

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

Syftet med propositionen är att förbättra tillgången på taxitjänster särskilt i samband med kommunsammanslagningar och i områden utanför kommuncentrum. Syftet är också att underlätta tillståndsmyndigheternas verksamhet då de beviljar taxitillstånd.

Dessutom är syftet att underlätta tillsynen över skyldigheten att bedriva taxitrafik för taxiföretagare i landsbygdskommuner och på stationsplatser utanför kommuncentrum samt att förbättra ställningen som konsumenter för taxikunderna i dessa områden.

I propositionen föreslås det att lagen om taxitrafik ska ändras så, att tillståndsmyndigheternas möjligheter att i taxitillstånden fastställa en mindre plats än en hel kommun som stationsplats förtydligas genom att bestämmelserna om maximiantalet tillstånd ändras och företrädesordningen i lagen för dem som får taxitillstånd kompletteras.

Det föreslås att bestämmelserna om maximiantalet tillstånd ändras så, att det vid fastställandet av dessa maximiantal eller kvoter även ska bestämmas hur många tillstånd som ska beviljas för ett sådant mindre område än en kommun som efter en kommunsammanslagning har förlorat sin ställning som självständig kommun. För en stationsplats som är mindre än kommunen ska således fastställas en egen kvot inom ramen för det totala antalet tillstånd. På så sätt kunde länsstyrelsen mera exakt än för närvarande rikta in till-

stånden till att sökas inom kommunens område.

I propositionen föreslås också att en sökande som ansöker om tillstånd för ett område som är beläget minst 20 kilometer från kommuncentrum ska ges företräde vid beviljandet av taxitillstånd.

Förslaget om ändring av företrädet ska endast gälla den krets av tillståndssökande som exakt avgränsas i lagen, vilket innebär att lagbestämmelserna om företrädesordningen som trädde i kraft år 2007 trots ändringen i huvudsak bibehålls. Således kan de tillståndssökande fortfarande förlita sig på huvudregeln, som utgår från att de tillståndssökandes inbördes företrädesordning avgörs av hur lång arbetserfarenhet som taxiförare de sökande har och att en del av tillstånden efter en övergångstid alltid beviljas sökande som redan har taxitillstånd.

I propositionen föreslås dessutom en ändring av den skyldighet att avtala om jour som för närvarande gäller alla taxiföretagare i landsbygdskommuner, så att jourerna alltid ska anmälas till länsstyrelsen. En anmälan om jour ska göras även om det inte finns flera taxiföretagare på orten eller om man inte kan nå ett avtal. Om skyldigheten att bedriva trafik inte fullgörs eller om anmälningsskyldigheten försummas kan länsstyrelsen i sista hand även återkalla tillståndet.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft i juni 2009.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÄN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
1.2 Bedömning av nuläget .....	5
2 PROPOSITIONENS MÅL OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	7
2.1 Målsättning.....	7
2.2 De viktigaste förslagen.....	7
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	8
3.1 Ekonomiska konsekvenser .....	8
Konsekvenser för den offentliga ekonomin .....	8
Konsekvenser för hushållen .....	8
Konsekvenser för näringslivet.....	8
Konsekvenser för taxinäringen.....	8
3.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	8
3.3 Samhälleliga konsekvenser .....	8
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	9
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	9
DETALJMOTIVERING .....	10
1 LAGFÖRSLAG .....	10
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	13
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	13
LAGFÖRSLAG .....	14
om ändring av lagen om taxitrafik.....	14
BILAGA .....	17
PARALLELLTEXTER .....	17
om ändring av lagen om taxitrafik.....	17

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

Bedrivande av taxitrafik regleras i lagen om taxitrafik (217/2007). Lagen trädde i kraft den 1 augusti 2007. Syftet med lagen är att säkerställa tillgången på goda taxitrafiktjänster. För att kunna få ett taxitillstånd ska en sökande alltid ha rättshandlingsförmåga och uppfylla vissa krav gällande anseende och yrkeskompetens samt kunna svara för sina ekonomiska förpliktelser. Kraven är till största delen desamma som före år 2007. Lagen grundar sig även fortfarande på en begränsning av antalet tillstånd. Den största ändringen jämfört med tidigare är att lagen inte längre innehåller tillståndsmyndighetens behovsprövning i varje enskilt fall, eftersom en sådan behovsprövning enligt den näringsfrihet som garanteras i grundlagen inte längre är möjlig. Utöver att om alla begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna ska föreskrivas i lag ska syftet med dessa begränsningar också alltid vara godtagbart och de som bestämmelser vara exakta, noga avgränsade och rätt proportionerade. I samband med lagändringen ändrades alltså tillståndssystemet i sin helhet ur denna synvinkel, varvid man även beaktade att systemet – inklusive villkoren för tillstånd och tillståndets giltighet – eftersom det begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna även ska garantera en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet.

Enligt lagen om taxitrafik beslutar tillståndsmyndigheterna, dvs. länsstyrelserna för närvarande om antalet tillstånd på basis av ett årligen fastställt maximalt antal tillstånd per kommun, en kvot. Tillståndsmyndigheterna bestämmer särskilt om beviljandet av tillstånd inom ramen för kvoten enligt den i lagen angivna företrädesordningen för de sökande.

I fråga om trafikområde och stationsplats ändrades lagen inte år 2007. Det trafikområde som antecknas i tillståndet är fortfarande hela landet och enligt lagen ska stationsplatsen för trafiken fastställas i tillståndet. Enligt definitionen i lagen är stationsplatsen den plats eller kommun från vilken trafiken bedrivs och dit en bil som använts i trafik förs efter att en körning eller ett uppdrag har avslutats.

En stationsplats som antecknats i tillståndet har traditionellt varit en viktig metod för att i praktiken styra bilarna till en viss ort, eftersom bestämmelsen förpliktar taxiföretagaren att i allmänhet finnas tillgänglig för körningar på stationsplatsen. Taxiföretagaren kan sedan köra kunden till en plats var som helst i Finland och ta ett uppdrag på annat håll, men kan inte fritt stanna och vänta på transporter utanför sin stationsplats.

I fråga om antalet tillstånd utgår lagen från att kommunernas kvoter ska fastställas till en sådan nivå att de inte heller vid tidpunkter när efterfrågan är som störst begränsar tillgången på taxitjänster eller försämrar kvaliteten på tjänsterna. Vid fastställandet av kommunernas kvoter använder länsstyrelsen de uppgifter som den har skaffat och erhållit genom uppföljningen av efterfrågan och tillgång. Lagen förutsätter att vissa uppgifter följs upp. Länsstyrelsen kan också använda uppgifter för ett större område än en kommun, om det är nödvändigt med avseende på tillgången på taxitjänster.

I praktiken har länsstyrelserna fastställt det maximala antalet taxitillstånd genom uppföljning av de kommunvisa uppgifter som påverkar efterfrågan och tillgång som föreskrivs i lagen om taxitrafik. Följaktligen insamlas följande uppgifter som påverkar efterfrågan: befolkningsutveckling, invånarnas inkomstutveckling, tätortsgrad, självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser, gat- och vägnätets längd, antalet vårdplatser och antalet serveringstillstånd i förhållande till invån-

narantal, antalet passagerarterminaler samt kollektivtrafikens volym. Följande uppgifter som påverkar tillgången insamlas: antalet gällande taxitillstånd, taxitrafikens omsättning och körningar per bil uttryckt i kilometer, taxiföretagens storlek samt antalet beställningar som beställningscentralerna har förmedlat och inte förmedlat. Länsstyrelsen ska enligt lagen också följa responsen från konsumenterna i fråga om tillgång och kvalitet samt huruvida tillgången är tillräcklig med tanke på näringslivets och kommunernas transportbehov. I praktiken grundar sig denna uppföljning på utlåtanden från handelskammare och kommuner. För att systematiskt samla in kundrespons bereds ett responsystem. Länsstyrelsen har dessutom till uppgift att inom sitt område följa förändringar i efterfrågan och tillgång på taxitjänster samt hur lönsamheten i branschen utvecklas. Som mätare fungerar i detta sammanhang i huvudsak ovan nämnda uppgifter som påverkar tillgången samt det taxitåthetstal som följs upp kommunvis och som anger hur många invånare det finns i kommunen per taxibil.

Ovan nämnda statistiska uppgifter kan endast fås kommunvis. En del av statistiken finns också att tillgå endast för sinsemellan olika år. Statistik beskriver dessutom alltid förgången tid, varför den nödvändigtvis inte längre beskriver den aktuella situationen med tanke på beslutsfattandet. Antalet tillstånd grundar sig på en helhetsbedömning enligt 20 § i lagen av ovan redogjorda statistik, innehållet i kommunernas och handelskamrarnas utlåtanden och det som framgår ur responsen.

Innan kvoterna fastställs ber man också om kommunernas åsikt om huruvida tillgången på taxiservice är tillräcklig och om behovet av materiel som uppfyller kraven på fordonets tillgänglighet samt om servicekvaliteten. Av handelskamrarna begärs utlåtande särskilt med tanke på näringslivets behov. I allmänhet har även representanter för taxiföretagarnas regionala förening getts tillfälle att bli hörda.

I fråga om materiel som uppfyller krav på fordonets tillgänglighet innehåller lagen en bestämmelse enligt vilken i kvotbeslutet också ska bestämmas hur många tillstånd som ska förenas med krav på fordonets tillgäng-

lighet. För fordon som uppfyller krav på tillgänglighet fastställs således i praktiken en egen kvot inom ramen för det totala antalet tillstånd. Skyldigheten enligt lagen har i praktiken visat sig fungera väl, eftersom antalet fordon som lämpar sig för personer med funktionshinder har ökat i antal.

Taxitillstånden beviljas på det sätt som förutsätts i förvaltningslagen i gemensam behandling efter det att det offentligt kungjorts att de kan sökas. Eftersom behovsprövning i enskilda fall inte längre får tillämpas, utreds trafikbehovet inte längre på något sätt i samband med behandlingen av ansökningarna och begärs inga särskilda utlåtanden längre. Antalet tillstånd som beviljas grundar sig på en fastställd kvot. Länsstyrelsen utreder endast de villkor för beviljande av tillstånd som inverkar på sökandenas personliga behörighet. Länsstyrelsen utreder således om den sökande har rättshandlingsförmåga och har gott anseende, kan svara för sina ekonomiska förpliktelser, har genomgått en företagarkurs i taxitrafik, om sökandens taxitillstånd har återkallats på grund av förseelser eller försummelse under det senaste året och om sökanden har sex månaders erfarenhet som taxiförare eller av något annat serviceyrke.

Om det finns flera sökande än tillstånd kan beviljas, sätts sökandena i den företrädesordning som nämns i lagen. Under en övergångsperiod, som löper ut vid utgången av 2011, fastställs företrädesordningen på basis av arbetserfarenhetens längd. Även i fråga om de tillstånd som beviljas efter övergångsperioden fastställs företrädesordningen i huvudsak på basis av arbetserfarenheten, men en del av tillstånden ska beviljas sådana sökande, som redan har ett tillstånd.

I lagen ingår också en bestämmelse om skyldighet att bedriva taxitrafik. Trafiken får endast avbrytas av de orsaker som nämns i lagen och skyldigheten att bedriva taxitrafik gäller således i princip alltid 24 timmar i dygnet sju dagar i veckan, till den del som den inte har begränsats enligt det körschema som fastställts av myndigheten. Eftersom det i praktiken inte är nödvändigt att fastställa körscheman för landsbygdskommuner, på grund av att de är så exakta, infördes i lagen om taxitrafik en ny bestämmelse, enligt vilken taxiföretagarna på sådana orter är skyldi-

ga att göra upp ett avtal om jourskyldighet. Tillståndsmyndigheten ska dessutom enligt lagen om taxitrafik en gång per år kontrollera att tillståndshavaren fortfarande bedriver trafik, oberoende av om tillståndshavaren är verksam på landsbygden eller i en stad.

## 1.2 Bedömning av nuläget

Vid tillämpningen av lagen har det framkommit att man i tillstånden i praktiken inte längre kan fastställa ett mindre område än en hel kommun som stationsplats.

Detta beror delvis på att de maximala antalen tillstånd ska fastställas kommunvis och att de enligt lagen inte ens kan fastställas för ett mindre område än en kommun. En orsak är också att det när man begränsar antalet tillstånd i allmänhet alltid finns flera sökande än det kan beviljas tillstånd. Den ordning i vilken tillstånd enligt lagen ska beviljas tillåter inga andra grunder att sätta de tillståndssökande i företrädesordning än arbetserfarenhet som taxiförare, erfarenhet av ett serviceyrke eller befintligt tillstånd. Lagens företrädesordning är noggrant definierad och ger inte möjlighet att ge företräde till exempel till sökande som ansöker om tillstånd för en stationsplats som är mindre än en kommun.

Sökande som har velat bedriva taxitrafik i ett mindre område än en kommun har alltså inte ansetts kunna få en särställning vid beviljandet av tillstånd. Trenden för närvarande tycks vara att de som på grund av längre arbetserfarenhet har fått ett tillstånd söker sig till att i praktiken uteslutande sköta taxitrafiken i kommuncentrum. Situationen har ansetts leda till att tillgången på service i de gamla kommunerna och i glesbygderna försämras och att samhällets transportkostnader ökar då sträckorna blir längre. Man har särskilt bekymrat sig över den inverkan som kommunsammanslagningarna vid ingången av 2009 haft på tillgången på taxiservice. Kommunsammanslagningar genomfördes då i alla län utom Lapplands län, och sådana kan komma att genomföras också i framtiden. I Västra Finlands län minskade antalet kommuner vid ingången av 2009 med en fjärdedel på grund av sammanslagningar.

Kommunikationsministeriet försökte bedöma kommunsammanslagningarnas verk-

ningar i slutet av år 2008 bland annat genom att be länsstyrelserna om en bedömning av vilka åtgärder som bör vidtas och genom att därefter ge anvisningar till tillståndsmyndigheterna. I flera län började man noggrannare följa med tillgången i sådana områden, men å andra sidan ändrades tillstånd som beviljats för ett mindre område än en kommun allmänt till att gälla hela kommunen. Länsstyrelserna medgav i synnerhet betydelsen av det problem som kommunsammanslagningarna medförde, men påpekade även problemen med den gällande lagstiftningen. Man uppskattade att taxibrist särskilt skulle uppkomma i sådana områden i de nya kommunerna, där ett område som tidigare varit en självständig kommun går upp i en större kommun med ett nytt, dragningskraftigt kommuncentrum. Utöver detta problem betonade länsstyrelserna kraftigt att taxiservicen håller på att försämrans på grund av bristen på sökande i glesbygderna. Orsaken till det bristande antalet sökande ansågs vara dåliga utkomstmöjligheter. Denna oro har även framkommit i den uppföljning av lagen om taxitrafik som ministeriet inledde år 2008 och som fortfarande pågår.

Enligt lagen kan stationsplatsen redan nu fastställas som ett område som är mindre än en kommun, så till denna del finns det inget behov av att ändra lagen. Tillståndsmyndigheterna har dock i praktiken inte ansett sig kunna bevilja sådana tillstånd på grund av bestämmelserna om den kommunvisa kvoten och företrädesordningen.

Den nya praxisen för beviljande av tillstånd har medfört att tiderna för behandling av ansökan har blivit betydligt kortare än under den tidigare lagens giltighetstid. I fråga om företrädet har det dock anförts besvär. De största problemen för tidtabellerna har dock orsakats av besvären över själva kvotbesluten i länen, där förvaltningsdomstolarna har meddelat förbud mot verkställighet på grund av besvär. Detta har medfört att man innan ärendet har avgjorts inte har kunnat bevilja tillstånd för de kommuner som varit föremål för besvär ens i stället för de tillstånd som avstått.

Både i fråga om fastställande av kvoten och om företrädesordningen finns det numera flera domstolsbeslut, där länsstyrelsernas beslut

har upphävts. De som sökt ändring har ansett att antalen tillstånd i kvotbesluten har varit alltför stora och besluten har upphävts och återförvisats till ny behandling bland annat på den grunden att det i fråga om varje kommun särskilt bör nämnas alla uppgifter som påverkat antalet tillstånd. Beslut har dock upphävts på ovan nämnda grunder endast av Åbo förvaltningsdomstol. Sålunda har olika förvaltningsdomstolars avgöranden i liknande ärenden kunnat vara helt olika, även om länsstyrelsernas motiveringar har grundat sig på enhetliga kriterier. Tills vidare har man endast fått ett avgörande från högsta förvaltningsdomstolen om motiveringarna till kvotbesluten. I detta avgörande betonades huvudregeln gällande fastställande av kvoten, och de ändringssökande fick inte rätt. Högsta förvaltningsdomstolen fastslog att trots att man vid fastställandet av det maximala antalet tillstånd utnyttjar de uppgifter som fås genom uppföljningen av efterfrågan och tillgång, behöver beslutet inte grunda sig enbart på dessa uppgifter. Utgångspunkten är det lagrum som gäller kvotens huvudprinciper, enligt vilken de maximala antalen tillstånd ska fastställas till en sådan nivå att de inte heller vid tidpunkter när efterfrågan är som störst begränsar tillgången på taxitjänster eller försämrar kvaliteten på tjänsterna. Även om beslutet i fråga gäller huvudstadsregionen, är principen allmängiltig, och torde även kunna tillämpas mera allmänt.

Även beslut om företrädesordningen har upphävts på grund av att bestämmelserna lämnar rum för tolkning. Bestämmelserna om företrädesordningen favoriserar nämligen inte entydigt en lång arbetserfarenhet som taxiförare ens under övergångstiden. Till denna del har förvaltningsdomstolarnas beslut om upphävande varit enhetliga. I dem har man ansett att även en person som har erfarenhet av något serviceyrke kan anses som mera meriterad att få tillstånd, åtminstone om den andra sökanden är en person som redan har ett taxitillstånd. Detta trots att lagrummet om övergångsbestämmelsen inte innehåller något omnämnande om serviceyrke eller en definition av vad som avses med serviceyrke. Av dessa tolkningar kan man dra slutsatsen att de nuvarande bestämmelserna om företräde är otillräckliga och således lätt leder till

felaktiga tolkningar. Förvaltningsdomstolarnas tolkning förutsätter att en person som har arbetat i ett serviceyrke i sex månader ska anses vara mera meriterad att få tillstånd än en person som sedan tidigare har ett tillstånd, men en person som arbetat som taxiförare i sex månader innan han eller hon söker sitt första taxitillstånd ska dock ha företräde före den som har arbetat i ett serviceyrke.

I fråga om företrädesordningen har kommunikationsministeriet på grund av ett klagomål som inkommit till riksdagens justitieombudsman redogjort för hur man i länsstyrelserna bedömer förarerfarenhetens längd. Av denna redogörelse framgick att praxis i de olika länsstyrelserna avvek från varandra, och att det även kunde förekomma variationer inom ett och samma län. Till exempel det beräkningssätt som grundar sig på inkomstgränser har i större utsträckning endast använts i länsstyrelsen i Södra Finlands län. Riksdagens justitieombudsman föreslår i sin skrift av den 22 april 2009 att åtgärder ska vidtas för att kriterierna för bedömning och verifiering av arbetserfarenheten för dem som ansöker om taxitillstånd ska fastställas på ett sätt som är juridiskt effektivt och som bättre än för närvarande tryggar en enhetlig tillämpning av lagen och en jämlik behandling av de sökande. Riksdagens justitieombudsman hänvisar till möjligheten att foga ett bemyndigande till lagen. Med stöd av det kunde närmare bestämmelser eller anvisningar meddelas i ärendet.

I fråga om tillsynen över bedrivandet av trafik har det alltid varit svårt att i praktiken övervaka stationsplatsbestämmelserna på annat sätt än med hjälp av ett fastställt körschema eller branschens interna övervakning. På landsbygden har det i praktiken varit så gott som omöjligt att övervaka skyldigheten att bedriva trafik. Jouravtalet enligt lagen om taxitrafik har inte underlättat situationen, eftersom det veterligen endast har ingåtts några få avtal enligt lagen om taxitrafik om jour-skyldighet på landsbygden. Länsstyrelserna har informerat om saken och rekommenderat ingående av avtal, men taxiföretagarna har på flera orter varit ovilliga att anmäla om eventuella avtal. Man kan inte tvinga någon att ingå avtal. Det har i praktiken varit omöjligt att övervaka skyldigheten att bedriva trafik

på landsbygden. Många gånger har verksamheten varit exemplarisk och jourerna har varit i bruk redan flera år, men på vissa orter har taxiföretagarna endast skött obligatoriska avtalskörningar, såsom kommunernas transporter, och således varit omöjliga att nå för andra körningar.

## **2 Propositionens mål och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Propositionens målsättning är att förbättra tillgången på taxiservice utanför kommuncentrum och särskilt i området för sådana kommuner som på grund av en sammanslagning gett upp sin självständiga ställning eller annars upplösts. Syftet är också att underlätta tillståndsmyndigheternas möjligheter att bevilja taxitillstånd för dessa områden.

Dessutom är syftet att underlätta övervakningen av skyldigheten att bedriva taxitrafik i landsbygdskommuner och utanför kommuncentrum samt att förbättra ställningen som konsumenter för taxikunderna i dessa områden.

### **2.2 De viktigaste förslagen**

I propositionen föreslås det att lagen om taxitrafik ska ändras så, att tillståndsmyndigheternas möjligheter att i taxitillstånden fastställa en mindre ort än en hel kommun som stationsplats underlättas genom att bestämmelserna om maximiantalet tillstånd ändras och företrädesordningen i lagen för dem som får taxitillstånd kompletteras.

Enligt propositionen ges länsstyrelserna rätt att särskilt beakta det antal tillstånd som ska beviljas för ett mindre område än kommunen, dvs. den anslutna kommunens område, när de fastställer det maximala antalet taxitillstånd. I praktiken innebär detta att i kommunens kvot alltid särskilt införs antalet tillstånd även för området för sådana kommuner som på grund av en sammanslagning gett upp sin självständiga ställning eller annars blivit upplösta. På så sätt kunde länsstyrelsen mera exakt än för närvarande

rikta in tillstånden till att sökas inom kommunens område.

I propositionen föreslås också att en sökande som ansöker om tillstånd för ett område som är beläget minst 20 kilometer från kommuncentrum ska ges företräde vid beviljandet av taxitillstånd. På detta sätt säkerställs tillgången på taxiservice även i byarna och i de till arealen stora kommunerna. Avståndet på 20 km kan anses vara en lämplig gräns med tanke på tillgången på service och priserna.

Förslaget om ändring av företrädet för de tillståndssökande gäller endast den krets av tillståndssökande som exakt avgränsas i lagen, vilket innebär att lagbestämmelserna om företrädesordningen som trädde i kraft år 2007 trots ändringen i huvudsak bibehålls. Således kan de tillståndssökande fortfarande förlita sig på huvudregeln, som har som utgångspunkt att de tillståndssökandes inbördes företrädesordning avgörs av hur lång arbets- erfarenhet som taxiförare de sökande har och att en del av tillstånden efter en övergångstid alltid beviljas sökande som redan har tillstånd. Även situationen för de sökande som skaffat erfarenhet av ett serviceyrke bibehålls, men lagtexten förtydligas även till dessa delar på grund av de tolkningsproblem som framkommit i rättspraxis. Ändringen ska gälla både under den övergångstid till utgången av 2011 som nämns i lagen om taxitrafik och de tillstånd som beviljas efter det.

I propositionen föreslås dessutom en ändring av den skyldighet att avtala om jour som för närvarande gäller alla taxiföretagare i landsbygdskommuner så att jourerna alltid ska anmälas till länsstyrelsen. En anmälan om jour ska göras även om det inte finns flera taxiföretagare på orten eller om man inte kan nå ett avtal. För att denna skyldighet ska iaktas föreslås att taxitillståndet ska kunna återkallas om skyldigheten att bedriva trafik inte fullgörs eller om anmälningskyldigheten försummas och det är fråga om en allvarlig och betydande förseelse.

Propositionen har inga verkningar på skyldigheterna gällande stationsplatsen i gällande tillstånd. Taxitillstånd gäller tills vidare. Stationsplatsbestämmelserna i de gällande tillstånden ska dock på tillståndshavarens initia-

tiv kunna begränsas till ett område som är mindre än en kommun.

### 3 Propositionens konsekvenser

#### 3.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

De viktigaste taxikunderna är hushållen, kommunerna och näringslivet. I fråga om användningen av taxi är hushållens andel över 45 procent, kommunernas andel ca 35 procent och näringslivets andel cirka 20 procent. För taxiverksamheten på landsbygden är kommunernas andel av kundunderlaget dock större än i genomsnitt.

Omsättningen inom taxinäringen var år 2007 drygt 700 miljoner euro. Av denna omsättning bestod över en tredjedel, dvs. över 200 miljoner euro, av avgifter och ersättningar från kommunerna och Folkpensionsanstalten. När lagen om taxitrafik bereddes, uppskattades det att konkurrensutsättningen skulle effektivieras och kommunernas kostnader sjunka. I praktiken har så inte skett, utan kostnaderna för kommunernas transporter har på många orter ökat. Detta har utöver prisförändringar ansetts bero på att antalet deltagare i anbudsinfordringar inte har ökat. De föreslagna ändringarna har inga verkningar för prisregleringen. Ändringarna påverkar dock stävjandet av kostnaderna för samhällsbekostade transporter, eftersom de gör det möjligt att förkorta sådana transporters sträckor. Ändringarna kan också öka antalet deltagare i anbudsinfordringar genom att rikta sökande till områden där efterfrågan för närvarande är mindre.

Konsekvenser för hushållen

Genom de föreslagna ändringarna förbättras befolkningens tillgång på taxitjänster i området för sådana kommuner som på grund av en kommunsammanslagning har gett upp sin självständiga ställning och i kommuner som till ytan är mycket stora och i byarna i sådana kommuner. Genom ändringarna blir taxiresorna kortare, vilket bidrar till att hålla priserna på skälig nivå.

Konsekvenser för näringslivet

De ekonomiska konsekvenser som lagändringen medför för näringslivet är små.

Konsekvenser för taxinäringen

Genom de föreslagna ändringarna ingriper man inte i de befintliga taxitillstånden annat än i fråga om anmälan om jour. De ekonomiska konsekvenserna för detta är små. Ändringarna kommer ändå att ha vissa positiva ekonomiska konsekvenser för de taxiföretagare som har beviljats eller beviljas tillstånd för hela kommunens område.

#### 3.2 Konsekvenser för myndigheterna

Genom de ändringar som föreslås underlättas tillståndsmyndigheternas möjligheter att fastställa en mindre plats än en kommun som ett tillstånds stationsplats. Ändringarna inverkar på skötseln av ärenden som gäller taxitrafiken och de förfaranden som tillämpas. Förfarandet för fastställande av kvoten ändras, vilket i motsvarande utsträckning ökar tillståndsmyndigheternas arbete. Detta beror bl.a. på att det inte finns statistiska uppgifter att tillgå i samma mån som i fråga om hela kommunen. De exakta nya definitionerna i lagen gör det emellertid lättare att fastställa en ny slags kvot och underlättar praxisen i fråga om företrädesordningen för tillstånd.

Anmälningsskyldigheten gör det lättare att övervaka skyldigheten att bedriva taxitrafik, men ökar i praktiken inte arbetsmängden. Bestämmelserna görs även tydligare. De ändringar som förtydligar tolkningen av lagen är av betydelse när länsstyrelsernas uppgifter i samband med regionförvaltningsreformen överförs till en ny myndighet. De föreslagna ändringarna har inga verkningar när det gäller antalet anställda som sköter taxiärenden vid länsstyrelserna.

#### 3.3 Samhälleliga konsekvenser

De föreslagna ändringarna kommer att få betydelse framför allt genom att de främjar jämlika möjligheter till taxitjänster för befolkningen i sammanslagna kommuners olika



områden. Genom att tillgången på taxitjänster förbättras har ändringarna indirekta verkningar på invånarnas välfärd, men också på områdenas konkurrensförmåga och näringsverksamhet genom att ställningen för dessa områden inom kommunen stärks. Verkningarna varierar dock mellan länen. I Västra Finlands län minskade antalet kommuner vid ingången av år 2009 med en fjärdedel, vilket innebär att även lagens verkningar skulle vara störst där. I Lapplands län förekom inga kommunsammanslagningar under denna tid, men lagen kan ha verkningar när det gäller att locka nya bytaxiföretagare.

De föreslagna ändringarna kan medföra att den kommunvisa kvoten för en kort tid inte uppfylls, om det inte finns tillräckligt med sökande till de kvoter inom kommunkvoten som gäller ett mindre område i kommunen. Det kan dock uppskattas att situationen korrigeras på längre sikt.

#### **4 Beredningen av propositionen**

Förslaget har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med länsstyrelserna i Östra Finlands och Västra Finlands län och Suomen Taksiliitto r.y.

Utlåtande om propositionen har begärts hos justitieministeriet, de instanser som deltagit i beredningen, övriga länsstyrelser, Fordonsförvaltningscentralen och Suomen Palvelutaksit ry. Dessutom har propositionen särskilt diskuterats med justitieministeriet. Länsstyrelserna, Fordonsförvaltnings-

centralen, Finlands Kommunförbund och Suomen Taksiliitto r.y. lämnade utlåtanden.

Av utlåtandena framgår att propositionens syften i allmänhet har ansetts vara ett steg i rätt riktning. I utlåtandena understöddes förslaget till ändring av fastställandet av företräde. I utlåtandena har man dock fäst uppmärksamhet vid att bestämmelserna om fastställande av kvoter och beviljande av tillstånd fortfarande kan ge rum för tolkning på samma sätt som i den gällande lagen om taxitrafik.

#### **5 Samband med andra propositioner**

Vid finansministeriet bereds som bäst en reform av statens regionförvaltning, det s.k. ALKU-projektet. Inom kommunikationsministeriets verksamhetsområde gäller projektet även länsstyrelsernas trafikavdelningar. Avsikten är att deras verksamhet samtidigt med detta projekt ska överföras till närings-, trafik- och miljöcentralernas ansvarsområden för trafik och infrastruktur.

Avsikten är att omstruktureringen av ämbetsverken inom trafikförvaltningen ska genomföras från ingången av 2010. Inom ramen för omstruktureringen blir Fordonsförvaltningscentralen en del av det nya ämbetsverk som ska svara för trafiksäkerheten.

Avsikten är att författningsförslagen gällande ALKU-projektet ska ges till riksdagen för behandling före sommaren 2009 och författningsförslagen gällande omstruktureringen av ämbetsverken inom trafikförvaltningen i september 2009.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

**2 §. Definitioner.** I paragrafens 1 mom. 8 punkt definieras den anslutna kommunens område. Kommunsammanslagningar har genomförts genom att de kommuner som ska sammanslås har upplösts och en ny kommun har grundats. En del kommunsammanslagningar har däremot genomförts genom att en eller flera kommuner har anslutits till en annan. Med den anslutna kommunens område ska i denna lag avses alla sådana kommuner som har förlorat sin självständiga ställning den 31 december 2008 eller senare. En sådan kommun kan vara såväl en tidigare stad som en tidigare landskommun.

**6 §. Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd.** Avsikten när lagen om taxitrafik bereddes var att det fortfarande skulle vara obligatoriskt att företagaren genomgår en företagarkurs i taxitrafik. Avsikten var också att möjligheterna för en juridisk persons trafikansvarig att få taxitillstånd skulle vara lika stora som för övriga som ansöker om tillstånd. I fråga om kurskravet och villkoren för tillstånd har praxis inte heller förändrats. Således föreslås det i paragrafen att de tryckfel som ingått i dess text korrigeras och att det tillfogas ett omnämnande att det för tillstånd krävs genomgången företagarkurs. På samma grunder föreslås det i fråga om den trafikansvarige att i lagtexten ska ingå ett omnämnande att beviljande av tillstånd förutsätter arbetserfarenhet som taxiförare eller inom ett serviceyrke.

**10 §. Beviljande och ändring av taxitillstånd.** I detta lagrum ska föreskrivas hur tillståndsmyndigheten ska gå till väga när antalet tillståndssökande är större än antalet tillstånd som kan beviljas. Utgångspunkten ska vara den nuvarande bestämmelsen, enligt vilken hur länge den som ansöker om till-

stånd har arbetat som taxiförare är avgörande när sökandenas inbördes företrädesordning avgörs. Eftersom det dock är viktigt att även trygga taxiservicen i områdena utanför kommuncentrum föreslås i bestämmelsen att en sökande som ansöker om tillstånd för en stationsplats som är mindre än en kommun och som är beläget minst 20 kilometer från kommuncentrum ska ges företräde vid beviljandet av taxitillstånd jämfört med en sökande som har längre arbetserfarenhet som taxiförare eller av ett serviceyrke. Med de avstånd som anges i paragrafen avses avståndet längs landsväg, inklusive transportsträckor med förbindelsefartyg och färjor. Avståndet kan i praktiken utredas till exempel genom att utnyttja Vägförvaltningens tjänster.

Tillståndssökande som redan har ett eller flera taxitillstånd har dock rätt till åtminstone en tredjedel av de tillstånd som beviljas. Denna bestämmelse, som ingår i den nuvarande paragrafen, är viktig som utgångspunkt med tanke på lagens förutsägbarhet och sökandenas eventuella förväntningar. Det är även viktigt att den bibehålls för att utveckla företagsstrukturen inom branschen. För närvarande är största delen av taxiföretagen enbilsföretag.

Det föreslås även att ställningen för personer som har varit verksamma i serviceyrken ska förtydligas i paragrafen. Ställningen för dessa personer har varit oklar jämfört med dem som har varit taxiförare trots att också erfarenhet av något serviceyrke enligt lagens 6 § 1 mom. 4 punkt vid sidan av genomgången företagarkurs ska anses vara ett tillräckligt bevis på yrkesskicklighet. Även i detta fall ska man för närvarande i regel ha åtminstone sex månaders arbetserfarenhet. Det föreslås därför att både den allmänna bestämmelsen om företrädesordningen och övergångsbestämmelsen om företräde ska preciseras i sin

helhet. Enligt senaste enhetlig domstolspraxis har sex månaders erfarenhet inom ett serviceyrke ansetts vara betydande och berättigade till tillstånd före en sådan sökande som redan har ett taxitillstånd sedan tidigare. Även om domstolspraxis har gällt tolkningen av lagrummet om övergångstid, ska detta ställningstagande anses som allmängiltigt.

Det föreslås därför att man i paragrafen ska precisera, att en person som har sex månaders erfarenhet av ett serviceyrke ska anses vara mera meriterad för ett tillstånd än en sökande som redan har ett taxitillstånd. Detta innebär dock inte att erfarenhet inom ett serviceyrke ska anses vara jämbördig med erfarenhet som taxiförare, vilket även tydligt anges i lagen. Således ska det anses att en lika lång eller längre erfarenhet av ett serviceyrke är sekundärt jämfört med erfarenhet som taxiförare. Detta kan förutom med lagens förutsägbarhet även motiveras med att förarerfarenhet i allmänhet påverkar trafiksäkerheten. Som serviceyrke kan t.ex. anses ett serviceyrke som anknyter till landsbygden, såsom landsbygdsturism eller liknande. Detta kan sporra till att ansöka om tillstånd på orter som hittills inte har haft några tillståndssökande.

I enlighet med begäran från riksdagens justitieombudsman om förarens erfarenhet föreslås det också att till paragrafen ska fogas ett bemyndigande, enligt vilket närmare bestämmelser om grunderna för bedömning av erfarenhet som taxiförare och av ett serviceyrke ska kunna utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. På detta sätt möjliggörs en jämlik behandling av de sökande och möjligheten att förutse om man kommer att beviljas tillstånd bättre än tidigare.

**12 §. Skyldighet att bedriva taxitrafik och skyldighet att anmäla jour.** Genom bestämmelsen ändras den gällande bestämmelsen om landsbygdskommuners jouravtal så, att jourerna alltid ska anmälas till länsstyrelsen. En anmälan om jour ska göras även om det inte finns flera taxiföretagare på orten eller om man inte kan nå ett avtal.

I paragrafen åläggs alla taxiföretagare som bedriver trafik i landsbygdskommuner samt taxiföretagare som verkar på sådana stationsplatser som är belägna minst 20 km från

kommuncentrum, oberoende av om de är gamla eller nya företagare eller om de verkar i kommuncentrum eller inte, att anmäla de jourer för lugnare tider som de har kommit överens om till länsstyrelsen minst en gång per år. Enda undantaget till detta ska vara att det redan har fastställts ett körschema för området som taxiföretagaren har förbundit sig att iaktta.

Bestämmelsen ska även gälla alla taxiföretagare som redan bedriver trafik på ett sådant område.

Anmälan gör det lättare att övervaka skyldigheten att bedriva taxitrafik och att förhindra missbruk, särskilt i fråga om nya tillståndshavare. Man kan på så sätt inte söka tillstånd lättare på landsbygden för att sedan i praktiken bedriva verksamhet på annat håll. Även om skyldigheten att bedriva taxitrafik enligt den allmänna principen i 12 § 1 och 2 mom. i princip alltid gäller 24 timmar om dygnet, kan detta för närvarande inte övervakas. När det saknas ett fastställt körschema är det även svårt att övervaka att verksamheten bedrivs på stationsplatsen. Om tillståndshavaren inte gör en anmälan har länsstyrelsen de möjligheter som anges i 22 § att ingripa, och kan alltså kräva att bristen rättas till, ge en varning eller i sista hand återkalla taxitillståndet.

Om länsstyrelsen meddelar de jourer som den fått kännedom om till allmänheten för kännedom till exempel på sina webbsidor, bidrar ändringen även till taxikundernas möjligheter att få information om den service som finns att tillgå och att vid behov föra ärenden till konsumentmyndigheterna.

Bestämmelsen är nödvändig med tanke på tillgången på allmän taxiservice för landsbygdsinvånarna genom att den ökar informationen om tillgänglig service och således förhindrar att en taxiföretagare på ett sådant område t.ex. endast koncentrerar sig på att sköta kommunens skolskjutsar.

Anmälan ska göras i samband med att man får tillståndet. Senare kunde länsstyrelsen begära en anmälan av innehavarna av taxitillstånd samtidigt som den enligt 21 § en gång om året kontrollerar att innehavaren av taxitillståndet bedriver trafik.

Samtidigt bör det noteras, att även om det endast finns en trafikföretagare på orten, är

företagaren skyldig att utöver avtalskörningarna också sköta jourerna under tider med liten efterfrågan och göra en anmälan om dessa.

**19 §. Maximiantal taxitillstånd.** Det föreslås att denna paragraf, som innehåller huvudprinciperna för bedömning av det maximala antalet taxitillstånd, så att länsstyrelserna när de fastställer kvoten får rätt att särskilt beakta inte bara antalet tillstånd med krav på fordonets tillgänglighet, utan också antalet tillstånd i området för en ansluten kommun som definieras i 2 § 8 punkten. I praktiken innebär detta att i kommunens kvot alltid särskilt införs sådana tillstånd, som i praktiken alltså gäller de gamla kommunerna. På så sätt kunde länsstyrelsen mera exakt än för närvarande rikta in tillstånden till att sökas inom kommunens område.

Eftersom det maximala antalet tillstånd för hela kommunen med stöd av 2 mom. i samma paragraf ska fastställas till en sådan nivå att de inte heller vid tidpunkter när efterfrågan är som störst begränsar tillgången på taxitjänster eller försämrar kvaliteten på tjänsterna, räcker det att länsstyrelsen när den fastställer det maximala antalet tillstånd för den utvidgade kommunen använder de uppgifter som den har skaffat och erhållit genom uppföljningen av efterfrågan och tillgång enligt 20 §. Ändringen förutsätter således inte att man även vid bedömningen av antalet tillstånd för den anslutna kommunens område särskilt ska skaffa de uppgifter som anges i 20 § för detta område. Detta skulle vara svårt, eftersom det fortfarande endast går att få dessa uppgifter kommunvis för de nya kommunerna. Länsstyrelsen får dock också rätt att utnyttja uppgifter som gäller ett mindre område än en kommun, om det behövs med tanke på tillgången på taxitjänster, till exempel i fråga om byar i en kommun med en mycket stor areal. Ändringen försvårar således inte tillståndsmyndigheternas arbete på ett oskäligt sätt.

I praktiken förklarar tillståndsmyndigheten efter att ha fastställt kvoten tillstånden fria att sökas kommunvis och särskilt för områden som anslutits till kommunen. Regleringen av fordonens tillgänglighet kvarstår, varför även dessa tillstånd förklaras lediga att sökas. Å andra sidan kan tillstånd som är förenade

med krav på fordonets tillgänglighet även kvoterats särskilt för områden som är mindre än kommunen. Den som söker tillstånd kan besluta att söka tillstånd för kommunen, den anslutna kommunens område eller ett ännu mindre område, närmast för en enskild by. Efter att tillståndshavaren har fått ett tillstånd där stationsplatsen anges som den anslutna kommunens område eller på motsvarande sätt t.ex. en by, är tillståndshavaren skyldig att iakttä dessa stationsplatsbestämmelser.

**22 §. Återkallande av taxitillstånd.** Det föreslås att paragrafen ändras så, att till dess 2 mom. fogas en möjlighet att återkalla taxitillståndet om tillståndshavaren inte fullgör sin skyldighet att bedriva taxitrafik eller försummar den skyldighet att minst en gång per år göra en anmälan som föreskrivs i 12 § och om det är fråga om en allvarlig och betydande förseelse eller försummelse. Tillståndet kan också återkallas på grund av allvarliga och betydande förseelser eller försummelser till exempel i anslutning till tillgången på service.

På samma sätt som enligt gällande lag ska ageras i fråga om övriga grunder för återkallande av tillstånd, ska även när det gäller försummande av skyldigheten att bedriva taxitrafik och försummande av anmälningskyldigheten i första hand dock övervägas andra sanktioner. Således ska länsstyrelsen även i detta fall tilldela tillståndshavaren en varning i stället för att återkalla tillståndet, om ett återkallande kan anses som oskäligt och försummelsen som ringa eller om försummelsen kan avhjälpas. Eftersom grunden för återkallande eller varning i detta fall i för det mesta är sådan att den kan avhjälpas, ska länsstyrelsen ge innehavaren av tillståndet möjlighet att inom tre månader rätta till missförhållandet eller försummelsen, innan den tilldelar tillståndshavaren en varning eller återkallar tillståndet.

**31 §. Övergångsbestämmelser.** Det föreslås att övergångsbestämmelserna ska ändras endast till den del som de paragrafer som ingår i denna proposition förutsätter ändringar. Övergångsbestämmelsen ska ändras så, att om tillstånd söks före 2012 för en stationsplats som är mindre än en kommun, ska den som ansöker om ett sådant tillstånd ges företräde vid beviljandet av tillstånd. I fråga om

arbetsfarenhet inom ett serviceyrke ska för tydlighetens skull göras motsvarande ändringar som i 10 §.

## 2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft i juni 2009.

## 3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I denna proposition föreslås bestämmelser som anknyter till trafiktillstånd för och bedrivande av yrkesmässig trafik. Regleringen bör granskas särskilt med tanke på näringsfriheten i 18 § 1 mom. och jämlikheten i 6 § i grundlagen. Lagen om taxitrafik trädde i kraft den 1 augusti 2007. I samband med att lagen stiftades inhämtades grundlagsutskottets utlåtande (31/2006 rd). Enligt det var tillståndssystemet med beaktande av konsumentskyddet och säkerheten acceptabelt med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna. Kvantitativa begränsningar var enligt grundlagsutskottet inte nödvändiga, men godtagbara med tanke på branschens betydelse och särdrag samt medborgarnas rörelsefrihet. Utskottet fäste i sin bedömning uppmärksamhet vid att bestämmelserna dock ska vara exakta och noga avgränsade. Begränsningens omfattning och villkor ska framgå av lagen och bestämmelserna om villkoren för tillstånd och tillståndets giltighet ska garantera en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet.

I lagens 10 § ingriper man i villkoren för tillstånd genom att öka möjligheterna för en person som ansöker om tillstånd för en stationsplats som är mindre än en kommun att få taxitillstånd. I lagens 19 § ändras däremot regleringen av det maximala antalet taxitillstånd så, att det blir möjligt att ansöka om tillstånd för ett sådant område som är mindre än en kommun som tidigare har varit en

självständig kommun, men som genom en kommunsammanslagning har anslutits som en del till en annan kommun.

I praktiken är möjligheterna att få tillstånd för en person som ansöker om tillstånd för en sådan stationsplats bättre än för övriga sökande, men rättigheterna att sköta själva körningarna är på grund av stationsplatsbestämmelserna mera begränsade än för en sådan taxiföretagare som har tillstånd att verka inom hela kommunen. Begränsningarna i körrätten grundar sig emellertid på sökandens egna vilja, varför det inte kan anses att jämlikheten äventyras. Bestämmelserna kommer även att vara exakta och noga avgränsade samt rätt proportionerade. De är också nödvändiga för att det även i framtiden ska tillhandahållas taxitjänster utanför de nuvarande kommuncentrumen. De ökar även medborgarnas rörelsefrihet och jämlikheten mellan dem som behöver taxitjänster som är bosatta i olika områden. Bestämmelsen om företräde kommer dessutom sannolikt endast att tillämpas i exceptionella fall, varför företrädesordningen mellan dem som ansöker om tillstånd i övrigt huvudsakligen förblir oförändrad.

I lagens 12 § ska föreskrivas en skyldighet för taxiföretagare att anmäla när företagaren har jour. Bestämmelsen bidrar till att främja tillgången på taxiservice och taxikundernas ställning som konsument. Det är inte fråga om en begränsning av näringsfriheten, utan tvärtom utökas företagarens frihet i fråga om skyldigheten att bedriva taxitrafik, som i övrigt enligt lagen inte har belagts med några tidsbegränsningar.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## Lag

### om ändring av lagen om taxitrafik

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen av den 2 mars 2007 om taxitrafik (217/2007) 6 § 1 mom. 3 punkten och 3 mom., 10 § 3 mom., rubriken för 12 § och dess 3 mom., 19 §, 22 § 2 mom. och 31 § 3 mom. samt

fogas till 2 § en ny 8 punkt och till 10 § ett nytt 4 mom. som följer:

2 §

#### Definitioner

I denna lag avses med

8) *den anslutna kommunens område* ett område i en kommun som den 31 december 2008 eller efter det som en hel kommun har anslutits till en annan kommun eller annars har upphört att vara en självständig kommun.

6 §

#### Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd

Om inte annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd sökande som

3) genomgått en företagarkurs i taxitrafik som förutsätter yrkeskompetens och som Fordonsförvaltningscentralen utfärdat ett intyg till över godkänt företagarprouv för taxitrafik,

Taxitillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kraven i 1 mom. 5 och 6 punkten och vars trafikansvarig uppfyller de villkor som anges i 1 mom. 1–6 punkten eller 1, 2, 4, 5 och 6 punkten samt i 2 mom.

10 §

#### Beviljande och ändring av taxitillstånd

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, ska två tred-

jedelar av tillstånden beviljas genom att företräde ges enligt sökandens eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som taxiförare eller inom ett serviceyrke. Om tillstånd söks för en stationsplats som är belägen minst 20 kilometer från kommuncentrum, beviljas tillstånd dock i första hand en person som sökt en sådan stationsplats och som uppfyller kraven i 6 §. Om det finns färre sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges resten av tillstånden till sökande som har ett eller flera taxitillstånd. En tredjedel av tillstånden beviljas i första hand sökande som har ett eller flera taxitillstånd. Om det finns fler sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges tillstånden till de sökande som har minsta antal tillstånd. Om det finns färre sökande som har ett eller flera taxitillstånd än det kan beviljas tillstånd, ges resten av tillstånden till sökande som har arbetat som taxiförare eller inom ett serviceyrke.

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

## 12 §

*Skyldighet att bedriva taxitrafik och skyldighet att anmäla jour*

Innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik i landsbygdskommuner och på sådana stationsplatser vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer och som inte omfattas av ett fastställt körschema ska när tillståndet söks och därefter minst en gång om året till länsstyrelsen anmäla jourer eller avtalade jourturer under sådana veckodagar och tider på dygnet då efterfrågan är liten.

## 19 §

*Maximiantal taxitillstånd*

Länsstyrelsen fastställer årligen maximiantalet taxitillstånd per kommun. I beslutet om maximiantal bestäms också hur många tillstånd som ska förenas med krav på fordonets tillgänglighet och hur många tillstånd som

ska beviljas för den anslutna kommunens område.

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

## 22 §

*Återkallande av taxitillstånd*

Länsstyrelsen ska också återkalla ett taxitillstånd om det vid bedrivandet av trafiken har uppdragats allvarliga och betydande förseelser eller försummelse, som hänför sig till överlåtelse av taxitillståndet, tillgången på service, skyldigheten att bedriva taxitrafik, försummelse att fullgöra anmälningskyldigheten i 12 §, prissättningens eller prisinformationens korrekthet, brytande av tystnadsplikten eller behandling av kundresponsen eller någon med dessa jämförbara underlåtenhet att iakttä de kvalitetsnormer som det föreskrivs om i 17 §.

## 31 §

*Övergångsbestämmelser*

Åren 2009–2011 beviljas taxitillstånd i första hand sökande som har erfarenhet som taxiförare eller inom ett serviceyrke. Om tillstånd söks för en stationsplats som är belägen minst 20 kilometer från kommuncentrum, beviljas tillstånd dock i första hand en person som sökt en sådan stationsplats och som uppfyller kraven i 6 §.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 29 maj 2009

---

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

*Minister Sirkka-Liisa Anttila*



*Bilaga  
Parallelltexter*

## Lag

### om ändring av lagen om taxitrafik

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 2 mars 2007 om taxitrafik (217/2007) 6 § 1 mom. 3 punkten och 3 mom., 10 § 3 mom., rubriken för 12 § och dess 3 mom., 19 §, 22 § 2 mom. och 31 § 3 mom. samt

*fogas* till 2 § en ny 8 punkt och till 10 § ett nytt 4 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

---

*Föreslagen lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

---

8) *den anslutna kommunens område ett område som den 31 december 2008 eller efter det som en hel kommun har anslutits till en annan kommun eller annars har upphört att vara en självständig kommun.*

6 §

*Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd*

Om inte annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd sökande som

---

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

---

Taxitillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kraven i 1 mom. 5 och 6 punk-

6 §

*Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd*

Om inte annat följer av 19 § beviljas taxitillstånd sökande som

---

3) *genomgått en företagarkurs i taxitrafik som förutsätter yrkeskompetens och som Fordonsförvaltningscentralen utfärdat ett intyg till över godkänt företagarpöv för taxitrafik,*

---

Taxitillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kraven i 1 mom. 5 och 6 punk-

ten och vars trafikansvarig uppfyller de villkor som anges i 1 mom. 1—6 punkten eller 1, 2, 5 och 6 punkten samt i 2 mom.

ten och vars trafikansvarig uppfyller de villkor som anges i 1 mom. 1—6 punkten eller 1, 2, 4, 5 och 6 punkten samt i 2 mom.

## 10 §

*Beviljande och ändring av taxitillstånd*

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, skall två tredjedelar av tillstånden beviljas genom att företräde ges enligt sökandens eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som taxiförare. Om det finns färre sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges resten av tillstånden till sökande som har ett eller flera taxitillstånd. En tredjedel av tillstånden beviljas i första hand sökande som har ett eller flera taxitillstånd. Om det finns fler sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges tillstånden till de sökande som har minsta antal tillstånd. Om det finns färre sökande som har ett eller flera taxitillstånd än det kan beviljas tillstånd, ges resten av tillstånden till sökande som har arbetat som taxiförare.

## 10 §

*Beviljande och ändring av taxitillstånd*

Om det finns fler sökande som uppfyller villkoren för erhållande av taxitillstånd enligt 6 § än det kan beviljas tillstånd, ska två tredjedelar av tillstånden beviljas genom att företräde ges enligt sökandens eller den trafikansvarigas arbetserfarenhet som taxiförare *eller inom ett serviceyrke*. Om tillstånd söks för en stationsplats som är belägen minst 20 kilometer från kommuncentrum, beviljas tillstånd dock i första hand en person som sökt en sådan stationsplats och som uppfyller kraven i 6 §. Om det finns färre sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges resten av tillstånden till sökande som har ett eller flera taxitillstånd. En tredjedel av tillstånden beviljas i första hand sökande som har ett eller flera taxitillstånd. Om det finns fler sådana sökande än det kan beviljas tillstånd, ges tillstånden till de sökande som har minsta antal tillstånd. Om det finns färre sökande som har ett eller flera taxitillstånd än det kan beviljas tillstånd, ges resten av tillstånden till sökande som har arbetat som taxiförare *eller inom ett serviceyrke*.

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

## 12 §

*Skyldighet att bedriva taxitrafik och avtal om jourskyldighet*

I landsbygdskommuner skall innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik komma överens om jourskyldigheten under sådana veckodagar och tider på dygnet då efterfrågan är liten.

## 12 §

*Skyldighet att bedriva taxitrafik och skyldighet att anmäla jour*

*Innehavare av taxitillstånd som bedriver trafik i landsbygdskommuner och på sådana stationsplatser vars avstånd från kommuncentrum är minst 20 kilometer och som inte omfattas av ett fastställt körschema ska när tillståndet söks och därefter minst en gång*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*om året till länsstyrelsen anmäla jourer eller avtalade jourturer under sådana veckodagar och tider på dygnet då efterfrågan är liten.*

## 19 §

## 19 §

*Maximiantal taxitillstånd**Maximiantal taxitillstånd*

Länsstyrelsen fastställer årligen maximiantalet taxitillstånd per kommun. I beslutet om maximiantal bestäms också hur många tillstånd som skall förenas med krav på fordonets tillgänglighet.

*Länsstyrelsen fastställer årligen maximiantalet taxitillstånd per kommun. I beslutet om maximiantal bestäms också hur många tillstånd som ska förenas med krav på fordonets tillgänglighet och hur många tillstånd som ska beviljas för ett område av en ansluten kommun.*

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

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

## 22 §

## 22 §

*Återkallande av taxitillstånd**Återkallande av taxitillstånd*

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

Länsstyrelsen ska också återkalla ett taxitillstånd om det vid bedrivandet av trafiken har uppdagats allvarliga och betydande förseelser eller försummelse, som hänför sig till överlåtelse av taxitillståndet, tillgången på service, *skyldigheten att bedriva taxitrafik, försummelse att fullgöra anmälningskyldigheten i 12 §*, prissättningens eller prisinformationens korrekthet, brytande av tystnadsplikten eller behandling av kundresponsen eller någon med dessa jämförbar underlåtenhet att iaktta de kvalitetsnormer som det föreskrivs om i 17 §.

31 §

*Övergångsbestämmelser*

---

Åren 2007–2011 beviljas taxitillstånd i första hand sökande som har erfarenhet som taxiförare.

---

31 §

*Övergångsbestämmelser*

---

Åren 2009–2011 beviljas taxitillstånd i första hand sökande som har erfarenhet som taxiförare eller inom ett serviceyrke. Om tillstånd söks för en stationsplats som är belägen minst 20 kilometer från kommuncentrum, beviljas tillstånd dock i första hand en sådan sökande, som uppfyller kraven i 6 §.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .