna för att förflytta produkterna utgör en betydande utgiftspost. För hela det finska näringslivet har mångsidiga och kostnadseffektiva trafik tjänster en central betydelse.

För hela tjänstesektorn inom trafiken är tillväxtförväntningarna betydande. Tjänsternas andel av hela trafikmarknaden är för närvarande mycket liten. Mobiliteten grundar sig fortfarande i hög grad på självbetjäning, och privatbilismens andel av persontrafiken är 84 procent. På tjänstemarknaden finns det därför en stor outnyttjad potential för ökad efterfrågan. Med nya tjänster söks nya kunder. Med tjänster som svarar bättre mot kundernas behov är det också möjligt att skapa helt ny efterfrågan och på så sätt förstora marknaden. De nya tjänsternas marknadsbreddande inverkan har till exempel observerats i Jyväskylä universitets färska undersökning om nya trafik tjänster och taxitrafik (Watanabe, Naveed & Neittaanmäki. 2016. Co-evolution of three mega-trends nurtures un-captured GDP - Uber's ride-sharing revolution). De nya tjänsterna väntas medföra en förskjutning av konsumtionen från användningen av egen bil mot trafik tjänster. Utöver den potentiella efterfrågan som framgår av fördelningen av rörligheten på olika forskaffningssätt finns det en dold efterfrågan, det vill säga behov att förflytta sig som det nuvarande serviceutbudet inte alls tillgodoser. Tillväxt väntas också inom utveckling och export av affärsverksamhet som uppstår kring digitala trafik tjänster och informationsbehandling, där Finland har ett starkt kunnande. Inom tjänstesektorn har det på 2000-talet redan skapats över 220 000 arbetsplatser. Tillväxtföretagen verkar i servicebranscher och den internationella servicemarknaden växer med 10 procent per år.

Effekterna gäller huvudsakligen mikroföretag och små företag, och till dem hör största delen av företagen i trafikbranschen. Storleken på företagen i branschen väntas likväl växa, varför en del av den väntade tillväxten även sker bland medelstora och stora företag. Den nuvarande regleringen av antalet taxitillstånd försvårar betydligt en ökning av företagsstorleken och stärker därför mikroföretagens ställning på marknaden. När regleringen slopas kan mikroföretagens ställning på marknaden försvagas. Likväl lockar sänkningen av tröskeln för tillträde till branschen nya företag till branschen inom alla trafikformer, och dessa företag är vanligen små.

## RP 161/2016 rd

### Prognos för omsättningen (miljoner euro)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Lokaltrafik</b>	674	691	709	726	744	763
Prognos	674	691	709	752	812	877
<b>Taxitrafik</b>	1137	1182	1229	1279	1330	1383
Prognos	1137	1182	1229	1303	1408	1520
<b>Reguljär fjärrbusstrafik</b>	304	312	320	328	336	344
Prognos	304	312	320	339	366	396
<b>Chartrad busstrafik</b>	190	200	211	223	235	248
Prognos	190	200	211	224	242	261
<b>Annan persontrafik på land som inte klassificerats</b>	14,6	15,1	15,7	16,4	17,0	17,7
Prognos	14,6	15,1	15,7	16,6	18,0	19,4
<b>Persontrafik sammanlagt</b>	2320	2401	2485	2572	2663	2756
Prognos	2320	2401	2485	2634	2845	3073
<b>Godstransport på väg</b>	6141	6264	6389	6517	6647	6780
Prognos	6141	6264	6389	6581	6844	7118
<b>Vägtrafik sammanlagt</b>	8461	8665	8874	9089	9310	9537
Prognos	8461	8665	8874	9215	9689	10190
Trafikbalkens inverkan	0	0	0	126	379	654
Ökning i omsättningen jämfört med år 2015: <b>1729</b>						
Ökning i procent: <b>20,4</b>						

I tabellen beskrivs en prognos för hur marknaden för landsvägstrafik kommer att utvecklas enligt nuvarande utvecklingstrend och när effekterna av lagförslaget beaktas. Den sammanlagda omsättningen i branschen väntas stiga med närmare två miljarder euro före år 2020. Utvecklingsprognosen enligt den nuvarande trenden har beräknats under antagande att utvecklingen i varje bransch följer samma utvecklingslinje som den har följt sedan 2006. I och med trafikbalken väntas persontrafikmarknaden växa med åtta procent per år i stället för dagens fyra procent. Godstrafikmarknaden väntas växa med fyra procent, medan den nuvarande trenden pekar på en tillväxt på cirka två procent.

Informations- och kommunikationstekniken är en bransch som står för en betydande del av Finlands bruttonationalprodukt. Företagen i branschen hade år 2013 en omsättning på 43,4 miljarder euro. Såväl den tekniska utvecklingen som internets karaktär av gränslös produktionsfaktor har öppnat möjligheter för företag som verkar i Finland att delta i världsmarknaden och skala upp sin affärsverksamhet för nya marknader mycket snabbt och med förhållandevis små rörliga kostnader. Ekonomisk tillväxt kan skapas och stimuleras också genom utveckling och tillhandahållande av tjänster som grundar sig på digital information. År 2014 var de finska företagens andel av EU:s dataekonomi på totalt 247 miljarder euro 833 miljoner euro. De små och medelstora företagen står för över 70 procent av omsättningen i branschen. I prognoserna placeras Finland i tåten inom EU när medlemsländernas procentuella tillväxt rangordnas i tillväxtscenariot.

*Allmänt om konsekvenserna av avregleringen*

Regelverken för olika trafikformer har haft och har en betydelse för hurdan konkurrensen blivit mellan företagen inom en trafikform och mellan olika trafikformer. De olika områdena inom persontrafiken – till exempel taxitrafiken, busstrafiken, persontrafiken på spårväg – har granskats under antagandet att företagen eftersträvar ett ekonomiskt sett rationellt beteende inom de gränser som lagstiftningen stakat ut.

Den detaljerade regleringen för olika trafikformer har bidragit till att det bildats konstgjorda skiljemurar mellan olika trafikformer. Den specifika regleringen för trafikformerna har stört den självreglering på marknaden som karakteriserar en fungerande konkurrens och den kan förhindra uppkomsten av innovationer.

Med näringsfrihet avses rätten att utan hinder som uppställts på förhand bedriva vilket slags verksamhet som helst som syftar till ekonomisk vinning. Näringsidkaren betalar för friheten att driva sin verksamhet genom risken för att den misslyckas. För olika branscher har det lagstiftats om undantag från näringsfriheten på grund av viktiga samhällsintressen. Emellertid bör staten sporra näringslivet till dynamik och utveckling. Målet är att skapa en omgivning där etablerade och nya företag inom olika branscher kan ta i bruk sina egna innovationer, mera utvecklade teknik och nya metoder. Förutsättningar för reformer och högre produktivitet skapas inte om ett av de centrala syftena med lagstiftningen är att värna de etablerade näringsidkarnas positioner.

När en möjliggörande lagsreform av det slag som föreslås i denna proposition genomförs, ger de sätt att ordna produktionen som grundar sig på den gamla lagstiftningen och de investeringar som gjorts i dessa inte nödvändigtvis längre lika stor avkastning som tidigare.

Men genom avregleringen av marknaden uppstår utrymme för nya lösningsmodeller som är olika till innehåll och egenskaper. På lång sikt innebär öppnandet av marknaden mera värde för kunderna på många olika sätt, vilket medför att omsättningen för företagen i branschen kan växa. När marknaden öppnas kan man inte i detalj veta hur lång tid det tar innan nya lösningsmodeller som skapar mervärde för kunderna uppstår och exakt vilka former genomförandet kommer att anta. En del av de nya alternativen kan också misslyckas. Företagen i trafikbranschen är i huvudsak mikro- och sm-företag, varför det är just deras verksamhet som propositionen inverkar på. När det gäller lättare fordon och fordonskombinationer (under 3 500 kilo) har propositionen också direkt inverkan även på aktörer utanför transportbranschen som kan utvidga sin verksamhet med transporttjänster. Sådana mikro- och sm-företag finns det såväl i områden av stadskaraktär som i gleset befolkade områden.

I konsekvensbedömningen av en lagstiftning som öppnar marknaden finns det således en grundläggande asymmetri: det är möjligt att uppskatta de förluster som drabbar den traditionella verksamheten efter avregleringen, men fördelarna syns i resultatet av den ekonomiska utvecklingsprocessen på lång sikt, och dessa fördelar kan inte bevisas på förhand.

Även de nuvarande aktörerna kan genom att utveckla sin verksamhet vara med om att ta fram av nya alternativ och därigenom dra nytta av reformen. Denna nytta är på lång sikt sannolikt mera betydande än de omedelbara förlusterna

*Konsekvenser för aktörerna inom trafiken*

Trafikbranschen förändras och internationaliseras i snabb takt. I och med olika gränsöverskridande trafik tjänster hårdnar konkurrensen. På ett verksamhetsfält som internationaliseras blir

## RP 161/2016 rd

det allt viktigare att se till att verksamhetsförutsättningarna för finska och utländska aktörer är jämlika. Om kraven för inhemska aktörer är strängare än för andra minskar deras internationella konkurrenskraft. På motsvarande sätt förbättras konkurrenskraften vid en avreglering.

I Finland är tröskeln för att komma in på persontrafikmarknaden hög. Taximarknaden har varit strikt reglerad via tillståndskvoterna. För busstrafikens del avreglerades trafikmarknaden i huvudsak genom 2009 års kollektivtrafiklag. EU:s trafikavtalsförordning innehåller bestämmelser på EU-nivå om de offentliga arrangemangen för kollektivtrafiken. På marknaden för den långfärdsbusstrafik som fungerar på marknadsekonomiska villkor har det skett en betydande ökning av konkurrensen. Den branschkonkurrens som de nya aktörerna har kunnat observeras i huvudsak i fjärtrafiken mellan stadsregionerna i form av nya linjer, konkurrens med servicenivån och priskonkurrens. Ökningen i den marknadsdrivna trafiken har lett till en situation där det på de linjer som trafikeras i många fall är förmånligare att resa kollektivt än att åka med personbil, vilket är positivt ur samhällets synvinkel. Samtidigt kan kollektivtrafiken konkurrera med privatbilen när det gäller restiden i trafiken mellan städerna. (Liikenteen markkinat Suomessa, Trafis utredningar 16/2015)

I beredningen av förslaget har målet varit att skapa en så enhetlig reglering av verksamheten som möjligt för att konkurrensläget för transportföretagen ska bli jämlikare än det är i dag. Förslaget kan emellertid inte ensamt skapa helt jämlika verksamhetsvillkor, eftersom även annan lagstiftning inverkar på verksamheten. EU:s trafikavtalsförordning anger hur ensamrätter får beviljas i buss- och taxitrafiken. Det finns skillnader i beskattningen av buss- och taxiföretagare. I buss- och lastbilstrafiken finns det ett krav om användning av färdskrivare och regler för kör- och vilotider som inte tillämpas i taxitrafiken. Även skillnaderna i anskaffnings- och driftkostnaderna för fordon stävjar ett opportunistiskt beteende, där aktörerna strävar efter att nå fördelar och komma undan skyldigheter.

### *Konsekvenser för trafikaktörernas administrativa börda*

Med administrativ börda avses kostnader för ett företag som uppstår när det på grund av lagfästa skyldigheter levererar myndigheterna eller tredje parter uppgifter om sin verksamhet och sina produktions sätt.

Denna regeringsproposition innehåller flera ändringsförslag som inverkar på trafikaktörernas administrativa börda. När gränssnitt för uppgifter om mobilitetstjänster ska öppnas, uppstår kostnader för de aktörer som ännu inte har öppnat sina gränssnitt. Kostnadernas storlek beror på var företagets datasystem finns i sin livscykel och vilka lösningar som används.

Kostnaderna minskar för alla nya trafikaktörer på marknaden om förslaget att slopa kravet på företagartutbildning går igenom. Övergången från tillståndsplikt till ett registreringsförfarande vid vägtransport av varor med ett fordon eller en fordonskombination vars totala massa är över 2 000 kilo men under 3 500 kilo minskar kostnaderna för att inleda verksamheten och avlyfter kravet på solvens. De som redan verkar i branschen slipper kostnaderna för att förnya tillståndet. Avskaffandet av kravet på körtillstånd och obligatorisk utbildning för taxiförare minskar deras kostnader för tillstånd och utbildning. När giltighetstiden för tillstånden för såväl person- som godstrafik fördubblas minskar det administrativa arbetet och i viss mån även kostnaderna. Övergången från fordonsspecifika taxitillstånd till aktörsspecifika minskar det administrativa arbetet och tillståndskostnaderna för de aktörer som har flera fordon i trafik.

### *Konsekvenser för taxitrafiken*

Taxibranschens totala omsättning är i dag cirka en miljard euro om året. Med taxi transporteras årligen ca 50 miljoner passagerare, och körsträckan är ca 830 miljoner kilometer. Av tax-

iskjutsarna gäller 40 procent resor som görs av privatpersoner, 40 procent samhällsfinansierade resor och 20 procent resor som köps av företag. Enligt Statistikcentralen använder hushållen i medeltal 66 euro om året för taxitjänster. I kommuner av landsbygdskaraktär är beloppet i medeltal 49 euro och i kommuner av stadskaraktär 77 euro om året.

De nuvarande bestämmelserna om antalet tillstånd och om stationsplatsen begränsar tillträdet till branschen och de nuvarande aktörernas möjligheter att utvidga sin verksamhet. Regleringen hindrar företag från att eftersträva till exempel vid bilanskaffningar och vid underhåll och reparation av bilarna, i system och verksamhet för förmedling av bokningar och i administrationen. Likväl har regleringen av antalet tillstånd i kombination med skyldigheten att återvända till stationsplatsen i en del fall kanske lett till ett större utbud även i glesbefolkade områden, eftersom det har varit lättare att få tillstånd för dessa stationsplatser. Tillsammans med prisregleringen styr regleringen av antalet tillstånd prissättningen till en nivå som motsvarar maximipriserna, och någon priskonkurrens mellan taxiföretagen finns i praktiken inte. Men det fastställda maximipriset har kanske också förhindrat oskäligen prissättning. Samtidigt förhindrar pristaket likväl tillhandahållandet specialiserade tjänster till högre pris. Det saknas över huvud taget en prissättningsdynamik på marknaden, eftersom de som bedriver taxiverksamhet vid en bokning debiterar samma reglerade starttaxa och variabla komponent; någon konkurrens finns varken i prisnivån eller i tariffens uppbyggnad. Det har inte uppstått någon konkurrens mellan förmedlingscentralerna, även om verksamheten öppnades för fri konkurrens redan 1995. Dessutom kan förmedlingscentralerna genom sin marknadsställning begränsa konkurrensen mellan åkarna. Det har också framgått att kunderna inom den offentliga sektorn har svårt att låta taxinäringssidkarna konkurrera med varandra trots lagstiftningen för upphandling, därför att konkurrerande anbud inte ges.

Som en följd av de åtgärder som läggs fram i propositionen kommer antalet nya aktörer i branschen sannolikt att växa, eftersom det i dag på ett artificiellt sätt har begränsats i en bransch där det naturliga tillståndet är att tröskeln för tillträde är låg. Detta kommer i sin tur att innebära en lättnad i problemet med otillräcklig tillgång under rusningstid och i vissa områden som taxiföretagarna för närvarande inte är intresserade av. I Sverige har antalet taxibilar till exempel vuxit stadigt, och antalet har utvecklats helt i takt med bruttonationalprodukten. I Finland har antalet taxibilar i årtal legat på samma nivå trots utvecklingen i bruttonationalprodukten och folkmängden.

Taxiföretagens verksamhetsidéer kommer också sannolikt att diversifieras. Det här bidrar också till att förebygga problem med tillgängligheten i glesbygden, när företagaren med samma taxibil kan bedriva olika slags affärsverksamhet.

Avregleringen av prissättningen bedöms leda till ökad konkurrens såväl med priset som med kvaliteten på tjänsterna. Det förväntas också att hushållen kommer att spendera mera pengar på taxitjänster än i dag när tjänsterna blir mångsidigare och prissättningsmodellerna förändras.

Slopandet av regleringen av antalet taxitrafiktillstånd kommer över huvud taget när det kombineras med övriga reformer att möjliggöra mångsidigare tjänstepaletter och uppkomsten av nya slags trafikoperatörer. Om detta lyckas har det gynnsamma effekter såväl på marknadsfunktion som på kollektivtrafikens användningsgrad och möjligheterna att uppnå klimatmålen. Slopandet av regleringen av antalet tillstånd och kravet på stationsplats har sannolikt positiva effekter också på priserna, när det blir möjligt för effektivare aktörer att komma in på marknaden och de effektiva aktörerna kan utvidga sin verksamhet. I praktiken innebär detta åtminstone att prisflexibiliteten ökar så att taxiskjutsar till exempel erbjuds till lite lägre pris utanför rusningstid. Likväl är det svårt att bedöma nivån på prissänkningarna, eftersom en fungerande marknad också gallrar bort de mest olönsamma tjänsterna. Det som sagts ovan kan sammanfattas så att en avreglering på kort sikt framför allt kommer att ta sig uttryck i ett ökat

## RP 161/2016 rd

utbud, mångsidigare tjänster och en större prisflexibilitet. Mera grundläggande förändringarna förutsätter också tekniska verksamhetsmodeller och operatörer av helt nya slag.

Övergången från ett fordonsspecifikt taxitillstånd till ett aktörsspecifikt taxitrafiktillstånd möjliggör en betydligt flexiblare företagsverksamhet i taxibranschen. I nuläget består taxibranschen till största delen av enbilsföretag, vars tillväxtmöjligheter och investeringsvilja har begränsats kraftigt av tillstånds- och kvotförfarandena. Företagen väntas växa framöver, när regleringen inte hindrar företagen från att eftersträva stordriftsfördelar. Dessutom kan övergången till ett aktörsspecifikt taxitrafiktillstånd sporra till olika modeller för ägande och besittning av en bil.

Då kravet på stationsplats slopas blir det möjligt att utnyttja materielen effektivare, eftersom taxin inte behöver återvända till stationsplatsen för att vänta på en bokning. Det bedöms att verksamhetsmodellerna kommer att bli mångsidigare, när taxibilarna inte behöver vänta på stationsplatsen och materielen får utnyttjas i annan affärsverksamhet. Förmedlingstjänster för bokning som grundar sig på positioneringssystem kan styra den närmaste bilen till kunden, vilket effektiviserar kapacitetsutnyttjandet. Det är att vänta att förmedlingstjänsterna blir fler och mångsidigare när utbudet av tjänster ökar och företagen blir större. När elektroniska förmedlingstjänster blir vanligare, väntas dessutom konkurrensen i förmedlingsverksamheten öka.

Olika digitala tjänster för förmedling av skjutsar har i en del länder minskat efterfrågan på den traditionella taximarknaden. Det finns även undersökningar där exempel på en motsatt utveckling observerats (PwC 2016). I Finland har omsättningen i taxibranschen förblivit oförändrad trots att vissa digitala tjänster för förmedling av skjutsar redan en tid har bedrivit verksamhet i Finland och de bedöms ha tiotals tusen användare. Sammanlagt har efterfrågan på de traditionella och de nya tjänsterna ökat utan undantag. Det har bedömts att förmedlingstjänsterna för skjutsar fungerar som alternativ såväl till de traditionella gatutaxibilarna som särskilt till användning och ägande av personbil. Sedda som en helhet bedöms de nya tjänsterna minska användningen av egen bil och öka efterfrågan på trafik tjänster.

De kostnader som sammanhänger med taxiförare sjunker när de krav på prov och utbildnings som är förknippade med körtillstånd slopas. Det här ökar också tillgången till arbetskraft för företagen. Enligt dem råder det för närvarande arbetskraftsbrist. Särskilt när regleringen av antalet tillstånd slopas är det viktigt att få nya förare till branschen, eftersom utbudet av arbetskraft i annat fall blir en flaskhals för tillväxten i branschen.

### *Konsekvenser för bussektorn*

Marknaden i bussbranschen är tudelad. Största delen av företagen är små och har bara några bussar. Den tjugondel som består av de största företagen äger till exempel 50 procent av alla bussar i Finland, och genererar ungefär hälften av omsättningen i branschen. Den föreslagna förändringen bedöms förbättra de små företagens möjligheter att tillhandahålla tjänster och gör därigenom företagen i branschen mera dynamiska. Marknaden för långfärdsbusstrafik är redan i praktiken helt öppen för konkurrens.

Sloandet av kravet på tillstånd för linjebaserad kan främja uppkomsten av trafik som fungerar enligt marknadsvillkor också i sådana stadsregioner där trafiken oftast har ordnats enligt trafikavtalsförordningen. Enligt gällande lag kan en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik avslås om den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Framöver kommer marknadsmässig verksamhet enligt förslaget inte att kräva särskilt tillstånd, men verksamhet som strider mot en ensamrätt är förbjuden. I och med kollektivtrafiklagen uppkom det mycket ny långdistans-



## RP 161/2016 rd

trafik på marknadsvillkor, och kundpriserna sjönk. Lika stor nytta väntas emellertid inte i kollektivtrafiken i de stora och medelstora stadsregionerna. I stadsregionerna är resandet regelbundet och bygger till stor del på förmånliga, subventionerade periodbiljetter.

Om kravet på tillstånd för linjebaserad trafik slopas, leder det sannolikt till att busstrafiknätet snabbare än i dag anpassar sig efter växlingar i utbud och efterfrågan och till att ändringar i linjerna sker i en snabbare takt än vi har vant oss vid när det gäller trafik som ordnas av en myndighet. I och med att regleringen blir lättare, kan vi vänta oss att utbudet av linjer och materiel blir mångsidigare i de stora städerna och i stadsregionerna. Hur de behöriga myndigheterna går till väga när kollektivtrafiken ordnas är likväl en faktor som är avgörande för att de möjligheter som detta lagförslag medför ska realiseras. Den behöriga myndigheten bestämmer till exempel hur högt pris som ska tas ut av kunden och hur omfattande linjenätet ska vara. Dessa är administrativa och politiska beslut som är svåra att förutse.

På landsbygden kan slopandet av förfarandet med tillstånd för busslinjer främja en mera kundorienterad planering av tjänsterna. Avskaffandet av de hinder som begränsar produktionen bedöms däremot medföra bättre verksamhetsförutsättningar i såväl tätt som glest befolkade områden. När begränsningen av antalet passagerare slopas för beställningstrafiken ökar efterfrågan på bussar med högst 16 platser sannolikt en aning. Även slopandet av de begränsningar som gäller förhandsbokningar i anropsstyrd kollektivtrafik gör det lättare att inleda och bedriva sådan verksamhet. När begränsningarna avskaffas, får bussföretagarna möjlighet att utveckla tjänstemodeller av ny typ.

### *Konsekvenser för godstrafiksektorn*

Enligt logistikutredningen (2014) var logistikkostnadernas andel av handels- och industriföretagens omsättning 13 procent år 2013. Logistikmarknaden uppgick till ca 8,8 miljarder euro, och medräknat de logistiktjänster som företagen själva ordnat och det kapital som var bundet till lager till sammanlagt 22,9 miljarder euro. Av denna summa utgjorde de transporttjänster i Finland som industrin och handeln köpte på transportmarknaden 6 miljarder euro. Enligt logistikutredningen 2012 härrör 43 procent av konkurrenskraften hos de stora företagen i handelsbranschen och 35 procent av konkurrenskraften hos industriföretagen från logistiken. I Finland finns det ca 310 000 registrerade paketbilar, 384 000 registrerade traktorer och 97 000 registrerade lastbilar. I den tillståndspliktiga godstrafiken används ca 6 500 paketbilar och ca 40 000 lastbilar. Antalet traktortrafiktillstånd är sammanlagt ca 2 200.

Om tillståndsplikten i godstrafiken slopas för aktörer vars materiel har en massa på under 3,5 ton men över 2 ton (paketbilstrafik) sänks tröskeln för tillträde till marknaden, vilket bedöms locka nya aktörer till branschen och leda till att företagen börjar köpa transporttjänster i stället för att använda egna, icke tillståndspliktiga transporter. Detta ökar användningsgraden för materielen. En höjning av gränsen för tillståndsplikt väntas locka sådana aktörer till branschen som bedriver småskalig företagsverksamhet på deltid, vilket kan antas öka utbudet särskilt i glest befolkade områden. Av de paketbilar och traktorer som är registrerade i Finland används bara en liten del i tillståndspliktig godstrafik. Användningen av paketbilar och traktorer i godstrafiken väntas emellertid inte att öka i någon betydande grad, eftersom det i slutändan är efterfrågan som avgör vilken materiel som är lämpligast. Traktorerna har höga driftkostnader, låg hastighet och begränsad transportkapacitet, vilket begränsar användningen av dem. På motsvarande sätt begränsar paketbilarnas begränsade transportkapacitet de transporter som de lämpar sig för. I regel konkurrerar lastbilar, paketbilar och traktorer inte om samma transporter. Slopas tillståndsplikten, blir det emellertid lättare att utnyttja materielen vid vissa slags transporter där en tillståndsprocess enligt EU:s förordning om trafikidkare är onödigt tung.

## RP 161/2016 rd

Avskaffandet av tillståndsplikten och ökningen av konkurrensen väntas leda till att transportpriserna sjunker. När transportkostnaderna sjunker ökar konsumenternas intresse för att beställa transporter samtidigt som andra branschers konkurrenskraft stärks. Transportföretagens lönsamhet kan emellertid sjunka. Likväl kan kostnaderna sänkas genom att transporter sammanförs och kapaciteteten utnyttjas effektivare. Ny efterfrågan på transporter uppstår bland annat genom den kraftiga tillväxten inom webbhandeln.

När tröskeln för tillträde till branschen sjunker kan även företag som bedriver annan verksamhet börja erbjuda transporttjänster betydligt lättare än i dag.

När villkoren för beviljande av trafiktillstånd blir enklare och mindre stränga och rätten att bedriva trafik utsträcks till fler trafikformer, kan företagen i betydande grad effektivisera användningen av sin materiel och utvidga sitt tjänsteutbud.

### *Konsekvenserna för näringslivet av de förslag som gäller information*

Genom den föreslagna trafikbalken eftersträvas teknikneutralitet, vilket röjer hinder för att ta i bruk nya innovationer och verksamhetsmodeller. Ett av målen i regeringsprogrammet är att Finland införa en försökskultur, där målet är att finna nya lösningar och uppnå en vägvisarroll till exempel när det gäller digitala lösningar för trafiken. Den föreslagna avregleringen ger aktörerna inom trafiksektorn nya möjligheter att utveckla sin verksamhet och dra nytta av innovationer såsom elektroniska plattformar. För de nuvarande aktörerna beräknas sömlösa informations- och biljettsystem ge sammanlagda besparingar på 29,5 miljoner euro i driftkostnaderna. Trafikbalken kan leda till att investeringar som har positiva konsekvenser för företagen görs tidigare.

Trafiktjänster och trafikapplikationer som grundar sig på digital information har bedömts bli en av de mest intressanta marknaderna globalt under det kommande årtiondet. Skyldigheten för tillhandahållare av mobilitetstjänster att öppna sina datagränssnitt möjliggör uppkomsten av nya aktörer, affärsmodeller och tjänster. Traditionella trafikrelaterade tjänster kan även i fortsättningen kombineras med många slags tilläggs- och sidotjänster, vilket vid förutom konkurrensmöjligheterna även ökar möjligheterna till affärsverksamhet. Öppnandet av datagränssnitten kan ha positiva effekter på marknaden som helhet.

Men det medför också kostnader. Förslaget i trafikbalken om att öppna gränssnitten motsvarar likväl i stor utsträckning de skyldigheter som väntas ingå i den förordning om multimodal reseinformation som EU-kommissionen planerar. På denna punkt leder trafikbalken egentligen bara till att investeringar ändå måste göras tidigare. Storleken på kostnaderna kan variera tämligen kraftigt exempelvis beroende på vilka informationssystem som används och aktörernas förmåga att utnyttja digitala verktyg. Flera av de stora aktörerna har redan öppnat sina datagränssnitt eller utfört förberedande arbete för detta, varför den föreslagna ändringen inte anses orsaka dessa aktörer betydande kostnader. För övriga aktörer underlättas uppfyllandet av skyldigheten av möjligheten att använda verktyg som tillhandahålls av Trafikverket och möjligheten att öppna gränssnitten via samarbete med en förmedlingstjänst. När det görs på enklaste sätt räknas priset för att digitalisera och dela informationen i hundratals euro. Ett större system som grundar sig på automatisk insamling av information i realtid genomförs oftast så att det integreras i arbetet med biljett- och betalssystem, varvid priset blir hundratals tusen euro. Gränssnitten konstrueras då som en del av systemet som helhet. Det bör likväl noteras att förhållandet mellan kostnader och nytta för information om kollektivtrafiken i realtid är upp till 3,5

För att nya affärsmodeller ska uppstå krävs det att försäljningsgränssnitten för reserätter som berättigar till en enkelresa eller för bokning av en enkelresa med varierande pris öppnas och

att interoperabiliteten mellan biljett- och avgiftssystem främjas genom offentlig upphandling. Förändringarna bedöms göra det lättare att nå målet att i Finland skapa tjänster som kan utnyttjas som exportprodukter globalt. De nya tjänsterna skulle kunna fungera som en internationell modell för hur interoperabiliteten ska byggas upp. Det blir lättare för nya aktörer att komma in på marknaden, men de etablerade kan uppleva följderna av att gränssnitten öppnas som negativa. Öppnandet av gränssnitten medför också kostnader som för gränssnitten för biljett- och avgiftssystemen kan bli större än för öppnandet av datagränssnitten. För små aktörer finns det en möjlighet till undantag från kravet. Dessutom kan gränssnitten öppnas via en förmedlingstjänst. I de fall där försäljningsgränssnittet konstrueras i samband med att resten av systemet utvecklas blir de tilläggskostnaderna små. Även om investeringen utgör en stor del av kostnaderna, orsakar också underhållet av systemet kostnader. Allmänt taget utgör kostnaderna för biljett- och betalsystem 0,5–1,5 procent av de totala kostnaderna i kollektivtrafiken. När det gäller taxitrafiken har ett gränssnitt som möjliggör bokning redan utvecklats med partiell finansiering från Tekes, och gränssnittet gör det redan möjligt att boka skjutsar med 70 procent av alla taxibilar.

Det incentiv för att utveckla biljett- och avgiftssystemen från slutna system till system grundade på bakomliggande system som den offentliga upphandlingen medför orsakar kostnader för aktörerna under en övergångstid. Eftersom en övergång till användning av kodbaserade system redan är på gång utifrån frivilliga åtgärder, medför en tydlig angivelse av de strategiska avsikterna i lagen i praktiken bara att redan planerade investeringar genomförs tidigare. Övergången till systemteknik baserade på bakgrundssystem är en utveckling som även har identifierats internationellt, och den kan även möjliggöra att det uppstår biljett- och betalsystem som fungerar över landsgränserna. Många aktörer har redan planerat att utveckla sina system så att de blir baserade på bakgrundssystem och upptäckt vilka möjligheter det medför. Lagen tvingar inte direkt företagen att utveckla sina biljett- och betalsystem. Det är naturligt att den offentliga sektorn inte vill bevilja finansiering för användning och utveckling av sådana system som inte stöder marknadens funktion och uppkomsten av nya tjänster.

Tillhandahållare av förmedlingstjänster är utöver det ansvar som vilar på en tillhandahållare av sådana mobilitetstjänster som avses ovan även skyldiga att anmäla de totala summorna för transporter som de har förmedlat till tillhandahållare av transporttjänster och att se till att den som bedriver transportverksamhet har trafikillstånd. De är också skyldiga att ge kunderna information. Dessutom ska de iakta lagstiftningen om prissättning av taxitjänster. De skyldigheter som nämns ovan orsakar tillhandahållare av förmedlingstjänster en del administrativt arbete, men orsakar dem ändå inte betydande kostnader.

#### 4.1.3 Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Konsekvenserna för den offentliga ekonomin beror på hur olika myndigheter utnyttjar det ökade utbud och de möjligheter att effektivare än i dag konkurrensutsätta och sammanföra transporter som följer av att marknaden avregleras. Propositionen gör det möjligt att stävja ökningen av kostnaderna för offentligt finansierade persontransporter – såsom lagstadgade transporter av personer som hör till grupper med särskilda behov – genom ett större utbud av tjänster, om de lagstadgade transporter som staten och kommunerna ansvarar för planeras och sammanförs som större helheter och konkurrensutsätts på behörigt sätt. Besparingarna uppnås emellertid inte automatiskt, utan de kräver att beställarna är aktiva. Om inga ändringar görs bedöms det att kostnaderna kommer att fortsätta att växa på nuvarande sätt med en takt på tio procent per år utan att servicenivån för den skall förbättras. Den offentliga förvaltningens kostnader för offentlig trafik har vuxit kraftigt under hela 2000-talet fastän trafikmängderna har hållit sig på samma nivå. Det har beräknats att sparpotentialen för de offentligt finansierade persontransporterna är minst 70 miljoner euro. Fungerande trafik tjänster förbättrar nä-

## RP 161/2016 rd

ringslivets verksamhetsförutsättningar och kommunernas livskraft, och de har därför en betydande inverkan på kommunernas ekonomi.

### Offentlig kostnad i miljoner euro År

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2030
Nuvarande utveckling	1105	1180	1259	1343	1433	1529	2924
Prognos	1105	1180	1259	1196	1133	1133	1133
Besparing	0	0	0	147	300	396	1791

I tabellen presenteras en prognos för utvecklingen av finansieringen av den offentliga trafiken åren 2015–2030. Den sammanlagda officiella finansieringen har åren 1997–2013 stigit med i genomsnitt 6,7 procent, och utvecklingen har beräknats enligt denna tillväxttrend. Genom trafikbalken väntas en besparing på 4procent uppnås i de offentligt finansierade persontransporterna fram till 2020 jämfört med nuvarande nivå och en besparing på 25 procent jämfört med nuvarande utvecklingstrend. I euro innebär det här en besparing på nästan 400 miljoner jämfört med nuvarande utvecklingstrend. Fram till 2030 är det möjligt att spara närmare två miljarder euro jämfört med nuvarande utvecklingstrend, även om finansieringen inte alls minskar efter år 2020.

Det bedöms att lagförslaget kommer att effektivisera taxibranschen och företagets verksamhet, sänka prisnivån i och med ökad konkurrens och förbättra olika offentlighetsrättsliga sammanlutningars möjligheter att konkurrera ut taxitjänster som möter deras behov. Den sammanlagda effekten blir att den offentliga ekonomins saldo i de offentliga finanserna förbättras jämfört med nuvarande utveckling. Nyttan för de offentlighetsrättsliga sammanlutningarna accentueras av att trafikbalken medför lägre skiljemurar mellan olika tjänster, såsom tjänster inom varu- och persontrafik. Nuförtiden ersätts laggrundade taxiresor i huvudsak enligt de maximipriser som har fastställts för taxitrafiken. Bestämmelserna om stationsplats och körskyldighet har bidragit till att priserna har stigit. I det nya marknadsläget kommer det sannolikt att finnas företag i branschen som kan tillhandahålla transporter effektivare än för närvarande, vilket även sänker de offentliga kostnaderna. Det är möjligt att i betydande grad effektivisera beställningen, sammanföringen och förmedlingen av skjutsar och sänka kostnaderna för att ordna tjänsterna genom att utnyttja öppna gränssnitt. Vid beställningar av skjutsar, sammanföring och betalning är det möjligt att utnyttja automatiserade och kopierade tillvägagångssätt i stället för manuella och skräddarsydda lösningar.

När det gäller busstrafiken beror de centrala effekterna på den offentliga ekonomin på hur olika typer av offentliga subventioner utvecklas och på de ensamrätter som myndigheterna beviljas. Konsekvenserna av förslagen i trafikförordningen bedöms bli små om myndigheterna i stor omfattning beviljar ensamrätter för den trafik som de upphandlar. I trafik som upphandlas enligt bruttomodellen beror beställarens kostnader på hur avkastningen av biljettförsäljningen utvecklas, på hur bussdagarna, linjetimmarna och linjekilometrarna utvecklas för olika busslinjer, på antalet linjer som upphandlas och på hur enhetspriserna för bussdagar, linjetimmar och linjekilometer utvecklas. I stora stadsregioner kan biljettintäkterna sjunka och enhetspriserna på linjekilometrarna stiga om ensamrätt inte beviljas. I trafikverksamhet som bedrivs på grundval av avtal om nyttjanderätt kommer de offentliga kostnaderna i fortsättningen bero på hur stor trafikföretagen bedömer att risken för konkurrerande trafik enligt marknadsvillkor är. På storleken av risken inverkar omfattningen av ensamrätten som myndigheten beviljar. Enligt lagförslaget ska den behöriga myndigheten på förhand fatta beslut om huruvida ensamrätt ska

## RP 161/2016 rd

användas. Därför blir effekterna av de föreslagna ändringarna sannolikt små även i fråga om avtal om nyttjanderätt.

Slopandet av kravet på tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik och de begränsningar som gäller trafiken ger företag som fungerar på marknadsekonomiska villkor nya möjligheter att ordna kollektivtrafik. Utvecklandet av en anropsstyrd trafik på marknadsvillkor kan minska kommunernas behov av offentligt subventionerad trafik.

Att regleringen av antalet tillstånd för yrkesmässig trafik slopas bedöms öka sådan företagsverksamhet som genererar skatteintäkter.

Genom verksamhetsmodellen Mobilitet som tjänst kan en del av hushållens utgifter för mobiliteten, av vilka merparten i dag går till anskaffning av importbilar, kanaliseras till tjänster som produceras nationellt i och med att mobilitetstjänsterna blir ett verkligt alternativ till personbilen. Detta återverkar på handelsbalansen, tjänsternas sysselsättande effekt och skattebasen.

Av den väntade tillväxten av den totala marknaden inom trafiksektorn följer en liten tillväxt av avkastningen av mervärdesskatten, företagsskatten och inkomstskatten. Om människor går över från användning av privatbil till kollektivtrafik minskar bland annat den privata efterfrågan på fordon och bränslen, medan efterfrågan på tjänster med sänkt mervärdesskattesats ökar. Sammantagna bedöms effekterna av den föreslagna lagen på avkastningen av mervärdesskatten bli små.

### 4.1.4 Konsekvenser för samhällsekonomin

De största positiva konsekvenserna för samhällsekonomin av de föreslagna ändringarna uppstår tack vare deras effekter på trafikmarknadens effektivitet. Förslagen stöder utvecklandet av nya affärsmodeller, främjar uppkomsten av nya företag och förbättrar de nuvarande aktörernas möjligheter att utveckla sin verksamhet.

Fördelningen av trafiken på olika fortskaffningssätt och användningen av nya mobilitetstjänster har beräknats leda till att transportprestationen för dessa tjänster växer med 11,7 miljarder personkilometer, vilket motsvarar den offentliga trafikens nuvarande prestation. Uppskattningen grundar sig på EU-kommissionens rapport: "To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes" (<http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf>). Värdet av affärsverksamheten väntas genom detta fördubblas fram till 2020.

I propositionen föreslås det att bestämmelser som begränsar lagen på ett betydande sätt ska avlägsnas från lagstiftningen. Enligt ekonomisk teori svarar utbud som konkurrensen föder på marknaden på konsumenternas behov. Produktionsinsatserna styrs till så effektiv användning som möjligt och företagen använder så effektiva produktionsmetoder som möjligt. På marknaden skapas nya, effektivare produktionsmetoder och nya nyttigheter, och marknaden anpassar sig snabbt efter förändringar i förhållandena.

Enligt lagförslaget ska tillhandahållare av mobilitetstjänster bli skyldiga att öppna sina datagränssnitt. Data eller information skiljer sig från andra nyttigheter därigenom att de uppträffas och förs vidare medan traditionella nyttigheter tillverkas och konsumeras. Således minskar konsumtion av information inte informationens värde. Ur samhällets synvinkel är det önskvärt att informationen får stor spridning i samhället, så att den gagnar så många som möjligt. Aktörerna innehar ofta information som de antingen inte kan eller inte vill utnyttja. När aktörerna åläggs att öppna informationen kan den spridas i samhället och användas fullt ut. Detta bedöms ha en betydande positiv inverkan på samhället. Yrkes- och affärshemligheter skyddas

## RP 161/2016 rd

också i fortsättningen för att företagen även framöver ska ha incitament för att söka ny information och utveckla innovationer.

Enligt en enkät utförd av Näringslivets centralförbund 2016 förutspådde föregångsföretag en ökning i omsättningen på 74 procent 2016 jämfört med 2015 inom områdena sakernas internet, massdata, robotik, informationssäkerhet och intelligent trafik.

När tröskeln för tillträde till branschen sänks och informationen öppnas upp väntas det uppstå nya tjänster och människornas konsumtionsbeteende väntas förändras vad gäller mobilitets-tjänster i en riktning som är fördelaktig med hänsyn till den totala nyttan för samhället. Ur samhällets synvinkel är det önskvärt att människorna går över från användning av egen bil till kollektivtrafik, eftersom detta förbättrar trafiksäkerheten och minskar trafikstockningarna och miljöolägenheterna. I områden där kollektivtrafiken minskar behovet att använda egen bil effektivteras markanvändningen, eftersom parkeringsplatser och vägar inte behöver byggas för ett lika stort antal bilar. Dessutom gör ett fungerande trafiksystem det lättare att arbeta och studera och förbättrar den allmänna välfärden. Människornas rörlighet ökar också konsumtionen av varor och tjänster som tillhandahålls inom andra branscher. Det har beräknats att det belopp som investeras i kollektivtrafik ger 1,5 till 2 gånger så stor återbäring i samhällsekonomin.

Informationens och biljettsystemens andel av fördelningen mellan olika fortskaffningssätt har i en EU-utredning utifrån ett försiktigt scenario bedömts ge årliga avkastningar på sammanlagt 13,1 miljarder euro i EU. I Finland blir den ekonomiska nyttan 193,1 miljoner euro per år. Utredningen beaktar inte den nytta som nya tjänster medför för affärsverksamheten, utan bara nyttan för de nuvarande användarna och företagen.

Miljoner euro	Utsläppsminskning			Tidsbesparing	Besparing i olycksfalls-kostnader	Drifts-konstnader	Kostnadsbesparingar sammanlagt
	CO2	HC, CO, Nox	Partiklar				
Finland	8,1	1,2	0,1	147,5	6,7	29,5	193,1
EU-28	85,0	556,5	9,6	10 091,0	456,0	2 018,0	13 216,0

Tabell. Nyttan av multimodal reseinformation och sömlösa trafik tjänster i Finland och EU. Källa: ”To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes” (<http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf>).

I sin nuvarande form är kollektivtrafiken sällan en betydande ersättare för persontrafiken, eftersom utbudet av kollektivtrafik inte räcker till för att fylla mobilitetsbehoven när det gäller hela reskedjan. När man vill minska privatbilismens andel av fortskaffningssätten, är det viktigt att det uppstår verkliga ersättande alternativ dvs. kundorienterade dörr till dörr-tjänster. Att data- och betalningsgränssnitten öppnas och tillträdet till marknaden underlättas viktigt för att detta mål ska kunna uppnås. Enligt det traditionella synsättet är de olika trafikformerna alternativa, det vill säga konsumtion inom en trafikform minskar konsumtionen inom andra. Om priserna inom en trafikform minskar och dess attraktionskraft ökar, minskar konsumtionen inom andra trafikformer. När det skapas tjänster på marknaden som sammanför olika trafikformer, blir trafikformerna likväl komplement till varandra, dvs. en ökning av efterfrågan inom en trafikform ökar efterfrågan inom andra trafikformer. När priserna inom en trafikform sjunker, ökar konsumtionen inom andra trafikformer. Eftersom personbilarnas andel är 84 procent av all trafik som sker med motorfordon, har tjänster som tillhandahåller sådana

reskedjor en enorm marknadspotential. För att det ska uppstå nya tjänster måste det i alla delar av reskedjan finnas ett utbud, och priset på de olika delarna får inte bli för högt i förhållande till kostnaderna för att åka med privatbil.

Eftersom kollektivtrafiken medför betydande positiva konsekvenser för samhället, har det ansetts lönsamt att stöda utbudet av kollektivtrafik med offentliga medel när de aktörer som bedriver sin verksamhet på marknadens villkor inte tillhandahåller ett utbud som är optimalt med hänsyn till samhällsekonomin. Det offentliga stödet är för närvarande inte effektivt riktat, utdelningen är splittrad på flera olika organ och utbudet och efterfrågan på trafik tjänster möts inte i den myndighetsdrivna modellen. I den offentliga planeringen av trafiksystemen finns det en utvecklingspotential, eftersom den till exempel i dag kanske inte identifierar en latent efterfrågan bland kunderna. Myndigheterna har för närvarande inte tillräckliga verktyg för att bedöma användarnas behov, och trafikformerna och tjänstepletten i den trafik som upphandlas är inte de lämpligaste med hänsyn till behoven. Även skiljemurarna i lagstiftningen mellan olika trafikformer förhindrar upphandling av effektiva helheter. När datagränssnitten öppnas blir det även för myndigheterna möjligt att utnyttja informationen bättre än i dag.

När marknaden öppnas riktas resurserna enligt vad som ovan sagts till dem som bäst kan utnyttja dem. När begränsningarna i antalet tillstånd slopas, försvinner incentivet bland företagen i branschen att begränsa produktionen, vilket eliminerar den välfärdsförlust som en begränsning av produktionen orsakar samhället. Konkurrensbegränsande element finns det i dag särskilt i taxitrafiken men i någon mån också i busstrafiken.

När konkurrensen blir fri ökar utbudet av tjänster sannolikt, vilket främjar sysselsättningen. Med ett tjänsteutbud som bättre svarar mot kundernas behov uppstår också ny efterfrågan på tjänster, vilket inverkar positivt på sysselsättningen. I en konkurrensdriven ekonomi rör sig arbetskraft från bransch till bransch, och i en optimal situation från stagnerande branscher till branscher med högre produktivitet. Konkurrens skapar också motståndskraft mot ekonomiska chocker och främjar därigenom sysselsättningen. Motståndskraften mot chocker följer av den konkurrensdrivna ekonomins löneflexibilitet och arbetskraftens förmåga att flexibelt gå över från en bransch till en annan. En samhällsekonomi där produktiviteten är låg på grund av för stark reglering och liten konkurrens hamnar förr eller senare på efterkälken i den internationella konkurrensen, vilket på lång sikt kan ha betydande negativa effekter på sysselsättningen och utvecklingen av bruttonationalprodukten.

I en ny forskningsrapport från Jyväskylä universitet har det till exempel bedömts att nya mobilitetstjänster kommer att ha en stimulerande effekt på samhällsekonomin (Watanabe, Naveed & Neittaanmäki. 2016. Co-evolution of three mega-trends nurtures un-captured GDP - Uber's ride-sharing revolution). De nya tjänsterna bedöms ha positiva externa följder även genom att de sänker transaktionskostnaderna och minskar asymmetrin i informationen. Med sänkning av transaktionskostnaderna avses här till exempel att digital information om de trafik tjänster som tillhandahålls på ett betydande sätt kan minska såväl den tid och de kostnader kunderna använder för att utreda tjänsterna som de meningsskiljaktigheter som uppstår efter det att ett transportavtal har ingåtts. Särskilt de tjänster som tillhandahåller reskedjor spar tid och kostnader. Genom digitala applikationer förbättras konsumenternas möjlighet att jämföra priser. Särskilt när det gäller taxitjänster råder det i dag ofta asymmetri i informationen mellan tillhandahållaren av tjänsten och kunden, eftersom tillhandahållaren före resan har en betydligt klarare uppfattning än kunden om resans pris, om den mest ändamålsenliga körrutten och om den tid resan tar. När de digitala tjänsterna blir allmänna förbättras kundens möjligheter att bedöma tjänstens egenskaper på förhand. I lagförslaget åläggs också andra än de som tillhandahåller digitala tjänster att informera kunderna om vad som ingår i tjänsterna och om tjänsternas pris. Symmetrisk information och låga transaktionskostnader ökar konkurrensen och främjar en effektiv allokering av resurserna, vilket gagnar samhället.

## RP 161/2016 rd

Typiska externa effekter av trafiken är bland annat buller, utsläpp och vägslitage. Propositionen bedöms framför allt leda till en effektivare användning av den existerande fordonskapaciteten. En ökad användning av kollektivtrafik minskar antalet fordon som orsakar externa effekter i trafiken, vilket medför att dessa negativa följder av trafiken minskar. Icke desto mindre har ett ökat utbud i viss mån också negativa följder. Mot bakgrund av att efterfrågan i trafikbranschen ständigt ökar bedöms det att man genom att utnyttja nya tjänster i fråga om de negativa effekterna kan uppnå en fördelaktigare situation ur helhetssynpunkt än med trafik-tjänster av nuvarande slag. Lägre barriärer mellan de olika trafikformerna och en bättre mot-svarighet mellan utbud och efterfrågan bidrar till att transportererna sker med de mest ändamålsenliga fordonen. Exakta bedömningar av de externa konsekvenserna låter sig inte göras i detta sammanhang, eftersom särskilt de kostnader som orsakas av buller och utsläpp är svåra att beräkna exakt.

En lättare tillståndsförvaltning för branschen sparar resurser både bland aktörerna och inom den offentliga förvaltningen och gör det möjligt att styra dem till mera produktiv verksamhet. För närvarande används mycket resurser för förhandstillsyn. När fokus i tillsynen flyttas så att det i högre grad än nu ligger på efterhandstillsyn och riskbaserad tillsyn blir det möjligt att rikta in tillsynen på verksamhet där det verkligen finns problem. De nuvarande tillsynsmekanismerna är i många fall överlappande och för tunga, vilket tenderar att begränsa den ekonomiska aktiviteten.

Trafikbalken är en lagstiftning som skapar möjligheter, och dess konkreta effekter på samhällsekonomin är svåra att på förhand bedöma exakt. Att skapa nya innovationer och konkurrenskraftiga verksamhetsmodeller är i första hand företagets uppgift. Med hjälp av lagstiftningen bör samhället skapa en miljö där företagen med nya innovativa lösningar och nya metoder kan ta fram tjänster som ger konsumenterna nytt mervärde och därigenom bidra till produktivitetsoökningen. Prisnivån för transporttjänster har stor inverkan på produktiviteten även på andra delområden inom näringslivet. Den positiva inverkan på produktivitetsovecklingen medför på lång sikt att det ekonomiska välbefindandet och bruttonationalprodukten växer.

I tabellen nedan presenteras de beräknade direkta effekterna på bruttonationalprodukten och konsumtionsutgifterna 2020 och 2030. I kalkylerna har utvecklingsprognosen utan den föreslagna lagen jämförts med den utveckling som väntas ske när lagförslaget trätt i kraft. I referensprognosen har finansministeriets prognos för bruttonationalproduktens och konsumtionsutgifternas utveckling använts (Taloudellinen katsaus, kevät 2016). Referensprognoserna för trafik-tjänsterna på land, privatbilstrafiken och de nya mobilitetstjänsterna har beräknats under antagande att utvecklingen följer samma trend som åren 2008–2013. När den föreslagna lagen träder kraft och användningen av personbil tillåts även för andra kommersiella tjänster än nuvarande taxitjänster, väntas privatbilismen minska med 10 procent fram till 2020, och denna trend väntas fortsätta. Konsumtionen av trafik-tjänster på land väntas växa med 8 procent per år. Det är även troligt att en del av konsumtionen av mobilitetstjänster kommer att övergå i konsumtion av nya mobilitetstjänster, såsom tjänster för samordning av mobilitetstjänster. Fram till 2030 väntas det uppstå en efterfrågan på dessa tjänster värd över två miljarder euro. De direkta konsekvenserna av lagförslaget beräknas öka bruttonationalprodukten med 600 miljoner euro fram till 2020.

	2020		2030	
	Förändring, miljoner euro	Effekt, %	Förändring, miljoner euro	Effekt, %
BNP	600	0,3		
Konsumtionskostnader	- 300	- 0,2	1000	0,5
Trafiktjänster på land	700	28,6	4000	112,8
Privatbilism	1600	- 10,6	- 5000	- 32,4



Lagförslaget väntas också medföra betydande indirekta konsekvenser i andra branscher där transportkostnaderna utgör en väsentlig utgiftspost. Den väntade kostnadsminskningen förbättrar företagets konkurrenskraft, vilket i sin tur förbättrar produktiviteten på lång sikt. Dessutom väntas den föreslagna lagen få betydande konsekvenser för exporten av tjänster inom informations- och kommunikationstekniken. För denna skapar en nationell referensmarknad globala tillväxtmöjligheter. Digitaliseringen av mobiliteten har beräknats skapa en marknad värd 2,3–10 miljarder euro globalt.

Indirekt nytta för nationalekonomin uppkommer också genom den föreslagna lagens positiva effekter på folkhälsan och miljön. Storleken på de negativa externa effekterna av privatbilismen beräknas i Finland motsvara 15 miljarder euro per år. Förskjutningen av fördelningen mellan de olika fortskaffningssätten från privatbilism till mobilitetstjänster väntas medföra en direkt nytta för samhället i form av en sundare miljö och färre trafikolyckor värd ca 100 miljoner euro. Denna förskjutning inverkar på lång sikt även på behovet att bygga infrastruktur för trafik. När behovet av trafikinfrastruktur minskar, frigörs mark till exempel för bostadsproduktion.

Uppkomsten av nya tjänster beror av aktörernas beredskap och vilja att ta vara på de möjligheter som lagstiftningen öppnar. Effekterna av de nya tjänsterna syns inte genast, och det är inte möjligt att bedöma exakt i vilket skede de positiva effekterna av dem börjar synas i praktiken. Även förändringar i människornas konsumtionsbeteende är en långsam process. Många har till exempel investerat i en egen bil, och att avstå från den blir kanske inte omedelbart meningsfullt även om de nya trafiktjänsterna annars skulle svara mot bilägarens behov. Konsekvenserna av ändringen bör utvärderas i ett långt tidsperspektiv, och de bör framför allt ställas i relation till den nuvarande utvecklingslinjen.

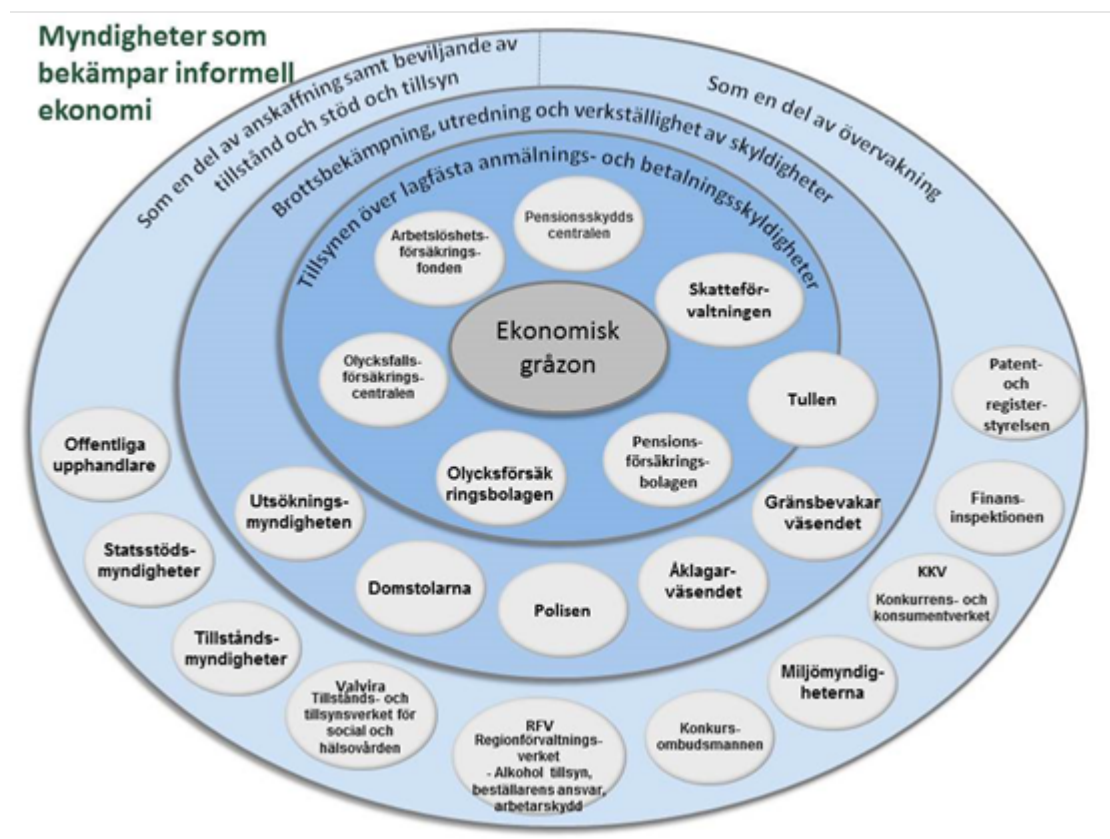
#### *Konsekvenser för bekämpningen av informell ekonomi*

Tillståndsplikten är i dag kopplad till bekämpningen av den informella ekonomin. I tillståndsregistret hittar man lätt uppgifter om de företag som verkar i branschen. Det är inte motiverat att upprätthålla tillståndssystemet enbart för detta ändamål, särskilt som motsvarande uppgifter går att få genom olika slags anmälningar som måste göras enligt annan lagstiftning. Företagarna ska i varje händelse registrera sig i företagsregistret, och inkomsterna ska deklarerats hos skattemyndigheten. Skatteförvaltningen är en betydande övervakare av den ekonomiska gråzonen.

Övergången till transporter som förmedlas digitalt och till elektronisk behandling av ersättningar minskar även de problem som är förknippade med kontant betalning. I framtiden kommer en allt större del av betalningarna att vara sådana där transaktionen lämnar spår. Redan i dag är betalning med kort det vanligaste betalningssättet i Finland. Detta underlättar övervakningen av företagen och minskar den informella ekonomin. Digitaliseringen möjliggör också till exempel en lösning som för närvarande provas i Estland, där en applikation överför information direkt till skattemyndigheten.

Mekanismerna för bekämpning av informell ekonomi bör inte begränsa den ekonomiska aktiviteten mer än nödvändigt och de resurser som används för bekämpningen bör inte överskrida den uppnådda nyttan. Målen att stöda företagsamhet, förbättra konkurrenskraften, främja sysselsättningen och öka branschens sammanlagda volym talar för att tillståndsplikten ska in-skränkas. Detta beräknas medföra positiva effekter på statsekonomin som helhet.

Den informella ekonomin bekämpas förutom genom tillståndsmyndigheternas tillsyn även genom flera olika myndigheters åtgärder och genom samarbete med olika myndigheter och med näringslivet. Bekämpningen sker till exempel genom polisens och tullens arbete mot ekonomiskbrottslighet och för att spåra vinning av brott, genom Skatteförvaltningens och Tullens skattetillsyn, i rättsprocesser och utmätningståtgärder, i konkursombudsmannens verksamhet, i regionförvaltningsverkets arbetarskyddsövervakning och övervakning av beställaransvaret, i tillståndsmyndigheternas tillståndsövervakning och i övervakningen av arbetspensionspremierna och övriga socialförsäkringspremier samt offentliga stöd.



#### 4.2 Konsekvenser för förvaltningen och myndigheternas verksamhet

Förslaget innebär flera ändringar i myndigheternas uppgifter och i arbetsfördelningen mellan myndigheterna. Det stärker Trafiksäkerhetsverkets roll som den allmänna tillståndsmyndigheten för trafiken genom att de tillståndsuppgifter som sköts av NTM-centralerna överförs till verket. Det förändrar Trafiksäkerhetsverkets roll som utvecklare av verksamhetsmodeller för trafiksystemet och som nationellt tekniskt stöd. Propositionen ger Rättsregistercentralen en uppgift som rör bedömningen av taxiförarens lämplighet och anknäver till centralens uppgift att föra straff- och bötesregistret.

*Konsekvenser vid Trafiksäkerhetsverket*

## RP 161/2016 rd

I bedömningen av vad överföringen av ansvaret för tillstånd för branschtillträde gällande vägtrafiken (taxitillstånd, tillstånd för godstrafik, tillstånd för kollektivtrafik) till Trafiksäkerhetsverket innebär för verket ingår också vissa nya uppgifter rörande informationsutbyte som följer av EU-lagstiftningen. Allt som allt bedöms det att antalet årsverken som krävs för uppgifter som gäller gods- och persontrafiken är lika stort som hittills. När taxiförarnas körtillstånd och förnyandet av dem slopas minskar Trafiksäkerhetsverkets nuvarande arbetsuppgifter så att det motsvarar ungefär tre årsverken. Nya uppgifter i samband med bilaterala vägtrafikavtal ökar Trafiksäkerhetsverkets arbetsbörda med ca 0,5 årsverken.

Förändringar i personalstyrkan och regelbundna årliga kostnader på grund av den föreslagna lagen						
Tillståndsuppgifter	Nuvarande ansvarig organisation	Nuvarande antal årsverken	Beräknat antal årsverken som behövs efter reformen <sup>1</sup>	Ändring jämfört med nuläget, årsverken	Årskostnad <sup>2</sup> beräknad enligt det antal årsverken som behövs, €/a	Beräknat årsverken som överförs till Trafi enligt statens övergångsbestämmelserna
Taxitrafiktillstånd	NTM-centralerna	13,5	5,0	-8,5	540 000	10-12
Godstrafiktillstånd	NTM-centralen i Södra Österbotten	11,6	9,6	-2 <sup>2</sup>	1 036 800	11,6
Kollektivtrafiktillstånd	NTM-centralen i Södra Österbotten	1,5	1,5	0	162 000	1,5
Internationella vägtrafikavtal	Tullen	0,5	0,5	0	54 000	0
<b>Sammanlagt</b>		<b>27,1</b>	<b>16,6</b>	<b>-10,5</b>	<b>1 252 800</b>	<b>23,1-25,1</b>

<sup>1</sup> RP, utkast 06/2016  
<sup>2</sup> Avskaffandet av tillståndsplikten för paketbilar minskar arbetsbördan med högst 2 årsverken  
<sup>3</sup> Löner, förvaltning, hyror, IT-underhåll, utrustning, internationellt samarbete m.m.

Tabell. Förändringar i personalstyrkan i samband med överföring av uppgifter.

När person- och godstrafiktillståndens giltighetstid fördubblas uppstår ett behov att höja priserna på tillstånden. Likväl belastar kostnaderna för tillstånden de sökande bara en gång på tio år, medan tillstånden för närvarande måste förnyas vart femte år. När det gäller taxitillstånd kan kostnadstrycket vara större på grund av den totala systemomläggningen. Det är till exempel att vänta att antalet negativa beslut kommer att sjunka jämfört med nuläget, och den som en gång beviljats tillstånd behöver inte ansöka om tillståndet på nytt. Detta leder till färre ansökningar. Taxitillstånden gäller tills vidare det vill säga kostnaden karaktären av engångskostnad.

Däremot medför investeringar i datasystem och nya arrangemang gällande verksamhetsstäl-lena nya kostnader. Trafiksäkerhetsverket har beräknat att ungefär ett bör reserveras för utveckling av verkets datasystem och att de nödvändiga investeringarna i systemen sammanlagt uppgår till över 1 800 000 euro. Här ingår de elektroniska tjänsterna. Överföringsprocessen med tillhörande digitalisering kräver 3–4 årsverken.

UPPGIFTER AV ENGÅNGSNATUR	
Utgiftstyp	Beräknad totalutgift, €
Utgifter för överföring av uppgifter (ICT, årsverken m.m.)	350 000
Utbyte av system som nått slutet av sin tekniska brukstid och digitalisering av tjänster	1 800 000
Sammanlagt	2 150 000

Tabell. Kostnader av engångsnatur som sammanhänger med överföringen av uppgifter.

De nya uppgifterna i samband med tillsyn och meddelande av föreskrifter väntas öka Trafiksäkerhetsverkets arbetsbörda med 3–4 årsverken.

*Rättsregistercentralen* kommer under år 2016 att ta i bruk ett frågegränssnitt i statens centraliserade meddelandeförmedlingstjänst med vilket uppgifter ur straff- och bötesregistret kan lämnas till myndigheter. Målet är att öka det elektroniska informationsutbytet mellan myndigheterna och att minimera det arbete som måste utföras av fysiska personer. NTM-centralen har deltagit i utvecklingsarbetet, och det riksomfattande trafiktillståndssystemet utvecklas så att förfrågningar om trafik- och taxitillstånd och utlämnande av uppgifter om dessa kan skötas på maskinspråk direkt i straff- och bötesregistret med det nuvarande VALLU-systemet. När tillståndsärendena förs över till Trafiksäkerhetsverket bör överföringen av data till dess system ske i maskinspråk, i hög grad automatiserat och med användning av frågegränssnittet i en meddelandeförmedlingstjänst. På så vis uppstår det inte arbetskraftskostnader vid ämbetsverken.

Förslaget har betydande inverkan på arbetsbördan vid *NTM-centralerna*, eftersom tillståndsärendena för person- och godstrafiken enligt förslaget ska överföras till Trafiksäkerhetsverket.

Tillståndsärenden som gäller vägtrafiken sköts i dag vid NTM-centralerna av ca 30 personer stationerade på flera orter. För tillstånd för taxitrafik används sammanlagt 13,5 årsverken, för tillstånd för godstrafik 11,6 årsverken och för tillstånd för kollektivtrafik 1,5 årsverken. De personer som sköter uppgifterna är fördelade på 12 NTM-centraler: Helsingfors, Joensuu, Jyväskylä, Kouvola, Kuopio, Sankt Michel, Uleåborg, Seinäjoki, Tammerfors, Åbo och Vasa.

När tillståndsuppgifterna överförs från NTM-centralerna till Trafiksäkerhetsverket, flyttar de arbetstagare vid centralerna som i huvudsak sköter tillståndsärenden till Trafiksäkerhetsverket i enlighet med statstjänstemannalagen. Vad gäller anställningsvillkor överförs personalen till Trafiksäkerhetscentralens lönesystem enligt avtal och praxis för ändringar på centralnivå.

I fråga om uppgifter som gäller gods- och persontrafiktillstånd (de tidigare tillstånden för godstrafik, kollektivtrafik, linjebaserad trafik och anropsstyrd trafik samt traktortillstånden) minskar lagändringen inte arbetsbördan i någon betydande grad. Eftersom EU-lagstiftningen samtidigt medför nya uppgifter för trafiktillståndsförvaltningen, kan personalen som flyttas enligt den information som nu finns att tillgå tilldelas liknande uppgifter som den sköter i dag.

## RP 161/2016 rd

Taxitillståndssystemet blir enligt förslaget väsentligt lättare så att det behövs färre anställda för att sköta uppgifterna än tidigare. I dag används ca 15 årsverken för uppgifter inom taxisystemet, och arbetsbördan väntas minska till 5 årsverken. När uppgifter överförs från en myndighet till en annan inom statsförvaltningen tillämpas på personal i tjänsteförhållande direkt bestämmelserna i 5 a–5 c § i statstjänstemannalagen (750/1994). När personflyttningar till uppgifter i Trafiksäkerhetsverket förbereds, tar man i beaktande sådana personer som för nuvarande sköter uppgifterna och de uppgifter som finns tillgängliga i verket.

När man bland de anställda som sköter tillståndsuppgifter granskar de personer vars arbetsuppgifter till minst hälften består av tillståndsuppgifter, får man en uppskattning av hur många personer som kommer att övergå i Trafiksäkerhetsverkets tjänst. Enligt uppskattning sköts uppgifterna i Helsingfors av 6 personer, i Joensuu av 2 personer, i Jyväskylä av 1 person, i Kouvola av 2 personer, i Kuopio av 3 personer, i Sankt Michel av 1 person, i Uleåborg av 1 person, i Rovaniemi av 1 person, i Seinäjoki av 5 personer, i Tammerfors av 1 person, i Åbo av 1 person och i Vasa av 5 personer. Sammanlagt flyttar således 29 tjänstemän från NTM-centralen till Trafiksäkerhetsverket.

Representanter från personalen kommer att delta i planeringen och beredningen av ändringarna. När uppgifterna överförs iakttas statsrådets principbeslut om ordnande av statsanställdas ställning vid organisationsförändringar. Förändringen genomförs enligt de förfaranden som anges i lagen om samarbete inom statens ämbetsverk och inrättningar (1233/2013).

Till *Trafikverkets* uppgifter hör i fortsättningen att tillhandahålla tekniska verktyg med vilka väsentliga uppgifter om mobilitetstjänster kan levereras om tillhandahållaren av tjänsten inte själv öppnar sitt gränssnitt. Verket förfogar över verktygen Koontipalvelu och RAE som antagligen kan utnyttjas. Det är sannolikt att tjänsterna måste vidareutvecklas när kategorierna av data och tillhandahållarna av tjänster blir fler och mångsidigare. Enligt Trafikverket kommer vidareutvecklingen av RAE att kosta ca 900 000–1 500 000 euro och underhållet ca 200 000 euro om året. En del av denna kostnad uppstår i varje fall som en del av den skyldighet att tillhandahålla multimodal reseinformation via en nationell nod som EU-kommissionen avser att påföra medlemsländerna. För ikraftträdandet av bestämmelsen i trafikbalken om öppnande av datagränssnitt gäller en 12 månader lång övergångstid under vilken det är möjligt att utföra utvecklingsarbete.

Den *polistillsyn* som gäller körtillstånd upphör när övervakningen av taxiförarna helt överförs till Trafiksäkerhetsverket. I trafiken begränsar sig polisens behörighet till körkortsövervakning. Polisens avlyfts sina uppgifter inom tillsynen över tillstånd och åtgärderna när körtillstånd återkallas, vilket minskar polisens arbete.

*Kollektivtrafikmyndigheterna* behåller även i fortsättningen sin möjlighet att inom sitt eget behörighetsområde fastställa den servicenivå som krävs och upphandla trafik om den fastställda servicenivån inte uppkommer genom marknadens försorg. Målet är att omarbetningen av lagstiftningen leder till att de nuvarande verksamhetsmodellerna ses över och upphandlingen av offentlig trafik utvecklas så att tjänster och servicebehov kan paras ihop så flexibelt som möjligt och så att upphandlingen av offentlig trafik inte stänger marknaden för nya aktörer.

Den offentliga trafikens subventioneringsgrad är rätt hög. Skyldighet att öppna gränssnitten och övergå till att kontrollera reserätten i ett bakomliggande system via ett elektroniskt kommunikationsnät som följer av den offentliga upphandlingen omfattar i praktiken hela landet. Ett problem är att den biljetteknologi som för närvarande används grundar sig på system som inte är direkt förenliga med interoperabilitet. De behöriga myndigheternas biljett- och betalningssystem är ännu inte baserade på bakomliggande system med undantag för Föli i Åbo.

När det gäller Walt kommer den minsta interoperabilitet som krävs i trafikbalken att kunna genomföras i den existerande utvecklingsversionen under hösten 2016.

Utvecklandet av systemen medför kostnader som beroende på systemet och gällande leveransavtal kan bli betydande. I fråga om en del system uppstår de allra största extra kostnaderna om deras nuvarande produktversioner grundade på slutna system tas i omfattande bruk och man blir tvungen att göra stora uppdateringar. Extra kostnader uppstår också om multiläsare inte kan installeras för verifiering av reserätten, utan apparaterna måste förnyas.

En utveckling av systemen så att de baseras på bakomliggande system gör det i fortsättningen möjligt att vidareutveckla dem mera kostnadseffektivt när deras komponenter kan köpas genom upphandling på marknaden och de inte längre behöver skraddarsys för varje system. Dessutom ökar interoperabiliteten mellan systemen de behöriga myndigheternas verksamhets- och valmöjligheter med tanke på framtiden.

Slopandet av kravet på tillstånd för linjebaserad trafik minskar arbetet för de myndigheter som har behörighet i fråga om kollektivtrafiken, i och med att tillträdet till marknaden inte längre kontrolleras. Förbud mot verksamhet som strider mot ensamrätt och möjliga viten för överträdelser är nya förfaranden, men de uppgifter som de medför är färre till antalet än de uppgifter som behandlingen av ansökningar om tillstånd för linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik medför.

#### **4.3 Konsekvenser för miljön**

Till de största miljörelaterade utmaningarna inom trafiksektorn hör klimatförändringarna, den försämrade luftkvaliteten och bullret. I trafiken konsumeras ca 20 procent av all energi som används i Finland, och trafikens andel av energikonsumtionen har vuxit en aning under de senaste åren. Den ökade trafiken ökar energikonsumtionen i trafiken trots att energieffektiviteten ständigt förbättras. Den inhemska trafikens andel av Finlands utsläpp av växthusgaser är cirka en femtedel, och 90 procent av dem uppkommer i vägtrafiken.

Det har beräknats att omkring en miljon människor i Finland bor i områden med trafikbuller. Av de olika trafikformerna orsakar vägtrafiken mest buller. Ökningen av antalet personer som utsätts för buller är en följd av bland annat befolkningsökningen, urbaniseringen, det tätare boendet, industrialiseringen, teknifieringen och särskilt trafikökningen.

Trafiken producerar många olika miljö- och hälsofarliga utsläpp, däribland partiklar och kväveoxider. Trafiken ökar orenheterna i luften även mekaniskt (t.ex. vägdamm). Buller och vibrationer från trafiken försämrar kvaliteten på och trivseln i livsmiljön och har en skadlig inverkan på människors välbefinnande. Byggnad och underhåll av trafikleder förbrukar naturresurser och producerar avfall. Dessutom tar trafiklederna och andra konstruktioner som behövs för trafiken mycket rum.

Regeringsprogrammet ställer upp ambitiösa mål för reduktionen av trafikutsläppen. Enligt regeringsprogrammet ska användningen av fossil olja i Finland halveras före år 2030 och de förnybara bränslenas andel i trafiken höjas till 40 procent. Enligt preliminära beräkningar är dessa mål minst lika ambitiösa som Finlands väntade EU-åtagande.

De viktigaste sätten att minska trafikutsläppen är att minska energiförbrukningen i trafiken (öka energieffektiviteten) och att ersätta fossila bränslen med andra alternativ. De centrala målen och strategierna för miljöarbetet inom trafiken har för alla trafikformer skrivits in i miljöstrategi för trafiken (KM:s publikationer 43/2013) som blev klar 2013.

På längre sikt är en ökning av de alternativa drivmedlens andel inte tillräcklig som det enda sättet att minska utsläppen. De energikvantiteter som förbrukas i trafiken är så stora på årsnivå, att det inte är möjligt att täcka hela energibehovet med förnybara råvaror. Därför behövs också åtgärder som minskar energikonsumtionen i trafiken.

De nya digitala tjänsterna och delningsekonomin ökar intresset bland annat för sam användning av bilar. Enligt internationella undersökningar ersätter en sam använd bil så många som 8-25 privatägda bilar. Dessutom ökar den promenanderandets och cykelåkningens andel av användarnas sätt att förflytta sig. I en utredning som Åbo stad låtit utföra nämns kortare körsträckor som en av de viktigaste effekterna av sam användning av bilar från miljösynpunkt. Sam användningen leder till mindre utsläpp, färre trafikstockningar och mindre behov av utrymme i städerna. Kollektivtrafiken, promenanderand och cykelåkning får en större andel bland fortskaffningssätten, materielen förnyas och sätten att förflytta sig blir allmänt sett mångsidigare bland annat på grund av att människor börjar tänka i termer av reskedjor. Inverkan på utsläppen är också betydande. Dessutom höjs fyllnadsgraden, som traditionellt har varit mycket låg, effektivt genom sam åkning. I en EU-utredning beräknats att ändringar i fortskaffningssätten i Finland kommer att leda till en övergång från användningen av privatbil som uppgår till sammanlagt 11,7 miljarder personkilometer, vilket motsvarar en årlig nytta på 55,2 miljoner euro genom minskade utsläpp. Tillsammans med besparingar i olyckskostnader blir nyttan 94,4 milner euro.

Utsläppsminskning				
	Minskad körsträcka (mrd. km)	CO2 (milj. ton.)	HC, CO, Nox (NOx- ekv. ton.)	Partiklar (ton.)
Finland	1,4	0,2	264,7	0,5
EU-28	97,1	13,1	18 152,0	103,8

Tabell. Minskningar i körsträckorna och utsläppen genom förändringar i fördelningen mellan fortskaffningssätt tack vare interoperabel information och biljettsystem. Källa: "To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes" (<http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf>).

Flexiblare tjänster baserade på anropsstyrd trafik och delningsekonomi bedöms vara ett effektivt sätt att lösa det som skulle kunna kallas problemet med den första och sista kilometern, dvs. frågan hur transporten från bostaden till en hållplats för kollektivtrafik och från en annan hållplats till arbetsplatsen ska ordnas. Flera internationella undersökningar visar att de mobilitetstjänster som baserar sig på delningsekonomi har ökat betydligt under de senaste åren särskilt tack vare utvecklingen av mobila uppkopplingar och applikationer. Därför kan förslagen antas få effekter på effektiviseringen av trafiken, förnyelsen av bilbeståndet och fördelningen av användningen av olika fortskaffningssätt och därmed positiva miljöeffekter.

Enligt en utredning utförd av det internationella trafikforumet kan anropsstyrd trafik som grundar sig på delade resor med taxibilar och minibussar och ersätter en del av personbilstrafiken och den normala busstrafiken leda till utsläppsminskningar på över 30 procent samtidigt som den kräver bara tre procent av det nuvarande fordonsbeståndet. När fordonsbeståndet används effektivare förnyas det också snabbare, vilket medför att ny teknik tas i bruk snabbare.

I de trafik- och miljöpolitiska målen är den grundläggande principen att trafiktjänsterna och mobiliteten i gleset bebodda områden ska genomföras på ett hållbarare sätt. För att uppnå detta

mål behövs verkningsfulla, lockande, sinsemellan kompletterande och kombinerbara tjänster som komplement till samåkning av nuvarande snitt och till den systemiska kollektiv- och persontrafiken.

Ökade valmöjligheter och tjänster av ny typ kan antas göra trafiktjänsterna intressantare och flexiblare som fortskaffningssätt. Det är sålunda möjligt att helt nya användare övergår till att använda trafiktjänster, vilket i sin tur minskar privatbilismen och därigenom de skadliga trafikutsläppen och annan miljöpåverkan. De föreslagna ändringarna gör det möjligt att använda transportmaterielen flexiblare och mera dynamiskt. I trafik som bedrivs på marknadsekonomiska villkor ligger det i företagarens intresse att köra med så välfyllda fordon som möjligt, eftersom enhetskostnaderna och utsläppen per passagerare då blir lägst.

I nuläget, där kollektivtrafiken i stadsregionerna i huvudsak är ordnad av en myndighet genom upphandling, kan den materiel som används i busstrafiken regleras genom avtal. I upphandlingsdokument för kollektivtrafik krävs det i många fall att fordon med mycket små utsläpp används. Slopandet av kravet på tillstånd för linjebaserad och för anropsstyrd trafik vid marknadsmässig busstrafik ökar sannolikt utbudet av busstrafik på marknadsvillkor och minskar därför i någon mån den trafik som upphandlas av myndigheter. Eftersom företagen i den marknadsmässiga trafiken själva definierar den tjänst som de tillhandahåller, är det möjligt att äldre fordon med större utsläpp sätts i trafik. Man kan ändå inte anta att detta är en oundviklig följd av marknadsmässig verksamhet. Det har kunnat observeras att många nya aktörer som en del av sin strategi har fokuserat på att tillhandahålla tjänster till exempel uteslutande med fordon som använder alternativa drivmedel. Även de nya marknadsmässiga aktörerna i busstrafiken har investerat avsevärda belopp i nya fordon. Dessutom tillämpar många aktörer som tillhandahåller plattform- och delningstjänster en övre gräns på åldern på de fordon som förmedlas genom tjänsten, vilket garanterar att fordonen är rätt nya och därför i de flesta fall har rätt låga utsläpp.

De utsläppsgränser som förekommer i anbudstävlingar gäller likväl bara så kallade reglerade utsläpp – med andra ord lokala utsläpp som skadar hälsan (t.ex. partiklar och kväveoxider). Vad gäller utsläppen av växthusgaser finns det ännu inte fordonsspecifika uppgifter om CO<sub>2</sub>-utsläpp. Därför är det inte lätt att ta med dessa utsläpp i anbudstävlingar.

Vid sidan av fordonsspecifika utsläppen av växthusgaser är en möjlig övergång av resande från spårtrafik till bussar och minibussar en annan faktor som inverkar på utsläppsmängderna. När trafiken på marknadsvillkor blir ännu friare, är det möjligt att det till exempel när det gäller arbetsplatstrafiken uppstår ett marknadsmässigt utbud som är mera lockande för kunderna än exempelvis en resekedja med byten. Som helhet bedöms konsekvenserna likväl att utsläppen av växthusgaser minskar, eftersom ett bättre utbud av offentlig trafik och nya mobilitets-tjänster på lång sikt troligen leder till att användningen av privatbilar minskar i stadsregionerna. Denna slutsats får stöd bland annat i färsk internationella undersökningar som ger vid handen att olika tjänster baserade på delnings- och plattformsekonomi kompletterar kollektivtrafiken genom att fylla luckorna där tjänster saknas och bidra till att användarna av kollektivtrafiken blir fler exempelvis genom att fungera som matartrafik.

När det gäller godstrafiken inom stadsregionerna kan det föreslagna slopandet av tillståndsplikten för godstrafik med paketbil minska lastbilstrafiken och därigenom trafikutsläppen till exempel i städernas centrum. Skattefriheten för lastbilar kan i dagsläget uppmuntra företagen att använda lastbil, eftersom tillståndskraven är de samma för båda fordonstyperna. Slopandet av tillståndsplikten som föreslås i propositionen kan locka företagarna att gå över till paketbilar.



Regleringen av antalet taxitillstånd har oftast motiverats med minskade trafikstockningar. Att den slopas väntas inte leda till fler trafikstockningar, eftersom taxitrafiken närmast ersätts av personbilstrafik. En övergång från användning av egen bil till taxitjänster ökar inte antalet bilar i trafiken, utan leder snarare till en effektivare användning av det befintliga bilbeståndet samtidigt som det frigör utrymme i stadsmiljön. I Finland är taxibilarna dessutom i genomsnitt nyare och utsläppsnålare än det övriga bilbeståndet, varför en övergång från användningen av egen bil till taxitjänster i kombination med ökade möjligheter att sammanföra skjutsar kan antas medföra positiva miljöeffekter. Avskaffandet av kravet på stationsplats väntas minska den miljöskadliga tomkörningen.

I olika utredningar har man under de senaste åren studerat de möjligheter till minskning av utsläppen som nya trafiktjänster erbjuder fram till 2030. Att bedöma utsläppsminskningar är komplicerat, eftersom effekterna på utsläppen växlar från fall till fall beroende på från vilka trafikformer övergången till de nya tjänsterna sker och vilka de nya tjänster som börjar användas är. I bästa fall kan nya tjänster eller en övergång från resor som sker ensam med egen bil till kollektivtrafik leda till utsläppsminskningar som till och med kan vara betydande. Om till exempel 1,5 procent av de långa resor som i dag görs med personbil i framtiden görs kollektivt, minskar utsläppen av växthusgaser med ca 0,5 miljoner ton fram till år 2030 jämfört med nuläget (2014). Om det genomsnittliga passagerartalet i personbilarna stiger med 5 procent (t.ex. tack vare samåkning och sam användning av bilar), beräknas växthusgasutsläppen i trafiken minska med 0,2 miljoner ton fram till år 2030.

Den rapport om åtgärder för ökad energieffektivitet i trafiken som en del av genomförandet av EU:s klimat- och energimål för 2030 som statsrådet låtit utarbeta behandlar också en avreglering av busstrafiken: ”På resor mellan regionerna som är över 100 km långa pågår för närvarande en omfattande förändring i prissättning och utbud som är en följd av ändringar i lagstiftningen såväl nationellt som på EU-nivå. Nya tjänster har uppstått och uppstår hela tiden. För första gången på årtionden är det i stor utsträckning möjligt att använda kollektivtrafik till lägre kostnader än personbil. Särskilt på linjerna mellan de största städernas centrum finns det en potential för ändringar i fortskaffningssättens marknadsandelar till förmån för kollektivtrafik. Under antagande att ca 1,5 procent av de långa resor som i dag görs med personbil i framtiden görs kollektivt, minskar utsläppen av växthusgaser med ca 0,5 miljoner ton fram till år 2030 jämfört med nuläget (2014). Även denna uppskattning inbegriper likt uppskattningen för stadsregionerna konsekvenserna av den tekniska utvecklingen.”

Statsrådets rapport nämner också utvecklingen av biljettsystemen som en del av en förbättring av kollektivtrafikens attraktionskraft och därigenom som en åtgärd som kan få miljöeffekter genom en gynnsam fördelning av fortskaffningssätten.

När de centrala instrumenten för att höja energieffektiviteten och uppnå klimatmålet är att ta i bruk nya trafiktjänster och att höja energieffektiviteten i trafiken med hjälp av digitalisering och andra lösningar, att utveckla marknaden för kollektivtrafik, att öka kollektivtrafikens andel (inbegripet sam användning av bilar) och att minska körsträckorna, uppgår de potentiella utsläppsminskningarna till sammanlagt 0,7 miljoner ton.

#### **4.4 Övriga samhällsliga konsekvenser**

##### *Konsekvenser för sysselsättningen och inkomstfördelningen*

Enligt portalen Liikennejärjestelmä.fi sysselsätter trafiken och dess stödbranscher ca 10 procent av som har arbete i Finland. I dessa branscher har det på 2000-talet i genomsnitt uppstått 1 300 nya arbetsplatser om året. Åren 2013 och 2014 ökade antalet arbetsplatser emellertid inte. Trafikens andel av nationalprodukten har sedan toppåren i början av 2000-talet sjunkit

## RP 161/2016 rd

klart. I de branscher som stöder trafiknäringarna har det däremot förekommit tillväxt. År 2014 var trafikbranschernas och stödbranschernas andel av den finska samhällsekonomin sammanlagt ca 10 procent.

I internationella utredningar har det kunnat fastslås att avlägsnandet av konkurrenshinder har positiva effekter på den ekonomiska tillväxten och på sysselsättningen. Enligt Nicolettis och Scarpettas undersökning som omfattar 20 OECD-länder (Product Market Reforms and Employment in OECD Countries, 2005) ökar reformer som avlägsnar de mest betydande konkurrenshindren som statsmakten har ställt upp sysselsättningen med 2,5–5 procentenheter. Enligt Schneiders statistiska analys är sysselsättningsgraden i genomsnitt högre i de OECD-länder där regleringen av de olika produktmarknaderna är mindre än genomsnittet (Does competition kill or create jobs, 2015). I en OECD-rapport (Factsheet on how competition policy affects macroeconomic outcomes, 2014) har det konstaterats att en höjning av produktiviteten för ett enskilt företags del kan leda till permitteringar eller uppsägningar, men totalekonomiskt är ökad konkurrens inte orsaken till arbetslösheten. Begränsningar i konkurrensen leder däremot till lägre produktivitet och sysselsättningsgrad. Ökad konkurrens och höjd produktivitet i början av produktionskedjan kan leda till högre produktivitet och sysselsättning i slutet av kedjan och därför också i samhällsekonomin i stort.

En sänkning av tröskeln för tillträde till marknaden och en lindring av kraven väntas öka sysselsättningen i transportbranschen åtminstone i någon mån. När det görs lättare att bedriva transportverksamhet som bisyssla, kan det uppstå möjligheter till extra arbete för personer som arbetar i säsongsbetonade branscher eller på deltid eller vars arbetsuppgifter minskar. De föreslagna ändringarna kan också antas öka branschens attraktionskraft bland företagare.

I taxibranschen kan en lindring av kraven, slopandet av tillståndskvoterna och en sänkning av kostnaderna för förarna öka intresset för branschen och höja sysselsättningen. När kraven på elektroniska tjänster höjs och intresset för dem växer, väntas det uppstå nya affärsidéer och sysselsättningsmöjligheter.

Nedan presenteras prognoser för utvecklingen av antalet anställda i tjänster för trafik på land fram till 2020. I tabellen anges en prognos för utvecklingen enligt nuvarande trend och motsvarande prognos under antagande att trafikbalken träder i kraft. I beräkningarna har Statistikcentralens uppgifter om företagens omsättning och personalstyrka åren 2010–2014 utnyttjats. Branschspecifika medelvärden för kvoten mellan omsättningen och personalstyrkan har beräknats, och denna genomsnittliga kvot har utnyttjats i prognoserna. I tabellen har utvecklingen av omsättningen beräknats enligt nuvarande trendlinje och enligt den utvecklingslinje som väntas bli resultatet när lagförslaget träder i kraft. Det beräknas uppstå nästan 15 000 nya arbetsplatser i trafikbranschen fram till 2020.

## RP 161/2016 rd

### Personalprognos

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Lokaltrafik</b>	6618	6783	6953	7127	7305	7488
Prognos	6618	6783	6953	7375	7965	8602
<b>Taxitrafik</b>	14694	15282	15893	16529	17190	17878
Prognos	14694	15282	15893	16846	18194	19650
<b>Reguljär fjärrbusstrafik</b>	3311	3394	3479	3566	3655	3746
Prognos	3311	3394	3479	3689	3985	4303
<b>Chartrad busstrafik</b>	1744	1840	1941	2048	2161	2279
Prognos	1744	1840	1941	2054	2219	2396
<b>Annan persontrafik som inte klassificerats</b>	154	160	167	174	180	188
Prognos	154	160	167	176	190	206
<b>Persontrafik sammanlagt</b>	26522	27460	28433	29443	30491	31579
Prognos	26522	27460	28433	30141	32552	35156
<b>Godstransport på väg</b>	38789	39565	40356	41163	41986	42826
Prognos	38789	39565	40356	41566	43228	44957
<b>Vägtrafik sammanlag</b>	65310	67024	68789	70606	72477	74405
Prognos	65310	67024	68789	71707	75780	80114
Trafikbalkens inverkan	0	0	0	1101	3303	5709

Ökning i antal anställda jämfört med år 2015: **14 803**

Ökning i procent: **22,7**

När man bedömer effekterna på inkomstfördelningen är det värt att beakta Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande från 2014, där kommittén menar att samverkans- eller deltagarkonsumtion utgör ett innovativt komplement till produktionsekonomin i form av en användningsbaserad ekonomi som erbjuder innovativa, ekonomiska, sociala och miljömässiga fördelar. Den kan samtidigt utgöra en lösning på den ekonomiska och finansiella krisen genom att den gör det möjligt för människor att byta saker de inte behöver mot andra som de behöver. Kommittén rekommenderar att förfarandena och lagstiftningsramen görs klarare, för att fördelarna ska realiseras. (Samverkans- eller deltagarkonsumtion: en modell för hållbar utveckling för 2000-talet (INT/684 2014))

*Konsekvenser för områdestillgängligheten.* Områdestillgängligheten väntas förbli oförändrad eller förbättras något till följd av propositionen. I propositionen föreslås det inga ändringar i individuella transporträttigheter som angetts i annan lagstiftning, varför efterfrågan på taxitjänster liksom i dag säkras tillgången till dem i olika delar av landet. De behöriga myndigheterna inom kollektivtrafiken ska enligt förslaget fortfarande ha instrument för att ingripa i utbudet av offentlig trafik till exempel genom köp. När det blir lättare att komma in på marknaden väntas det i högre grad än tidigare uppstå utbud av transporttjänster även i glesbefolkade områden. Särskilt bedöms nytt serviceutbud uppstå i mycket glesbefolkade områden,

där det med nuvarande reglering inte har hittats aktörer som åtar sig att tillhandahålla en hel-täckande tjänst, men där det är lönsamt att tillhandahålla skjutsar på deltid till exempel i samband med övrig affärsverksamhet.

*Tillgången på trafiktjänster och tjänsternas säkerhet.* Propositionen bedöms förbättra utbudet av offentlig trafik i hela landet. För närvarande kan tillgången på offentliga trafiktjänster särskilt på landsbygden allmänt taget anses dålig. Av befolkningen i glesbygden anser 73 procent antingen att de nuvarande kommunikationerna i kollektivtrafiken är dåliga eller att sådana inte alls finns (Aula research, 2014). När marknaden för långdistansbusstrafik öppnades för konkurrens 2009 ökade bussresorna och befolkningens tillfredsställelse med kollektivtrafiktjänsterna. Folk har upplevt att öppnandet av marknaden för konkurrens har haft positiv inverkan på utbudet av tjänster och på priserna. Mest har tillfredsställelsen med och användningen av tjänsterna ökat i kommuner med stadskaraktär, men den har också varit tydlig i kommuner med landsbygdskaraktär. (Taloustutkimus Oy, 2016). Den kundorienterad tjänstemarknad som växer och utvecklas kan också i allt högre grad svara på problemet med den första och sista kilometern i reskedjan såväl i städerna som i glest bebodda områden,

Det ökade utbudet av mobilitetstjänster bedöms förbättra möjligheterna att utträta ärenden särskilt för de hushåll som saknar bil. Dessutom minskar det ökande utbudet av tjänster den tid som en person i ett hushåll som har körkort använder för att skjutsa andra familjemedlemmar genom att förbättra möjligheterna att röra sig på egenhand för de familjemedlemmar som saknar körkort.

Slopandet av begränsningarna i antalet taxitillstånd, regleringen av maximipriset och kravet på stationsplats kommer att ha stor inverkan på taximarknadens struktur och utbudet av tjänster, vilket också kommer att avspeglats i konsumenternas valmöjligheter. Tack vare den informationskyldighet som ska åläggas innehavare av taxitrafiktillstånd och persontrafiktillstånd kommer konsumenten att kunna jämföra olika egenskaper hos tjänsterna innan de ingår transportavtal. Informationskyldigheten leder till färre misstag som beror på oklarheter i tjänsten, och kunden kan försäkra sig om att tjänsten är lämplig.

Internationella exempel visar klart att när regleringen av antalet taxitillstånd slopas ökar utbudet av taxitjänster särskilt i tätorter. Det här stöds också av OECD:s och ITF:s rekommendationer om lagstiftningen. Slopandet av regleringen av antalet tillstånd möjliggör att utbud och efterfrågan bättre än i dag svarar mot varandra i realtid, så att utbudet är tillräckligt också vid toppar i efterfrågan. När regleringen av antalet tillstånd slopas och villkoren för beviljande av tillstånd lindras, blir det också lättare än i dag att tillhandahålla persontransporttjänster på deltid. Det har förekommit farhågor om att en avveckling av regleringen av taxiverksamheten leder till ett sämre utbud i glest befolkade områden. Men tack vare ett flexibla utbud av transporttjänster som tillhandahålls på deltid och med beaktande av kvantiteten och marknadsandelen för den taxitrafik som den offentliga förvaltningen upphandlar finns det likväl skäl att lita på att det kommer att finnas tillhandahållare av tjänster så att servicen åtminstone kan bevaras på nuvarande nivå även i glesbygden. Denna uppfattning stöds också av ITF:s rapport från 2015 om utbudet av tjänster i glest befolkade områden.

Slopandet av kravet på stationsplats väntas leda till en ökning av utbudet av taxitjänster särskilt i och kring tätorter och bidra till att konsumentpriserna sjunker, eftersom tomkörningen väntas minska. I kommentarer som framförts under beredningen har det bedömts att tillgången till tjänster kommer att bli något sämre och priserna stiga i glest befolkade områden. Utbudet väntas emellertid öka genom en växande delningsekonomi och bättre förutsättningar för affärsverksamhet på deltid. Även i glest befolkade områden väntas tomkörningen minska, vilket inverkar på kostnadsstrukturen. Om slopandet av kravet på stationsplats och övriga åtgärder för att avreglera taximarknaden leder till att tillgången till taxitjänster i glesbygden sjunker

under efterfrågan, kan taxitjänster också köpas enligt trafikavtalsförordningen. Reformen skapar mera utrymme för rent användarfokuserade tjänster, vilket bör ha positiva följder för hushållen. När biljett- och avgiftssystemen öppnas och man övergår till att kontrollera reserätten, kan det antas bli lättare att använda mobilitetstjänsterna i hela landet.

I taxitrafiken riktas uppmärksamhet på passagerarsäkerheten, eftersom passageraren ofta är ensam med föraren i bilen. Därför har man i propositionen fäst särskilt avseende vid lämplighetskraven för taxiförare. Taxiförare ska uppfylla samma krav som personer som arbetar med barn. Dessutom ska det ställas tilläggskrav som gäller trafiksäkerheten och beaktandet av olika passagerargrupper.

Utnyttjandet av digitaliseringen för också med sig nya medel för övervakning och säkerhet. Europaparlamentets utredningstjänst har i den utredning som nämnts ovan även granskat hur man skapar förtroende för tjänster inom delningsekonomin. Till de medel som kan användas hör exempelvis olika försäkringar som flera plattformar antingen ordnar själva eller kräver av den som tillhandahåller tjänster via dem, förhandskontroll av bakgrunden hos användarna av en plattform och utvärderingar som görs via applikationen och som kan gälla såväl föraren som den som beställt skjutsen. I fråga om digitalt beställda skjutsar är det generellt sett också möjligt att utreda vilken tjänstetillhandahållare en kund har använt, vilket stävjar verksamhet som äventyrar kundernas säkerhet. Kunden kan också på förhand kontrollera de omdömen om tillhandahållaren som tidigare kunder lämnat.

#### *Informationens och datasystemens interoperabilitet*

När mobilitetstjänsterna blir fler och de nya tjänsterna och deras tillhandahållare blir mångsidigare är det viktigt för användarna att informationen är interoperabel. Även för detta väntas nya tjänster och tillhandahållare. En förutsättning för dessa tjänster är öppna gränssnitt. Genom propositionen möjliggörs uppkomsten av tjänster som är väsentliga för användningen av olika trafik tjänster. Särskilt interoperabiliteten mellan biljett- och avgiftssystemen och möjligheterna att skapa enstaka reskedjor är av central betydelse med hänsyn till utvecklandet av mobilitetstjänster och resenärernas användarupplevelse. Genom den föreslagna lagen skapas förutsättningar för att trafik tjänsternas användare ska kunna skaffa alla biljettprodukter som behövs för en reskedja samtidigt och på samma ställe och att reserätten kan bevisas till exempel genom en elektronisk biljett som levereras till en mobiltelefon. När införandet av biljett- och avgiftssystem som utnyttjar internet och bakomliggande system påskyndas genom offentlig upphandling blir det också möjligt att kanalisera offentlig trafikfinansiering via kunderna, vilket ger dem fler möjligheter att välja mellan olika tjänster och tillhandahållare av tjänsterna.

#### **4.5 Konsekvenser för jämlikheten och jämställdheten**

I de olika delområdena i propositionen görs det ingen skillnad mellan män och kvinnor. Propositionen bedöms därför inte inverka på jämlikheten mellan könen. Inom trafiksektorn är kvinnornas andel av privatbils-, taxi- och paketbilsförarna för närvarande 16 procent. Av de förare som är över 55 år är 28 procent män. När tröskeln för tillträde till marknaden sänks och de nuvarande förarna går i pension kan kvinnornas andel stiga, men männens andel kommer sannolikt att förbli högre än kvinnornas.

#### *Konsekvenser för tillgängligheten*

Genom digitalisering och förbättring av den information om tjänsterna som tillhandahålls kunderna blir det lättare att få information om hinderfria tjänster. Tjänstetillhandahållarnas skyldighet att uppge väsentliga uppgifter om tjänsten i maskinläsbar form ska också omfatta uppgifter om körruttens och fordonets eventuella tillgänglighet, det vill säga lämplighet även

för personer som har särskilda svårigheter att röra sig. Vikten av att uppgifter om tillgängligheten tillhandahålls har erkänts även i kommissionens utkast till yttrande om multimodala reseinformations- och reseplaneringstjänster. Reseplanerare och olika reseapplikationer kan i fortsättningen erbjuda aktuell information om hinderfria rutter och reskedjor i sådan form att olika användargrupper lätt kan använda den. De funktionsnedsatta andel av befolkningen växer när den förväntade livslängden stiger.

Vad gäller samhällets transporter konkurrensutsätter kommunerna sina och beaktar då förarens förmåga och omtänksamhet, materielens lämplighet för målgruppen och flera andra omständigheter som är viktiga med tanke på en säker transport av personer som hör till målgruppen. Propositionen ger kommunerna fler möjligheter att konkurrensutsätta transporterna när företagen blir fler, priserna släpps fria, skillnaderna mellan buss- och taxitrafiken minskar och företagen kan växa och vid behov specialisera sig. Den ändring av lagen om offentlig upphandling som är under beredning bidrar till att man upphandlingen bättre börjar beakta de krav som funktionsnedsatta användare ställer. Myndigheterna får vid behov utnyttja trafikavtalsförordningen också vid upphandlingen av taxitrafik som är öppen för alla, såsom upphandlingen av anropsstyrda taxilinjer, för att förbättra den allmänna kvaliteten på kollektivtrafiken eller för att komplettera trafiktjänsterna på orter där buss- eller taxitjänster inte har uppstått. I detta sammanhang kan också tillgängligheten beaktas.

För närvarande måste alla taxiförare avlägga samma obligatoriska utbildning om särskilda kundgruppers behov. Enligt förslaget ska innehavaren av det tillstånd som ger rätt att bedriva taxitrafik ansvara för att föraren ger behörig service, vilket bland annat innebär att föraren beaktar särskilda behov hos passageraren som beror på funktionsnedsättningar. Denna skyldighet kompletteras av nya bestämmelser om skyldigheten att beskriva tjänsten och publicera uppgifter om den. Till följd av ändringen kan taxiförarens utbildning utvecklas och göras mera skraddarsydd. Handikapporganisationernas sakkunskap är helt central när utbildningen och tjänsterna utvecklas

Av taxibilarna har 55 procent sin stationsplats i städerna och 45 procent på landsbygden. Dessutom är andelen taxitransporter som betalas av samhället betydligt större på landsbygden än i städerna. Förändringarna väntas inte försvaga taxitjänsterna på landsbygden i någon betydande grad. Dessa tjänster tillhandahålls ofta med specialutrustade taxibilar.

I de större städerna är det möjligt att det uppstår nya företag som i de funktionsnedsatta identifierar en växande kundgrupp och börjar specialisera sig på tjänster för denna. Redan nu har en del marknadsmässiga applikationstjänster börjat utveckla specialiserade tjänster för funktionsnedsatta passagerare.

Främjandet av digitala tjänster har betydelse för jämlikheten och jämställdheten. När man vid utvecklingen av systemen satsar på användbarhet, åtkomst och tillgänglighet, främjas jämlikheten och jämställdheten. Verksamhetsmodellen Mobilitet som tjänst betjänar bland annat gamla och funktionsnedsatta personer bättre än den självbetjäningensmodell som i dag är förhärskande. Möjligheten att boka färdiga reskedjor är till exempel viktig för att äldre och funktionsnedsatta ska kunna förflytta sig.

Enligt färsk forskning har 69 procent av befolkningen en smartmobil, medan 85 procent använder internet. Den andel av befolkningen som har tillgång till elektroniska tjänster växer hela tiden. När tjänsteutbudet ökar och blir mångsidigare i och med digitaliseringen, gagnar det också de slutanvändare som inte köper sina tjänster digitalt utan på traditionellt sätt via en telefonservice eller ett fysiskt betjäningställe. I den äldsta befolkningsgruppen, som använder elektroniska tjänster minst, är kvinnornas andel störst.

## 5 Beredningen av propositionen och remissyttranden

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Under beredningen har det ordnats öppna möten för intressentgrupperna, där man informerat om projektet, samlat information och övervägt fördelar och nackdelar med olika lösningsalternativ. Material om projektet och videoinspelningar från mötena har funnits tillgängliga på ministeriets webbplats. I samband med beredningen har det förts omfattande diskussioner med olika aktörer som är intresserade av projektet.

Propositionen har varit ute på en omfattande remiss. Yttranden om propositionen lämnades av sammanlagt 242 remissorgan. Av dessa var 42 bransch- och intresseorganisationer, 34 företag och entreprenörer i taxibranschen och 32 andra företag. Ministerier och andra myndigheter lämnade 20 yttranden och övriga offentliga aktörer 13 yttranden. Till den offentliga sektorn kan även aktörer inom landskapsförvaltningen samt städerna och kommunerna anses höra. Från dessa kom 45 yttranden in. Slutligen kom 9 yttranden in från andra personer. Alla yttranden kan läsas på ministeriets hemsida: <http://www.lvm.fi/lausuntopyynnot/-/mahti/asianasiakirjat/69795>.

Största delen av remissorganen förstod och stödde lagförslagets syfte att främja digitalisering och avveckla reglering. Förslaget sågs som ambitiöst och ansågs medföra förnyelse. I några yttranden önskades likväl rent av en mera långtgående avreglering än den som föreslogs i propositionsutkastet.

Dessutom har propositionsutkastet behandlats av delegationen för kommunal ekonomi och kommunal förvaltning, och ett samråd har ordnats i enlighet med 11 § i kommunallagen.

Vid beredningen av propositionen har handikapporganisationer engagerats, och hinderfriheten och tillgängligheten har diskuterats i ett brett perspektiv. I uppföljningsgruppen för projektet ingår Invalidförbundet rf, Synskadades förbund rf och Finska Hörsel förbundet rf. Projektet har presenterats för det nationella handikapprådet. Representanter för handikapporganisationerna har deltagit i de öppna mötena för intressentgrupper. Åtta sådana möten ordnades. Diskriminerings- och jämställdhetsnämnden har på begäran av Invalidförbundet rf lämnat ett utlåtande om tillämpningen av diskrimineringslagen och om dess konsekvenser för trafikbalksprojektet.

Bland dem som yttrade sig fanns många organ som förhöll sig mycket positivt till utkastet och som inte hade några principiella invändningar mot något enskilt förslag även om en del önskade vissa förtydliganden och lade fram utvecklingsförslag. Dessutom förhöll sig många remissorgan positivt till alla förslag i utkastet utom förslaget att befria småskalig verksamhet från tillståndsplikt. Bland yttrandena kunde man dessutom särskilja olika grupper som förhöll sig mycket kritiskt till några förslag som skulle få konsekvenser för deras egen verksamhet. Till dem hör särskilt taxibranschen i fråga om avregleringen av taxitjänsterna, transportbranschen i fråga om befriandet av paketbilar från tillståndsplikten och aktörerna och intresseorganisationerna i trafiksektorn i fråga om avregleringen av småskalig verksamhet.

Största delen av remissorganen tog ställning till förslagen om **informationens och informationssystemens interoperabilitet**. Av dem understödde de flesta dessa förslag, och väldigt många såg förslagen som viktiga med tanke på utvecklandet av framtidens tjänster. Ingen av dem som yttrade sig motsatte sig klart öppnandet av datagränssnitten, medan bara ett fåtal motsatte sig förslagen om biljett- och avgiftssystemen. Det uttrycktes en del oro och precis-

ringsförslag som gällde informationssäkerheten, integritetsskyddet och skyddet för affärs- och yrkeshemligheter samt kostnader som orsakas olika aktörer.

Även de förslag som gällde **avreglering och marknadens funktion i trafikbranschen** hade ett brett stöd, med majoriteten av tjänsteleverantörerna i trafiksektorn som undantag. Flera remissorgan lyfte fram behovet att modernisera och lätta upp den nuvarande reglering som försvårar serviceinnovationer och sammanföring av tjänster. I flera yttranden ansågs trafikbranschen ansågs i flera yttranden för närvarande vara överreglerad.

Det klart motstridigaste mottagandet fick **förslaget om gränsdragningen mellan yrkesmässig och småskalig verksamhet** som innebär ett nytt slags reglering av delningsekonomi. Det röntes såväl starkt stöd som kraftigt motstånd. I flera yttranden understöddes en tydlig gränsdragning mellan yrkesmässig och småskalig verksamhet, och den ansågs göra det möjligt att dra nytta av digitaliseringen och medföra nya möjligheter särskilt för tjänsterna i glesbygden och för nya sätt att skapa arbetsplatser. I yttrandena från trafik tjänsternas olika användargrupper sågs mycket positivt i förslaget. I många yttranden, som i princip var positiva till gränsdragningen, uttrycktes likväl oro över ökande möjligheter för tillväxt inom den informella ekonomin, och de önskades fler instrument – såsom anmälnings- och registreringsförfaranden – för övervakning av den ekonomiska gråzonen. En del av remissorganen – en del av trafiksektorns aktörer och flera intresseorganisationer, såsom handikapporganisationer – motsatte sig kategoriskt förslaget och ansåg det skapa två marknader och hota säkerheten och kvaliteten.

**Taxiverksamheten** avregleras, och till de delar yttrandena gäller avregleringen observerades en klar polarisering: bland dem som representerade taxibranschen var motståndet mot förslagen stort, medan de övriga som yttrade sig antingen understödde förslagen eller åtminstone inte motsatte sig dem. De remissorgan som inte hörde till taxibranschen motsatte sig inte slopandet av regleringen av antalet tillstånd. I yttranden som i sig stödde avregleringen framhöll remissorganen ganska ofta behovet att ytterligare utreda hur tjänsterna i glesbygden kan säkras (utredning av konsekvenserna av att bestämmelserna om stationsplatser och jour upphävs och av ersättande instrument) och hur eventuella överdrifter i prissättningen kan förhindras (till exempel genom att behålla prisregleringen under en begränsad tid). Även bland de representanter för taxibranschen som lämnade yttranden stödde en del en omfattande avreglering. I flera yttranden understödde representanter för taxibranschen i första hand ett bevarande av det nuvarande systemet, men menade också att man i fall av en övergång till en marknadsdriven modell bör gå ännu längre med avregleringen och förlänga övergångstiden. Störst var motståndet i utlåtandena av representanter för taxibranschen mot att tillåta småskalig verksamhet utan tillstånd.

I fråga om **godstrafiken** uppvisade yttrandena en polarisering i fråga de förslag som gällde slopande av nationella bestämmelser som går utöver EU-regleringen, särskilt dem som gällde tillståndsplikten för paketbilar: Befrielse av paketbilar från tillståndsplikt sågs som ett hot särskilt av aktörerna och intresseorganisationerna i transportbranschen, men det understöddes av många andra som lämnade yttranden, såsom företagare inom jord- och skogsbruket och jordbrukarnas, maskinföretagarnas och logistik- och speditorsbranschernas förbund.

Vad gäller **kollektivtrafiken** väckte de delar som gäller slopande av den nationella lagstiftning som går utöver EU-regleringen – tillstånden för linjebaserad trafik och för anropsstyrd trafik – oro hos de behöriga myndigheter som ordnar kollektivtrafiken. I kommunförbundets och kommunernas, övriga behöriga myndigheters och deras representanters yttranden framhölls behovet att klarare säkerställa att det även framöver är möjligt att i vissa situationer ordna kollektivtrafiken i kommunerna – den så kallade TAF-trafiken – i ett helhetsperspektiv och att prioritera den framför den marknadsmässiga trafiken. I uttrycktes ett starkt önskemål



om att det ska klargöras att det är möjligt att bevilja kommunernas köptrafik ensamrätt oberoende av avtalstypen. Dessutom föreslogs det i flera yttranden att trafikidkarna ska göras skyldiga att meddela myndigheterna på förhand om att trafiktjänster börjar tillhandahållas, ändras eller upphör.

I de yttranden som lämnades av **användare av mobilitetstjänster** konstaterades det att förslagen som helhet kommer att leda till en betydande ökning av konkurrensen och möjliggöra nya slags verksamheter, vilket gagnar användarna. Regleringens flexibilitet möjliggör också utvecklande av sådana trafiktjänster, som det för närvarande inte finns en aning om. Förslaget som rör delningsekonomi ansågs allmänt vara bra. Det konstaterades att konsumentskyddet inte nödvändigtvis täcker delningsekonomin tjänster om inte ansvaret för dessa tjänster tydligt bärs av den som förmedlar tjänsterna. Användarna riktade också uppmärksamhet på att de funktionsnedsattas ställning vad gäller trafiktjänsterna måste tryggas även i fortsättningen. Ett remissorgan hade samlat ett stort antal synpunkter av användare till ett yttrande via den elektroniska responskanalen; av dem som svarade förhöll sig största delen överlag positivt till lagförslaget.

**Handikapporganisationerna** förstod i sina yttranden syftet med att främja digitaliseringen. Organisationerna oroade sig likväl över hur de särskilda behov som de kunder som behöver tillgängliga transporter har ska kunna tillgodoses när regleringen avvecklas. Organisationerna önskade lagstiftning som säkrar tillgången på tillgängliga transporter, en skäligen och genomsynlig prissättning samt god kvalitet till exempel genom strängare behörighetsvillkor för förarna och strängare myndighetskontroll. De efterlyste också en utförlig definition av tillgänglighet. Enligt yttrandena bör de digitala tjänsterna genomföras så att de kan användas hinderfritt. Informationen måste vara tillgänglig och flerkanalig.

**Företagens** syn på propositionen var – fränsett taxibranschen – positiv, och i många yttranden lyfte de fram behovet att reformera lagstiftningen samt olika fördelar och möjligheter som en lättare och enhetligare reglering för med sig. I utlåtandena sågs det som nödvändigt att reformera lagstiftningen för att sammanföringen av tjänster, resekedjor och nyttan av digitaliseringen ska kunna genomföras. I företagens yttranden identifierades de möjligheter som propositionen ger att börja tillhandahålla mångsidigare paket av tjänster och att utveckla företagens kunskaper på bred bas. Företagen förutsåg tillväxtpotentialer bland företagen, och de menade att investeringarna kommer att öka och att den offentliga förvaltningen kommer att göra besparingar. I de yttranden som inte kom från taxibranschen förordades en avreglering av taxitrafiken starkt. Största delen av företagen som lämnade yttranden förhöll sig positivt också till småskalig verksamhet och till aktivitet bland medborgarna. Likväl önskade de någon form av anmälningsmekanism också för de småskaliga aktörerna särskilt vad gäller skattetillsynen.

De yttranden som lämnades av **näringslivets och arbetsmarknadens intresseorganisationer** avvek i hög grad från varandra. De var dock överens i fråga om projektets mål att främja digitaliseringen och minska regleringen vilka stöddes allmänt. De stödde också målet att samla lagstiftningen för olika trafikformer i en och samma lag. Förslaget att centralisera och förenkla tillståndsförvaltningen förordades också allmänt. Till de föreslagna paragrafer som gällde information förhöll sig organisationerna i huvudsak ytterst positivt. Mest kritik fick förslaget att tillåta småskalig verksamhet utan tillstånd. De som kritiserade förslaget ansåg gränsdragningen mellan småskalig och större verksamhet medföra en snedvridning i konkurrensen och upplevde en ökning av den informella ekonomin som ett hot. Men det fanns också stöd för gränsdragningen, och den ansågs skapa förutsättningar för försökskultur och tjänster. Likväl önskade många som förhöll sig positivt eller neutralt till förslaget ett anmälningsförfarande. Förslaget att befria paketbils- och traktortrafiken från tillståndsplikt möttes med lika många synpunkter för som emot. En möjlig ökning av den informella ekonomin sågs i flera yttranden som ett hot, men en befrielse från tillståndsplikten ansågs i detta avseende även ha positiva ef-

fecker, såsom en effektiv inriktning av tillsynen och möjligheterna att dra nytta av digitaliseringen. Många gav också konkreta utvecklingsförslag, till exempel olika former av anmälningsplikt och registrering. I fråga om taxitrafiken observerades också i dessa yttranden en polarisering mellan taxibranschen och de övriga. Bara taxibranschen ansåg det bäst att bevara det nuvarande systemet.

Trafikbalkens syften ansågs i **myndigheternas, kommunernas och landskapens** yttranden överlag vara goda, nödvändiga och värda understöd. I yttrandena har det bland annat ansetts att reformerna i trafikbalken är nödvändiga på grund av förändringar i omvärlden och högre kostnader. Propositionen har ansetts vara av central betydelse för regionernas livskraft, och den har ansetts skapa möjligheter för nya slags affärsverksamhet inom tjänstesektorn och nya arbetsplatser, samtidigt som den möjliggör besparingar i de offentligt finansierade transportererna. Man har konstaterat att uppkomsten av en marknadsmässig verksamhet är beroende av faktorer utanför lagstiftningsramen. Det har likväl setts som positivt att lagstiftningen möjliggör att den marknadsmässiga verksamheten utvecklas och att hindren för detta i lagstiftningen avskaffas. Avvecklingen av normer får brett stöd bland myndigheterna. Flera av landskapen, kommunerna och myndigheterna menar i sina yttranden att en övergripande reform är nödvändig, och deras kritik har gällt enstaka reformförslag. I en del yttranden uttrycks oro i fråga om tryggheten av tillgängliga trafiktjänster och effekterna av bland annat slopandet av regleringen av maximipriset och kravet på stationsplats på kostnaderna. Dessutom har förslagets kopplingar till social- och hälsovårdsreformen diskuterats. I en del yttranden framförs oro över det hot som den informella ekonomi som eventuellt uppstår innebär och svårigheterna att övervaka bland annat småskalig verksamhet; informationsutbyte och till exempel anmälnings- och registreringsförfaranden anses ha en stor betydelse.

Största delen av **kommunerna** förhöll sig positivt till de ändringsförslag i utkastet som inte gällde ordnande av kollektivtrafik. De stödde en avreglering av taxitrafiken, men många kommuner uttryckte oro över effekterna av att kraven på stationsplats och jour samt prisregleringen slopas på utbudet av tjänster och tjänsternas pris. I många kommuners yttranden ansågs avregleringen leda till att det kan uppstå ett nytt utbud och nya serviceinnovationer och att sysselsättningen kan öka. I flera av yttrandena ansågs det att tillåtandet av småskalig verksamhet utan särskilt verksamhetstillstånd öppnar nya möjligheter; i en del yttranden sågs en gräns på 10 000 euro som relativt hög, och i en del yttranden fästes uppmärksamhet på svårigheterna att säkra kvaliteten och övervaka säkerheten.

**Landskapen** stödde i hög grad propositionens syften och de viktigaste förslagen i propositionsutkastet. De såg möjligheterna till ett bredare och mera kundorienterat utbud av tjänster. I de flesta yttranden som lämnades av landskapen ansågs det att småskalig verksamhet skulle kunna erbjuda många möjligheter; i somliga ansågs det att en gräns på 10 000 euro kanske är för hög. Landskapen ansåg att bättre möjligheter till sammanföring och ett ökat antal marknadsmässiga tjänster medför möjligheter till besparingar inom den offentliga sektorn. De flesta landskapen såg många fördelar med ett fritt taxisystem. Avreglering och öppnande av konkurrensen ansågs främja näringsverksamheten, medföra nya sysselsättningsmöjligheter, öka serviceutbudet och föra med sig positiv konkurrens i form av såväl fler anbud som bättre tillgång. Landskapen lyfte fram behovet att beakta beredningen av landskapsreformen, trygga tillgången på taxitjänster i glest befolkade områden och se till att kollektivtrafikmyndigheterna har tillräckliga verksamhetsmöjligheter. I landskapens yttranden uttrycktes i somliga fall tvivel om det snabba ikraftträdandet är realistiskt. Dessutom lyfte landskapen fram att man i framtiden i mycket hög grad inverkar på uppnåendet av trafikbalkens syften genom planeringen av markanvändningen och att dessa syften bör beaktas också när de nationella målen för områdesanvändningen utarbetas, så att det blir möjligt att samordna målen för trafiken och markanvändningen.

## RP 161/2016 rd

På grundval av utlåtandena gjordes följande ändringar i propositionen:

Slopandet av tillståndsplikten för *småskalig verksamhet* ströks från lagförslaget till följd av remissbehandlingen.

Tillhandahållarna av förmedlingstjänster fick en ny uppföljnings- och anmälningsskyldighet med syfte att underlätta uppföljningen och eventuella tillsynsåtgärder. Uppgifter ska lämnas Trafiksäkerhetsverket årligen.

*Befrielsen från tillståndsplikt* för persontransporter som tillhandahålls i samband med andra tjänster preciserades med villkoret att transportverksamheten måste utgöra en integrerad del av det övriga tjänstepaketet och ha en obetydlig omfattning. Med motsvarande motiveringar som för persontrafikstillståndet ska taxitrafik få bedrivas på grundval av ett godstrafikstillstånd utan separat taxitrafikstillstånd.

För godstrafikens del kompletterades kraven med den möjlighet att transportera gods i en buss utan särskilt godstransporttillstånd som ingår i den nuvarande lagstiftningen. Dessutom utsträcktes de godstransporter med traktor som inte kräver tillstånd till hastighetsgränsen 60 km/h.

*Villkoren för beviljande av person- och godstrafikstillstånd* preciserades i fråga om ansvarspersonerna. Dessutom lades fängelsestraff till i paragrafen om gott anseende.

*För att säkra kvaliteten på taxitjänsterna* och förbättra tillgången till information för konsumenterna föreslog remissorganen flera preciseringar. Till följd av detta utökades tjänstetillhandahållarnas informationsskyldigheter med kravet att upplysa konsumenterna om huruvida transporttjänsten tillhandahålls på grundval av ett trafikstillstånd eller är befriad från tillståndsplikt. Dessutom tjänstetillhandahållarens huvudsakliga verksamhetsområde och verksamhetstider anges. Detta är ett villkor för att en myndighet vid behov ska kunna köpa kompletterande service till exempel som jour- eller reservtjänst. *Med hänsyn till tillgängligheten* ansågs det befogat att i kraven precisera att en taxiförare ska ha tillräcklig interaktionsförmåga och tillräckliga språkkunskaper. Dessutom får Trafiksäkerhetsverket vid behov även meddela en föreskrift om maximipriset på taxitjänster, om priserna på taxitjänster stiger så mycket att de blir oskäliga.

Tillhandahållare av transporttjänster blir skyldiga att till Trafiksäkerhetsverket anmäla en tjänst som tillhandahålls regelbundet. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket bli skyldigt att informera de behöriga myndigheterna. Mera generellt ska information ges även om eventuella ändringar och annulleringar som gäller tjänster. Denna tanke ingick redan i det utkast som var på remiss, men det ansågs ändamålsenligt att precisera den ytterligare. Vad gäller ordnandet ska ändringar och annulleringar annonseras minst 60 dygn i förväg.

Till de *väsentliga uppgifterna om mobilitetstjänster* (III avdelningen 2 kap. 1 §) lades även uppgifter om tillgänglighet. Dessutom preciserades bestämmelsen om innehållet i statsrådets förordning om dessa frågor så att bemyndigandet inbegriper möjligheten att vid behov föreskriva om interoperabiliteten hos dessa uppgifter. Även om det inte är meningen att personuppgifter ska överföras via datagränssnitten, uttrycktes oro rörande informationsskyddet och informationssäkerheten i flera remissvar. Det har därför ansetts ändamålsenligt att uttryckligen föreskriva att de tjänstetillhandahållare som är skyldiga att öppna gränssnitten ska sörja för att öppnandet av gränssnittet sker utan att informationssäkerheten för tjänsten eller integritetsskyddet äventyras.

*Trafikavtalsförordningen* och förfarandena för att fastställa ensamrätter enligt förordningen väckte oro hos de flesta som yttrade sig om ordnandet av kollektivtrafiken. Därför preciseras paragrafen om fastställande av ensamrätt. Det preciseras särskilt att en ensamrätt kan bekräftas i samband med alla slags avtal om offentlig upphandling dvs. också så kallade bruttoavtal. Dessutom kompletterades bestämmelsen om vite så att myndigheten kan förbjuda marknadsmässig verksamhet som orsakar fortlöpande eller allvarlig skada för trafik som omfattas av en ensamrätt.

*Konsekvenserna av lagen* beror i hög grad på hur aktörerna och myndigheterna utnyttjar de möjligheter som skapas genom trafikbalken. Trafiksäkerhetsverket åläggs genom lagen att följa upp konsekvenserna av lagen och särskilt marknadens storlek och funktion. Det ska också krävas regelbunden rapportering om detta.

Som en av de myndigheter som avses i förordning om trafikidkare tillades Statens ämbetsverk på Åland.

Ett utkast av denna regeringsproposition har behandlats av rådet för bedömning av lagstiftningen, som har lämnat ett utlåtande (<http://vnk.fi/documents/10616/2913095/Lausunto+liikennekaaresta+17.6.2016>). Rådet anser i sitt utlåtande att regeringens proposition med förslag till trafikbalk i huvudsak innehåller en heltäckande beskrivning av de centrala syftena med propositionen och de åtgärder som föreslås. Propositionsutkastet ger en uppfattning om de möjliga effekterna av förslaget på ett allmänt plan. Rådet anser bland annat att konsekvensbedömningarna för den föreslagna trafikbalken bör innehålla en noggrannare analys och beskrivning av den centrala nyttan av och de centrala kostnaderna för de föreslagna åtgärderna och hur nyttan och kostnaderna berör konsumenterna och företagen. De bör dessutom innehålla en uppskattning av effekternas omfattning i eurobelopp.

Enligt rådet bör de små och de medelstora företagens och mikroföretagens perspektiv lyftas fram. Bland de samhälleliga konsekvenserna bör det lyftas fram hur digitaliseringen gagnar den del av befolkningen som ännu inte är i stånd att utnyttja sådana tjänster.

Med anledning av utlåtandet har analysen och beskrivningen i propositionen av de viktigaste fördelarna med de föreslagna åtgärderna och kostnaderna för dem samt effekterna på konsumenterna och företagen preciserats. Dessutom har de ekonomiska konsekvenserna kompletterats med konkreta belopp. Analysen av propositionens konsekvenser för små och medelstora företag och för mikroföretag har preciserats. I konsekvensbedömningen har även sloandet av förslagen rörande småskalig verksamhet beaktats. Sättet att presentera konsekvensbedömningarna av propositionen har setts över och innehållet har även i övrigt kompletterats i enlighet med rådets utlåtande.

## **6 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll**

### **6.1 Propositionens samband med Ålands självstyrelse**

Tillämpningen av lagen i landskapet Åland grundar sig på självstyrelselagen för Åland (1144/1991), nedan självstyrelselagen. En rikslag tillämpas också i landskapet, om det i lagen föreskrivs om frågor som enligt självstyrelselagen hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Omvänt ska lagen inte tillämpas i landskapet när lagstiftningsbehörigheten i en grupp av ärenden som regleras i lagen hör till landskapet.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen hör frågor som rör vägar och vägtrafik till landskapets lagstiftningsbehörighet. Ett trafikillstånd som beviljats av Ålands landskapsstyrelse ger rätt att transportera varor mellan Åland och resten av Finland.

## **RP 161/2016 rd**

Enligt 27 § 10 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om otillbörligt förfarande i näringsverksamhet, främjande av konkurrens och konsumentskydd.

### **6.2 Förhållande till andra propositioner**

Samtidigt med denna förordning har en reform av upphandlingslagen och en regionförvaltningsreform behandlats. En proposition med förslag till lagstiftning om upphandlingsförfarandet (RP 108/2016 rd) har redan lämnats till riksdagen. I landskapsreformen föreslås det att den regionala planeringen av kollektivtrafiken och uppgifterna i samband med statliga stöd ska överföras till landskapen. Tidsplanen för beredningen av detta projekt ska samordnas med tidsplanen för beredningen av dessa propositioner.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Förslag till transportbalk

I AVDELNINGEN: ALLMÄNT

1 kap.

**1 §. Definitioner.** Denna avdelning innehåller bestämmelser om allmänna frågor som gäller transportbalken som helhet. I det första skedet av beredningen av transportbalken föreslås den allmänna avdelningen innehålla endast ett kapitel som i sin tur innehåller endast en paragraf med definitioner. I följande skeden av beredningen ska avdelningen utvidgas.

I paragrafen föreslås sju definitioner.

Med *yrkesmässig transport på väg* avses yrkesmässig transport av personer eller gods som bedrivs av en fysisk eller juridisk person mot ersättning i inkomstsyfte.

Som yrkesmässig transport betraktas således endast sådan verksamhet där tillhandahållaren av transporttjänster har för avsikt att skaffa en förvärvsinkomst, utöva näring eller i övrigt skaffa sig en försörjning. Om tjänsteleverantören för verksamheten begär endast de kostnader som motsvarar transporten och avsikten inte är att skaffa en inkomst från verksamheten, är det inte fråga om sådan yrkesmässig verksamhet som avses i definitionen. Med verksamhet i inkomstsyfte avses all transportverksamhet i förvärvssyfte eller i syfte att utöva näring oberoende av hur tjänsten tillhandahålls. Definitionen omfattar bedrivande av transportverksamhet både som huvudsyssla och som bisyssla. Om ingen ersättning begärs för verksamheten tillämpas på denna inte den föreslagna lagens bestämmelser. Med yrkesmässig transport på väg avses transport av personer eller gods som bedrivs av både fysiska och juridiska personer.

Vid bedömningen av yrkesmässig verksamhet iakttas principerna i EU:s förordning om trafikidkare och i de förordningar som utfärdats med stöd av denna. Som yrkesmässig verksamhet betraktas inte transport av eget gods (bland annat artikel 1.5 d i EU:s godstransportförordning). Som transport på väg betraktas inte korsning av väg.

Med *transporttjänster* avses yrkesmässig transport av personer eller gods. Transporttjänsterna kännetecknas av att de inkluderar fordonets förare och själva fordonet, och tjänstens användare har rollen som passagerare eller upplåter gods för transport. Med transporttjänster avses till exempel transportverksamhet som bedrivs av innehavare av taxi-, person- och godstrafiktillstånd.

Med *taxitrafik* avses yrkesmässigt persontransport på väg med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen. I denna föreslås betydande ändringar jämfört med nuläget. För närvarande tillåts taxitrafik endast med personbil. Med andra ovan nämnda fordon är det för närvarande förbjudet att bedriva taxitrafik.

Med *förmedlingstjänster* avses förmedling av transporter mot ersättning. Definitionen omfattar inte sådan förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter. Däremot inkluderar definitionen sådan förmedling som gäller både tjänsteleverantörens egna och andra aktörers transporter eller enbart andra aktörers transporter. Med förmedlingstjänster avses endast sådana förmedlingstjänster för vilka tillhandahållaren av förmedlingstjänster tar ut er-

## RP 161/2016 rd

sättning. Definitionen utesluter således till exempel sådan förmedling av transporter där tjänsteleverantören erbjuder reklamutrymme i samband med tjänsten men inte får ersättning för att förmedla transporten. Definitionen omfattar således inte till exempel sådan samåkning som erbjuds via Facebook eller en annan webbplats, om webbplatsen i fråga inte tar ut ersättning för att förmedla transporten. Det saknar betydelse hur tillhandahållaren av förmedlingstjänster får ersättning för att förmedla transporten. Ersättning kan således betalas till exempel av den som beställer transporten i samband med beställningen eller av idkaren av transportverksamhet genom ett separat avtal. Om tillhandahållaren av transporttjänster erlägger betalningen till exempel genom att köpa reklamutrymme på förmedlingstjänstens webbplats, handlar det om förmedling av transporter mot ersättning. Definitionen av förmedlingstjänster omfattar förmedling av både gods- och persontransporter.

Med *trafiktjänster* avses alla offentliga eller privata tjänster eller kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk. Tjänsten kan produceras enligt tidtabell eller på beställning eller för personens eget behov av att ta sig från en plats till en annan. Definitionen av trafiktjänster omfattar transporttjänster men också sådana tjänster som direkt möjliggör för en person att ta sig från en plats till en annan på egen hand utan att tjänsten inkluderar både förare och fordon. Som exempel på de senare tjänsterna kan nämnas uthyrning av cykel eller annat fordon eller bilpooler.

Med *mobilitetstjänster* avses trafiktjänster och stödtjänster i omedelbar anslutning till dem, såsom transportförmedlings-, informations- och parkeringstjänster. Mobilitetstjänster är således den bredaste definitionen och inkluderar såväl transport-, förmedlings- som trafiktjänster. Bland stödtjänsterna för trafik- och förmedlingstjänster är det kändaste exemplet sannolikt parkeringstjänster, som inte möjliggör förflyttning från en plats till en annan men som håller på att få allt större betydelse till exempel inom anslutningstrafiken. Betydelsen av tjänster för att producera, samla in och dela information om trafiken torde i fortsättningen vara stor. Dessa tjänster omfattar bland annat informationstjänster om väder, väglag, trafik och störningssituationer.

Med *kombinationstjänster* avses skapandet av resekedjor och andra servicehelheter genom sammanförande av olika serviceleverantörers mobilitetstjänster. Dessa kallas också MaaS-tjänster (Mobility as a Service). Det finns redan tjänster som gör det möjligt att till exempel beställa en kombination av flyg- och tågbiljetter eller flygbiljett och hyrbil via en och samma tjänst.

I denna lag avses med tjänster enligt 1 mom. endast tjänster inom vägtrafiken, om inte något annat föreskrivs särskilt. Även om det är möjligt att tillämpa definitionerna också transportslagsneutralt, har de i den föreslagna lagen begränsats enbart till aktörer inom vägtrafiken. Begränsningen har gjorts för att den föreslagna lagen i det aktuella första skedet bortsett från vissa undantag begränsas till vägtrafiken. Dessa undantag är bestämmelserna om uppgifternas och informationssystemens interoperabilitet i III avd. 2 kap. och definitionen av de myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen och som gäller också järnvägstrafiken. I författningsprojektets andra skede ska alla transportslag inkluderas, varvid begränsningen slopas.

## II AVDELNINGEN: TRAFIKMARKNADEN

Enligt förslaget ska II avd. i transportbalken handla om trafikmarknaden. I den beskrivs bland annat gränserna för tillståndspliktig verksamhet, förutsättningarna för beviljande av tillstånd och skyldigheterna för aktörerna på marknaden. I det första skedet ska avdelningen om trafikmarknaden inkludera enbart bestämmelser om vägtrafiken. I följande skede införs i denna avdelning även motsvarande bestämmelser om andra transportslag.

## 1 kap. Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

I II avd. 1 kap. i transportbalken anges gränserna för tillståndspliktig verksamhet.

**1 §.** *Transport av personer och varor på väg.* I 1 § föreskrivs om tillståndsplikt för yrkesmässig person- eller godstransport på väg. Enligt EU:s förordning om trafikidkare krävs ett tillstånd enligt förordningen för yrkesmässig transport på väg med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga för persontransport av fler än nio personer – inklusive föraren. Regleringen av transport med andra fordon lämnas för nationell prövning. I denna regeringsproposition föreslås att ett tillstånd som uppfyller kraven enligt EU:s förordning om trafikidkare berättigar till all yrkesmässig persontransport på väg. I den gällande lagstiftningen behövs för yrkesmässig persontransport på väg antingen ett kollektivtrafiktillstånd eller ett taxitrafiktillstånd, beroende på det använda fordonet. Förutsättningarna för beviljande av kollektivtrafiktillstånd och godstrafiktillstånd är strängare än förutsättningarna för beviljande av taxitrafiktillstånd. Om man i enlighet med denna proposition frångår kvotsystemet för taxi, finns det inga grunder för att en innehavare av ett tillstånd som berättigar till busstrafik eller en innehavare av ett tillstånd som berättigar till godstrafik inte också kan bedriva taxitrafik.

Som undantag från kravet på tillstånd för att bedriva persontrafik föreslås i 2 mom. att utan tillstånd får utföras interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern eller en jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund. Undantaget i fråga om koncerner, sammanslutningar eller offentliga samfund ingår i 8 § 2 mom. i den gällande kollektivtrafiklagen. Persontrafiktillstånd krävs inte heller för transporter som en kommun eller ett annat offentligt samfund utför som en del av social- och hälsovårdstjänsterna med fordon i sin eller sitt kontroll som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.

Persontrafiktillståndet ersätter alltså i praktiken kollektivtrafiktillståndet enligt kollektivtrafiklagen. Utöver persontrafiktillstånd krävs inte andra myndighetstillstånd inom kollektivtrafiken, dvs. de nuvarande kraven på tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik slopas. De uppgifter som tidigare erhållits med stöd av 48 § i kollektivtrafiklagen genom det kvalitetslöfte som varit en förutsättning för tillståndet för linjebaserad trafik, ska enligt förslaget ges till passageraren i elektronisk form i enlighet med III avd. 1 kap. 1 § nedan.

I jämförelse med den gällande godstransportlagen innehåller propositionen både innehållsmässiga och redigeringsmässiga ändringar av godstrafiken. Enligt den gällande godstransportlagen krävs för yrkesmässig transport av gods på väg som sker med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kg ett tillstånd enligt EU:s förordning om trafikidkare. I EU:s förordning om trafikidkare är gränsen för tillståndsplikt 3 500 kg. I praktiken innebär det att ett godstransporttillstånd för verksamhet som sker med paketbil inte krävs inom EU-lagstiftningen, medan ett sådant tillstånd däremot krävts i Finland. Det föreslås att denna nationella tilläggsreglering slopas.

Enligt EU:s förordning om trafikidkare krävs inte heller tillstånd för sådan trafik som bedrivs med fordon med en högsta tillåtna hastighet som inte överstiger 40 km/tim., om inte något annat föreskrivs nationellt. I den gällande godstransportlagen krävs tillstånd för kommersiell godstransport som sker med traktor. I praktiken innebär det att tillstånd krävs också för godstransport som sker med traktorer i kategori T1–T3 och kategori T1-a–T4-a. Den högsta tillåtna hastigheten för dessa kategorier är 40 km/tim. Det föreslås att även detta nationella tillståndskrav slopas, varvid det är möjligt att bedriva kommersiell godstrafik utan tillstånd med fordon i dessa kategorier.



## RP 161/2016 rd

I 3 mom. föreslås att det vid inrikes transport i Finland ändå är tillåtet att utan godstrafiktillstånd transportera gods med en traktor, vars högsta tillåtna hastighet är 60 km/tim. Enligt EU:s förordning om trafikidkare kan från kravet på trafiktillstånd befrias sådan trafik som endast har obetydlig inverkan på transportmarknaden på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan. Transport med traktor uppfyller i sin typiska form båda kraven, eftersom det inte är ändamålsenligt att transportera gods långa sträckor med traktor. Genom att traktorer med en högsta hastighet på 60 km/tim befrias från tillståndsplikt följer propositionen dessutom samma linje som lagändringen (1615/2015) i anslutning till lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) som trädde i kraft i början av år 2016. Den ovannämnda lagen gäller också yrkeskompetens för traktorförare och enligt den ska kravet på yrkeskompetens tillämpas på traktorförare i de fall då framförande av traktor förutsätter ett lastbilskörkort. Lastbilskörkort förutsätts vid framförande av en traktor, vars konstruktiva hastighet överskrider 60 km/tim och totalmassa överstiger 3 500 kg.

I 3 mom. föreslås också att innehavare av persontrafiktillstånd utöver personer får transportera även gods med buss. Vid godstransporter måste iakttas vad som föreskrivs om lastningen i vägtrafiklagen. Enligt 52 § i kollektivtrafiklagen får i linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik även transporteras gods utan någon separat kilobegränsning, ändå så att i passagerarutrymmen inte får transporteras annat gods än passagerarnas handbagage. Dessutom får i trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen gods transporteras, om det har överenskommit om detta med den behöriga myndigheten eller med kommunen eller samkommunen. Enligt kollektivtrafiklagen får gods försändelser under 100 kg transporteras i beställningstrafik så som överenskommit med beställaren och i trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen så som överenskommit med den behöriga myndigheten. Innehavare av taxitrafiktillstånd får också transportera gods.

I propositionen föreslås att undantag från tillståndsplikt i fråga om godstrafik i fortsättningen fastställs genom förordning av statsrådet i stället för genom lag. I 7 § i godstransportlagen som gäller kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt finns en förteckning över transporter som inte kräver tillstånd. Transporter som på grund av transportsträckan eller godsets karaktär betraktas som obetydliga är transport av gods i samband med yrkesundervisning av förare, transport av företagets eget gods eller gods som köpts eller sålts, transport av sådana material, maskiner eller anordningar som behövs för arbete, transport som hör samman med jord- och skogsbruk, djur-, vilt- eller fiskerihushållning och som utförs med traktor, transport som hör samman med hemvårdstjänster, transport av ämnen i samband med väg- och gatuunderhållet, intern transport som utförs av en koncern eller en kommun, posttransport, liktransport, flyttning från vägen till närmaste säkra plats av fordon som gått sönder samt transport till vård och tävlingar av djur som transportören sköter.

Ovannämnda förteckning har ändrats flera gånger och vid beredningen av statsrådets förordning är det skäl att överväga i vilken mån dessa undantag fortfarande är nödvändiga, särskilt med beaktande av ändringen av viktgränsen i 1 mom. 2 punkten.

**2 §. Taxitrafik.** I 2 § föreslås betydande ändringar jämfört med nuläget. För närvarande tillåts taxitrafik endast med personbil. Enligt paragrafen får taxitrafik bedrivas även med en sådan paketbil eller lastbil, eller en sådan trehjuling eller lätt eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen och med vilken det för närvarande är förbjudet att bedriva taxitrafik.

För att bedriva taxitrafik krävs taxitrafiktillstånd eller ett sådant persontrafiktillstånd som avses i föregående paragraf. Som det konstateras ovan i motiveringarna till 1 § är förutsättningarna för beviljande av persontrafiktillstånd strängare än förutsättningarna för beviljande av taxitrafiktillstånd. Således är det motiverat att tillåta att taxitrafik bedrivs även med persontrafiktillstånd.

Taxitrafik avviker från övrig persontrafik i det avseendet att passageraren vid taxitransport ofta är ensam med föraren. För att beakta detta särdrag föreslås att för förare inom taxitrafiken fastställs tilläggskrav i II avd. 3 kap. 1 § som ska iakttas oavsett om taxitransporten i fråga sker med stöd av taxi- eller kollektivtrafiktillstånd. Innehavaren bör emellertid informera Trafiksäkerhetsverket om bedrivande av taxitrafik.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om när taxitrafik får bedrivas utan taxitrafiktillstånd. Det föreslagna momentet motsvarar 1 § 2 mom. i den föreslagna lagen som anger när persontrafik får bedrivas utan persontrafiktillstånd. Enligt den gällande lagen om taxitrafik behövs taxitrafiktillstånd inte för att utföra persontransporter med en personbil som innehas av ett tjänsteföretag, när transporten ansluter sig till hemservice eller turistservice och utgör en del av det servicepaket som företaget erbjuder. Det föreslås att detta undantag slopas, eftersom tröskeln för inträde i branschen har sänkts i fråga om taxitjänster.

I paragrafen föreskrivs inte separat om rätten att transportera gods med stöd av taxitrafiktillstånd. Eftersom det inte förutsätts tillstånd för att transportera gods med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalvikt inte överstiger 3,5 ton, behövs det inga särskilda bestämmelser om tillåtelse till sådan verksamhet för innehavare av taxitrafiktillstånd. Däremot förutsätter godstransporter med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalvikt överstiger 3,5 ton godstrafiktillstånd enligt EU-lagstiftningen.

**3 §. Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd.** Det föreslås att förutsättningarna för beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd sammanställs i 3 §. Tillstånd söks av Trafiksäkerhetsverket. Förutsättningarna för beviljande av båda tillstånden grundar sig på EU:s förordning om trafikidkare. Den gällande 8 § i godstransportlagen är till sitt innehåll identisk med 19 § i kollektivtrafiklagen, med undantag av kravet i 1 mom. 7 punkten i den föreslagna paragrafen som ingår endast i godstransportlagen. Båda paragraferna innehåller en förteckning över gärningar som utgör ett hinder för beviljande av tillstånd, men i 7 punkten i det ovannämnda momentet i godstransportlagen ställs som tilläggs-kriterium för att inte bevilja tillstånd att ovannämnda eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva tillståndspliktig verksamhet. I jämförelse med de gällande bestämmelserna har det i paragrafen preciserats att en försummelse som gjorts uppsåtligt eller av grov aktsamhet när det gäller att betala fordringar som till sitt belopp och sin grund är uppenbara och som grundar sig på ett anställningsförhållande kan utgöra ett hinder för beviljande av tillstånd endast om skulden har konstaterats genom en dom som vunnit laga kraft. Försummelse av trafikförsäkring kan utgöra ett hinder i det fall att den visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i den föreslagna lagen.

Tillstånd kan beviljas fysiska eller juridiska personer. I dagens läge är den fysiska person som innehar tillstånd sannolikt även den som bedriver verksamhet under firma, dvs. det är fråga om företagsverksamhet. I takt med att delningsekonomin vinner isteg kan det i framtiden bli vanligare med förvärvsverksamhet som bedrivs på annat sätt.

I 13 § i den gällande godstransportlagen föreskrivs i närmare detalj om kraven på solvens för sökande och innehavare av tillstånd. I enlighet med sista momentet i den ovannämnda paragrafen utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet bestämmelser om hur stora disponibla medel sökanden ska ha i förhållande till vart och ett av sökandens fordon. I kollektivtrafiklagen finns inte någon motsvarande solvensreglering som kompletterar EU-förordningen. Med beaktande av målen att lindra regleringen föreslås att kravet inte inkluderas i transportbalken.

## RP 161/2016 rd

Det är möjligt att ett och samma företag bedriver både person- och godstrafik. Av EU-lagstiftningen följer att separata tillståndshandlingar behövs för att bedriva persontrafik respektive godstrafik. I båda situationerna är kriterierna för beviljande av tillstånd samma och tillstånden kan också sökas samtidigt.

Det föreslås att paragrafen indelas i fyra moment, av vilka det första gäller tillståndskraven för fysiska personer och det andra tillståndskraven för juridiska personer medan det tredje gäller de krav som ställs på den trafikansvariga och som i fråga om juridiska personer gäller också verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen. Kraven på fysiska personer och juridiska personer ska enligt förslaget indelas i olika moment för att texten ska bli mer lättläst och tydlig. I det sista momentet ingår en hänvisning till landskapet Ålands behörighet. I momentet föreskrivs det också, att det trafiktillstånd som beviljats på Åland berättigar till att transportera personer och gods mellan Åland och det finländska fastlandet.

**4 §. Beviljande av taxitrafiktillstånd.** I 4 § föreskrivs om beviljande av taxitrafiktillstånd. Denna paragraf innehåller betydande ändringar i jämförelse med nuläget. För närvarande beviljas tillstånd som berättigar till att bedriva taxitrafik, taxitillstånd, av NTM-centralerna och det finns ett begränsat antal taxitillstånd. Nu föreslås att den kvantitativa regleringen av taxitillstånden slopas och att tillstånd beviljas alla sökande som uppfyller kraven. I och med att det inte längre av tillståndshandläggarna krävs lokalkännedom i anslutning till den kvantitativa regleringen, föreslås att tillstånden överförs från NTM-centralerna till den nationella trafiktillståndsmyndigheten, Trafiksäkerhetsverket.

Tillståndet omvandlas från ett tillstånd som gäller enskilda fordon till ett tillstånd som gäller enskilda näringsidkare. Liksom person- och godstrafiktillstånd kan även taxitrafiktillstånd beviljas antingen fysiska eller juridiska personer.

Det föreslås att tillståndets benämning ändras till taxitrafiktillstånd, varvid tillståndsbeteckningarna för idkare av taxi-, person- och godstrafik följer samma linje.

Av de gällande kriterierna för beviljande av tillstånd bibehålls kravet på sökandens goda anseende och villkoret att trafiktillståndet inte har återkallats under det senaste året. Detta krav utvidgas dock så att ett återkallande av vilket trafiktillstånd som helst utgör ett hinder för att bedriva taxitrafik, varvid till exempel en person som förlorat sitt persontrafiktillstånd på grund av brott inte omedelbart kan börja bedriva taxitrafik.

I den gällande lagen om taxitrafik förutsätts sökanden av taxitillstånd kunna svara för sina ekonomiska förpliktelser. Detta krav anses inte uppfyllt om han eller hon har försatts i konkurs eller med hänsyn till betalningsförmågan har mer än obetydliga förfallna skatteskulder eller mot honom eller henne riktade fordringar som indrivs genom utsökning. I propositionen föreslås att samma mer exakta nationella kriterier tillämpas i fråga om taxitrafiktillstånd som i fråga om person- och godstrafiktillstånd.

I 3 mom. förutsätts att tillståndshavaren har ett faktiskt och fast verksamhetsställe i Finland och att den som tillståndshavaren har utsett till trafikansvarig har gott anseende på det sätt som avses i 6 §. Kravet på gott anseende gäller också företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsman. Dessa krav motsvarar de krav på innehavare av trafik- och godstrafiktillstånd som grundar sig på EU:s förordning om trafikidkare.

I propositionen föreslås att det krav enligt vilket sökande av taxitillstånd ska ha minst sex månaders erfarenhet som taxiförare slopas. Detta krav är svårt att tillämpa på företag, och ändå kan taxitrafiktillstånd beviljas företag.

## RP 161/2016 rd

I propositionen ingår inte heller kravet enligt den gällande lagen om taxitrafik att en sökande av taxitillstånd ska genomgå en företagarkurs. Inom alla sektorer i näringslivet förutsätts att näringsidkaren behärskar den lagstiftning som gäller den egna verksamheten, men kravet på en separat företagarkurs är exceptionellt. Kravet på företagarkurs har i Finland tills vidare ställts även på sökande av person- och godstrafiktillstånd, men det föreslås att också detta krav slopas.

I 8 § i den gällande lagen om taxitrafik föreskrivs om företagarkursens innehåll. Kursens omfattning är minst 120 timmar och bestämmelsen omfattar ytterst detaljerade krav på dess innehåll. Dessa detaljerade krav gäller såväl små enmanstaxiföretag som större aktörer, och till exempel förtroget med upphandlingslagstiftningen och förmedlingssystem gällande taxibeställningar förutsätts också av sådana små aktörer som inte planerar att delta i upphandlingsförfaranden och inte ämnar ansluta sig till ett förmedlingssystem gällande taxibeställningar. Kraven höjer tröskeln för inträde i branschen, och ett så omfattande och detaljerat utbildningskrav kan inte anses motiverat.

I fortsättningen ska utbildningen inte längre vara lagstadgad. Det kan dock antas att efterfrågan på utbildning som gäller taxiverksamhet kommer att finnas också i fortsättningen och att utbildning skaffas för att servicen ska uppfylla de uppställda kraven. Det är särskilt viktigt att det finns utbildning om beaktandet av olika funktionshinder. Handikapporganisationernas medverkan i planeringen och genomförandet av utbildningen skulle trygga utbildningens kvalitet.

I det sista momentet ingår en hänvisning till landskapet Ålands behörighet. I momentet föreskrivs det också, att ett tillstånd att bedriva taxitrafik som beviljats på Åland berättigar till att bedriva taxitrafik också mellan Åland och det finländska fastlandet.

**5 §. Trafikansvarig.** I 5 § föreslås ett krav på en trafikansvarig som ska tillämpas på såväl taxi-, person- som godstrafik.

Om trafikansvariga föreskrivs för närvarande i 6, 20 och 15 § i lagen om taxitrafik, kollektivtrafiklagen respektive godstransportlagen. Bestämmelsen i lagen om taxitrafik är av rent nationell karaktär, medan bestämmelserna i kollektivtrafiklagen och godstransportlagen grundar sig på kraven i EU:s förordning om trafikidkare. En person som har taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska utse en trafikansvarig som de facto och kontinuerligt leder företagets trafikverksamhet och företräder företaget. I EU:s förordning om trafikidkare identifieras en situation där företaget kan utse en trafikansvarig utanför företaget. Därför föreslås att 1 mom. preciseras enligt följande: ”om inte något annat följer av EU:s förordning om trafikidkare”. I fråga om taxiverksamhet har det inte ansetts nödvändigt att föreslå ett motsvarande arrangemang.

Det föreslås att bestämmelsen i godstransportlagen, som kompletterar EU-rättsakterna och enligt vilken samma person får godkännas som trafikansvarig för flera juridiska personer i en koncern eller en jämförbar sammanslutning, förblir oförändrad och kan tillämpas också på taxi- och persontrafik.

**6 §. Gott anseende hos fysiska personer.** I 6 § föreslås bestämmelser om gott anseende hos trafikansvariga och övriga fysiska personer. Också denna paragraf ska tillämpas på såväl taxi-, person- som godstrafik.

Bestämmelserna om gott anseende hos trafikansvariga och övriga fysiska personer i 20 § i kollektivtrafiklagen och 9 § 1 mom. i godstransportlagen har samma sakinnehåll. Motsvarande bestämmelse i den gällande lagen om taxitrafik är något enklare och återspeglar nuläget, där

taxitillståndet gäller enskilda fordon och sökande och innehavaren av taxitillstånd i regel också själv är taxiförare. Vid granskningen av den föreslagna 6 § är det skäl att beakta att här inte föreskrivs om förarens behörighet utan om behörigheten hos den person som svarar för administrationen, det ekonomiska ansvaret och myndighetskontakterna i anslutning till verksamheten. Kraven på förare anges annanstans.

I propositionen föreslås som 1 mom. en bestämmelse som till sitt sakinnehåll motsvarar 20 § 1 mom. i kollektivtrafiklagen och 9 § 1 mom. i godstransportlagen med undantag av kravet på att personen under de senaste fem åren inte får ha dömts till fängelsestraff för ett brott, oberoende av brottets karaktär. Det föreslås att detta krav slopas. Fängelsestraff ska granskas i det fall att det är fråga om ett brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar.

Den föreslagna paragrafens 2 mom. motsvarar 9 § 2 mom. i den gällande godstransportlagen. En trafikansvarig och en fysisk person som söker 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 föreligger när 1) antalet gärningar är stort, 2) gärningen är allvarlig, 3) gärningen är systematisk, 4) gärningen riktar sig mot föremålet för transporten 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 den förordning som nämns i 1 mom. I paragrafen beaktas straff i form av såväl fängelse som böter. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet ska ordningsböter betraktas som obetydliga.

**7 §. *Gott anseende hos juridiska personer.*** I paragrafen föreskrivs om gott anseende hos juridiska personer. Om juridiska personers goda anseende föreskrivs i 20 a § i den gällande kollektivtrafiklagen och 9 a § i den gällande godstransportlagen. Kriterierna för bedömning av anseende är desamma i båda lagarna, men framställningssätten är olika. Nu föreslås att framställningssättet i den gällande kollektivtrafiklagen tillämpas, eftersom det är kortare och språkligt tydligare. Lagen om taxitrafik innehåller inte någon separat bestämmelse om gott anseende hos juridiska personer. I paragrafen definieras innehållet för kravet på gott anseende.

**8 §. *Tillståndets giltighetstid.*** I 8 § utfärdas bestämmelser om tillståndens giltighetstid. Enligt förslaget ska taxitrafiktillstånd beviljas så att de gäller tills vidare, liksom det nuvarande taxitillståndet. Trafiktillstånd för person- och godstransport enligt EU:s förordning om trafikidkare gäller högst 10 år i sänder. Enligt det aktuella förslaget ska denna maximala giltighetstid tillämpas i Finland.

**9 §. *Ändring och förnyande av tillstånd.*** I 9 § föreslås bestämmelser om hur man ska gå till väga om det sker förändringar i förutsättningarna för beviljande av tillstånd. En tillståndshavare ska utan dröjsmål meddela om förändringar i förutsättningarna för beviljande av tillstånd. På ändring och förnyande av tillstånd tillämpas vad som föreskrivs om sökande av tillstånd, dock så att vid ändring av tillstånd beaktas förutsättningarna för beviljande av tillstånd endast till den del som tillståndet ska ändras.

I 19 § i den gällande godstransportlagen anges att om ansökan om förnyat tillstånd har gjorts senast en månad före tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken fortgå med stöd av det gamla tillståndet tills ärendet har avgjorts. Enligt förslaget ska paragrafen förbli oförändrad och samma regel tillämpas också på persontrafiktillstånd.

**10 §. Dödsbans rätt att fortsätta trafiken.** I 10 § föreslås en bestämmelse om dödsbans rätt att fortsätta trafiken. Denna bestämmelse behövs i situationer där tillstånd har beviljats en fysisk person. Om tillståndshavaren är en juridisk person har det inte nödvändigtvis direkta inverkan på företagets verksamhet om en enskild person avlider, och då kan man vid behov handla i enlighet med 9 §. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 50 § i den gällande kollektivtrafiklagen och 26 § i den gällande godstransportlagen. Enligt 23 § i den gällande lagen om taxitrafik har dödsboet rätt att fortsätta trafiken under 18 månader, men en så lång förlängning är inte längre nödvändig i och med att det nya taxitrafiktillståndet är beroende enbart av att tillståndskraven uppfylls och regionala tillståndskvoter inte längre finns.

**11 §. Företag med högre risk.** I 11 § föreslås en bestämmelse om företag med högre risk. Bestämmelsen har som sådan överförs från 30 b § i kollektivtrafiklagen och 21 c § i godstransportlagen. Att identifiera företag med högre risk är viktigt med tanke på inriktningen av övervakningen enligt EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare ska medlemsstaterna genomföra kontroller inriktade på företag med högre risk. För detta ändamål ska medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som medlemsstaterna inrättat enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet till att omfatta alla överträdelser som anges i artikel 6 i den här förordningen.

**12 §. Utredningsskyldighet för beställare av godstransport.** I 12 § föreslås bestämmelser om utredningsskyldigheten för beställare av godstransport. Bestämmelserna motsvarar 2 § 15 punkten och 5a § i godstransportlagen.

**13 §. Utrednings- och anmälningskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster.** Enligt det föreslagna 1 mom. ska tillhandahållare av förmedlingstjänster försäkra sig om att den idkare av transportverksamhet som ansvarar för transporten har trafiktillstånd, om detta förutsätts enligt II avd. 1 kap. 1 och 2 §.

Utredningsskyldigheten för tillhandahållare av förmedlingstjänster omfattar både gods- och persontransporter. Om tillhandahållaren av förmedlingstjänster inte på behörigt sätt fullgör sin skyldighet enligt paragrafen, kan Trafiksäkerhetsverket som tillsynsmyndighet ingripa i dess verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan i så fall i enlighet med VI avd. 1 kap. 3 § ålägga tillhandahållaren av förmedlingstjänster att rätta till felet eller försummelsen.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska tillhandahållaren av förmedlingstjänster eller dess representant i Finland årligen före utgången av januari meddela Trafiksäkerhetsverket de sammanlagda belopp av ersättningar som tillhandahållarna av transporttjänster har fått för de transporter som förmedlats. Uppgifterna behöver dock inte lämnas i det fall att myndigheten redan har tillgång till dem på basis av en motsvarande anmälan som gjorts till skattemyndigheten. Avsikten med momentet är att förbättra skattemyndighetens möjligheter att följa upp de ersättningsbelopp som tillhandahållarna av transporttjänster meddelar skattemyndigheten och försäkra sig om att skattskyldigheterna har fullföljts på behörigt sätt. Enligt principen om en lucka för alla ärenden behöver ersättningsbeloppen dock inte meddelas till Trafiksäkerhetsverket i det fall att uppgifterna redan har lämnats direkt till skattemyndigheten.

**14 §. Registreringsskyldighet.** Enligt den föreslagna paragrafen ska en tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kg men understiger 3 500 kg registrera sig vid Trafiksäkerhetsverket. Registreringsskyldigheten gäller dock inte i det fall att verksamheten har befriats från tillståndsplikt i enlighet med 2 § 3 mom. i den föreslagna lagen. Avsikten med momentet är att på samma sätt som i 13 § ovan säkerställa att skattemyndigheten kan

följa upp och försäkra sig om att skattskyldigheterna har fullföljts på behörigt sätt. För att skattemyndigheten ska få uppgifter om alla de aktörer som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kg men understiger 3 500 kg ska aktörerna registrera sig vid Trafiksäkerhetsverket. Skattemyndigheten får uppgifter om de registrerade aktörerna av Trafiksäkerhetsverket.

**15 §. Fordon som används i trafik.** I 15 § föreskrivs om fordon som används i trafik. Innehavare av trafiktillstånd och tjänsteleverantörer enligt 15 § ovan (vanligtvis en idkare av paketbilsverksamhet) ska se till att det fordon som används i trafiken har registrerats i fordonsregistret i Finland. Bestämmelsen grundar sig på 25 § i den gällande godstransportlagen. Användningen av fordon i Finland påverkas dessutom av fordonslagen, lagen om fordonstrafikregistret och bestämmelser gällande bilbeskattning. De ger en tydlig ram för hur man ska registrera ett fordon som förs in från utlandet. Som regel måste man lämna en anmälan om ibrukttagande till Tullen angående ett fordon som är registrerat utomlands och importeras till Finland genast efter införandet. Efter att anmälan om ibrukttagande har lämnats in kan man tillfälligt använda fordonet skattefritt i vägtrafik om den av Tullen bekräftade anmälan om ibrukttagande finns med i fordonet i läsbar form. Om fordonet omfattas av bilskatt, måste skatten betalas innan fordonet registreras i Finland. Bilskattedeclarationen med bilagor måste lämnas inom fem dagar av bekräftandet av anmälan om ibrukttagande. Rätten att använda fordonet på grund av en anmälan om ibrukttagande slutar senast på bilskattens förfallodag. Efter det kan man använda fordonet i Finland endast om det är registrerat.

Syftet med anmälan om ibrukttagandet är att fordonen så snart de förs in i landet ska börja omfattas av såväl beskattningen som myndighetstillsynen så att man kan säkerställa en korrekt registrering av fordonet i Finland. Dessa bestämmelser garanterar redan i sig att fordonet kommer under myndigheternas tillsyn genast när fordonet anländer till landet och innan fordonet har registrerats.

## 2 kap **Internationella godstransporter**

I detta kapitel föreskrivs om internationella godstransporter till den del detta är nödvändigt utöver EU-lagstiftningen och lagarna om sättande i kraft av internationella fördrag. Syftet är inte att genom transportbalken ändra de gällande bestämmelserna om internationella godstransporter, men det har varit nödvändigt att se över bestämmelsernas formulering, eftersom en del av bestämmelserna i godstransportlagen har funnits i definitionerna medan en del har funnits i de paragrafer som gäller behöriga myndigheter. Målet har varit att i övrigt bevara den gällande situationen i enlighet med transportbalkens framställningssätt, förutom att Trafiksäkerhetsverket förslås som behörig tillståndsmyndighet i stället för NTM-centralen.

**1 §. Transporttillstånd för internationell trafik.** I 1 § definieras transporttillståndet för internationell trafik. Definitionen motsvarar definitionen enligt 2 § i den gällande godstransportlagen. Definitionen är viktig för både 2 och 3 § i detta kapitel.

**2 §. Förutsättningar för beviljande av transporttillstånd för transporter i Finland.** Den föreslagna 2 § om förutsättningar för beviljande av transporttillstånd för transporter i Finland motsvarar till sitt innehåll 22 § i den gällande godstransportlagen, men i texten har gjorts vissa redigeringsmässiga ändringar.

**3 §. Förutsättningar för beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter.** Den föreslagna 3 § om förutsättningar för beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter motsvarar till sitt innehåll 23 § i den gällande godstransportlagen och nuvarande praxis, men i texten har gjorts vissa redigeringsmässiga ändringar. I paragrafen föreslås inte någon bestäm-

melse om att en myndighet kan ange en tidsfrist för ansökan om tillstånd, eftersom detta inte behöver regleras genom lag.

**4 §. Återlämnande av transporttillstånd.** Den föreslagna 4 § motsvarar till sitt innehåll 24 § i den gällande godstransportlagen.

### 3 kap. **Allmänna krav på förare**

**1 §. Krav på taxiförare.** I 1 § anges krav på förare som är verksamma inom taxitrafiken. En sådan förare ska enligt förslaget benämnas taxiförare oavsett om han eller hon bedriver verksamhet med stöd av persontrafiktillstånd eller taxitrafiktillstånd. Taxiföraren ska ha ett körtillstånd beviljat av Trafiksäkerhetsverket.

Kraven för beviljande av körtillstånd grundar sig delvis på den gällande lagen om yrkeskompetens för taxiförare, men kraven har i påfallande grad luckrats upp. En taxiförare ska ha körkort minst för bil i kategori B, och sökanden ska ha haft körrätten i minst ett år. Utöver körkort som beviljats i Finland godkänns också körkort som beviljats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen (EU-stat) eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-stat) och som erkänns som berättigande till att framföra fordon i Finland.

Bland de övriga EU- och EES-korten godkänns dock inte sådana kort som har bytts ut på basis av ett körkort som har utfärdats i en tredje stat och som över huvud taget inte erkänns som berättigande till att köra i Finland. Till dessa räknas körkort som har beviljats i en annan stat än en stat som har tillträtt de i Wien eller Genève ingångna konventionerna om vägtrafik eller körkort som inte erkänns i Finland till exempel för att de utfärdats inom ett visst område. Bestämmelser om körkorts giltighet finns i körkortslagen. Körkortet och den körrätt som grundar sig på det gäller inte om personen har körförbud eller temporärt körförbud. Samma effekt har också en åtgärd som vidtagits i fråga om körrätten i en annan medlemsstat och som innebär att körrätt saknas.

Utöver dessa krav på körskicklighet fastställs ett krav som gäller taxiförarens personliga egenskaper och som innebär att taxiföraren inte får ha gjort sig skyldig till vissa brott, vilket i så fall medför att Trafiksäkerhetsverket inte kan bevilja körtillståndet. Detta krav grundar sig på behovet av att trygga passagerarens personliga säkerhet. En person får inte vara verksam som taxiförare, om denne på det sätt som framgår av straffregistret har gjort sig skyldig till vissa brott mot liv och hälsa samt vissa trafikbrott.

En person får inte vara verksam som taxiförare, om denne på det sätt som framgår av straffregistret har gjort sig skyldig till en gärning som avses i 6 § 2 mom. i straffregisterlagen och som utgör ett hinder för att arbeta med barn. Sådana gärningar är bland annat sexualbrott, mord, dråp, grov misshandel, människohandel och narkotikabrott. Dessutom får inte en person vara verksam som taxiförare om denne har gjort sig skyldig till något annat brott mot liv och hälsa avsedd i 21 kap. i strafflagen. Kraven angående brott mot liv och hälsa som gäller med taxiförare är hårdare än krav som tillämpas för dem som arbetar med barn. Eftersom man sammanslår i detta avseende nuvarande krav på taxiförare och person som arbetar med barn, blir kraven strängare än de nyvarande.

Till skillnad från vad som stadgas angående person som arbetar med barn i lagen om kontroll av brottslig bakgrund hos personer som arbetar med barn, bör straffregistret också kontrolleras i fråga om en anställning som är kortare än tre månader. Kriterierna uppfyllande skulle därmed övervakas noggrannare än för personer som arbetar med barn.



## RP 161/2016 rd

Inte heller får en person vara verksam som taxiförare, om denna på det sätt som framgår av straffregistret under de fem år som föregår ansökan om körtillstånd har gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Dessa krav motsvarar i huvudsak de krav som för närvarande gäller personliga egenskaper hos taxiförare. Krav som anknyter sig till trafiken gäller inte personer som arbetar med barn, men de är motiverade i fråga om en person som är yrkesverksam i trafiken. Jämfört med den nuvarande situationen är det en lindring att det inte längre utgör något hinder för att vara verksam som taxiförare att ha gjort sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen vid framförande av ett motordrivet fordon och detta tyder på allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten, eller till en trafikförseelse som uppfyller förutsättningarna för körförbud enligt 65 § 1 eller 2 mom., eller haft körförbud på grund av trafikbrott som avses i någon av bestämmelserna i fråga. Denna lindring kan motiveras med att ett körförbud i sig är ett straff för en yrkesförare, eftersom det hindrar yrkesutövning under den tid förbudet gäller.

För taxiförare gäller exceptionellt stränga lämplighetskrav. Dessa krav måste dock betraktas som motiverade, eftersom en stor del av taxikunderna har begränsad funktionsförmåga i och med att de är till exempel äldre personer, barn eller personer som behöver särskild hjälp på grund av ett funktionshinder. Kunden är ofta ensam med föraren i taxin. En betydande andel av remissinstanserna har betonat betydelsen av oklanderlighet hos taxiförare.

Om Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter ut av straffregistret föreskrivs i IV avd. 2 kap. 2 §.

**2 §. Giltighet och förnyande av körtillstånd för taxiförare.** I 2 § föreskrivs om giltighet för och förnyande av taxiförarens körtillstånd. Enligt förslaget ska körtillståndet gälla i fem år och kunna förnyas på ansökan hos Trafiksäkerhetsverket. Vid förnyandet tillämpas samma krav som på beviljande av tillståndet. Man bör sträva till att samordna förnyande av körtillstånd med förnyande av körkort, vilket skulle vara praktiskt både för innehavaren och myndigheterna.

### III AVDELNINGEN: TJÄNSTER

#### 1 kap. **Persontrafiktjänster**

**1 §. Informationsskyldighet.** I paragrafen anges vilken information en innehavare av trafiktillstånd som tillhandahåller persontrafik och en tillhandahållare av förmedlingstjänster eller kombinationstjänster ska göra tillgänglig för passageraren i elektronisk form. Med elektronisk form avses till exempel webbsidor eller tjänster inom sociala medier. Informationen får dock inte i det syfte som avses i paragrafen vara i maskinläsbar form, eftersom det är meningen att den ska kunna uttydas av fysiska personer som är passagerare. Målet är att passageraren ska kunna jämföra tjänsternas olika egenskaper innan ett transportavtal ingås. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa tillräcklig information om den tillgängliga tjänsten, men inte att ange kvalitetsmässiga minimikrav för tjänsten. Kraven på information ska vara tydliga, för att det i tjänsterna ska uppstå så få fel som möjligt som beror på oklarheter.

Det väsentliga är att beskriva de tillhandahållna tjänsterna – vilken tjänst det är fråga om, var och när den tillhandahålls – och deras egenskaper så bra att passageraren utifrån informationen kan försäkra sig om att tjänsten är lämplig för honom eller henne och välja önskad tjänst. Ändringar av tjänsten, såsom ändringar av linjer, tidtabeller eller priser eller inhiberingar av enskilda turer, ska meddelas så fort som möjligt. Också om tjänstens upphörande ska meddelas så fort som möjligt. I IV avd. 1 kap. 2 § i transportbalken ingår en skyldighet att meddela

## RP 161/2016 rd

myndigheten om tjänstens upphörande, vilken motsvarar bestämmelsen i den gällande kollektivtrafiklagen.

Enligt denna paragraf ska kunderna i elektronisk form först och främst erbjudas information om huruvida transporttjänsten tillhandahålls med stöd av trafiktillstånd eller huruvida transporttjänsten är befriad från tillståndsplikt. Ur kundens synvinkel är det väsentligt att kunna skilja på transporttjänster som erbjuds med stöd av trafiktillstånd och tjänster som befriats från tillståndsplikt.

Därtill ska kunden få information om tjänstens huvudsakliga verksamhetsområde. Med detta avses den stationsplats där transporter i regel erbjuds. I lagen förpliktas dock inte tjänsteleverantörerna att bedriva verksamhet endast inom ett visst område. På motsvarande sätt ska kunden erbjudas information om de tidpunkter då tjänsterna i regel erbjuds samt om eventuella ändringar i dessa tider. Kunden får på så vis veta när tjänsteleverantörerna har jour i ett visst område.

Kunden ska också få information om tjänstens pris eller grunderna för hur priset fastställs. Genom bestämmelsen säkerställs att kunden vid jämförelse och val av tjänster har tillgång till tillräckliga uppgifter om grunderna för hur priset för olika tjänster fastställs. Om skyldigheten att i enskilda servicesituationer meddela priset eller grunderna för hur priset fastställs för särskilda beställda resor föreskrivs i 3 § i detta kapitel.

Därtill ska kunden ha tillgång till uppgifter om vilka betalningssätt som godkänns för en viss tjänst. Utöver kontantbetalning och betalning med kreditkort uppkommer också nya betalningssätt, såsom mobil betalning. Även olika typer av biljett- och betalningssystem eller -applikationer kan komma i fråga.

Servicebeskrivningen ska också innehålla information om tjänstens lämplighet för passagerare med funktionshinder. Kunden ska för det första erbjudas information om fordonens tillgänglighet och vilka assistanstjänster som erbjuds. För det andra ska beskrivningen innehålla detaljerad information om tillgänglig utrustning som gör det lättare för passagerarna att ta sig in i och ut ur fordonet och att kommunicera med föraren.

Kunden ska ha tillgång till information om hur kundrespons ges och hur man går till väga i felsituationer. Detta är ett centralt element när det gäller att säkerställa tjänstens kvalitet och övervakning.

Informationsskyldigheten gäller också aktörer som producerar offentligt finansierade tjänster. Aktörerna kan komma överens om att tillgången till information sköts av en annan instans, såsom tillhandahållaren av förmedlingstjänster eller i fråga om offentligt finansierade tjänster till exempel en myndighet. Informationsskyldigheten gäller också i övrigt tillhandahållaren av förmedlingstjänster. Tillhandahållaren av förmedlingstjänster ska således se till att den har tillgång till den i paragrafen avsedda informationen om de transporter som den förmedlar.

I 2 mom. föreslås ett undantag från kravet att lämna information i elektronisk form. Det är möjligt att avvika från kravet om det inte är ändamålsenligt eller skäligt att lämna information i elektronisk form på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat. I sådana fall måste informationen finnas allmänt tillgänglig i skriftlig form. Eftersom tjänsternas mångfald väntas öka i och med denna proposition, är det viktigt att informationen om tjänsterna görs offentlig så att kunden på förhand kan försäkra sig om att den tillhandahållna tjänsten är lämplig för honom eller henne.

I 3 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets rätt att utfärda närmare föreskrifter om hur informationen ska tillhandahållas för att det ska kunna säkerställas att dess omfattning och jämförbarhet är tillräckligt.

**2 §. Skyldigheter i fråga om taxitrafik.** Inom taxitrafiken finns särskilda kundbehov. Passageraren är ofta ensam med föraren i fordonet. I paragrafen föreskrivs om den skyldighet som en innehavare av trafiktillstånd som erbjuder persontrafik har när det gäller att se till att taxiföraren utöver körtillståndet har tillräckliga kommunikations- och språkfärdigheter för varje servicesituation. Kravet på kommunikations- och språkfärdigheter inkluderar även tillräckliga färdigheter att kommunicera med personer som har ett funktionshinder.

Föraren ska kunna beakta passagerarens behov och eventuella funktionsbegränsningar. En betydande andel av passagerarna inom taxitrafiken har funktionshinder och kan behöva särskild hjälp och omsorg. Vid bedömningen av om taxiföraren i tillräcklig grad beaktar passagerarens behov har det betydelse dels huruvida tjänsten motsvarar den information som getts i marknadsföringen, dels huruvida tjänsten i övrigt motsvarar vad som i allmänhet kan förväntas i samband med en motsvarande tjänst.

Eftersom resans pris inte nödvändigtvis är känt på förhand, anges det att föraren ska välja den väg som är mest förmånlig, eller köra den väg som passageraren valt på förhand.

Passageraren har rätt att också i fortsättningen betala resan kontant eller med något av de vanligaste betalkorten, om inte kunden har godkänt något annat i samband med beställningen eller bokningen. Avsikten har varit att utöver betalningssätten i den gällande lagen om taxitrafik möjliggöra också nya elektroniska betalningssätt.

**3 §. Prissättning av taxitrafiktjänster.** Paragrafen gäller taxitjänster som tillhandahålls passagerare. Paragrafen gäller således både konsumenter och andra passagerare som inte har ställning som konsumenter, såsom affärsresande. Om passageraren har ställning som konsument, kan denna hos konsumentombudsmannen framföra klagomål om försummelse av skyldigheterna enligt paragrafen. Andra passagerare kan framföra klagomål om försummelse av skyldigheterna enligt paragrafen hos Trafiksäkerhetsverket.

I 1 mom. anges att såväl innehavare av persontrafiktillstånd som tillhandahållaren av förmedlingstjänster innan taxiresan inleds eller beställningen bekräftas ska informera konsumenten om taxitjänstens pris eller grunderna för prissättningen. Kraven på prissättningen av taxitrafiken gäller innehavare av taxitrafiktillstånd och innehavare av kollektivtrafiktillstånd samt tillhandahållare av förmedlingstjänster. Skyldigheten gäller inte den som tillhandahåller kombinationstjänster. När det gäller kombinationstjänster har taxitjänstens pris inkluderats i ett servicepaket bestående av många olika mobilitetstjänster, varvid det inte är ändamålsenligt att meddela priset för en enskild taxiresa eller flera taxiresor som en del av servicehelheten. Den som tillhandahåller kombinationstjänster kan dock exempelvis också tillhandahålla förmedlingstjänster, om den utöver kombinationstjänster förmedlar transporter mot ersättning och tar ut ersättning för förmedlingen av transporten. I en sådan situation tillämpas på tillhandahållare av kombinationstjänster naturligtvis samma skyldigheter som på tillhandahållare av förmedlingstjänster.

I paragrafen anges inte hur priset ska räknas ut, utan tjänsteleverantören kan fritt fastställa en prissättningsmodell. Tjänsteleverantören måste dock se till att priset eller grunderna för hur priset fastställs anges på ett tydligt, entydigt och lättförståeligt sätt, så att det är lätt för passageraren att skapa sig en bild av prisets delar och passageraren har möjlighet att uppskatta ett totalpris. Om det till exempel är fråga om en produkt med ett månadspris, ska tjänsteleverantören redogöra för hur den aktuella tjänstens pris har fastställts.

## RP 161/2016 rd

Att priset ska anges på ett tydligt och lättförståeligt sätt innebär således också att passageraren innan resan inleds ska kunna uppskatta resans totalpris. Vid förhandsbeställning av tjänsten till exempel per telefon, sms eller via webben ska priset anges innan beställningen bekräftas. När taxitjänsten anlitas till exempel direkt på gatan eller taxistationen ska priset anges innan resan inleds. Dessutom ska prislistan för tjänsten läggas fram där passageraren lätt kan se den, till exempel för påseende utanför bilen och i bilens baksäte eller vid resor som beställs på förhand till exempel på företagets webbplats.

Enligt det föreslagna 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om hur priset ska anges och hur prislistan ska hållas synlig. Föreskriften kan inkludera närmare bestämmelser till exempel om i vilken form priset ska anges exempelvis när tjänster tillhandahålls på gatan eller vid en taxistolpe för att priserna ska vara jämförbara och tillgängliga för passageraren på ett tydligt och lättförståeligt sätt. I föreskriften kan tjänsteleverantören åläggas att ange till exempel kilometerbaserade priser enligt en och samma skala för att priserna ur passagerarens synvinkel ska vara jämförbara. I föreskriften kan också utfärdas närmare bestämmelser om hur priset ska läggas fram till exempel utanför bilen. I föreskriften kan exempelvis anges att priserna ska finnas till påseende utanför bilen då tjänster anlitas på taxistationen eller gatan.

Enligt det föreslagna 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket utfärda föreskrifter om sådana priser för taxitjänster som tillhandahålls passagerare om vilka ska avtalas särskilt, om de överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. Avtal kan ingås till exempel skriftligen eller elektroniskt, men det ska göras särskilt. Möjligheten att studera prislistan till exempel i bilens baksäte eller utanför bilen är inte tillräcklig.

Trafiksäkerhetsverket övervakar den allmänna prisnivån på taxitjänster. Vid övervakningen av den allmänna prisnivån kan till exempel ett taxiprisindex utnyttjas. Trafiksäkerhetsverket ska vid fastställandet av totalpriserna utöver den allmänna prisnivån på taxitjänster beakta till exempel olika prissättningsmodeller för taxitjänster. Avsikten med föreskriften är dock att fastställa ett ur kundens synvinkel lättförståeligt och enkelt totalpris om vilket ska avtalas särskilt, om det överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. Syftet är således att främja passagerarens medvetenhet särskilt i sådana situationer där resans pris är avsevärt högre än den allmänna prisnivån på taxitjänster.

Avsikten med det föreslagna momentet är att förbättra passagerarens möjligheter att på förhand få kännedom om priser på taxitjänster som kan bli oskäligen för den enskilda konsumenten. Syftet med de priser som Trafiksäkerhetsverket fastställer är inte att förhindra tjänsteleverantören från att även tillhandahålla tjänster till ett högre pris än det fastställda priset, utan att se till att tjänsteleverantören i sådana situationer avtalar om detta med konsumenten skriftligen eller på annat sätt särskilt. Kravet på skriftlighet kan i praktiken genomföras på många olika sätt, både med hjälp av traditionella metoder och med hjälp av olika program och anordningar.

Skyldigheten att avtala om priset särskilt gäller innehavaren av persontrafiktillståndet och tillhandahållaren av förmedlingstjänster oberoende av hur parterna avtalar om tjänsten. Bestämmelsen gäller således såväl tjänster som tillhandahålls på gatan och på taxistationen som tjänster som tillhandahålls på förhand till exempel per telefon eller digitalt.

Enligt 4 mom. ska tjänsteleverantören kunna bevisa sitt påstående om det uppstår meningskiljaktigheter om huruvida priset har överenskommit särskilt. Bevisbördan för att avtal ingåtts ligger således på tjänsteleverantören. I momentet konstateras också att om priset inte har avtalats särskilt, kan det inte överskrida det totalpris som avses i 3 mom. och som fastställs av Trafiksäkerhetsverket. Tjänsteleverantören kan således inte av passageraren uppbera ett högre

pris än det totalpris som fastställts av Trafiksäkerhetsverket, om inte priset har avtalats särskilt och tjänsteleverantören kan bevisa sitt påstående om att avtal ingåtts.

Enligt det föreslagna 5 mom. kan Trafiksäkerhetsverket fastställa ett maximipris för de mest anlitade taxitrafiktjänsterna, om ökningen av totalpriserna för taxitrafiken är avsevärt större än ökningen av den allmänna konsumentprisnivån och kostnadsindexet för taxitrafik.

Avsikten är att ett maximipris kan fastställas för de mest anlitade taxitrafiktjänsterna, dvs. inte till exempel för specialiserade limousintjänster. Maximipriset gäller således inte sådana taxitrafiktjänster som tydligt avviker från de mest anlitade taxitrafiktjänsterna.

## 2 kap. Uppgifternas och informationssystemens interoperabilitet

**1 §.** *Väsentlig information om mobilitetstjänster.* I det föreslagna 1 mom. fastställs ett nytt grundkrav om att säkerställa uppgifternas interoperabilitet. Skyldigheten gäller tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafik, dvs. den omfattar ett stort antal olika tjänster enligt definitionen. Skyldigheten gäller tjänsteleverantörer inom alla olika trafikslag, såsom järnvägsbolag, rederier, flygbolag samt bland annat hamnar, flygfält och terminaler. Definitionen av tillhandahållare av mobilitetstjänster inkluderar även tillhandahållare av förmedlingstjänster.

En uppgift behöver vara tillgänglig endast en gång, dvs. om uppgiften finns att tillgå via ett gränssnitt som tillhandahålls av en förmedlingstjänst eller en annan tillhandahållare av mobilitetstjänster, behöver den som tillhandahåller mobilitetstjänster inte längre sörja för att öppna ett gränssnitt i sin egen tjänst. Väsentlig information omfattar åtminstone information om linjer, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt uppgifter om tillgänglighet. Vad som är väsentlig information kan variera från en tjänst till en annan, och avgörande för en särskild tjänst är vad som är väsentligt att känna till i fråga om just den tjänsten. Tjänsteleverantören måste i princip ha sådan information om sin tjänst, annars är det i praktiken omöjligt att tillhandahålla tjänsten, så ny information behöver inte produceras.

Kravet på informationens aktualitet innebär att informationen ska göras tillgänglig omedelbart och att den ska uppdateras så ofta som den som ansvarar för tjänsten får tillgång till den. Aktualitet innebär också att informationen ska finnas tillgänglig i tillräckligt god tid innan verksamheten inleds eller väsentliga ändringar i verksamheten görs. Med maskinläsbar form avses att informationsmaterialet öppnas i ett sådant format att informationen enkelt kan behandlas med hjälp av dataprogram. Information i vanligt PDF-format eller på HTML-sidor är svår att läsa med hjälp av program, och för maskinläsning av information lämpar sig därför till exempel XML-format samt olika gränssnitt direkt till datakällan. Med uttrycket ”kan användas fritt” avses att informationen ska kunna återanvändas utan begränsande användarvillkor. Vid återanvändning är det i allmänhet befogat att ange informationskällan och tidpunkten för när informationen senast har uppdaterats.

Enligt 57 § 2 mom. i den gällande kollektivtrafiklagen ska trafikidkaren och kollektivtrafikmyndigheten lämna ut aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till Trafikverket för information om trafiktjänsterna och trafikidkarens motsvarande uppgifter därtill separat till kollektivtrafikmyndigheten. För en synnerligen stor andel av de centrala aktörerna är skyldigheten alltså inte helt ny. Aktörerna har också i allt högre grad öppnat eller står i beredskap att öppna egna gränssnitt. På de öppna gränssnitten väntas ett nytt serviceutbud uppstå på marknadens villkor, och även sådana nya tjänster som ännu inte är kända. Tjänster i anslutning till digitalisering och behandling av information och övriga tjänster som grundar sig på detta utgör en central del av affärsekosystemet på marknaden för digitala trafiktjänster, varför det är motiverat att kompetens och förutsättningar för att bedriva affärsverksamhet uppstår bland ett

## RP 161/2016 rd

stort antal aktörer. Därför främjas inte trafiksystemets funktion och utveckling av att utlämnandet av information koncentreras till en myndighet. Det är också sannolikt att tjänster på marknadens villkor kan förnyas smidigare än en myndighets tjänster.

Det föreslagna 2 mom. förpliktar tillhandahållare av mobilitetstjänster att till Trafikverket meddela nödvändiga webbadresser för gränssnitt. EU:s planerade förordning om multimodal reseinformation förutsätter i fortsättningen utlämnande av nödvändiga metauppgifter för att hitta och använda information, men för att bibehålla en klar gräns föreslås som minimikrav att skyldigheten att meddela ska gälla de webbadresser där gränssnittet finns. Om gränssnittet och instruktionerna för dess användning finns på olika webbadresser ska dessutom båda adresserna och även uppdateringar meddelas.

I det föreslagna 3 mom. ges till Trafikverket i uppgift att fortsättningsvis tillhandahålla verktyg för att fullgöra skyldigheten enligt 1 mom. Trafikverkets nuvarande kombinationstjänst omfattar också det så kallade RAE-verktyget (en rutt- och tidtabellredigerare) som kan användas särskilt av mindre aktörer för att underrätta Trafikverket om de uppgifter som förutsätts i 57 § i kollektivtrafiklagen och som förvandlar uppgifterna till maskinläsbar form. Trafikverket torde kunna utnyttja sina befintliga tjänster för att fullgöra skyldigheten, men det är sannolikt att tjänsterna också måste utvecklas. Att fullgöra skyldigheten enligt 1 mom. kan vara svårt särskilt för små aktörer som över huvud taget inte tillämpar elektroniska system för att genomföra sin tjänst. Dessa kan i fortsättningen handla på samma sätt som hittills. Eventuellt börjar de verktyg som Trafikverket tillhandahåller också användas av sådana tillhandahållare av mobilitetstjänster som inte har omfattats av 57 § i kollektivtrafiklagen.

Trafikverkets tjänst är ett alternativt sätt att öppna gränssnitt, men dess användning begränsas dock inte enbart till små aktörer. Trafikverket behöver inte ge tillgång till verktyget gratis. Det finns skäl att anta att allt fler aktörer i takt med att digitaliseringen framskrider inser fördelarna med öppen delning av information och öppnar egna gränssnitt.

Det föreslagna 4 mom. inkluderar ett bemyndigande att vid behov utfärda närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet. Det är framför allt fråga om sådana uppgifter som omfattas av informationskyldigheten enligt 1 mom. Dessa inkluderar åtminstone de uppgifter som ska meddelas med stöd av den nuvarande kollektivtrafiklagen, men i fortsättningen ska i informationsinnehållet beaktas även de krav som bereds inom EU när det gäller att producera information inom den multimodala trafiken samt behovet av realtidsinformation särskilt om störningar. Därtill verkställs genom förordning av statsrådet informationskyldigheten enligt artikel 7.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen när det gäller uppgifter som anger geografisk placering av för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen samt information om tillgänglighet i realtid samt historisk information och realtidsinformation avseende laddningen i fråga om laddningsstationer för elbilar. Genom förordning kan även bestämmelser om datagränssnittens övriga tekniska interoperabilitet utfärdas. Detta kan i fortsättningen innebära till exempel format eller standarder som ska användas. Bemyndigandet att utfärda förordning är nödvändigt eftersom tjänsterna utvecklas snabbt, för att inte tala om uppfattningen om vilka uppgifter som bör göras tillgängliga i fråga om olika tjänster för att säkerställa interoperabiliteten.

**2 §. Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet.** Den föreslagna 2 § innehåller nya bestämmelser som tills vidare förmodligen saknar internationell motsvarighet. Uppkomsten av multimodala resekedjor, dvs. resekedjor som kombinerar flera olika trafikslag, förutsätter att det finns en möjlighet till kommunikation mellan systemen i resekedjans olika delar. Ett slutet biljett- och betalningssystem som inte har anslutits till nätet utgör ett tekniskt hinder för tillhandahållandet av sådana resekedjor. Det är möjligt att uppnå en tillräcklig beredskap och

skapa en grund för en bredare integrationsutveckling på systemnivå genom att för den som tillhandahåller eller förmedlar persontransporter inom väg- och spårtrafik eller den som för tillhandahållarens eller förmedlarens räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet som minimikrav fastställa att en biljettprodukt som berättigar till enkelresa ska kunna skaffas av en tredje part via ett maskinläsbart öppet gränssnitt.

I bestämmelsen förutsätts endast att biljettprodukter till grundpris kan skaffas via gränssnittet. Med grundpris avses till exempel en enkelresa till normalt pris för en vuxen passagerare, varför olika rabatterade biljetter såsom pensionärs- och elevbiljetter åtminstone inte i det första skedet av transportbalken omfattas av kravet. Däremot avses med bestämmelsen inte standardpris, dvs. priset för enkelresor kan variera om tjänsteleverantören tillämpar en dynamisk prissättning.

Rätten att resa ska kunna visas på ett sätt som är enkelt och kostnadseffektivt med tanke på både passageraren och tjänsteleverantörerna. Kravet kan uppfyllas till exempel med hjälp av en mobilbiljett eller en elektronisk QR-kod (Quick Response-kod, dvs. en rutkod som kan avläsas exempelvis med en applikation i mobiltelefonen). Om det är fråga om en tjänst vars exakta pris blir klart först efter resans slut, dvs. om resans pris varierar till exempel på basis av resans sträcka eller den använda tiden ska en enskild resa kunna reserveras via ett gränssnitt. I allmänhet är det fråga om till exempel taxitjänster.

De föreslagna bestämmelserna möjliggör uppkomsten av obrutna resekedjor. En förmedlingstjänst behöver inte ge direkt tillträde till de förmedlade transporttjänsterna, utan det räcker att den ger tillträde till sitt eget gränssnitt och gör det möjligt att reservera en resa eller skaffa en biljettprodukt som berättigar till en enkelresa. Om transporttjänsten ingår i en förmedlingstjänst behöver tillhandahållaren av transporttjänsten inte längre själv sörja för att ge tillträde till gränssnittet för den egna tjänsten, utan det räcker att transporttjänsten kan skaffas eller reserveras via ett enda öppet gränssnitt. Med den som för tillhandahållarens eller förmedlarens räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet avses till exempel vissa behöriga myndigheter, som har ordnat biljett- och avgiftssystemen för de offentligt understödda transporttjänster som de köper.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om sådana situationer där det är möjligt att avvika från skyldigheten i 1 mom. För att kunna utnyttja undantaget ska företaget bedriva verksamhet inom ett begränsat geografiskt område eller i liten skala samt på ett tekniskt avvikande sätt. Till exempel behövs också inom förbindelsebåttrafiken sådana tilläggstjänster som en resekedja kan erbjuda för att utveckla nivån på trafiktjänsterna för kunderna, och därför utgör ett begränsat geografiskt verksamhetsområde inte en direkt grund för ett undantag från interoperabiliteten. Undantaget kan dock inte utnyttjas om den som skaffar tjänsten är en sådan behörig myndighet som avses i IV avd. 1 kap. 3 eller 4 §, eftersom interoperabiliteten ska kunna främjas inom samhällsfinansierade tjänster. Många små aktörer samarbetar dock sannolikt redan nu med en tillhandahållare av förmedlingstjänster, och för deras del ska tillträde till ett gränssnitt ges på det sätt som beskrivs i 1 mom. Detta gör det också möjligt för mindre aktörer att delta i offentliga anbudsförfaranden. Också upphandlingar som görs av andra kommuner än de behöriga myndigheter som avses i de ovannämnda paragraferna utelämnas från kravet.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om skyldigheten att samarbeta. I paragrafen är det fråga om ett minimikrav som möjliggör att en resekedja bildas. Aktörerna ska sinsemellan avtala om övriga biljettprodukter och eventuella partirabatter samt om andra frågor som gäller ett eventuellt samarbete mellan aktörerna. I praktiken förutsätter användningen av ett gränssnitt också i övrigt att aktörerna kan komma överens om vissa arrangemang, såsom hur visandet av rätten att resa ska ordnas i praktiken.

I den föreslagna paragrafen förutsätts inte överföring av kundinformation och inte heller tillträde till information som omfattas av företagshemligheten. Kundinformationen innehas i regel av den tjänsteleverantör som säljer resekedjan till passageraren.

**3 §. Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar.** Syftet med den föreslagna 3 § är att påskynda utvecklingen av biljettsystem från slutna till interoperabla system. Utan interoperabla biljettsystem kan det inte uppstå effektiva marknader för mobilitetstjänster. Upphandlingen av trafik tjänster omfattas redan nu av krav till exempel på att beakta miljö- och energieffekter som en del av upphandlingen. Förfarandet kan anses mycket lämpligt också med tanke på uppbyggandet av en informations- och biljettsystemsinfrastruktur som finansieras med offentliga medel.

Enligt det föreslagna 1 mom. får offentliga medel i fortsättningen inte längre styras till upphandling av sådana tjänster som inte är interoperabla eller kan anslutas till en resekedja. Ett interoperabelt och öppet underlag för ett biljett- och avgiftssystem skapar en nödvändig grund också för utvecklingen och utökningen av tjänster på marknadens villkor. De nya mobilitetstjänster som tillhandahålls på marknadens villkor grundar sig till stor del redan nu på öppenhetsprincipen.

Det mest centrala innehållet i skyldigheten som gäller behöriga myndigheter som genomför offentliga upphandlingar finns i 2 punkten. Enligt den ska i upphandlingsdokumenten krävas biljett- och avgiftssystem som grundar sig på ett internetbaserat bakomliggande system. På det internationella planet diskuteras allmänt identifikationsbaserade system, och enligt den allmänna uppfattningen kommer dessa att tas i bruk på bred front. De möjliggör interoperabilitet. Dessutom krävs att reserätten ska kunna visas med hjälp av allmänt tillgänglig teknik. Liksom ovan innebär interoperabilitet inte till alla delar enhetliga system, utan den allmänna tillgängligheten kan säkerställas till exempel med hjälp av NFC-teknologi eller QR-koder. Visningsmetoden är således inte uppbyggd för enskilda biljettsystem. I Finland är vissa biljett- och avgiftssystem redan sådana, och i fråga om många system planeras en övergång till ett sådant system. När lagen träder i kraft kan det fortfarande förekomma tekniska begränsningar som gör det svårt att beakta kraven full ut. Dessa måste tas i beaktande. För ikraftträdandet av bestämmelsen fastställs dock inte någon egentlig övergångstid i VII avd. 1 kap. 1 §. Bestämmelsen gäller upphandlingar som görs efter att lagen trätt i kraft.

I 2 mom. preciseras 1 mom. 2 punkten så att den behöriga myndigheten inte kan begränsa de biljettsystem som godkänns till exempelvis ett eller några få system, utan i princip ska alla biljett- och betalningssystem som uppfyller kraven godkännas. Bestämmelsen stärker strävan efter interoperabla system. Dessutom åläggs de behöriga myndigheterna att genom sin egen verksamhet möjliggöra interoperabilitet mellan biljett- och betalningssystemen. Målet med bestämmelsen är att säkerställa att beslut av teknisk karaktär som gäller biljett- och betalningssystemen inte skapar hinder för interoperabiliteten.

**4 §. Allmänna krav i anslutning till tillträde till gränssnitt.** I den föreslagna 4 § 1 mom. föreskrivs om lika villkor. Begreppet öppet gränssnitt anses allmänt innebära att det inte får finnas några diskriminerande tillvägagångssätt för att använda gränssnittet och få tillgång till och utnyttja uppgifterna. Dessutom ska beskrivningen och dokumenteringen av gränssnittet finnas öppet tillgängliga, och om det är fråga om ett funktionellt gränssnitt ska användarvillkoren vara samma för alla. Det har dock ansetts ändamålsenligt att i lagen precisera de allmänna principerna om öppenhet. Det är också nödvändigt att lyfta fram att även om det också i fortsättningen är möjligt att tillämpa villkor, såsom registreringskrav, användarvillkor eller avgifter på användningen av gränssnitt, ska dessa villkor vara likvärdiga för alla användare. Att uppbära en avgift är också ett användarvillkor, och även om ett eventuellt uttagande av ersättning är en avtalsfråga parterna emellan, anses det viktigt att villkoren i början av marknadens



utveckling är skäligen också i fråga om nivån på de uppburna avgifterna. Till exempel vore det knappast rimligt att av gränssnitts användarna uppbära ett belopp som är mångdubbelt så stort som kostnaderna för tillträdet till gränssnitten.

I 2 mom. åläggs tjänsteleverantörerna att säkerställa dataskyddet och datasekretessen för sina tjänster när de ger tillträde till gränssnitten. Bestämmelsen avspeglar den allmänna principen om att dessa frågor ska beaktas redan när tjänsterna planeras och att det uttryckligen är tjänsteleverantörerna som ansvarar för detta. När tillträde ges till gränssnitt i enlighet med 1 och 2 § överförs i princip inte personuppgifter. I den föreslagna 1 § är det fråga om uppgifter som gäller tjänsten och i 2 § om anskaffning av biljetter. När dataskyddet är i skick äventyras inte heller integritetsskyddet. För tydlighetens skull omnämns i bestämmelsen ändå skyldigheten att sörja för såväl dataskyddet som datasekretessen.

**5 §. Interoperabiliteten hos tjänster som sammanför tjänster och gränssnitt.** Utvecklingen av det tjänsteutbud som avses i den föreslagna 5 § har bara börjat. Tjänsteutbudet i det föreslagna 1 mom. är av teknisk karaktär. Det väntas uppstå ett nytt skikt av aktörer i anslutning till de bakomliggande system och tjänster som tillhandahålls för att sammanföra och förvalta de öppna gränssnitt som erbjuds av tillhandahållare av mobilitetstjänster och för att visa rätten att resa. Det är viktigt att informationssystem och tjänster som erbjuds av sådana tekniska tjänsteleverantörer från första början byggs upp så att de är interoperabla. Det bekräftas också genom att dessa aktörer åläggs en skyldighet att samarbeta. I takt med att affärsmodellerna utvecklas blir det möjligt att via de bakomliggande system som förvaltas av tekniska kombinationstjänster tekniskt sköta också de clearingtjänster som behövs inom penningrörelsen och som används för att fördela ersättningar mellan olika tjänsteleverantörer. Ju flitigare kunderna använder olika områdens och tjänsteleverantörers mobilitetstjänster i kors, desto större betydelse får automatiserade clearing- och redovisningstjänster.

Skyldigheten i det föreslagna 2 mom. gäller framför allt tillhandahållare av MaaS-tjänsten. Förmodligen ligger interoperabilitet i deras intresse, men trots det måste de också själva främja utvecklingen.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet fastställa eventuella närmare krav på interoperabilitet. I det inledande skedet kan krav på särskilda gemensamma verksamhetsprinciper inkluderas i statsrådets förordning, men i takt med att standardiseringsarbetet i branschen framskrider kan också nödvändiga hänvisningar till standarder intas i förordningen.

**6 §. Införande av intelligenta trafiksystem.** Det föreslagna 1 mom. i paragrafen motsvarar 1 a kap. 5 b § 1 mom. i den gällande vägtrafiklagen, som gäller principer som tillämpas vid införande av ITS-system, och det ska i fortsättningen användas för att verkställa Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (nedan ITS-direktivet). Direktivet är till sin karaktär en ramlag, vars innehåll grundar sig på de delegerade akter som utfärdats med stöd av artiklarna 6 och 7. Dessa är kommissionens förordningar, varför de är direkt tillämplig rätt och endast i begränsad utsträckning kräver nationell reglering.

I det föreslagna 2 mom. anges Trafiksäkerhetsverket som den behöriga myndighet som har i uppgift att bedöma överensstämmelse med kraven. Av kommissionens förordningar som utfärdats med stöd av ITS-direktivet förutsätts för närvarande att en aktör som bedömer överensstämmelsen med kraven utses i artikel 4 i förordning nr 305/2013 avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall respektive artikel 9 i förordning nr 886/2013 vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare. I fort-

sättningen kan i takt med att verkställigheten av direktivet framskrider fler sådana aktörer behöva utses, varför den föreslagna formuleringen är allmän.

I det föreslagna 3 mom. ges Trafiksäkerhetsverket rätt att vid behov utfärda närmare tekniska föreskrifter om påvisande av överensstämmelse med kraven. Det kan till exempel vara fråga om att använda vissa standarder eller bedömningar som utförts av ett bedömningsorgan.

### 3 kap. **Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt**

Bestämmelserna i 1–9 § motsvarar bestämmelserna i 6 kap. om trafik enligt trafikavtalsförordningen i kollektivtrafiklagen, som ska upphävas. Rubrikerna i 8 och 9 § har ändrats, men bestämmelsernas sakinhåll är oförändrat.

I paragraferna hänvisas till upphandlingslagen, som ska genomgå en totalrevidering. Hänvisningen i paragrafen ska justeras så att den motsvarar bestämmelserna i den nya upphandlingslagen, om nämnda lag träder i kraft innan denna lagproposition godkänns.

**10 §.** *Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt.* Innehållet i 1 mom. motsvarar 14 § 4 mom. i kollektivtrafiklagen. Enligt bestämmelsen ska de behöriga myndigheterna besluta om de vill ordna trafiken i sitt område i enlighet med trafikavtalsförordningen. Beslutet kan överklagas. Beslutet ska tillämpas trots att ändring söks, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat. I momentet återges texten i artikel 1.1 första stycket i trafikavtalsförordningen, av vilken syftet med förordningen framgår. Förvaltningslagen och god förvaltningssed förutsätter att kriterierna för beslutet har angetts tydligt. Den behöriga myndigheten ska motivera sitt beslut i enlighet med förvaltningslagen.

Avvikande från motsvarande bestämmelse i kollektivtrafiklagen kan den behöriga myndigheten inte med stöd av denna bestämmelse förbjuda eventuell trafik på marknadsvillkor i samma område enbart med motiveringen att myndigheten har beslutat att tillämpa trafikavtalsförordningen. Syftet med beslutet är i stället informativt, vilket innebär att man genom beslutet informerar trafikidkarna om att ensamrätter eventuellt kommer att beviljas i området.

Enligt 2 mom. kan den behöriga myndigheten dessutom besluta att bevilja ensamrätt enligt trafikavtalsförordningen efter att den har fattat beslut om att tillämpa trafikavtalsförordningen i enlighet med 1 mom. I momentet återges definitionen av ensamrätt i artikel 2 f i trafikavtalsförordningen. Beslutet kan överklagas. Beslutet ska tillämpas trots att ändring söks, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat. Förvaltningslagen och god förvaltningssed förutsätter att kriterierna för beslutet har angetts tydligt. Den behöriga myndigheten ska motivera sitt beslut i enlighet med förvaltningslagen.

Enligt 3 mom. kan ensamrätt beviljas i anslutning till alla typer av avtal som gäller offentlig upphandling. Detta innebär att ensamrätt kan beviljas för trafik som upphandlas av en myndighet, oberoende av om trafiken upphandlas i enlighet med förfarandet enligt trafikavtalsförordningen eller förfarandet enligt den allmänna upphandlingslagstiftningen. Den behöriga myndigheten kan enligt V avd. 1 kap. 4 § 2 mom. förbjuda verksamhet som föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som skyddas av ensamrätt och förena förvaltningsbeslutet med hot om vite.

### 4 kap. **Offentligt stöd för trafiktjänster**

**1 §.** *Statsfinansieringens användningsändamål.* Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll 45 § om statsfinansieringens användningsändamål i kollektivtrafiklagen, som ska upphävas. I bestämmelsen har upprepning strukits och språkdräkten förenklats. Dessutom har till anslaget

## RP 161/2016 rd

användningsändamål fogats en ny punkt enligt vilken ersättning kan betalas till användare av trafik tjänster (servicesedel), vilket tidigare inte var möjligt. En utveckling av systemet med servicesedlar har skrivits in i regeringsprogrammet. Syftet med paragrafen är att göra det möjligt att i fortsättningen använda servicesedlar även för trafik tjänster.

**2 §. Kvotering och användning av anslag.** Bestämmelserna i paragrafen motsvarar 46 § 1-3 mom. i kollektivtrafiklagen.

**3 §. Återkrav av utbetald ersättning.** Bestämmelserna i paragrafen motsvarar 46 § 4–7 mom. i kollektivtrafiklagen.

### IV AVDELNINGEN: MYNDIGHETER OCH TILLSYN

Denna avdelning innehåller bestämmelser om olika myndigheter med koppling till transportbalken och om deras uppgifter samt om rättigheter och skyldigheter i anslutning till dessa uppgifter.

#### 1 kap. **Myndigheternas verksamhet**

**1 §. Trafiksäkerhetsverket som allmän tillsynsmyndighet.** Enligt II avd. 1 kap. 4 och 5 § är Trafiksäkerhetsverket nationell trafik tillstånd myndighet. I 1 § i detta kapitel föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets uppgift att utöva tillsyn över att den föreslagna lagen samt författningar och bestämmelser som utfärdats och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i lagen. I praktiken ansvarar Trafiksäkerhetsverket för alla de tillsynsuppgifter i anslutning till lagen som inte uttryckligen tilldelats någon annan myndighet.

Enligt 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket i uppgift att bedöma hur väl trafiksystemet fungerar och vilka konsekvenser den föreslagna lagen får samt att rapportera om läget vad gäller trafiksystemet. I momentet betonas vikten av att granska trafiksystemet som en helhet. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller redan nu regelbundet rapporter som beskriver läget för trafiksystemet, där fokus ligger på säkerheten och miljökonsekvenserna. Det faller sig naturligt att trafiksystemet samtidigt granskas ur ett bredare perspektiv.

**2 §. Trafikverkets övervaknings- och samordningsuppgifter.** Enligt 1 mom. utvidgas Trafikverkets ansvar för den nationella utvecklingen av kollektivtrafiken till att även omfatta övervakning av efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordning av utvecklingen av mobilitetstjänsterna. Även i en modell som bygger på tjänster på marknadens villkor och i anslutning till genomförandet av landskapsreformen behövs en instans som på nationell nivå övervakar utvecklingen av mobilitetstjänsterna. Med övervakning av efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster avses exempelvis kartläggning av befintliga tjänster och identifiering av trafikens knutpunkter. Genom att övervaka utbudet av tjänster får Trafikverket också en uppfattning om vilka utvecklingsprojekt som är aktuella, och kan informera om god praxis och mer allmänt om tillämpliga modeller.

I 2 mom. föreskrivs om den skyldighet som tjänsteleverantörerna har att till Trafikverket regelbundet lämna de uppgifter som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. Dessutom har Trafikverket rätt att använda uppgifterna för statistikföring och forskning. Marknaden för trafik tjänster väntas växa, framför allt genom att trafiken på marknadsvillkor ökar. Myndighetens roll kommer i högre grad än tidigare att fokusera på övervakning och tillsyn av omfattningen av och kvaliteten på utbudet av tjänster. För detta behövs information om genomförandet och omfattningen av tillgängliga tjänster. Eftersom insamlingen av faktiska uppgifter om enskilda resor förutsätter att uppgifterna är avidentifierade, anges i paragrafen att dessa uppgifter ska lämnas till myndigheterna regelbundet. Detta innebär att myndigheterna

## RP 161/2016 rd

inte får information i realtid om alla resor utan information som slagits samman regionvis och som särskilt tagits fram för att användas för uppföljning.

I bestämmelsen förutsätts vidare anmälan om regelbundet tillhandahållna transporttjänster inom persontrafiken senast 60 dagar innan en tjänst inleds, avslutas eller väsentligt ändras. Väsentliga ändringar kan vara ändringar som rör till exempel planerade tidtabeller, linjer eller hållplatser. Eftersom samma information behöver lämnas till myndigheterna endast en gång behöver informationen inte lämnas om den redan är tillgänglig via de öppna gränssnitt som avses i III avd. 2 kap. 1 §.

Kravet på att trots företags- och yrkeshemligheten till myndigheterna lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom trafiken är inte nytt, utan motsvarande bestämmelser finns i 57 § i kollektivtrafiklagen, 27 § i godstransportlagen och 20 § i lagen om taxitrafik. Innehållet i bestämmelsen har uppdaterats för att motsvara myndigheternas förnyade ansvar. Skyldigheten omfattar dessutom ett större antal aktörer än tidigare, eftersom Trafikverket behöver information om alla mobilitetstjänster för att få en helhetsbild av utbudet av och efterfrågan på tjänster i olika delar av landet.

I momentet anges inte på vilket sätt uppgifterna ska lämnas. Trafikverket kan ge anvisningar om detta även utan bemyndigande i lag. Utgångspunkten för lämnande av uppgifter är att förfarandet ska vara så enkelt som möjligt för tjänsteleverantörerna. Om det för en aktör är enklast att lämna uppgifter i maskinläsbar form, till exempel via öppna gränssnitt, är detta möjligt. Vissa aktörer har inte möjlighet att lämna uppgifter på det sättet, och kan då i stället använda sig av de redskap som Trafikverket erbjuder. Uppgifter som redan har lämnats till Trafikverket med stöd av III avd. 2 kap. 1 § 2 mom. behöver inte lämnas på nytt.

Enligt det föreslagna 3 mom. har Trafikverket rätt att till en annan myndighet lämna ut uppgifter som verket fått med stöd av bestämmelsen om de är nödvändiga för att den andra myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Det är särskilt viktigt att Trafikverket ser till att de behöriga myndigheter som avses i 3 och 4 § i kapitlet får de uppgifter som de behöver för sitt planeringsarbete. Framför allt de uppgifter om planerade ändringar i trafiken som avses i 2 mom. behövs för att de behöriga myndigheterna vid behov ska kunna reagera på ändringar i tjänsterna.

Uppgifterna i fråga är avidentifierade uppgifter om efterfrågan och utbud samt uppgifter som gäller inledande och avslutande av samt ändringar i trafik och de omfattar således inte personuppgifter. Därför behöver bestämmelsen inte begränsas så att en myndighet endast får lämna ut uppgifter till en annan myndighet om användningsändamålet för uppgifterna inte ändras.

På motsvarande sätt föreskrivs i 4 mom. om Trafikverkets rätt att få uppgifter av andra myndigheter. Inte heller i detta fall är det fråga om personuppgifter, och rätten att få information gäller endast uppgifter som är nödvändiga för att Trafikverket ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter.

**3 §. Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.** I 3 § fastställs vilka myndigheter som är behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen. Paragrafen motsvarar 14 § i den gällande kollektivtrafiklagen. I propositionen föreslås att de behöriga myndigheterna tills vidare förblir desamma som i dag. Genom den regionförvaltningsreform som är under beredning uppstår landskap som även kan få uppgifter inom den offentliga trafiken. I regionförvaltningsreformen granskas persontrafiken och dess offentliga finansiering på ett mer övergripande sätt som omfattar mer än enbart organisationen av kollektivtrafiken.

I paragrafens sista moment beskrivs myndigheternas skyldighet att planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och att eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. Vid planeringen ska tjänster som uppstår på marknadens villkor och kompletterande offentliga tjänster beaktas. Vid planeringen ska myndigheterna höra tillhandahållarna av persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

**4 §. Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.** I 4 § föreskrivs om behöriga järnvägstrafikmyndigheter. I paragrafen föreslås som ovan att de behöriga myndigheterna tills vidare förblir desamma som i dag. Det sista momentet om planeringen motsvarar det sista momentet i föregående paragraf.

**5 §. Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare.** Den föreslagna 5 § om behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare motsvarar 11 § i den gällande kollektivtrafiklagen, med undantag av att Trafiksäkerhetsverket föreslås som nationell myndighet i stället för NTM-centralen i Södra Österbotten. Vidare omnämns Statens ämbetsverk på Åland uttryckligen.

Enligt propositionens kvarstår Trafiksäkerhetsverkets uppgift att ordna det obligatoriska examensprov som ska avläggas för visande av yrkeskunnande. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert för utarbetande av provuppgifterna i examensprovet och ordnande av provtillfället. För närvarande ingår de bestämmelser om yrkesmässiga kvalifikationer för den som söker kollektivtrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och för den trafikansvarige och som visats genom examensprov och intyg över yrkeskunnande som avses i EU:s förordning om trafikidkare i 21 § i kollektivtrafiklagen och i 11 och 12 § i lagen om godstransport. Enligt bägge dessa lagar är att ett villkor för att få delta i ett examensprov fullgjord företagarkurs. Det är trots det möjligt att frångå kravet på fullgjord företagarkurs, eftersom ett godkänt examensprov visar sökandens kunskaper och färdigheter oberoende av hur de har förvärvats (tidigare erfarenhet, annan utbildning).

I fråga om dessa krav avviker framställningssättet i kollektivtrafiklagen från framställningssättet i lagen om godstransport, även om de innehållsmässiga kraven i stort sett är desamma i de båda lagarna. Den föreslagna paragrafen grundar sig på formuleringen i lagen om godstransport, där bestämmelserna om examensprov och intyg ingår i samma paragraf.

En person som uppfyller kraven i artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare behöver inte avlägga det examensprov som avses i artikel 8.1 i den förordningen.

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

Enligt förslaget är det bara bestämmelsen i 12 § i lagen om godstransport som kvarstår i paragrafen, alltså att Trafiksäkerhetsverket och statens ämbetsverk på 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. Kollektivtrafiklagen innehåller inte någon sådan bestämmelse.

**6 §. Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik.** I den föreslagna 6 § fastställs vilka myndigheter i Finland som är behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik. Paragrafen motsvarar i övrigt 15 § i den gällande kollek-

tivtrafiklagen, med undantag av att Trafiksäkerhetsverket i 2 mom. förslås som nationell myndighet i stället för NTM-centralen i Södra Österbotten.

**7 §.** *Myndigheter som begär ett förfarande för skyddsåtgärder i fråga om cabotagetransporter.* I 7 § fastställs att kommunikationsministeriet är den myndighet som av kommissionen begär ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. I paragrafen anges också att det genom förordning av statsrådet får utfärdas närmare bestämmelser om de åtgärder som enligt artikel 10.4 i EU-förordningen ska vidtas i fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder. Paragrafen motsvarar 4 § i den gällande godstransportlagen. Den gäller sådan cabotagetransport som definieras i artikel 2 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

**8 §.** *Myndigheter som utövar tillsyn över passagerarnas och konsumenternas rättigheter.* I 8 § ingår bestämmelser om de myndigheter som utövar tillsyn över passagerarnas och konsumenternas rättigheter. Det första momentet i paragrafen innehåller en ny bestämmelse som är knuten till de nya bestämmelserna om passagerarnas och konsumenternas rättigheter i III avd. 1 kap. Det andra momentet motsvarar 16 § i den gällande kollektivtrafiklagen.

**9 §.** *Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.* Den föreslagna 9 § om utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter motsvarar 52 a § i den gällande kollektivtrafiklagen.

**10 §.** *Nationell myndighet enligt ITS-direktivet.* Den föreslagna 10 § innehåller en bestämmelse om att Trafiksäkerhetsverket är den myndighet som ansvarar för det allmänna genomförandet av ITS-direktivet.

**11 §.** Myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen. Den föreslagna 11 § om myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen motsvarar 17 § i kollektivtrafiklagen.

**12 §.** *Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal.* Paragrafen motsvarar 18 § i den gällande kollektivtrafiklagen.

**13 §.** *Tillsynsmyndigheter i fråga om utredningsskyldighet för beställare av godstransport.* Den tillsynsskyldighet som föreslås för polisen och Tullen motsvarar skyldigheten i 5 a § 5 mom. i godstransportlagen.

## 2 kap. Myndigheternas uppgifter

**1 §.** *Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt.* I 1 § föreskrivs om rätten för den allmänna tillsynsmyndigheten enligt transportbalken, det vill säga Trafiksäkerhetsverket, att – för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt den föreslagna lagen och för övervakningen av att lagen och EU-förordningarna iakttas – få tillträde till lokaler och områden på driftsstället hos den som utövar verksamhet enligt lagen, till fordon som används i yrkesmässig trafik samt till depån. Paragrafen motsvarar 30 c § i kollektivtrafiklagen. Liksom i motsvarande paragraf i kollektivtrafiklagen gäller rätten till tillträde dock inte lokaler som används för boende av permanent natur. Trafiksäkerhetsverket har även i övrigt rätt att kontrollera verksamheten hos en tillhandahållare av mobilitetstjänster. Vid kontrollen ska det inspektionsförfarande som anges i 39 § i förvaltningslagen tillämpas.

Verksamhetsutövaren ska ställa behövliga lokaler och anordningar till förfogande för genomförandet 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 möjligt utan att orsaka tillståndshavaren oskälig olägenhet. Materialet ska returneras omedelbart när det inte längre behövs.

**2 §. Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information.** I 2 § 1 mom. föreskrivs om rätten för de myndigheter som övervakar efterlevnaden av den föreslagna lagen att få den information som de behöver för att kunna fullgöra de uppgifter som de har tilldelats. Det är framför allt Trafiksäkerhetsverket som har sådana uppgifter.

Myndigheternas rätt att få information gäller alla aktörer som ska följa bestämmelserna i den föreslagna lagen. Någon allmän rätt att få information om aktörerna som till fullo skulle motsvara denna finns inte i den gällande kollektivtrafiklagen, godstransportlagen eller lagen om taxitrafik. Den är dock nödvändig för att de skyldigheter för aktörerna som föreslås i lagen ska kunna övervakas effektivt. Till sin utformning motsvarar det föreslagna momentet 315 § 1 mom. i informationssamhällsbalken.

Bestämmelsen i 2 mom. motsvarar 315 § 2 mom. i informationssamhällsbalken.

Det föreslagna 3 mom. är klargörande till sin karaktär och motsvarar 315 § 3 mom. i informationssamhällsbalken. Myndigheternas mål är att i fortsättningen så långt det är möjligt tillämpa elektroniska förfaranden i sin verksamhet och därför begärs även information i regel på elektronisk väg, varvid den kan lämnas till exempel per e-post. En myndighets begäran ska naturligtvis ändå vara rimlig. Myndigheten kan till exempel inte begära att information ska lämnas via öppna gränssnitt i maskinläsbar form om den som lämnar informationen inte har de verktyg som krävs för detta.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs om tillsynsmyndigheternas rätt att av andra myndigheter och instanser som sköter offentliga uppgifter få uppgifter ur straff- och böterregistret samt informationssystemet för polisärenden.

Rätten att få information enligt gällande kollektivtrafiklag och godstransportlag överförs från NTM-centralen i Södra Österbotten till Trafiksäkerhetsverket till följd av överföringen av tillstånds- och tillsynsuppgifterna. Bestämmelsen omfattar även rätten att få information som behövs för att föra trafikstillståndsregistret, en uppgift som enligt V avd. 1 kap. också överförs till Trafiksäkerhetsverket.

Myndigheterna har inte någon allmän rätt att få uppgifter, utan rätten att få information begränsas alltid av att uppgifterna ska vara nödvändiga för att verket ska kunna fullgöra de uppgifter som föreskrivs i lagen. Uppgifter ur exempelvis straffregistret är nödvändiga till exempel för att utreda att tillståndskraven uppfylls.

Trafiksäkerhetsverket har naturligtvis fortfarande rätt att få uppgifter ur det fordonstrafikregister som verket självt för. Detta är nödvändigt eftersom registeruppgifterna då kan kombineras på ett sätt som inte omfattas av lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). Även i detta fall begränsas Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information av kravet på nödvändighet.

Det föreslagna 5 mom. motsvarar allmänt bestämmelserna i lagen om fordonstrafikregistret, till exempel 11 § 2 mom. och 12 § 2 mom. Trafiksäkerhetsverkets mål är att i sina processer använda elektroniska förfaranden och minska användningen av papper. Om det finns en teknisk anslutning är det ofta mest effektivt att överföra information via den. En annan elektronisk form för överföring är till exempel e-post.

**3 §.** *Tillsynsmyndighetens uppgifter i samband med körtillstånd.* Enligt bestämmelsen i 3 § ges Trafiksäkerhetsverket möjlighet att skaffa de tjänster som myndigheten behöver för att sköta sina uppgifter i samband med körtillstånd från privata eller offentliga serviceproducenter som är verksamma i Finland under samma förutsättningar som sådana tjänster kan skaffas enligt körkortslagen för uppgifter som sammanhänger med beviljande av körkort. I uppgifterna kan ingå att ta emot ansökningshandlingar och att införa de uppgifter som krävs för behandlingen av ansökningarna i register, tillhandahålla rådgivning i fråga om körkorts- och tillståndsförfarandet, förmedla uppgifter till sökanden, lämna ut det beviljade körkortet eller tillståndet, om det inte sänds till sökanden per post, ta emot körkort och tillstånd som ska återlämnas samt att sköta andra motsvarande uppgifter i ansökningsförfarandet. Denna möjlighet omfattar trots det inte uppgifter i anslutning till utredning av uppgifter i straffregistret eftersom endast sådana tjänster får skaffas som sammanhänger med uppgifter enligt II avd. 3 kap. 1 § 2 mom. Om utredning av straffuppgifter föreskrivs i 3 mom.

**4 §.** *Polisens underrättelseskyldighet.* I 3 § föreskrivs om polisens skyldighet att utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter i dess vetskap som kan leda till att ett tillstånd enligt VI avd. 1 kap. 2 § återkallas eller en varning ges. Paragrafen motsvarar 28 § i godstransportlagen.

**5 §.** *Rätt att få handräckning.* Trafiksäkerhetsverket har rätt att få handräckning av polisen, gränsbevakningsväsendet, Tullen, arbetarskyddsförvaltningen och Skatteförvaltningen för fullgörandet av de uppgifter som verket har enligt lagen.

I 11 § i den gällande kollektivtrafiklagen föreskrivs om handräckning vid kontroll av att en aktör uppfyller kraven enligt EU:s förordning om trafikidkare. Motsvarande bestämmelse finns i 3 § i godstransportlagen. Den föreslagna lagen innehåller även bestämmelser om taxitrafik, varför det inte är logiskt att begränsa handräckningen endast till sådan verksamhet som avses i EU:s förordning om trafikidkare. I stället föreslås en mer allmän formulering om handräckning, där handräckningen begränsas till de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har enligt den föreslagna lagen. Den formulering som används i paragrafen finns bland annat i 309 § i informationssamhällsbalken och i 161 § i luftfartslagen.

Behovet av att få handräckning av Tullen eller gränsbevakningsväsendet kan bli aktuellt till exempel i en situation där en internationell godstransport passerar gränsen. Polisens hjälp kan behövas exempelvis för att trygga inspektionsrätten eller när ett hot om tvångsutförande eller avbrytande av verksamhet som förelagts en aktör verkställs. Arbetarskyddsförvaltningens eller Skatteförvaltningens hjälp kan behövas när man utreder om det finns förutsättningar för att bevilja trafik tillstånd.

## V AVDELNINGEN: TRAFIKREGISTER

Enligt regeringens proposition innehåller V avd. endast ett kapitel. Avsikten är att behandla övriga trafikregister i senare skeden av transportbalksprojektet.

### 1 Kap. **Trafiktillståndsregistret**

Det föreslagna kapitlet innehåller nya bestämmelser som behövs till följd av överföringen av behörigheten att bevilja trafik tillstånd. Ett motsvarande register finns dock sedan tidigare, eftersom det i artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs om ett nationellt elektroniskt register för vägtransportföretag som varje medlemsstat ska föra. Registret har hittills förts av NTM-centralen i Södra Österbotten.



## RP 161/2016 rd

**1 §. Registrets syfte och registermyndighet.** Enligt 1 § 1 mom. ska trafiktillståndsregistret delas in i två delar, varav den ena är tillgänglig för alla medan den andra innehåller uppgifter som inte är tillgängliga för alla. Med stöd av förordningen om trafikidkare införs i registret även känsliga uppgifter, som enligt artikel 16 i förordningen får bevaras i ett separat register. Vidare kan i registret införas andra uppgifter vars användning är begränsad, till exempel personuppgifter. Två separata register behövs inte, men det är ändamålsenligt att dela in uppgifterna i sådana som är tillgängliga för alla och sådana vars användning är begränsad.

Enligt EU:s förordning om trafikidkare ska uppgifterna i registret behandlas under kontroll av den offentliga myndighet som har utsetts för detta. Enligt 2 mom. överförs förandet av det nationella trafiktillståndsregistret från NTM-centralen i Södra Österbotten till Trafiksäkerhetsverket samtidigt som Trafiksäkerhetsverket blir den nationella myndighet som beviljar trafiktillstånd i enlighet med II avd. 1 kap. 3 och 4 §.

Trafiktillståndsregistret är ett viktigt redskap för tillståndsmyndigheten när den ska utföra sina uppgifter. Den andra meningen i 2 mom. motsvarar 1 § 3 mom. i lagen om fordonstrafikregistret.

NTM-centralen i Södra Österbotten upprätthåller för närvarande ett nationellt trafiktillstånds-system (VALLU), som är ett gemensamt register som förs och används av NTM-centralerna och andra tillståndsmyndigheter som har behörighet i trafiktillståndsärenden. VALLU innehåller uppgifter om trafikidkare och tillstånd som gäller alla företag med gods-, taxi- och kollektivtrafikverksamhet i Finland.

Enligt artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare ska en medlemsstat i det nationella registret införa åtminstone de uppgifter som anges i förordningen om alla de företag som av en behörig myndighet har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. VALLU grundar sig alltså direkt på EU:s förordning om trafikidkare när det gäller persontrafik- och godstrafiktillstånd. I den föreslagna lagen preciseras bestämmelserna i förordningen på det sätt som förordningen tillåter. För taxitrafiktillståndens del är regleringen nationell.

Det föreslagna 3 mom. är av konstaterande karaktär eftersom EU:s förordning om trafikidkare är direkt tillämplig rätt. Bestämmelserna om trafiktillståndsregistret kompletterar för persontrafik- och godstrafiktillståndens del bestämmelserna i artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare.

**2 §. Uppgifter som ska föras in i registret.** I 2 § 1 mom. föreskrivs om uppgifter som bör vara allmänt tillgängliga till exempel för att beställaransvaret enligt II avd. 1 kap. 12 § ska kunna uppfyllas. Med tanke på det allmänna rättsskyddet behöver dessutom ett trafiktillstånds giltighetstid kunna kontrolleras. Med kontaktuppgifter avses här exempelvis uppgifter om ett företags besöks- och postadress, telefonnummer och e-postadress. I den offentliga delen antecknas i fråga om personuppgifter som gäller fysiska personer endast personens namn och sådana kontaktuppgifter som behövs för att personen ska kunna kontaktas under arbetstid. I fråga om tillstånd som beviljats privata rörelseidkare antecknas även FO-nummer.

Med tanke på syftet med registret är det viktigt att namnet på en fysisk person kan antecknas i den offentliga delen av registret. En fysisk person kan på det sätt som anges i II avd. 1 kap. 4 och 5 § vara innehavare av ett trafiktillstånd, och den person som ansvarar för trafiken är alltid en fysisk person. Eftersom endast den fysiska personens namn, men inte några andra personuppgifter, antecknas i den offentliga delen äventyras inte personens integritetsskydd.

Med tillståndets nummer avses en nummerserie eller motsvarande specificerande beteckning med vars hjälp ett visst tillstånd kan kopplas till tillståndshavaren eller sökanden. Uppgifter

om tillståndets giltighetstid är relevant för persontrafik- och godstrafiktillståndens del eftersom de är i kraft en bestämd tid, nämligen tio år.

I 2 mom. anges vilka uppgifter som ska föras in i den del av trafiktillståndsregistret till vilken tillgången är begränsad. Uppgifterna är viktiga med tanke på de uppgifter som tilldelas Trafiksäkerhetsverket i den föreslagna lagen. De underlättar till exempel ordnandet av tjänster för uträttande av ärenden och utförandet av tillsynsuppgiften. Uppgifter som är särskilt viktiga med tanke på tillsynen är uppgifter om sådana påföljder som avses i VI avd. 1 kap., exempelvis uppgifter om anmärkningar och varningar som getts och uppgifter om administrativa tvångsmedel som införts. Uppgifter om att ett tillstånd har återkallats finns tillgängliga i den offentliga delen av registret.

Enligt det föreslagna 3 mom. registreras uppgifter om den som ansöker om trafiktillstånd i den del av registret till vilken tillgången är begränsad. Även de uppgifter som avses i 1 mom. registreras då i denna del av registret. Efter att trafiktillstånd beviljats registreras uppgifterna enligt bestämmelserna i 1 och 2 mom. Endast en begränsad mängd uppgifter behövs om en tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kg men understiger 3 500 kg.

**3 §. Bevarande av uppgifter.** I 3 § föreskrivs om tidsfristen för utplåning av uppgifter som införts i trafiktillståndsregistret. Det föreslås att tidsfristen ska vara två år, vilket motsvarar den allmänna bevaringstid som anges i EU:s förordning om trafikidkare. Vissa uppgifter kan omfattas av ett krav på en längre eller kortare bevaringstid som föreskrivs någon annanstans. Enligt förordningen om trafikidkare ska till exempel uppgifter om personer som har förklarats olämpliga att bedriva yrkesmässig trafik finnas kvar i registret så länge som deras goda anseende inte har återupprättats. I den föreslagna lagen föreskrivs om gott anseende hos fysiska och juridiska personer i II avd. 1 kap. 6 och 7 §. För att utreda de omständigheter om vilka det föreskrivs i dessa paragrafer kan det till exempel behövas uppgifter ur straffregistret, bötesregistret samt informationssystemet för polisärenden. Dessa uppgifter bör utplånas så fort de inte längre behövs.

**4 §. Utlämnande av uppgifter.** I 1 mom. anges hur den offentliga delen ska göras tillgänglig för allmänheten på elektronisk väg eller med hjälp av en teknisk anslutning. Målet är ett förfarande som är så öppet och enkelt att tillämpa som möjligt. Genom förfarandet görs de uppgifter som införts i registrets offentliga del allmänt tillgängliga och den offentliga sektorns utnyttjande av uppgifterna stöds. I skäl 15 i EU:s förordning om trafikidkare fastställs målet att göra vissa uppgifter tillgängliga för allmänheten så att ett transportföretags kunder kan kontrollera om företaget har det tillstånd som krävs.

Enligt bestämmelsen ska Trafiksäkerhetsverket bestämma hur det tekniska genomförandet ska gå till. Det kan bli fråga om ett öppet register, ett system som grundar sig på enskilda förfrågningar eller båda två. Dessutom kan verket göra uppgifterna tillgängliga via ett öppet gränssnitt.

I 2 mom. föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets rätt att ur trafiktillståndsregistret lämna ut uppgifter vars användning är begränsad. Trafiksäkerhetsverket får lämna ut sekretessbelagda uppgifter till en annan myndighet om nödvändighetskriteriet uppfylls med beaktande av att den andra myndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter. Till exempel uppgifter som gäller en persons goda anseende ska enligt artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare vara tillgängliga för behöriga myndigheter. I bestämmelsen konstateras dock separat att Trafiksäkerhetsverket inte får lämna ut uppgifter som verket fått ur straff- eller bötesregistret eller

## RP 161/2016 rd

informationssystemet för polisärenden. Alla myndigheter bör begära dessa uppgifter direkt ur det aktuella registret, vilket garanterar att uppgifterna är aktuella.

Det föreslagna 3 mom. innehåller en sedvanlig hänvisning till de allmänna lagarna om behandling av uppgifter, nämligen offentlighetslagen och personuppgiftslagen. Den föreslagna lagen är en speciallag i förhållande till nämnda allmänna lagar.

Det föreslagna 4 mom. innehåller en bestämmelse om utlämnande av personuppgifter som omfattas av spärrmarkering.

**5 §. Meddelande om ändringar.** I 5 § 1 mom. krävs information om betydande ändringar i kontaktuppgifterna för tillståndshavaren eller den trafikansvarige. Eftersom uppgifterna i den offentliga delen av trafiktillståndsregistret behövs för att ett flertal enskilda intressen ska kunna genomföras och eftersom registeruppgifterna överlag är viktiga för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna utföra de uppgifter som föreskrivs i den föreslagna lagen, är det av central betydelse att uppgifterna i registret är korrekta och uppdaterade. Det behövs därför en bestämmelse om skyldigheten att utan dröjsmål informera om ändringar i de uppgifter som avses i momentet. En del av dessa uppgifter överförs automatiskt mellan olika myndighetsregister, och i och med att den nationella servicekanalen utvecklas kommer detta förhoppningsvis att ske allt oftare. Tills vidare är det ändå nödvändigt att kräva att aktörerna informerar om ändringar. Det bör noteras att ändringar som gäller förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd ska meddelas i enlighet med II avd. 1 kap. 9 §.

Det föreslagna 2 mom. är av konstaterande karaktär. Trafiksäkerhetsverket strävar efter att i sina förfaranden så långt det är möjligt använda elektroniska och automatiserade system. Att lämna information skriftligen är därför inget bra alternativ, utan anmälningar om ändringar i uppgifter bör göras elektroniskt. Målet är ett system med vars hjälp information om ändringar automatiskt överförs till den offentliga delen respektive delen med begränsad tillgång.

## VI AVDELNINGEN: PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER

### 1 kap. Administrativa påföljder och ändringssökande

Även om transportbalken i detta första skede endast behandlar taxi-, person- och godstrafiktillstånd kommer tillståndspliktig verksamhet att inkluderas i större omfattning i ett senare skede. Det är därför motiverat att utforma kapitlet så att det kan omfatta trafiksystemets aktörer mer allmänt.

**1 §. Tillämpningsområde.** I 1 § anges kapitlets tillämpningsområde, och i 1 mom. klargörs tillämpningen av bestämmelserna. I lagarna används redan nu olika benämningar för godkännanden som beviljas av en myndighet: koncessioner, tillstånd, godkännanden och behörighet. Det är lämpligt att fastställa en allmän benämning som omfattar alla person- och organisationstillstånd som avses i lagen.

I 2 mom. konstateras att även den tillämpliga EU-lagstiftningen kan komma att påverka de administrativa påföljderna när det gäller tillstånd. I EU:s förordning om trafikidkare anges till exempel vissa allvarliga brott som visar att en aktör inte är lämplig.

**2 §. Återkallande av tillstånd, anmärkning och varning.** I 2 § föreskrivs om återkallande av tillstånd och om anmärkning och varning som ges en tillståndshavare.

## RP 161/2016 rd

I 1 mom. föreskrivs om en situation där det är i tillståndshavarens eget intresse att tillståndet återkallas. Efter att tillståndet har återkallats omfattas innehavaren inte längre av åtgärder i anslutning till tillståndet, såsom övervakning och uppbärande av avgifter. Trafiksäkerhetsverket återkallar tillståndet efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

I 2 mom. föreskrivs om andra situationer där tillståndet återkallas. Trafiksäkerhetsverket kan återkalla tillståndet eller, om tillståndet inte återkallas, temporärt förbjuda den verksamhet som avses i tillståndet, om tillståndshavaren upprepade gånger och allvarligt har brutit mot lagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller om de villkor som tillståndet förenats med inte längre uppfylls eller de fel eller brister som påtalats inte rättas till inom utsatt tid. I momentet beaktas också det faktum att trafikaktörer allt oftare utöver den nationella lagstiftningen även måste följa Europaparlamentets och rådets förordningar och kommissionens genomförandeförordningar, som är direkt tillämpliga. I artikel 22 i EU:s förordning om trafikidkare förutsätts till exempel att medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Som grund för att återkalla ett tillstånd anges därför verksamhet som strider mot bestämmelserna i transportbalken eller mot föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller verksamhet som strider mot bestämmelser i de av Europeiska unionens förordningar som separat anges i transportbalken och som gäller verksamhet som regleras i transportbalken. Som grund för återkallande anges dessutom att förutsättningarna för att bevilja tillstånd inte längre uppfylls.

Ett tillstånd kan återkallas endast om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig. En anmärkning ges muntligen eller skriftligen och en varning skriftligen. En anteckning om att en varning utdelats införs i trafikstillståndsregistret.

**3 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.** I 3 § 1 mom. föreskrivs om möjligheten att med vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande ålägga den som bryter mot lagen, mot EU-förordningar som gäller verksamhet som omfattas av lagen eller mot författningar eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Trafiksäkerhetsverket har behörighet att göra detta.

Till sitt innehåll motsvarar 1 mom. 45 § i lagen om stark autentisering och elektroniska signaturer (617/2009).

Enligt 2 mom. kan den behöriga myndigheten förbjuda verksamhet som strider mot ensamrätten, det vill säga verksamhet som föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som skyddas av ensamrätt, och förena förvaltningsbeslutet med hot om vite. Ett beslut om förbud kan verkställas trots begäran om omprövning eller överklagande.

Ovan beskrivna förfarande gör det möjligt för de behöriga myndigheterna att bevilja ensamrätter i enlighet med trafikavtalsförordningen. I kommissionens meddelande om trafikavtalsförordningen (2014/C 92/01) konstateras emellertid att de behöriga myndigheterna, för att se till att den inre marknaden för offentliga transporttjänster fungerar väl, bör ge en entydig definition av begreppet ensamrätt, som en rätt som inte går utöver vad som är nödvändigt för att ge det ekonomiska skydd som krävs för tjänsterna i fråga, samtidigt som det om möjligt lämnas utrymme för andra typer av tjänster.

Verksamhet som strider mot ensamrätten förbjuds utifrån en efterhandskontroll och genom ett förvaltningsbeslut som förenas med hot om vite. Förfarandet skiljer sig från förfarandet i den gällande kollektivtrafiklagen i det avseendet att inträde på marknaden inte längre kontrolleras genom krav på tillstånd för linjebaserad trafik. En annan skillnad jämfört med den gällande

lagen är att verksamhet på marknads villkor i fortsättningen kan förbjudas endast om den föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som omfattas av ensamrätt. Trafik på marknadsvillkor kan i fortsättningen inte förbjudas med motiveringen att en annan aktör inom samma område idkar trafik i enlighet med trafikavtalsförordningen med stöd av ett avtal med en myndighet. En förutsättning för ett beslut om förbud är att ensamrätt har beviljats för ett område eller en linje och att verksamhet på marknads villkor föranleder den verksamhet som omfattas av ensamrätt fortlöpande och allvarliga olägenheter.

Den behöriga myndigheten ska kunna påvisa de olägenheter som den konkurrerande trafiken orsakar den trafik som omfattas av ensamrätt. På påvisande av fortlöpande och allvarliga olägenheter tillämpas motiveringarna till 22 § i den gällande kollektivtrafiklagen (RP 110/2009 rd) samt anvisningarna om hantering av linjetrafiktillstånd till den del bedömningen av fortlöpande och allvarliga olägenheter behandlas i anvisningen.

**4 §. Ändringssökande.** I 4 § föreskrivs om ändringssökande. Den föreslagna paragrafen bygger på 27 § i lagen om taxitrafik, 53 § i kollektivtrafiklagen och 31 § i godstransportlagen. I 1 mom. anges de beslut som meddelats med stöd av lagen och som överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Sådana beslut är beslut om återkrav av offentligt stöd, beslut om vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande samt beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s godstransportförordning och EU:s förordning om trafikidkare.

Omrövning av andra beslut än de som avses i 1 mom. kan enligt 2 mom. begäras hos den myndighet som har fattat beslutet.

Enligt 4 mom. får 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 verkställas trots att ändring har sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat. Enligt 31 § 1 mom. i förvaltningsprocesslagen (586/1996) är huvudregeln att ett beslut i vilket ändring får sökas genom besvär inte får verkställas innan det har vunnit laga kraft. I 2 mom. föreskrivs om ett undantag enligt vilket ett beslut får verkställas trots att det inte har vunnit laga kraft om detta föreskrivs i lag eller om beslutet till sin karaktär är sådant att det måste verkställas genast eller om verkställandet inte kan skjutas upp på grund av allmänintresset. Beslut enligt denna lag och nämnda förordningar är till sin karaktär sådana att de måste kunna verkställas trots att ändring har sökts för att målen med besluten ska kunna uppnås.

I 5 mom. innebär bestämmelser om sökande av ändring som kompletterar bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling.

## 2 kap. **Straffbestämmelser**

**1 §. Bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd.** I paragrafen föreskrivs om bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd. Enligt de etablerade kriminaliseringsprinciperna ska straffrätten tillgripas som sista utväg för att ingripa i människors agerande (t.ex. LaUB 4/2014 rd, s. 7/I, LaUB 31/2014 rd, LaUB 21/2010, s. 5/I). Straffrätten kan endast användas för att skydda rättsobjekt om det inte finns att tillgå något annat system som är mer godtagbart moraliskt sett, som i rimlig grad motsvarar straffrätten i fråga om effektivitet och som kan tillämpas till skäliga kostnader. Även grundlagsutskottet har konstaterat att det i fråga om straffbestämmelserna krävs en avvägning av om bestämmelsens syfte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande rättigheterna än kriminalisering (GrUU 23/1997 rd, s. 2/II). I första hand ska därför administrativa åtgärder vidtas.

## RP 161/2016 rd

I paragrafen sammanslås 56 § 1 mom. i kollektivtrafiklagen, 28 § 1 mom. i lagen om taxitrafik och 32 § 1 mom. i godstransportlagen. Den föreslagna paragrafen motsvarar till sitt innehåll ovannämnda bestämmelser, men formuleringen har förenklats. I alla ovannämnda bestämmelser består straffet av böter eller fängelse i högst sex månader. Om brott mot beställning av transport föreskrivs i 2 §.

Paragrafen omfattar alla situationer där sådan trafik som avses i lagen bedrivs utan behörigt tillstånd, om ett sådant tillstånd krävs. Bestämmelsen omfattar därmed olovlig yrkesmässig persontransport på väg utan det taxitrafiktillstånd som avses i II avd. 1 kap. 3 § samt olovlig yrkesmässig person- och godstransport på väg utan det trafiktillstånd som avses i II avd. 1 kap. 1 § eller utan kollektivtrafiktillstånd i en sådan situation enligt artikel 1.4 b i EU:s förordning om trafikidkare som avses i II avd. 1 kap. 1 § 2 mom.

I fortsättningen är det inte straffbart att försumma att hålla det trafiktillstånd som avses i den föreslagna lagen synligt, eftersom det förslås att skyldigheten att hålla trafiktillståndet synligt i fordonet ska slopas på nationell nivå. En innehavare av trafiktillstånd ska enligt II avd. 3 kap. 2 § se till att namnet på och kontaktinformationen om innehavaren av trafiktillståndet samt förarens namn finns angivna och att informationen är placerad så att passageraren kan se den. Om innehavaren av trafiktillståndet inte fullgör denna skyldighet kan Trafiksäkerhetsverket ingripa i egenskap av tillsynsmyndighet och ålägga tillståndshavaren en sådan administrativ påföljd som avses i föregående kapitel.

**2 §. *Brott mot beställning av transport.*** Paragrafen bygger på 32 § 3 mom. i godstransportlagen, men innehåller vissa preciseringar som gäller tillräknande och som har föreslagits av justitieministeriet. Dessutom preciseras i paragrafen denna lags förhållande till lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006) (lagen om beställansvar). Brott mot beställning av transport ska inte anmälas, förundersökning inte inledas, åtal inte väckas och straff inte åläggas om lagen om beställansvar tillämpas på transporten och den försummelseavgift som avses i 9 § i den lagen kan påföras för ingående av avtal.

**3 §. *Försummelse av tystnadsplikt.*** Det förslås att lagen ska innehålla en paragraf enligt vilken brott mot den tystnadsplikt som gäller förarens straffregisterutdrag ska bestraffas. En innehavare av trafiktillstånd är enligt II avd. 3 kap. 2 § skyldig att med hjälp av straffregisterutdraget kontrollera att en taxiförare som kör för dennas räkning inte har gjort sig skyldig till sådana gärningar som utgör ett hinder för att arbeta som taxiförare.

**4 §. *Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare.*** I 4 §. föreskrivs om brott mot kraven på yrkeskompetens för förare. Paragrafen motsvarar gällande straffbestämmelser i 35 § i lagen om yrkeskompetens för taxiförare, dock så att det inte ska vara straffbart att bryta sådana krav som inte ingår i den föreslagna transportbalken. Det ska alltså vara straffbart att utöva verksamhet som taxiförare utan körtillstånd och att som innehavare av taxitrafiktillstånd överlåta en taxibil till en förare som inte har körtillstånd.

## VII AVDELNINGEN: IKRAFTTRÄDANDE

Lagens sista avdelning innehåller bestämmelser om lagens ikraftträdande.

### 1 kap. **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

Avdelningens första kapitel innehåller bestämmelser om lagens ikraftträdande och övergångstider.

**1 §. Ikraftträdande.** I 1 § föreskrivs om ikraftträdandet. Målet är att lagen ska träda i kraft den ... Den skyldighet att ge tillgång till gränssnitt med information som föreskrivs i III avd. 2 kap. 1 och 2 § är en betydande reform jämfört med nuläget och förutsätter sannolikt en utveckling av datasystemen. Det föreslås därför att dessa bestämmelser ska träda i kraft först efter att 12 månader förflutit sedan lagen trädde i kraft.

En övergångstid behövs också när det gäller anskaffningen av biljett- och betalningssystem genom offentlig upphandling enligt III avd. 2 kap. 3 §. När lagen träder i kraft kommer åtminstone en del av biljett- och betalningssystemen ännu inte att motsvara de krav som anges i momentet. Dessa begränsningar av teknisk karaktär kan beaktas under 12 månader från det att lagen trätt i kraft. Även överföringen av trafiktillståndsregistret till Trafiksäkerhetsverket och uppdateringen av registret så att det uppfyller kraven i V avd. 1 kap. omfattas av tekniska begränsningar. Dessa tekniska begränsningar kan beaktas under 18 månader från det att lagen trätt i kraft.

Genom 1 § 3 mom. upphävs godstransportlagen, lagen om taxitrafik, lagen om yrkeskompetens för taxiförare och kollektivtrafiklagen.

**2 §. Övergångsbestämmelse som gäller personalen.** I 2 § föreslås en bestämmelse om ställningen för den personal vid närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna) som sköter trafiktillståndsuppgifter. Enligt uppgifter från NTM är alla personer som sköter dessa uppgifter anställda i ett tjänsteförhållande. Uppgifterna omfattar utövande av offentlig makt, såsom beredning och avgörande av förvaltningsbeslut och faktisk förvaltningsverksamhet.

När uppgifter överförs från en myndighet till en annan inom statsförvaltningen tillämpas på personal i tjänsteförhållande direkt bestämmelserna i 5 a–5 c § i statstjänstemannalagen (750/1994). De anställda förflyttas i det tjänsteförhållande i vilket de är vid tidpunkten för ändringen. Förflyttningen gäller de tjänstemän vars uppgifter till största delen, det vill säga mer än hälften, utgörs av uppgifter som överförs till Trafiksäkerhetsverket.

När ändringen införs är avsikten att ordna skötseln av uppgifterna så att den personal som förflyttas kan fortsätta att arbeta på samma orter som i dag. För närvarande ansvarar NTM-centralen i Södra Österbotten för kollektiv- och godstrafiktillstånden medan fyra NTM-centraler (NTM-centralerna i Södra Österbotten, Lappland, Norra Savolax och Nyland) ansvarar för taxitrafiktillstånden. De personer som sköter uppgifterna är emellertid placerade vid olika NTM-centraler runt om i landet. Tillståndsuppgifterna sköts i Helsingfors (6 personer), Joensuu (2 personer), Jyväskylä (1 person), Kouvola (2 personer), Kuopio (3 personer), S:t Michel (1 person), Uleåborg (1 person), Rovaniemi (1 person), Seinäjoki (5 personer), Tammerfors (1 person), Åbo (1 person) och Vasa (5 personer). Bland dessa orter har Trafiksäkerhetsverket verksamhet i Helsingfors, Åbo, Uleåborg, Rovaniemi och Vasa.

**3 §. Övriga övergångsbestämmelser.** I 3 § finns nödvändiga bestämmelser om vad som händer med de tillstånd, godkännanden, förbud, beslut och avtal som gäller när lagen träder i kraft. Därtill innehåller paragrafen vissa andra övergångsbestämmelser som är nödvändiga för reformen.

Enligt 1 mom. ska de tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller när lagen träder i kraft förbli i kraft. För taxitillståndens del föreskrivs separat att de betraktas som taxitrafiktillstånd i enlighet med den föreslagna lagen, och att bestämmelserna i lagen ska tillämpas på dem. Eftersom det sker en övergång från tillstånd som gäller enskilda fordon till tillstånd som gäller enskilda näringsidkare, får Trafiksäkerhetsverket i egenskap av tillsynsmyndighet rätt att slå samman de taxitillstånd som beviljats samma tillståndshavare till ett taxitrafiktillstånd. Trafiktillstånd som beviljats med stöd av kollektivtrafiklagen och godstransportlagen betraktas

## RP 161/2016 rd

som trafiktillstånd i enlighet med den föreslagna lagen, och bestämmelserna i lagen ska tillämpas på dem.

I övergångsbestämmelserna behandlas även tillstånd som avser ett bestämt fordon, inrikes godstrafiktillstånd, och som beviljats med stöd av den lagstiftning som var i kraft före den 2 oktober 1999. Godtransport får fortsätta att bedrivas med dessa tillstånd. Liksom godstransportlagen innehåller även den föreslagna lagen bestämmelser om att också en ändring av tillstånd för bedrivande av trafik som görs med anledning av en ändring av bolagsform anses som förnyande av inrikes godstrafiktillstånd.

I 3 mom. behandlas upphandlingskontrakt som gäller persontrafik och som ingåtts med stöd av lagar som upphävs genom den aktuella lagen. Dessa upphandlingskontrakt förblir i kraft i enlighet med kontrakten.

I 4 mom. anges hur avtal om ordnande av trafik enligt trafikavtalsförordningen vilka ingåtts enligt gällande lag kan garanteras samma rättigheter som i den gällande lagstiftningen. Enligt övergångsbestämmelsen kan en behörig myndighet förbjuda en annan aktör att bedriva trafik och förena förbudet med hot om vite. Detta förutsätter att tre villkor uppfylls, nämligen att myndigheten har ordnat kollektivtrafik på väg i enlighet med trafikavtalsförordningen, att den persontrafik som aktören bedriver föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som bedrivs i enlighet med trafikavtalsförordningen samt att ett sådant upphandlingsförfarande för ordnandet av trafiken som avses i trafikavtalsförordningen har inletts eller ett avtal om bedrivande av trafik har ingåtts innan lagen trädde i kraft.

När det gäller avtal som ingåtts enligt gällande lag saknar det betydelse om avtalet omfattar ensamrätt eller endast ersättningar. Genom övergångsbestämmelsen vill man, med tanke på rättssäkerheten och berättigade förväntningar, bevara rättsläget för avtal som redan ingåtts. Enligt gällande lag kan en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik som gäller trafik på marknadsvillkor avslås om den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen, oberoende av avtalets karaktär. I fortsättningen kan konkurrerande verksamhet dock förbjudas endast när en myndighet har beviljat ensamrätt.

Enligt 5 mom. iakttas kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009), som utfärdats med stöd av lagen om taxitrafik, till dess att den upphävs särskilt.

Till 6 mom. flyttas övergångstiden i fråga om den skyldighet för trafikidkare att ta i bruk förfaranden för utbildning om funktionshinder som avses i artikel 16.1 b i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport.

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

### 1.2 Ändringar i annan lagstiftning

#### 1.2.1 Förslag till lag om ändring av 25 och 27 a § i fordonslagen

**25 §. Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning.** Det föreslås två ändringar i fordonslagen (1090/2002), av vilka den första syftar till teknologineutralitet i fråga om beräkningen av resans pris. För närvarande måste det finnas en taxameter i en taxi. Andra fordon



som används i persontrafik får inte ha en taxameter. Exaktheten kan dock till och med vara större om mätningen grundar sig på exempelvis satellitlokalisering än då den görs med en taxameter. Målet är att transportbalken ska vara teknologineutral, så att ibruktagandet av nya tekniska innovationer inte förhindras av att lagen kräver att en viss typ av teknologi används.

**27 a §. Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning.** Den ändring som föreslås gäller meddelande av närmare tekniska föreskrifter om tillgängliga fordon samt om taxametrar och andra instrument eller system som används vid beräkningen av priset, när priset för transporten grundar sig på resans längd eller varaktighet. Med stöd av 17 § i den gällande lagen om taxitrafik föreskrivs om tekniska krav på tillgängliga fordon i kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009). I propositionen föreslås att fastställandet av sådana mer exakta krav av teknisk karaktär ska överföras till Trafiksäkerhetsverket, som får meddela närmare föreskrifter om tillgängliga fordon. Föreskriften gäller dimensioneringen av transportutrymmet samt de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning. Trafiksäkerhetsverket kan redan med stöd av den gällande fordonslagen meddela tekniska föreskrifter om krav som gäller sådana fordon i kategori M som kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning. Utvidgningen av Trafiksäkerhetsverkets behörighet att meddela föreskrifter till att även omfatta tekniska krav som gäller tillgängliga fordon ligger därför på ett naturligt sätt i linje med verkets nuvarande uppgifter.

Trafiksäkerhetsverket bemyndigas också att vid behov meddela närmare föreskrifter om taxametrar och andra instrument eller system som används för samma ändamål.

### **1.2.2 Förslag till lag om ändring av 2 och 2 a § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare**

**2 §. Tillämpningsområde.** Det föreslås att kravet på yrkeskompetens för lastbils- och bussförare i 2 § 1 mom. i lagen om yrkeskompetens ska gälla normal transportverksamhet inom vägtrafiken, det vill säga gods- och persontransporter, samt förarna vid dessa transporter. Yrkeskompetensen omfattar inte endast transporter för vilka det krävs trafikillstånd eftersom också andra transporter är kommersiella på det sätt som avses i lagen om yrkeskompetens. I 2 § 3 mom. 6 och 7 punkten fastställs på vilket sätt kravet gäller kommersiella transporter. Enligt punkterna omfattas inte privata icke-kommersiella transporter av lagens tillämpningsområde. Vid gods- och persontransporter i vägtrafik kan ett fordon köra med eller utan last. Till exempel påverkas kravet på yrkeskompetens inte av om det saknas passagerare i bussen eller om en lastbil kör utan last på tillbakavägen.

Kommersiella transporter innebär transporter mot avgift eller annan ersättning som utförs i syfte att få en förvärvsinkomst eller annan inkomst och som är kopplade till exempelvis näringsverksamhet eller utövandet av ett yrke. Att använda ett fordon i privat bruk är inte kopplat till några arbetsuppgifter, utövandet av ett yrke eller företags- eller näringsverksamhet. Ett fordon ska anses vara i privat bruk när det används i anslutning till förarens privatliv. Det är fråga om denna typ av privat, icke-kommersiell transport till exempel när kläddonationer transporteras i välgörenhetsyfte, ingen kommersiell verksamhet är kopplad till verksamheten och föraren inte kör i egenskap av avlönad förare. Att ett fordon i huvudsak används i privat bruk är inte en grund för att utföra tillfälliga kommersiella transporter utan yrkeskompetens. Ett fordon i privat bruk behöver inte enbart användas för förarens personliga transportbehov. Gränsdragningen mellan privata icke-kommersiella och kommersiella transporter har upplevts som problematisk, till exempel vid transporter inom lantbruket. Transporter inom lantbruket är knutna till näringsverksamhet och förutsätter yrkeskompetens.

Den föreslagna ändringen av tillämpningsområdet så att det omfattar kommersiella transporter inom gods- och persontrafiken innebär att transporter där fordonet används för andra ändamål än transport av personer och varor inte omfattas av tillämpningsområdet. Kraven gäller således inte användning av fordon som är utrustade för annat ändamål och som används för det ändamålet. Sådana fordon är exempelvis stegbilar och bilar med skylift, som främst används i trafik för att flytta dem från en arbetsplats till en annan. De används inte för godstransport om endast smörjmedel och andra medel eller tillbehör som behövs för att fordonet ska kunna fungera och användas transporteras i fordonet. Tillämpningsområdet omfattar inte heller användning av fordon som utrustats för andra ändamål, till exempel plogning, om det inte i fordonet transporteras exempelvis sand eller salt för annat ändamål än för att användas i fordonets sandnings- eller saltningsanordning.

Det föreslås att undantaget i fråga om bussförare i 2 § 3 mom. 7 punkten samordnas med undantaget i fråga om lastbilsförare i 6 punkten samt att de nationella tilläggskrav som gäller transport med egen buss av personer som bor i samma hushåll stryks. Andra än kommersiella transporter som sker i anslutning till förarens privatliv kan i fortsättningen utföras utan den yrkeskompetens som krävs av bussförare. I anslutning till privatlivet kan föraren utan yrkeskompetens transportera till exempel sin egen familj, släktingar och sitt barns idrottslag till en match. Däremot kan föraren inte vara förare till exempel när arbetsplatsen ordnar en rekreationsutfärd. För att transporten inte ska vara kommersiell krävs det att föraren inte utför den i syfte att få en inkomst eller som avlönad förare.

Det föreslås att formuleringen i 2 § 3 mom. 8 punkten preciseras så att det inte behöver vara fråga om en uppgift som är nära knuten till personens yrke, utan att det kan vara fråga om vilken arbetsuppgift som helst för vilken det krävs att personen transporterar material eller utrustning som han eller hon behöver på arbetsplatsen. Det huvudsakliga syftet med uppgiften får inte vara att framföra fordonet och transportera varor, och verksamheten får inte utvecklas till detta även om det inte är avsikten. I samband med att lagen stiftades fogades till punkten en situation som närmast gäller marknads- och torgförsäljning, där det är fråga om kommersiell transport i liten skala av egna varor till en bestämd plats där föraren själv säljer varorna. Det kan till exempel vara fråga om marknadsförsäljning av produkter som en jordbrukare har odlat eller av varor som säljaren äger. I bestämmelsen krävs det att försäljningen sker på en bestämd plats, vilket gör att exempelvis dörrförsäljning inte kommer i fråga. Kravet på försäljning på en bestämd plats utgör inget hinder för exempelvis försäljning på morgon- och kvällstorg på olika platser under samma dag, och det förutsätter inte att föraren varje dag återvänder till samma adress.

Det föreslås att 2 § 4 mom. i lagen om yrkeskompetens upphävs. Eftersom det föreslås att undantaget i 2 § 3 mom. 7 punkten ändras i enlighet med direktivet behövs inte längre bestämmelsen om bussförare från utlandet vid privata icke-kommersiella transporter. Också bestämmelsen om förare från utlandet som saknar bevis på yrkeskompetens är onödig, eftersom tidsfristen för lastbilsförarnas del löper ut den 10 september 2016 i de medlemsstater som tillämnat en tidsfrist på sju år för avläggande av den första fortbildningen. Därefter måste förarna ha ett giltigt bevis på att yrkeskompetensen är i kraft.

**2 a §. Definitioner.** Det föreslås att definitionerna i 2 a § i lagen om yrkeskompetens preciseras i fråga om lastbilar och bussar samt yrkeskompetensen för deras förare. En lastbil är ett fordon avsett för godstransport och av dess förare krävs yrkeskompetens för lastbilsförare. En motsvarande precisering föreslås i fråga om bussar. En buss är ett fordon avsett för persontransport och av dess förare krävs yrkeskompetens för bussförare. Kravet på yrkeskompetens ändras inte även om ett fordon som kräver körkort i klass C1 eller C används för persontransport. Förslaget är kopplat till begränsningen av tillämpningsområdet och tillämpningen av punkterna 6 och 7.

### 1.2.3 Förslag till lag om ändring av järnvägslagen

Det föreslås att de paragrafer i järnvägslagen (304/2011) som innehåller hänvisningar till lagar som upphävs genom transportbalken ändras enligt följande:

**2 §. Definitioner.** I 1 mom. 9 och 35 punkten definieras den som ansöker om bankapacitet respektive den som ansöker om tjänster, vilka kan vara behöriga myndigheter enligt kollektivtrafiklagen. Det föreslås att definitionen ändras så att hänvisningen till kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning till de behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 3 § i lagförslag 1.

**71 b §. Regleringsorganets uppgifter.** I 1 mom. 3 punkten föreskrivs om regleringsorganets uppgifter, som bland annat är att avgöra meningsskiljaktigheter då en behörig myndighet enligt kollektivtrafiklagen är inblandad. Det föreslås att punkten ändras så att hänvisningen till kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning till de behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i lagförslag 1.

I 2 mom. föreskrivs på vems initiativ regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet. Det föreslås att momentet ändras så att hänvisningen till kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning till lagförslag 1.

**71 c §. Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande.** Paragrafen innehåller en bestämmelse om regleringsorganets rätt att få de uppgifter som organet behöver för att sköta sina uppgifter. Det föreslås att paragrafen ändras så att regleringsorganet har rätt att få uppgifter av de behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i lagförslag 1.

**73 §. Andra meningsskiljaktigheter.** Paragrafen innehåller en bestämmelse om vem som har rätt att föra sina ärenden till regleringsorganet för prövning och avgörande. Det föreslås att paragrafen ändras så att rätten gäller de behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i lagförslag 1.

### 1.2.4 Förslag till lag om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi

**6 §. Syftet med fullgöranderapporter.** I 1 mom. föreskrivs om syftet med fullgöranderapporter. Det föreslås att 1 mom. 14 punkten ändras så att hänvisningarna till lagen om kommersiell godstransport på väg och till kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning till transportbalken. Den föreslagna ändringen utvidgar rapportens syfte till att utöver beviljande och återkallande av kollektiv- och godstrafiktillstånd även omfatta beviljande och återkallande av taxitrafiktillstånd.

### 1.2.5 Förslag till lag om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning

**4 §. Hur resekostnaderna bestäms och räknas ut.** I 2 mom. anges hur resekostnaderna bestäms när en studerande anlitar kollektivtrafik som tillämpar ett biljett- och avgiftssystem som är gemensamt för de behöriga myndigheter som avses i kollektivtrafiklagen. Det föreslås att momentet ändras så att hänvisningen till kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning till de behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i lagförslag 1.

### 1.2.6 Förslag till lag om ändring av 1 § i lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon

**1 §. Syfte och tillämpningsområde.** I 2 mom. föreskrivs om lagens tillämpningsområde, som omfattar upphandling av persontransporter som sker i enlighet med kollektivtrafiklagen. Det

föreslås att momentet ändras så att hänvisningen till kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning till upphandling av persontransporter som avses i lagförslag 1.

### **1.2.7 Förslag till lag om ändring av 2 § i lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare**

**2 §. Definitioner.** I 1 mom. 3 punkten definieras begreppet förare som är egenföretagare. Det föreslås att definitionen ändras så att den i stället för att gälla personer som utövar transportverksamhet med stöd av ett trafikillstånd enligt kollektivtrafiklagen och godstransportlagen ska gälla innehavare av ett kollektiv- eller godstrafikillstånd enligt lagförslag 1.

### **1.2.8 Förslag till lag om ändring av lagen om fordonstrafikregistret**

Det föreslås att de paragrafer i lagen som gäller registret och utlämnande av uppgifter ändras bland annat till följd av ändringar gällande körillståndet för taxiförare. Dessutom tillkommer hänvisningar till transportbalken samt stryks hänvisningar till lagar som upphävs.

**3 §. De registrerade.** Hänvisningarna till lagen om yrkeskompetens för taxiförare ändras till hänvisningar till transportbalken.

**5 §. Andra uppgifter som registreras om fysiska personer.** Omnämmandet av innehavare av utbildningstillstånd som meddelat utbildning för körillstånd för taxiförare samt duplettexemplar av körillstånd stryks.

**11 §. Rätt att få uppgifter från myndigheter.** I 8 punkten stryks rätten att få uppgifter om trafikillstånd av NTM-centralen, eftersom det i fortsättningen är Trafiksäkerhetsverket som har dessa uppgifter.

**12 §. Rätt att få uppgifter från andra än myndigheter.** I stället för lagen om yrkeskompetens för taxiförare hänvisas till transportbalken.

**15 §. Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form.** I stället för lagen om yrkeskompetens för taxiförare hänvisas till transportbalken.

**17 §. Sekretessbelagda uppgifter och utlämnande av dem.** I stället för lagen om yrkeskompetens för taxiförare hänvisas till transportbalken.

**20 §. Andra begränsningar av utlämnande av uppgifter.** I stället för lagen om yrkeskompetens för taxiförare hänvisas till transportbalken.

### **1.2.9 Förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen**

Det föreslås att 1 a kap. i vägtrafiklagen (267/1981) som gäller införande av vägtrafikens intelligenta trafiksystem i vägtrafiken och på gränssnitten mellan vägtrafik och andra trafikformer upphävs, sådant det lyder i lag 253/2013, eftersom kapitlets innehåll överförs till transportbalken. Vidare föreslås att 63 § i lagen ändras.

**63 §. Krav på förare.** I 3 mom. finns bestämmelser om krav som gäller förarens körkort. Det föreslås att momentet ändras så att hänvisningen till lagen om yrkeskompetens för taxiförare ersätts med en hänvisning till lagförslag 1.

## 2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018, eftersom det anses viktigt att ge aktörerna tillräckligt tid för att anpassa sin verksamhet till förändringarna.

## 3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

*Egendomsskydd.* Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden konstaterat att grundlagen inte skyddar egendom mot alla användningsbegränsningar, och att ägarens rättigheter kan begränsas genom en lag som uppfyller de allmänna kraven på en lag med begränsningar i de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUB 25/1994 rd). Utskottet hänvisade i det sammanhanget till den tolkningspraxis som redan länge hade tillämpats i frågor som gäller egendomsskyddet, enligt vilken skyddet för ägarens egendomsrättigheter inte är absolut, utan att det genom lag i vanlig ordning kan ställas begränsningar som inte kränker ägarens normala, rimliga och förnuftiga användning av sin egendom. Även avtalsfriheten skyddas via egendomsskyddet.

I propositionen föreslås att en tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafik i fortsättningen ska erbjuda andra tillhandahållare av mobilitetstjänster väsentlig information om sina tjänster via ett öppet gränssnitt i maskinläsbar form, och att denna information ska få användas fritt. Skyldigheten omfattar alla tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafiken, och begränsar följaktligen egendomsskyddet för dessa aktörer. Tillhandahållare av mobilitetstjänster definieras i I avd. 1 kap. 1 § i propositionen. Skyldigheten gäller information som är väsentlig med tanke på tillhandahållandet av en särskild tjänst, och informationen kan variera från en tjänst till en annan. I propositionen preciseras att sådan information åtminstone omfattar information om linjer, tidtabeller, hållplatser, priser och tillgång till tjänsterna. Informationen är sådan att det i praktiken är omöjligt för en tjänsteleverantör att erbjuda tjänsten utan att ha tillgång till informationen. Det kan antas att tillhandahållarna av mobilitetstjänster kan dra nytta av att andra tillhandahållare ger tillgång till gränssnitt med information, varför skyldigheten är symmetrisk. Mer information ökar sannolikt utbudet och användningen av tjänster och bidrar till uppkomsten av nya tjänster. Det är nödvändigt att genom lagstiftning ge tillgång till gränssnitt eftersom det utan aktuell och tillräckligt omfattande information om mobilitetstjänsterna inte är möjligt att uppnå propositionens mål att skapa nya mobilitetstjänster som bättre motsvarar resenärernas behov. Det finns följaktligen ett stort samhälleligt behov av förslaget, och det är noga avgränsat.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska Trafikverket tillhandahålla tekniska tjänster som vid behov kan användas för att förmedla information, vilket förbättrar framför allt de små aktörernas möjligheter att fullgöra ovan nämnda skyldighet utan att kostnaderna blir orimligt stora. I propositionen föreslås vidare att övergångstiden för att fullgöra skyldigheten ska vara 12 månader, vilket ger aktörerna tillräckligt med tid att förbereda och genomföra de åtgärder som skyldigheten kräver. Propositionen kräver inte tillgång till kunduppgifter eller annan motsvarande information som kan omfattas av företags- och yrkeshemligheten. Det krävs inte att tillgången ska vara avgiftsfri, men eventuella priser ska vara rimliga. Mot bakgrund av ovanstående kan tillgången till gränssnitt med information även anses ligga i linje med proportionalitetsprincipen.

I propositionen föreslås vidare att den som tillhandahåller eller förmedlar persontransporter inom väg- och spårtrafik och den som för tillhandahållarens eller förmedlarens räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet ska ge andra tillhandahållare och förmedlare tillträde till det gränssnitt som används för biljett- och avgiftssystemet. I propositionen preciseras att skyldigheten gäller reservering av en enkelresa som betalas i efterskott samt köp av en biljettprodukt som berättigar till åtminstone enkelresa. Förslaget är nödvändigt för att obrutna resekedjor ska

kunna bildas, vilket inte är möjligt i nuläget. Det främjar även utvecklingen av biljett- och betalningssystemens interoperabilitet. Skyldigheten är därmed noga avgränsad och det finns ett nödvändigt samhälleligt behov av den.

Skyldigheten förutsätter inte att kunduppgifter, grunderna för en dynamisk prissättning eller annan företags- och yrkeshemlighet avslöjas. Paragrafen möjliggör också undantag från ovan nämnda skyldighet om det inte är skäligt att fullgöra den på grund av företagets storlek eller verksamhetsområde eller om det inte är tekniskt ändamålsenligt. Syftet med undantaget är att inte ålägga framför allt små aktörer oskäligen skyldigheter med tanke på egendomsskyddet. I propositionen föreslås vidare att övergångstiden för att fullgöra skyldigheten ska vara 12 månader, vilket ger aktörerna tillräckligt med tid att förbereda och genomföra de åtgärder som skyldigheten kräver. Propositionen har begränsats till ett minimum med tanke på genomförandet av målet, medan tillgången till övriga delar är avhängig av avtal mellan aktörerna. Skyldigheten orsakar utgifter för aktörerna på grund av att de ska ge tillgång till gränssnittet och se till att rätten att resa kan visas. Gränssnittet ska göras tillgängligt för andra tillhandahållare av mobilitetstjänster. Skyldighetens omfattning är därmed inte fullständigt symmetrisk, i motsats till vad som är fallet i fråga om gränssnitt med information. Det kan dock antas att de som är skyldiga att ge tillgång till gränssnitt även drar nytta av tillgången i och med att efterfrågan ökar, och dessutom krävs det inte att tillgången är avgiftsfri. Också i detta hänseende kan propositionen anses ligga i linje med proportionalitetsprincipen.

Grundlagen innehåller inte några bestämmelser om avtalsfrihet, men de skyldigheter som gäller avtalsfriheten kan anses begränsa egendomsskyddet. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur priserna för taxitjänster ska anges och hållas synliga samt om totalpriser, om vilka ska avtalas särskilt om de överskrider eller enligt bedömning kommer att överskridas. Det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter begränsar inte prissättningen för den som tillhandahåller taxitjänster, utan tjänsterna får prissättas fritt. Om priset för en taxitjänst överskrider det totalpris som fastställts av Trafiksäkerhetsverket, ska priset dock avtalas särskilt. Detta hindrar inte tjänsteleverantören från att avtala om priset på önskat sätt, men det måste göras i enlighet med ovan nämnda krav. Det är inte heller fråga om förpliktande prisreglering eftersom den som bedriver taxitrafik fritt kan prissätta sin produkt. Den föreslagna regleringen är inte problematisk med tanke på det i grundlagen tryggade egendomsskyddet.

Egendomsskyddet gäller också kontinuiteten i avtalsförhållanden. Grundlagsutskottet har flera gånger gjort en bedömning av retroaktiva ingrepp i avtalsförhållanden i lagstiftningsväg (GrUU 36/2010 rd, s. 2/II, GrUU 41/2010 rd). Grundlagsskyddet för egendom gäller också kontinuiteten i avtalsförhållanden, trots att förbudet mot att retroaktivt göra ingrepp i avtalsförhållanden inte är en absolut regel enligt utskottets tolkningspraxis. Skyddet för kontinuiteten i förmögenhetsrättsliga rättshandlingar bottnar i tanken att skydda rättssubjektens berättigade förväntningar i ekonomiska frågor. Grundlagsutskottet har brukat anse att det i skyddet för berättigade förväntningar ingår en rätt att lita på att lagstiftningen om viktiga rättigheter och skyldigheter i avtalsförhållandet är bestående och att dessa frågor därför inte kan regleras på ett sätt som urholkar parternas rättsliga ställning i oskälig grad. Grundlagsutskottet har gjort en bedömning av den reglering som gör intrång i egendomsskyddet utifrån de allmänna förutsättningarna för begränsningar i de grundläggande fri- och rättigheterna, i synnerhet om målen är acceptabla och om bestämmelserna följer proportionalitetsprincipen. I regleringen beaktas avtal om köp av kollektivtrafik som ingått i enlighet med gällande lagstiftning. Dessa avtal ges ett skydd som motsvarar skyddet i gällande lagstiftning.

*Näringsfrihet.* Enligt 18 § i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande (GrUU 31/2006 rd) granskat tillståndsplikten i fråga om taxitrafik. Grundlagsutskottet har betraktat näringsfriheten som en grundlagsfäst huvudregel, men ansett att till-

stånd för näringsverksamhet i undantagsfall kan krävas. Det ska föreskrivas om tillståndspflicht genom lag som ska uppfylla de allmänna villkoren för en lag som inskränker en grundläggande rättighet. De föreskrivna begränsningarna i näringsfriheten bör vara exakta och noga avgränsade och dessutom ska begränsningens omfattning och villkor framgå av lagen. Vad gäller innehållet har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om villkoren för tillstånd och tillståndets giltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet. Här spelar det en viss roll i vilken omfattning myndigheternas befogenheter bestäms utifrån bunden prövning eller ändamålsenlighetsprövning (se till exempel GrUU 19/2002 rd, s. 2/I, GrUU 66/2002 rd, s. 2/I, GrUU 67/2002 rd, s. 2/I, GrUU 16/2003 rd, s. 2/I och GrUU 33/2005 rd, s. 2, GrUU 8/2006 rd, s. 3/I). Dessutom ska myndighetens befogenhet att förena tillstånd med villkor grunda sig på exakta bestämmelser i lag (GrUU 19/2002 rd, s. 2/I, GrUU 67/2002 rd, s. 2/I).

I propositionen föreslås att regleringen av taxitrafiktillstånd luckras upp så att kvantitativa begränsningar slopas och villkoren för att få tillstånd lindras. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande (GrUU 31/2006 rd, s. 3/I) särskilt tagit ställning till att regleringen av kvantiteten är ett osedvanligt ingripande i verksamheten på taximarknaden, men ändå ansett att den är oproblematisk med tanke på grundlagen. Tillstandsregleringen luckras upp i den föreslagna lagen medan regleringen av kvantiteten slopas helt, vilket innebär att vem som helst kan ansöka om och beviljas taxitrafiktillstånd, förutsatt att han eller hon uppfyller villkoren för att få tillstånd. Tillstandsreglering anses fortfarande motiverat till den del att bakgrundsfakta om innehavaren kontrolleras i samband med att tillståndet beviljas, i synnerhet för att förhindra grå ekonomi. Syftet med begränsningen är att i likhet med gällande reglering minska kringgåendet av skatt och upprätthålla förtroendet för affärsverksamheten, vilket kan anses som en godtagbar grund för begränsningen. Villkoren för att få tillstånd fastställs i II avd. 1 kap. 5 § i den föreslagna lagen. Vidare fastställs förutsättningarna i fråga om sökandens goda anseende i II avd. 1 kap. 8 och 9 §. Förutsättningarna för att få tillstånd anges exakt och noga avgränsat samt entydigt med tanke på förutsebarheten vad gäller beviljandet av tillstånd. Regleringen av taxitrafiktillstånd anses därmed inte strida mot näringsfriheten enligt grundlagen. Det föreslås inga ändringar i förutsättningarna för beviljande av person- och godstrafiktillstånd, utan tillståndsvillkoren förblir oförändrade för deras del. Tillstandsregleringen i den föreslagna lagen anses därmed i sin helhet vara oproblematisk med tanke på näringsfriheten i grundlagen.

Enligt III avd. 1 kap. 3 § kan Trafiksäkerhetsverket fastställa ett maximipris för de mest anlitade taxitrafiktjänsterna, om totalpriserna för taxitrafiken är avsevärt högre än den allmänna konsumentprisnivån och kostnadsindexet för taxitrafik. Det maximipris som fastställs av Trafiksäkerhetsverket ska vara kostnadsorienterat så att det innehåller en skälig vinst. Dessutom ska maximipriset årligen ses över. Grundlagsutskottet ansåg i samband med stiftandet av lagen om taxitrafik att regleringen av maximipriset inte är något problem med tanke på 15 § i grundlagen (GrUU 31/2006 rd). Enligt utskottet kan regleringen av maximipriset motiveras med konsumentskyddet. Ur näringsidkarens perspektiv är det dessutom väsentligt att konsumentpriserna är kostnadsorienterade så att de innehåller en skälig vinst. Vidare är det viktigt att maximipriset årligen ses över, varvid ändringar i kostnadsnivån beaktas. Grunderna ovan ingår också i den föreslagna bestämmelsen.

Grundlagsutskottet har i samband med regleringen av näringsverksamhet i sin praxis ansett att ett återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper kraftfullare i individens rättsliga ställning än avslag på en ansökan om tillstånd. Därför har utskottet ansett att proportionaliteten kräver att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser och vid att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndshavaren inte har lett till korrigerande av uppenbara brister i verksamheten (GrUU 16/2003 rd, s. 2/II, GrUU 44/2004 rd, s. 2–3, GrUU 48/2005 rd, s. 2/I, GrUU 8/2006 rd, s. 3/II, GrUU 31/2006 rd s. 2/I). I propositionen föreslås att Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett tillstånd

eller temporärt förbjuda den verksamhet som avses i tillståndet, om tillståndshavaren upprepade gånger och allvarligt har brutit mot lagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller om de villkor som tillståndet förenats med inte längre uppfylls eller de fel eller brister som påtalats inte rättas till inom utsatt tid. I paragrafen konstateras också att ett tillstånd kan återkallas endast om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig. Återkallande av ett tillstånd har därmed, i enlighet med grundlagsutskottets praxis, i propositionen knutits till allvarliga förseelser. Vidare är det möjligt att återkalla ett tillstånd endast om anmärkningarna och varningarna inte har lett till att bristerna i verksamheten har rättats till.

*Jämlikhet.* Enligt 6 § 1 mom. i grundlagen är alla lika inför lagen. Bestämmelsen ger uttryck inte enbart för det traditionella kravet på rättslig jämlikhet utan även för tanken om faktisk jämställdhet. Den innehåller ett förbud mot godtycke och ett krav på enahanda bemötande i likadana fall (RP 309/1993 rd, s. 46). Jämlikhetsbestämmelsen riktas också till lagstiftaren. Genom lag får inte medborgare eller medborgargrupper godtyckligt ges en gynnsammare eller ogynnsammare ställning än andra (RP 309/1993 rd, s. 46). Den allmänna jämlikhetsbestämmelsen kompletteras av det förbud mot diskriminering som ingår i 6 § 2 mom. i grundlagen, enligt vilket ingen får särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person.

I propositionen beaktas tillgängligheten och säkerheten för passagerare med funktionshinder på många olika sätt. I III avd. 1 kap. 2 § ingår en skyldighet för taxiföretagare att sörja för förarens kapacitet att beakta olika funktionshinder hos passagerarna, vilket i praktiken innebär att förarna ska göras medvetna om förbudet mot diskriminering och om funktionshinder samt undervisas i hur de korrekt ska behandla passagerarna och hantera bilens hjälpmedel. Vidare förutsätts i III avd. 1 kap. 1 § 1 mom. att såväl innehavare av persontrafiktillstånd som tillhandahållare av förmedlingstjänster ska informera inte enbart om bland annat tidtabeller och hanteringen av kundrespons, utan också om tillgängligheten i de trafik tjänster som de erbjuder. Enligt bestämmelsen måste de informera om service och assistans som står till förfogande för passagerare med funktionshinder och om fordonens tillgänglighet samt om utrustning som gör det lättare för passagerarna att ta sig in i och ut ur fordonet och att kommunicera med föraren. Dessutom ska en aktör som erbjuder persontrafik enligt III avd. 2 kap. 1 § 1 mom. se till att aktuell information om tillgängliga tjänster finns att tillgå via ett öppet gränssnitt och fritt kan användas av alla. Detta innebär att såväl trafikidkare, trafikmyndigheter, aktörer som ordnar transporter i samhället som exempelvis tillhandahållare av förmedlingstjänster kan utnyttja denna information bättre än i dag till exempel när de planerar eller förmedlar trafik tjänster eller allmänt följer upp eller utvecklar tjänster. Enligt propositionen föreskrivs dessutom i 27 a § i fordonslagen att Trafiksäkerhetsverket kan meddela föreskrifter om tillgängliga fordon, till exempel om säkerheten i tillgängliga taxibilar och krav som gäller lämpligheten för transport av rullstolsburna passagerare.

*Integritetsskydd.* Integritetsskyddet försämras inte genom propositionen.

De bestämmelser om utredning av vilka uppgifter om en taxiförare som finns införda i straffregistret som föreslås ingå i II avdelningen 3 kapitlet 1 § bör bedömas också med avseende på skyddet för personuppgifter. Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket vid beviljande och förnyande av körtillstånd för taxiförare utreda att personen inte har gjort sig skyldig till vissa brott. Regleringen berör skyddet för privatlivet enligt 10 § 1 mom. i grundlagen liksom det i samma bestämmelse avsedda skyddet för personuppgifter (se till exempel GrUU 19/2008 rd, s. 2–3). Med beaktande av arbetets karaktär samt med tanke på tryggheten av passagerarnas säkerhet finns det samhälleligt sett vägande skäl för att kräva att taxiförarens brottsliga bakgrund kontrolleras. Taxiföraren är ofta ensam i bilen med passageraren och denne kan inte



påverka körningen. Syftet har därmed ett tydligt samband med den rätt var och en har till personlig integritet och trygghet som skyddas genom 7 § 1 mom. i grundlagen.

Uppgifterna i straffregistret är sådana känsliga uppgifter som avses i personuppgiftslagens 11 §, och bestämmelser som gäller innehållet i uppgifterna ska därför vara detaljerade och uttömmande. Propositionen innehåller en utförlig förteckning över brott som hindrar beviljande av körtillstånd.

Avsikten är inte att överföra personuppgifter via de gränssnitt som avses i III avd. 2 kap. 1 och 2 § i lagförslaget om transportbalken. Trots detta har tjänsteleverantören för säkerhets skull ålagts att se till att gränssnitten görs tillgängliga på ett sätt som inte äventyrar integritetsskyddet.

Inte heller den rätt till information som i propositionen föreskrivs för myndigheterna äventyrar integritetsskyddet. Trafikverkets rätt att utbyta information med andra myndigheter omfattar inte personuppgifter. Enligt förslaget får Trafiksäkerhetsverket behandla personuppgifter i enlighet med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. i transportbalken. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information trots sekretessbestämmelserna är begränsad till de uppgifter som är nödvändiga för att sköta lagstadgade uppgifter. På motsvarande sätt är även rätten att lämna ut information begränsad till sådana uppgifter som är nödvändiga för att en annan myndighet ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter. Det konstateras särskilt att Trafiksäkerhetsverket inte ur den del av det föreslagna trafiktillståndsregistret vars användning är begränsad får lämna ut sådana uppgifter som verket har fått ur straff- eller bötesregistret eller informationssystemet för polisärenden.

I den offentliga delen av trafiktillståndsregistret antecknas i fråga om personuppgifter som gäller fysiska personer endast personens namn. De kontaktuppgifter som antecknas i den offentliga delen är sådana uppgifter som behövs för att personen ska kunna kontaktas under arbetstid. För att kunna uppnå syftet med registret är det nödvändigt att anteckna namnet i den offentliga delen av registret, eftersom en fysisk person kan vara innehavare av ett trafiktillstånd och den person som ansvarar för trafiken dessutom alltid är en fysisk person.

Lagstiftningen om trafiktillståndsregistret motsvarar kraven i grundlagen. I den föreslagna lagen föreskrivs bland annat om uppgifter som ska antecknas i registret, om bevaringstider och om utlämnande av uppgifter. Det föreskrivs separat om när en myndighet kan lämna ut uppgifter med hjälp av en teknisk anslutning eller på något annat elektroniskt sätt.

*Företags- och yrkeshemligheter.* Propositionen försämrar inte skyddet av företags- och yrkeshemligheter. Det förutsätts inte att företags- eller yrkeshemligheter ska lämnas ut via de gränssnitt som avses i II avd. 2 kap. 1 och 2 §. Rätten att vid informationsutbyte mellan olika myndigheter trots sekretessplikten få och lämna ut uppgifter är begränsad till uppgifter som är nödvändiga med tanke på myndigheternas lagstadgade uppgifter.

*Bemyndiganden.* Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara noga avgränsat. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som ett bemyndigande omfattar ska fastställas noggrant i lag. När det gäller bemyndigande i lagar har grund-

## RP 161/2016 rd

lagsutskottet i sin utlåtandep Praxis ställt krav på exakt och noggrann reglering (GrUU 16/2002 rd, s. 2, GrUU 19/2002 rd s. 5, GrUU 1/2004 rd, s. 2 och GrUU 17/2010 rd, s. 2).

I propositionen föreslås att det genom förordning av statsrådet ska kunna utfärdas närmare bestämmelser om väsentlig information om mobilitetstjänsterna, som enligt III avd. 2 kap. 1 § 1 mom. ska finnas att tillgå via ett öppet gränssnitt i maskinläsbar form. I momentet konstateras att väsentlig information åtminstone omfattar information om linjer, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna. Vad som är väsentlig information kan variera från en tjänst till en annan, och avgörande för en särskild tjänst är vad som är väsentligt att känna till i fråga om just den tjänsten. Genom förordning preciseras vilka grupper av information som är väsentliga för olika tjänster. Det är fråga om information som en tjänsteleverantör ofrånkomligen måste ha för att över huvud taget kunna erbjuda tjänsten. Eftersom skyldigheten att ge tillgång till gränssnitt följer av lagen innebär inte preciseringen av informationsgrupperna en sådan extra börda för aktörerna som ska fastställas på lagnivå, utan det är en fråga av teknisk karaktär. Genom förordning kan dessutom preciseras vilka realtidskrav som gäller för olika informationsgrupper och utfärda närmare bestämmelser om övrig teknisk interoperabilitet.

I propositionen föreslås också att det genom förordning av statsrådet kan utfärdas närmare bestämmelser om säkerställande av interoperabiliteten hos förmedlingstjänster av teknisk karaktär som sammanför öppna gränssnitt samt om hur de som tillhandahåller förmedlingstjänster kan säkerställa interoperabiliteten hos förfarandena för att visa rätten att resa. Bemyndigandet i fråga gäller III avd. 2 kap. 5 §, och är mycket tekniskt till sin karaktär.

I propositionen föreslås att sådan inrikes godstransport i Finland som endast har obetydlig inverkan på transportmarknaden på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan får befrias från tillståndsplikt genom förordning av statsrådet. Bemyndigandet att utfärda en sådan förordning är nytt. Meningen är att förordningen ska innehålla de undantag i fråga om tillståndsplikten som ingår i den gällande godstransportlagen. Befrielse från tillståndsplikten begränsas dock både av en bestämmelse i den föreslagna lagen och av artikel 1.5 i EU:s förordning om trafikidkare, enligt vilken sådan inrikes verksamhet i Finland som endast har föga inverkan på transportmarknaden på grund av godsets karaktär eller den korta transportavståndet kan befrias från tillståndsplikten. Med tanke på näringsfriheten är det av central betydelse att undantag från tillståndsplikten bara kan göras om undantaget endast har obetydlig inverkan på transportmarknaden. Vidare preciseras separat att undantag från tillståndsplikten behövs på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan, vilket ytterligare preciserar omfattningen av bemyndigandet att utfärda förordning. Propositionen omfattar även bemyndiganden att utfärda förordning i vilka det inte föreslås några ändringar. Dessa gäller förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter och beviljande av statsunderstöd för trafik.

I propositionen föreslås att Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur priserna för taxitjänster ska anges och hållas synliga samt om totalpriser för taxitjänster om vilka ska avtalas särskilt om de överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. Bemyndigandet att meddela föreskrifter preciserar den bestämmelse i paragrafen enligt vilken priset för en taxitjänst eller grunderna för hur priset fastställs ska meddelas innan resan inleds eller beställningen bekräftas. Vidare preciseras i paragrafen att priset eller grunderna för hur priset fastställs ska anges på ett tydligt, entydigt och för konsumenten lättförståeligt sätt och läggas fram på ett sådant sätt att konsumenten lätt kan se dem. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter preciserar ovannämnda bestämmelser. Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om totalpriser, om vilka ska avtalas särskilt om de överskrids eller enligt bedömning kommer att överskridas. I bestämmelsen preciseras att Trafiksäkerhetsverket när det meddelar en föreskrift bland annat ska beakta den allmänna prisnivån på taxitjänster, de olika prissättningsmodellerna, den allmänna konsumentprisnivån och befolkningens allmänna inkomstnivå,

## RP 161/2016 rd

vilket närmare anger vad Trafiksäkerhetsverket ska fästa uppmärksamhet vid när det fastställer totalpriset.

Trafiksäkerhetsverket kan även fastställa ett maximipris för de mest anlitade taxitrafiktjänsterna. Befogenheten har definierats tillräckligt noggrant så att ett maximipris kan fastställas om totalpriserna för taxitrafiken är avsevärt högre än den allmänna konsumentprisnivån och kostnadsindexet för taxitrafik. Dessutom ska det maximipris som fastställs av Trafiksäkerhetsverket vara kostnadsorienterat så att det innehåller en skälig vinst.

Trafiksäkerhetsverket bemyndigas också att meddela föreskrifter om tillgängliga fordon, om vilka det föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet. Dessutom får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om taxametrar och andra instrument eller system samt tekniska föreskrifter om utvärderingen av påvisande av att kriterierna för överensstämmelse med kraven enligt ITS-direktivet uppfylls och om ansökan om utvärdering. De ovan nämnda bemyndigandena att meddela föreskrifter gäller tekniska detaljer, och fastställandet av dessa detaljer ligger på ett naturligt sätt i linje med Trafiksäkerhetsverkets uppgifter.

Mot bakgrund av ovanstående är de bemyndiganden som föreslås i propositionen exakta och noga avgränsade i fråga om tillämpningsområdet, och de anses inte strida mot grundlagen.

Med stöd av vad som framförts ovan anses att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

## Transportbalk

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, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling 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.

### AVDELNING II

#### Trafikmarknaden

1 kap.

#### Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

## RP 161/2016 rd

### 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 3 500 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 60 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 §, om dess innehavare har gjort 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.

### 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, 6 och 8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på utövande av yrke i fråga om den som bedriver persontrafik på landsväg,

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 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

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 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,

6) som inte på grund av i 2-5 punkten 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 bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ha gott anseende på det sätt som avses i 6 §.

Om transport av personer och gods på väg i landskapet Åland beslutar Ålands landskapsregering. Tillstånd som beviljats av Ålands landskapsregering berättigar till att bedriva persontransport och godstransport mellan Åland och det övriga Finland.

#### 4 §

##### *Beviljande av taxitrafiktillstånd*

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd för en fysisk person

## RP 161/2016 rd

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 trafiktillstånd 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 organisationsanknutna 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 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 §.

Om bedrivande av taxitrafik i landskapet Åland beslutar Ålands landskapsregering. Tillstånd som beviljats av Ålands landskapsregering berättigar 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 överträdelse som avses i artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare, eller

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 föreligger 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 överträdelseerna 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.



## RP 161/2016 rd

### 8 §

#### *Tillståndets giltighet*

Taxitrafiktillstånd gäller tills vidare. 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.

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

### 10 §

#### *Dödsboms 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 mom. 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 offentligjuridisk 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.

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 anmälningskyldighet 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, såvida myndigheterna inte har tillgång till uppgifterna utifrån en motsvarande anmälan till Skatteförvaltningen.

## RP 161/2016 rd

### 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 15 § 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)

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporterna 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*

## RP 161/2016 rd

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.

### 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 körtillstånd för taxiförare.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan körtillstånd 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).

Trafiksäkerhetsverket beviljar dock inte körtillstånd om personen som på det sätt som framgår av straffregistret

1) har gjort sig skyldig till en gärning som avses i 6 § 2 mom. i straffregisterlagen (770/1993) eller en gärning som avses i 3 mom. 1 – 3 punkten eller ha meddelats ett förbud som avses i 3 mom. 4 punkten,

2) 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.

### 2 §

#### *Giltighet och förnyande av körtillstånd för taxiförare*

Körtillstånd för taxiförare gäller fem år från den dag det beviljats. 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,
- 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,

## RP 161/2016 rd

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.

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, om totalpriserna inom taxitrafiken stiger avsevärt mera än den allmänna konsumentprisnivån och kostnadsindex för taxitrafiken stiger. 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.

## RP 161/2016 rd

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

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 § i eller i lagen om offentlig upphandling (348/2007) upphandlar, kan avvika från kravet i 1 mom., om det inte är tekniskt ändamålsenligt eller skäligen 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 mobilitets-tjänster enligt denna lag eller lagen om offentlig upphandling i anbudsfrågan, 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*

## RP 161/2016 rd

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.

### 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*



## RP 161/2016 rd

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 rådets 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 lagen om offentlig upphandling 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](http://www.hankintailmoitukset.fi).

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,
- 7) grunden för valet av anbud,

## RP 161/2016 rd

8) anbudens giltighetstid.

Vid upphandling tillämpas dessutom bestämmelserna i 44–46 § i lagen om offentlig upphandling, vilka gäller tekniska specifikationer, tekniska specifikationer som gäller miljöegenskaper och påvisande av att anbudet svarar mot kraven. På andra avtal som gäller järnvägstrafik än koncessionsavtal tillämpas dessutom vad som i 35 § 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 anbuds förfarande 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 53 § i lagen om offentlig upphandling. En trafikidkare kan uteslutas på basis av 54 § 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 anbudsfrågan inte har kunnat avfattas så exakt att det bästa anbudet kan väljas eller om anbudet inte till sitt innehåll motsvarar anbudsfrågan. Det förutsätts dessutom att avtalsvillkoren i anbudsfrågan 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 anbudsfrågan. 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.

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 skäligt variationsintervall. Om en relativ viktning av jämförelsegrunderna av motiverad anledning inte kan anges, ska jämförelsegrunderna anges i prioriteringsordning.

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 målpuppfyllelsen.

8 §

*Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet*

Den upphandlande enheten ska fatta ett skriftligt beslut om de avgöranden som påverkar anbudsökandenas 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 anbuderna 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 74 och 75 § i lagen om offentlig upphandling.

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 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 84 § 1–3 mom. i lagen om offentlig upphandling.

9 §

*Särredovisningsskyldighet*

En särredovisningsskyldig trafikidkare enligt 5 punkten i bilagan till trafikavtalsförordningen ska lämna detaljerade uppgifter om de metoder genom vilka intäkterna och kostnaderna

## RP 161/2016 rd

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.

### 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 grunderna för de anslag för statsunderstöd som avses i 1 mom.

## RP 161/2016 rd

### 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 och 3 punkten, 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 erhållandet 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**

## RP 161/2016 rd

### 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.

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 §

###### *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.

Hyvinge, 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,

## RP 161/2016 rd

- 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,
- 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 lagen om offentlig upphandling.

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

### 4 §

#### *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.

### 5 §

#### *Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare*

## RP 161/2016 rd

Trafiksäkerhetsverket och Statens ämbetsverk på 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 1 mom.

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 statens ämbetsverk på 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.

### 6 §

#### *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 Statens ämbetsverk på 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 Statens ämbetsverk på Åland.

### 7 §

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

### 8 §

#### *Myndigheter som utövar tillsyn över passagerarnas och konsumenternas rättigheter*

Konsumentombudsmannen utövar tillsyn över att bestämmelserna i III avd. 1 kap. iakttas med avseende på konsumentskyddet. Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över att bestämmelserna i III avd. 1 kap. iakttas i fråga om andra passagerare än de som befinner sig i konsumentställning.



## RP 161/2016 rd

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*).

### 9 §

#### *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.

### 10 §

#### *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.

### 11 §

#### *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.

### 12 §

#### *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.

### 13 §

#### *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 driftsstället 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 oskälig 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, för att kunna utföra uppgifter enligt denna lag, rätt att få den information de behöver av dem vilkas rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag och av aktörer som handlar för deras räkning.

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 och organisationsanknutna personer enligt 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller om sådana organisationer enligt 1 punkten 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.

De uppgifter som avses i 4 mom. lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller i någon annan elektronisk form.

3 §

*Tillsynsmyndighetens uppgifter i samband med körtillstånd*

## RP 161/2016 rd

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 §

#### *Polisens underrättelseskyldighet*

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

### 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 FO-nummer samt tillståndets nummer och giltighetsperiod. I fråga om den trafikansvarige införs namn och kontaktuppgifter.

## RP 161/2016 rd

Med kontaktuppgifter avses i fråga om fysiska personer sådana uppgifter med hjälp av vilka de kan nås 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, uppgifter 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. 3 kap. 2 och 3 § 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, FO-nummer 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*

Uppgifterna i den offentliga delen av trafiktillståndsregistret är tillgängliga för allmänheten 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 ur 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 skyldighet att informera om spärrmarkeringar finns i 37 § 2 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (507/1993).

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 unionens förordningar och som omfattar den verksamhet som tillståndshavaren bedriver i enlighet med denna lag, 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.

## RP 161/2016 rd

Tillståndet kan återkallas endast om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig. En anmärkning ges muntligen eller skriftligen och en varning skriftligen. En anteckning om att en varning utdelats görs i trafiktillståndsregistret.

### 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).

Omprövning 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 omprövning 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 80–82 §, 85 § 1 mom., 86 § 1 och 2 mom., 87 § 1 och 3 mom., 88, 89, 91 och 92 §, i det inledande stycket i 94 § 1 mom. och 94 § 1 mom. 1–4 punkten, 95 och 99–102 §, 103 § 1 och 2 mom. samt i 105 och 107 § i lagen om offentlig upphandling tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt III avd. 3 kap. 1 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 85 § 2 mom. i lagen om offentlig upphandling kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 94 § 1 mom. 1–3 punkten i lagen om offentlig upphandling ska iaktas trots att ändring har sökts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 94 § 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 bedriver yrkesmässig person- eller gods-transport på väg utan taxi-, person- eller godstrafiktillstånd eller utan ett tillstånd enligt EU:s förordning om internationell busstrafik eller EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller utan behörigt tillstånd bedriver trafik enligt Interbusöverenskommelsen eller enligt ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat som gäller bedrivande av internationell trafik ska för bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd 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 anlitanande av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och försummelseavgift enligt 9 § i den lagen får påföras för ingående av avtalet.

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.

4 §

*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 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.

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).

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 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.



## RP 161/2016 rd

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 upphävs genom denna lag hänvisas till en lag som upphävs 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.

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,

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.

#### 2 a §

I denna lag avses med

- 1) lastbil ett fordon avsett för godstransport för vars framförande krävs körkort för fordon av klass C1 eller C, [och med yrkeskompetens för lastbilsförare kompetens som krävs för gods-transporter med lastbil,]
- 2) buss ett fordon avsett för persontransport för vars framförande krävs körkort för fordon av klass D1 eller D.[ och med yrkeskompetens för bussförare kompetens som krävs för person-transporter 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 bankkapacitet järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 3 § i transportbalken ( / ), avlastare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankkapacitet,

---

35) den som ansöker om tjänster varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankkapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 4 § i transportbalken, 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 järnvägs-trafiken som 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 bankkapacitet, 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 transportbalken,

---

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankkapacitet, 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 transportbalken eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Reglerings-

## RP 161/2016 rd

organet 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 transportbalken 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 transportbalken 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-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, godstrafik tillstånd och taxitrafik tillstånd enligt transportbalken ( / ),  
-----

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 transportbalken ( / ) 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:

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 transportbalken ( / ).  
-----

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 persontrafikstillstånd eller ett godstrafikstillstånd som avses i II avd. 1 kap. 1 § i transportbalken ( / ), och

- a) som arbetar för egen räkning,
  - 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 körkortstillstånd för taxiförare som avses i transportbalken ( / ) 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,

---

## RP 161/2016 rd

### 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, transportbalken, 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

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 transportbalken 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 transportbalken 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, transportbalken 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, transportbalken 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 transportbalken ( / ).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

Helsingfors den 22 september 2016

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

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:

*Gällande lydelse*

25 §

*Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*

-----  
Fordon i kategori M1 som används i tillståndspliktig persontrafik ska ha taxameter. Andra fordon får inte ha taxameter.  
-----

27 a §

*Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*

-----  
Trafiksäkerhetsverket meddelar därtill vid behov närmare tekniska föreskrifter om  
-----

7) dimensioneringen av transportutrymmet

*Föreslagen lydelse*

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

**RP 161/2016 rd**

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

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.*  
-----

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:

*Gällande lydelse*

2 §

*Tillämpningsområde*

Denna lag gäller den yrkeskompetens som i vägtrafik krävs av den som framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon. Vad som i denna lag föreskrivs om yrkeskompetens för lastbilsförare tillämpas också på framförande av traktor i de fall då det av föraren krävs ett körkort för framförande av lastbil. 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) en buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter *för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen*, eller

8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sin yrkesutövning och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning 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 sysselsättning.

*Föreslagen lydelse*

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*.



*Denna lag gäller inte heller förare som är fast bosatta utomlands och som för tillfälligt bruk för in en utomlands registrerad buss och använder den vid andra än kommersiella persontransporter för att i Finland transportera passagerare som anlänt med fordonet, om det inte krävs yrkeskompetens av föraren i den EU- eller EES-stat från vilken transporten kommer eller som avses i 2 § 2 mom. Den frist för den första fortbildningen som föreskrivs i denna lag gäller inte förare som är fast bosatta utomlands, om fristen för den första fortbildningen i den EU- eller EES-stat från vilken transporten kommer eller som avses i 2 § 2 mom. är längre än enligt denna lag men högst sju år. Förare som avses i detta moment måste dock uppfylla de krav på förare som gäller i den EU- eller EES-stat som avses ovan.*

(4 mom. upphävs)

2 a §

*Definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *lastbil* ett fordon för vars framförande krävs kör rätt för fordon av klass C eller C1,
- 2) *buss* ett fordon för vars framförande krävs kör rätt för fordon av klass D eller D1.

2 a §

*Definitioner*

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:

*Gällande lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

9) *den som ansöker om bankkapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen (869/2009), avlastare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankkapacitet,

35) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankkapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen, 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 tjänsteleverantören tillhandahåller,

71 b §

*Regleringsorganets uppgifter*

Regleringsorganet ska övervaka, kontrol-

*Föreslagen lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

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

35) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankkapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 § i transportbalken*, 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 tjänsteleverantören tillhandahåller,

71 b §

*Regleringsorganets uppgifter*

Regleringsorganet ska övervaka, kontrol-

lera 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 14 § i kollektivtrafiklagen,

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 14 § i kollektivtrafiklagen 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 14 § i kollektivtrafiklagen 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.

lera 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 transportbalken,

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 transportbalken 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 transportbalken 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 av-

göra.

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 14 § i kollektivtrafiklagen 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-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

---

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 transportbalken 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-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:

*Gällande lydelse*

6 §

*Syftet med fullgöranderapporter*

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av trafik-tillstånd i enlighet med lagen om kommersi-ell godstransport på väg (693/2006) och kollektivtrafiklagen (869/2009),

*Föreslagen lydelse*

6 §

*Syftet med fullgöranderapporter*

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

14) beviljande och återkallande av *persontrafik*tillstånd, godstrafiktillstånd och *taxitrafik*tillstånd enligt transportbalken ( / ),

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:

*Gällande lydelse*

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 kollektivtrafiklagen (869/2009) 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.  
-----

*Föreslagen lydelse*

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 transportbalken ( / ) 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:

*Gällande lydelse*

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 kollektivtrafiklagen (869/2009).

*Föreslagen lydelse*

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 *transportbalken* ( / ).

-----  
*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:

#### *Gällande lydelse*

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 trafikillstånd enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) eller kollektivtrafiklagen (869/2009), och

- a) som arbetar för egen räkning,
- 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,

#### *Föreslagen lydelse*

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 transportbalken ( / ),* och

- a) som arbetar för egen räkning,
- 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:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

3 §

3 §

*De registrerade*

*De registrerade*

-----  
I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som

-----  
I registret får dessutom föras in uppgifter om fysiska personer som

-----  
8) har den kompetens som föreskrivs i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller *lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009)* eller har anmält sig till utbildning eller prov som krävs för denna kompetens.

-----  
8) har ett sådant körtillstånd för taxiförare som avses i *transportbalken ( / )* 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 §

5 §

*Andra uppgifter som registreras om fysiska personer*

*Andra uppgifter som registreras om fysiska personer*

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

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

-----  
13) uppgifter om det utbildningscentrum

-----  
13) uppgifter om det utbildningscentrum

som har meddelat utbildning för yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare, om den innehavare av utbildningstillstånd som meddelat utbildning för körtillstånd för taxiförare, 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, körtillstånd för taxiförare eller dess duplettexemplar och om anteckningar om lastbils- eller bussförarens yrkeskompetens i körkortet,

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 föreskrivs om hemlighållande av uppgifter har den registeransvarige rätt att få uppgifter enligt följande:

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

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 föreskrivs 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 yrkeskompetens för taxiförare och vägtrafiklagen (267/1981) avsedd serviceproducent uppgifter om behandlingen av körkortstillstånd, körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, trafikläraartillstånd, yrkeskompetensbevis för förare, körtillstånd för taxiförare och parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning, av i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare och lagen om yrkeskompetens för

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, transportbalken, och vägtrafiklagen (267/1981) avsedd serviceproducent uppgifter om behandlingen av körkortstillstånd, körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, trafikläraartillstånd, 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

taxiförare avsedd meddelare av utbildning eller fortbildning uppgifter om utbildningen samt av provmottagare uppgifter om prov.

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 motorcykel och trafikläraartillstånd, 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 yrkeskompetens för taxiförare för behandlingen av beviljande av körtillstånd för taxiförare samt till sådana serviceproducenter som avses i vägtrafiklagen för behandlingen av beviljande av parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning,

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 motorcykel och trafikläraartillstånd, 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 transportbalken 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 och till sådana service-

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 serviceprodu-

producenter som avses i lagen om yrkeskompetens för taxiförare för behandlingen av beviljande av körtillstånd för taxiförare, uppgifter om en persons hälsotillstånd till sådana serviceproducenter som avses i körkortslagen, lagen om yrkeskompetens för taxiförare och vägtrafiklagen för behandlingen av beviljande av körtillstånd, körkort, trafiklärtillstånd, körtillstånd för taxiförare och parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning samt uppgifter om hinder för erhållande av körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, trafiklärtillstånd, yrkeskompetensbevis för förare eller körtillstånd för taxiförare till de serviceproducenter som avses i ovan nämnda lagar för behandlingen av beviljande av körkort eller det nämnda tillståndet,

center som avses i transportbalken 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 körtillstånd, körkort, trafiklärtillstånd och parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning samt uppgifter om hinder för erhållande av körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, trafiklärtillstånd eller yrkeskompetensbevis för förare till de serviceproducenter som avses i ovan nämnda 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 bestäms 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 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 yrkeskom-

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, transportbalken 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, transportbalken och

**RP 161/2016 rd**

petens för taxiförare 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.

-----

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:

*Gällande lydelse*

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 yrkeskompetens för taxiförare (695/2009).  
-----

*Föreslagen lydelse*

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 transportbalken ( / ).  
-----

-----  
*Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.*  
-----