

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om  
ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg skall ändras.

Enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) har företag som bedriver offentlig trafik ingen skyldighet att bedriva olönsam trafik, om de inte betalas lämplig gottgörelse för det. Med offentliga medel kan trafiktjänster köpas med iakttagande av stadgandena om offentlig upphandling. I propositionen föreslås att de stadganden i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg som gäller trafikplikt skall upphävas.

Enligt förslaget skall befogenheterna att bevilja trafiktillstånd överföras från trafikministeriet till länsstyrelserna så att endast beviljandet av tillstånd för snabbturstrafik som överskrider länsgränsen kvarstår hos trafikministeriet. Genom förordning skall befogenheter kunna överföras från länsstyrelserna till kommunerna och nu även till samkommunerna.

Ett av propositionens viktigaste syften är dessutom att trafiktillståndssystemet skall förenklas. Det skall finnas endast fyra tillståndstyper: kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd, taxitillstånd och sjuktransporttillstånd. Tillstånden skall med undantag av linjetrafiktillståndet berättiga innehavaren att bedriva trafik i hela landet.

Var och en som uppfyller villkoren i lagen

skall kunna få kollektivtrafiktillstånd. Med stöd av detta tillstånd skall beställningstrafik och köptrafik få bedrivas. Om ändringen genomförs så innebär det att det blir möjligt att fritt etablera sig i branschen.

Linjetrafiktillstånd skall inte längre behövas när trafik köps med offentliga medel, utan tillståndet skall ersättas av ett avtal. Detta innebär även en överföring av beslutanderätten till kommunerna. De interna korssubventionerna inom linjetrafiken och likaså korssubventionerna mellan linje- och beställningstrafik skall slopas i lagen.

Av den som ansöker om taxitillstånd skall i regel krävas företagartutbildning. Vid beviljandet av tillstånd betonas beaktandet av kundernas behov i större utsträckning än tidigare.

Den reglering som gäller taxibeställningscentraler skall minskas. Taxibilister skall inte längre ha någon skyldighet att ansluta sig till en beställningscentral och inom samma område skall flera beställningscentraler kunna vara verksamma. Regleringen av taxitrafiken genom de av länsstyrelserna fastställda reglementena slopas.

Ändringarna avses träda i kraft den 1 juli 1994 dock så att de ändringar som gäller taxitrafiken skall till större delen träda i kraft den 1 januari 1995.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	3	3.3. Miljöeffekter .....	9
ALLMÄN MOTIVERING .....	3	3.4. Verknningar för medborgarna .....	9
<b>1. Nuläge</b> .....	<b>3</b>	<b>4. Beredningen av propositionen</b> .....	<b>10</b>
1.1. Lagstiftning och praxis .....	3	<b>5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll</b> .....	<b>10</b>
1.2. Den internationella situationen och lagstiftningen i utlandet .....	4	DETALJMOTIVERING .....	11
1.2.1. Busstrafik .....	4	1. Motivering till lagförslaget .....	11
1.2.2. Taxitrafik .....	6	2. Närmare stadganden och bestämmelser .....	19
1.3. Bedömning av nuläget .....	6	3. Ikraftträdande .....	20
<b>2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen</b> .	<b>7</b>	LAGFÖRSLAGET .....	21
<b>3. Propositionens verkningar</b> .....	<b>8</b>	<b>Parallelltexter</b> .....	<b>28</b>
3.1. Ekonomiska verkningar .....	8		
3.2. Verknningar i fråga om organisation och personal .....	9		

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1. Nuläge

## 1.1. Lagstiftning och praxis

Lagen och förordningen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/91 och 347/91), nedan persontrafiklagen och persontrafikförordningen, trädde i kraft den 1 mars 1991. De kompletteras av närmare föreskrifter som har meddelats av trafikministeriet och gäller bl.a. taxor och statsbidrag samt av ett beslut av den 21 maj 1993 om bedömning av yrkesskicklighet och solvens som krävs av den som idkar tillståndspliktig busstrafik (458/93).

Genom persontrafiklagen gavs de viktigaste stadgandena lagstatus. Samtidigt åtskildes stadgandena om persontrafik och stadgandena om godstrafik genom att separata lagar stiftades. Regleringen av godstrafiken avvecklades till en del bl.a. genom att behovsprövningen vid beviljande av trafiktillstånd slopades, och beslutanderätten delegerades från trafikministeriet till länsstyrelserna.

Regleringen lindrades även genom persontrafiklagen. I lagen bibehölls dock de behovsprövade tillstånden, korssubventionerna inom busstrafiken, fastställandet av taxor samt fördelningen av befogenheter i det närmaste oförändrade.

Lagen innehöll även reformer. Sådana var stadgandena om planering och statsbidrag samt att lagens tillämpningsområde till vissa delar utsträcktes till att omfatta spår-, vatten- och lufttrafik. I förordningen fastställdes dessutom tillämpningspraxisen för möjligheterna att anordna offerttävlingar, och företagen fick rätt att använda underleveranser. Det gjordes möjligt att utan linjetrafiktillstånd, på basis av anmälan bedriva kollektivtrafik som komplement till linjetrafiken.

Tillämpningspraxis i fråga om persontrafiklagen har i frågor som gäller busstrafik ändrats som följer: Man har lättare än tidigare samtyckt till indragning av olönsam busstrafik. Fastställandet av riksomfattande taxor har inskränkts. Fastställandet har närmast begränsats till seriebiljetter som används i arbets- och skolresetrafik. Företagen har i viss utsträckning utnyttjat underleveranser. Däremot har möjligheten att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster på basis av anmälan utnyttjats endast i liten omfattning.

Behovsprövningen har tillämpats på ett allt

smidigare sätt. Lagens nya, allt mer omfattande möjlighet att återkalla trafiktillstånd har inte använts alls. Det stadgande som gäller beviljande av statsbidrag har inte fått någon självständig betydelse, utan statsbidragets användningsändamål har fastställts i motiveringen till statsbudgeten. Det stadgande i förordningen som gäller anordnande av offerttävling har nästan inte alls tillämpats.

I fråga om taxitrafiken har följande förändringar skett: Länsstyrelserna har fastställt ett taxireglemente och ett taxiradioreglemente i enlighet med trafikministeriets rekommendationer. Beställningscentraler har börjat godkännas, men på landsbygden har en del av taxibilisterna betraktat skyldigheten att ansluta sig till en beställningscentral som en belastning. I städerna har det förekommit en viss villighet att inrätta konkurrerande beställningscentraler.

En del av invalidtaxiföretagen vill bedriva också grupptransporter, men andra vill dock sköta endast sina nuvarande uppgifter. Handikapporganisationerna har önskat att speciallösningar som är avsedda endast för handikappade slopas.

Åren 1985—1992 har utbudet på busstrafiktjänster allmänt tagit varit nedgående. Efterfrågan har dock sjunkit klart snabbare än utbudet. Priserna inom busstrafiken har stigit mer än konsumentpriserna.

Bussföretagens lönsamhet har i medeltal varit nöjaktig åren 1982—1992. Solvensen har varit nöjaktig eller nästan nöjaktig, men trenden är nedåtgående. Likviditeten har varit god. Fordonen har blivit i genomsnitt ett år äldre. Det finns skillnader mellan olika trafiktyper och olika företag och likaså mellan olika områden. Avtalstrafiken har den klart bästa ekonomin. Företagens lönsamhet påverkas i framtiden speciellt av övergången till mervärdesskattesystemet, av priset inklusive acciser på dieselbränsle samt av den offentliga finansieringen.

I takt med den ökade efterfrågan ökade utbudet på taxitrafik i slutet av 1980-talet i synnerhet i städerna. I Finland går det i medeltal ca 530 invånare på en taxi. Under de rådande tiderna av ekonomisk tillbakagång och lågkonjunktur har efterfrågan sjunkit avsevärt. Prisutvecklingen har följt samma trend som i fråga om busstrafiken, men taxorna har inte stigit lika mycket. Den ekonomiska situationen

inom branschen har allmänt taget varit tillfredsställande.

År 1993 användes sammanlagt ca 2,9 mrd. mk till stödande och köp av trafik tjänster. Statens andel därav är ca 1,66 mrd. mk och kommunernas andel ca 1,26 mrd. mk. Av den summa staten använder utgör trafikförvaltningens andel 523 milj. mk, undervisningsförvaltningens andel 428 milj. mk och social- och hälsovårdsförvaltningens andel 711 milj. mk. Av den summa kommunerna använder utgörs ca 900 milj. mk av sådan nettofinansiering av lokaltrafiken som städerna betalar.

Trafikförvaltningsområdet (kommunernas andel inberäknad) använde medel (milj. mk) för kollektivtrafik som följer:

	1991	1992	1993
bussar och taxi ....	256	281	246
tågtrafik .....	300	330	255
lätt linjetrafik .....	—	2	2
planering m.m. ....	8	10	20
kommunernas andel	30	35	35
sammanlagt .....	594	658	558

## 1.2. Den internationella situationen och lagstiftningen i utlandet

### 1.2.1. Busstrafik

#### Allmänt

Den lagstiftning som gäller bedrivande av kollektivtrafik varierar avsevärt i olika europeiska länder. Det finns fortfarande system som bygger på behovsprövning. Längst har avregleringen kommit i Storbritannien. Också i Sverige och Danmark har man konsekvent gått mot ett friare system.

#### Storbritannien

Avregleringen i Storbritannien inleddes 1980 genom att man först slopade regleringen av fjärrbusstrafiken. År 1985 genomfördes i hela Storbritannien med undantag av London en fullständig avreglering av lokaltrafiken. Trafiktillstånden slopades, och i stället för dem används ett anmälningsförfarande, i vilket företagen registrerar den trafik de önskar.

Trafiken sköts på basis av biljettintäkter. De lokala myndigheterna köper den behövliga tilläggsstrafiken genom att anordna offerttävlingar. Avvecklingen av regleringen har varit intimt förknippad med privatiseringen.

Följderna av ändringen har varit dels positiva, dels negativa. De direkta subventionerna har minskat avsevärt, antalet trafikidkare har ökat betydligt, arbetskraftskostnaderna har sjunkit, produktionens effektivitet har förbättrats och antalet körkilometrar har ökat. Å andra sidan har ändringen förorsakat osäkerhet och förvirring hos passagerarna, taxorna har stigit avsevärt, passagerarinformation och servicen i glesbygden har försämrats, fordonbeståndet har blivit äldre, användningen av ett enhetligt biljettsystem har inskränkts och passagerarmängderna har minskat avsevärt.

Ordnandet av kollektivtrafiken i Londonområdet regleras av en särskild lag, enligt vilken ansvaret för ordnandet av kollektivtrafiken ligger hos två trafikverk, dvs. London Regional Transport (LRT) tillsammans med Railways Board. LRT kan bilda ett bolag eller ingå avtal om skötseln av trafiken. LRT har skyldighet att anordna offerttävlingar förutsatt att det är ändamålsenligt. År 1991 var hälften av trafiken i London offertbaserad. Offerttävlingarna har åstadkommit en kostnadsinbesparing om 15 %.

#### Sverige

Enligt en lag som gavs i Sverige 1978 ansvarar landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt för ordnandet av lokal och regional trafik. Genom en lag som gavs 1985 minskades regleringen: Gamla linjetrafiktillstånd upphörde att gälla den 1 juli 1989, och de myndigheter som ansvarar för kollektivtrafiken hade rätt att trafikera utan trafikstillstånd. De företag som hade förlorat sitt tillstånd hade rätt att kräva att myndigheterna skulle lösa in deras fordon. Om de deltog i en offerttävling, förlorade de sin rätt att kräva inlösen.

En lag som gavs 1988 förenklades tillståndsförfarandet. Beviljandet av tillstånd gällande enskilda trafikanter baserade sig inte längre på trafikens behövlighet, men granskningen av sökandenas lämplighet blev strängare. Regleringen av linjetrafik och beställningstrafik mellan länen minskades avsevärt. Fastställandet av tidtabeller och taxor slopades.

Förändringarna innebär att de som ansvara-

de för ordnandet av kollektivtrafik kunde ta i bruk ett förfarande med offerttävlingar. All trafik har ännu inte öppnats för offerttävlingar, och variationerna länsvis är stora. Vid utgången av 1993 sköts ca hälften av busstrafiken i länen på basis av offerttävlingar. Inbesparingarna länsvis har varierat mellan 5 och 15 %, och enskilda offerttävlingar har gett en inbesparing på upp till 30 %. Den genomsnittliga företagsstorleken har ökat. Också nya småföretagare har kommit in i branschen. Biljettpriserna har inte ändrats nämnvärt. Liberaliseringen har fortsatt genom att konkurrensen ökats inom fjärrtrafiken från ingången av 1993.

Sverige har beaktat Storbritanniens erfarenheter vid utvecklandet av sitt eget system. Sverige har försökt undvika det brittiska systemets avigsidor, som har ansetts vara bristande koordinering av linjerna, informationsproblem och osund konkurrens.

## Danmark

I Danmark används avtalstrafik. I Köpenhamnsområdet har en successiv övergång till offerttävlingar skett sedan 1989. Även i Norge har anordnandet av offerttävlingar inletts.

## Europeiska unionen (EU)

Den offentliga trafiken inom EU regleras av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt (trafikpliktsförordningen) som har ändrats genom förordning (EEG) nr 1893/91. Med allmän trafikplikt avses enligt artikel 2 i förordningen skyldigheter som ett företag inte skulle fullgöra om det tog hänsyn till sina egna affärsintressen. Skyldigheten kan gälla att bedriva verksamhet, att utföra transporter eller att följa taxebestämmelser. Enligt artikel 1 i förordningen skall skyldigheterna i regel upphävas.

Utgångspunkten är att skyldigheterna skall slopas. Skyldigheterna kan dock bibehållas i fråga om regional och lokal trafik, men företaget skall ha rätt till full ersättning. Företaget skall specificera sin bokföring så, att den del av bokföringen som gäller trafik för vilken beviljas ersättning utgör en egen avdelning.

Enligt huvudregeln skall de behövliga kompletterande tjänsterna köpas genom offerttäv-

lingar, som för sin del regleras av de direktiv som gäller offentlig upphandling. Centralt med tanke på trafiktjänsterna är rådets direktiv om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av samhällstjänster (92/50/EEG). Direktivet hör till EES-avtalets tilläggs paket och det torde träda i kraft i Finland ungefär ett halvår efter det att EES-avtalet trätt i kraft. De viktigaste stadgandena innefattas i den redan godkända lagen om offentlig upphandling (1505/92).

Enligt artikel 49 i EES-avtalet är ersättningar som betalas för uppfyllande av allmän trafikplikt godtagbara. Till EES-avtalet hör dessutom rådets förordning (EEG) nr 1107/70 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar. Godtagbara enligt den är ersättningar för sådana skyldigheter att följa taxebestämmelser som inte avses i definitionen enligt artikel 2.5 i trafikpliktsförordningen och ersättningar till företag på vilka trafikpliktsförordningen inte tillämpas. I Finland tillämpas trafikpliktsförordningen på alla företag som bedriver landsvägstrafik.

Bestämmelser om rätt att yrkesmässigt bedriva busstrafik ingår i rådets direktiv om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella persontransporter på väg 74/562/EEG (direktiv om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter), som har ändrats genom direktiv 89/438/EEG. Villkoren för att utöva yrket är gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens. Innehållet i direktivet beskrivs utförligare i detaljmotiveringen under 9 §.

En ändring av trafikpliktsförordningen trädde i kraft inom de Europeiska gemenskaperna (EG) den 1 juli 1992. Direktivet om upphandling av tjänster (92/50/EEG), som skall tillämpas vid köp av trafiktjänster, trädde i kraft först den 1 juli 1993. Alla direktiv som gäller offentlig upphandling har ännu inte trätt i kraft. Därför kan det rådande läget inom EU inte i alla avseenden vara modell vid en bedömning av behovet av ändringar i det finländska systemet. Samtliga ovan nämnda författningar hör dock till EES-avtalet, så därför måste också Finland harmonisera sitt system i enlighet med EG-bestämmelserna.

Till EES-avtalets tilläggs paket hör rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med

buss och rådets förordning (EEG) nr 2454/92 om villkoren för att transportörer skall få bedriva nationell persontransport på väg i annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

Förordning (EEG) nr 684/92 innehåller bestämmelser om internationell transport. Tillstånd krävs för reguljär trafik och för pendeltrafik utan logi. Vid bedrivande av annan trafik krävs inte särskilt tillstånd, men kontrollokumentet skall medföras. De tillstånd som behövs ges genom ett gemensamt avtal mellan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna.

Genom förordning (EEG) nr 2454/92 stadgas om cabotagetrafiken. Med cabotagetrafik avses en transportörs rätt att bedriva nationell trafik i en annan medlemsstat. Strävan är att i första hand garantera friheten att bedriva speciell icke reguljär beställningstrafik och speciell reguljär linjetrafik av särskild art inom medlemsstaternas gränsområden. Annan reguljär trafik står i detta skede utanför förordningens tillämpningsområde. Från och med ingången av 1996 är cabotagetrafiken tillåten i all icke reguljär trafik.

### 1.2.2. Taxitrafik

Regleringen av taxitrafiken varierar i olika länder. Ett behovsprövat system tillämpas i olika former bl.a. i Belgien, Spanien och i en del av Storbritannien. Olika kvotssystem används i Norge, Holland och Portugal. Även i Tyskland används ett behovsprövat system med en prövotid om ett år, under vilken de nya tillståndens inverkan på den offentliga trafikens funktionsduglighet utvärderas. Inom EU har tillsvidare inte utfärdats förordningar eller direktiv om taxitrafik.

Regleringen av taxitrafiken avvecklades i Sverige 1990, då behovsprövningen slopades, priserna släpptes fria och skyldigheten att ansluta sig till en beställningscentral avskaffades. Före ändringen hade Sverige en taxi per ca 700 invånare. Ett år senare fanns det en taxi per 580 invånare.

Enligt den svenska regeringen har verkningarna av ändringen i huvudsak varit positiva. Utbudet har ökat avsevärt, i synnerhet i Stockholmsområdet. Vid telefonbeställningar har kundernas väntetider i allmänhet förkortats, och likaså den tid som behövs för att köra bilen till kunden. I glesbygden har de

befarade bristerna inte uppkommit bl.a. tack vare att kommunerna har fogat tilläggsskyldigheter till köpeavtalsvillkoren. Priserna är konsumentvänliga på de områden som har en fungerande konkurrens.

Också nackdelar har framkommit. I synnerhet företagen i branschen har fört fram problem. Sådana är otillåten trafik, bristande information om priserna och missbruk som uppdragats i fråga om plombering av taxametrar. Till en del har problemen berott på brister i lagens tillämpning. Man har försökt korrigera missförhållandena genom att höja kraven på taxiförarnas yrkesskicklighet, genom att öka informationen till kunderna om priser och grunderna för prissättning, genom att stadga om obligatorisk plombering av taxametrar samt genom att öka kontakterna mellan myndigheter.

### 1.3. Bedömning av nuläget

Persontrafiklagen trädde i kraft för ungefär tre år sedan. Även om lagen är synnerligen färsk, finns det behov av ändringar. Detta beror å ena sidan på strävan efter en gradvis liberalisering och å andra sidan på att alla verkningar av den europeiska integrationen inte var skönjbara när lagen bereddes. Dessutom ansågs det att ett trafikillståndssystem som baserar sig på korssubventioner förutsätter en koncentration av tillståndsbefogenheterna.

De i persontrafiklagen ingående korssubventionerna och huvudregeln att linjetrafikidkare är skyldiga att sköta trafiken under hela den tid tillståndet är i kraft strider mot EES-avtalet. Inte heller det nuvarande statsbidragssystemet motsvarar det som fastställs i trafikpliktsförordningen och det överensstämmer inte heller till alla delar med förordning (EEG) nr 1107/70. Frågor som gäller offentlig trafik regleras inom EU till största delen genom förordningar, och därför måste en del av stadgandena i persontrafiklagen ändras för att dubbleringarna skall kunna elimineras.

Efter att EES-avtalet har trätt i kraft stadgas om anordnande av offerttävlingar genom en lag om offentlig upphandling och genom kompletterande förordningar. Motsvarande stadganden i persontrafiklagen och persontrafikförordningen blir således obehövliga och måste därför upphävas.

I de allmänna utvecklingsprojekten för för-

valtningen har koncentrationen av beslutanderätten och det stora antalet tillståndsförfaranden uppfattats som missförhållanden. Uppmärksamhet har fästs vid persontrafikstillstånden och vid att beslutanderätten är koncentrerad till ministerienivå i sådana ärenden som i allmänhet har skötts i centrala ämbetsverk, i mellanstegsförvaltningen eller i lokalförvaltningen. Konkurrensverket har kritiserat trafikstillståndssystemet och prisregleringen på grund av deras konkurrenshämmande verkan.

Efter att persontrafiklagen trädde i kraft uppställde trafikministeriet som resultatmål att grundservicen inom kollektivtrafiken skall säkerställas i hela landet och att kollektivtrafikens marknadsandel skall bibehållas.

## 2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

### Allmänt

Syftet med propositionen är att eliminera konflikten mellan persontrafiklagen och EES-avtalet. Målet är också att befria förvaltningsresurser från dubbelarbete genom att beslutanderätten flyttas neråt. Detta gör det möjligt att inrikta trafikministeriets resurser på det arbete som de uppställda resultatmålen förutsätter. Målet är dessutom att förenkla trafikstillståndssystemet och att eliminera onödig byråkrati.

I propositionen föreslås ingen fullständig avreglering av tillståndssystemet för persontrafiken, utan en modell med reformer stegvis har valts. De nu föreslagna ändringarnas verkningar följs upp och liberaliseringen av systemet fortsätter, om de erfarenheter som görs talar för detta eller om en allt djupare integrationsutveckling i Europa förutsätter det. Den valda modellen tillåter inte fri konkurrens, men den möjliggör en stabil och behärskad ändring.

### EES-harmoniseringen

Den ovan nämnda förordningen gällande allmän trafikplikt som ingår i EES-avtalet åsidosätter de stadganden i persontrafiklagen som strider mot den. En korrigerande av situationen förutsätter att lagens stadganden som gäller trafikplikt, taxor och statsbidrag ändras. EG-förordningen har dessutom återverkningar på de stadganden som gäller beviljande av

trafikstillstånd. Inte heller korssubventioner anses godtagbara inom EU. Att cabotagetrafiken släpps fri inom EU i all icke reguljär trafik vid ingången av år 1996 leder till ett slopande av behovsprövningen inom beställningstrafiken, om man vill säkerställa en jämlik behandling av inhemska företag i jämförelse med medlemsstaternas företag. Ett behövligt genomförande av de direktiv som gäller rätten att yrkesmässigt bedriva busstrafik förutsätter att de viktigaste stadgandena ges genom lag eller förordning.

### Delegering av beslutanderätten och ändring av besvärsvägen

Persontrafiklagen har till största delen koncentrerat de befogenheter att bevilja trafikstillstånd som gäller kollektivtrafik till trafikministeriet. Alternativ vid delegeringen av beslutanderätten är, i brist på ett lämpligt centralt ämbetsverk, antingen mellanstegsförvaltningen eller lokalförvaltningen. Såsom mellanstegsmyndigheter kommer länsstyrelserna i fråga och inom lokalförvaltningen kommuner eller flera kommuner tillsammans samt häraden.

I propositionen har valts ett alternativ där befogenheterna att bevilja trafikstillstånd i stor utsträckning delegeras från trafikministeriet till länsstyrelserna. Samtidigt möjliggörs en ytterligare överföring av beslutanderätten till kommunerna eller samkommunerna. Man har inte velat överföra beslutanderätten till kommunerna i större omfattning än hittills framför allt därför att en kommun i allmänhet vad arealen beträffar är en alltför liten enhet när kollektivtrafik skall ordnas på landsbygden. Samarbetet mellan kommunerna har för sin del ännu inte utformats på så sätt att beslutanderätten direkt kan överföras t.ex. till samkommuner.

Länsstyrelserna sköter redan nu trafikstillståndsärenden, så de har den sakkunskap som uppgiften förutsätter. Syftet med förslaget har varit att överföra beslutsfattandet så nära medborgarna som det för närvarande är möjligt. I sammanlagt 40 städer innehas befogenheterna redan av den kommunala myndigheten. Dessutom bör det beaktas att kommunernas beslutanderätt ökar vid köp av trafik.

Befogenheterna att bevilja tillstånd för taxi- och ambulansstrafik har helt och hållet koncentrerats till länsstyrelserna, som har de resurser



som skötseln av uppgiften kräver. Efter ändringen skulle trafikministeriet inte alls bevilja tillstånd för små fordon längre.

Det föreslås att de befogenheter som i enskilda fall tillkommer trafikministeriet också skall minskas genom upphävande av den punkt i persontrafiklagens stadgande om ändringssökande som gäller besvärmyndigheter, varvid besvärsvägen fastställs enligt lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50). Besvär över länsstyrelsens beslut får anföras hos högsta förvaltningsdomstolen och över beslut av en kommunal myndighet hos länsstyrelsen och vidare hos högsta förvaltningsdomstolen.

Förenkling av trafiktillståndssystemet, ökad konkurrens och minskad reglering av taxitrafiken

I propositionen föreslås att de olika typerna av trafiktillstånd skall bli färre och förenklade så att fyra tillstånd används enligt följande: kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd, taxitillstånd och sjuktransporttillstånd. Beviljandet av olika slag av begränsade tillstånd, såsom invalidtaxitillstånd samt beställningstrafiktillstånd och beställningskörningsintyg för buss- trafik, skall upphöra helt och hållet. Om begränsningarna slopas ökar fordonens användningsmöjligheter. Ett kollektivtrafik- tillstånd, taxitillstånd och sjuktransporttillstånd skulle ge rätt att bedriva trafik i hela landet. Om trafiken bedrivs som köptrafik, behövs inget linjetrafiktillstånd utan det skall ersättas av avtal.

Kollektivtrafiktillstånd skall beviljas sökande som uppfyller lämplighetskriterier som gäller yrkesskicklighet, gott anseende och solvens överstämmer med de direktiv som ingår i EES-avtalet. Någon behovsprövning skall inte tillämpas, så konkurrensen ökar inom beställningstrafiken och vid köp av tjänster med offentliga medel.

I fråga om taxitrafiken införs företagarutbildning. Genomgången utbildning skall efter en övergångsperiod vara nästan det enda sättet att få taxitillstånd. Behovsprövningen bibehålls men vid beviljandet av tillstånd betonas beaktandet av kundernas behov i större utsträckning än tidigare.

Vid beredningen av propositionen har man undersökt alternativet enligt vilket kommunvis

eller kommungruppsvis fastställda maximiantal bilar tas i bruk vid beviljandet av taxitillstånd. Tillstånden skall genom användning av ett kösystem och inom ramen för fastställda maximiantal beviljas sådana sökanden som uppfyller i lagen fastställda villkor. Dessutom skall genom fastställda stationsplatser ses till att fordon står till buds överallt.

Man har dock avstått från kvot- och kösystemet. En närmare undersökning av alternativet gav vid handen att de skulle vara ett klart mera byråkratiskt system än det nuvarande.

Det föreslås att den reglering som gäller taxibeställningscentraler lindras. Nu möjliggörs grundandet av flera beställningscentraler på samma område. En taxibilist skall inte längre ha någon skyldighet att ansluta sig till en beställningscentral, vilket gör dispensbehandlingen onödig. I fråga om beställningscentralens verksamhet skall dock centralens förläggningsplats meddelas länsstyrelsen.

### 3. Propositionens verkningar

#### 3.1. Ekonomiska verkningar

Verkningarna på statens och kommunernas ekonomi av upphävandet eller ersättandet av den allmänna trafikplikten är en följd av EG:s trafikpliktsförordning, som börjar gälla när EES-avtalet träder i kraft. EES-bestämmelser på förordningsnivå träder i kraft som sådana. Ändringen av persontrafiklagen har således inga direkta verkningar för statens eller kommunernas ekonomi.

Inom EU uppskattas den inbesparing som kan uppnås genom effektiv användning av offerttävling vid den offentliga upphandlingen till 5—10 %. Denna bedömning gäller all upphandling. I Sverige har inbesparingarna i buss- trafiken varierat mellan 5 och 15 %. I Storbritannien har ännu högre siffror uppnåtts.

Nyttan av att busstrafiken öppnas för offerttävlingar kan enligt penningbeloppen under trafikministeriets moment 31.57.61 i statsbudgeten för 1993 var drygt 20 milj. mk för statens del och 2—3 milj. mk för kommunernas del, om all den trafik som köps öppnas för offerttävlingar. På tre år uppskattas hälften av den trafik som köps vara öppen för offerttävlingar. När linjetrafikens interna, på lagen baserade korssubventioner slopas ökar dock det offentliga finansieringsbehovet i motsvarande grad.



De statliga och kommunala anslag som används för offentlig trafik kan inte minskas, om man vill bibehålla den nuvarande servicenivån. Om offerttävlingar ordnas för trafiken i de stora städerna, beräknas det ge en inbesparing på 100 milj. mk, om inbesparingsprocenten är 10. Denna inbesparing kommer kommunerna till godo; i fråga om denna trafik finns det ingen korssubventionsverkan av ovan beskrivna slag.

Avsikten med det planeringsstadgande som ingår i propositionen är att styra kombineringen av trafikbehoven och trafiktjänsterna. Målet är en inbesparing på flera tiotals miljoner vid ordnandet av de trafiktjänster som trafik-, undervisnings- och social- och hälsovårdssektorn behöver.

Propositionen har inga betydande ekonomiska verkningar för hushållen. En ökad priskonkurrens beräknas dock åtminstone delvis ha en sänkande inverkan på priserna inom den offentliga trafiken, om nyttan överförs direkt på kunderna.

Vid ökad konkurrens måste trafikföretagen kunna se till att de är konkurrenskraftiga. Företagens situation underlättas av att skyldigheter slopas eller ersätts till följd av EES-avtalet. Det senare alternativet medför dock för företagen en skyldighet att i sin bokföring särskilja sådan trafik som får ersättning från övrig verksamhet, vilket i någon mån ökar företagets administrativa kostnader. Genom att skyldigheter avskaffas elimineras denna verkan. Samtidigt blir det möjligt att ordna offerttävlingar.

### 3.2. Verknningar i fråga om organisation och personal

Om propositionen godkänns så innebär det att beslutanderätten överförs från trafikministeriet till länsstyrelserna samt att besvärserätten i fråga om besvär över länsstyrelsernas beslut överförs från trafikministeriet till högsta förvaltningsdomstolen och i fråga om besvär över kommunala beslut från trafikministeriet till länsrätterna. De rättsskyddsmedel som gäller offerttävlingar skall fastställas i enlighet med lagen om offentlig upphandling. Bestämmelser på lagnivå som gäller statsbidragssystemet för kollektivtrafiken ingår i trafikpliktsförordningen, så denna proposition har inte i detta avseende någon verkan.

Den föreslagna delegeringen av beslutanderätten frigör i någon mån resurser för trafikministeriet. Den arbetskraft som frigörs behövs när man försöker nå de uppställda resultatmålen: att bibehålla kollektivtrafikens marknadsandel och att hålla priserna inom den offentliga trafiken i styr. En del av den personal som frigörs behövs dock för tilläggsuppgifter som föranleds av EES-avtalet. Antalet anställda kommer således alltjämt att vara mycket litet i förhållande till de uppställda resultatmålen.

Länsstyrelserna har tillgång till den personal som de nya uppgifterna förutsätter. Länsstyrelsernas nya uppgifter kan huvudsakligen skötas med den arbetskraft som hittills har berett trafiktillstånd för busstrafiken och utlåtanen gällande statsbidragsbeslut. Behovet av extra personal kan skötas genom interna förflyttningar. Länsstyrelsernas centrala mål skall vara att trygga tillgången på offentlig trafik i alla delar av landet.

Speciellt tillämpningen av stadgandena om offentlig upphandling vid köp av trafiktjänster kräver att nya förfaringsätt tas i bruk.

### 3.3. Miljöeffekter

Propositionen har inga direkta miljöeffekter, men ett gynnande av kollektivtrafiken har i sig en gynnsam inverkan vad miljön beträffar.

### 3.4. Verknningar för medborgarna

Syftet med tillståndssystemet inom passagerartrafiken har varit att garantera olika medborgargrupper möjlighet att anlita offentliga trafiktjänster. Genom ändringen av lagens planeringsstadgande har man velat betona kommunernas planeringsansvar vid ordnandet av trafiktjänster. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid de specialbehov som barn, äldre och handikappade har.

Propositionen har inga betydande direkta verknningar på de handikappades ställning i den offentliga trafiken, eftersom den inte innehåller några tekniska föreskrifter. Det är fortfarande möjligt att stödja fordonens handikapputrustning med statliga medel i enlighet med motiveringen till statsbudgeten. Vid överenskommelse om köp av tjänster med offentliga medel beaktas samtidigt olika handikappgruppers specialbehov t.ex. i fråga om fordon och sättet

att ordna information. I företagarutbildningen kommer uppmärksamhet att fästas vid en förbättring av servicen för de handikappade.

#### 4. Beredningen av propositionen

Trafikministeriet tillsatte den 30 maj 1991 en arbetsgrupp som fick i uppdrag att fastställa de mål som allmänt skall uppställas i fråga om stödandet av kollektivtrafik samt att framlägga förslag till ett statsbidragssystem som förverkligar de uppställda målen och som är enklare än det nuvarande systemet eller, om något nytt system inte går att införa, utreda på vilket sätt det nuvarande systemet skall utvecklas och ändras. Dessutom skulle arbetsgruppen framlägga förslag om till vilken del beslutanderätten i statsbidragsärenden skall överföras på länsstyrelserna. Arbetsgruppen, i vilken satt företrädare för trafikministeriet, inrikesministeriet och länsstyrelserna, framlade i november 1991 ett förslag till nytt statsbidragssystem och om överföring av behörighet. Arbetsgruppen ansåg att också trafiktillståndssystemet för kollektivtrafiken måste ändras om de önskade verkningarna skall kunna åstadkommas, och därför framlade den ett förslag också om detta.

Trafikministeriet gav 1992 en konsult i uppdrag att utreda möjligheterna att utveckla trafiktillstånds- och statsfinansieringsystemet för kollektivtrafiken. Konsulten skulle i sitt arbete beakta EES-lösningen och en eventuell EG-lösning, den parlamentariska trafikkommitténs betänkande samt den ovan nämnda tjänstemannaarbetsgruppens rapport. För upp-

följningen av arbetet svarade en omfattande, av trafikministeriet tillsatt ledningsgrupp som företrädde olika intressen. Konsultens förslag följde samma linje som den tidigare arbetsgruppen hade utstakat i sin rapport, men förslaget innehöll också drag av det brittiska systemet.

Beredningen fortsatte som tjänsteuppdrag. Trafikministeriet beslutade våren 1993 att begränsa ändringsarbetet så, att man 1994 genomför överföringen av trafiktillstånds- och statsbidragsbehörigheterna till länsstyrelserna samt de ändringar som föranleds av EES-avtalet. Övriga reformer, i synnerhet de som gäller taxitrafik, genomförs ingången av 1995.

För den fortsatta beredningen tillsattes två arbetsgrupper, i vilka förutom trafikministeriet dessutom bussförbundet Linja-autoliitto och Suomen Paikallisliikenneliitto — Finlands Lokaltrafikförbund ry. samt taxiförbundet Suomen Taksiliitto och invalidtaxiförbundet Suomen Invataksit var företrädare. Finlands Kommunförbund rf, social- och hälsovårdsministeriet, utbildningsstyrelsen, Folkpensionsanstalten och sjuktransportförbundet Suomen Sairaankuljetus ry hördes i egenskap av sakkunniga.

Om propositionsutkastet har begärts utlåtan- den av centrala statliga och kommunala myndigheter, intresseorganisationer inom branschen samt av andra sakkunniga.

#### 5. Andra omständigheter som inverkar på propositionens innehåll

De ändringar som propositionen innehåller beror delvis på EES-avtalets ikraftträdande.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Motivering till lagförslaget

1 §. *Tillämpningsområde.* Det stadgande som gäller tillämpningsområdet måste ändras till följd av förslaget om att stadgandet om fastställande av taxor delvis skall upphävas. De stadganden som gäller planering, lämnande av uppgifter och statsbidrag och likaså det stadgande som gäller produktion och anskaffning av tjänster skall tillämpas på alla trafikformer.

Det besvärstförbud som gäller det nya sanktionsstadgandet i 18 § finns i 25 § 2 mom. Därför måste hänvisning också till sistnämnda lagrum tas in i paragrafen.

2 §. *Definitioner.* Definitionerna i lagen har ändrats så att de motsvarar det nya trafiktillståndssystemet.

Ändringen av definitionen av begreppet linjetrafik gör det möjligt att tillämpa de två alternativen enligt EG:s trafikpliktsförordning som omnämns i den allmänna motiveringen. Enligt förordningen skall skyldigheterna att bedriva verksamhet upphävas eller, om man beslutar bibehålla dem, de kostnader som uppkommit ersättas till sitt fulla belopp. Linjetrafiktillstånd skall beviljas eller hållas i kraft när en skyldighet åläggs eller bibehålls. Avsikten är att i de föreskrifter som trafikministeriet meddelar med stöd av lagen om ikraftträdande av EES-avtalet inta en förtydligande bestämmelse om detta.

Linjetrafiktillstånd skall alltjämt beviljas för trafik som företaget sköter på egen ekonomisk risk.

En definition av snabbturstrafik måste intas i lagen eftersom behörighetsfördelningen mellan trafikministeriet och länsstyrelserna baserar sig på detta begrepp. Bussen skall kunna stanna speciellt vid snabbturbållplatser och busstationer och därutöver t.ex. vid järnvägsstationer, hamnar och flygplatser.

Begreppet köptrafik är nytt i lagen. Bedrivande av köptrafik skall vara möjligt antingen med stöd av kollektivtrafiktillstånd eller med stöd av taxitillstånd. Linjetrafiktillstånd skall inte beviljas när skötseln av trafiken baserar sig på ett avtal med kommunen, sammommunen eller tillståndsmyndigheten. T.ex. bedrivande av regional trafik inom huvudstadsregionen skall inte längre förutsätta linjetrafiktillstånd, utan det skall räcka med ett kollektivtrafiktillstånd som beviljats en trafikidkare.

Definitionerna av begreppen beställningstrafik och kollektivtrafik har ändrats så, att begreppet köptrafik har beaktats i dem. Beställningstrafiken omfattar även övrig sådan tillståndspliktig trafik som inte definieras särskilt och som varken är linjetrafik eller särtrafik. De paketresor som bussföretagen ordnar är exempel på trafik som skall betraktas som beställningstrafik trots att det inte finns någon beställare.

Begreppen basservicetrafik och stadsmässig lokaltrafik skall inte längre ingå i lagen.

En definition av begreppet person som svarar för trafiken har tidigare funnits i förordningen. Detta begrepp förekommer dock även i lagen, varför definitionens plats har ändrats. Dess innehåll har samtidigt ändrats genom att de uppgifter som ankommer på en person som svarar för trafiken har definierats exaktare. Eftersom en förutsättning är att personen reellt skall leda transportverksamheten, förhindras användningen av bulvaner.

Definitionen av begreppet stationsplats är ny. Stationsplats är den plats eller ort som fastställs i tillståndet och från vilken trafiken bedrivs. I ansökan om tillstånd nämns den plats från vilken trafiken skall bedrivas. Ansökan skall tillställas den länsstyrelse inom vars område den stationsplats som nämns i ansökan är belägen. Behovet av att ta in detta begrepp i lagen har blivit allt större eftersom den myndighet som beviljar tillstånd för taxi- och ambulansstrafik fastställs med hjälp av det.

För taxitrafikens del kan stationsplatserna bestå antingen av ett område eller av ett mer begränsat verksamhetsställe. En stationsplats som omfattar ett område är det fråga om när trafiken bedrivs från alla taxistationer inom ett i trafiktillståndet fastställt område, i allmänhet ett stadsområde. En stationsplats som omfattar ett mindre verksamhetsställe är det fråga om när stationsplatsen fastställs i trafiktillståndet med en taxistations, bys eller stadsdels noggrannhet. Också flera än en stationsplats kan individualiseras i trafiktillståndet, varvid en av stationsplatserna är primär och de övriga sekundära. För evenemang som är avsedda för allmänheten kan upprättas tillfälliga stationsplatser som endast används under en viss tidsperiod.

Begreppet stationsplats är vedertaget. Dess betydelse accentueras när trafikområdena av-

skaffas. Med dess hjälp kan det säkerställas att fordonen överallt fördelar sig på det sätt som efterfrågan förutsätter. När ett körning eller ett uppdrag har slutförts skall bilen föras tillbaka till stationsplatsen, varifrån den också i regel skall beställas. Stationsplatserna har betydelse också med tanke på trafikövervakningen.

3 §. *Planeringsmyndigheter.* Den gällande lagens 3 och 4 §§, som gäller planering, har sammanslagits och stadgandets innehåll har reviderats. Stadgandet gäller endast planering som utförs av myndigheter. En stor del av trafikplaneringen utförs alltså i företagen.

Det stadgande som ingår i 4 § i den gällande lagen har 3 § 1 mom. Ordalydelsen har samtidigt ändrats. Avsikten är att betona stadgandets betydelse. Om förutsättningarna för skötseln av kollektivtrafiken inte beaktas vid planeringen av markanvändningen, är det vid ordnandet av trafiken synnerligen svårt att åstadkomma ekonomiska och ändamålsenliga lösningar.

Paragrafens 2 mom. är nytt. Statsrådet förutsatte i sitt sparbeslut av den 14 oktober 1992 att det skall utredas hur en inbesparing om 200 milj. mk 1994 och en ytterligare inbesparing om 100 milj. mk 1995 med hjälp av koordinering skall kunna uppnås i de anslag som används för offentliga trafiktjänster inom trafikministeriet, undervisningsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet. Vid sökandet efter sparobjekt har man funnit två utvägar. Inbesparingarna kan åstadkommas antingen genom att tjänsterna minskas eller genom att trafikbehoven och trafiktjänsterna kombineras, varvid möjligheterna att använda kollektivtrafik kan utnyttjas bättre än tidigare. Stadgandet i 2 mom. lämpar sig som sådant för all trafikplanering. Oberoende av hurudant det ekonomiska läget är vid varje enskild tidpunkt, är det alltid motiverat att eftersträva sådana lösningar som är ekonomiska med tanke på helheten.

I praktiken märks betydelsen av 2 mom. i synnerhet i kommunernas arbete. Stadgandet innebär bl.a. att olika kommunala förvaltningar i väsentlig grad bör utöka sitt samarbete. Stadgandet i 2 mom. har också ett klart samband med 3 mom., som förpliktar kommunerna att samarbeta med varandra och beakta olika befolkningsgruppers behov. Målet är att uppnå ett sådant läge där en kommun eller flera kommuner tillsammans planerar sitt trafiksystem så att de gynnar kollektivtrafik

och utnyttjar sakkunskapen hos olika kommunala förvaltningar så att också barn, åldringar och handikappade kan använda tjänster som är avsedda för alla och att sådana specialarrangemang som betjänar endast en viss kund eller kundkategori skall behövas i så liten utsträckning som möjligt. De återstående specialtransporterna kan kombineras.

Enligt det gällande stadgandet skall kommunen och länsstyrelsen samarbeta med trafikidkarna när kollektivtrafikens servicenivå planeras. Denna skyldighet harmonierar inte med principen om jämbördighet och icke-diskriminerande bemötande i enlighet med lagen om offentlig upphandling. Därför har stadgandet ändrats. Företagens sakkunnighet kan dock alltså utnyttjas. Man kan t.ex. förfara så att endast servicenivån fastställs i anbudsbegäran vid köp av tjänster. Det är sedan företagets sak att i sin offert visa med hurudana rutter, tidtabeller och fordon servicenivån uppnås.

4 §. *Produktion och anskaffning av kollektivtrafiktjänster.* Innehållet i denna paragraf är helt och hållet nytt. Också i detta stadgande har på samma sätt som i planeringsstadgandet betonats samarbetet mellan kommunerna.

I 5 § kommunallagen (953/76) stadgas om kommunens behörighetsområde. Enligt paragrafen skall kommunen sköta om uppgifter som tillhör dess självstyre samt uppgifter som det särskilt stadgas om i lagen. I fråga om kommunens uppgifter har det under årens lopp utvecklats en omfattande rättspraxis. Det finns inget klargörande rättsfall om kommunen eller kommunalt bolag kan bedriva kollektivtrafik i en annan kommun. Som lösning stadgas det i 4 § om köptrafiktjänster som en kommun kan producera även för användning inom en annan kommuns område.

Stadgandet skall ha betydelse särskilt då tjänster produceras för grannkommun. Stadgandet befrämjar konkurrens: Kommunen eller kommunalt trafikbolag kan, efter att ha förlorat i en offerttävling i sin kommun, delta i en offerttävling om bedrivande av trafik i en annan kommun. Detta bidrar till att å ena sidan, upprätthålla konkurrens, och å andra sidan, motverka konkurrenshinder i de kommuner, som själva producerar trafiktjänster. Detta kan även hindra kartellisering. Ändringen är viktig, ty kommunala trafikverk och aktiebolag producerar för tillfället största delen av städernas kollektivtrafiktjänster.

I 2 mom. finns en hänvisning till de stad-

ganden som gäller offentlig upphandling. I första hand skall tillämpas lagen om offentlig upphandling och förordningen om upphandling av tjänster, som kompletterar sistnämnda lag. Förordningen grundar sig på rådets direktiv om samordning av förfaranden vid offentlig upphandling av samhällstjänster 92/50/EEG, som trädde i kraft inom EG den 1 juli 1993. Den hör således till EES-avtalets tilläggspaket, som beräknas träda i kraft i Finland inom ca sex månader efter att EES-avtalet har trätt i kraft.

6 §. *Trafik som får idkas utan trafiktillstånd.* Stadgandet har ändrats så, att 2 punkten skall tillämpas också på sådana persontransporter som hör till hälsovårdsservicen. Ändringen behövs eftersom ordnandet av kommunernas social- och hälsovårdsservice delvis har sammanslagits. Också kommunernas intresse för att köpa tjänster har ökat. Om godstrafik som tillåts utan trafiktillstånd stadgas i 4 § lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg (342/91), och därför föreslås det att motsvarande lagrum i persontrafiklagen slopas.

Ordet kommunalförbund har ersatts med samkommun på tre ställen i paragrafen. I underpunkt a i 2 punkten används termen klientavgift i enlighet med lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/92). Dessutom har ett litet antal uttryck ändrats. Det föreslås att 4 punkten slopas såsom obehövlig.

6 a §. *Trafiktillståndssystemet.* Stadgandet är nytt och det består av en uttömmande uppräkningslista av alla trafiktillståndstyper. Avsikten är att förenkla tillståndssystemet och eliminera olika trafikeringsbegränsningar.

Kollektivtrafiktillståndet skall vara ett allmänt tillstånd som ger omfattande trafikeringsrättigheter. Det skall berättiga till bedrivande av beställningstrafik och köptrafik med buss i hela landet med undantag av Åland. Stadgandet gör det i 14 § persontrafiklagen och i 18 § persontrafikförordningen föreskrivna systemet med beställningskörningsintyg överflödigt, så dessa stadganden kan upphävas. I och med att ett kollektivtrafiktillstånd tas i bruk öppnas beställnings- och köptrafiken för nya företagare och upplöses systemet med korssubventioner mellan linje- och beställningstrafiken.

Kollektivtrafiktillstånden skall tas i bruk genast vid lagens ikraftträdande då linjetrafiktillstånd blir obehövligen eftersom tjänster köps med offentlig medel. En fullständig övergång

till det nya systemet sker vid ingången av 1995, och från och med då skall beviljandet av kollektivtrafiktillstånd uteslutande basera sig på lämplighetsprövning.

Cabotagetrafiken släpps fri inom EU i all icke reguljär trafik 1996. Icke reguljär trafik motsvarar i stort sett Finlands beställningstrafik. Bestämmelser om villkoren för att transportörer skall få bedriva nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande finns i rådets förordning (EEG) nr 2454/92 som ingår i EES-avtalets tilläggspaket. Om inte behovsprövningen i fråga om beställningstrafiken avskaffas skulle företag från en stat inom EES från och med den 1 januari 1996 ha bättre rätt än finländarna att få bedriva beställningstrafik i Finland.

Linjetrafiktillstånd skall beviljas för trafik som ett företag sköter med buss utan köpeavtal som ingåtts med en kommun, samkommun eller tillståndsmyndighet.

Taxitillståndet skall ersätta vanliga taxitillstånd och olika slag av begränsade beställningstrafiktillstånd för personbilar. Transportbegränsningarna för invalidtaxi slopas genast då lagen träder i kraft och övriga sådana begränsningar i fråga om transport och fordon som gäller begränsade tillstånd för personbilar slopas den 1 januari 1997.

Redan då lagen träder i kraft skall trafikområdena avskaffas och trafik skall få bedrivas i hela landet med undantag av Åland, vilket innebär att 15 § 1 mom. och stadgandet i 8 § 3 mom. om fastställande av trafikområdena blir onödiga. Rätten att bedriva trafik med taxitillstånd har utformats så att den även omfattar rätten enligt lagens 12 § och därför skall detta stadgande upphävas.

Kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd och taxitillstånd kunde berättiga till att bedriva trafik med ett museifordon.

Också i fråga om sjuktransporter skall indelningen i trafikområden slopas. Med hjälp av begreppet stationsplats skall man se till att fordonen är fördelade på olika delar av landet på det sätt som sjuktransportbehovet förutsätter. Sjuktransporter är till sin natur beställningstrafik.

7 a §. *Behöriga myndigheter som avses i rådets förordningar om internationell busstrafik och cabotagetrafik.*

I paragrafen verkställs till behövligen delar två EG-förordningar som ingår i EES-avtalets tilläggspaket. I paragrafen fastställs de behöri-

ga myndigheter och kontrollmyndigheter som nämns i förordningen. Paragrafen träder i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning.

8 §. *Tillståndsmyndigheter.* Genom detta stadgande skall beslutanderätt överföras från trafikministeriet till länsstyrelserna. Trafikministeriet beviljar dock alltså kollektivtrafiktillstånd till utgången av 1994 och dessutom kvarstår uppgiften att bevilja tillstånd för snabbturstrafik som överskrider länsgränsen hos ministeriet. Vid beviljande av tillstånd för fjärrtrafik skall trafikministeriet ha möjlighet att koordinera riksomfattande tjänster i fråga om olika kollektivtrafikformer så som också förutsätts i 3 §. På grund av dessa tillstånds riksomfattande natur lämpar sig behörigheten bättre för trafikministeriet än för länsstyrelserna. Då trafikområdena slopas för taxi- och ambulansstrafiken medför detta att trafikministeriet inte längre beviljar företagstaxitillstånd och inte heller andra tillstånd som gäller personbilar eller ambulanser.

Genom förordning skall beslutanderätt kunna överföras från länsstyrelserna till kommuner eller samkommuner, vilket skulle främja uppkomsten av regionala trafiklösningar. En delegering av behörigheten kommer i fråga då det inom området finns en tät trafik som i huvudsak betjänar tätortens interna efterfrågan. Att överföra befogenheter till samkommuner förutsätter en sådan för kommunerna gemensam myndighet som kan använda administrativ beslutanderätt. Av en sådan myndighet krävs stabilitet och vedertagna sätt att fatta beslut.

Taxitillstånd och sjuktransporttillstånd skall alltid beviljas av länsstyrelsen. Befogenheterna skall fastställas enligt var stationsplatsen för trafiken eller den trafik som ansökan gäller är belägen. Begreppet stationsplats är så till vida klarlagd i praktiken att befogenheterna entydigt kan fastställas med stöd av begreppet. Den behöriga myndigheten kan inte bestämmas enligt sökandens hemort, eftersom hemorten kan vara på ett helt annat ställe än där trafiken bedrivs. Tillämpningen av systemet kan lyckas endast om alla ansökningar som gäller samma stationsplats behandlas av samma myndighet.

Stadgandet i den gällande lagens 8 § 3 mom. om fastställande av maximitalet bilar i tillståndspliktig trafik skall slopas.

9 §. Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd. Förutsättningarna för beviljande av de olika tillståndstyperna skall regleras

av egna stadganden. Kompletterande stadganden om beviljande av trafiktillstånd utfärdas genom förordning. Dessutom kan trafikministeriet meddela närmare föreskrifter om hur uppfyllandet av villkoren för beviljande av tillstånd påvisas.

I direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella persontransporter på väg jämte ändringar, som ingår i EES-avtalet, finns bestämmelser om förutsättningarna för bussföretag att etablera sig i branschen. Direktivet tillämpas delvis genom trafikministeriets beslut om bedömning av yrkesskicklighet och solvens som krävs av den som idkar tillståndspliktig busstrafik (458/93) som nu föreslås bli upphävt. De viktigaste punkterna i direktivet tas in i lagen.

Enligt ovan nämnda direktiv är villkoren för att utöva yrket gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och stadgad yrkesmässig kompetens. Om sökanden inte är en fysisk person skall de personer som varaktigt och reellt leder företagets transportverksamhet uppfylla kravet på gott anseende och stadgad yrkesmässig kompetens.

Medlemsstaterna skall föreskriva att kravet på gott anseende inte är uppfyllt eller inte längre är uppfyllt, om personen har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, har förklarats olämplig att bedriva transportverksamhet, har dömts för allvarliga, upprepade överträdelse av gällande bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen eller vägtransporter och särskilt bestämmelserna om förarnas arbets- och vilotider, bussars vikt och mått samt trafik- och fordonssäkerhet.

Med tillräckliga ekonomiska resurser avses att företaget har tillgång till tillräckliga ekonomiska medel för att på ett tillbörligt sätt starta och driva ett företag. Vid bedömningen av de ekonomiska resurserna beaktas företagets hela egendom. Företaget skall förfoga över minst 3000 ecu per fordon eller 150 ecu per sittplats i de av företaget använda fordonen, beroende på vilken siffra som är lägst.

Villkoret i fråga om yrkesmässig kompetens är att personen i fråga skall besitta de kunskaper som är uppräknade i direktivet. Kompetensen visas genom att sökanden avlägger ett skriftligt prov. Medlemsstaterna kan bevilja befrielse från detta prov, om sökanden kan styrka minst fem års erfarenhet i ledande uppgifter inom ett transportföretag. Likaså är



det möjligt att befria innehavare av vissa högre examensbevis eller tekniska examensbevis inom branschen.

I paragrafen stadgas om förutsättningarna för beviljande av kollektivtrafikstillstånd. Dessutom tillämpas stadgandena i 1—3 mom. vid beviljande av taxi- och sjuktransportstillstånd.

I paragrafen har begreppet tillförlitlighet ersatts med begreppet gott anseende. Dessutom har i 3 mom. förutsättningarna att få och behålla tillstånd skärpts i enlighet med direktivet genom att man slopat möjligheten att använda prövning vid bedömning av gärningar som är av betydelse med tanke på kravet på gott anseende. Enligt 3 § i gällande persontrafikförordning förutsätts att brotten visar att sökanden är uppenbart olämplig att idka tillståndspliktig persontrafik. Dessutom har gärningarna preciserats närmare än tidigare.

Om solvensen finns ett grundstadgande i 2 mom. Detta skall kompletteras genom en förordning där bl.a. beloppen av det kapital som krävs fastställs. Enligt gällande beslut av trafikministeriet är summan 120 000 mk per buss för de två första bussarnas del och 40 000 mk för därpå följande bussar. För bussar med 22 passagerarplatser eller mindre är beloppet 50 000 mk för de två första bussarna och 15 000 mk för de därpå följande bussarna.

Om kravet på yrkesskicklighet finns stadganden i 4 och 5 mom. I Finland förutsätts godkänd företagarkurs och praktisk erfarenhet. En person som har fem års praktisk erfarenhet i ledande ställning inom ett företag som bedriver persontrafik behöver inte delta i kursen men han måste dock godkännas i kursens slutförhör.

Av den som söker tillstånd och av tillståndsinnehavaren skall alltså förutsättas även lämplighet. Dessutom gäller ett nytt krav för den person som svarar för trafiken. Enligt kravet skall han på behörigt sätt kunna ansvara för sina förpliktelser. Kravet är nödvändigt för att man skall kunna förhindra att kravet på solvens kringgås. Övervakningen av att kravet uppfylls skall ske närmast med hjälp av utskningsuppgifter.

Beviljande av kollektivtrafikstillstånd skall från och med den 1 januari 1995 uteslutande basera sig på lämplighetsprövning. Kollektivtrafikstillståndet skall vara ett tillstånd för bussföretaget att etablera sig i branschen och det skall ge långtgående rättigheter att bedriva trafik.

9 a §. *Förutsättningar för beviljande av linjetrafikstillstånd.* Av den som söker linjetrafikstillstånd krävs kollektivtrafikstillstånd och därför skall de personliga förutsättningarna inte behöva utredas på nytt när linjetrafikstillstånd beviljas. Detta har en avsevärd minskande verkan på byråkratin, eftersom samma företag kan bedriva trafik med tillstånd som beviljats av flera tillståndsmyndigheter. Möjligheten att någon vill bedriva endast linjetrafik synes i detta skede teoretisk.

Vid beviljande av linjetrafikstillstånd skall behovsprövning fortfarande tillämpas, men tillämpningspraxis skall lindras så att tillstånd kan beviljas utan påvisat trafikbehov förutsatt att den nya trafiken inte vid tillämpning av nuvarande praxis vållar olägenheter för den befintliga trafiken, varvid också köptrafiken skulle kunna vara ett hinder för beviljande av linjetrafikstillstånd.

9 b §. *Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd och sjuktransportstillstånd.* Företagarutbildning för taxitrafik skall tas i bruk. Dessutom förutsätts praktisk erfarenhet som taxichaufför. Den som har minst fem års erfarenhet i ledande ställning inom ett företag som bedriver persontrafik behöver inte delta i kursen utan det räcker med att han godkänns i kursens slutförhör.

Om de bland de sökande inte finns någon som har praktisk erfarenhet kan tillstånd beviljas en person som genomgått företagarkursen.

Vid beviljande av taxitillstånd tillämpas alljämt behovsprövning, men på ett nytt sätt. Framför allt skall efterfrågan beaktas både i sin helhet och med tanke på olika kundkategorier. Å andra sidan skall beaktas ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan om tillstånd gäller.

Stadgandet i 4 mom. underlättar förfarandet vid beviljande av tillstånd eftersom utlåtanden om enstaka ansökningar inte längre behövs i samma utsträckning som för närvarande. Det är sökandens sak att framlägga en motivering för att den planerade verksamheten är ändamålsenlig och har ekonomiska förutsättningar.

Enligt 5 mom. föreslås ett nytt styrmedel för trafikministeriet som garanterar ett jämligt utbud av taxitjänster i hela landet. Om det inom något län förekommer kontinuerligt överutbud av taxitjänster, som riskerar taxiverk-



samheten, kan trafikministeriet fastslå ett maximumantal för taxitillstånd i varje län.

Beviljandet av sjuktransporttillstånd skall alltså vara beroende av behovsprövning, men tillstånden skall omfattas av samma reform som taxitillstånden. På grund av verksamhetens natur är det inte ändamålsenligt att beakta olika kundkategoriers behov vid beviljande av sjuktransporttillstånd. Åtminstone tills vidare tas inte kravet på utbildning i bruk eftersom det på grund av branschens natur är viktigare att fästa uppmärksamhet vid chaufförernas och den övriga sjuktransportpersonalens utbildning än vid företagarnas utbildning. Utvecklandet av företagets utbildning ankommer således tills vidare på organisationerna i branschen.

10 §. *Beviljande av trafikstillstånd.* I kollektivtrafikstillstånden skall maximumantalet bilar i ett företag fastställas varvid också de bilar som behövs i linjetrafiken skall beaktas. Uppgiften om det totala antalet bilar behövs därför att företagets solvens verifieras på basis av antalet bilar. Vid övergången till lämplighetsprövning skall sökandens hemort alltid kunna vara övervakningsställe.

I linjetrafikstillstånden skall en tidtabell fastställas, om detta inte av särskilda skäl är onödigt. Tidtabellen behöver inte fastställas i trafikverkens tillstånd. I andra fall, där det enligt 3 mom., som föreslås bli ändrat, har varit möjligt att inte fastställa tidtabellen, skall linjetrafikstillstånd inte längre beviljas alls. Ett linjetrafikstillstånd skall kunna gälla högst fem år.

I fråga om taxitillstånd och sjuktransporttillstånd skall trafikområdet inte längre fastställas. I fråga om taxitillstånd skall man kunna uppställa villkor som gäller fordonen, i syfte att säkerställa tillgången till fordon som lämpar sig speciellt för handikappade. Om detta skall närmare stadgas genom förordning.

11 §. *Taxor.* Stadgandena i 2 och 3 mom. föreslås bli slojade. De avgifter som uppbärs hos passagerare i sådana fall som beskrivs i dessa stadganden fastställs eller överenskommes av trafikidkaren och en behörig myndighet. Förfarandet fastställs enligt EG:s trafikpliktsförordning.

Fastställandet av taxor begränsas till de tre taxor som nämns i paragrafen. I taxebestämmelserna anges att det är fråga om en maximumtaxa, om det inte av särskilda skäl är befogat att tillåta att taxan överskrider. En dylik orsak

kunde vara t.ex. ett pris som baserar sig på antalet personer i flygplatstransporter som sköts som taxitrafik.

12 §. *Kollektivtrafik som bedrivs med personbil.* Paragrafen föreslås bli slopad. Om detta skall närmare stadgas i en ny 6 a §.

13 §. *Tillståndshavarens skyldighet att bedriva trafik.* Gällande 1—3 mom. slopas. I det nya 1 mom. skall ingå ett allmänt stadgande som förpliktar tillståndshavaren att handla i enlighet med tillståndet. Skyldigheten att bedriva trafik i enlighet med tillståndet baserar sig på tillståndshavarens viljeyttring vid ansökan om tillstånd. Tillstånden kan dock återkallas på tillståndshavarens begäran.

Stadgandena om skyldigheten att bedriva linjetrafik slopas. Enligt den i EES-avtalet ingående trafikpliktsförordningen har företagen rätt att ansöka om att skyldigheten att bedriva verksamhet avskaffas. Det är fråga om en skyldighet när kostnaderna är större än intäkterna. Denna fråga bedöms på basis av en årlig kalkyl. Den behöriga myndigheten har möjlighet att bibehålla eller ålägga en skyldighet att bedriva verksamhet i fråga om stadstrafik, förstadstrafik eller regional trafik, men inte i fråga om trafik som överskrider länsgränserna.

Då man beslutar bibehålla en skyldighet att bedriva verksamhet, måste man samtidigt fastställa hur de belastningar skyldigheten förorsakar skall gottgöras. Om ett företag bedriver både trafikverksamhet som omfattas av allmän trafikplikt och annan verksamhet, skall dessa skötas som separata avdelningar, över vilka särskild bokföring skall föras.

Ett annat alternativ i enlighet med förordningen är att avskaffa skyldigheten att bedriva verksamhet, varvid de kompletterande tjänsterna skaffas genom köp, i regel genom ordnande av offerttävling. Beslut om avskaffande eller bibehållande av skyldigheter skall fattas inom ett år efter att ansökan har lämnats in.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar 4 mom. i det gällande stadgandet, men dess ordalydelse har ändrats något. När tillståndssystemet ändras får detta stadgande ett nytt innehåll, eftersom taxiföretagen, även om de begränsningar som gäller tillstånden slopas, fortfarande kan specialisera sig på en viss slags verksamhet, t.ex. företagskörningar eller handikapptransporter. I sådana fall skall såsom giltigt skäl att

vägra utföra en körning anses t.ex. att ett företag har specialiserat sig endast på ett visst slag av körningar.

En föreskrift som motsvarar det föreslagna 3 mom. har tidigare ingått i de av länsstyrelserna fastställda taxireglementena. Denna föreskrift ger polisen befogenheter att begränsa skyldigheten att utföra en körning enligt 2 mom., varför det är skäl att ta in ett stadgande om detta i lagen. Trafikidkares rätt att bedriva köptrafik kan inte begränsas med stöd av 3 mom.

14 §. *Förbud mot vållande av olägenhet för linjetrafiken.* Paragrafens rubrik och innehåll ändras fullständigt. Stadgandet om bedrivande av beställningstrafik med buss blir onödigt på grund av reformen av tillståndssystemet. Om vållande av olägenhet för linjetrafiken har tidigare stadgats genom förordning. Man har velat betona stadgandets betydelse genom att ta in det i lagen. Det föreslås att förbudet mot vållande av olägenhet skall kunna förstärkas med vite.

Bedrivande av beställnings- och köptrafik får inte vålla olägenhet för linjetrafiken. Trafiken skall i allmänhet dock inte anses vålla olägenhet för linjetrafiken om trafiken bedrivs inom ett område där linjetrafiktillstånden beviljas av en kommunal myndighet. Orsaken är att tolkningen av fall av vållande av olägenhet är mycket problematisk på områden med tät trafik och det är nästan omöjligt att skapa klara regler. Dessutom är det sannolikt att stadens myndighet, som både beviljar linjetrafiktillstånd och köper kompletterande trafik på sitt område, ser till att linjetrafikens intressen beaktas. I de fall då statliga pengar används för stadstrafik, kan vållande av olägenhet för linjetrafiken förbjudas genom villkoren i finansieringsbeslutet.

Förbudet mot vållande av olägenhet för linjetrafiken har förstärkts genom hotet om återkallande av linjetrafiktillståndet eller förbud mot bedrivande av beställningstrafik. Dessa sanktioner har dock ibland ansetts vara för stränga och för långtgående till sina verkningar varför man ibland inte alls har ingripit i dylika situationer. Möjligheten att använda vite förbättrar åtgärdsurvalet och genom att använda vite kan man inrikta sanktionen endast på den verksamhet som är förbjuden enligt denna paragraf.

15 §. *Beställningstrafik med personbil och ambulans.* Paragrafen föreslås bli upphävd.

Paragrafens 1 mom. blir onödigt när trafikområdena slopas. Med stöd av 2 mom. har länsstyrelserna fastställt taxiradioreglementet och taxireglementet. Fastställandet av taxiradioreglementet blir onödigt när regleringen av beställningscentralerna har lindrats. När taxireglementet slopas är det i huvudsak fråga om att minska onödig normgivning.

16 §. *Beställningssystem och taxistationer.* Regleringen av beställningssystemet för taxibilar föreslås bli betydligt mindre omfattande. Länsstyrelsen på den ort där centralen är belägen skall dock underrättas om verksamheten. Länsstyrelsen kan förbjuda verksamheten till dess att de brister som nämns i lagen har avhjälpes.

Taxibilisterna skall inte längre ha någon skyldighet att ansluta sig till en beställningscentral. Inom samma område kan det finnas flera beställningscentraler.

Till 3 mom. har fogats ett omnämnande om skyldigheten att invänta körningar på taxistationer.

17 §. *Godstransport.* Eftersom linjetrafiktillstånd inte längre beviljas för köptrafik måste det stadgande som gäller godstransport ändras så att godstransport fortfarande är möjlig också i trafik som tillhandahålls med offentliga medel. I köptrafik skall gods få transporteras på det sätt som överenskommit med köparen. Paragrafens ordalydelse har förtydligats och i den fastställs när godstransport är tillåten med stöd av ett tillstånd som beviljats för persontransport. I övrigt tillämpas på godstransport lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg.

18 §. *Lämnande av uppgifter.* Stadgandet har preciserats så att därav framgår för vilket ändamål uppgifter kan inbegäras. Nytt är också att trafikministeriet, trots tystnadsplikten, kan lämna dessa uppgifter till länsstyrelserna för trafikplanering och forskning. Även utan de i lagen stadgade fullmakterna har en tillståndsmyndighet rätt att få uppgifter som gäller ett anhängigt ärende.

Enligt den gällande lagen är försummelse av skyldigheten att lämna uppgifter en straffbar gärning. Ett straff lämpar sig dock illa i en situation där avsikten endast är att säkerställa tillgången till önskade uppgifter. Straffstadgandet föreslås bli ersatt av rätten att förelägga vite.

19 §. *Undantagsföreskrifter.* Orden "den myndighet som har beviljat trafiktillståndet" har ersatts av ordet "tillståndsmyndigheten".

Ändringen är nödvändig för att oklarheter skall undvikas när befogenheterna att bevilja tillstånd ändras.

20 §. *Återkallande av trafik tillstånd.* I paragrafen har orden "den myndighet som har beviljat ett trafik tillstånd" ersatts av ordet "tillståndsmyndigheten" för att oklarheter skall undvikas. Nytt är stadgandet om att samtidigt som ett kollektivtrafik tillstånd återkallas så skall också tillståndshavarens linjetrafik tillstånd återkallas. Stadgandet motiveras av att beviljandet av linjetrafik tillstånd förutsätter ett kollektivtrafik tillstånd. Om kollektivtrafik tillståndet återkallas, föreligger inte längre förutsättningar för beviljande av linjetrafik tillstånd. Om befogenheterna när tillstånd återkallas delas upp på olika myndigheter, kan proceduren bli alltför långvarig och hörandet av tillståndshavaren sådant att det består av flera skeden och försorakar onödiga kostnader.

När linjetrafik tillstånd återkallas skall den myndighet som beviljar kollektivtrafik tillstånd före beslutsfattandet höra de myndigheter som beviljar linjetrafik tillstånd och samtidigt se till att det finns tillräckligt med tid att t.ex. ordna ersättande trafik.

En tillämpning av 2 mom. blir aktuell närmast då det är fråga om linjetrafik tillstånd. Detta moment skall inte alls tillämpas på kollektivtrafik tillstånd.

I persontrafikförordningen finns ett stadgande som träder i kraft den 1 januari 1995 och enligt vilket ett sådant beställningstrafik tillstånd för personbil eller ambulans som har beviljats en juridisk person gäller högst så länge som den person som godkänts att svara för trafiken faktiskt svarar för skötseln av trafiken. Om den person som svarar för trafiken byts ut av oförutsedda skäl, inverkar detta dock inte på tillståndets giltighetstid. Syftet med detta stadgande är att förhindra spekulation som sker genom försäljning av trafik tillstånd. Det föreslås att flyttas till lagen och ges en exaktare ordalydelse än tidigare.

21 §. *Förbjudande eller begränsning av trafik som bedrivs med stöd av kollektivtrafik tillstånd.* Stadgandet i 1 mom. har ändrats så att det motsvarar de nya tillståndstyperna. Befogenheterna skall innehas av den myndighet som beviljar kollektivtrafik tillstånd och som under en övergångsperiod skall vara trafikministeriet och därefter länsstyrelsen. Stadgandet möjliggör tillgripandet av sanktioner så att sådana buss- och köptrafiktjänster som används all-

mänt kan fortsätta ostört. Om förbudet att bedriva trafik skall en anteckning göras i kollektivtrafik tillståndet.

Enligt artikel 16 i förordning om gemensamma regler för internationell persontransport med buss, som ingår i EES-avtalets tilläggs paket, har myndigheterna i medlemsstaterna en skyldighet att i fall av brott mot bestämmelserna hindra en trafikidkare att bedriva internationell trafik i enlighet med förordningen. Stadgandet i 2 mom. uppfyller denna skyldighet i de fall där inget särskilt tillstånd behövs för bedrivande av internationell trafik, utan verksamheten får bedrivas med stöd av kollektivtrafik tillstånd. Som behörig myndighet föreslås trafikministeriet, som även i övrigt sköter tillståndsärenden som gäller internationell trafik.

22 §. *Döds- och konkursbos rätt att fortsätta trafiken.* Det föreslås att stadgandet överförs till förordningen där det redan nu delvis stadgas om saken. Genom förordning stadgas även annars om motsvarande arrangemang.

### 3 kapitel

#### Statlig finansiering

Rubriken till kapitlet har ändrats. Enligt detta kapitel stadgas om anslag som anvisats i statsbudgeten för köp av tjänster och gottgörelse till följd av de förpliktelser som ålagts företagen, samt om statlig finansiering av utvecklings-, planerings- och forskningsprojekt för kollektivtrafiken.

23 §. *Användningsändamål.* Det stadgande som gäller statlig finansiering har skrivits så att det motsvarar de stöd till den offentliga trafiken som godkänts inom EU. Statlig finansiering skall fortfarande kunna användas för utvecklingsprojekt för kollektivtrafiken samt för forskning och planering.

23 a §. *Kvotering och användning av anslag.* Stadgandet innebär att befogenheterna delegeras till länsstyrelserna och kommunerna. Närmare föreskrifter om detta skall meddelas genom beslut av trafikministeriet. I lagen om godkännande av vissa bestämmelser i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och om tillämpningen av avtalet ingår dessutom en fullmakt med stöd av vilken trafikmi-

nisteriet kan meddela närmare föreskrifter om verkställigheten av EG:s trafikpliktsförordning.

25 §. *Ändringssökande*. Om stadgandet i 1 mom. slopas så innebär det att trafikministeriets besvärshögheten upphör. Ett allmänt mål är att slippa de besvärnivåer som skapats genom specialstadganden. Ändringen skulle eliminera den konflikt som har varit rådande när ministeriet samtidigt har varit både rättstillämpande myndighet och förvaltningsmyndighet. Trenden vid beviljande av tillstånd har gått från ändamålsenlighetsprövning mot laglighetsprövning. Ändringen motiveras också av att rättsskyddsmedel enligt lagen om offentlig upphandling tas i bruk i fråga om köptrafik samt av att behovsprövningen av kollektivtrafik tillstånd avskaffas. Dessa två faktorer minskar antalet besvär som riktas till högsta förvaltningsdomstolen. Ändringen har motiverats också i den allmänna motiveringen. Det nuvarande 2 mom. blir 1 mom., dock så att ordalydelsen ändras men betydelsen förblir oförändrad.

Besvärshögheten rörande föreläggande av vite motsvarar allmän praxis.

27 §. *Straffstadganden*. Skyldigheten att lämna uppgifter enligt 18 § föreslås bli förstärkt genom ett hot om föreläggande av vite. Om sistnämnda stadgande tas i bruk blir straffstadgandet onödigt. Rubriceringen beträffande förseelsen blir samtidigt entydig.

28 §. *Avbrytande av olovlig trafik*. Syftet med lagen har förtydligats genom att ordet "polisman" används i stället för "polis". Ordvalet i den gällande lagen har lett till en tolkning som underminerar syftet med stadgandet, och enligt vilken avbrytandet av en transport skulle kräva förvaltningsbeslut. Frasen "avtal om landsvägstransporter" har ersatts med ordet "avtal", varvid paragrafen även omfattar handlingar enligt de i EES-avtalet ingående bestämmelserna om internationell trafik. Syftet har varit detsamma när ordet "transporttillstånd" har ersatts med ordet "tillstånd". Trafiken kan avbrytas även då föraren inte kan förete en handling som skall medföras enligt lagen eller enligt stadganden som utfärdats med stöd av den.

Närmare stadganden om trafikövervakning skall alltjämt kunna utfärdas genom förordning. Ett mera täckande stadgande om de handlingar som skall medföras i bilen kan bli nödvändigt när förutsättningarna för beviljande av tillstånd utvidgas.

29 §. *Bemyndigande att ge förordning*. Stadgandet i 1 mom. har utvidgats. Genom förordning kan även stadgas om underleverans, döds- och konkursbonds rätt att bedriva trafik, byte av den person som svarar för trafiken samt om tillståndsmyndigheternas och kommunernas skyldighet att lämna länsstyrelsen uppgifter om de tillstånd som de har beviljat och den trafik som de har köpt.

De föreskrifter som trafikministeriet meddelar om statsbidrag skall delvis meddelas med stöd av fullmakter enligt lagen om ikraftträdande av EES-avtalet Dessutom finns en särskild fullmakt i 23 §.

I syfte att förbättra övervakningssystemets funktionsduglighet föreslås att inrikesministeriet skall ges fullmakt att meddela polisen närmare föreskrifter. Inrikesministeriet skall använda sin fullmakt i samarbete med trafikförvaltningen.

30 §. *Personregisteruppgifter*. Stadgandets tillämpningsområde har utvidgats så att tillståndsmyndigheten skall ha rätt att få uppgifter också ur utsködningsregistret. Stadgandet har varit uppenbart bristfälligt på denna punkt.

## **Ikraftträdelse- och övergångsstadganden**

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1994, med undantag av 8 § 1 mom., 9 b § 2—5 mom., 16 § 1—3 mom. samt 20 § 3 mom. vilka skall träda i kraft den 1 januari 1995. Då skall också 15 § 2 mom. upphävas. Det föreslås att de trafikministeriebeslut och de av länsstyrelserna fastställda reglementena som blir onödiga upphävs.

Under en övergångsperiod skall kollektivtrafik tillstånd beviljas av trafikministeriet och de nya kollektivtrafik tillstånden skall i regel inte ge rätt att bedriva beställningstrafik.

I övergångsstadgandena har tagits in de behövliga stadganden som följer av att tillståndstyperna har ändrats. När kommunen och trafikidkarna endast har kommit överens om passageraravgifterna skall linjetrafik tillståndet förbli i kraft.

## **2. Närmare stadganden och bestämmelser**

Avsikten är att upphäva persontrafikförordningen i sin helhet. Den ersätts med en ny

förordning. Följande stadganden i den nuvarande förordningen blir onödiga på grund av lagändringen: planering av kollektivtrafik (1 §), trafiktillstånd för personbil eller ambulans som beviljats en juridisk person (16 §), rätten till beställningskörningar för innehavare av linjetrafiktillstånd (18 §), befrielse från skyldigheten att ansluta sig till en taxiradiobeställningscentral (20 §), förbud mot vållande av olägenhet för linjetrafiken (21 §) och trafik som bedrivs med ambulans (22 §). Lagstiftningen gällande offentlig upphandling ersätter den paragraf som gäller anordnande av offerttävling (6 §).

Ändringsbehov finns åtminstone i fråga om följande stadganden: personliga förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd (3 §) trafiktillståndets innehåll (7 §), ändring och förnyande av trafiktillstånd (9 §), underleverans (10 §), byte av den person som svarar för trafiken

(11 §), bedrivande av beställningstrafik med personbil (19 §) och övervakning av trafiken (23 §). Dessutom behövs nya stadganden åtminstone om tillståndsmyndigheternas samarbete samt om tillståndsmyndigheternas och kommunernas skyldighet att lämna länsstyrelsen uppgifter om de tillstånd som de har beviljat och om den trafik som de har köpt.

### 3. Ikraftträdande

Lagen föreslås huvudsakligen träda i kraft den 1 juli 1994 och till den del den gäller taxitrafik den 1 januari 1995.

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

## Lag

### om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg

I enlighet med riksdagens beslut  
upphävs i lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/91) 12, 15 och 22 §§,  
ändras 1 § 2 mom., 2—4, 6, 8—11, 13, 14 och 16—21 §§, rubriken för 3 kap., 23 §, 25 § 1 och 2 mom., 27 § 2 mom., 28—30 §§ samt  
fogas till lagen nya 6 a, 7 a, 9 a, 9 b och 23 a §§ som följer:

#### 1 §

##### Tillämpningsområde

Stadgandena i 2 § 6 punkten, 3 och 4 §§, 18, 23, 23 a och 24 §§ samt 25 § 2 mom. gäller även spår-, vatten- och lufttrafik.

#### 2 §

##### Definitioner

I denna lag avses med

1) *tillståndspliktig persontrafik* sådan persontransport på väg för vilken enligt 5 § krävs trafiktillstånd,

2) *linjetrafik* tillståndspliktig persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt, vars rutt trafiktillståndsmyndigheten fastställer och som inte bedrivs på basis av ett köpeavtal som ingåtts med en kommun, en samkommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation, trafikministeriet eller länsstyrelsen,

3) *snabbtrafik* snabb linjetrafik där bussen stannar för att ta eller lämna av passagerare endast på de platser som fastställs i trafiktillståndet,

4) *köptrafik* sådan med stöd av kollektivtrafiktillstånd eller taxitillstånd bedriven persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt och som sköts på basis av ett sådant avtal om köp av tjänster som har ingåtts med en kommun, en samkommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation, trafikministeriet eller länsstyrelsen,

5) *beställningstrafik* tillståndspliktig persontrafik som bedrivs endast på beställning på det

sätt som beställaren bestämmer samt annan tillståndspliktig persontrafik som inte är linjetrafik eller köptrafik,

6) *kollektivtrafik* linjetrafik, köptrafik och annan regelbunden persontrafik vars tjänster kan utnyttjas allmänt,

7) *person som svarar för trafiken* en person som har föreslagits för uppdraget av en juridisk person och godkänts av tillståndsmyndigheten och som reellt och varaktigt leder företagets transportverksamhet samt företräder företaget vid kontakter till den myndighet som beviljar trafiktillstånd och övervakar trafiken, samt

8) *stationsplats* den plats eller ort från vilken trafiken bedrivs eller kommer att bedrivs.

#### 3 §

##### Planeringsmyndigheter

Förutsättningarna för skötseln av kollektivtrafiken skall beaktas vid planläggning samt vid annan planering av markanvändningen och av trafikleder.

Trafikbehoven och trafiktjänsterna skall om möjligt alltid samordnas. När trafiken planeras har myndigheten ansvaret för att möjligheterna att använda kollektivtrafik utreds och utnyttjas.

Kommunen har till uppgift att till behövliga delar fastställa nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt område. Kommunerna skall samarbeta med varandra och försöka samordna de tjänster som tillhandahålls inom olika persontrafikformer samt beakta behoven hos olika befolkningsgrupper, såsom barn, äldre och handikappade. Om huvudstadsregionens

samarbetsdelegations uppgifter vid planeringen av kollektivtrafiken stadgas dessutom särskilt.

Länsstyrelsen har till uppgift att främja kommunernas trafikplanering och skapa förutsättningar för att kommunernas samarbete skall lyckas.

Trafikministeriet har till uppgift att i synnerhet samordna de tjänster som tillhandahålls inom olika persontrafikformer samt främja sådan trafikplanering och trafikforskning som förbättrar möjligheterna att använda kollektivtrafik.

#### 4 §

##### *Produktion och anskaffning av kollektivtrafik-tjänster*

Kommunerna kan vid behov samarbeta med varandra när de producerar och anskaffar kollektivtrafiktjänster. Kommunen kan producera köptrafiktjänster även för användning inom en annan kommuns område.

Vid anskaffning av köptrafiktjänster skall gällande stadganden om offentlig upphandling iaktas.

#### 6 §

##### *Trafik som får idkas utan trafiktillstånd*

Utan trafiktillstånd får

1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus,

2) persontransporter som hör till den kommunala social- och hälsovårdsservicen utföras:  
a) med en personbil som innehas av en kommun eller en samkommun mot att en fastslagen klientavgift uppbärs hos dem som får transporttjänster, eller

b) med en personbil som innehas av en anställd hos en kommun eller en samkommun, om transporten väsentligt anknyter till den anställdes arbetsuppgifter och körersättningen uppgår till ett belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtalet, samt

3) en vårdnadshavare transportera den som han har vårdnaden om till skolan, arbetet, en vårdanstalt eller motsvarande och tillbaka, om körersättningen uppgår till högst det belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtalet.

#### 6 a §

##### *Trafiktillståndssystemet*

Bedrivande av tillståndspliktig persontrafik

är tillåten med stöd av kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd, taxitillstånd eller sjuktransporttillstånd.

Ett kollektivtrafiktillstånd berättigar innehavaren till att bedriva beställnings- och köptrafik med buss i hela landet med undantag av Åland.

Ett linjetrafiktillstånd berättigar innehavaren till att bedriva linjetrafik med buss.

Ett taxitillstånd berättigar innehavaren till att bedriva beställningstrafik och köptrafik med en personbil i hela landet med undantag av Åland. Som beställningstrafik får även bedrivas trafik som kompletterar buss-, spår-, vatten- eller flygtrafik och som kan utnyttjas allmänt.

De tillstånd som avses i 2—4 mom. i denna paragraf kan berättiga bedrivande av trafik med museifordon.

Ett sjuktransporttillstånd berättigar innehavaren till att bedriva sjuktransporter med en ambulans i hela landet med undantag av Åland.

#### 7 a §

##### *Behöriga myndigheter som avses i rådets förordningar om internationell busstrafik och cabotagtrafik*

Behörig myndighet enligt rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss är i Finland trafikministeriet, som även tar emot de anmälningar som avses i artikel 2.2 i förordningen och ger de certifikat som avses i artikel 13.1. Sådana behöriga myndigheter enligt artikel 11.5 i förordningen av vilka trafikidkarna får färdblanketter är förutom trafikministeriet även länsstyrelserna. Sådana behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 14 och 15 är polisen och i de fall som gäller iakttagande av kör- och vilotider även arbetarskyddsmyndigheterna.

Behörig myndighet enligt rådets förordning (EEG) nr 2454/92 om villkoren för att transportörer skall få bedriva nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande är i Finland trafikministeriet. Polisen är den kontrollmyndighet som avses i artikel 6 i förordningen.



## 8 §

*Tillståndsmyndigheter*

Kollektivtrafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort.

Linjetrafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen. Om linjens rutt omfattar flera än ett län, beviljas tillståndet av länsstyrelsen i det län där den längsta sträckan av rutten finns. Linjetrafiktillstånd för trafik som överskrider länsgränsen och som helt eller delvis körs som snabbturstrafik beviljas dock av trafikministeriet. Trafikministeriet beviljar även tillstånd för linjetrafik som överskrider riksgränsen.

Genom förordning stadgas om de kommuner och samkommuner där trafiktillstånd för linjetrafik inom kommunens och samkommunens område beviljas av en kommunal myndighet eller av samkommunens myndighet. Trafiktillstånd för linjetrafik endast inom verksamhetsområdet för huvudstadsregionens samarbetsdelegation beviljas av samarbetsdelegationen, om inte beviljandet av tillstånd hör till kommunens behörighet.

Taxitillstånd och sjuktransporttillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för trafiken finns.

## 9 §

*Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd*

Kollektivtrafiktillstånd skall beviljas en sökande som står över sig själv och sin egendom, är solvent, har gott anseende, är yrkesskicklig och även i övrigt som person lämpad att bedriva persontrafik. Om en juridisk person söker tillstånd, är en förutsättning för beviljande av tillstånd att den är solvent och att den person som svarar för trafiken står över sig själv och sin egendom och förmår fullgöra sina förpliktelser på behörigt sätt samt har gott anseende, är yrkesskicklig och även i övrigt som person lämpad att bedriva persontrafik.

En sökande skall anses solvent, om han på behörigt sätt förmår svara för sina förpliktelser och visar att han har tillräckliga ekonomiska resurser att starta ett företag och sköta trafiken på ändamålsenligt sätt.

En sökande eller den person som svarar för trafiken skall inte anses uppfylla kravet på gott anseende enligt 1 mom., om han:

1) under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff, eller

2) under det senaste året minst tre gånger

har dömts till bötesstraff för brott mot stadganden och bestämmelser om arbets- eller löneförhållande, trafikidkande, iakttagande av arbets- och vilotider eller trafik- eller fordons-säkerhet.

En sökande eller den person som svarar för trafiken skall anses yrkesskicklig, om han:

1) vid en av trafikministeriet godkänd läroanstalt har fullgjort en företagarkurs i busstrafik, och

2) har praktisk erfarenhet av trafikbranschen.

Fullgörande av företagarkurs skall inte krävas av den som har minst fem års fortlöpande praktisk erfarenhet i ledande uppgifter i ett företag inom persontrafiken. Han måste dock bli godkänd i kursens slutförhör.

## 9 a §

*Förutsättningar för beviljande av linjetrafiktillstånd*

Linjetrafiktillstånd kan beviljas en sökande som innehar kollektivtrafiktillstånd.

Vid beviljande av trafiktillstånd skall framför allt beaktas efterfrågan på trafiktjänster samt befintliga trafiktjänster, även köptrafik, behovet av att ordna persontrafik i kommunerna samt lönsamheten och ändamålsenligheten hos den trafik som ansökan gäller.

## 9 b §

*Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd och sjuktransporttillstånd*

Taxitillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom.

Den som ansöker om taxitillstånd och den person som svarar för trafiken skall anses yrkesskicklig, om han:

1) vid en av trafikministeriet godkänd läroanstalt har slutfört en företagarkurs i taxitrafik och har praktisk erfarenhet som taxichaufför; eller

2) uppfyller kraven enligt 9 § 5 mom.

Om det bland de sökande inte finns någon som uppfyller kraven enligt 2 mom., kan tillståndet beviljas en sökande som fullgjort företagarkursen enligt 2 mom. 1 punkten.

Vid beviljande av taxitillstånd skall beaktas den totala efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet, olika kundkategoriers be-

hov samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

Trafikministeriet kan fastställa i fråga om varje län maximiantalet för taxitillstånd. En förutsättning är att det inom länet förekommer kontinuerligt överutbud som innebär fara för taxiverksamheten. Trafikministeriets beslut är i kraft högst två år i taget.

Sjuktransporttillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom. Vid beviljande av tillstånd skall dessutom beaktas efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

#### 10 §

##### *Beviljande av trafiktillstånd*

Ett kollektivtrafiktillstånd är giltigt i fem år. I tillståndet skall fastställas maximiantalet busar som används i trafiken samt övervakningsplatsen.

Ett linjetrafitiktillstånd är giltigt i högst fem år. I linjetrafitiktillståndet skall dessutom fastställas övervakningsplatsen, rutten, i allmänhet tidtabellen samt den tidpunkt då trafiken skall inledas. Till tillståndet kan fogas villkor som gäller behörig skötsel av trafiken samt underleveranser.

Ett taxitillstånd och ett sjuktransporttillstånd är giltigt i högst fem år. I ett taxitillstånd och ett sjuktransporttillstånd skall dessutom fastställas stationsplatsen eller stationsplatserna för trafiken samt den tidpunkt då trafiken senast skall inledas. Till tillstånden kan fogas villkor som gäller behörig skötsel av trafiken. Till ett taxitillstånd kan vid behov fogas villkor som gäller fordonen.

#### 11 §

##### *Taxor*

Trafikministeriet kan vid behov fastställa taxitaxan, sjuktransporttaxan och seriebiljettaxan för den riksomfattande linjetrafiken.

#### 13 §

##### *Tillståndshavarens skyldighet att bedriva trafik*

Innehavaren av ett trafiktillstånd är skyldig att bedriva trafik enligt tillståndet och i övrigt på behörigt sätt.

Innehavaren av ett taxitillstånd är skyldig att på begäran utföra körningar enligt tillståndet, om inte oöverstigliga hinder eller andra giltiga skäl föreligger.

Polisen på stationsplatsen kan vid behov på förslag av innehavarna av taxitillstånd eller en sammanslutning som företräder flertalet av dem fastställa körtursordningen, som skall iaktas vid bedrivande av beställningstrafik. En tillståndshavare kan utföra en hos honom på förhand beställd körning även då ingen skyldighet därtill föreligger enligt körtursordningen.

#### 14 §

##### *Förbud mot vållande av olägenhet för linjetrafiken*

Det är förbjudet att bedriva beställnings- eller köptrafik, om syftet är att transportera sådana passagerare som har lämpliga linjetrafikförbindelser till sitt förfogande.

Vid bedömningen av den olägenhet som vållas linjetrafiken skall beaktas dels det minskade antalet passagerare i linjetrafiken, dels restiden jämte väntetider, antalet byten, passagerarnas särskilda behov samt hur ofta de transporter som sköts i form av beställnings- eller köptrafik är återkommer.

Den myndighet som beviljar kollektivtrafik- tillstånd kan förstärka förbudet mot vållande av olägenhet med vite, med iakttagande av viteslagen (1113/90).

#### 16 §

##### *Beställningssystem och taxistationer*

Om beställningar förmedlas genom en taxiradiobeställningscentral till de personbilar som bedriver taxitrafik, skall länsstyrelsen i det län där centralen är belägen underrättas om verksamheten.

Länsstyrelsen kan vid behov förbjuda beställningscentralens verksamhet, om

- 1) centralens verksamhet inte sköts dygnet runt, eller
- 2) förhandsbeställningar inte tas emot eller om
- 3) centralen inte har utsett en person som svarar för verksamheten.

Förbudet gäller till dess bristerna har avhjälpes.

Länsstyrelsen kan bestämma att den beställningstrafik som bedrivs med personbilar skall

skötas via taxistationer. Körningarna skall inväntas på taxistationen, då en sådan finns.

## 17 §

*Godstransport*

I linje- och köptrafik får även transporteras gods. I linjetrafik får i en bils passagerarutrymmen inte transporteras annat gods än passagerarnas handbagage. I köptrafik får gods transporteras på det sätt som överenskomms med köparen.

I beställningstrafik får med en personbil transporteras lätta godsframsändelser förutsatt att detta inte utgör en olägenhet för den i tillståndet nämnda persontransportförpliktsen.

## 18 §

*Lämmande av uppgifter*

En trafikidkare skall på begäran lämna trafikministeriet de uppgifter om sin ekonomi och trafik som behövs för trafikplanering, statistik och forskning. Trafikministeriet har utan hinder av sin tystnadsplikt rätt att lämna dessa uppgifter till länsstyrelserna för trafikplanering och forskning.

Skyldigheten att lämna uppgifter kan förstärkas med vite, med iakttagande av viteslagen.

## 19 §

*Undantagsföreskrifter*

Tillståndsmyndigheten kan meddela sådana föreskrifter om bedrivande av trafik som avviker från trafiktillståndet, om detta på grund av förändrade förhållanden eller av andra särskilda skäl är nödvändigt.

## 20 §

*Återkallande av trafiktillstånd*

Uppfyller innehavaren av ett trafiktillstånd inte längre villkoren för erhållande av trafiktillstånd eller bedrivs trafiken inte i enlighet med tillståndet eller i övrigt på behörigt sätt, kan tillståndsmyndigheten återkalla trafiktillståndet helt eller för viss tid. Om den myndig-

het som beviljar kollektivtrafiktillstånd återkallar ett kollektivtrafiktillstånd, skall den, efter att ha hört de myndigheter som beviljar linjetrafiktillstånd, samtidigt återkalla också tillståndshavarens linjetrafiktillstånd.

Tillståndsmyndigheten kan återkalla ett trafiktillstånd, dock inte ett kollektivtrafiktillstånd, också om trafiken inte längre kan anses vara ändamålsenligt och lönsamt organiserad och om en omorganisering av trafiken är nödvändig med tanke på allmän fördel.

Tillståndsmyndigheten skall återkalla ett taxitillstånd eller ett sjuktransporttillstånd som har beviljats en juridisk person, om företaget säljs eller i övrigt mot vederlag överförs och den av tillståndsmyndigheten godkända person som svarar för trafiken har upphört eller upphör med att sköta de uppgifter som enligt denna lag ankommer på honom.

## 21 §

*Förbjudande eller begränsning av trafik som bedrivs med stöd av kollektivtrafiktillstånd*

Om trafik som bedrivs med stöd av kollektivtrafiktillstånd eller linjetrafiktillstånd bedrivs i strid med denna lag eller med stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kan den myndighet som beviljar kollektivtrafiktillstånd förbjuda tillståndshavaren att under viss tid eller tills vidare bedriva beställningstrafik, även om trafiktillståndet inte återkallas.

Om trafik som bedrivs med stöd av kollektivtrafiktillstånd bedrivs i strid med internationella avtal, kan trafikministeriet förbjuda tillståndshavaren att under viss tid eller tills vidare bedriva internationell trafik eller begränsa bedrivandet av den.

## 3 kap.

**Statlig finansiering**

## 23 §

*Användningsändamål*

Genom anslag som anvisats i statsbudgeten kan

1) ersättningar som uppkommer till följd av avtal som ingåtts med företagen om köp av tjänster betalas och gottgörelse för kostnader till följd av den trafikplikt som ålagts företagen lämnas på det sätt som föreskrivs närmare i rådets förordning (EEG) nr 1191/69 om med-

lemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar,

2) flygtrafiktjänster köpas, samt

3) finansiering beviljas för utvecklings-, planerings- och forskningsprojekt för kollektivtrafiken.

### 23 a §

#### *Kvotering och användning av anslag*

Trafikministeriet beslutar om kvotering av det anslag som anvisats i statsbudgeten eller en del därav för länsstyrelserna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på de ändamål som nämns i 23 §.

Länsstyrelserna och trafikministeriet får själva använda anslaget till de ändamål som nämns i 23 §. De kan även bevilja kommuner, regionala samkommuner eller huvudstadsregionens samarbetsdelegation statsbidrag för samma ändamål.

### 25 §

#### *Ändringsökande*

Rätt att söka ändring i ett beslut som gäller trafiktillstånd har den som ansöker om eller innehar trafiktillstånd, om hans rätt kan påverkas av beslutet, samt den kommun där trafik enligt tillståndsansökan skall bedrivas eller där trafik enligt trafiktillståndet bedrivs.

Ändring i beslut som en myndighet har meddelat med stöd av 14 § 3 mom. och 18 § 2 mom. och som gäller föreläggande av vite får inte sökas särskilt genom besvär.

### 27 §

#### *Straffstadganden*

Den som försummar sådan skyldighet att göra anmälan som stadgas i denna lag eller i stadganden som har utfärdats med stöd av den skall för *försummelse av anmälningskyldighet* dömas till böter.

### 28 §

#### *Avbrytande av olovlig transport*

En polisman kan förbjuda att en transport fortsätts, om tillståndspliktig persontrafik bedrivs utan behörigt trafiktillstånd eller utan tillstånd eller handling som förutsätts i inter-

nationella avtal eller om fordonets förare inte kan förete den handling som han enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den är skyldig att medföra.

### 29 §

#### *Bemyndigande att ge förordning*

Närmare stadganden om förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd samt om sökande, ändring och förnyande av trafiktillstånd, underleveranser, döds- och konkursbons rätt att bedriva trafik, byte av den person som svarar för trafiken, trafikövervakning, antecknande av bil i trafiktillstånd, tillståndsmyndigheternas och kommunernas skyldighet att lämna länsstyrelsen uppgifter om tillstånd som de har beviljat och om trafik som de har köpt samt om verkställigheten av denna lag i övrigt utfärdas genom förordning.

Trafikministeriet kan meddela närmare föreskrifter om påvisande av att förutsättningarna för beviljande av tillståndet uppfylls, om bedrivande av taxitrafik, om tillämpningen av de förordningar som utfärdats av Europeiska ekonomiska gemenskapen och avses i 7 a § samt om sökande, beviljande och utbetalning av statsbidrag och tillsynen över användningen av statsbidrag.

Inrikesministeriet kan meddela närmare föreskrifter om fullgörande av de uppgifter som enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den ankommer på polisen.

### 30 §

#### *Personregisteruppgifter*

En tillståndsmyndighet har rätt att få uppgifter ur körkortsregistret, straffregistret och utsökningsregistret för behandling av ärenden som gäller beviljande och återkallande av trafiktillstånd.

1. Denna lag träder i kraft den 1994. I fråga om 8 § 1 mom., 9 b § 2—5 mom., 15 § 2 mom., 16 § 1—3 mom. samt 20 § 3 mom. träder lagen dock i kraft den 1 januari 1995. Lagens 7 a § träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

2. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

3. Genom denna lag upphävs trafikministeriets beslut av den 27 februari 1991 om

kommuner som godkänner taxorna i stadsmässig lokaltrafik (444/91), trafikministeriets beslut av den 14 april 1992 om landets indelning i trafikområden för beställningstrafik som bedrivs med personbil (355/92) och trafikministeriets beslut av den 21 maj 1993 om bedömning av yrkesskicklighet och solvens som krävs av den som idkar tillståndspliktig busstrafik (458/93) samt trafikministeriets beslut av den 17 december 1993 om kollektivtrafik som bedrivs med buss med stöd av beställningstrafikrätt (1399/93). Dessutom upphävs de av länsstyrelserna fastställda taxiradioreglementena och taxireglementena den 1 januari 1995.

4. Den som har rätt att bedriva linje- eller beställningstrafik med buss den 30 juni 1994 anses uppfylla de krav som i denna lag stadgas för beviljande av kollektivtrafiktillstånd och han beviljas sådant tillstånd på ansökan. Dessa tillstånd, som beviljas av trafikministeriet, berättigar innehavaren till att från och med den 1994 bedriva trafik i enlighet med 6 a § 2 mom.

5. Också andra kollektivtrafiktillstånd beviljas till den 31 december 1994 av trafikministeriet och med stöd av dem får till nämnda datum bedrivas endast köptrafik, om det inte föreligger grunder enligt 9 a § 2 mom. för att tillåta att även beställningstrafik bedrivs.

6. Om en kommun eller huvudstadsregionens samarbetsdelegation ekonomiskt ansvarar för den trafik som bedrivs med stöd av linjetrafiktillstånd och skötseln av trafiken baserar sig på ett köpeavtal, upphör linjetrafiktillstånden att gälla den 1994,

varefter skötseln av trafiken bestäms endast på basis av avtal.

7. De taxor som godkänts med stöd av trafikministeriets beslut om kommuner som godkänner taxorna i stadsmässig lokaltrafik gäller från och med den 1994 som sådana tills kommunerna beslutar något annat eller avtalar något annat med trafikidkarna.

8. Vid beviljande av taxitillstånd skall fram till den 1 januari 1995 iakttas 9 § 1—3 mom. och 9 a § 2 mom.

9. Innehavare av beställningstrafiktillstånd för personbil och invalidtaxi anses uppfylla förutsättningarna för beviljande av taxitillstånd. Innehavare av ambulanstillstånd anses uppfylla förutsättningarna för beviljande av sjuktransporttillstånd.

10. Med stöd av beställningstrafiktillstånd för personbil och ambulans får från och med den 1994 bedrivas trafik i hela landet. De begränsningar som gäller invalidtaxitillstånd med undantag av den begränsning som gäller fordonen, slopas den 1994. Övriga sådana begränsningar i fråga om transport och fordon som gäller tillstånd som berättigar innehavaren till att bedriva taxitrafik slopas den 1 januari 1997.

11. I övrigt gäller de trafiktillstånd som beviljats innan denna lag träder i kraft som sådana under den tid som fastställts i tillståndet.

12. Taxiradiobeställningscentraler som länsstyrelserna har godkänt före den 1 januari 1995 behöver inte göra anmälan enligt 16 § 1 mom.

Helsingfors den 22 april 1994

**Republikens President**

**MARTTI AHTISAARI**

Trafikminister *Ole Norrback*

## Lag

### om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg

I enlighet med riksdagens beslut upphävs i lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/91) 12, 15 och 22 §§,

ändras 1 § 2 mom., 2—4, 6, 8—11, 13, 14 och 16—21 §§, rubriken för 3 kap., 23 §, 25 § 1 och 2 mom., 27 § 2 mom., 28—30 §§ samt fogas till lagen nya 6 a, 7 a, 9 a, 9 b och 23 a §§ som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 1 §

##### *Tillämpningsområde*

-----  
 Stadgandena i 3 § 2 mom., 11 § 2 och 3 mom. och 18 § gäller även spårtrafik och stadgandena i 3 § 1, 3 och 4 mom. samt 4 och 23—24 §§ även spår-, vatten- och lufttrafik.

-----  
 Stadgandena i 2 § 6 punkten, 3 och 4 §§, 18, 23, 23 a och 24 §§ samt 25 § 2 mom. gäller även spår-, vatten- och lufttrafik.

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) tillståndspliktig persontrafik sådan persontransport på väg för vilken enligt 5 § krävs trafiktillstånd,

2) linjetrafik tillståndspliktig persontrafik som är regelbunden och vars tjänster kan utnyttjas allmänt samt vars rutt trafiktillståndsmyndigheten fastställer,

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) tillståndspliktig persontrafik sådan persontransport på väg för vilken enligt 5 § krävs trafiktillstånd,

2) linjetrafik tillståndspliktig persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt, vars rutt trafiktillståndsmyndigheten fastställer och som inte bedrivs på basis av ett köpeavtal som ingåtts med en kommun, en samkommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation, trafikministeriet eller länsstyrelsen,

3) snabbturstrafik snabb linjetrafik där bussen stannar för att ta eller lämna av passagerare endast på de platser som fastställs i trafiktillståndet,

4) köptrafik sådan med stöd av kollektivtrafiktillstånd eller taxitillstånd bedriven persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt och som sköts på basis av ett sådant avtal om köp av tjänster som har ingåtts med en kommun, en samkommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation, trafikministeriet eller länsstyrelsen,

*Gällande lydelse*

3) beställningstrafik tillståndspliktig persontrafik som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer och som inte är linjetrafik,

4) kollektivtrafik linjetrafik och annan regelbunden persontrafik vars tjänster kan utnyttjas allmänt,

5) stadsmässig lokaltrafik kollektivtrafik med täta turer som i första hand tillgodoser det interna transportbehovet inom ett tätortsområde samt

6) basservicetrafik sådan separat definierad trafik som gäller skolresor, färder för utrittande av ärenden och arbetsresor, nödvändiga förbindelser mellan kommuncentra, matarlinjer för fjärrtrafiken och nödvändiga regionala förbindelser.

## 3 §

*Planering av kollektivtrafikens servicenivå*

En kommun skall till behövliga delar planera nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt område. När kommunen planerar servicenivån skall den samarbeta med andra kommuner och med länsstyrelsen och trafikidkarna.

*Huvudstadsregionens samarbetsdelegation och en kommun som ansvarar ekonomiskt för lokaltrafiken inom sitt område skall besluta om kollektivtrafikens servicenivå inom sitt område.*

Länsstyrelsen skall till behövliga delar planera nivån på servicen i kollektivtrafiken i länet. När länsstyrelsen planerar servicenivån skall den samarbeta med kommunerna och trafikidkarna.

Trafikministeriet skall främja kollektivtrafikplaneringen och kollektivtrafikforskningen samt sträva efter att samordna de tjänster som kollektivtrafiken tillhandahåller.

*Föreslagen lydelse*

5) beställningstrafik tillståndspliktig persontrafik som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer *samt annan tillståndspliktig persontrafik* som inte är linjetrafik eller köptrafik,

6) kollektivtrafik linjetrafik, köptrafik och annan regelbunden persontrafik vars tjänster kan utnyttjas allmänt,

7) *person som svarar för trafiken en person som har föreslagits för uppdraget av en juridisk person och godkänts av tillståndsmyndigheten och som reellt och varaktigt leder företagets transportverksamhet samt företräder företaget vid kontakter till den myndighet som beviljar trafikstillstånd och övervakar trafiken, samt*

8) *stationsplats den plats eller ort från vilken trafiken bedrivs eller kommer att bedrivs.*

## 3 §

*Planeringsmyndigheter*

*Förutsättningarna för skötseln av kollektivtrafiken skall beaktas vid planläggning samt vid annan planering av markanvändningen och av trafikleder.*

*Trafikbehoven och trafiktjänsterna skall om möjligt alltid samordnas. När trafiken planeras har myndigheten ansvaret för att möjligheterna att använda kollektivtrafik utreds och utnyttjas.*

*Kommunen har till uppgift att till behövliga delar fastställa nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt område. Kommunerna skall samarbeta med varandra och försöka samordna de tjänster som tillhandahålls inom olika persontrafikformer samt beakta behoven hos olika befolkningsgrupper, såsom barn, äldre och handikappade. Om huvudstadsregionens samarbetsdelegations uppgifter vid planeringen av kollektivtrafiken stadgas dessutom särskilt.*

*Länsstyrelsen har till uppgift att främja kommunernas trafikplanering och skapa förutsättningar för att kommunernas samarbete skall lyckas.*

*Trafikministeriet har till uppgift att i synnerhet samordna de tjänster som tillhandahålls inom olika persontrafikformer samt främja sådan trafikplanering och trafikforskning som förbättrar möjligheterna att använda kollektivtrafik.*



## Gällande lydelse

## 4 §

*Planering av markanvändning*

Förutsättningarna för skötseln av kollektivtrafiken skall beaktas vid planläggning samt vid annan planering av markanvändningen och av trafikleder enligt vad som stadgas särskilt.

## 6 §

*Trafik som får idkas utan trafiktillstånd*

Utan trafiktillstånd får

- 1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett sjukhus,
- 2) person- och godstransporter som hör till den kommunala socialservicen utföras
  - a) med en personbil som innehas av en kommun eller ett kommunalförbund mot att en fastslagen avgift uppbärs hos dem som får transportservice eller
  - b) med en personbil som innehas av en anställd hos en kommun eller ett kommunalförbund, om transporten väsentligt anknyter till den anställdes arbetsuppgifter och körersättningen fastställs på basis av arbets- eller tjänstekollektivavtal,
- 3) en vårdnadshavare transporterar den som han har vårdnaden om till skolan, arbetet, en vårdanstalt eller motsvarande och tillbaka, om transporten inte skäligen kan ordnas som kollektiv- eller beställningstrafik och om körersättningen uppgår till högst det belopp som anges i arbets- eller tjänstekollektivavtalet, samt
- 4) utföras transport av utom föraren högst fyra personer, som arbetar på en och samma flottnings- eller skogsarbetsplats, med personbil som innehas av någon av arbetstagarna, enligt det för bilen fastställda personantalet, om en till arbetstiderna anpassad och för arbetsfärden lämplig busstrafik inte har anordnats eller kan anordnas till arbetsplatsen och om det är förenat med olägenhet att nå arbetsplatsen med andra fortskaffningsmedel och till rimliga kostnader.

## Föreslagen lydelse

## 4 §

**Produktion och anskaffning av kollektivtrafiktjänster**

*Kommunerna kan vid behov samarbeta med varandra när de producerar och anskaffar kollektivtrafiktjänster. Kommunen kan producera köptrafiktjänster även för användning inom en annan kommuns område.*

*Vid anskaffning av köptrafiktjänster skall gällande stadganden om offentlig upphandling iakttas.*

## 6 §

*Trafik som får idkas utan trafiktillstånd*

Utan trafiktillstånd får

- 1) sjuktransporter utföras med en ambulans som innehas av staten, en kommun, *en samkommun* eller ett sjukhus,
- 2) persontransporter som hör till *den kommunala social- och hälsovårdsservicen* utföras,
  - a) med en personbil som innehas av en kommun eller *en samkommun* mot att en fastslagen *klientavgift* uppbärs hos dem som får transporttjänster eller
  - b) med en personbil som innehas av en anställd hos en kommun eller *en samkommun*, om transporten väsentligt anknyter till den anställdes arbetsuppgifter och *körersättningen uppgår till ett belopp* som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtalet, samt
- 3) en vårdnadshavare transporterar den som han har vårdnaden om till skolan, arbetet, *en vårdanstalt* eller motsvarande och tillbaka, om körersättningen uppgår till högst det belopp som bestäms i arbets- eller tjänstekollektivavtalet.

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 6 a §

## Trafiktillståndssystemet

*Bedrivande av tillståndspliktig persontrafik är tillåten med stöd av kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd, taxitillstånd eller sjuktransporttillstånd.*

*Ett kollektivtrafiktillstånd berättigar innehavaren till att bedriva beställnings- och köptrafik med buss i hela landet med undantag av Åland.*

*Ett linjetrafiktillstånd berättigar innehavaren till att bedriva linjetrafik med buss.*

*Ett taxitillstånd berättigar innehavaren till att bedriva beställningstrafik och köptrafik med en personbil i hela landet med undantag av Åland. Som beställningstrafik får även bedrivas trafik som kompletterar buss-, spår-, vatten- eller flygtrafik och som kan utnyttjas allmänt.*

*De tillstånd som avses i 2—4 mom. i denna paragraf kan berättiga bedrivande av trafik med museifordon.*

*Ett sjuktransporttillstånd berättigar innehavaren till att bedriva sjuktransporter med en ambulans i hela landet med undantag av Åland.*

## 7 a §

*Behöriga myndigheter som avses i rådets förordningar om internationell busstrafik och cabotagetrafik*

*Behörig myndighet enligt rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss är i Finland trafikministeriet, som även tar emot de anmälningar som avses i artikel 2.2 i förordningen och ger de certifikat som avses i artikel 13.1. Sådana behöriga myndigheter enligt artikel 11.5 i förordningen av vilka trafikidkarna får färdblanketter är förutom trafikministeriet även länsstyrelserna. Sådana behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 14 och 15 är polisen och i de fall som gäller iakttagande av kör- och vilotider även arbetarskyddsmyndigheterna.*

*Behörig myndighet enligt rådets förordning (EEG) nr 2454/92 om villkoren för att transportörer skall få bedriva nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande är i Finland trafikministeriet.*

*Polisen är den kontrollmyndighet som avses i artikel 6 i förordningen.*

## Gällande lydelse

## 8 §

## Tillståndsmyndigheter

Trafiktillstånd för linjetrafik (linjetrafiktillstånd) beviljas av trafikministeriet. Genom förordning stadgas om de kommuner där trafiktillstånd för linjetrafik inom kommunernas områden beviljas av en kommunal myndighet. Trafiktillstånd för linjetrafik endast inom verksamhetsområdet för huvudstadsregionens samarbetsdelegation beviljas av samarbetsdelegationen, om inte beviljandet av tillstånd hör till kommunens behörighet.

Trafiktillstånd för beställningstrafik (beställningstrafiktillstånd) beviljas av länsstyrelsen. Om det område där beställningstrafiken skall bedrivas inte i sin helhet faller under länsstyrelsens behörighet eller om avsikten är att idka trafik med buss beviljar dock trafikministeriet tillståndet.

Trafikministeriet kan vid behov besluta om indelning av landet i trafikområden och om fastställande av maximiantalet bilar i tillståndspliktig trafik.

## 9 §

## Förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd

Trafiktillstånd skall beviljas framför allt med beaktande av efterfrågan på trafiktjänster, existerande trafiktjänster samt behovet av kommunal persontrafik och om den trafik för vilken tillstånd söks är lönsam och ändamålsenlig eller inte.

## Föreslagen lydelse

## 8 §

## Tillståndsmyndigheter

Kollektivtrafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort.

Linjetrafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen. Om linjens rutt omfattar flera än ett län, beviljas tillståndet av länsstyrelsen i det län där den längsta sträckan av rutten finns. Linjetrafiktillstånd för trafik som överskrider länsgränsen och som helt eller delvis körs som snabbturstrafik beviljas dock av trafikministeriet. Trafikministeriet beviljar även tillstånd för linjetrafik som överskrider riksgränsen.

Genom förordning stadgas om de kommuner och samkommuner där trafiktillstånd för linjetrafik inom kommunens och samkommunens område beviljas av en kommunal myndighet eller av samkommunens myndighet. Trafiktillstånd för linjetrafik endast inom verksamhetsområdet för huvudstadsregionens samarbetsdelegation beviljas av samarbetsdelegationen, om inte beviljandet av tillstånd hör till kommunens behörighet.

Taxitillstånd och sjuktransporttillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för trafiken finns.

## 9 §

## Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd

Kollektivtrafiktillstånd skall beviljas en sökande som rör över sig själv och sin egendom, är solvent, har gott anseende, är yrkesskicklig och även i övrigt som person lämpad att bedriva persontrafik. Om en juridisk person söker tillstånd, är en förutsättning för beviljande av tillstånd att den är solvent och att den person som svarar för trafiken rör över sig själv och sin egendom och förmår fullgöra sina förpliktelser på behörigt sätt samt har gott anseende, är yrkesskicklig och även i övrigt som person lämpad att bedriva persontrafik.

*Gällande lydelse*

Trafiktillstånd kan beviljas en sökande som med hänsyn till tillförlitlighet, yrkesskicklighet, solvens och övriga egenskaper kan anses lämplig att bedriva trafik.

Om en juridisk person söker trafiktillstånd, är en förutsättning för beviljande av tillstånd att den som ansvarar för trafiken med hänsyn till sin tillförlitlighet, sin yrkesskicklighet och övriga egenskaper är lämpad att bedriva trafik.

Tillstånd till beställningstrafik med personbil och ambulans kan beviljas en fysisk person även om verksamheten bedrivs i bolagsform.

*Föreslagen lydelse*

*En sökande skall anses solvent, om han på behörigt sätt förmår svara för sina förpliktelser och visar att han har tillräckliga ekonomiska resurser att starta ett företag och sköta trafiken på ändamålsenligt sätt.*

*En sökande eller den person som svarar för trafiken skall inte anses uppfylla kravet på gott anseende enligt 1 mom., om han*

*1) under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff, eller*

*2) under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot stadganden och bestämmelser om arbets- eller löneförhållande, trafikidkande, iakttagande av arbets- och vilotider eller trafik- eller fordonssäkerhet.*

*En sökande eller den person som svarar för trafiken skall anses yrkesskicklig, om han*

*1) vid en av trafikministeriet godkänd läroanstalt har fullgjort en företagarkurs i busstrafik och*

*2) har praktisk erfarenhet av trafikbranschen.*

*Fullgörande av företagarkurs skall inte krävas av den som har minst fem års fortlöpande praktisk erfarenhet i ledande uppgifter i ett företag inom persontrafiken. Han måste dock bli godkänd i kursens slutförhör.*

## 9 a §

*Förutsättningar för beviljande av linjetrafiktillstånd*

*Linjetrafiktillstånd kan beviljas en sökande som innehar kollektivtrafiktillstånd.*

*Vid beviljande av trafiktillstånd skall framför allt beaktas efterfrågan på trafiktjänster samt befintliga trafiktjänster, även köptrafik, behoven av att ordna persontrafik i kommunerna samt lönsamheten och ändamålsenligheten hos den trafik som ansökan gäller.*

## 9 b §

*Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd och sjuktransporttillstånd*

*Taxitillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom.*

*Den som ansöker om taxitillstånd och den person som svarar för trafiken skall anses yrkesskicklig, om han*

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

1) vid en av trafikministeriet godkänd läroanstalt har slutfört en företagarkurs i taxitrafik och har praktisk erfarenhet som taxichaufför; eller

2) uppfyller kraven enligt 9 § 5 mom.

Om det bland de sökande inte finns någon som uppfyller kraven enligt 2 mom., kan tillståndet beviljas en sökande som fullgjort företagarkursen enligt 2 mom. 1 punkten.

Vid beviljande av taxitillstånd skall beaktas den totala efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet, olika kundkategoriers behov samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

Trafikministeriet kan fastställa i fråga om varje län maximiantalet för taxitillstånd. En förutsättning är att det inom länet förekommer kontinuerligt överutbud som innebär fara för taxiverksamheten. Trafikministeriets beslut är i kraft högst två år i taget.

Sjuktransporttillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller kraven enligt 9 § 1—3 mom. Vid beviljande av tillstånd skall dessutom beaktas efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller.

## 10 §

## Beviljande av trafiktillstånd

Ett trafiktillstånd beviljas för viss tid. Det kan beviljas med begränsning och till det kan fogas villkor som gäller trafikens behöriga skötsel och underleveranser.

När tillståndsmyndigheten beviljar ett linjetrafiktillstånd skall den fastställa trafikens rutt, övervakningsort och tidtabell samt i fråga om beställningstrafiktillstånd det område inom vilket trafiken får bedrivas (trafikområde), stationsplatsen och antalet bilar som används i trafiken.

När tillstånd beviljas för linjetrafik som är stadsmässig lokaltrafik för vilken en kommun eller huvudstadsregionens samarbetsdelegation ansvarar ekonomiskt behöver en tidtabell dock inte fastställas.

## 10 §

## Beviljande av trafiktillstånd

Ett kollektivtrafiktillstånd är giltigt i fem år. I tillståndet skall fastställas maximiantalet busar som används i trafiken samt övervakningsplatsen.

Ett linjetrafiktillstånd är giltigt i högst fem år. I linjetrafiktillståndet skall dessutom fastställas övervakningsplatsen, rutten, i allmänhet tidtabellen samt den tidpunkt då trafiken skall inledas. Till tillståndet kan fogas villkor som gäller behörig skötsel av trafiken samt underleveranser.

Ett taxitillstånd och ett sjuktransporttillstånd är giltigt i högst fem år. I ett taxitillstånd och ett sjuktransporttillstånd skall dessutom fastställas stationsplatsen eller stationsplatserna för trafiken samt den tidpunkt då trafiken senast skall inledas. Till tillstånden kan fogas villkor som gäller behörig skötsel av trafiken. Till ett taxitillstånd kan vid behov fogas villkor som gäller fordonen.

## Gällande lydelse

## 11 §

## Taxor

Trafikministeriet fastställer de viktigaste taxorna för tillståndspliktig persontrafik med de undantag som anges i 2 och 3 mom. Då trafik bedrivs får avgifter som överstiger de fastställda taxorna inte uppbäras för transporttjänster.

Huvudstadsregionens samarbetsdelegation godkänner taxorna för den kollektivtrafik som bedrivs uteslutande inom samarbetsdelegationens verksamhetsområde.

Trafikministeriet beslutar om de kommuner som, när de ekonomiskt ansvarar för den stadsmässiga lokaltrafiken inom sina områden, får godkänna taxorna för denna trafik.

## 12 §

## Kollektivtrafik med personbil

Med stöd av ett beställningstrafiktillstånd får kollektivtrafik som kompletterar buss- och spårtrafik bedrivs med personbil enligt avtal som sluts med en kommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation eller en idkare av kollektivtrafik.

## 13 §

## Trafikidkarens skyldighet att bedriva trafik

Innehavaren av ett linjetrafiktillstånd är skyldig att bedriva trafik enligt trafiktillståndet under den tid tillståndet är i kraft.

En ansökan som gäller inskränkning av eller upphörande med linjetrafik under tillståndets giltighetstid skall godkännas om efterfrågan på trafiktjänster är obetydlig eller om utbudet av trafiktjänster annars är tillräckligt, eller om bedrivandet av trafiken äventyrar de ekonomiska förutsättningarna för att trafikidkarens busstrafik skall kunna fortsätta.

Inom linjetrafik som är stadsmässig lokaltrafik och för vilken en kommun eller huvudstadsregionens samarbetsdelegation ansvarar ekonomiskt bestäms trafikidkarens förpliktelse att bedriva trafiken enligt vad därom särskilt har överenskommit eller beslutats.

Om inte oöverstigligen hinder eller andra giltiga skäl föreligger är innehavaren av ett beställningstrafiktillstånd skyldig att på begäran utföra körslor enligt tillståndet.

## Föreslagen lydelse

## 11 §

## Taxor

Trafikministeriet kan vid behov fastställa taxitaxan, sjuktransporttaxan och seriebiljettaxan för den riksomfattande linjetrafiken.

(upphävs)

## 13 §

## Tillståndshavarens skyldighet att bedriva trafik

Innehavaren av ett trafiktillstånd är skyldig att bedriva trafik enligt tillståndet och i övrigt på behörigt sätt.

Innehavaren av ett taxitillstånd är skyldig att på begäran utföra körningar enligt tillståndet, om inte oöverstigligen hinder eller andra giltiga skäl föreligger.

*Gällande lydelse*

## 14 §

*Beställningstrafik med buss*

Den som har ett linjetrafiktillstånd för buss får utan beställningstrafiktillstånd bedriva beställningstrafik enligt vad som stadgas genom förordning. Tillståndshavaren är också skyldig att på begäran bedriva sådan beställningstrafik.

Med stöd av beställningstrafikrättigheten kan kollektivtrafik bedrivas med buss enligt vad trafikministeriet föreskriver. Beställningstrafiken kan endast vara ett komplement till linjetrafiken.

## 15 §

*Beställningstrafik med personbil och ambulans*

Innehavaren av ett beställningstrafiktillstånd för personbil eller ambulans får utföra körningar också från och till trafikområdet.

Länsstyrelsen fastställer vid behov reglementen för tillståndspliktig trafik med personbil.

## 16 §

*Beställningssystem och taxistationer*

Då beställningstrafik bedrivs med personbilar, får endast en taxiradiobeställningscentral, som godkänts av länsstyrelsen, förmedla körbeställningar för bilar inom samma område.

Alla bilar skall vara tillgängliga för beställning genom beställningscentralen enligt taxiradioreglementet som fastställs av länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan av särskilda skäl bevilja befrielse från anslutningsplikten.

*Föreslagen lydelse*

## 14 §

*Förbud mot vållande av olägenhet för linjetrafiken*

Det är förbjudet att bedriva beställnings- eller köptrafik, om syftet är att transportera sådana passagerare som har lämpliga linjetrafikförbindelser till sitt förfogande.

Vid bedömningen av den olägenhet som vållas linjetrafiken skall beaktas dels det minskade antalet passagerare i linjetrafiken, dels restiden jämte väntetider, antalet byten, passagerarnas särskilda behov samt hur ofta de transporter som sköts i form av beställnings- eller köptrafik är återkommer.

Den myndighet som beviljar kollektivtrafiktillstånd kan förstärka förbudet mot vållande av olägenhet med vite, med iakttagande av viteslagen (1113/90).

## 16 §

*Beställningssystem och taxistationer*

Om beställningar förmedlas genom en taxiradiobeställningscentral till de personbilar som bedriver taxitrafik, skall länsstyrelsen i det län där centralen är belägen underrättas om verksamheten.

Länsstyrelsen kan vid behov förbjuda beställningscentralens verksamhet, om

1) centralens verksamhet inte sköts dygnet runt,

(upphävs)



*Gällande lydelse*

Länsstyrelsen kan bestämma att den beställningstrafik som bedrivs med personbilar skall skötas via taxistationer.

## 17 §

*Godstransport med buss och personbil*

Innehavaren av ett trafikillstånd för buss eller ett beställningstrafikillstånd för personbil får även transportera gods. I linjetrafik får i en bils passagerarutrymmen inte transporteras annat gods än passagerarnas handbagage.

I beställningstrafik får med en personbil transporteras lätta godsförsändelser förutsatt att detta inte utgör en olägenhet för den i tillståndet nämnda persontransportförpliktsen.

## 18 §

*Lämnande av uppgifter*

En trafikidkare skall på begäran lämna trafikministeriet uppgifter om trafiken och ekonomiska uppgifter.

## 19 §

*Undantagsföreskrifter*

Den myndighet som har beviljat trafikillståndet kan meddela sådana föreskrifter om bedrivande av trafik som avviker från trafikillståndet, om detta på grund av förändrade förhållanden eller av andra särskilda skäl är nödvändigt.

*Föreslagen lydelse*

2) *förhandsbeställningar inte tas emot eller om*

3) *centralen inte har utset en person som svarar för verksamheten.*

*Förbudet gäller till dess bristerna har avhjälpits.*

Länsstyrelsen kan bestämma att den beställningstrafik som bedrivs med personbil skall skötas via taxistationer. *Körningarna skall inväntas på taxistationen, då en sådan finns.*

## 17 §

*Godstransport*

*I linje- och köptrafik får även transporteras gods. I linjetrafik får i en bils passagerarutrymmen inte transporteras annat gods än passagerarnas handbagage. I köptrafik får gods transporteras på det sätt som överenskomms med köparen. I beställningstrafik får med en personbil transporteras lätta godsförsändelser förutsatt att detta inte utgör en olägenhet för den i tillståndet nämnda persontransportförpliktsen.*

## 18 §

*Lämnande av uppgifter*

En trafikidkare skall *på begäran lämna trafikministeriet de uppgifter om sin ekonomi och trafik som behövs för trafikplanering, statistik och forskning. Trafikministeriet har utan hinder av sin tystnadsplikt rätt att lämna dessa uppgifter till länsstyrelserna för trafikplanering och forskning.*

*Skyldigheten att lämna uppgifter kan förstärkas med vite, med iakttagande av viteslagen.*

## 19 §

*Undantagsföreskrifter*

*Tillståndsmyndigheten kan meddela sådana föreskrifter om bedrivande av trafik som avviker från trafikillståndet, om detta på grund av förändrade förhållanden eller av andra särskilda skäl är nödvändigt.*

## Gällande lydelse

## 20 §

*Återkallande av trafiktillstånd*

Uppfyller innehavaren av ett trafiktillstånd inte längre förutsättningarna för erhållande av trafiktillstånd eller bedrivs trafiken inte i enlighet med tillståndet och i övrigt på behörigt sätt kan den myndighet som har beviljat tillståndet återkalla det helt eller för viss tid.

Den myndighet som har beviljat ett trafik-tillstånd kan återkalla det också om trafiken inte längre kan anses vara ändamålsenligt och lönsamt organiserad och om en omorganisering av trafiken är nödvändig med tanke på allmän fördel.

## 21 §

*Förbjudande eller begränsning av beställnings-  
trafik med buss*

Bedrivs linje- eller beställningstrafik med buss i strid med denna lag eller med stadgan- den och bestämmelser som har utfärdats med stöd av den eller i strid med villkoren i trafik-tillståndet, kan trafikministeriet även om trafik-tillståndet inte återkallas förbjuda trafik- idkaren att under viss tid eller tills vidare bedriva beställningstrafik som han enligt 14 § får bedriva eller begränsa bedrivandet.

## Föreslagen lydelse

## 20 §

*Återkallande av trafiktillstånd*

Uppfyller innehavaren av ett trafik-tillstånd inte längre villkoren för erhållande av trafik-tillstånd eller bedrivs trafiken inte i enlighet med tillståndet eller i övrigt på behörigt sätt, kan *tillståndsmyndigheten* återkalla trafik-tillståndet helt eller för viss tid. *Om den myndighet som beviljar kollektivtrafik-tillstånd återkallar ett kollektivtrafik-tillstånd, skall den, efter att ha hört de myndigheter som beviljar linjetrafik-tillstånd, samtidigt återkalla också tillståndshavarens linjetrafik-tillstånd.*

*Tillståndsmyndigheten* kan återkalla ett trafik-tillstånd, dock inte ett kollektivtrafik-tillstånd, också om trafiken inte längre kan anses vara ändamålsenligt och lönsamt organiserad och om en omorganisering av trafiken är nödvändig med tanke på allmän fördel.

*Tillståndsmyndigheten skall återkalla ett taxi-tillstånd eller ett sjuktransporttillstånd som har beviljats en juridisk person, om företaget säljs eller i övrigt mot vederlag överförs och den av tillståndsmyndigheten godkända person som svarar för trafiken har upphört eller upphört med att sköta de uppgifter som enligt denna lag ankommer på honom.*

## 21 §

*Förbjudande eller begränsning av trafik som  
bedrivs med stöd av kollektivtrafik-tillstånd*

*Om trafik som bedrivs med stöd av kollektivtrafik-tillstånd eller linjetrafik-tillstånd bedrivs i strid med denna lag eller med stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kan den myndighet som beviljar kollektivtrafik-tillstånd förbjuda tillståndshavaren att under viss tid eller tills vidare bedriva beställningstrafik, även om trafik-tillståndet inte återkallas.*

*Om trafik som bedrivs med stöd av kollektivtrafik-tillstånd bedrivs i strid med internationella avtal, kan trafikministeriet förbjuda tillståndshavaren att under viss tid eller tills vidare bedriva internationell trafik eller begränsa bedrivandet av den.*

## Gällande lydelse

## 22 §

**Döds- och konkursbons rätt att fortsätta trafiken**

Avlider innehavaren av ett trafiktillstånd får dödsboet fortsätta trafiken under högst två år på villkor att dödsboet inom tre månader från dödsdagen gör en anmälan till tillståndsmyndigheten om att en person som myndigheten kan godkänna och som uppfyller de villkor som stadgas i förordning ansvarar för tillståndshavarens förpliktelser.

Om tillståndshavaren försätts i konkurs får konkursboet fortsätta trafiken i tre månader, räknat från konkursens början. De som förvaltar konkursboet ansvarar under denna tid för tillståndshavarens förpliktelser.

## 3 kap.

**Statsbidrag till kollektivtrafiken**

## 23 §

**Beviljande av statsbidrag**

Statsbidrag kan enligt statsbudgeten på ansökan beviljas för:

1) upprätthållande av olönsam basservicetrafik för de kostnader som beräknas genom att från körkostnaderna dras av biljettintäkterna enligt den taxa som allmänt iakttas, under förutsättning att trafiken med tanke på allmän fördel är ordnad ändamålsenligt i ekonomiskt avseende och trafikhänseende,

2) sänkning av resekostnaderna i kollektivtrafiken och

3) planering och forskning som gäller kollektivtrafik samt för planerade tidsbestämda trafikexperiment inom kollektivtrafiken och för utrustning av kollektivtrafikmedel så att de lämpar sig för handikappades behov.

## Föreslagen lydelse

(upphävs)

## 3 kap.

**Statlig finansiering**

## 23 §

**Användningsändamål**

Genom anslag som anvisats i statsbudgeten kan

1) ersättningar som uppkommer till följd av avtal som ingåtts med företagen om köp av tjänster betalas och gottgörelse för kostnader till följd av den trafikplikt som ålagts företagen lämnas på det sätt som föreskrivs närmare i rådets förordning (EEG) nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar,

2) flygtrafiktjänster köpas, samt

3) finansiering beviljas för utvecklings-, planerings- och forskningsprojekt för kollektivtrafiken.

## 23 a §

**Kvotering och användning av anslag**

Trafikministeriet beslutar om kvotering av det anslag som anvisats i statsbudgeten eller en del därav för länsstyrelserna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på de ändamål som nämns i 23 §. Länsstyrelserna och trafikministeriet får själva använda anslaget till de ändamål som nämns i 23 §. De kan även bevilja kommuner, regionala samkommuner

*Gällande lydelse*

## 25 §

*Ändringssökande*

*I beslut som länsstyrelsen, huvudstadsregionens samarbetsdelegation eller en kommun har fattat enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den får ändring sökas genom besvär hos trafikministeriet. I trafikministeriets beslut får ändring sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen.*

Rätt att söka ändring i ett beslut som gäller trafiktillstånd har den som ansöker om eller innehar trafiktillstånd, en annan trafikidkare vars rätt kan påverkas av beslutet samt den kommun där trafik enligt tillståndsansökan skall bedrivas eller där trafik enligt trafiktillståndet bedrivs.

*Föreslagen lydelse*

*eller huvudstadsregionens samarbetsdelegation statsbidrag för samma ändamål.*

## 25 §

*Ändringssökande*

Rätt att söka ändring i ett beslut som gäller trafiktillstånd har den som ansöker om eller innehar trafiktillstånd, om hans rätt kan påverkas av beslutet, samt den kommun där trafik enligt tillståndsansökan skall bedrivas eller där trafik enligt trafiktillståndet bedrivs.

*Ändring i beslut som en myndighet har meddelat med stöd av 14 § 3 mom. och 18 § 2 mom. och som gäller föreläggande av vite får inte sökas särskilt genom besvär.*

## 27 §

*Straffstadganden*

Den som försummar sådan skyldighet att lämna uppgifter som stadgas i denna lag eller i stadganden som givits med stöd av den skall för brott mot stadgandena om tillståndspliktig persontrafik på väg dömas till böter.

## 28 §

*Avbrytande av olovlig transport*

Polisen kan förbjuda att en transport fortsätts, om tillståndspliktig persontrafik bedrivs utan behörigt trafiktillstånd eller utan sådant transporttillstånd som förutsätts i internationella avtal om landsvägstransporter.

## 29 §

*Bemyndigande att ge förordning*

Närmare stadganden om förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd och dess inne-

Den som försummar sådan skyldighet att göra anmälan som stadgas i denna lag eller i stadganden som har utfärdats med stöd av den skall för **försummelse av anmälningskyldighet** dömas till böter.

## 28 §

*Avbrytande av olovlig transport*

En polisman kan förbjuda att en transport fortsätts, om tillståndspliktig persontrafik bedrivs utan behörigt trafiktillstånd eller utan tillstånd eller handling som förutsätts i internationella avtal eller om fordonets förare inte kan förete den handling som han enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den är skyldig att medföra.

## 29 §

*Bemyndigande att ge förordning*

Närmare stadganden om förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd samt om sök-

*Gällande lydelse*

*håll* samt om sökande, ändring och förnyande av trafiktillstånd, trafikövervakning, antecknande av bil i trafiktillstånd samt om verkställigheten av denna lag i övrigt *utfärdas genom förordning*.

*Genom förordning kan stadgas om hur trafik-tillstånd skall förklaras lediga att sökas och om beaktande av konkurrenssynpunkter när trafiken ordnas.*

Trafikministeriet meddelar närmare föreskrifter om ansökning, beviljande och utbetalning av samt tillsyn över användningen av statsbidrag.

*Trafikministeriet kan utfärda detaljerade föreskrifter om påvisande av yrkesskicklighet och soliditet.*

## 30 §

*Personregisteruppgifter*

En tillståndsmyndighet har rätt att få uppgifter ur straffregistret och körkortsregistret för behandling av ärenden som gäller beviljande och återkallande av trafiktillstånd.

*Föreslagen lydelse*

ande, ändring och förnyande av trafiktillstånd, *underleveranser, döds- och konkursbons rätt att bedriva trafik, byte av den person som svarar för trafiken*, trafikövervakning, antecknande av bil i trafiktillstånd, *tillståndsmyndigheternas och kommunernas skyldighet att lämna länsstyrelsen uppgifter om tillstånd som de har beviljat och om trafik som de har köpt* samt om verkställigheten av denna lag i övrigt *utfärdas genom förordning*.

Trafikministeriet *kan meddela närmare föreskrifter om påvisande av att förutsättningarna för beviljande av tillståndet uppfylls, om bedrivande av taxitrafik, om tillämpningen av de förordningar som utfärdats av Europeiska ekonomiska gemenskapen och avses i 7 a § samt om sökande, beviljande och utbetalning av statsbidrag och tillsynen över användningen av statsbidrag.*

*Inrikesministeriet kan meddela närmare föreskrifter om fullgörande av de uppgifter som enligt denna lag eller enligt stadganden som har utfärdats med stöd av den ankommer på polisen.*

## 30 §

*Personregisteruppgifter*

En tillståndsmyndighet har rätt att få uppgifter ur körkortsregistret, straffregistret och *utsökningsregistret* för behandling av ärenden som gäller beviljande och återkallande av trafiktillstånd.

*1. Denna lag träder i kraft den 1994. I fråga om 8 § 1 mom., 9 b § 2—5 mom., 15 § 2 mom., 16 § 1—3 mom. samt 20 § 3 mom. träder lagen dock i kraft den 1 januari 1995. Lagens 7 a § träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.*

*2. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.*

*3. Genom denna lag upphävs trafikministeriets beslut av den 27 februari 1991 om kommuner som godkänner taxorna i stadsmässig lokaltrafik (444/91), trafikministeriets beslut av den 14 april 1992 om landets indelning i trafikområden för beställningstrafik som bedrivs med personbil (355/92) och trafikministeriets beslut av den 21 maj 1993 om bedömning av yrkesskicklighet och solvens som krävs av den som idkar tillståndspflichtig busstrafik (458/93) samt trafikministeriets beslut av den 17 december 1993 om kollektivtrafik som bedrivs med buss med stöd av*

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

beställningstrafikrätt (1399/93). Dessutom upphävs de av länsstyrelserna fastställda taxiradio-reglementena och taxireglementena den 1 januari 1995.

4. Den som har rätt att bedriva linje- eller beställningstrafik med buss den 30 juni 1994 anses uppfylla de krav som i denna lag stadgas för beviljande av kollektivtrafiktillstånd och han beviljas sådant tillstånd på ansökan. Dessa tillstånd, som beviljas av trafikministeriet, berättigar innehavaren till att från och med den 1994 bedriva trafik i enlighet med 6 a § 2 mom.

5. Också andra kollektivtrafiktillstånd beviljas till den 31 december 1994 av trafikministeriet och med stöd av dem får till nämnda datum bedrivas endast köptrafik, om det inte föreligger grunder enligt 9 a § 2 mom. för att tillåta att även beställningstrafik bedrivs.

6. Om en kommun eller huvudstadsregionens samarbetsdelegation ekonomiskt ansvarar för den trafik som bedrivs med stöd av linjetrafiktillstånd och skötseln av trafiken baserar sig på ett köpeavtal, upphör linjetrafiktillstånden att gälla den 1994, varefter skötseln av trafiken bestäms endast på basis av avtal.

7. De taxor som godkänts med stöd av trafikministeriets beslut om kommuner som godkänner taxorna i stadsmässig lokaltrafik gäller från och med den 1994 som sådana tills kommunerna beslutar något annat eller avtalar något annat med trafikidkarna.

8. Vid beviljande av taxitillstånd skall fram till den 1 januari 1995 iakttas 9 § 1—3 mom. och 9 a § 2 mom.

9. Innehavare av beställningstrafiktillstånd för personbil och invalidtaxi anses uppfylla förutsättningarna för beviljande av taxitillstånd. Innehavare av ambulanstillstånd anses uppfylla förutsättningarna för beviljande av sjuktransporttillstånd.

10. Med stöd av beställningstrafiktillstånd för personbil och ambulans får från och med den 1994 bedrivas trafik i hela landet.

De begränsningar som gäller invalidtaxitillstånd med undantag av den begränsning som gäller fordonen, slopas den 1994. Övriga sådana begränsningar i fråga om transport och fordon som gäller tillstånd som berättigar innehavaren till att bedriva taxitrafik slopas den 1 januari 1997.

11. I övrigt gäller de trafiktillstånd som

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

*beviljats innan denna lag träder i kraft som sådana under den tid som fastställts i tillståndet.*

*2. Taxiradiobeställningscentraler som länsstyrelserna har godkänt före den 1 januari 1995 behöver inte göra anmälan enligt 16 § 1 mom.*

---



