

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att lagen om taxitrafik ändras så att yrkesmässig persontransport med paket- och lastbil förbjuds, med vissa undantag som särskilt nämns, och blir en straffbar gärning.

Syftet med propositionen är att förbättra säkerheten och konsumentskyddet för de

kunder som använder taxitjänster, att upprätthålla tjänsternas kvalitet och tillförlitlighet och att säkerställa att de fungerar i praktiken.

Lagen avses träda i kraft den 1 maj 2010.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
Lagstiftning .....	3
Praxis .....	5
En företagare bedriver också liknande verksamhet i Åboregionen.....	6
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	6
1.3 Bedömning av nuläget .....	7
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	8
2.1 Målsättning.....	8
2.2 Alternativ för genomförandet.....	8
2.3 De viktigaste förslagen.....	11
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	11
3.1 Ekonomiska konsekvenser .....	11
Bakgrund .....	11
Konsekvenser för hushållen .....	11
Konsekvenser för företagen.....	11
3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	13
3.3 Samhälleliga konsekvenser .....	13
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	13
DETALJMOTIVERING .....	15
1 LAGFÖRSLAG .....	15
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	17
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING .....	17
LAGFÖRSLAG .....	20
om ändring av lagen om taxitrafik.....	20
BILAGA .....	22
PARALLELLTEXT .....	22
om ändring av lagen om taxitrafik.....	22

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

##### Lagstiftning

Bedrivande av yrkesmässig trafik på väg kräver i regel trafiktillstånd, oberoende av om det är fråga om persontrafik eller godstrafik. Det är straffbart att bedriva sådan trafik utan behörigt tillstånd. För att beviljas tillstånd ska sökanden eller den person som ansvarar för trafiken i det företag som ansöker om tillstånd alltid uppfylla vissa krav på yrkesskicklighet, gott anseende och solvens. Således är t.ex. vissa brott alltid hinder för tillstånd.

Även om utgångspunkterna för bestämmelserna om vägtrafik är desamma, är bestämmelserna ändå inte innehållsmässigt överensstämmande när det gäller olika former av vägtrafik, bl.a. därför att regleringen av gods- och busstrafiken huvudsakligen grundar sig på gemenskapslagstiftningen, medan regleringen av taxitrafiken nästan helt grundar sig på nationell lagstiftning. Således regleras antalet tillstånd för taxitrafik, vilket inte är fallet i fråga om tillstånden för inträde i busstrafikbranschen, dvs. kollektivtrafiktillstånden.

Det finns inte heller några bestämmelser om antalet tillstånd för godstrafik. På bedrivande av godstrafik tillämpas lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) och på bedrivande av persontrafik tillämpas kollektivtrafiklagen (869/2009) och lagen om taxitrafik (217/2007).

Lagen om taxitrafik trädde i kraft den 1 augusti 2007. Lagen har senare ändrats genom lag 482/2009, som trädde i kraft den 1 juli 2009, och lag 870/2009, som trädde i kraft den 3 december 2009. Ett taxitillstånd berättigar tillståndshavaren att i hela landet, med undantag för Åland, med en personbil eller

med en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet bedriva beställningstrafik och trafik som avses i trafikavtalsförordningen. Lagen tillämpas endast på yrkesmässig persontransport på väg med personbil. Med yrkesmässig persontransport avses i lagen 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 jämföras transport mot vederlag om transporten föregås av erbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats.

Lagen om taxitrafik innehåller detaljerade krav på den som ansöker om tillstånd. Sökanden ska uppfylla de krav som gäller rätts-handlingsförmåga, gott anseende, intyg över godkänd företagarkurs i taxitrafik, sex månaders erfarenhet som taxiförare eller av något annat serviceyrke och förmåga att ansvara för sina ekonomiska förpliktelser. Dessutom krävs det att sökandens taxitillstånd inte har återkallats av vissa skäl som anges i lagen. I fråga om gott anseende föreskrivs det bl.a. att taxitillstånd inte kan beviljas, om sökanden under de senaste tre åren har dömts till bötesstraff för brott som riktats mot en kund eller för rattfylleri.

I lagen om taxitrafik finns också särskilda bestämmelser om undantagen från kravet på taxitillstånd. Sådana undantag är bl.a. transporter 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, samt transporter med museifordon.

Eftersom antalet taxitillstånd har begränsats, har den som bedriver taxitrafik också flera skyldigheter. Den viktigaste är körskyldigheten, som i regel är 24 timmar i dygnet sju dagar i veckan, med de undantag som nämns i lagen. Med taxibilar får också varor transporteras i enlighet med vad som är tillå-

tet enligt lagen om kommersiell godstransport på väg, och därutöver får godsfräsändelser under 100 kg transporterats i beställningstrafik.

Den tillståndspliktiga persontrafik på väg som bedrivs med buss omfattas numera av en ny kollektivtrafiklag, som trädde i kraft den 3 december 2009. Enligt lagen är det tillåtet att bedriva busstrafik med stöd av ett kollektivtrafikstillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Ett bussbolag som bedriver trafik med stöd av ett kollektivtrafikstillstånd får inte ta emot körningar från taxistationer.

Lagen om kommersiell godstransport på väg tillämpas på kommersiell godstransport på väg och på internationell godstrafik som kräver transporttillstånd. Lagen innehåller flera undantag från tillståndsplikten. Tillstånd behövs inte t.ex. för 1) transport av eget gods, 2) sådan transport av gods i samband med näringsverksamhet som normalt ingår i den verksamheten och som sker med ett fordon som innehas av näringsidkaren, 3) transport av gods med ett fordon vars största tillåtna totalmassa är högst 2 000 kilo eller 4) transport av gods som sker i samband med entreprenader eller andra avtalade arbetsprojekt, då transporten sker med ett fordon som innehas av entreprenören eller någon annan prestationsskyldig, om transportkostnaderna för vägtransporten utgör högst 30 procent av entreprenaden eller arbetsprojektet. Således behövs inte alltid tillstånd t.ex. för korta flyttransporter.

Kraven på yrkesförarna är också olika i olika typer av trafik. I lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) föreskrivs om de paneuropeiska kraven på yrkeskompetens för förare av tunga fordon. Kraven på yrkeskompetens för taxiförare är däremot nationella.

Lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) trädde i kraft den 1 januari 2010. Lagen tillämpas på alla förare som utför körningar enligt lagen om taxitrafik. Förarna ska fortfarande ha ett särskilt tillstånd som visar behörigheten. Det körtillstånd som tidigare hette yrkeskörtillstånd för personbil heter nu körtillstånd för taxiförare. I den nya lagen har förutsättningarna för beviljande av körtillstånd preciserats i fråga om sökandens lämp-

lighet och kompetens. En taxiförare ska alltid genomgå en särskild utbildning för taxiförare och avlägga ett prov samt genomgå den fortbildning som avses i lagen. I utbildningen fästs särskild vikt vid bl.a. kundbetjäning och säkerhet. För att körtillstånd ska beviljas krävs dessutom lokalkännedom, vilket inte krävs av förare av tunga fordon. Förarna ska ha sådan lokalkännedom som motsvarar bilens stationsplats.

Med de undantag som särskilt anges i lag krävs det i regel alltid att lastbils- och bussförare inom yrkestrafik har yrkeskompetens för förare av tunga fordon. För t.ex. privata ickekommersiella körningar med lastbil krävs det således fortfarande endast körkort. Lastbilsförare ska ha utbildning för yrkeskompetens för förare i godstrafik. För bussförare krävs däremot utbildning för förare i persontrafik. Den grundläggande utbildningen för förare av tunga fordon är betydligt mer omfattande än den utbildning som krävs för taxiförare. Kravet på fortbildning är också minst fem gånger större än för taxiförare.

Klassificeringen av fordon grundar sig på gemenskapslagstiftningen. Enligt fordonslagen (1090/2002) anses en personbil vara ett fordon i kategori M1 som tillverkats för persontransport och som har sittplats för högst åtta personer utöver föraren. Vid klassificeringen av fordon anses däremot en buss vara ett fordon i kategori M2 eller M3 som tillverkats för persontransport och som har plats för minst 9 personer utöver föraren. Ett fordon i kategori M2 får ha en totalmassa på högst 5 ton. Totalmassan för ett fordon i kategori M3 är över 5 ton. Enligt fordonsklassificeringen är en paketbil ett fordon med en totalmassa på högst 3,5 ton i kategori N1 som tillverkats för godstransport. En lastbil är ett för godstransport tillverkat fordon i kategori N2 eller N3 med en totalmassa som är större än 3,5 ton. Totalmassan för ett fordon i kategori N2 kan vara högst 12 ton och för ett fordon i kategori N3 över 12 ton.

Det bör noteras att de ovan nämnda gränserna för massan avviker från de begränsningar av massan som gäller körkortskraven. Således krävs körkort för lastbil (C1 eller C) för att köra en personbil med en totalmassa på över 3,5 ton. Om en taxiförare kör med en personbil som har en totalmassa på över 3,5

ton, krävs alltså dessutom yrkeskompetens för lastbilsförare.

Enligt förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) är persontransport tillåten med alla biltyper, dvs. inte bara med personbilar utan också med bussar, paketbilar och lastbilar. Kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002) kompletterar fordonslagen. Enligt denna förordning är det inte det ändamål som en bil ursprungligen tillverkades för som avgör vilken fordonskategori bilen hör till, utan hur stor del av lasten som kan vara gods eller personer.

I och för sig kan personer transporteras inte bara med alla biltyper, utan även med andra fordon. Enligt förordningen om användning av fordon på väg är sådana fordonskategorier t.ex. traktorer och motorredskap, som får användas för transport av två personer förutom föraren. Vissa av de nyaste modellerna av dessa fordon påminner om golfbilar och skiljer sig inte mycket från mopedbilarna, som är lätta fordon i kategori L. Yrkesmässig användning av dessa fordon i stället för bilar begränsas dock i praktiken på grund av vissa hastighetsbegränsningar.

Det har också utfärdats bestämmelser om taxilyktor. Enligt bilaga I till kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning krävs en igenkänningslykta som anger fordonslaget när det är fråga om ett fordon i kategori M1 som används i taxitrafik. I samma förordning finns närmare bestämmelser om hurdan igenkänningslyktan ska vara. Det konstateras också att en sådan symbol eller kontrollampa som enligt bestämmelserna om olika fordonskategorier är obligatorisk eller tillåten på ett visst fordon eller en viss fordonskategori inte får monteras på andra fordon. I fordonslagen föreskrivs om sanktionerna för överträdelse av denna bestämmelse.

Närmare bestämmelser om de skyltlyktor som ska användas på bussar finns i kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning.

I fordonslagen föreskrivs att taxametrar är obligatoriska i taxibilar. Fordon i kategori M1 som används i tillståndspliktig persontrafik ska ha en taxameter. Andra fordon får

inte ha en taxameter. Om en taxameter ändå har installerats i något annat fordon, bestraffas förseelsen enligt vad som föreskrivs om fordonsförseelser i fordonslagen.

Enligt vägtrafikförordningen (182/1982) avses med taxistation en zon för taxistation, där ett vägmärke (märke 375) anger att det är förbjudet att stanna för andra bilar än taxibilar. Det råder således förbud för bussar och lastbilar att stanna vid taxistationer. Enligt vägtrafiklagen är det närmast fråga om en trafikförseelse och därmed har polisen rätt att ingripa. Kommunala parkeringsövervakare får också ingripa vid felaktig parkering.

I konsumentskyddslagen (38/1978) föreskrivs om marknadsföring som strider mot god sed och om förfaranden som är otillbörliga mot konsumenterna. Vid marknadsföring anses ett förfarande vara otillbörligt om det är ägnat att klart försämra konsumentens förmåga att fatta ett välgrundat köpbeslut eller något annat beslut om en konsumtionsnyttighet och leda till att konsumenten fattar ett beslut som han eller hon annars inte skulle ha fattat. Vid marknadsföring och i kundrelationer får osann eller vilseledande information inte lämnas, om den kan leda till att konsumenten fattar ett sådant köpbeslut eller något annat beslut om en konsumtionsnyttighet som han eller hon annars inte skulle ha fattat. Osann eller vilseledande information kan gälla särskilt näringsidkarens eller agentens identitet, kontaktuppgifter, egenskaper och ställning på marknaden samt de pris och belöningar som näringsidkaren eller agenten har fått.

Om ett otillbörligt förfarande har tillämpats vid marknadsföring, kan konsumentombudsmannen beroende på situationen antingen själv meddela förbud eller ansöka om beslut om förbud hos marknadsdomstolen. Om marknadsdomstolen anser att förfarandet är lagstridigt förbjuder den näringsidkaren att upprepa förfarandet i framtiden. Domstolen förenar vanligtvis förbudet med vite för den händelse att näringsidkaren fortsätter det lagstridiga förfarandet i strid med förbudet.

Praxis

Våren 2009 inledde två företagare en mer omfattande taxiliknande verksamhet med

lastbilar. Det ena företaget bedriver trafik med en lastbil utan något som helst trafiktillstånd eller yrkeskörkorttillstånd. Det andra företaget är ett bolag som länsstyrelsen i Södra Finlands län har beviljat ett kollektivtrafik-tillstånd för högst 40 bussar. Dessa företagare bedriver verksamhet främst i huvudstadsregionen och i slutet av 2009 tog de i bruk en gemensam firma.

En företagare bedriver också liknande verksamhet i Åboregionen.

I huvudstadsregionen har verksamheten bedrivits bl.a. med en lastbil av märket Fiat Ducato. Verksamheten har marknadsförts som persontransport som rymmer 1+5 personer och 800 kg resgodis. Avsikten har varit att satsa på ett franchisekoncept så att verksamheten skulle omfatta sammanlagt 400 bilar i hela landet. Enligt planerna ska 100 bilar finnas i huvudstadsregionen och de övriga 300 bilarna på annat håll i Finland. Enligt företagaren har man fattat ett investeringsbeslut om dessa bilar i oktober 2008. Avsikten har varit att skapa ett företagarnätverk och en beställningscentral med information om bilarnas position.

Det bolag som bedrivit verksamhet med stöd av ett kollektivtrafik-tillstånd är ett aktiebolag, som har ändrat tre bussar för högst 9-16 passagerare till lastbilar. Med stöd av kollektivtrafik-tillståndet har bolaget kunnat utföra främst kommunala transporter, men beställningstrafik endast i begränsad utsträckning. Genom att minska antalet sittplatser och göra de ändringar som i allmänhet krävs för godstransport bl.a. i fråga om lastutrymmets främre vägg och lastsäkringspunkter har det i praktiken varit relativt lätt att låta besikta bussarna för ändring till lastbilar. Även detta bolag har offentligt meddelat att det planerar att utvidga verksamheten med lastbilar så att den omfattar hundratals bilar.

Båda bolagen har använt skyltar som påminner om taxiskyltar på bilarnas tak. Skyltarna har haft gult botten och svarta bokstäver med antingen företagets namn eller texten ”maxi Taxi”, där ordet ”maxi” har skrivits på den övre delen av skylten så att det knappt syns och med betydligt mindre bokstäver än ordet ”TAXI”. Skyltarna har såle-

des varit förvillande lika de skyltar som används på vanliga taxilyktor. Utöver skylten har det på sidan av det ena bolagets bil också skrivits telefonnummer och verksamhetsort med stora bokstäver samt ordet ”TAXI”. Bak på bilen har man likaså skrivit det huvudsakliga verksamhetsområdet och orden AIR-PORT Taxi.

I slutet av 2009 bildade de två företagarna i huvudstadsregionen tillsammans ett nytt företag i aktiebolagsform. Företaget har ansökt om och beviljats kollektivtrafik-tillstånd för högst 40 bussar. Företaget har utnämnt en ny chef med ansvar för trafiken. Det nya företaget bedriver dock i praktiken trafik med elva lastbilar som har registrerats för privatbruk och det har ingått ett transportavtal med ett stort möbelföretag. I avtalet ingår att företaget får hämta kunder i möbelvaruhusets lokaler och att de tjänster som gäller transport av personer och varor tillhandahålls under varuhusets öppettider. Enligt avtalet ska bilarna i regel stå till varuhusets kunders förfogande under öppettiderna. I avtalet anges också att företaget under andra tider själv får bestämma vad bilarna, som är försedda med möbelföretagets reklam, används för. En begäran om utredning av den verksamhet som företaget bedriver utan tillstånd för godstransport har lämnats in.

## 1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

### Allmänt

I gemenskapslagstiftningen föreskrivs inte om bedrivande av taxitrafik. Taxitrafiken är dock överlag relativt reglerad på nationell nivå både i Europa och i den övriga världen. Således regleras såväl antalet tillstånd som körskyldigheten och prissättningen i flera länder. Endast några länder har slopat de kvantitativa begränsningarna och prisregleringen. I praktiken bedrivs trafik i allmänhet med personbilar. Särskilt i de nordiska länderna används taxi för transporter som ordnas av samhället, t.ex. skolskjutsar. I dessa länder behövs det därför också i allmänhet större bilar för taxitransporterna. På grund av

de ovan nämnda orsakerna redogörs nedan endast för lagstiftningen i de nordiska länderna. I regeringens proposition med förslag till lag om taxitrafik (RP 38/2006 rd) finns en mer övergripande beskrivning av regleringen av taxitrafiken i andra länder.

I Sverige regleras inte längre antalet taxitillstånd, priserna eller körskyldigheten. Enligt lagstiftningen i Sverige är taxitrafik sådan yrkesmässig trafik med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik. I Sverige sköts särskilt transporter av personer med funktionshinder i praktiken även med andra fordon än taxibilar, t.ex. med kommunernas egna fordon. Användningen av lastbilar i taxitrafik har inte blivit allmännare och myndigheterna känner inte till några problem i anslutning till detta. Man känner inte heller till några problem i Norge eller Danmark. I dessa länder kan en person som ansöker om tillstånd beviljas taxitillstånd för att bedriva beställningstrafik med motorfordon, som har registrerats för högst nio personer inklusive föraren. Beställningstrafik med bussar som är registrerade för mindre än 16 personer får bedrivas i Norge i något större utsträckning än i Finland. Även om det fortfarande är myndigheterna som reglerar antalet taxitillstånd i Norge och Danmark, skiljer sig regleringen från den finska regleringen i det att myndigheterna har större prövningsrätt när det gäller att bevilja tillstånd.

### 1.3 Bedömning av nuläget

Taxitrafiken har av tradition bedrivits med personbilar och det har inte funnits behov av annan reglering än förbud mot att bedriva trafik med trehjuling, fyrehjuling eller lätt fyrehjuling, dvs. förbud mot att bedriva taxitrafik med mopedbil. Användningen av lastbilar i yrkesmässig persontrafik är ett nytt fenomen. Planerna på att inleda en sådan verksamhet blev kända i början av vintern 2009 när den ena av företagen själv aktivt tog kontakt med olika myndigheter för att få klarhet om de gränser som anges i den gällande lagen om taxitrafik.

På våren 2009 kom det fram att det fanns två företag som bedrev persontrafik med last- och paketbil i huvudstadsregionen och att båda bedrev verksamhet från taxistationer så

att kunderna fick den uppfattningen att det var fråga om vanlig taxiverksamhet. Båda hade också installerat skyltar som klart påminner om taxiskyltar och taxametrar. På taxistationerna hade situationen redan hunnit bli spänd mellan dem som bedrev taxitrafik och nykomlingarna.

När saken utreddes blev det klart att en polis som övervakar trafiken har svårt att ingripa i verksamheten i andra fall än när det klart är fråga om parkering vid en taxistation och användning av taxameter. Med tanke på övervakningen ansågs det vara ett problem att det är svårt att förbjuda användningen av taksyltar och taklyktor på bilar, eftersom bestämmelserna om dem ger rum för tolkning. Ändringar av bestämmelserna om lyktor skulle däremot inte ha förbättrat situationen, därför att det är så gott som omöjligt att fastställa heltäckande definitioner. Således kunde man även i fortsättningen räkna med meningsskiljaktigheter om tolkningen. Det ansågs vara svårt, om inte omöjligt att ändra den tekniska lagstiftningen om fordon på grund av kopplingen till gemenskapslagstiftningen. Det konstaterades att också tillståndsmyndigheternas möjligheter att ingripa i verksamheten är begränsade. Däremot ansågs det vara klart att det är möjligt att vidta åtgärder med stöd av konsumentskydds lagstiftningen.

I juni 2009 gav kommunikationsministeriet anvisningar i ärendet till polisen i Helsingfors och bad i ett brev att konsumentombudsmannen skulle fästa uppmärksamhet vid den företagaverksamhet i huvudstadsregionen som liknar yrkesmässig taxitrafik och vidta de åtgärder som denne ansåg behövas för att förbjuda eventuell vilseledande marknadsföring och otillbörligt förfarande. Begäran om åtgärder ansågs vara brådskande med tanke på konsumentskyddet. I brevet betonades att verksamheten ansågs vara särskilt problematisk därför att den kunde bedrivas utan de allmänna krav som ställs på yrkesmässig persontrafik i fråga om att företagaren och föraren inte får ha brottslig bakgrund och att de ska besitta en viss yrkesskicklighet. Verksamheten omfattades inte av något av de allmänna krav på ortkännedom som gäller för taxitrafiken. Priserna och användningen av taxameter hade inte heller reglerats på det

sätt som bestäms om taxibilar i lagen om taxitrafik. Eftersom bilarnas utseende inte avvek särskilt mycket från de större bilar för högst 8 personer utöver föraren som används i vanlig taxitrafik och bilarna hade taklyktor som liknar taxilyktor, betonades det i brevet att det i praktiken var omöjligt för konsumenterna att veta att vanlig taxitaxa inte tillämpades i bilarna i fråga.

Enligt uppgifter från konsumentmyndigheterna är behandlingen av ärendet inte slutförd. En begäran om utredning skickades till företagen i juli. Av svaren framgick det tydligt att företagen inte tänkte ändra på sin verksamhet, om inte lagen ändrades. Konsumentmyndigheten kan använda sina egna metoder för att ingripa i marknadsföringen, men om företagen motsätter sig ett marknadsföringsförbud måste ärendet föras till marknadsdomstolen, där behandlingstiderna för närvarande är långa. Marknadsdomstens beslut kan naturligtvis ännu överklagas.

När det i slutet av 2009 kom fram att de företagare som bedrev verksamhet i huvudstadsregionen hade bildat ett nytt gemensamt företag visade det sig också att det möbelvaruhus som det nya företaget hade ingått avtal med marknadsförde företagets tjänster på sina webbsidor. Möbelvaruhuset har således ansett att verksamhetsmodellen är en bra ny serviceform. Kunderna har veterligen inte klagat på tjänsterna. På webbsidorna konstateras det dock bl.a. att det är fråga om stora stortaxibilar med utrymme för fem personer och produkter som är 300 cm långa och väger högst 800 kg. Priset på tjänsterna anges vara 69 euro inom zon I och 89 euro inom zon II. I informationen sägs det också att kunden ska betala direkt till föraren. Möbelvaruhuset har inte känt till att det nya företaget inte har de trafikillstånd som krävs för bedrivande av godstrafik eller taxitillstånd. De lastbilar som i praktiken har varit avsedda för varuhusets verksamhet och försedda med företagets logo har också använts i allmän taxitrafikliknande trafik i huvudstadsregionen. Detta har varit möjligt enligt det avtal som ingåtts med varuhuset, men verksamheten har varit vilseledande med tanke på konsumenterna.

## **2 Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Syftet med propositionen är att förbättra säkerheten och konsumentskyddet för de kunder som använder taxitjänster, att upprätthålla tjänsternas kvalitet och tillförlitlighet och att säkerställa att de fungerar i praktiken.

### **2.2 Alternativ för genomförandet**

I samband med beredningen sammankallade kommunikationsministeriet en expertgrupp som hjälpte till med att utreda de alternativ som fanns med tanke på den yrkesmässiga persontrafik som bedrivs med paket- och lastbil.

I expertgruppen ingick representanter från kommunikationsministeriet, länsstyrelserna, Konkurrensverket, Centralhandelskammaren, Suomen Taksiliitto, Suomen Palvelutaksit och Finlands Kommunförbund.

Expertgruppen övervägde följande alternativ:

1) regleringen lämnas oförändrad inklusive eventuella förfrågningar om ytterligare utredningar till konsumentmyndigheterna,

2) yrkesmässig persontransport med paket- eller lastbil jämställs med taxiverksamhet som bedrivs med personbil och görs tillståndspliktig på samma villkor,

3) yrkesmässig persontrafik som bedrivs med paket- eller lastbil förbjuds i lag och

4) bedrivande av yrkesmässig persontrafik förbjuds med andra motorfordon än personbilar och bussar.

I enlighet med sitt uppdrag behandlade expertgruppen inte ett sådant alternativ som skulle ha inneburit att man ändrade grunderna för lagen såsom t.ex. arbetsfördelningen i fråga om olika typer av trafikillstånd eller regleringen av antalet tillstånd.

Utöver de alternativ som nu behandlades kunde ett alternativ ha varit att regleringen endast omfattade lagstiftningen om taxiförarens yrkesskicklighet, men detta alternativ hade redan slopats i samband med reformen av lagstiftningen i fråga.



Expertgruppen ansåg att för det första alternativet talar att det inte behövs någon tidskrävande beredning av en lagändring eller något ställningstagande till ändringens förhållande till den näringsfrihet som garanteras i grundlagen. Det skulle räcka med att utgå från den gällande lagstiftningen och konsumentmyndigheternas åtgärder. När det gäller att ingripa i otillbörlig verksamhet ska man alltid i regel i första hand överväga andra åtgärder än ändring av en i övrigt fungerande lagstiftning. Expertgruppen ansåg dock att detta alternativ inte var tillräckligt effektivt med tanke på kundsäkerheten och konsumentskyddet.

Expertgruppen utredde också det alternativet att yrkesmässig persontransport med paket- och lastbil jämföras med taxitrafik som bedrivs med personbil och görs tillståndspliktig. Enligt detta alternativ skulle det alltså vara möjligt att i framtiden bevilja tillstånd för taxiverksamhet med paket- eller lastbil. För de nuvarande företagen innebär alternativet att företagen, om de så önskar, kan söka sig till branschen på samma villkor som andra som ansöker om taxitillstånd.

Personer får allmänt transporteras i paket- och lastbilar och de nyaste bilmodellerna skiljer sig inte nödvändigtvis till det yttre från minibussar i personbils-kategorin. Det som avgör vilken fordonskategori en bil hör till är inte fordonets ursprungliga ändamål, utan hur stor del av lasten som kan vara personer eller gods. Expertgruppen ansåg dock att även om en del av last- och paketbilarna kan lämpa sig för persontransport, möjliggör en utbredd användning av paket- och lastbilar som taxibilar att också olika typer av gamla paket- och lastbilar som endast lämpar sig för godstransport används i allmän taxitrafik, vilket inte är ett bra alternativ med tanke på konsumentens förväntningar på tjänsterna.

Expertgruppen ansåg också att eftersom paket- och lastbilar i allmänhet väger mer än personbilar, orsakar de oftast mer utsläpp som är skadliga för miljön. Gruppen betonade att säkerhetskraven för lastbilar skiljer sig från säkerhetskraven för personbilar och bussar. Säkerhetskraven för lastbilar är lindrigare än för personbilar när det gäller frontal- och sidokollisionstester och delvis också när det gäller kraven på användning av bilbälte.

Det bör noteras att i motsats till de säkerhetskrav som gäller för bussar omfattas last- och paketbilar inte av de detaljerade konstruktionsföreskrifter som gäller nödutgångar och brandsäkra inredningsmaterial i bussar.

Expertgruppen fäste särskild vikt vid att en utbredd användning av last- och paketbilar i taxitrafik skulle vara problematisk bl.a. därför att den mängd gods som kan transporteras i samma utrymme som passagerare är större än i personbilar och bussar. En stor mängd gods i samma utrymme kan medföra särskild fara för passagerarna, om lasten lossnar vid en kollision.

Ett jämförande av last- och paketbilar med personbilar kan också påverka de kommunala transporternas säkerhet. Säkerhetskraven för skolskjutsar gäller för närvarande endast personbilar och bussar. Om paket- och lastbilar tilläts i taxitrafik, skulle det alltså vara nödvändigt att ändra bestämmelserna om taxitrafik och dessutom åtminstone bestämmelserna om skolskjutsar.

Expertgruppen ansåg att det inte är ändamålsenligt att ändra kraven för skolskjutsar eller att ställa särskilda ålders- eller säkerhetskrav för paket- och lastbilar.

Expertgruppen konstaterade att alternativet att förbjuda yrkesmässig persontrafik med paket- eller lastbil är en klarare lösning än att införa tillståndsplikt. Ändringen är relativt lätt att genomföra ur lagteknisk synvinkel, eftersom den inte påverkar någon annan lagstiftning än lagen om taxitrafik. Ett förbud är också det effektivaste medlet för att avhjälpa missförhållandena i samband med kundsäkerheten och konsumentskyddet och för att säkerställa taxitjänsternas kvalitet.

I expertgruppen diskuterades man också alternativet att förbjuda all annan yrkesmässig persontrafik än den som bedrivs med personbil eller buss. Då bör det dock tas i beaktande att det finns en risk att den persontransport som för närvarande är tillåten begränsas för mycket och att förbudet medför ett nedläggningshot för många nu perfekt fungerande transporter som utförs mot ersättning. Detta beror på att det enligt fordonsbestämmelserna är tillåtet att transportera personer även med många andra fordon, t.ex. motorcykel, motorredskap, traktor och terrängfordon. Exempelvis har släpvagnstransporter med trak-

tor blivit vanligare vid yrkesmässiga körningar för att visa stadens sevärdheter (minitåg) och de har redan under flera års tid använts vid körningar med anknytning till nöjesparker. Terrängfordon används allmänt vid persontransporter i turistcentrumen i norra Finland och cykelrikshor är vanliga i huvudstadens centrum, åtminstone sommartid. Enligt expertgruppens uppfattning skulle ett sådant förbud således inte vara en väl avvägd begränsning av näringsfriheten med tanke på lagens syfte.

Gruppen behandlade också betydelsen av det föreslagna förbudet med tanke på vad som får transporteras med paket- och lastbil i dagens läge. För godstransport krävs i allmänhet antingen ett inhemskt trafiktillstånd eller ett gemenskapstillstånd, om det är fråga om kommersiell godstransport. Antalet tillstånd är inte begränsat. Ett tillstånd förutsätter bl.a. att den företagarkurs som krävs har slutförts. Tillstånd krävs dock inte för alla kommersiella godstransporter. Godstransporter som får utföras utan tillstånd är t.ex. godstransporter med fordon som väger högst 2 000 kg och transporter av gods i samband med annan näringsverksamhet som normalt ingår i den verksamheten samt transporter av eget gods. Dessutom får t.ex. korta flytttransporter i vissa fall utföras utan tillstånd, eftersom transport av gods inte kräver tillstånd, om det är fråga om transport av gods som sker i samband med entreprenader eller andra avtalade arbetsprojekt, då transporten sker med ett fordon som innehas av entreprenören eller någon annan prestationsskyldig, om transportkostnaderna för vägtransporten utgör högst 30 procent av entreprenaden eller arbetsprojektet.

I samband med alla godstransporter kan i bland även personer transporteras. Expertgruppen ansåg att om det blir förbjudet att transportera personer med lastbil, bör förbudet gälla endast sådan persontransport som otvetydigt kan anses vara yrkesmässig på samma sätt som i fråga om transporter med personbil. Med tanke på yrkesmässigheten har det ingen betydelse om det krävs trafik-tillstånd eller inte för godstransporten i fråga. Transporter med personbil anses inte vara yrkesmässiga om en avgift tas ut endast någon enstaka gång. En skjuts kan däremot

vara yrkesmässig, även om en tredje part betalar hela skjutsen i stället för passageraren. Sådana skjutsar är t.ex. skolskjutsarna. Enligt 3 § 2 mom. i lagen om taxitrafik förutsätter yrkesmässig persontrafik att personer transporteras mot vederlag i avsikt att idka näring eller förvärva inkomst såsom huvudsyssla eller bisyssla eller annars vid sidan om annan näring. Med yrkesmässig persontransport jämställs transport mot vederlag om transporten föregås av erbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats.

Det bör dock noteras att godstrafikens särdrag inte har beaktats när definitionen av yrkesmässighet fastställdes. Det är klart att om ingen särskild avgift i någon form tas ut för persontransport med lastbil, anses det inte vara bedrivande av yrkesmässig persontrafik. Enligt förslaget ska det således även i fortsättningen vara tillåtet att t.ex. transportera ett byggföretags anställda med last- eller paketbil till byggplatsen. Likaså ska sporadiska transporter fortfarande tillåtas, t.ex. persontransporter i samband med flytt- eller hästtransporter, även om en avgift tas ut. Uppenbart yrkesmässiga är däremot sådana persontransporter med last- eller paketbil som säljs eller marknadsförs särskilt t.ex. på webbsidor eller tillhandahålls på offentliga platser, såsom i närheten av restauranger.

Det syfte att idka näring eller förvärva inkomst som nämns i 3 § 2 mom. kan dock inte tolkas så att persontransporter med lastbil i samband med last- och paketbilstransporter inte under några omständigheter får utföras regelbundet mot vederlag vid sidan om bedrivande av godstrafik, schaktningsverksamhet eller annan näring. Sådana persontransporter med paket- eller lastbil som har nära anknytning till ett visst arbetsprojekt, t.ex. transporter i samband med underhåll av gator och parker, kan inte anses vara yrkesmässiga persontransporter även om beställaren av arbetet, såsom en kommun eller ett bostadsaktiebolag, regelbundet betalar ersättning till företagaren även för transport av de anställda, eftersom syftet med inkomstens förvärvande inte är persontransport. Vid dessa transporter kan de personer som transporteras ofta även få ersättning för sitt arbete redan under transporttiden. Transporter som kan jämföras med transporter till arbetsplatsen

föreslås således vara tillåtna även i fortsättningen. På samma grunder anses inte heller persontransporter vara yrkesmässiga, om beställaren av en vara kräver att det på grund av t.ex. lastens värde ska finnas en väktare i bilen.

Det finns dock också vissa persontransporter med lastbil och paketbil som ska betraktas som yrkesmässiga, men som det inte finns skäl att förbjuda. Sådana persontransporter är försvarsmaktens transporter och körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag och andra motsvarande körningar. Det finns specialbestämmelser om dessa transporter och således skulle ett förbud mot att utföra dem vara orimligt.

Ett övergripande förbud kunde också vara orimligt i fråga om vissa nya, nyligen införda godstransporttjänster, vars reglering har varit bristfällig. Det är till fördel att utveckla dessa tjänster med tanke på såväl konsumenterna och specialvaruhandeln, t.ex. möbel- och vitvaruhandeln, som utkomsten för laglydiga lastbilsföretagare. Verksamheten bör kunna utvecklas till en servicehelhet som är helt skild från taxiverksamheten så att den inte konkurrerar med vanlig taxiverksamhet, utan uttryckligen kompletterar de godstransporttjänster som är verksamhetens huvudsakliga inriktning.

### 2.3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås att lagen om taxitrafik ändras så att yrkesmässig persontransport med paket- och lastbil förbjuds, med vissa undantag som särskilt nämns, och blir en straffbar gärning.

## 3 Propositionens konsekvenser

### 3.1 Ekonomiska konsekvenser

#### Bakgrund

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. För närvarande finns det ca 10 500 taxitillstånd. Största delen av taxiföretagen är enbilsföretag.

#### Konsekvenser för hushållen

Genom de föreslagna ändringarna förhindras de företag som tillhandahåller yrkesmässig persontransport med paket- eller lastbil från att bedriva otillbörlig verksamhet och således i praktiken också från att erbjuda och marknadsföra dessa tjänster till konsumenterna på ett vilseledande sätt som taxitjänster. Däremot medför de föreslagna ändringarna att konsumenterna får tillgång till några nya tjänster i anslutning till godstransporter. De föreslagna ändringarna ökar passagerarnas säkerhet genom att användningen av bilar som inte lämpar sig för allmän taxitrafik förbjuds. Säkerheten ökas också genom att passagerarna inte längre ovetande kan använda sådana yrkesmässiga persontransporttjänster där förarens yrkesskicklighet, lämplighet eller ortkännedom inte kan fastställas med säkerhet. Passagerarna kan bättre lita på att företagarna inom den yrkesmässiga persontrafiken är kompetenta och väl ansedda och att tillståndsmyndigheterna alltid vid behov kan ingripa i missbruk.

#### Konsekvenser för företagen

Genom de föreslagna ändringarna ingriper man inte i de befintliga taxitillstånden. Ändringarna har dock vissa positiva ekonomiska konsekvenser för de taxiföretagare som har beviljats taxitillstånd i huvudstadsregionen, där persontrafik med lastbil huvudsakligen bedrivs, eftersom ändringarna medför att den konkurrerande verksamhet som nu bedrivs med lastbilar upphör. På längre sikt bidrar ändringarna till att fordonsbeståndet på taxi-marknaden inte ändras nämnvärt. Marknaden blir däremot stabilare och effektivare. Kvaliteten på tjänsterna blir också bättre.

Det föreslås att bedrivande av persontrafik med last- eller paketbil ska förbjudas och bli en straffbar gärning, med vissa undantag. Kraven på yrkesmässighet och undantagen från dem säkerställer att ändringarna inte orsakar problem för de företagare som bedriver allmän godstrafik.

Ett av undantagen föreslås gälla hemtransport av varor. Det är viktigt att tillåta dessa transporter för att bevara konkurrenskraften hos de företag som bedriver godstrafik. Med stöd av ett taxistillstånd är det tillåtet att transportera 100 kg gods i beställningstrafik. I annan trafik, t.ex. i köptrafik, får gods transporteras i taxibilar i enlighet med vad som tillåts i lagen om kommersiell godstrafik på väg, t.ex. i fråga om en personbil som väger under 2 000 kg utan viktbegränsningar eller andra begränsningar. Med stöd av ett tillstånd som beviljats för godstrafik ska det således också vara möjligt att utföra vissa persontransporter som har ett tydligt samband med godstransport. Persontransport ska inte tillåtas utan en viss typ av varor och ska alltid förutsätta ett permanent avtal om hemtransport av själva varan. På så sätt har undantagen inga större konsekvenser för den egentliga taxiverksamheten. Konsekvenser för efterfrågan på taxibilar kan uppstå närmast vid sådana taxistationer som finns i vitvaru- eller möbelaffärers omedelbara närhet.

För den verksamhet som nu bedrivs med lastbil och som kan jämföras med taxitrafik innebär ändringen alltid att bedrivandet av denna typ av trafik och användningen av taxitecken ska upphöra före lagens ikraftträdande, med hot om att verksamhetsutövaren kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

De företagare som bedriver sådan verksamhet påverkas dock på lite olika sätt av ändringen. Ursprungligen har två företagare bedrivit denna typ av verksamhet i huvudstadsregionen och i slutet av 2009 bildade samma personer även ett nytt gemensamt företag i aktiebolagsform. Enligt myndigheternas uppgifter finns det dessutom ett företag som utför persontransporter med lastbil i Åboregionen. Myndigheterna känner inte till någon mer omfattande verksamhet.

En av de företagare som ursprungligen bedrev verksamhet i huvudstadsregionen har

fortfarande ett kollektivtrafiktillstånd för högst 40 bussar, varav en stor del har ändringsbesiktats till lastbilar. Företaget började bedriva taxiliknande verksamhet med dessa bilar, vilket inte är tillåtet med stöd av ett kollektivtrafiktillstånd. Lagändringen har inga större konsekvenser för det här företaget, eftersom det kan ändra bilarna på nytt och besikta dem som bussar och börja bedriva busstrafik med dem.

Det andra av de ursprungliga företagen har inte haft något trafiktillstånd. För detta företag innebär ändringen att persontransporterna upphör helt eller att företagaren måste byta sin bil till en personbil och ansöka om taxitillstånd på samma villkor som andra sökande. Företagaren kan också byta bilen till en buss (om detta inte lyckas med endast en ändringsbesiktning) och ansöka om kollektivtrafiktillstånd, vilket i praktiken är lätt att få, eftersom antalet tillstånd inte har begränsats.

Båda alternativen förutsätter dock bl.a. att företagaren genomgår den företagarkurs som krävs. Företagarkurserna i taxitrafik kostade 2008 i genomsnitt 1 300 euro och företagarkurserna i busstrafik i genomsnitt 2 000 euro. Priserna varierar enligt vem som ordnar utbildningen. Man ska dessutom betala för provet, som har kostat 170 euro. Dessutom ska man ha det yrkeskörtillstånd som krävs. För taxiförarnas del kostar kursen för yrkeskompetens 300-600 euro beroende på utbildare. Själva provet har kostat 70 euro.

Företagaren kan också, om han vill, inrikta sin verksamhet på godstransport. Detta alternativ innebär att persontransporterna skulle vara mycket strikt begränsade utanför taxiverksamheten. Om företagaren skaffar tillstånd kommer han i fortsättningen naturligtvis också att ha olika administrativa skyldigheter (främst gentemot tillståndsmyndigheterna) på samma sätt som andra tillståndshavare. Om företagaren upphör med all yrkesmässig transportverksamhet tillkommer också kostnader för genomförda investeringar, dvs. närmast kostnaderna för den bil som nu har använts.

Situationen har i viss mån förändrats i och med att de personer som lett de ovan nämnda två företagen har grundat ett nytt gemensamt företag och anställt en person som ansvarar

för trafiken samt skaffat ett nytt kollektivtrafikstillstånd för högst 40 bussar. Det är oklart om det nya arrangemanget är lagenligt och om företaget har rätt att bedriva godstrafik. Företaget har dock ingått ett transportavtal med ett stort möbelvaruhus och enligt varuhuset har denna verksamhet varit klanderfri. Varuhuset har inte vetat att det råder oklarhet om verksamhetens laglighet. I praktiken sköts transporter med de bussar som har ändrats till lastbilar. Om företaget inte vill ändringsbesikta bilarna på nytt till bussar, ska det ansöka om tillstånd för godstrafik. Enligt förslaget får persontransporter utföras endast i mycket begränsad utsträckning i samband med hemtransport av vissa varor i enlighet med ett särskilt avtal om godstransport. Även för detta företag är det således absolut förbjudet och straffbart att bedriva andra former av persontrafik och taxitecken får inte användas.

### 3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

De föreslagna ändringarna inverkar inte på skötseln av ärenden som gäller taxitrafiken och de förfaranden som tillämpas i dessa och de har inga verkningar när det gäller antalet anställda som sköter taxiärenden vid tillståndsmyndigheterna. Ändringarna underlättar tillsynsmyndigheternas, dvs. polisens och konsumentmyndigheternas, verksamhet.

### 3.3 Samhälleliga konsekvenser

Eftersom paket- och lastbilar i allmänhet är tyngre och orsakar större utsläpp än personbilar kommer förbudet mot att använda dessa bilar i allmän taxitrafik på lång sikt att ha en positiv effekt på miljön. Miljöeffekten får särskild betydelse eftersom man oftast endast har en passagerare i taxin.

Efter lagens ikraftträdande har de föreslagna ändringarna inte några betydande konsekvenser med tanke på antalet arbetsplatser, eftersom åtminstone de förare som är anställda hos det ena företaget sannolikt återgår till sina tidigare arbetsuppgifter. Även om detta inte möjligt, kommer det inte att vara något större problem för förarna att få arbete. Det råder en allmän brist på förare i taxibrans-

chen, särskilt i huvudstadsregionen, där den verksamhet som nu förbjuds har bedrivits.

Det kan ännu nämnas att de föreslagna ändringarna ökar myndigheternas möjligheter att identifiera brott och förseelser, eftersom yrkesmässig persontrafik i regel inte ska kunna bedrivas utan tillstånd. Ett allmänt krav på tillstånd för yrkesmässiga persontransporter gör det också lättare att upprätthålla taxitjänsternas kvalitet och vidareutveckla dem.

Efter lagens ikraftträdande kommer de regionala konsekvenserna att skilja mellan olika delar i Finland, därför att taxitrafik med lastbil huvudsakligen har bedrivits i huvudstadsregionen. Således är det där som lagen kommer att ha de största direkta konsekvenserna.

## 4 Beredningen av propositionen

Bedrivandet av yrkesmässig persontrafik med lastbilar har behandlats i ett betänkande om ändring av lagen om taxitrafik (KoUB 13/2009 rd) som riksdagens kommunikationsutskott gav på sommaren 2009. Utskottet ansåg det vara mycket viktigt att det eventuella behovet av att i lagen om taxitrafik reglera yrkesmässig persontransport mot ersättning och med andra fordon än personbilar klarläggs med det snaraste, bl.a. med tanke på säkra persontransporter och likabehandling av aktörerna.

I slutet av sommaren 2009 sammankallade kommunikationsministeriet en bred expertgrupp för att utreda hur man generellt bör förhålla sig till verksamheten. Expertgruppen hade som tjänsteuppdrag att stödja beredningen av en eventuell regeringsproposition. Till denna del slutförde expertgruppen sitt arbete i början av november 2009.

I expertgruppen ingick kommunikationsministeriets olika experter på vägtrafik och representanter från länsstyrelserna, Konkurensverket, Centralhandelskammaren, Suomen Taksiliitto, Suomen Palvelutaksit ry och Finlands Kommunförbund.

Expertgruppen ansåg att den gällande lagen om taxitrafik är bristfällig och att den bör preciseras.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet på basis av expertgruppens ståndpunkt.

Man har begärt utlåtanden om propositionen. Följande instanser gav utlåtanden: Länsstyrelserna, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Linja-autoliitto, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT, Suomen taksiliitto, Helsingin Taksidata Oy, arbets- och näringsministeriet, försvarsministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, Konkurrensverket, Konsumentverket, Fordonsförvaltningscentralen, Centralhandelskammaren, Finlands Kommunförbund, polisinnrättningen i Helsingfors, polisinnrättningen i Östra Nyland och MaxiTaxi-bolagen. Dessutom gav en enskild trafikidkare sitt utlåtande.

I den överlägset största delen av utlåtandena har man antingen gett sitt fulla stöd för propositionen eller konstaterat att det inte finns något att anmärka på. I Konsumentverkets utlåtande betonade man att det är möjligt, men tidskrävande, att avhjälpa missförhållandena med stöd av marknadsföringsbestämmelserna i konsumentskyddslagen. Den föreslagna lagändringen behöver därför göras. Ändringen behövs också eftersom det klart är fråga om att begränsa bedrivandet av trafik, vilket förutsätter entydiga och noggrant avgränsade bestämmelser. I några av de utlåtanden som understödde propositionen kommenterades dock motiveringen i viss mån. I det utlåtande som Suomen Taksiliitto gav föreslogs också en paragrafändring, som gäller straffbarheten i fråga om användningen av mopedbilar. Förbundet anser att inställningen till användningen av dessa fordon i yrkesmässig persontrafik bör vara lika sträng som i fråga om användningen av lastbilar i motsvarande trafik.

Justitieministeriet anser att paragraferna endast behöver ändras när det gäller definitionen av taxi. Enligt ministeriet bör man ännu överväga om definitionen behövs, eftersom taxi är ett allmänspråkligt uttryck. Justitieministeriet har inte tagit ställning till straffskalan utan även här närmast till en definition (personbil), som enligt ministeriet bör preciseras i motiveringen. I övrigt har justitieministeriet hänvisat till grundlagsutskottets ståndpunkter och konstaterat att det anser

att det föreslagna förbudet är en godtagbar begränsning av näringsfriheten och anser också att den föreslagna regleringen inte bör medföra problem med tanke på det egendomsskydd som tryggats i grundlagen.

I tre av utlåtandena motsätter man sig propositionen. I MaxiTaxi-bolagens utlåtande konstateras att den trafik som nu bedrivs har varit laglig taxitrafik på alla sätt. De skäl som anges i propositionen i fråga om säkerhet, konsumentskydd och kvalitet bestrids. I utlåtandet kritiseras också de bindningar som relevanta instanser har liksom även sammansättningen och kompetensen i den expertgrupp som berett propositionen. Dessutom konstateras det att slutsatserna grundat sig på felaktiga uppgifter. Propositionen anses vara diskriminerande och man kräver att den återkallas, eftersom den strider mot lag och den allmänna rättsuppfattningen. Den enskilda trafikidkaren har gett ett negativt utlåtande och bestrider också de säkerhetsskäl som anges i propositionen och hänvisar till den liknande verksamhet som bedrivs med stöd av kollektivtrafiktillstånd.

I utlåtandet av Finlands Transport och Logistik SKAL rf konstateras det att propositionen ytterligare försämrar lastbilsföretagens konkurrenskraft genom att man ensidigt förhindrar persontransporter i samband med godstransporter t.ex. i glesbygden och endast tillåter sådana kombinerade transporter med taxibilar. Finlands Transport och Logistik SKAL rf betonar i sitt utlåtande att persontransport inte bör förbjudas allmänt, men motsätter sig dock inte ett förbud mot verksamhet med lastbil som klart liknar taxiverksamhet.

Propositionen har preciserats utgående från utlåtandena. En möjlighet till avvikelser har fogats till propositionen så att det är tillåtet att yrkesmässigt transportera personer med last- eller paketbil i vissa noggrant specificerade transporter som har ett tydligt samband med godstransport. Samtidigt har också ett allmänt förbud att använda taxametrar och taxilyktor eller andra taxitecken som på ett vilseledande sätt påminner om sådana tagits in i propositionen.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

**2 §. Definitioner.** I 1 mom. 9 punkten föreslås en allmän definition av taxi.

I 2 § 1 mom. 3 punkten i den gällande lagen definieras endast vad som avses med taxitillstånd. I detta lagrum anges att ett taxitillstånd är ett trafiktillstånd som beviljas på ansökan och som berättigar tillståndshavaren att i hela landet, med undantag för Åland, med en personbil eller med en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet bedriva beställningstrafik och trafik som avses i trafikavtalsförordningen.

Lagens 3 § innehåller också en begränsning av tillämpningsområdet. Däremot saknas taxi som ett allmänt begrepp, vilket har lett till att i synnerhet lastbilar har påståtts kunna vara taxibilar med samma rätt att bedriva verksamhet från taxistationer eller använda filer som är reserverade för taxibilar. I fråga om taxistationer anger t.ex. vägmärke nr 375 i 16 § i vägtrafikförordningen att det är förbjudet för andra fordon än taxibilar att stanna vid stationen.

Definitionen behövs också för att även annan trafik än den som bedrivs med mopedbil eller lastbil ska uteslutas från taxibegreppet. Genom definitionen blir det således också tydligt att innehavare av t.ex. cykelrikshor eller andra fordon inte kan anse sig vara berättigade att t.ex. parkera vid taxistationer, även om dessa fordon även i fortsättningen kommer att vara tillåtna i en i sig yrkesmässig trafik. Definitionen gör också gränsdragningen mot busstrafik tydligare och förhindrar att nya typer av fordon som eventuellt utvecklas och som inte har klassificerats som personbilar i fordonslagstiftningen inte heller i framtiden anses vara taxibilar enligt lagen om taxitrafik.

**3 §. Lagens tillämpningsområde.** I paragrafen föreslås att lagens tillämpningsområde utvidgas till att även gälla trafik som bedrivs

med last- och paketbilar. Enligt förslaget ska sådan trafik vara tillåten endast om det är fråga om vissa bestämda hemtransporttjänster.

**4 a §. Transport av personer med vissa fordon som nämns i fordonslagen.** I denna nya paragraf föreslås förbud mot att yrkesmässigt transportera personer med paket- eller lastbil och förbud mot att bedriva yrkesmässig persontrafik med mopedbil. Med stöd av den gällande 4 § 3 mom. är det förbjudet att mot ersättning transportera personer på väg med mopedbilar, dvs. med sådana trehjulingar, fyrhjulingar eller lätta fyrhjulingar som avses i 13 § i fordonslagen (1090/2002). Det sistnämnda förbudet grundar sig på att dessa fordon har konstaterats vara otrygga för kunderna på grund av sin konstruktion och begränsade hastighet.

I 10 § 2 mom. 3 och 4 punkten i fordonslagen definieras last- och paketbilar på följande sätt: Ett fordon i kategori N1 (paketbil) är ett för godstransport tillverkat fordon med en totalmassa av högst 3,5 ton och ett fordon i kategori N2 och N3 (lastbil) är ett för godstransport tillverkat fordon med en totalmassa som är större än 3,5 ton. Totalmassan för ett fordon i kategori N2 är högst 12 ton och för ett fordon i kategori N3 över 12 ton.

Förbudet mot att bedriva persontrafik med last- eller paketbil föreslås gälla endast persontrafik som kan anses vara yrkesmässig. Begreppet yrkesmässighet i samband med trafik som bedrivs med last- och paketbilar har utretts ovan i den allmänna motiveringen under punkt 2.2. Alternativ för genomförandet.

Den föreslagna paragrafen innehåller också tre undantag från förbudet.

Det första undantaget gäller persontransporter som det finns specialbestämmelser om. Sådana transporter är körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag och andra motsvarande körningar samt för-

svarsverkets transporter. Bestämmelser om körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag finns i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). Enligt 43 § 2 mom. i förordningen får en lastbil (kategori N2 och N3) vars lastflak saknar säten eller bänkar tillfälligt användas för persontransporter vid körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag och i anslutning till andra motsvarande tillfällen, förutsatt att bilens förare har minst två års körerfarenhet av lastbil i någon annan tjänst eller som företagare i tillståndspliktig trafik. Sådana klart tillfälliga transporter är i allmänhet yrkesmässiga och enligt förslaget ska de vara tillåtna även i fortsättningen.

Det andra undantaget gäller försvarsmaktens militärtransporter. I trafikministeriets beslut om verkställighet av militärfordonsförordningen (561/1992) föreskrivs att inom försvarsmakten tillåts militärtransport i en last- och terränglastbils samt en paketbils lastutrymme. Beslutet har upphävts med undantag för 4 och 64 §. Persontransport betraktas som militärtransport när det förutom föraren finns fler än nio personer i en last- eller terränglastbil. I 4 § konstateras också att rätt till persontransport även innehas av en person som tjänstgör som lastbilsförare och som tillsammans med en lastbil hyrts för försvarsmaktens bruk, förutsatt att han innehar ett körkort av klass CE och bevisligen minst ett års körpraktik som lastbilsförare i yrkesmässig trafik eller i annans tjänst. Bestämmelsen behövs därför att åtminstone den trafik som bedrivs med lastbilar som hyrts tillsammans med förare för försvarsmaktens bruk kan betraktas som yrkesmässig persontrafik. I praktiken bedrivs denna typ av trafik främst under exceptionella förhållanden.

Det tredje undantaget gäller persontransporter som har ett tydligt samband med gods-transport, t.ex. när köpare av möbler transporterats i samma bil som möblerna från möbelaffären till kundens hem. Även i dagens läge har sådana hemtransporttjänster varit tillåtna, om ingen extra avgift har tagits ut eller om transporten inte i övrigt har ansetts vara yrkesmässig, dvs. transporterarna har varit sporadiska och ersättningen obetydlig. Genom det föreslagna undantaget tillåts persontransport i samband med gods-transport i nå-

got större utsträckning än för närvarande. På så sätt blir det möjligt att göra reklam för tjänsterna och ta ut en extra avgift för dem.

Enligt förslaget förutsätter transporterarna alltid att den vara som passageraren har köpt i affären i fråga transporteras i samma bil och det är alltså inte tillåtet att t.ex. hämta kunder från deras hem och föra dem till ett köpcentrum för att göra uppköp. Transporten kan således endast gå i en riktning, oberoende av om destinationen är köparens hem eller någon annan adress. En transport förutsätter alltid att trafikutövaren och säljaren av varan eller säljarens representant har ingått ett skriftligt avtal om hemtransport av varan. Avtalet om hemtransport ska medföras i bilen när trafik bedrivs och föraren ska på begäran visa upp det för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman. Verksamhetsutövaren ska ha ett giltigt trafik tillstånd för gods-transport som beviljats i Finland, dvs. ett sådant gemenskapstillstånd eller inrikes trafik tillstånd som nämns i 3 § i lagen om kommersiell gods-transport på väg (693/2006). Transporten ska även ur passagerarens synvinkel vara nödvändig på grund av varans storlek eller vikt. Vid denna typ av transporter ska den vara som transporteras vara sådant att transporten av det ska anses vara det primära syftet med verksamheten. Sådana varor är bl.a. möbler och större hushållsmaskiner. Transport av sådana mindre varor eller dagligvaror som kan transporteras på vanligt sätt i en personbil kan således inte anses vara nödvändig transport, även om mängden varor är stor.

När hemtransport tillåts är det med andra ord alltid fråga om en sådan transport på grund av en passagerares stora och tunga varor där den som skaffat varan följer med i transporten.

Enligt den föreslagna paragrafen är också användningen av taxametrar och taxilyktor och annan utrustning som nära påminner om sådana förbjuden i alla andra bilar än taxibilar. Således är det också förbjudet att använda skyltar som påminner om taxiskyltar, även om de inte är upplysta. Bestämmelsen behövs för att förhindra att kunderna blir vilseledda. Användning av taxameter är förbjuden enligt fordonslagen och med stöd av förordningen om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning får taxilyktor endast



installeras i personbilar. Särskilda bestämmelser om överträdelse av dessa bestämmelser finns i fordonslagen. Dessutom finns det bestämmelser om vilseledande marknadsföring i konsumentskyddslagen. I det nya 5 mom. anges dock tydligt att endast persontrafik som bedrivs med taxi enligt denna lag till sin karaktär är bedrivande av taxitrafik och därför kan inte heller tecken som påminner om taxitecken tillåtas i andra bilar.

**28 §. Straffbestämmelser.** Det föreslås att paragrafen om olovligt bedrivande av trafik ska förtydligas så att ordet "personbil" fogas till paragrafen för att betona att all yrkesmässig persontrafik som bedrivs utan tillstånd inte är förbjuden eller straffbar, t.ex. yrkesmässig persontrafik som bedrivs med cykel. Det föreslås också att paragrafen kompletteras så att yrkesmässig persontrafik som bedrivs med last- och paketbilar jämställs med persontrafik som bedrivs med personbil utan tillstånd. Enligt förslaget är straffet för gärningen böter eller fängelse i högst sex månader. Ett förbud utan straffbestämmelse har ingen effekt. Det är motiverat att jämställa gärningen med yrkesmässig trafik med personbil utan tillstånd, dvs. så kallad svarttaxitrafik, eftersom det i praktiken är fråga om en mycket likartad verksamhet och kringgående av tillståndsbestämmelserna.

Det föreslås dock inte att den yrkesmässiga persontrafik med trehjuling, fyrehjuling eller lätt fyrehjuling som förbjöds redan 2007 ska jämföras med trafik som bedrivs med lastbil. Enligt förslaget jämföras gärningen med andra trafikförseelser, såsom bl.a. överlåtelse av taxitillstånd för att användas av någon annan. Således kan straffet för gärningen endast vara böter, vilket är en tillräcklig sanktion med tanke på att man när verksamheten förbjöds 2007 ansåg att gärningen i fråga inte kunde bestraffas lika strängt som olovligt bedrivande av taxitrafik. Det finns inte heller några särskilda skäl, t.ex. utredningsmässiga orsaker, som gör att användningen av mopertaxibilar borde kunna bestraffas med fängelsestraff.

Det föreslås också att paragrafens 2 mom. ändras så att försummelse att medföra eller visa upp det avtal som ska medföras i de transporter som särskilt tillåts i 4 a § 3 mom. ska bestraffas som trafikförseelse.

## 2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 maj 2010.

## 3 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

I denna proposition föreslås bestämmelser som anknyter till trafiktillstånd för och bedrivande av yrkesmässig trafik. Regleringen bör granskas särskilt med tanke på egendomsskyddet i 15 § och näringsfriheten i 18 § 1 mom. i grundlagen. Lagen om taxitrafik trädde i kraft den 1 augusti 2007. I samband med att lagen stiftades inhämtades grundlagsutskottets utlåtande särskilt med tanke på propositionens förhållande till näringsfriheten. Enligt utlåtandet (GrUU 31/2006 rd) 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.

När lagen stiftades var utgångspunkten, förutom att taxiverksamheten fortfarande skulle vara reglerad och tillståndspliktig, att endast trafik som bedrivs med personbil ska anses vara taxiverksamhet.

Utgångspunkten är fortfarande densamma. Därför föreslås det att lagen om taxitrafik endast ska preciseras. En ny 4 a § ska fogas till lagen och 28 § ändras så att det blir förbjudet att bedriva yrkesmässig persontrafik med paket- och lastbil. Förbudet kompletteras genom att straffbestämmelserna ändras så att den verksamhet som nu förbjuds jämföras med olovligt bedrivande av taxitrafik. Gärningen kan då bestraffas med böter eller fängelse i högst sex månader. Straffbestämmelserna kompletteras också i fråga om mo-

pedbilar, som det redan nu är förbjudet att använda i taxiverksamhet.

De föreslagna bestämmelserna är exakta och noga avgränsade. De står också i rätt proportion till syftet med beaktande av de andra möjligheter att avhjälpa missförhållandet som förts fram i avsnittet om alternativ för genomförandet och med hänsyn till de föreslagna undantagen från bestämmelserna. Det bör noteras att den precisering som gäller last- och paketbilar behövs med tanke på passagerarnas säkerhet. En utbredd användning av last- och paketbilar i taxitrafik skulle medföra problem bl.a. därför att bärkraften för transport av gods i synnerhet i lastbilar med en större totalmassa kan vara betydligt större än bärkraften för transport av personer. En stor mängd gods i samma utrymme (trots de krav som gäller säkring av last) medför särskild fara för passagerarna om lasten lossnar vid en kollision.

På last- och paketbilar tillämpas inte heller de detaljerade konstruktionsföreskrifter som gäller nödutgångar och brandsäkra inredningsmaterial i bussar. Frågan har också betydelse med tanke på säkerheten vid kommunala transporter, eftersom säkerhetskraven på skolskjutsar endast gäller personbilar och bussar. Säkerhetskraven på bussar är lindrigare än på personbilar när det gäller frontal- och sidokollisionstester och delvis också när det gäller kraven på användning av bilbälte.

På grund av större utsläpp medför användningen av last- och paketbilar också i allmänhet större olägenheter för miljön.

Den föreslagna preciseringen av lagen kan anses vara det effektivaste sättet att avhjälpa missförhållandena i samband med kundsäkerheten och konsumentskyddet. Bestämmelserna står också i rätt proportion till den arbetsmängd som de medför för myndigheterna. Om t.ex. verksamhet som bedrivs med paket- eller lastbil jämfördes med verksamhet som bedrivs med personbil och gjordes tillståndspliktig, skulle ändringen medföra oskäligt mycket extra arbete för tillståndsmyndigheterna.

I praktiken har lagändringen särskild betydelse endast för några få företagare, varav två för närvarande bedriver verksamhet under samma firma utan att taxitillstånd, gemenskapstillstånd för godstransport eller inrikes

trafikstillstånd har sökts eller beviljats för det nya företaget i aktiebolagsform. Den ena av dessa företagare har före en ändringsbesiktning av sina bilar och med stöd av ett kollektivtrafiktillstånd bedrivit busstrafik med i huvudsak samma bilar. Det är förbjudet att bedriva taxitrafik med stöd av ett kollektivtrafiktillstånd. Den andra företagaren har inga trafiktillstånd.

Det faktum att dessa företagare säger att de har gjort omfattande investeringsplaner som de ännu inte har förverkligat kan inte anses ha någon särskild betydelse med tanke på det egendomsskydd som hör till de grundläggande fri- och rättigheterna. Vid en bedömning kan endast genomförda investeringar anses ha betydelse. Det väsentliga är om företagarna anses ha kunnat lita på att de kan fortsätta bedriva sin verksamhet även i framtiden. Taxitrafik är entydigt tillståndspliktig verksamhet. Företagarna hade flera gånger på förhand frågat olika myndigheter om den inledda verksamhetens lagenlighet, särskilt vad gäller de gränser som anges i lag och förordningar. Således bör företagarna ha fått klart för sig att de bedriver verksamhet endast på egen risk. Från myndigheternas sida hade man också tydligt sagt att den taxiliknande verksamheten är tillåten främst endast av den orsaken att det på grund av förbiseende för närvarande fanns en klar brist i lagen och att det endast var en tidsfråga innan bristen skulle avhjälpas och beredningen av en eventuell lagändring inledas. Således kan företagarna inte anses ha förtroendeskydd för fortsatt verksamhet och följaktligen kan de föreslagna ändringarna inte anses begränsa egendomsskyddet för någondera av de företagare som nu bedriver persontrafik med lastbil i huvudstadsregionen.

Bestämmelserna står också i rätt proportion till den straffbarhet som gäller vid brott mot förbudet att bedriva taxitrafik med mopedbil. Olovlig användning av dessa fordon ska inte jämföras med användningen av person-, last- eller paketbil i yrkesmässig persontrafik. När mopedbilar har använts som taxi har det inte varit fråga om försök att vilseleda konsumenterna eller kringgå bestämmelserna i lagen om taxitrafik. Mopedbilar får inte heller användas i trafiken på samma villkor som riktiga bilar. Därför föreslås det också att

gärningen ska jämföras med förseelser som överlåtande av taxitillstånd till någon annan och att gärningen endast ska kunna bestraffas med böter.

Med stöd av vad som angetts ovan finns det godtagbara skäl till en eventuell begräns-

ning av både näringsfriheten och äganderätten, och lagen kan därför behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## Lag

### om ändring av lagen om taxitrafik

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen av den 2 mars 2007 om taxitrafik (217/2007) 4 § 3 mom., sådant det lyder i lag 870/2009,  
*ändras* 2 § 7 och 8 punkten, 3 § 3 mom. och 28 §, av dem 2 § 8 punkten sådan den lyder i lag 482/2009, samt  
*fogas* till 2 § en ny 9 punkt och till lagen en ny 4 a § som följer:

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

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

8) *en ansluten kommuns område* ett område i en kommun som den 31 december 2008 eller därefter som en hel kommun har anslutits till en annan kommun eller annars har upphört att vara en självständig kommun;

9) *taxi* en personbil som används med stöd av taxitillstånd.

#### 3 §

##### *Lagens tillämpningsområde*

Lagens 18 § tillämpas på godstransport på väg med personbil och 4 a § 3, 4 och 5 mom. på trafik som bedrivs med lastbil eller paketbil.

#### 4 a §

##### *Transport av personer med vissa fordon som nämns i fordonslagen*

Yrkesmässig persontransport på väg är förbjuden med en sådan lastbil (fordon i kategori N2 och N3) eller en sådan paketbil (fordon i kategori N1) som avses i 10 § i fordonslagen (1090/2002) eller med en sådan trehjuling, lätt fyrhjuling eller fyrhjuling (fordon i kategori L 5e, L 6e eller L 7e) som avses i 13 § i samma lag.

Personer får dock tillfälligt transporteras med en lastbil vars lastflak saknar säten och bänkar, när det är fråga om passagerartransporter vid körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag eller transport av passagerare i samband med andra motsvarande tillfällen, förutsatt att bilens förare har minst två års körerfarenhet av lastbil i någon annans tjänst eller som företagare i tillståndspliktig trafik. Personer får också transporteras med lastbil eller paketbil i samband med militärtransporter inom försvarsmakten.

Innehavaren av ett inrikes trafikillstånd enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) eller av ett gemenskapstillstånd som beviljats i Finland får yrkesmässigt transportera personer med ett fordon i

kategori N, när en passagerare och vara som passageraren har köpt eller skaffat transporteras i samma transport och tillståndshavaren och säljaren eller säljarens representant har ingått ett skriftligt avtal om hemtransport av varan. Det förutsätts dessutom att det på grund av en enskild varas storlek eller vikt är nödvändigt att varan och passageraren transporteras i samma transport.

Det avtal som avses i 3 mom. ska medföras i bilen och på begäran visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

Tecken som på ett vilseledande sätt påminner om taxametrar eller taxilyktor får inte användas i andra bilar än taxibilar.

## 28 §

### *Straffbestämmelser*

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik med personbil utan sådant taxitillstånd som förutsätts i denna lag eller i strid med förbudet i 4 a § 1 mom. mot att yrkesmässigt

transportera personer på väg med ett sådant fordon i kategori N som avses i 10 § i fordonslagen, ska för *olovligt bedrivande av taxitrafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som

1) bedriver yrkesmässig persontrafik i strid med förbudet i 4 a § 1 mom. mot att yrkesmässigt transportera personer på väg med en sådan trehjuling, fyrehjuling eller lätt fyrehjuling som avses i 13 § i fordonslagen,

2) överlåter ett taxitillstånd för att användas av någon annan, eller

3) försummar skyldigheten att medföra eller visa upp taxitillståndet eller det avtal som avses i 4 a § 3 mom.,

ska för *trafiktillståndsförseelse* dömas till böter.

-----  
 \_\_\_\_\_  
 Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 30 mars 2010.

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Minister *Sirkka-Liisa Anttila*

**Lag**  
**om ändring**  
**av lagen om taxitrafik**

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen av den 2 mars 2007 om taxitrafik (217/2007) 4 § 3 mom., sådant det lyder i lag 870/2009,  
*ändras* 2 § 7 och 8 punkten, 3 § 3 mom. och 28 §, av dem 2 § 8 punkten sådan den lyder i lag 482/2009, samt  
*fogas* till 2 § en ny 9 punkt och till lagen en ny 4 a § som följer:

*Gällande lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

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

8) *en ansluten kommuns område* ett område i en kommun som den 31 december 2008 eller därefter som en hel kommun har anslutits till en annan kommun eller annars har upphört att vara en självständig kommun.

3 §

*Lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på yrkesmässig persontransport på väg med personbil.

*Föreslagen lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

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

8) *en ansluten kommuns område* ett område i en kommun som den 31 december 2008 eller därefter som en hel kommun har anslutits till en annan kommun eller annars har upphört att vara en självständig kommun;

9) *taxi* en personbil som används med stöd av taxitillstånd.

3 §

*Lagens tillämpningsområde*

Lagens 18 § tillämpas på godstransport på väg med personbil och 4 a § 3, 4 och 5 mom.

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

Med yrkesmässig persontransport avses 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.

Lagens 18 § tillämpas på godstransport på väg med personbil.

## 4 §

*Tillståndspliktiga transporter*

Det är förbjudet att mot ersättning transportera personer på väg med trehjulingar, fyrhjulingar eller lätta fyrhjulingar enligt 13 § i fordonslagen

på trafik som bedrivs med lastbil eller paketbil.

## 4 §

*Tillståndspliktiga transporter*

(upphävs)

## 4 a §

*Transport av personer med vissa fordon som nämns i fordonslagen*

Yrkesmässig persontransport på väg är förbjuden med en sådan lastbil (fordon i kategori N2 och N3) eller en sådan paketbil (fordon i kategori N1) som avses i 10 § i fordonslagen (1090/2002) eller med en sådan trehjuling, lätt fyrhjuling eller fyrhjuling (fordon i kategori L 5e, L 6e eller L 7e) som avses i 13 § i samma lag.

Personer får dock tillfälligt transporteras med en lastbil vars lastflak saknar säten och bänkar, när det är fråga om passagerartransporter vid körning i samband med firandet av abiturienternas sista skoldag eller transport av passagerare i samband med andra motsvarande tillfällen, förutsatt att bilens förare har minst två års körerfarenhet av lastbil i någon annans tjänst eller som företagare i tillståndspliktig trafik. Personer får också transporteras med lastbil eller paketbil i samband med militärtransporter inom försvarsmakten.

Innehavaren av ett inrikes trafikillstånd enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) eller av ett gemenskapstillstånd som beviljats i Finland får yr-

*kesmässigt transportera personer med ett fordon i kategori N, när en passagerare och vara som passageraren har köpt eller skaffat transporteras i samma transport och tillståndshavaren och säljaren eller säljarens representant har ingått ett skriftligt avtal om hemtransport av varan. Det förutsätts dessutom att det på grund av en enskild varas storlek eller vikt är nödvändigt att varan och passageraren transporteras i samma transport.*

*Det avtal som avses i 3 mom. ska medföras i bilen och på begäran visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.*

*Tecken som på ett vilseledande sätt påminner om taxametrar eller taxilyktor får inte användas i andra bilar än taxibilar.*

28 §

*Straffbestämmelser*

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

Den som överlåter ett taxitillstånd för att användas av någon annan eller försummar skyldigheten att medföra eller visa upp taxitillståndet, skall för *trafiktillståndsförseelse* dömas till böter.

28 §

*Straffbestämmelser*

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik med personbil utan sådant taxitillstånd som förutsätts i denna lag eller i strid med förbudet i 4 a § 1 mom. mot att yrkesmässigt transportera personer på väg med ett sådant fordon i kategori N som avses i 10 § i fordonslagen, ska för *olovligt bedrivande av taxitrafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som

1) bedriver yrkesmässig persontrafik i strid med förbudet i 4 a § 1 mom. mot att yrkesmässigt transportera personer på väg med en sådan trehjuling, fyrehjuling eller lätt fyrehjuling som avses i 13 § i fordonslagen,

2) överlåter ett taxitillstånd för att användas av någon annan, eller

3) försummar skyldigheten att medföra eller visa upp taxitillståndet eller det avtal som avses i 4 a § 3 mom.,

ska för *trafiktillståndsförseelse* dömas till böter.

-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .  
-----