

## RP 315/2014 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av kollektivtrafiklagen och till vissa lagar som har samband med den**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att kollektivtrafiklagen ändras. Det ska bli lättare att få tillstånd för linjebaserad trafik samtidigt som man slopar minimitrafikeringsstiden för att på så sätt skapa bättre förutsättningar för att bedriva kollektivtrafik på marknadsvillkor. De behöriga kollektivtrafikmyndigheternas arbete förenklas genom att bestämmelserna om tillståndsförvaltningen och förutsättningarna för trafik tillstånd förtydligas. Vidare föreslås lagtekniska ändringar.

I propositionen föreslås det också att kollektivtrafiklagen och lagen om kommersiell

godstransport på väg ändras så att ett dödsbo under vissa förutsättningar får fortsätta trafiken under högst sex månader från det att tillståndshavaren har avlidit. Den gråa ekonomin i busstrafiken ska bekämpas genom att det för kollektivtrafik tillståndens del fogas till ett villkor som hindrar att konkurser keddjas samman och genom att närings-, trafik- och miljöcentralens rätt att få information ur andra myndigheters register utvidgas.

Lagarna avses träda i kraft den 1 mars 2015.

## INNEHÅLLER

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLLER .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
1.1.1 Lagstiftning .....	3
1.1.2 Praxis och bedömning av nuläget.....	5
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	6
2.1 Målsättning.....	6
2.2 De viktigaste förslagen.....	7
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	7
3.1 Ekonomiska konsekvenser .....	7
3.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	7
3.3 Samhälleliga konsekvenser .....	8
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	8
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	9
DETALJMOTIVERING .....	10
1 LAGFÖRSLAG .....	10
1.1 Kollektivtrafiklagen .....	10
1.2 Vägtrafiklagen.....	13
1.3 Lagen om kommersiell godstransport på väg .....	14
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	14
LAGFÖRSLAG .....	15
om ändring av kollektivtrafiklagen .....	15
om ändring av 88 c § i vägtrafiklagen .....	20
om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg .....	21
BILAGA .....	22
PARALLELLTEXTER .....	22
om ändring av kollektivtrafiklagen .....	22
om ändring av 88 c § i vägtrafiklagen .....	32
om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg .....	33

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

##### 1.1.1 Lagstiftning

##### Kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen (869/2009) trädde i kraft den 3 december 2009 samtidigt med Europaparlamentets och rådets förordning av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*. Till följd av trafikavtalsförordningens ikraftträdande måste den nationella lagstiftningen ändras för att motsvara eller komplettera förordningen, och därför utfärdades kollektivtrafiklagen.

Trafikavtalsförordningen innehåller bestämmelser om sådana åtgärder och tillvägagångssätt som de behöriga myndigheterna ska tillämpa för att garantera allmänheten tillräcklig, högklassig och säker kollektivtrafik. Kollektivtrafiklagen innehåller bestämmelser om trafik på marknadsvillkor och subventionerad trafik enligt trafikavtalsförordningen.

I kollektivtrafiklagen utgör kollektivtrafik-tillstånd eller gemenskapstillstånd en förutsättning för inträde i branschen. Tillståndregleringen vid inträde i branschen grundar sig till stora delar på Europeiska unionens lagstiftning. Bedrivandet av linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik på marknadsvillkor förutsätter dessutom tillstånd för linjebaserad trafik respektive tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Offentligt subventionerad trafik enligt trafikavtalsförordningen bedrivs med stöd av ett avtal mellan den behöriga myndigheten och trafikidkaren.

Antalet kollektivtrafikstillstånd har inte begränsats, utan tillstånd beviljas alla sökande som uppfyller förutsättningarna enligt lagen.

I lagen ingår en tio års övergångstid för gamla linjetrafikstillstånd. I samband med att kollektivtrafiklagen trädde i kraft ändrades linjetrafikstillstånden till avtal för övergångsperioder, som stegvis upphör mellan 2014 och 2019. De första avtalen för övergångsperioder upphörde därmed i juni 2014. Verkställigheten av kollektivtrafiklagen har förutsatt att trafikidkarna, de behöriga myndigheterna enligt lagen och statens centralförvaltning tillägnat sig nya sätt att fungera.

I lagen finns också bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av kollektivtrafik-tillstånd. I detta avseende utgår lagen från unionslagstiftningen. En förutsättning för beviljande av tillstånd är att sökanden uppfyller de krav som enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare*, ska uppfyllas av sådana personer som bedriver yrkesmässig trafik, har uppnått myndighetsåldern, inte har begränsad handlingsbehörighet och inte har förordnats en intressebevakare. Sökanden får inte heller befinna sig i konkurs. Sökanden får inte ha förfallna skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än obetydliga eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg. Sökanden får inte ha meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Om sökanden är en juridisk person ska den trafikansvarige uppfylla förutsättningarna för gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskompetens enligt EU:s förordning om trafikidkare. Även verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det ansökande företaget ska ha ett gott anseende.

Enligt kollektivtrafiklagen avses med be-ställningstrafik sådan trafik på marknadsvill-

kor som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer.

Tillstånd för linjebaserad trafik beviljas enligt lagen en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med ett i lagen avsett kvalitetslöfte i minst två år. Det är fråga om en nationell lösning inom ramen för vilken en minimitrafikeringsordning används som ett instrument för minimireglerna.

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå tillståndsansökan bl.a. om den tillståndsbeviljande myndigheten beslutar eller har beslutat att ordna kollektivtrafiken inom sitt område eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen och den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs eller kommer att bedrivas enligt trafikavtalsförordningen eller om de linjer eller hållplatser som ansökan gäller inte står till förfogande för trafik.

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan också om ett godkännande av ansökan allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafik-tjänster eller utbudet på linjen med klar marginal kommer att överstiga servicenivån på kollektivtrafiken. Bestämmelsen kan tillämpas endast i sådana fall där de olägenheter som en ny linjebaserad trafik eventuellt orsakar den befintliga linjebaserade trafiken bedöms.

Också i fråga om tillstånden för anropsstyrd kollektivtrafik gäller en nationell lösning beträffande minimitrafikeringsordningen. Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med ett i lagen avsett kvalitetslöfte i minst ett år.

Ett kollektivtrafiktillstånd är giltigt i fem år. I tillståndet ska maximiantalet bussar som används i trafiken fastställas. Utöver kollektivtrafiktillståndet i original ska trafikidkaren ges så många styrkta kopior av kollektivtrafiktillståndet som motsvarar maximiantalet bilar som används i trafiken.

Ett tillstånd för linjebaserad trafik gäller i högst tio år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, ruten för trafiken, alla hållplatser eller de viktigaste hållplatserna, tidtabel-

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

Kollektivtrafiktillstånden beviljas av närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, som varje år kontrollerar om tillståndshavarna alltjämt uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Lagen förutsätter att det för samtliga tillståndshavares del kontrolleras att alla förutsättningar för beviljande av tillstånd uppfylls.

I kollektivtrafiklagen anges dessutom användningsändamålen för statsfinansieringen av kollektivtrafik. Närmare bestämmelser om grunderna för beviljande av statsfinansiering för kollektivtrafik utfärdas genom förordning av statsrådet.

En trafikidkare är skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till kommunikationsministeriet för bestämmande av den riksomfattande servicenivån och till Trafikverket för statistikföring och forskning lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom den trafik som trafikidkaren bedriver samt om sin ekonomi.

En trafikidkare är även skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till de behöriga myndigheterna för bestämmande av servicenivån och för planering av trafiken lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom trafik som hör till dessa myndigheters behörighet. Aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller ska lämnas ut till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket för information om trafiktjänsterna.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkaren ska lämna ut och i vilken form.

För kontroll av kollektivtrafiktillstånden har närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, trots sekretessbestämmelserna, rätt att om dem som söker respektive innehar kollektivtrafiktillstånd, trafikansvariga och företagets verkställande direktör och an-

svariga bolagsmän få nödvändiga uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utsokningsregistret, näringsförbudsregistret och Skatteförvaltningens datasystem. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har dessutom, trots sekretessbestämmelserna, rätt att av polisen, Skatteförvaltningen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket få nödvändiga uppgifter om företagskontroller som gäller dem som innehar kollektivtrafiktillstånd och andra uppgifter som är nödvändiga för att bedöma om förutsättningarna för beviljande av kollektivtrafiktillstånd uppfylls.

EU:s förordning om trafikidkare avser obligatoriska trafiktillstånd inom kollektivtrafiken och vid godstransporter med fordon med en totalmassa på över 3 500 kg. I förordningen finns inga bestämmelser om dödsbonds rätt att bedriva trafik. Eftersom det inte finns några bestämmelser upphör ett personligt trafiktillstånds giltighet vid tillståndshavarens frånfälle, varvid ingen trafik längre kan bedrivas. Att tillståndet och därmed också transporterna genast upphör orsakar ofta transportbeställarna och dödsboen oskäliga problem. Transportföretag i bolagsform har inte detta problem, eftersom bolaget och dess trafiktillstånd kvarstår efter ägarens frånfälle. Dödsboet kan likställas med bolaget.

#### De övriga lagarna

I vägtrafiklagen (267/1981) finns bl.a. bestämmelser om fordonsförarens ansvar. I lagen finns också en paragraf om användningen av skyddsanordningar för barn och om säkerheten vid transporter med invalidtaxi.

I lagen om kommersiell godstransport på väg finns bestämmelser om godstransport som kräver trafiktillstånd. I EU:s förordning om trafikidkare finns Europeiska unionens bestämmelser om beviljande av kollektivtrafiktillstånd och tillstånd för godstrafik.

#### 1.1.2 Praxis och bedömning av nuläget

Kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2009, och erfarenheterna av tillämpningen av den har följts upp sedan dess. Vissa lagbestämmelser har i praktiken visat sig lämna rum för tolkning eller inte fungera.

Kollektivtrafiklagens definition av beställningstrafik är öppen och har därför medfört tolkningsproblem om vad som utgör linjebaserad trafik respektive beställningstrafik. I praktiken har det framkommit fall där trafikidkarna exempelvis i en dagstidning eller på internet har annonserat om transporter som körs en eller upprepade gånger och till vilka konsumenterna har kunnat boka plats på förhand. För dessa rutter har trafikidkarna inte ansökt om tillstånd för linjebaserad trafik. Trafikidkarna har inte heller entydigt kunnat peka ut en sådan transportbeställare som förutsätts vid bedrivande av beställningstrafik.

I praktiken har beställningstrafik bedrivits i situationer där det de facto kan anses vara fråga om linjebaserad trafik, men där tillstånd om linjebaserad inte har sökts eller tillstånd har sökts, men inte beviljats.

Den minimitrafikeringstid på två år som utgör en förutsättning för att få tillstånd för linjebaserad trafik har i praktiken visat sig vara för lång. I situationer där det enligt kollektivtrafiklagen saknas grunder att återkalla ett tillstånd för linjebaserad trafik, men trafikidkaren önskar att tillståndet återkallas exempelvis på grund av att trafiken är klart förlustbringande, kan minimitiden på två år bli oskälig för trafikidkaren. Minimitiden kan till och med leda till att trafikidkaren går i konkurs, om en synnerligen förlustbringande rutt måste upprätthållas i minst två års tid. Minimitiden är inte heller det rätta medlet för att försöka förebygga branschaktörernas försummelser av sina skyldigheter. Också minimitrafikeringstiden för tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik kan i vissa fall leda till oskäliga situationer för trafikidkarna.

Ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik kan endast i undantagsfall avslås på den grund att beviljandet av tillstånd allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafik-tjänster eller utbudet på linjen med klar marginal kommer att överstiga den servicenivå som har bestämts för kollektivtrafiken inom ett område.

I lagens förarbeten (RP 110/2009 rd) konstateras att bestämmelsen inte är avsedd att begränsa konkurrensen. Huvudregeln är att ansökningarna ska godkännas. Myndigheten ska dock på förhand kunna bedöma eventuella negativa konsekvenser av ett godkännan-

de. I normala fall gagnas konsumenterna av ett ökat ruttutbud. Om ett godkännande medför att det på en rutt uppkommer ett så tydligt överutbud att det finns en risk för att en eller flera trafikidkares verksamhet på rutten upphör, ska myndigheten kunna avslå ansökan helt eller delvis. Ett avslag begränsar företagens produktionsvolym och inkräktar på konkurrensen mellan företagen. Den behöriga myndigheten ska klarlägga möjligheterna att samordna ansökningarna genom samarbete mellan trafikidkarna.

I praktiken kan det ibland bli aktuellt att tillämpa avslagsgrunden, exempelvis om det ansökta tillståndet för linjebaserad trafik helt överlappar eller ligger för nära en tur som redan trafikerar en linje. I sådana fall ska dessutom bedömas om tillgången till tillförlitliga trafik tjänster på rutten allvarligt äventyras. Detta är inte alltid fallet, vilket kan bero på exempelvis stora passagerarvolymmer eller större efterfrågan inom den befintliga trafiken eller på i viss mån vardera.

Det att ett nytt utbud medför konsekvenser för den befintliga trafikens lönsamhet räcker inte i sig som grund för avslag, utan risken för att tillgången på trafik tjänster äventyras måste kunna fastställas och motiveras objektivt på basis av exempelvis passagerarberäkningar och ekonomiska kalkyler. De motiveringar som framförs av både den trafikidkare som redan fungerar på marknaden och av den som ansöker om nytt tillstånd är av betydelse när frågan bedöms. Dessutom ska myndigheten utnyttja tidigare erfarenheter av motsvarande situationer.

Enligt bestämmelsen kan en ansökan avslås också om utbudet på en linje kommer att överstiga den fastställda servicenivån med klar marginal. Vid överskridande av servicenivån är det fråga om att förbättra tjänsterna.

Om en ansökan avslås på grund av att servicenivån kommer att överskridas ska överskridandet ske med klar marginal. I praktiken betyder detta att om exempelvis en linje utökas med en enda tur överskrids servicenivån inte ännu med klar marginal, även om redan en utökning med bara en tur i vissa fall kan äventyra tillgången på trafik tjänster. Servicenivån ska överskridas så att exempelvis en eller flera trafikidkares verksamhet och där-

med tillgången på tillförlitliga trafik tjänster på linjen äventyras.

Denna avslagsgrund för tillstånd för linjebaserad trafik har i praktiken visat sig vara för oklar, vilket försvagar rättssäkerheten och försvårar tillståndsmyndighetens arbete.

Myndighetens arbete försvåras också av att kollektivtrafiklagen innehåller brister som hindrar en effektiv och ändamålsenlig tillståndskontroll.

Kollektivtrafiktillstånden beviljas av närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, som under tillståndens giltighetstid också kontrollerar om tillståndshavarna fortfarande uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd. I förutsättningarna för beviljande av kollektivtrafiktillstånd ingår inga kriterier genom vilka tillståndsmyndigheten kan försäkra sig om att den sökande inte har gjort sig skyldig till bedrivande av grå ekonomi. Bekämpningen av den grå ekonomin framhålls i regeringsprogrammet.

Kollektivtrafiklagen förutsätter att det för alla tillståndshavares del varje år kontrolleras att alla förutsättningar för beviljande av tillstånd uppfylls. Med beaktande av personresurserna vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har detta visat sig orsaka en oskäligt stor arbetsmängd, vilket har hindrat ett effektivt ingripande i de grövsta fallen av överträdelse. Ett ytterligare problem har varit att närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten enligt kollektivtrafiklagen inte på ett samlat sätt och via en teknisk anslutning från Enheten för utredning av grå ekonomi kan få rapporter om hur skyldigheterna följs, utan alla uppgifter ska samlas in separat från olika myndigheter.

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

### **2.1 Målsättning**

Propositionen har som syfte att ändra kollektivtrafiklagen så att kollektivtrafikmarknaden med avseende på trafikidkarna och myndigheterna fungerar så effektivt som möjligt. Dessutom strävar man efter att avhjälpa problemen inom den praktiska tillämpningen av lagen.

## 2.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att land avslagsgrunderna för tillstånd för linjebaserad trafik ska upphävas den bestämmelse enligt vilken en ansökan ska avslås när ett godkännande allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafiktjänster eller utbudet på linjen kommer att överstiga den för området fastställda servicenivån med klar marginal. Dessutom ska minimitrafikeringstiderna för linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik undanröjas.

Paragrafen om utlämnande av uppgifter i samband med kollektivtrafik ska preciseras för att säkerställa att myndigheterna har tillgång till uppdaterad och ingående information för olika ändamål.

Till kollektivtrafiklagen ska fogas en bestämmelse om Trafikverkets behörighet i samband med den nationella utvecklingen av kollektivtrafiken.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbottens roll som tillståndsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen ska underlättas genom att regleringen av tillståndskontrollen ändras i en mer ändamålsenlig riktning så att kontrollen mer effektivt kan inriktas på betydande fall. Dessutom fogas till förutsättningarna för erhållande av tillstånd för kollektivtrafik en bestämmelse som ska bekämpa den gråa ekonomin.

I propositionen föreslås också att till kollektivtrafiklagen och lagen om kommersiell godstransport på väg fogas bestämmelser om dödsbos rätt att under vissa omständigheter fortsätta att bedriva trafik i sex månader efter det att tillståndshavaren avlidit.

Förarens ansvar för att personer med funktionshinder reser säkert ska ökas.

## 3 Propositionens konsekvenser

### 3.1 Ekonomiska konsekvenser

#### *Konsekvenser för privathushållen*

Det bedöms att de lättnader för att få tillstånd för linjebaserad trafik som ingår i förslagen till ändring av kollektivtrafiklagen kommer att ha positiva konsekvenser till förmån för ett ökat utbud på linjebaserad tra-

fik, vilket kan innebära att servicenivån kan förbättras.

#### *Konsekvenser för företagen*

Av de ändringar som föreslås i kollektivtrafiklagen har de ändringar som hänför sig till beviljandet av tillstånd för linjebaserad trafik de största konsekvenserna för företagen. När den grund för avslag på tillstånd för linjebaserad trafik som stöder sig på överskridande av servicenivån och äventyrande av tillgången på trafiktjänster slopas baserar sig kollektivtrafikmarknaden i ännu högre grad på konkurrens.

Inträdet på marknaden underlättas, och nya företagare kan etablera trafik i hela landet. Ändringen gör det möjligt för företag att planera rutter ur affärsekonomiska utgångspunkter utan den osäkerhet som hänför sig till myndighetsbehandlingen.

Avskaffandet av minimitrafikeringstiden bedöms i viss mån underlätta situationen för trafikidkare som trafikerar olönsamma linjer och sålunda förbättra dessa trafikidkares verksamhetsmöjligheter.

Rätten för dödsbon att bedriva trafik i ett halvt år efter att tillståndshavaren har avlidit hjälper närmast små buss- och lastbilsföretag med en eller två bilar att fullfölja sina transportåtaganden. Den minskar också kontinuitetsproblemen hos de företag som beställer transporter. Ändringen har ingen större betydelse, eftersom det förekommer endast ett fåtal fall per år.

De övriga föreslagna ändringarna av kollektivtrafiklagen bedöms inte ha betydande konsekvenser för företagen. Propositionen innehåller många lagtekniska ändringar och preciseringar av definitioner, vilka är avsedda att förtydliga lagen.

### 3.2 Konsekvenser för myndigheterna

De ändringar som föreslås i kollektivtrafiklagen är i huvudsak ägnade att underlätta myndigheternas arbete. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten kan inom tillståndskontrollen koncentrera sig på betydande fall, eftersom kontrollen inte behöver inriktas på samtliga förutsättningar för erhåll-

lande av kollektivtrafikstillstånd och eftersom de kontrolluppgifter som fås ur olika myndighetsregister lättare kan samlas in. De behöriga myndigheternas arbete underlättas i och med att man upphäver den oklara grunden för avslag av tillstånd för linjebaserad trafik enligt vilken ansökan kan avslås, ifall ett godkännande av ansökan allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafik-tjänster eller utbudet på linjen kommer att överstiga den fastställda servicenivån. Också regleringen av Trafikverkets behörighet underlättar verkets arbete.

### 3.3 Samhälleliga konsekvenser

Ur samhällelig synvinkel har en fri busstrafikmarknad positiva verkningar. Persontrafikmarknadens effektivitet ökar och leder till positiva verkningar för produktiviteten inom samhällsekonomin. Samtidigt möjliggör ändringarna direkt nytta inom den offentliga ekonomin. De bestämmelser i förslagen om ändring av kollektivtrafiklagen som hindrar konkurrenskedjor och understryker iakttagandet av arbetsgivarskyldigheterna bedöms förebygga grå ekonomi och därmed främja den samhälleliga välfärden.

## 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Propositionen hänför sig till projektet för en reform av persontransporterna inom ramen för regeringens strukturpolitiska program. Kommunikationsministeriet beslöt att en mer omfattande reform av persontrafiklagstiftningen påbörjas våren 2015 utifrån perspektivet att persontrafiken alljämt i huvudsak ska grunda sig på krav på tillstånd, men att den strikta och begränsande regleringen ska avskaffas.

Ändringar av kollektivtrafiklagen har beretts genom att erfarenheter av tillämpningen av kollektivtrafiklagen har samlats in från olika aktörer sedan lagen trädde i kraft.

Propositionen har varit ute på remiss. Under remisstiden 27.6.2014–5.9.2014 inkom 97 remissyttranden. Remissorganen anges och det huvudsakliga innehållet i remissyttrandena refereras i ett remissammandrag som

finns i webbtjänsten HARE och på kommunikationsministeriets webbplats.

Utifrån remissyttrandena ändrades propositionen så att den avreglering av tillståndskvoterna för taxibilar som uppfyller kraven på tillgänglighet och utvidgad rätt att transportera gods som föreslogs i fråga om lagen om taxitrafik i den ursprungliga propositionen frångicks. Likaså frångicks förslaget om att utvidga rätten att använda taxameter som föreslogs till fordonslagen. Vad gäller kollektivtrafiklagen fogades till propositionen också ett förslag om Trafikverkets behörighet i kollektivtrafikfrågor. Utifrån remissyttrandena fogades till propositionen dessutom ett förslag om att ett tillstånd för linjebaserad trafik inte längre kan avslås på den grund att den trafik som ansökan gäller skulle orsaka kontinuerliga och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs i enlighet med trafikavtalsförordningen. På basis av remissvaren beslutade man att inte förlänga tidsfristen för anmälan om nedläggning av trafik som bedrivs med tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik till sex månader. Vad gäller definitionen av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik frångicks förslaget att slopa kravet på tre förbeställningar. Likaså har man frångått förslaget att slopa minimikravet på att fem personer vara med under transporten vid beställningstrafik med en buss som är utrustad med sittplatser för högst sexton passagerare. Även förslaget att utvidga rätten att transportera gods i kollektivtrafiklagen slopades.

På grund av ändringarna sändes propositionen på en andra remiss den 17 november 2014. Utifrån de utlåtanden som kom in efter den andra rundan beslutade man frångå förslaget om att tillstånd för linjebaserad trafik inte längre skulle kunna avslås på den grunden att den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen (22 § 2 mom. i kollektivtrafiklagen). Av utlåtandena framgick att en ändring av momentet skulle kräva mera ingående utredningar om dess konsekvenser för hur trafiken anordnas, särskilt i fråga om stadsområden. Man beslutade fortsätta beredningen av ärendet i ett senare skede. Med anledning av utlåtandena ändrades även förslaget till



paragraf som gäller Trafikverkets behörighet så att behörigheten endast gäller det riksfattande utvecklandet av kollektivtrafiken.

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

Finansministeriet håller på att bereda regeringens proposition med förslag till lag om metropolförvaltningen och ändringar av vissa

lagar i samband med den. Med stöd av propositionen ska också kollektivtrafiklagen ändras. De paragrafer som ändras är dock inte desamma som i denna proposition.

Justitieministeriet håller på att bereda regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av bestämmelserna om ändringssökande i vissa förvaltningsärenden, som innehåller förslag till ändring av 1 och 53 § i kollektivtrafiklagen.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Kollektivtrafiklagen

**1 §. Tillämpningsområde.** Paragrafens 1 och 3 mom. ska ändras så att hänvisningarna till definitionerna i 2 § svarar mot den nya numreringen i den föreslagna 2 §.

**2 §. Definitioner.** Paragrafens 1 mom. 1 punkt ska ändras så att underpunkterna a och b slås samman. Innehållet i bestämmelsen ändras inte.

Paragrafens 1 mom. 3 punkt ska ändras så att beställaren måste kunna specificeras och så att beställaren ska bestämma transportdetaljerna på förhand. För närvarande är definitionen på beställningstrafik vagare, vilket har orsakat problem i gränsdragningen mellan beställningstrafik och linjebaserad trafik.

För att avgöra huruvida definitionen på beställningstrafik stämmer in ska det göras en samlad bedömning av trafikens natur. Som beställningstrafik ska inte få bedrivas sådan trafik för vilken det de facto behövs tillstånd för linjebaserad trafik.

När skillnaderna mellan linjebaserad trafik respektive beställningstrafik granskas kan uppmärksamhet fästas vid exempelvis trafikens regelbundenhet. Det är dock skäl att uppmärksamma att även om trafiken är av tillfällig natur undanröjer det inte nödvändigtvis behovet av tillstånd för linjebaserad trafik. Linjebaserad trafik ska vara öppen för allmänheten, medan kundkretsen vid bedrivande av beställningstrafik kan vara begränsad.

Definitionen på beställningstrafik utgår från att beställaren ska kunna specificeras. Med specificerbar beställare avses exempelvis inte en persongrupp som en eller upprepade gånger via en annons får information om en rutt som trafikeras och som köper bussbiljetterna över internet.

Det är dock skäl att lägga märke till att vissa typer av trafik, såsom sådan som ett bussföretag ordnar själv eller en detaljhandel för sina kunder, kan betraktas som beställningstrafik. För sådan trafik är det betecknande att 1) den tjänst som inkluderar beställningstra-

fik har produktifierats på förhand, 2) tjänsten ofta har kopplats samman med en kringprodukt, såsom ett kulturellt evenemang eller måltider, 3) tjänsten erbjuds tillfälligt, 4) tjänsten förutsätter en tillräcklig passagerarmängd för att kunna ordnas och 5) de till tjänsten anslutna avgångs- och ankomsttiderna liksom avgångs- och ankomstplatserna har meddelats på förhand.

Paragrafens 1 mom. 6 punkt ska upphävas. EU:s förordning om internationell busstrafik ska definieras senare i 9 §, där det hänvisas till denna.

Paragrafens 1 mom. 7 punkt ska upphävas. EU:s förordning om busspassagerares rättigheter ska definieras senare i 16 §, där det hänvisas till denna.

Paragrafens 1 mom. 8 punkt ska upphävas. EU:s förordning om trafikidkare ska definieras i 1 mom. i en ny 6 punkt i samband med definitionen på trafikansvarig.

Paragrafens 1 mom. 9 punkt ska upphävas. Interbus-överenskommelsen ska definieras i det nya 9 § 5 mom.

Den gällande 10 punkten i paragrafens 1 mom. ska ändras till en ny 6 punkt. Till definitionen ska fogas en definition på EU:s förordning om trafikidkare, eftersom den separata definitionen på denna ska upphävas.

Den gällande 11 punkten i paragrafens 1 mom. ska ändras till en ny 7 punkt. Bestämmelsen ska till sitt innehåll motsvara den gällande bestämmelsen.

**9 §. Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik.** Paragrafens 1 mom. ska ändras så att slutet, som handlar om internationell trafik och cabotagetrafik, flyttas och görs till ett nytt 5 mom.

Till paragrafen ska fogas ett nytt 5 mom., som till sitt innehåll motsvarar slutet av den gällande paragrafens 1 mom. om internationell trafik och cabotagetrafik kompletterat med de fullständiga namnen på Interbus-överenskommelsen och EU:s förordning om internationell busstrafik.

**10 a §. Nationell utveckling av kollektivtrafiken.** Till lagen ska fogas en ny 10 a § med bestämmelser om Trafikverkets behörighet i

samband med den nationella utvecklingen av kollektivtrafiken.

I den gällande lagen finns inga bestämmelser om Trafikverkets behörighet i kollektivtrafikfrågor. Trafikverket beviljar statsunderstöd för kollektivtrafiken och handhar riksomfattande projekt i anslutning till utvecklingen av kollektivtrafiken.

**16 §. Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.** Paragrafen ska ändras så att till denna fogas det fullständiga namnet på den bland definitionerna i 2 § strukna EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

**19 §. Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd.** Paragrafens 1 mom. 3 punkt ska ändras så att till denna fogas ett villkor som hindrar konkurskedjor. För beviljande av kollektivtrafiktillstånd förutsätts att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) eller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs i en bransch där det krävs kollektivtrafik- eller taxitillstånd under de två senaste åren. För närvarande gäller konkursförbudet endast tillståndssökanden själv.

Paragrafens 1 mom. 4 punkt ska ändras så att begreppen förfallna skulder och socialskyddsavgifter preciseras. Som förutsättning för beviljande av kollektivtrafiktillstånd ska ställas att sökanden inte har försummade skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än obetydliga eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medelöshetsintyg.

Punkten efter paragrafens 1 mom. 5 punkt ska ersättas med ett komma. Till momentet ska fogas en ny 6 punkt, varvid förteckningen inte slutar med punkt 5.

Till 1 mom. i paragrafen ska fogas en ny 6 punkt, enligt vilken erhållandet av kollektivtrafiktillstånd förutsätter att de arbetsrättsliga

skyldigheterna efterlevs. Trafiktillstånd ska beviljas en sökande som inte uppsåtligt eller av grov oaktsamhet väsentligen har försummat att betala ut sådana anställningsförmåner som avses i arbetsavtalslagen, lagen om kollektivavtal, arbetstidslagen eller semesterlagen eller att teckna en sådan obligatorisk försäkring för anställda som avses i lagen om olycksfallsförsäkring.

Paragrafens 2 mom. ska ändras så att i denna ska ingå en hänvisning till den nya 6 punkten i 1 mom.

**22 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik.** I 1 mom. ska kravet på minst två års trafikering som förutsättning för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik strykas. Slopandet av kravet motiveras i punkt 1.1.2 Praxis och bedömning av nuläget i den allmänna motiveringen.

Paragrafens 2 mom. 5 punkt ska ändras så att i denna stryks hänvisningen till 33 § 2 mom., som förbjuder att ett tillstånd för linjebaserad trafik återkallas innan minimitrafikeringsperioden har löpt ut och som enligt förslaget ska upphävas. Däremot ska i momentet hänvisas till 33 §. Sålunda ska det alltså gå att avslå ett tillstånd för linjebaserad trafik på den grund att sökanden utan ett beslut om återkallande som myndigheten fattat under de två senaste åren har upphört att bedriva linjebaserad trafik eller anropsstyrd kollektivtrafik.

Paragrafens 3 mom. ska upphävas. Upphävandet av denna grund för avslag på tillstånd för linjebaserad trafik motiveras i punkten 1.1.2 Praxis och bedömning av nuläget i den allmänna motiveringen.

Paragrafens 4 mom. ska ändras till ett nytt 3 mom. Momentet ska ändras så att i detta hänvisas till 1–4 punkten i 2 mom.

**23 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik.** I 1 mom. i paragrafen ska kravet på minst ett års trafikering som förutsättning för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik strykas. Slopandet av kravet motiveras i punkt 1.1.2 Praxis och bedömning av nuläget i den allmänna motiveringen.

**27 §. Ansökan om och ändring av tillstånd för linjebaserad trafik.** Paragrafens 1 mom. ska ändras så att i en ansökan om tillstånd för

linjebaserad trafik ska anges alla hållplatser för trafiken. Enligt ordalydelsen i den gällande lagen ska alla hållplatser eller de viktigaste hållplatserna anges. Genom ändringen främjas erhållandet av tillförlitlig och aktuell passagerarinformation och ges den behöriga myndigheten ett mer exakt kunskapsunderlag för samordningen av kollektivtrafikutbudet i sitt område.

**30 §. Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd.** I 1 mom. ska den mening strykas enligt vilken i ett kollektivtrafiktillstånd ska anges maximiantalet bussar som används i trafiken. Detta gör det möjligt att öka maximiantalet bussar som används i trafiken mitt under en tillståndspanning utan att tillståndet med kopior måste återkallas och i stället beviljas ett nytt tillstånd med ett ändrat maximalt antal bussar.

Paragrafens 2 mom. ska ändras så att i ett tillstånd för linjebaserad trafik ska fastställas alla hållplatser för trafiken. Enligt ordalydelsen i den gällande lagen ska i tillståndet fastställas alla hållplatser eller de viktigaste hållplatserna. Ändringen är nödvändig eftersom det föreslås att 27 § ska ändras så att alla hållplatser ska anges i en ansökan. I tillståndet ska inte fastställas tidpunkten för när trafiken tidigast får läggas ner, eftersom minimitiden för bedrivande av linjebaserad trafik ska strykas.

Paragrafens 3 mom. ska ändras så att i ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik inte ska fastställas någon tidpunkt för när trafiken tidigast får läggas ner, eftersom minimitiden för bedrivande av anropsstyrd kollektivtrafik ska strykas.

**30 a §. Kontroll.** Paragrafens 2 mom. ska ändras så att närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten i egenskap av tillståndsmyndighet minst en gång per kalenderår i fråga om endast någon av de förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd som anges i 19 § ska utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller förutsättningen. I fråga om organisationsanknutna personer ska en utredning göras endast om det föreligger en särskild orsak till det. Enligt den gällande lagen ska den årliga kontrollen inriktas på alla de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i 19 §. Uppluckringen av kontrollen gör det möjligt för närings-, trafik-

och miljöcentralen i Södra Österbotten att använda sina resurser mer ändamålsenligt än för närvarande.

**33 §. Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på begäran av tillståndshavaren.** Paragrafens 2 mom. ska upphävas såsom onödigt, eftersom minimitiden för bedrivande av linjebaserad trafik respektive anropsstyrd kollektivtrafik ska strykas.

Även 3 mom. i paragrafen ska upphävas såsom onödigt, eftersom detta lämpar sig endast för situationer där den för tillstånd för linjetrafiktillstånd respektive tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik förutsatta minimitrafikeringsstiden inte har löpt ut. Eftersom minimitiden för bedrivande av linjebaserad trafik respektive anropsstyrd kollektivtrafik ska strykas är bestämmelsen onödig.

**45 §. Statsfinansieringens användningsändamål.** Till paragrafen ska fogas ett nytt 2 mom. med ett bemyndigande om utfärdande av förordning av statsrådet. På grund av avsaknaden av ett särskilt bemyndigande har statsrådets gällande förordning om statsunderstöd utfärdats med stöd av statsunderstödslagen (688/2001).

**47 §. Skyldighet att bedriva trafik.** Paragrafens 2 mom. ska upphävas såsom onödigt, eftersom bestämmelserna om minimitrafikeringsstiden för linjebaserad trafik respektive anropsstyrd kollektivtrafik ska strykas.

**50 §. Dödsbons rätt att fortsätta trafiken.** Till lagen ska fogas en ny 50 §. I EU:s förordning om trafikidkare finns inga bestämmelser om dödsbons rätt att bedriva trafik. På grund av avsaknaden av bestämmelser upphör det personliga trafiktillståndets giltighet vid tillståndshavarens frånfalle, varvid ingen trafik längre kan bedrivas. Att tillståndet och därmed också transportererna genast upphör orsakar ofta transportbeställarna och dödsboet oskäliga problem. Transportföretag i bolagsform har inte samma problem, eftersom bolaget och dess tillstånd kvarstår efter ägarens frånfalle. Ett dödsbo kan likställas med ett bolag.

I propositionen föreslås det att ett dödsbo ska beviljas rätt att fortsätta trafiken i sex månader, om dödsboet meddelar tillståndsmyndigheten en ny trafikansvarig inom tre månaders tid. Bestämmelsen motsvarar 23 § i

lagen om taxitrafik, enligt vilken dödsbon beviljas rätt att bedriva trafik i 18 månader.

I propositionen föreslås det att samma bestämmelse ska införas även i lagen om kommersiell godstransport på väg.

Motsvarande bestämmelse om ett dödsbos rätt som den i lagen om taxitrafik fanns tidigare i 17 § i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg fram till dess att den upphävdes i samband med att EU:s förordning om trafikidkare trädde i kraft 2011. Eftersom en trafikansvarigs tjänster med stöd av artikel 4 i ovan nämnda förordning numera kan köpas utifrån och det är exceptionellt att ett företag bedriver verksamhet som dödsbo, kan en kortare tidsbegränsning anses motiverad.

**57 §. Utlämnande av uppgifter.** Paragrafens 1 mom. ska ändras så att Trafikverket eller en aktör som verkar på Trafikverkets uppdrag ska få rätt att utnyttja uppgifter om trafikefterfrågan och trafikutbud för statistikföring, forskning och utveckling. Enligt gällande lag har endast Trafikverket rätt att utnyttja uppgifterna för statistikföring och forskning. Ändringen är avsedd att underlätta Trafikverkets arbete inom den nationella utvecklingen av kollektivtrafiken.

Ordalydelsen i den sista meningen i 2 mom. ska preciseras och till momentets slut fogas en ny bestämmelse om de behöriga myndigheternas utlämnande av uppgifter. Trafikidkaren ska vara skyldig att lämna ut uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket för information om trafiktjänsterna. Även de behöriga myndigheterna ska vara skyldiga att till Trafikverket lämna ut uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller, om den behöriga myndigheten svarar för informationen om rutternas och tidtabellerna.

Paragrafens 5 mom. ska ändras så att bestämmelser om utlämnande av uppgifter utfärdas genom förordning av statsrådet i stället för genom förordning av kommunikationsministeriet. I enlighet med nuvarande praxis utfärdas förordningar i regel som förordningar av statsrådet. Till momentets slut ska fogas en bestämmelse som bemyndigar Trafikverket att utfärda föreskrifter om utlämnande av uppgifter. Ändringen är nödvändig för att Trafikverket med avseende på trafikidkarna och de behöriga myndigheterna

ska kunna utfärda bestämmelser på en sådan detaljnivå som det inte är ändamålsenligt att gå in på i en förordning av statsrådet.

**58 §. Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter.** Bestämmelsen ändras så att det till paragrafen i stället för de nuvarande 1 och 2 mom. fogas nya 1—4 mom., som till innehållet motsvarar tidigare 1 och 2 mom. kompletterade med en hänvisning till Enheten för utredning av grå ekonomi vid Skatteförvaltningen. Kontrollerna i samband med beviljande av kollektivtrafiktillstånd och utövande av tillståndskontroll förutsätter att uppgifter samlas in från många olika myndigheter separat. Enheten för utredning av grå ekonomi utarbetar s.k. fullgöranderapporter som anger inte bara beloppet skatte- och utsköningsskulder utan också andra nyckeltal för ett företags betalningsförmåga och kopplingarna avseende de organisationsanknutna personerna i företaget. Ändringen gör det möjligt att få dessa uppgifter på en och samma gång via en teknisk anslutning. Enligt 6 § 1 mom. 14 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi kan enheten lämna ut uppgifter för beviljande och återkallande av kollektivtrafiktillstånd.

## 1.2 Vägtrafiklagen

**88 c §. Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt transport av personer med funktionsnedsättning och personer på bår.** Paragrafens rubrik och 2 mom. ska ändras så att de täcker det ansvar som åläggs alla förare som med personbil eller en buss som har registrerats för högst 16 passagerare transporterar personer med funktionsnedsättning. Också passagerarkretsen ska utvidgas så att den omfattar personer på bår, vilka inte kan betraktas som personer med funktionsnedsättning. Den nuvarande paragrafen avser endast invalidtaxiförare, fastspänning av rullstolar i invalidtaxibilar och skyddsanordningar som behövs vid transporter.

En definition av invalidtaxi finns i 13 § i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992). Personer med funktionsnedsättning anlitar dock numera vid sidan om invalidtaxibilar även tillgängliga

taxibilar, vanliga persontaxibilar och bussar. Kommunerna anlitar allt oftare minibussar för transporttjänster. Kommunerna kan också använda eget materiel för transporterna. Personer med funktionsnedsättning kan självfallet transporteras också inom annan trafik än yrkesmässig sådan. Föraren ska se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att de anordningar som behövs för detta, såsom rullstolslyftar och ramper, används på tillbörligt sätt. Fordonsföraren ska dessutom se till att passagerarnas rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på tillbörligt sätt.

### **1.3 Lagen om kommersiell godstransport på väg**

**26 §.** *Dödsbons rätt att fortsätta trafiken.* Till lagen ska fogas en ny 26 § med bestäm-

melse om dödsbons rätt att fortsätta trafiken i sex månader, om dödsboet i fråga meddelar tillståndsmyndigheten en ny trafikansvarig inom tre månaders tid. Motiveringen är densamma som i fråga om 50 § i kollektivtrafiklagen ovan. Motsvarande bestämmelse fanns i den tidigare gällande 26 § i lagen om kommersiell godstransport på väg, som upphävdes i slutet av 2011 när EU:s förordning om trafikidkare trädde i kraft.

## **2 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2015.

Med stöd av vad som har anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## Lagförslag

## 1.

**Lag****om ändring av kollektivtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i kollektivtrafiklagen (869/2009) 22 § 3 mom., 33 § 2 och 3 mom. och 47 § 2 mom.,  
 av dem 33 § 2 och 3 mom. sådana de lyder i lag 1219/2011,  
*ändras* 1 § 1 och 3 mom., 2 §, 9 § 1 mom., 16 §, 19 § 1 mom. 3–5 punkten och 2 mom., 22 § 1, 2 och 4 mom., 23, 27, 30, 30 a, 57 och 58 §, av dem 1 § 1 mom. samt 16 och 57 § sådana de lyder i lag 389/2013, 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1219/2011 och 389/2013, 9 § 1 mom., 19 § 1 mom. 3–5 punkten och 2 mom., 30 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1219/2011 samt 30 a och 58 § sådana de lyder i lag 872/2012, samt  
*fogas* till 9 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1219/2011, ett nytt 5 mom., till lagen en ny 10 a §, till 19 § 1 mom., sådant det lyder i lag 1219/2011, en ny 6 punkt, till 45 § ett nytt 2 mom. samt till lagen en ny 50 §, i stället för den 50 § som upphävts genom lag 1219/2011, som följer:

## 1 §

*Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på yrkesmässig persontransport på väg med buss när transporten bedrivs som kollektivtrafik, om inte något annat följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*, eller av andra EU-förordningar. Bestämmelserna i 2 § 1 och 6 punkten, 3–7 §, 8 § 1 mom., 9 § 1 och 2 mom., 47 och 48 §, 49 § 2 mom., 52 §, 53 § 3 mom. samt 57 och 58 § tillämpas också på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Bestämmelserna i 2 § 7 punkten, 14 §, 6 kap. samt 53 § 2 mom. tillämpas enbart på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen.

Bestämmelserna i 2 § 1 och 7 punkten, 3–7 och 14 §, 6 kap. och 57 § tillämpas även på spårtrafik.

## 2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

1) *kollektivtrafik* allmänt tillgänglig eller beställningsbar, för transport av flera människor avsedd yrkesmässig busstrafik, oavsett om trafiken bedrivs på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsförordningen, och spårtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen,

3) *beställningstrafik* trafik på marknadsvillkor som bedrivs endast på beställning på det sätt som en beställare som kan individualiseras bestämmer på förhand,

4) *linjebaserad trafik* trafik på marknadsvillkor som är regelbunden, vars tjänster kan anlitas allmänt och i fråga om vilken till-

ståndsmyndigheten fastställer ändpunkterna för rutten, hållplatserna och tidtabellen,

6) *trafikansvarig en person* som avses i artiklarna 2.5 och 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare*,

7) *koncessionsavtal* i 5 § 6 punkten i lagen om offentlig upphandling (348/2007) definierad tjänstekoncession.

## 9 §

*Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik*

Yrkesmässig persontransport på väg med buss mot ersättning är tillåten på basis av ett kollektivtrafiktillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Bestämmelser om bedrivande av trafik med stöd av ett avtal med en myndighet finns i trafikavtalsförordningen.

Bestämmelser om bedrivande av internationell trafik finns i den överenskommelse som avses i rådets beslut 2002/917/EG om ingåendet av *Interbus-överenskommelsen* om tillfällig internationell persontransport med buss, nedan *Interbus-överenskommelsen*, i bilaterala avtal och i förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik*, där det även finns bestämmelser om bedrivande av cabotagestrafik.

## 10 a §

*Nationell utveckling av kollektivtrafiken*

Trafikverket ansvarar för det riksomfattande utvecklandet av kollektivtrafiken.

## 16 §

*Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*

Utöver vad som någon annanstans i lag föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndighet som avses i artiklarna 28.1 och 28.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*.

## 19 §

*Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd*

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande

3) som inte under de två senaste åren har försatts i konkurs vid verksamhet inom en bransch där det krävs kollektivtrafik- eller taxitillstånd, samt en organisationsanknuten person enligt 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) som är anställd hos sökanden och ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen (746/2012) står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande vilka inte försatts i konkurs på det sätt som avses ovan,

4) som inte har försummat sina skyldigheter i anslutning till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än obetydliga eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

5) som inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

6) som inte uppsåtligen eller av grov oaktamhet väsentligen har försummat att betala ut sådana anställningsförmåner som avses i arbetsavtalslagen (55/2001), lagen om kollektivavtal (436/1946), arbetstidslagen (605/1996) eller semesterlagen (162/2005)



eller att teckna en sådan obligatorisk försäkring för anställda som avses i lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948).

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kraven i artiklarna 6 och 7 i EU:s förordning om trafikidkare och kraven i 1 mom. 3, 4 och 6 punkten i denna paragraf och vars trafikansvarige uppfyller kraven i artiklarna 4, 6 och 8 i den förordningen samt förutsättningarna i 1 mom. 2 och 5 punkten i denna paragraf. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som är sökande ha ett gott anseende på det sätt som avses i 20 §.

## 22 §

*Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik*

Tillstånd för linjebaserad trafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 §.

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan, om

5) sökanden utan ett beslut om återkallande som myndigheten fattat med stöd av 33 § under de två senaste åren har upphört att bedriva linjebaserad trafik eller anropsstyrd kollektivtrafik,

När 2 mom. 1, 2,3 eller 4 punkten tillämpas kan en ansökan avslås även delvis.

## 23 §

*Förutsättningar för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik*

Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 §.

## 27 §

*Ansökan om och ändring av tillstånd för linjebaserad trafik*

I en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik ska anges rutten för trafiken, alla hållplatser, tidtabellen och den planerade tidpunkten då trafiken inleds, de tidpunkter då tidtabellerna för trafiken kan ändras och vid behov trafikens natur. Till ansökan ska vid behov fogas en utredning över att de trafikleder och hållplatser som ansökan gäller står till förfogande för trafik. Dessutom ska i ansökan uppges om inlämnandet av ansökan har föregåtts av i 7 § avsett samarbete mellan trafikidkare. Till ansökan ska fogas ett i 48 § avsett kvalitetslöfte om trafiktjänster eller i ansökan ska anges den webbadress där handlingen kan fås. Ansökan ska lämnas in till den behöriga myndigheten senast tre månader innan trafiken ska inledas.

## 30 §

*Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd*

Ett kollektivtrafiktillstånd är giltigt i fem år. Utöver kollektivtrafiktillståndet i original ska trafikidkaren ges så många styrka kopior av kollektivtrafiktillståndet som motsvarar maximiantalet bilar som används i trafiken. Tillståndets och kopiornas säkerhetskomponenter ska uppfylla de krav som ställs på gemenskapstillstånd och kopior av tillstånd i artikel 4.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik samt i bilaga I till förordningen.

Ett tillstånd för linjebaserad trafik gäller i högst tio år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, rutten för trafiken, alla hållplatser, tidtabellen och de tidpunkter då trafiken ska inledas och tidtabellerna kan ändras och vid behov trafikens natur.

Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik gäller i högst fem år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, verksamhetsområdet, beskrivningen av samordningen av resorna och den tidpunkt då trafiken ska inledas.

## 30 a §

*Kontroll*

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten ska minst en gång per kalenderår i fråga om någon av de förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd som anges i 19 § utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller denna förutsättning. En utredning om organisationsanknutna personer ska göras endast om det föreligger en särskild orsak till det.

## 45 §

*Statsfinansieringens användningsändamål*

Närmare bestämmelser om beviljandet av statsunderstöd för kollektivtrafik utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 50 §

*Dödsbors rätt att fortsätta trafiken*

Om innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd avlider får dödsboet fortsätta trafiken under högst sex månader från dödsdagen, förutsatt att dödsboet inom tre månader från dödsdagen till tillståndsmyndigheten anmäler en trafikansvarig som uppfyller förutsättningarna enligt artikel 4 i EU:s förordning om trafikidkare.

## 57 §

*Utlämnande av uppgifter*

En trafikidkare är skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till kommunikationsministeriet för bestämmande av den riksomfattande servicenivån på trafiken och till Trafikverket eller en aktör som verkar på uppdrag av Trafikverket för statistikföring, forskning och utveckling lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom den trafik som trafikidkaren bedriver samt om sin ekonomi.

En trafikidkare ska, trots företags- och yrkeshemlighet, till de behöriga myndigheterna enligt 3 kap. för bestämmande av servicenivån och för planering av trafiken lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom trafik som hör till dessa myndigheters behörighet. Trafikidkaren ska lämna ut aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket för information om trafiktjänsterna. Den behöriga myndigheten ska lämna ut aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till Trafikverket för information om trafiktjänsterna.

Närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkaren eller den behöriga myndigheten ska lämna ut med stöd av 1–3 mom. och i vilken form utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafikverket meddelar närmare föreskrifter om användningen av hållplatskoder som har fastställts av Trafikverket och om utlämnande av uppgifter enligt 1–3 mom. via en teknisk anslutning eller i övrigt elektroniskt.

## 58 §

*Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter*

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag få nödvändiga uppgifter för att bevilja trafiktillstånd, genomföra kontroll och utreda förutsättningarna för återkallande av tillstånd.

Dessutom har närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten rätt att få sådana nödvändiga uppgifter som motsvarar de uppgifter som nämns i 1 mom. ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utskökningsregistret, näringsförbudsregistret och Skatteförvaltningens datasystem samt nödvändiga uppgifter ur de nämnda registren för behandlingen av ärenden som gäller

1) varning,

2) utredning av huruvida en person enligt artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare är olämplig,

3) återlämnande av den säkerhet som har ställts för att visa trafikidkarens solvens.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. ska på begäran ges i fråga om

1) dem som söker respektive innehar trafik-tillstånd,

2) trafikansvariga,

3) företagets verkställande direktör,

4) ansvariga bolagsmän, och

5) organisationsanknutna personer enligt 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller om sådana organi-

sationer enligt 1 punkten där en organisationsanknuten person som är anställd hos sökanden har ställning som organisationsanknuten person.

De uppgifter som avses i denna paragraf får hämtas via en teknisk anslutning utan samtycke av den vars intressen sekretessen är avsedd att skydda.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 2.

**Lag****om ändring av 88 c § i vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i vägtrafiklagen (267/1981) rubriken för 88 c § och 88 c § 2 mom., sådana de lyder i lag 234/2006, som följer:

88 c §

*Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt transport av personer med funktionsnedsättning och personer på bår*

sig in i och ut ur fordonet och att de anordningar som behövs för detta används på ett tillbörligt sätt. Föraren av fordonet ska dessutom se till att passagerarnas rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på ett tillbörligt sätt.

-----  
Om ett fordon har registrerats för högst 16 passagerare utöver föraren, ska föraren av fordonet se till att passagerarna tryggt kan ta

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

## 3.

**Lag****om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg**

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) en ny 26 §, i stället för den 26 § som upphävts genom lag 1283/2011, som följer:

26 §

*Dödsbons rätt att fortsätta trafiken*

Om innehavaren av ett gemenskapstillstånd, inrikes trafikillstånd eller trafikillstånd för traktor avlider, får dödsboet fortsätta trafiken under högst sex månader från dödsdagen förutsatt att dödsboet inom tre

månader från dödsdagen meddelar tillståndsmyndigheten en trafikansvarig som uppfyller förutsättningarna i artikel 4 i EU:s förordning om trafikidkare.

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

Helsingfors den 4 december 2014

**Statsminister****ALEXANDER STUBB**

Trafik- och kommunminister *Paula Risikko*

Bilaga

Parallelltexter

## 1.

**Lag****om ändring av kollektivtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
upphävs i kollektivtrafiklagen (869/2009) 22 § 3 mom., 33 § 2 och 3 mom. och 47 § 2 mom.,

av dem 33 § 2 och 3 mom. sådana de lyder i lag 1219/2011,  
ändras 1 § 1 och 3 mom., 2 §, 9 § 1 mom., 16 §, 19 § 1 mom. 35 punkten och 2 mom., 22 § 1, 2 och 4 mom., 23, 27, 30, 30 a, 57 och 58 §, av dem 1 § 1 mom. samt 16 och 57 § sådana de lyder i lag 389/2013, 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1219/2011 och 389/2013, 9 § 1 mom., 19 § 1 mom. 3—5 punkten och 2 mom., 30 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1219/2011 samt 30 a och 58 § sådana de lyder i lag 872/2012, samt

fogas till 9 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1219/2011, ett nytt 5 mom., till lagen en ny 10 a §, till 19 § 1 mom., sådant det lyder i lag 1219/2011, en ny 6 punkt, till 45 § ett nytt 2 mom. samt till lagen en ny 50 §, i stället för den 50 § som upphävts genom lag 1219/2011, som följer:

*Gällande lydelse*

## 1 §

*Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på yrkesmässig persontransport på väg med buss när transporten bedrivs som kollektivtrafik, om inte något annat följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om *kollektivtrafik på järnväg och väg* och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*, eller av andra EU-förordningar. Bestämmelserna i 2 § 1 och 10 punkten, 3—7 §, 8 § 1 mom., 9 § 1 och 2 mom., 47 och 48 §, 49 § 2 mom., 52 §, 53 § 3 mom. samt 57 och 58 § tillämpas också på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Bestämmelserna i 2 § 11 punkten, 14 §, 6 kap. och 53 § 2 mom. tillämpas enbart på kollek-

*Föreslagen lydelse*

## 1 §

*Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på yrkesmässig persontransport på väg med buss när transporten bedrivs som kollektivtrafik, om inte något annat följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om *kollektivtrafik på järnväg och väg* och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*, eller av andra EU-förordningar. Bestämmelserna i 2 § 1 och 6 punkten, 3—7 §, 8 § 1 mom., 9 § 1 och 2 mom., 47 och 48 §, 49 § 2 mom., 52 §, 53 § 3 mom. samt 57 och 58 § tillämpas också på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Bestämmelserna i 2 § 7 punkten, 14 §, 6 kap. och 53 § 2 mom. till-

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

tivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen.

lämpas enbart på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen.

Bestämmelserna i 2 § 1 och 11 punkten, 3–7 och 14 §, 6 kap. och 57 § tillämpas även på spårtrafik.

Bestämmelserna i 2 § 1 och 7 punkten, 3–7 och 14 §, 6 kap. och 57 § tillämpas även på spårtrafik.

## 2 §

## 2 §

## Definitioner

## Definitioner

I denna lag avses med

I denna lag avses med

1) *kollektivtrafik* allmänt tillgänglig eller beställningsbar, för transport av flera människor avsedd

1) *kollektivtrafik* allmänt tillgänglig eller beställningsbar, för transport av flera människor avsedd yrkesmässig busstrafik, oavsett om trafiken bedrivs på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsförordningen, och spårtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen,

a) yrkesmässig busstrafik, oavsett om trafiken bedrivs på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsförordningen,

b) spårtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen,

3) *beställningstrafik* trafik på marknadsvillkor som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer,

3) *beställningstrafik* trafik på marknadsvillkor som bedrivs endast på beställning på det sätt som en beställare som kan individualiseras bestämmer på förhand

4) *linjebaserad trafik* trafik på marknadsvillkor som är regelbunden, vars tjänster kan anlitas allmänt och i fråga om vilken tillståndsmyndigheten fastställer ändpunkterna för rutten, hållplatserna eller de viktigaste hållplatserna och tidtabellen,

4) *linjebaserad trafik* trafik på marknadsvillkor som är regelbunden, vars tjänster kan anlitas allmänt och i fråga om vilken tillståndsmyndigheten fastställer ändpunkterna för rutten, hållplatserna och tidtabellen,

6) *EU:s förordning om internationell buss- trafik Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, (9.12.2011/1219)*

6) *trafikansvarig en person* som avses i artiklarna 2.5 och 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare,*

7) *EU:s förordning om busspassagerares rättigheter Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004,*

7) *koncessionsavtal* i 5 § 6 punkten i lagen om offentlig upphandling (348/2007) definierad tjänstekoncession.

8) *EU:s förordning om trafikidkare Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av perso-*

ner som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG,

9) Interbusöverenskommelsen den överenskommelse som avses i rådets beslut 2002/917/EG om ingåendet av Interbusöverenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss,

10) trafikansvarig en person som avses i artiklarna 2.5 och 4 i EU:s förordning om trafikidkare,

11) koncessionsavtal i 5 § 6 punkten i lagen om offentlig upphandling (348/2007) definierad tjänstekoncession

## 9 §

*Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik*

Yrkesmässig persontransport på väg med buss mot ersättning är tillåten på basis av ett kollektivtrafiktillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Bestämmelser om bedrivande av trafik med stöd av ett avtal med en myndighet finns i trafikavtalsförordningen. Bestämmelser om bedrivande av internationell trafik finns i Interbusöverenskommelsen och i bilaterala avtal samt i EU:s förordning om internationell busstrafik, där det även finns bestämmelser om bedrivande av cabotagetrafik.

## 9 §

*Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik*

*Yrkesmässig persontransport på väg med buss mot ersättning är tillåten på basis av ett kollektivtrafiktillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Bestämmelser om bedrivande av trafik med stöd av ett avtal med en myndighet finns i trafikavtalsförordningen.*

*Bestämmelser om bedrivande av internationell trafik finns i den överenskommelse som avses i rådets beslut 2002/917/EG om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, nedan **Interbus-överenskommelsen**, i bilaterala avtal och i förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan EU:s förordning om internationell busstrafik, där det även finns bestämmelser om bedrivande av cabotagetrafik.*

## 10 a §

*Nationell utveckling av kollektivtrafiken*

*Trafikverket ansvarar för det riksomfattan-*



Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*de utvecklandet av kollektivtrafiken.*

## 16 §

## 16 §

*Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter**Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*

Utöver vad som i någon annan lag föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet, är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndighet som avses i artikel 28.1 och 28.3 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

Utöver vad som någon annanstans i lag föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndighet som avses i artiklarna 28.1 och 28.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

## 19 §

## 19 §

*Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd**Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd*

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande

3) som inte är försatt i konkurs,

3) som inte under de två senaste åren har försatts i konkurs vid verksamhet inom en bransch där det krävs kollektivtrafik- eller taxitillstånd, samt en organisationsanknuten person enligt 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) som är anställd hos sökanden och ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen (746/2012) står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande vilka inte försatts i konkurs på det sätt som avses ovan,

4) som inte har förfallna skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än obetydliga, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

4) som inte har försummat sina skyldigheter i anslutning till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än obetydliga eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

5) som inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

5) som inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,

6) som inte uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligen har försummat att betala ut sådana anställningsförmåner som avses i arbetsavtalslagen (55/2001), lagen om kol-

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kraven i artiklarna 6 och 7 i EU:s förordning om trafikidkare samt kraven i 1 mom. 3 och 4 punkten i denna paragraf och vars trafikansvarige uppfyller kraven i artiklarna 4, 6 och 8 i den förordningen samt förutsättningarna i 1 mom. 2 och 5 punkten i denna paragraf. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som är sökande ha ett gott anseende på det sätt som avses i 20 §.

## 22 §

*Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik*

Tillstånd för linjebaserad trafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 § i *minst två år*.

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan, om

5) sökanden utan ett beslut om återkallande som myndigheten fattat med stöd av 33 § 2 mom. under de två senaste åren har upphört att bedriva linjebaserad trafik *innan den minimitid för bedrivande av trafik som anges i 1 mom. har löpt ut* eller anropsstyrd kollektivtrafik *innan den minimitid för bedrivande av trafik som anges i 23 § 1 mom. har löpt ut*,

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan också ifall ett godkännande av ansökan allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafik-tjänster eller utbudet på linjen med klar marginal kommer att överstiga de bestämmanden av nivån på servicen i kollektivtrafiken som avses i 4 §.

När 2 mom. 1–4 punkten eller 3 mom. tillämpas kan ansökan avslås även delvis.

lektivavtal (436/1946), arbetstidslagen (605/1996) eller semesterlagen (162/2005) eller att teckna en sådan obligatorisk försäkring för anställda som avses i lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948).

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kraven i artiklarna 6 och 7 i EU:s förordning om trafikidkare och kraven i 1 mom. 3, 4 och 6 punkten i denna paragraf och vars trafikansvarige uppfyller kraven i artiklarna 4, 6 och 8 i den förordningen samt förutsättningarna i 1 mom. 2 och 5 punkten i denna paragraf. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som är sökande ha ett gott anseende på det sätt som avses i 20 §.

## 22 §

*Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik*

Tillstånd för linjebaserad trafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 §.

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan, om

5) sökanden utan ett beslut om återkallande som myndigheten fattat med stöd av 33 § under de två senaste åren har upphört att bedriva linjebaserad trafik eller anropsstyrd kollektivtrafik,

(3 mom. upphävs)

När 2 mom. 1, 2,3 eller 4 punkten tillämpas kan en ansökan avslås även delvis.

## 23 §

*Förutsättningar för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik*

Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafik-tillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 § i minst ett år.

## 27 §

*Ansökan om och ändring av tillstånd för linjebaserad trafik*

I en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik ska anges ruten för trafiken, alla hållplatser eller de viktigaste hållplatserna, tidtabellen och den planerade tidpunkt då trafiken inleds, de tidpunkter då tidtabellerna för trafiken kan ändras och vid behov trafikens natur. Till ansökan ska vid behov fogas en utredning över att de trafikleder och hållplatser som ansökan gäller står till förfogande för trafik. Dessutom ska i ansökan uppges om inlämnandet av ansökan har föregåtts av i 7 § avsett samarbete mellan trafikidkare. Till ansökan ska fogas ett i 48 § avsett kvalitetslöfte om trafik tjänster eller i ansökan ska anges på vilken webbadress handlingen kan fås. Ansökan ska lämnas in till den behöriga myndigheten senast tre månader före den tidpunkt då trafiken ska inledas.

## 30 §

*Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd*

Ett kollektivtrafiktillstånd är giltigt i fem år. I tillståndet ska maximiantalet bussar som används i trafiken fastställas. Utöver kollektivtrafiktillståndet i original får trafikidkaren så många styrkta kopior av kollektivtrafiktillståndet som maximiantalet bilar som används i trafiken. Tillståndets och kopiornas säkerhetskomponenter ska uppfylla de krav som ställs på gemenskapstillstånd och kopior av tillstånd i artikel 4.2 i EU:s förordning om in-

## 23 §

*Förutsättningar för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik*

Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 §.

## 27 §

*Ansökan om och ändring av tillstånd för linjebaserad trafik*

I en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik ska anges ruten för trafiken, alla hållplatser, tidtabellen och den planerade tidpunkten då trafiken inleds, de tidpunkter då tidtabellerna för trafiken kan ändras och vid behov trafikens natur. Till ansökan ska vid behov fogas en utredning över att de trafikleder och hållplatser som ansökan gäller står till förfogande för trafik. Dessutom ska i ansökan uppges om inlämnandet av ansökan har föregåtts av i 7 § avsett samarbete mellan trafikidkare. Till ansökan ska fogas ett i 48 § avsett kvalitetslöfte om trafik tjänster eller i ansökan ska anges den webbadress där handlingen kan fås. Ansökan ska lämnas in till den behöriga myndigheten senast tre månader innan trafiken ska inledas.

## 30 §

*Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd*

Ett kollektivtrafiktillstånd är giltigt i fem år. Utöver kollektivtrafiktillståndet i original ska trafikidkaren ges så många styrkta kopior av kollektivtrafiktillståndet som motsvarar maximiantalet bilar som används i trafiken. Tillståndets och kopiornas säkerhetskomponenter ska uppfylla de krav som ställs på gemenskapstillstånd och kopior av tillstånd i artikel 4.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik samt i bilaga I till förordningen.

ternationell busstrafik samt i bilaga I till förordningen.

Ett tillstånd för linjebaserad trafik gäller i högst tio år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, rutten för trafiken, alla hållplatser *eller de viktigaste hållplatserna*, tidtabellen samt de tidpunkter då trafiken ska inledas, då tidtabellerna kan ändras och då trafiken tidigast får avslutas och vid behov trafikens natur.

Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik gäller i högst fem år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, verksamhetsområdet, beskrivningen av samordningen av resorna samt den tidpunkt då trafiken ska inledas *och då den tidigast får avslutas*.

Ett tillstånd för linjebaserad trafik gäller i högst tio år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, rutten för trafiken, alla hållplatser, tidtabellen och de tidpunkter då trafiken ska inledas och tidtabellerna kan ändras och vid behov trafikens natur.

Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik gäller i högst fem år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, verksamhetsområdet, beskrivningen av samordningen av resorna och den tidpunkt då trafiken ska inledas.

30 a §

*Kontroll*

30 a §

*Kontroll*

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten ska minst en gång per kalenderår utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller de förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd som anges i 19 §.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten ska minst en gång per kalenderår i fråga om *någon av de förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd som anges i 19 § utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller denna förutsättning. En utredning i fråga om organisationsanknutna personer ska göras endast om det föreligger en särskild orsak till det.*

33 §

*Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på begäran av tillståndshavaren*

33 §

*Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på begäran av tillståndshavaren*

*Ett tillstånd för linjebaserad trafik får dock inte återkallas med stöd av 1 mom. förrän minimitiden enligt 22 § har löpt ut och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik förrän minimitiden enligt 23 § har löpt ut, om inte tillståndshavaren begär att också kollektivtrafiktillståndet ska återkallas.*

*Ett tillstånd för linjebaserad trafik ska på tillståndshavarens begäran återkallas delvis*

(2 punkt upphävs)

(3 punkt. upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

eller helt och hållet också när kollektivtrafik-  
utbudet på rutten eller rutterna har ökat efter  
beviljandet av det tillstånd som enligt begä-  
ran ska återkallas. Det förutsätts då att trafi-  
ken enligt det tillstånd för vilket återkallande  
sökts är olönsam. Dessutom ska ett tillstånd  
för linjebaserad trafik återkallas på tillstånd-  
shavarens begäran delvis eller helt och hål-  
let, om det av någon annan grundad anled-  
ning ska anses oskäligt att kräva fortsatt tra-  
fik.

45 §

Statsfinansieringens användningsändamål

45 §

Statsfinansieringens användningsändamål

Närmare bestämmelser om beviljandet av  
statsunderstöd för kollektivtrafik utfärdas  
genom förordning av statsrådet.

47 §

Skyldighet att bedriva trafik

Innehavaren av ett tillstånd för linjebaserad  
trafik är skyldig att bedriva trafik i minst två  
år och innehavaren av ett tillstånd för anrops-  
styrd kollektivtrafik är skyldig att bedriva tra-  
fik i minst ett år, om inte tillståndet har åter-  
kallats enligt denna lag.

47 §

Skyldighet att bedriva trafik

(2 punkt upphävs)

50 §

Dödsbons rätt att fortsätta trafiken

Om innehavaren av ett kollektivtrafikill-  
stånd avlider får dödsboet fortsätta trafiken  
under högst sex månader från dödsdagen,  
förutsatt att dödsboet inom tre månader från  
dödsdagen meddelar tillståndsmyndigheten  
en trafikansvarig som uppfyller villkoren i  
artikel 4 i EU:s förordning om trafikidkare.

57 §

*Utlämnande av uppgifter*

En trafikidkare är skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till kommunikationsministeriet för bestämmande av nivån på servicen i trafiken på riksnivå och till Trafikverket för statistikföring och forskning lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom den trafik som trafikidkaren bedriver samt om sin ekonomi.

En trafikidkare är skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till de behöriga myndigheterna enligt 3 kap. för bestämmande av nivån på servicen och för planering av trafiken lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom trafik som hör till dessa myndigheters behörighet. Aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller ska lämnas ut till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket för information om trafiktjänsterna.

---

Genom förordning av *kommunikationsministeriet* utfärdas närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkaren ska lämna ut med stöd av 1-3 mom. och i vilken form.

58 §

*Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter*

*Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har rätt att trots sekretessbestämmelserna få sådana uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utökningsregistret, näringsförbudsregistret*

57 §

*Utlämnande av uppgifter*

En trafikidkare är skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till kommunikationsministeriet för bestämmande av den riksomfattande servicenivån på trafiken och till Trafikverket *eller en aktör som verkar på uppdrag av Trafikverket* för statistikföring, forskning *och utveckling* lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom den trafik som trafikidkaren bedriver samt om sin ekonomi.

En trafikidkare ska, trots företags- och yrkeshemlighet, till de behöriga myndigheterna enligt 3 kap. för bestämmande av servicenivån och för planering av trafiken lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom trafik som hör till dessa myndigheters behörighet. *Trafikidkaren ska lämna ut aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket för information om trafiktjänsterna. Den behöriga myndigheten ska lämna ut aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till Trafikverket för information om trafiktjänsterna.*

---

Närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkaren eller den behöriga myndigheten ska lämna ut med stöd av 1-3 mom. och i vilken form utfärdas genom *förordning av statsrådet. Trafikverket meddelar närmare föreskrifter om användningen av hållplatskoder som har fastställts av Trafikverket och om utlämnande av uppgifter enligt 1-3 mom. via en teknisk anslutning eller i övrigt elektroniskt.*

58 §

*Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter*

*Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag få nödvändiga uppgifter för att bevilja trafiktillstånd,*

och Skatteförvaltningens datasystem om dem som ansöker om kollektivtrafikstillstånd, innehavare av kollektivtrafikstillstånd, trafikansvariga samt företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän som är nödvändiga för behandlingen av ärenden som gäller beviljande av kollektivtrafikstillstånd och i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik avsedda gemenskapstillstånd, kontroll av förutsättningarna för beviljande av tillstånd, återkallande av tillstånd, varningar, i artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare avsedda personers olämplighet samt för återlämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter av polisen, Skatteförvaltningen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket om företagskontroller som gäller dem som innehar kollektivtrafikstillstånd när de är nödvändiga för genomförande av den kontroll som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare samt andra uppgifter som är nödvändiga för att bedöma om förutsättningarna enligt 19 § för beviljande av kollektivtrafikstillstånd uppfylls.

genomföra kontroll och utreda förutsättningarna för återkallande av tillstånd.

Dessutom har närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten rätt att få sådana nödvändiga uppgifter som motsvarar de uppgifter som nämns i 1 mom. ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utökningsregistret, näringsförbudsregistret och Skatteförvaltningens datasystem samt nödvändiga uppgifter ur de nämnda registren för behandlingen av ärenden som gäller

- 1) varning,
- 2) utredning av huruvida en person enligt artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare är olämplig,
- 3) återlämnande av den säkerhet som har ställts för att visa trafikidkarens solvens.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. ska på begäran ges i fråga om

- 1) dem som söker respektive innehar trafikstillstånd,
- 2) trafikansvariga,
- 3) företagets verkställande direktör,
- 4) ansvariga bolagsmän, och
- 5) organisationsanknutna personer enligt 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller om sådana organisationer enligt 1 punkten där en organisationsanknuten person som är anställd hos sökanden har ställning som organisationsanknuten person.

De uppgifter som avses i denna paragraf får hämtas via en teknisk anslutning utan samtycke av den vars intressen sekretessen är avsedd att skydda.

## 2.

**Lag****om ändring av 88 c § i vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) rubriken för 88 c § och 88 c § 2 mom., sådana de lyder i lag 234/2006, som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

88 c §

88 c §

*Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats*

*Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt transport av personer med funktionsnedsättning och personer på bår*

-----  
Förare av invalidtaxi skall se till att passagerarna använder ändamålsenliga skyddsanordningar och att rullstolar är fästa vid fordonet på behörigt sätt under resan.

-----  
Om ett fordon har registrerats för högst 16 passagerare utöver föraren, ska föraren av fordonet se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att de anordningar som behövs för detta används på ett tillbörligt sätt. Föraren av fordonet ska dessutom se till att passagerarnas rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på ett tillbörligt sätt.-----

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



## 3.

**Lag****om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg**

I enlighet med riksdagens beslut fogas till lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) en ny 26 §, i stället för den 26 § som upphävts genom lag 1283/2011, som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 26 §

*Dödsboms rätt att fortsätta trafiken*

*Om innehavaren av ett gemenskapstillstånd, inrikes trafikillstånd eller trafikillstånd för traktor avlider, får dödsboet fortsätta trafiken under högst sex månader från dödsdagen förutsatt att dödsboet inom tre månader från dödsdagen meddelar tillståndsmyndigheten en trafikansvarig som uppfyller förutsättningarna i artikel 4 i EU:s förordning om trafikidkare.*

*Denna lag träder i kraft den 20 .*