

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av kollektivtrafiklagen och av 3 och 7 § i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att kollektivtrafiklagen och lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik ändras. I lagarna föreslås bestämmelser om de behöriga myndigheter som avses i Europaparlamentets och rådets förordningar om internationell busstrafik och om trafikidkare samt om annan tillämpning av förordningarna. De centrala bestämmelserna om trafiktillståndssystemet är oförändrade.

I propositionen föreslås det dessutom åtgärder för att stoppa den grå ekonomin. Tillståndsmyndigheten ska varje år utifrån uppgifter från olika myndigheter kontrollera om trafikidkaren fortfarande uppfyller villkoren för trafiktillstånd. Därefter ska tillståndsmyndigheten i problemsituationer vidta åtgärder för att återkalla trafiktillståndet. I detta sammanhang kunde en kontroll utföras i det berörda företags lokaler. Dessa förslag baserar sig i huvudsak på nämnda EU-förordningar.

Dessutom föreslås det att kravet på ekonomiska resurser skärps, att näringsförbud beaktas när ett tillstånd återkallas, att kravet på

gott anseende kontrolleras även i fråga om andra personer som arbetar i företaget än enbart trafikansvariga och att den period då man kontrollerar att kravet på gott anseende är uppfyllt förlängs från ett år till två. I propositionen föreslås det dessutom att säkerhetskomponenter tas i bruk för kopior av tillstånd för kollektivtrafik samt en möjlighet att tillfälligt återkalla en kopia på grund av en föräres överträdelser.

I propositionen föreslås det ändringar även i de behöriga myndigheternas behörighetsområden. Det föreslås att behörighetsområdet för städerna Björneborg, Joensuu, Jyväskylä, Kuopio och Åbo utvidgas så att städerna blir regionala behöriga myndigheter. Det föreslås att behörighetsområdet för Samkommunen Helsingforsregionens trafik utvidgas.

Lagarna avses träda i kraft den 4 december 2011. De ändringar som gäller de behöriga myndigheterna avses emellertid träda i kraft den 1 januari 2012, med undantag för ändringen av behörighetsområdet för Björneborgs stad, som avses träda i kraft den 1 juli 2012.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	5
2.3 Bedömning av nuläget	8
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	9
3.1 Målsättning.....	9
3.2 Alternativ	9
3.3 De viktigaste förslagen.....	10
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	14
4.1 Ekonomiska konsekvenser	14
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	15
4.3 Konsekvenser för miljön och samhällsliga konsekvenser	16
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	16
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	17
DETALJMOTIVERING	17
1 LAGFÖRSLAG	17
1.1 Kollektivtrafiklagen	17
1.2 Lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik	25
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	25
3 IKRAFTTRÄDANDE	25
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	25
LAGFÖRSLAG	28
om ändring av kollektivtrafiklagen	28
om ändring av 3 och 7 § i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik.....	36
BILAGOR.....	37
PARALLELLTEXT	37
om ändring av kollektivtrafiklagen	37
om ändring av 3 och 7 § i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik.....	56

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

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, och 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, träder i kraft den 4 december 2011. I denna proposition föreslås det att kollektivtrafiklagen (869/2009) och lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik (694/2006) ändras genom att det föreskrivs om de behöriga myndigheter som nämns i ovanstående förordningar av Europaparlamentet och rådet samt om annan tillämpning av förordningarna.

Riksdagen beslutade den 3 februari 2011 om åtgärder för att stoppa den grå ekonomin efter utredningar som gjorts för riksdagens revisionsutskott och efter utskottets behandling. Det ansågs att vittomfattande åtgärder krävs för att bekämpa den grå ekonomin. Vägtransportbranschen, i synnerhet godstransport, har ansetts vara en sådan bransch där risken för grå ekonomi är stor. Fastän de uppdagade problemen i huvudsak har förekommit inom godstransporterna är det viktigt att man i tid ingriper också i de problem som har uppdagats i persontrafiken. Därför föreslås det i denna proposition flera åtgärder för att minska den grå ekonomin. Vissa åtgärder, t.ex. de som gäller ett företags obligatoriska driftsställe och kontrollen av företag med högre risk, grundar sig på nya EU-rättsakter.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Kollektivtrafiklagen

Gällande EU-bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas för att trafiktillstånd kan erhållas finns i rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter, nedan direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Direktivet har för busstrafikens vidkommande genomförts genom kollektivtrafiklagen. När EU:s lagstiftning ändras och bestämmelser lyfts upp till förordningsnivå ska de bestämmelser i nationella lagar som överensstämmer med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter upphävas. I EU:s förordning om trafikidkare finns det även helt nya bestämmelser och bestämmelser som delvis blir beroende av nationell verkställighet och som förutsätter att lagar ändras och kompletteras.

I kollektivtrafiklagen finns det bestämmelser om villkoren för beviljande av kollektivtrafiktillstånd i enlighet med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral där sökanden har sin hemort beviljar kollektivtrafiktillstånd till en sökande som har rättshandlingsförmåga och gott anseende samt är solvent och yrkesskicklig. Tillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kravet på solvens, om den trafikansvarige hos den juridiska personen uppfyller de nämnda kraven. Med trafikansvarig avses en per-

son som en juridisk person har föreslagit för uppdraget och som den behöriga myndigheten har godkänt och som ansvarar för att trafiken bedrivs i enlighet med lagen, yrkeskunnigt och omsorgsfullt och i övrigt på ett tillbörligt sätt. Dessutom förutsätts det att den trafikansvarige företräder företaget vid kontakter till myndigheterna samt att han eller hon faktiskt och fortlöpande leder företagets trafikverksamhet.

Sökanden ska anses solvent, om sökanden på behörigt sätt förmår svara för sina förpliktelser och kan visa att de ekonomiska resurserna är tillräckliga för att starta ett företag och för att sköta trafiken på ett ändamålsenligt sätt. Den som söker och den som innehar ett kollektivtrafiktillstånd anses ha tillräckliga ekonomiska resurser att inleda trafik och att på ett ändamålsenligt sätt sköta den, om dennes disponibla medel uppgår till minst 9 000 euro för den första bussen som används i yrkesmässig persontrafik och minst 5 000 euro för de därpå följande bussarna. Som medel anses sökandens eller innehavarens finansieringstillgångar, omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som kan utnyttjas som säkerhet och andra långfristiga placeringar. Om det är fråga om en fysisk person eller ett öppet bolag eller ett kommanditbolag, kan även en fysisk persons och ansvariga bolagsmäns personliga egendom, som kan utnyttjas som säkerhet, betraktas som medel. I lagen finns dessutom bestämmelser om hur de disponibla medlen beräknas och hur det påvisas att de är tillräckliga.

Sökanden eller den trafikansvarige ska anses ha gott anseende, om personen i fråga inte har dömts till fängelse- eller bötesstraff. Det kontrolleras om sökanden eller den trafikansvarige har dömts till fängelsestraff under de senaste fem åren eller till böter under det senaste året. Alla fängelsestraff måste beaktas, medan man av bötesstraffen bedömer dem som gäller anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, bedrivande av trafik, iakttagande av kör- och vilotider, trafik- eller fordonssäkerhet eller miljöskydd eller annat yrkesansvar. Oberoende av om personen i fråga har dömts till fängelse- eller bötesstraff ska man dessutom bedöma om gärningarna visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig persontrafik.

En sökande eller en trafikansvarig ska anses yrkesskicklig, om han eller hon har fullgjort en företagarkurs i busstrafik och avlagt ett skriftligt examensprov samt fått ett intyg över det godkända skriftliga examensprovet av Trafiksäkerhetsverket. Fullgörande av en företagarkurs ska inte krävas av den som har minst två års fortlöpande praktisk erfarenhet i ledande uppgifter i ett företag inom persontrafiken, om han eller hon har avlagt ett godkänt skriftligt prov. Företagarkurser i busstrafik omfattar minst 160 timmar. I kursens undervisning ska ingå åtminstone de ämnesblock som anges i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Det skriftliga examensprovet ska till innehåll och struktur motsvara det som avses i nämnda direktiv. Trafiksäkerhetsverket svarar för anordnandet av provet och godkänner som deltagare i provet den som inte behöver avlägga företagarkursen. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert för utarbetandet av provuppgifterna och ordnandet av provtillfället.

I kollektivtrafiklagen bestäms vilka myndigheter som är behöriga att utfärda intyg och handlingar som avses i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter till en person som ämnar bedriva trafik i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland. Dessutom bestäms det om handlingar som krävs av en sökande från en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral som beviljar trafiktillstånd kan tillfälligt eller permanent återkalla ett kollektivtrafiktillstånd, om tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Tillståndshavaren kan ges en varning i stället för att få tillståndet återkallat, om ett återkallande av tillståndet skulle vara oskäligt och de brister, överträdelser eller försummelser som har framkommit har rättats till eller är ringa. Om grunden för återkallande av trafiktillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan åter-

kallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

Om innehavaren av ett kollektivtrafikstillstånd avlider, får dödsboet fortsätta med trafiken i högst 18 månader från dödsdagen, om det inom tre månader från dödsdagen görs en anmälan hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen för godkännande av en person som ansvarar för tillståndshavarens skyldigheter. Denne ska med undantag för kravet på yrkeskunnande uppfylla de krav som föreskrivs beträffande den trafikansvarige.

Om innehavaren av ett kollektivtrafikstillstånd försätts i konkurs, får konkursboet fortsätta med trafiken i tre månader räknat från konkursens början. Konkursboet ska utan dröjsmål underrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen om huruvida det vill utnyttja denna rätt. De som förvaltar konkursboet ansvarar för de uppgifter som åligger den trafikansvarige.

Om den trafikansvarige måste bytas på grund av dödsfall, plötslig allvarlig sjukdom, olycksfall eller någon annan därmed jämförbar oförutsedd händelse, ska en ansökan om byte av trafikansvarig göras hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen utan dröjsmål. Om den trafikansvarige inte längre uppfyller de föreskrivna kraven, ska tillståndshavaren sedan denne fått kännedom om saken omedelbart underrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. Om en person som uppfyller de föreskrivna kraven på yrkeskunnande inte genast kan föreslås för detta uppdrag, ska utredningar som visar att kraven uppfylls företes så snart som möjligt, dock senast ett år efter den händelse som föranlett bytesbehovet.

Behöriga myndigheter enligt kollektivtrafiklagen är nio närings-, trafik- och miljöcentraler samt 26 kommunala behöriga myndigheter. Fyra av de kommunala behöriga myndigheterna är regionala: Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Tavastehus stad, Lahtis stad och Tammerfors stad. När det föreskrivs om kommunernas behörighet har man iakttagit kommunernas vilja både när det gäller att utvidga och inskränka behörigheten. Bestämmelser om behörigheten finns i kollektivtrafiklagen, som är en speciallag. I

kommunallagen bestäms hur en kommun kan organisera sin behörighet.

Lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik

Enligt lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik (694/2006) övervakar Trafiksäkerhetsverket ordnandet av trafikföretagarutbildning. Trafiksäkerhetsverket har rätt att inspektera platser där tillståndshavarna ger trafikföretagarutbildning. Inspektioner får dock inte utföras på platser som omfattas av hemfriden.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Europeiska unionen (EU)

Inom Europeiska gemenskaperna antogs på 1970-talet flera direktiv som gäller rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg samt ömsesidigt erkännande av examens- och andra behörighetsbevis. För att göra dessa direktiv klarare och enhetligare antog Europeiska unionens råd den 29 april 1996 direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Genom detta direktiv ålades medlemsstaterna skyldigheten att nationellt sätta i kraft kraven på rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis och övriga åtgärder.

Erfarenheterna av tillämpningen av direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter, utvärderingen av effekterna och olika undersökningar visade enligt kommissionen att medlemsstaterna tillämpade direktivet oenhetligt, och att detta fick negativa följder i form av bl.a. bristande trafiksäkerhet, bristande öppenhet på marknaderna och bristande enhetlig tillsyn samt snedviden konkurrens. Det ansågs nödvändigt att ta i bruk reglering på förordningsnivå, vilket resulterade i att EU:s förordning om trafikidkare antogs. De centrala förändringar som förordningen innebär i jämförelse med den tidigare regleringen på direktivnivå gäller definitionen

på trafikansvarig, som togs in i förordningen, kravet på trafikidkarens faktiska och fasta driftsställe, riskvärderingssystemet för företag som har fått tillstånd och preciseringen av kontrollernas omfattning i nationell lag samt den olämplighet som föranleds av förlusten av gott anseende.

I EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs det om de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik. Till dessa villkor hör ett faktiskt och fast driftsställe, gott anseende, ekonomiska resurser samt yrkeskunskande. I förordningen finns det även bestämmelser om de behöriga myndigheterna, beviljandet av tillstånd och tillsynen, det administrativa samarbetet och förenklingen av samarbetet samt om det ömsesidiga erkännandet av intyg och andra handlingar.

I förordningen om internationell busstrafik föreskrivs det om den internationella busstrafikens och cabotagetrafikens tillträde till marknaden. Även den tidigare unionslagstiftningen omfattar bestämmelser på förordningsnivå, och därför är de ändringar som behövs i kollektivtrafiklagen mindre än de som beror på EU:s förordning om trafikidkare. Av dessa ändringar är bestämmelserna om de behöriga myndigheterna, ändringsökande och påföljder vid brott mot förordningen de centrala.

Sverige

I Sverige har man inte uppställt några andra krav för trafikidkare än vad som föreskrivs i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare. Det finns inte heller planer på att uppställa ytterligare krav.

I yrkestrafiklagen (1998:490) förutsätts gott anseende inte bara hos den trafikansvarige utan också hos juridiska personer när det är fråga om en privaträttslig juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare som söker tillstånd. Kravet på gott anseende gäller dessutom ett företags verkställande direktör eller någon annan sådan nyckelperson i företaget som genom sin ledande ställning eller på annat sätt faktiskt har ett bestämmande inflytande över verksamheten. Kravet gäller också de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter i ett andelslag som äger ett avsevärt

antal andelar, samt bolagsmännen i personbolag. I kommanditbolag gäller kravet dock endast de ansvariga bolagsmännen.

Om ett trafiktillstånd återkallas till följd av allvarliga överträdelser, försätts tillståndshavaren i karens under minst tre och högst fem år. Under denna tid kan personen i fråga inte bedriva yrkesmässig trafik. Denna bestämmelse i lagen torde man hålla i kraft även i fortsättningen. I artikel 6.3 i EU:s förordning om trafikidkare talas det uttryckligen om åtgärder för att återställa det goda anseendet, och därför räcker det i fortsättningen inte enbart med att en viss tid har förlöpt för att villkoret ska uppfyllas. Möjliga alternativ till en lösning ses fortfarande över.

Systemet med riskvärdering av vägtrafiken har verkställts i Sverige genom förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare (2004:865), som innehåller bestämmelser om ytterligare kontroller. I enlighet med förordningen ska dessa kontroller göras i sådana företag som oftare än andra har gjort sig skyldiga till överträdelser eller allvarliga överträdelser av bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 561/2006, som gäller kör- och vilotider, och (EEG) nr 3821/85, som gäller färdskrivare och användningen av färdskrivare.

Estland

Den nationella lagberedning som EU:s förordning om trafikidkare förutsätter pågår i Estland samtidigt som i Finland. Information om de slutliga lösningarna finns inte ännu tillgänglig. Av det följande framgår emellertid de tankar som det pågående lagberedningsarbetet grundar sig på.

Enligt gällande estnisk lag ska den som söker gemenskapstillstånd ha minst två års erfarenhet av arbete med trafik inom landets gränser. Detta krav tillämpas både på estniska företagare och på sådana utländska företagare som har grundat en filial till sitt företag i Estland. Det blir i ett senare skede klart om detta krav kommer att hållas i kraft i enlighet med artikel 3.2 i EU:s förordning om trafikidkare. I Estland tillämpas dessutom på alla som söker inhemskt tillstånd och gemenskapstillstånd kriteriet att den myndighet som beviljar tillståndet kan återkalla det, om sö-

kanden har obetalda skatter eller har försatts i konkurs. Detta krav kommer även i fortsättningen att hållas i kraft, men några andra krav är inte planerade.

Kravet på gott anseende gäller i Estland både det företag som innehar tillstånd till vägtransport och den fysiska person, som ett företag har uppgett som dess trafikansvarige. Det finns tills vidare inga planer på att utvidga den krets av personer som berörs av gott anseende.

Det kommer senare att beslutas på vilket sätt kravet på återställande av det goda anseendet, så som det föreskrivs om detta i artikel 6.3 i EU:s förordning om trafikidkare, ska verkställas i nationell lagstiftning. Med stöd av gällande nationell lagstiftning anses den som söker eller innehar vägtrafik tillstånd eller den trafikansvarige ha gott anseende, om personen aldrig har dömts för ett brott där tillvägagångssättet har varit grovt eller om personen högst en gång dömts för något annat brott än ett grovt brott som orsakats uppsåtligt - närmare bestämmelser om dessa brott finns i andra lagar.

Frankrike

De fyra krav som ställs på trafikidkare i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare, nämligen ett fast driftsställe, ett gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande, gäller i Frankrike inte bara trafikidkare utan också sådana företag som bedriver uthyrning av fordon och som i sin verksamhet anlitar yrkesförare. I Frankrike finns det inga planer på att utöver dessa uppställa ytterligare krav. Kravet på ett faktiskt och fast driftsställe ingår emellertid inte ännu i Frankrikes gällande lagstiftning, eftersom detta inte förutsattes i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter, och därför kommer detta krav att beaktas i samband med den nationella lagberedning som förutsätts i EU:s förordning om trafikidkare.

I fråga om tillämpningen av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare gäller kravet på gott anseende med stöd av Frankrikes gällande lagstiftning personer som fortlöpande och faktiskt leder företagets verksamhet och som har erforderligt yrkeskunnande. Detta krav gäller även lagstadgade företrädare för olika

bolag. Gällande bestämmelser kommer att hållas i kraft, men kravet på gott anseende måste man med stöd av artikel 6 i förordningen utsträcka till att gälla även bolag i egenskap av juridiska personer.

En person som har förlorat sitt goda anseende genom beslut av domstol kan inte vara verksam i Frankrike som trafikidkare förrän anteckningen om den gärning som ligger till grund för förlusten av det goda anseendet har strukits i del 2 av brottsregisterutdraget. I Frankrike antecknar man i del 2 av brottsregisterutdraget de flesta av de brott och förseelser som en person har blivit dömd för. I Frankrike ämnar man genom förvaltningsbeslut se till att kravet i artikel 6.3 i EU:s förordning om trafikidkare på korrigerande åtgärder eller andra åtgärder med likvärdig verkan uppfylls i syfte att återställa en persons goda anseende. Förvaltningsbeslutet kunde innefatta ett tidsbundet förbud att bedriva ett visst slags verksamhet eller en skyldighet att klara sig klanderfritt genom prøvotiden eller en skyldighet att avlägga någon kurs eller utbildning. De juridiska möjligheterna att genomföra en åtgärd av detta slag håller fortfarande på att analyseras.

Tyskland

Det finns inte ännu några slutliga uppgifter om hur den nationella lagstiftningen ska genomföras på basis av EU:s förordning om trafikidkare, eftersom ändringar i EU-lagstiftningen behandlas i flera arbetsgrupper i Tyskland. Utifrån de diskussioner som förts kan man dock konstatera följande om situationen.

Vad gäller de ytterligare krav som eventuellt kommer att uppställas utöver de krav på trafikidkare som avses i artikel 3 i förordningen ämnar man i Tyskland med största sannolikhet hålla i kraft några allmänna krav som ingår i gällande lagstiftning. Om en trafikidkare eller trafikansvarig har blivit dömd för t.ex. allvarlig överträdelse av bestämmelserna om arbets- eller socialrättsliga skyldigheter eller av skatterättsliga eller miljörättsliga bestämmelser, främst avfalls- eller utsläppsbrott, kan detta således utgöra ett hinder för att personen ska anses ha ett gott anseende.

Om en trafikidkare eller trafikansvarig har förlorat sitt goda anseende, kan personen endast på ansökan beviljas rätt att leda verksamheten i ett transportföretag. Detta förutsätter att fakta talar för ett godkännande av ansökan och att personen i fråga inte längre kan anses ha förlorat sitt goda anseende. I allmänhet kan ett gott anseende återställas först när ett år har förflutit från det att det har beslutats om förlust av det goda anseendet. Det måste också finnas särskilda skäl till att återställa ett gott anseende.

I Tyskland ämnar man införa kravet på korrigerande åtgärder i syfte att återställa ett gott anseende enligt artikel 6.3 i nationell lagstiftning så att förvaltningsbeslut behövs för att återställa ett gott anseende. En myndighet kan återställa ett gott anseende och sålunda i princip tillåta att en person arbetar som trafikansvarig först ett år efter förlusten av det goda anseendet. Det krävs särskilda skäl för att ett gott anseende ska återställas innan tidsfristen på ett år har löpt ut.

Nederländerna

Direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter har i Nederländerna genomförts genom lag (Wet Wegvervoer Goederen).

När lagen bereddes ansåg landets parlament att det var viktigt att EU:s regelverk kodifieras så litet som möjligt. Således ämnar man i Nederländerna inte i nationell lag uppställa andra krav på trafikidkares etableringsrätt än de som ingår i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare: ett faktiskt och fast driftsställe, ett gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande.

När det gäller kravet på gott anseende enligt artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare förutsätts det i Nederländernas gällande lag ett gott anseende av alla personer som tillståndsmyndigheten NIWO har registrerat som chef eller sådan ansvarig person som ansvarar för trafiken. Kravet gäller alla personer som är registrerade hos den lokala handelskammaren och som söker tillstånd. Sökanden kan således själv fastställa omfattningen av den sökta personkretsen. Alla dessa personer ska lämna in nödvändiga intyg som bevis på gott anseende för tillstånds-

prövningen. Det ska i allmänhet finnas minst en person, men i stora bolag är de ofta flera; verkställande direktören är i allmänhet en av dem. Till denna del är skillnaden mellan styrelse och fysisk person vacklande i ansvarsfrågor. Om ett bolag har gjort sig skyldigt till brott eller överträdelser, är det i allmänhet bolagets styrelse som blir ansvarig, och då uppstår sambandet till en fysisk persons goda anseende.

För att återställa ett gott anseende behövs det myndighetsåtgärder. Ofta uppställer man en viss tidsfrist för att återställa det goda anseendet. Det är viktigt att aktörerna vet hur deras goda anseende kan återställas och hur lång tid det behövs för detta. I Nederländerna behöver ett gott anseende återställas främst i situationer där t.ex. den trafikansvarige avlider eller någon av bolagets chefer inte kan visa att han eller hon har ett gott anseende. I detta fall ges en tidsfrist för rehabilitering och som primärt medel används varning. Däremot finns det endast litet erfarenhet av tillämpningen av bestämmelsen. För sådana situationer där det goda anseendet är permanent förlorat torde man i Nederländerna, liksom även i Frankrike och Tyskland, kräva förvaltningsbeslut för att ta in kravet i artikel 6.3 i den nationella lagstiftningen.

2.3 Bedömning av nuläget

Den grå ekonomin

Riksdagens revisionsutskott beslutade den 10 december 2008 att börja utreda den grå ekonomin. Utskottet lämnade sitt betänkande i ärendet den 25 januari 2011. Riksdagen förenade sig med utskottets betänkande den 3 februari 2011.

Enligt riksdagen måste regeringen börja bekämpa den grå ekonomin med hjälp av ett omfattande åtgärdsprogram. I de till regeringen riktade 25 ställningstagandena som riksdagen godkänt ingår inte sådana åtgärder som direkt gäller trafiken, utan ställningstagandena innehåller förslag som avser all slags näringsverksamhet. I betänkandet konstateras det att det för olika näringsgrenar behövs olika åtgärder som lämpar sig för just den näringen.

Det har inte varit möjligt att klart fastställa den grå ekonomins andel av omsättningen inom transportbranschen. I de rapporter som riksdagens revisionsutskott har beställt anges dock att vägtransportbranschen är en sådan bransch som den grå ekonomin är koncentrerad till. Den grå ekonomin innebär inom vägtransporter bl.a. att det inte betalas mervärdesskatt, att det betalas ut lägre löner än vad arbetskollektivavtalet förutsätter, att trafikförsäkringen inte är korrekt, att handel bedrivs utan kvitton och att trafiken saknar tillstånd. Ett företag får konkurrensfördelar genom att undvika skatter och avgifter och andra skyldigheter som baserar sig på lag.

Fastän de problem som har uppdragats i huvudsak har förekommit inom godstransporterna, är det för bekämpandet av den grå ekonomin viktigt att man i tid ingriper också i de problem som uppdragats inom persontrafiken. I den lag som gäller bedrivande av trafik ska det tas in bestämmelser om bekämpande av den grå ekonomin, fastän detta inte är den enda till buds stående metoden. Allmänt taget är det lättare att bekämpa den grå ekonomin inom de branscher där man tillämpar bestämmelserna om koncession.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Den huvudsakliga målsättningen med propositionen är att i nationell lagstiftning sätta i kraft de ändringar som krävs enligt de EU-förordningar som nämns i allmänna motiveringen. Dessutom eftersträvar man att eliminera onödiga skillnader i formuleringarna i författningarna om gods- och persontrafik.

Man eftersträvar att förbättra tillsynen över trafiktillstånd och stoppa den s.k. grå ekonomin genom att föreslå ändringar som effektiviserar tillsynen över trafiken och stramar åt de krav som gäller den som söker tillstånd.

Man har strävat efter att uppmuntra de behöriga myndigheterna att se till att det inrättas fler regionala kommunala myndigheter. Beroende på den kommunala självstyrelsen förutsätter ändringar i behörighetsområdena att stadsregionerna av egen vilja godkänner

detta. Uppkomsten av regionala kommunala myndigheter bidrar till att uppnå målet i 3 § i kollektivtrafiklagen att trafiken i och mellan rikligt befolkade stadsregioner ska ha en så hög nivå på servicen att andelen för det kollektiva färdstättet ökar.

3.2 Alternativ

Kommunikationsutskottet föreslår i sitt betänkande om ändring av kollektivtrafiken KoUB 13/2010 rd att man i fortsättningen lämpligen kunde föreskriva om behöriga myndigheter genom förordning i stället för genom lag.

Det är nu tredje gången på två år som kollektivtrafiklagens 12 §, som gäller behöriga myndigheter, ska ändras. Om ett år är ytterligare en omgång ändringar att vänta. Efter detta kommer behovet att ändra behörighetsområdena sannolikt att minska.

Till de grundläggande frågorna inom en representativ demokrati hör kravet på att den lagstiftande makten utövas av riksdagen. Även Finlands grundlag utgår från detta. Riksdagen kan i begränsad utsträckning överföra den lagstiftande makten på presidenten, statsrådet och ministerierna. I grundlagen är termen lag i princip reserverad för enbart sådana författningar som riksdagen utfärdar. Förordning kallas sådana författningar som presidenten, statsrådet eller ministerierna utfärdar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller någon annan lag.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan republikens president, statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska det dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 121 § 2 mom. i grundlagen utfärdas bestämmelser om uppgifter som åläggs kommunerna genom lag. I kommunallagens 2 § 1 mom. konstateras det att kommunerna inte får ges nya uppgifter eller skyldigheter på något annat sätt än genom lag.

I detaljmotiveringen till 80 § 1 mom. i grundlagen (RP 1/1998) konstateras att det till principen om självstyrelse för kommun-

invånare hör att en kommun själv ska kunna besluta om uppgifter som den med stöd av sin självstyrelse åtar sig att sköta, och att en kommun annars kan tilldelas uppgifter endast genom lag.

Om man för regleringen av en kommuns uppgifter vill använda förordning, får man till den som utfärdar förordningen överföra makt att endast utfärda sådana oväsentliga bestämmelser och bestämmelser av verkställighetsnatur som kompletterar en lag. En viktig tolkningsfråga blir här regleringen och hur detaljerad den ska lyftas upp på lagnivå för att grundlagens krav på att riksdagen ska lagstifta om ärendet ska uppfyllas.

Eftersom kommunernas uppgifter ska fastställas i lag är det inte passande att genom lag flytta besluten om väsentliga frågor som gäller kommunernas uppgifter till förordning genom bemyndiganden. Det kan inte heller anses vara ändamålsenligt att statsrådet eller någon annan statlig myndighet i lag ges makt att bestämma om kommunernas uppgifter enligt fri prövning, utan det måste krävas att de grunder som prövningen ska bygga på finns nämnda i lag. Vid behandlingen av kommunallagen i riksdagen framhävdes det att kommunernas möjligheter att även i praktiken svara för skötseln av uppgifterna bör beaktas när kommunerna ges nya uppgifter.

En kommun kan i allmänhet inte utöva ofentlig makt utanför sitt område. Uppkomsten av regionala kommunala behöriga myndigheter har grundat sig på frivillighet bland kommunerna i området, fastän det föreskrivs i lag om befogenheterna. Kollektivtrafiklagen tar inte ställning till hur en behörig myndighet organiserar sin verksamhet. Enligt 2 § 3 mom. i kommunallagen sköter kommunen sina lagstadgade uppgifter själv eller i samarbete med andra kommuner. I praktiken har kommunerna beslutat ingå ett samarbetsavtal i enlighet med kommunallagen, och utifrån detta har kommunikationsministeriet berett regeringspropositionerna om ändring av behörighetsfördelningen. Närmare bestämmelser om samarbetet mellan kommunerna finns i 10 kap. i kommunallagen.

Det speciella med beslut om behörighetsfördelningen är att närings-, trafik- och miljöcentralernas behörighetsområde blir mindre samtidigt som de kommunala myndigheter-

nas behörighetsområde utvidgas. Den behöriga myndighetens befogenheter har fastställts på ett sådant sätt att de utesluter en annan behörig myndighets befogenheter.

En utvidgning av en kommunal behörig myndighets behörighetsområde kan inte betraktas som en sådan oväsentlig fråga eller som en sådan fråga av verkställighetsnatur där regleringen genom ett bemyndigande kunde flyttas till en lägre nivå än lag.

3.3 De viktigaste förslagen

Allmänt

I propositionen föreslås det ett flertal åtgärder som har som mål att utrota den grå ekonomin. Förslagen hänför sig till villkoren för trafiktillstånd och till tillsynen över dessa villkor. Ändringar som medför en åtstramning av villkoren för tillstånd är företagets goda anseende, en utvidgning av kretsen av personer av vilka det krävs ett gott anseende, en förlängning av den period under vilken det goda anseendet kontrolleras, en åtstramning av kravet på ekonomiska resurser och näringsförbud som ett ytterligare hinder för tillstånd. I syfte att effektivisera tillsynen inför säkerhetskomponenter i kopiorna av kollektivtrafiktillstånd. Detta gör det möjligt att återkalla en kopia av ett kollektivtrafiktillstånd, om föraren upprepade gånger och allvarligt bryter mot bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet. Tillsynen ska även effektiviseras med hjälp av ett riskvärderingssystem för företagen. Dessutom föreslås det ändringar i vissa paragrafer som gäller myndigheternas behörighet.

Företagets goda anseende och en utvidgning av kretsen av personer som omfattas av kravet på ett gott anseende

I gällande direktiv om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter och kollektivtrafiklag förutsätts att tillståndshavaren har ett gott anseende. Om tillståndshavaren är en juridisk person, krävs gott anseende endast av företagets trafikansvarige.

I artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare förutsätts att medlemsstaterna även fast-

ställer de villkor som ett företag ska uppfylla för att uppfylla kravet på gott anseende. Detta förutsätter att åtminstone samfundsböter ska beaktas när tillstånd beviljas och tillståndets giltighet avgörs. Enligt nämnda punkt i förordningen kan man dessutom uttryckligen, när man avgör om ett företag har ett gott anseende, beakta fällande domar och sanktioner mot eller överträdelser av andra eventuella berörda personer på ett sätt som medlemsstaten fastställer.

En olägenhet i bekämpningen av den grå ekonomin kan anses vara det faktum att bolagets goda anseende kvarstår bara genom att bolaget byter ut den trafikansvarige, fastän andra personer i central ställning i bolaget har dömts för t.ex. ekonomiska brott. Också sådana fall där ett företag gått i konkurs och samma personer fortsätter med den tidigare verksamheten i ett nytt bolag som de grundat i samma bransch är ett problem.

I propositionen föreslås det att kretsen av personer som omfattas av kravet på ett gott anseende utvidgas i kollektivtrafiklagen så att kretsen även omfattar verkställande direktören, bolagsmännen i ett öppet bolag och de ansvariga bolagsmännen i ett kommanditbolag. Bestämmelser av samma typ finns enligt vad som anges ovan i punkt 2.2 även i många andra medlemsstater.

Förlängning av den period då villkoren för gott anseende kontrolleras

Enligt 19 § i kollektivtrafiklagen är en av förutsättningarna för att kollektivtrafikstillstånd ska beviljas att tillståndshavaren eller den trafikansvarige inte under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser om yrkesansvar. Det finns inga EU-bestämmelser om den tid under vilken villkoren kontrolleras. En period på ett år är med tanke på en myndighets verksamhet en kort tid, och därför har upprepade överträdelser i dagens läge knappt alls lett till att tillstånd återkallas och sällan ens till att varning ges. Genom att förlänga denna period kunde man lättare komma åt kontinuerliga överträdelser av bestämmelserna i författningarna. I lagen om taxitrafik (217/2007) uppfylls kravet på gott anseende om tillståndshavaren har färre än tre bötes-

straff på två år. Samma tidsperiod föreslås nu i kollektivtrafiklagen, men gränsen för förlust av ett gott anseende föreslås gå vid fyra gärningar som har lett till bötesstraff eller andra påföljder.

Åtstramning av kravet på solvens

Enligt 21 § i kollektivtrafiklagen anses den som innehar ett tillstånd ha tillräckliga ekonomiska resurser att inleda trafik och att på ett ändamålsenligt sätt sköta den, om dennes disponibla medel uppgår till minst 9 000 euro för den första bussen som används i yrkesmässig persontrafik och minst 5 000 euro för de därpå följande bussarna. Kravet grundar sig på direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Samma krav ingår även i EU:s förordning om trafikidkare. Utöver detta uppfylls kravet på ekonomiska resurser enligt artikel 7.1 i EU:s förordning om trafikidkare endast om ett företag fortlöpande har kunnat uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret.

Gällande bestämmelser har tolkats på olika sätt vid närings-, trafik- och miljöcentralerna. Vissa centraler har ansett att uppgifterna om skatteskulder alltid ska kontrolleras när tillstånd förnyas, andra centraler har inte fäst uppmärksamhet vid detta överhuvudtaget. I propositionen föreslås det att kravet på solvens förtydligas och stramas åt så att sökanden inte får ha obetalda skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga inte är ringa. Sökanden får inte heller ha skulder som har återbördats från utsökningen med ett medellöshetsintyg.

Näringsförbud

För att förhindra olämplig och skadlig affärsverksamhet och för att upprätthålla förtroendet för affärsverksamheten kan näringsförbud meddelas på det sätt som anges i lagen om näringsförbud (1059/1985). En person kan meddelas näringsförbud, om han eller hon i sin affärsverksamhet väsentligt har försummat de lagstadgade skyldigheter som hör till affärsverksamheten, eller om han eller hon i sin affärsverksamhet har gjort sig

skyldig till sådant brottsligt förfarande som inte kan anses vara ringa. I vartdera fallet förutsätts det dessutom att hans eller hennes verksamhet som helhet betraktad bör anses vara skadlig för gäldenärer, avtalsparter, den offentliga ekonomin eller en sund och fungerande ekonomisk konkurrens.

Näringsförbudet är ett slags säkerhetsåtgärd, som strävar till att förhindra att personer som bedriver en osund affärsverksamhet är verksamma i företagslivet. Näringsförbud kan meddelas för minst tre och högst sju år. Näringsförbud meddelas av allmän domstol på yrkande av åklagaren. Polisen övervakar att näringsförbudet iakttas.

Detaljerade bestämmelser om näringsförbudets innehåll finns i 4 § i lagen om näringsförbud. Förenklat kan man konstatera att en person som meddelats näringsförbud inte får bedriva affärsverksamhet.

Om en person är misstänkt eller åtalad för brott som begåtts vid drivande av rörelse och det kan anses sannolikt att näringsförbud kommer att meddelas, kan domstolen på yrkande av åklagaren meddela personen i fråga tillfälligt näringsförbud, om det behövs för att förhindra rörelse som ska anses skadlig.

I propositionen föreslås det att trafiktillstånd inte ska kunna beviljas en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. En person som har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud ska inte kunna godkännas som trafikansvarig. Trafiktillståndet och kopiorna av tillståndet ska återkallas, om tillståndshavaren meddelas näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Tillståndet och dess kopior ska också återkallas, om tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud att själv eller genom mellanhänder handla i strid med förbudet i 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud. Tillståndet ska också återkallas på dessa grunder om tillståndshavaren låter den trafikansvarige fortsätta sin verksamhet trots näringsförbudet eller det tillfälliga näringsförbudet. För att undvika att tillståndet återkallas bör tillståndshavaren utan dröjsmål underrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen om näringsförbudet för att centralen i enlighet med artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare ska kunna

uppställa en tidsfrist på högst sex månader för tillståndshavaren för att föreslå en ny person som trafikansvarig.

Säkerhetskomponenter för kopior av kollektivtrafiktillstånd

Det föreslås att de styrkta kopior av kollektivtrafiktillståndet som ska förvaras i bussen ersätts med kopior som tillståndsmyndigheten utfärdar och som uppfyller samma krav på säkerhetskomponenter som ett gemenskapstillstånd och dess kopior. Kopiorna ska ha åtminstone två säkerhetskomponenter, som försvårar förfalskning av kopian. Syftet med ändringen är att förhindra att trafik bedrivs med fler bussar än vad som är tillåtet enligt tillståndet. Samtidigt kan tillsynen över trafiken bli mer framgångsrik.

Återkallande av kopior av kollektivtrafiktillstånd till följd av förarens överträdelse av bestämmelserna

Det föreslås att det i lagen tas in en bestämmelse om tillfälligt återkallande av kopior av kollektivtrafiktillstånd när tillståndshavaren eller en förare som är anställd av tillståndshavaren eller som annars anlitas av tillståndshavaren har dömts för upprepade och allvarliga överträdelser av bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet. Det finns en motsvarande bestämmelse i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006), nedan godstransportlagen.

När en trafikidkares förare upprepade gånger gör sig skyldiga till att underlåta att iakttä kör- eller vilotiderna eller till överträdelse av bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet görs för närvarande i praktiken inga ingrepp i trafiktillståndet.

Bestämmelsen om gott anseende avser tillståndshavaren själv eller företagets trafikansvarige. En tillståndshavare eller trafikansvarig, som inte själv kör fordonet, gör sig dock i allmänhet inte skyldig till nämnda gärningar. Med stöd av 105 a § i vägtrafiklagen (267/1981) döms han eller hon i stället för föraren för överträdelse av bestämmelserna om körtider, om personen i fråga medvetet har gjort upp en tidtabell för föraren

som förutsätter överträdelse av körtidsbestämmelserna. Tillståndshavaren eller den trafikansvarige kan dömas för anstiftan till brott för andra överträdelser som föraren begår. Vid praktisk brottsutredning går det i allmänhet inte att påvisa tillståndshavarens eller den trafikansvariges skuld.

Därför föreslås det en ny bestämmelse med stöd av vilken en kopia av ett kollektivtrafiktillstånd kunde återkallas för högst tre månader på grund av förarens överträdelse av bestämmelserna. Om företagaren eller den trafikansvarige emellertid inte har kunnat medverka till överträdelsen återkallas tillståndet inte.

Antalet tillstånd som ska återkallas är beroende av tillståndshavarens totala antal tillståndskopior. För den som innehar en kopia av ett kollektivtrafiktillstånd ska tröskeln för ett återkallande av tillståndet vara högre än för den som har flera kopior.

Tillsyn och företag med högre risk

För att effektivisera tillsynen och förbättra förutsättningarna för att tillstånd återkallas vid rätt tidpunkt omfattar propositionen införande av ett riskvärderingssystem.

Bestämmelser om riskvärderingssystemet finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, nedan kontrolldirektivet. Enligt artikel 9 i direktivet ska medlemsstaterna införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelser av förordningarna (EEG) nr 3820/85 eller (EEG) nr 3821/85 som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är. Företag med en hög riskvärdering ska enligt artikeln kontrolleras oftare och mer ingående. I Finland har direktivet genomförts genom 7 b § i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). I paragrafen bestäms det att polisen och arbetarskyddsförvaltningen sköter kontrollerna. Det finns inte några bestämmelser om riskvärderingen, utan Polisstyrelsen och social- och hälsovårdsministe-

riets arbetarskyddsförvaltning har genom sina interna anvisningar kommit överens om hur man anmäler överträdelser till arbetarskyddsförvaltningen, som utifrån dem beslutar om eventuella företagskontroller.

I EU:s förordning om trafikidkare hänvisas det till det ovannämnda riskvärderingssystemet, och det bestäms att medlemsstaterna ska utvidga systemet så att det gäller alla överträdelser som avses i artikel 6 i förordningen. I artikeln finns bestämmelser om villkoren rörande kravet på gott anseende. Eftersom riskvärderingssystemet i Finland, som nämns ovan, endast är en anvisning gällande effektiviseringen av tillsynen som inte har någon omedelbar effekt t.ex. på återkallandet av tillstånd, föreslås det att närmare bestämmelser om detta tas in i lag.

I propositionen föreslås det att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen ska ha rätt att av olika myndigheter få nödvändiga upplysningar om sådana omständigheter som kan visa att förutsättningarna för beviljande av kollektivtrafiktillstånd i 19 § inte längre uppfylls. Centralerna ska ha rätt att få upplysningar trots sekretessbestämmelserna. Målet är att stoppa den grå ekonomin med de metoder som tillståndsplikten inom näringen möjliggör. Upplysningarna kunde gälla uppgifter som hänför sig till kravet på gott anseende, men även förseelser som hänför sig till skattebetalning och skatterester samt försumelse att betala socialskyddsavgifter. En central ska även ha rätt att få tillståndshavarnas inspektions- och revisionsberättelser från skatterevisorer och arbetarskyddsinspektörer. För tillfället får centralerna information av polisen främst om vägtrafikförseelser samt av arbetarskyddsförvaltningen om körtidsförseelser och förseelser som har samband med anställningar. Andra uppgifter får de i regel inte.

Utifrån de upplysningar som erhålls och annan information som står till buds fullgör den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen sin skyldighet att utföra kontroller enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Centralen ska en gång per år utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller alla förutsättningar för beviljande av tillstånd i 19 §. Den årliga utredningen ska gälla alla tillståndshavare. På basis av informationen från

kontrollerna klassificerar centralen sådana trafikidkare som har dömts till straff eller andra påföljder i den utsträckning som anges i 20 eller 20 a § som företag med högre risk. Som företag med högre risk ska även betraktas ett företag vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bolagsmän har dömts till straff eller andra påföljder i den utsträckning som avses i 20 §. Som företag med högre risk ska således betraktas företag vars goda anseende måste bedömas närmare.

Om tillståndshavaren har meddelats näringsförbud eller har försatts i konkurs, inleder centralen utan dröjsmål ett förfarande för att återkalla tillståndet. Samma gäller i situationer där överträdelsen i övrigt är sådan att åtgärder som är lindrigare än ett återkallande av tillstånd inte kommer på fråga.

I andra fall kan den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen fortsätta förfarandet genom att genomföra företagskontroller i företag med högre risk. Centralen kunde genomföra kontrollen i samarbete med en annan behörig kontrollmyndighet, om föremålet för kontrollen hör till kontrollmyndighetens uppgifter. Centralen kunde även vid behov begära handräckning av en annan kontrollmyndighet.

Företag med högre risk kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Målet med kontrollerna är att utreda om det i tillståndshavarens verksamhet finns brister eller problem som inverkar på tillståndets varaktighet, men som inte tidigare har kommit till myndigheternas kännedom. Tillståndshavaren ska i princip inte underrättas om kontrollerna på förhand. Kontrollmyndigheten ska för att kunna genomföra kontrollen ha tillträde till lokaler och områden på driftsstället hos innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd, till fordon som används i yrkesmässig trafik samt till depån. Kontrollrätten sträcker sig emellertid inte till objekt som omfattas av hemfriden, dvs. de lokaler som används för permanent boende. Vid kontrollerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) tillämpas. Således ska det över kontrollen upprättas en inspektionsberättelse.

Efter kontrollen ska den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen omedelbart inleda ett förfarande som kan leda till ett tidsbundet eller slutligt återkallande av trafiktillståndet

eller en kopia av tillståndet, till en varning eller i lindrigare fall till avhjälpande av en brist med tillämpning av artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare och lagens 31 och 32 §, 34 § 1 mom. samt 34 a och 35 §. Om förfarandet leder till återkallande av kollektivtrafiktillståndet, upphör företaget att vara ett företag med högre risk.

När det inte blir några påföljder överhuvudtaget i fråga om tillståndet eller när de är lindrigare än ett slutligt återkallande, är den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen skyldig att förnya företagskontrollen, t.ex. efter det att två år förflutit från den första kontrollen. På detta sätt uppfylls EU-rättens krav på att företag med högre risk ska kontrolleras oftare än andra företag. Målet är att hotet om kontroll ska påverka företagets verksamhet och få dem att åtgärda sina tillvägagångssätt. Kontrollerna fortsätter tills nya överträdelser inte längre förekommer eller tills överträdelserna till sin betydelse är ringa. I detta skede upphör trafikidkaren att vara ett företag med högre risk.

Ändrad behörighet

Det föreslås att 12 § 2 och 3 mom. i kollektivtrafiklagen ändras så att det uppstår fem nya regionala kommunala myndigheter. Dessutom utvidgas behörighetsområdet för Samkommunen Helsingforsregionens trafik. Uppkomsten av nya regionala myndigheter stöder organiseringen av stadsregionernas kollektivtrafik på bästa möjliga sätt för regionen. De föreslagna ändringarna grundar sig på samarbete och på kommunernas vilja i regionerna. De föreslagna ändringarna av behörighetsområdena avses träda i kraft den 1 januari 2012, med undantag för Björneborg, vars behörighetsområde utvidgas först den 1 juli 2012. De föreslagna tidpunkterna för ändringarna överensstämmer med kommunernas önskemål.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Med propositionen syftar man till att bekämpa den grå ekonomin. Det finns inga till-

förlitliga uppskattningar av förekomsten av grå ekonomi. Enligt en rapport till riksdagens revisionsutskott (Pekka Lith: Epäterve kilpailu liikenteessä - raportti harmaasta taloudesta maanteiden tavara- ja henkilökuljetuksissa, Helsingfors 8.1.2002) var värdet av den grå ekonomin år 2000 ca 180 miljoner euro, vilket motsvarar 4,6 % av hela avkastningen i branschen. Eftersom internationaliseringen i branschen efter detta har ökat och det kan antas att den grå ekonomin är möjlig i synnerhet i internationella transporter, som är svåra att övervaka, kan det anses vara sannolikt att förekomsten av grå ekonomi inom vägtransporter har ökat.

En minskning av den grå ekonomin i vägtransporterna ökar märkbart statens skatteinkomster och sanerar näringen i branschen. I den grå ekonomin får oärliga företagare konkurrensfördelar i jämförelse med ärliga företagare, och detta leder till att den grå ekonomin sprider sig snabbare.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har konsekvenser för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna. I huvudsak föranleds konsekvenserna dock av EU:s förordning om trafikidkare, som gör villkoren för trafiktillstånd mångsidigare samt ökar och preciserar bestämmelserna om tillsyn över trafiken. Andra förändringar i närings-, trafik- och miljöcentralernas verksamhet än sådana som direkt beror på nämnda förordning är att kravet på gott anseende utsträcks till att gälla företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän i personbolag, att kravet på solvens stramas åt och preciseras i fråga om obetalda skatteskulder och socialskyddsavgifter samt andra skulder som är föremål för utsökning samt att näringsförbud blir ett hinder för tillstånd. I kravet på gott anseende ingår dessutom i viss mån nationella val, vilket även gäller frågan hur ofta s.k. företag med högre risk ska kontrolleras. I de två sistnämnda fallen ingår de huvudsakliga kraven dock i EU-förordningen.

Vid beredningen av propositionen har man utrett om det är möjligt att ändra lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi

(1207/2010) så att enheten kunde utarbeta fullgöranderapporter om tillståndshavare och sökanden. Detta förutsätter att 6 § i nämnda lag kompletteras så att Enheten för utredning av grå ekonomi kunde utarbeta fullgöranderapporter för beviljande och återkallande av trafiktillstånd. Enheten för utredning av grå ekonomi beskriver i fullgöranderapporten en organisations eller organisationsanknuten persons verksamhet och ekonomi samt hur organisationen eller den organisationsanknutna personen fullgör sina skyldigheter i anknytning till skatter, lagstadgade pensionsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter och avgifter som tullen tar ut. Lagen har trätt i kraft vid ingången av 2011. Bestämmelserna om fullgöranderapporter tillämpas dock från den 1 juli 2011.

Utifrån nuvarande uppgifter kunde Enheten för utredning av grå ekonomi med relativt små resurser varje år lämna redogörelser på basis av vilka de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna kunde rikta de kontroller som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare till företag med högre risk. Detta minskar i avsevärd utsträckning det extra arbete som föranleds av EU:s förordning om trafikidkare och föreslagna ändringar.

Avsikten är att lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ändras under 2012. Ändringarna kunde träda i kraft i slutet av 2012. Eftersom en ändring är förestående och eftersom det är ändamålsenligare att bedöma en utvidgad tillämpning av lagen när man har erfarenhet av utarbetandet av fullgöranderapporter, föreslås det inte i detta sammanhang att lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ändras. Det som också talar för ett uppskov är att de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna för första gången i omfattande utsträckning ska utreda tillståndshavarnas verksamhet i praktiken tidigast i december 2012.

Behörighetsfördelningen mellan myndigheterna förändras i och med att behörighetsområdet för fem städer ändras och blir regionalt och behörighetsområdet för Samkommunen Helsingforsregionens trafik utvidgas. Från närings-, trafik- och miljöcentralerna i Mellersta Finland, Norra Savolax, Nyland och Egentliga Finland överförs uppgifter i viss

mån till städerna och Samkommunen Helsingforsregionens trafik.

4.3 Konsekvenser för miljön och samhällsliga konsekvenser

Kollektivtrafiklagen syftar bl.a. till att nivaån på servicen i trafiken i rikligt befolkade stadsregioner är så hög att andelen för det kollektiva färd sättet ökar. Omvandlingen av fem städer till behöriga regionala myndigheter samt utvidgandet av behörighetsområdet för Samkommunen Helsingforsregionens trafik främjar planeringen och genomförandet av stadsregionernas kollektivtrafik på bästa möjliga sätt för hela stadsregionen. Detta främjar även förverkligandet av kollektivtrafiklagens syfte. En ökning av det kollektiva färd sättets andel bromsar upp växthuseffekten och förbättrar luftkvaliteten. Detta ökar även människors jämlikhet i och med att möjligheterna att förflytta sig blir bättre.

Propositionens samhällsliga konsekvenser för transportekonomin har behandlats i punkt 4.1.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen inleddes med utarbetandet av ett utkast till proposition, i vilket ingick ändringar av både kollektivtrafiklagen och godstransportlagen. Ministeriet ordnade mellan november 2010 och januari 2011 tre expertmöten om den grå ekonomin i vägtransportbranschen. I mötena deltog organisationer i transportbranschen samt tillsynsmyndigheter och myndigheter i trafikbranschen. Förslagen till bekämpande av den grå ekonomin har behandlats vid dessa möten. Vid beredningen har man beaktat riksdagens revisionsutskotts utredningar och utlåtande.

Utlåtande om förslaget till proposition har begärts av justitieministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, finansministeriet, social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning, Enheten för utredning av grå ekonomi, Trafiksäkerhetsverket, de närings-, trafik- och miljöcentraler som är behöriga i trafikstillståndsärenden, Auto- ja Kuljetusalan

Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Finlands näringsliv rf, Trafikförsäkringscentralen, Linja-autoliitto, Logistiikkayritysten liitto, Finlands lokaltrafikförbund, Finlands speditörförbund samt Finlands Transport och Logistik SKAL.

Efter remissbehandlingen beslutade man fortsätta beredningen av propositionen så att ändringen av kollektivtrafiklagen lösgjordes från helheten och togs in i en egen proposition. I utlåtandena fanns många förslag, som har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen. På grund av den negativa responsen i utlåtandena kommer det inte att föreslås att kravet på gott anseende utsträcks till att gälla personer i beslutsfattande ställning i ett företag. Bestämmelsen om yrkeskunnande har kompletterats i fråga om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Bestämmelserna om återkallande av trafikstillstånd har preciserats och kompletterats. I paragrafen om företagskontroller har det gjorts många preciseringar och ändringar. Till propositionen har fogats de ändringar som gjorts i paragraferna om straffbestämmelser och rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter. Till propositionen har även fogats den saklighet som hänför sig till myndigheternas behörighet.

Utlåtande om det ändrade förslaget till proposition har begärts av justitieministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, finansministeriet, social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning, Enheten för utredning av grå ekonomi, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, de närings-, trafik- och miljöcentraler som är behöriga i trafikstillståndsärenden, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Finlands näringsliv rf, Trafikförsäkringscentralen, Linja-autoliitto, Finlands lokaltrafikförbund, Finlands kommunförbund, Samkommunen Helsingforsregionens trafik samt kommunerna Björneborg, Harjavalta, Joensuu, Jyväskylä, Kyrkslätt, Kontiolahti, Kumo, Kuopio, Laukaa, Liperi, Lundo, Muurame, Nakkila, Nådendal, Reso, Rusko, Siilinjärvi, S:t Karins, Sibbo, Ulvsby och Åbo.

I utlåtandena fanns vissa förslag, som har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen. Preciseringar har gjorts i bestämmelserna om villkoren för trafikstillstånd,

sökandens och trafikidkarens goda anseende, återställandet av en persons lämplighet, verkställbarheten av beslut som fattats med stöd av lag samt straffbarheten. Behörighetsområdet för Samkommunen Helsingforsregionens trafik har inte utvidgats till att omfatta Träskända stad. Behörigheten för en annan kommun än en som utövar behörighet enligt trafikavtalsförordningen har utvidgats så att kommuner eller samkommuner också kan upphandla en sådan trafik tjänst som i obetydlig omfattning sträcker sig utanför det egentliga behörighetsområdet.

6 Samband med andra propositioner

Vid kommunikationsministeriet har man berett regeringens proposition om trafik tillstånds- och avtalsregister för vägtrafiken och utlämnande av uppgifter. I den propositionen föreslås sådana bestämmelser om databaser som är centrala för genomförandet av denna proposition. Propositionerna är inte beroende av varandra, utan de kan sättas i kraft vid olika tidpunkter.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Kollektivtrafiklagen

2 §. Definitioner. I 6 och 8 punkten föreslås det att namnen på EU:s rättsakter ändras så att de motsvarar namnen på de nya förordningarna. Det föreslås att 7 punkten upphävs som obehövlig för att det i EU:s nya förordning om internationell busstrafik med avvikelse från tidigare finns bestämmelser också om cabotagetrafik.

Det föreslås att 10 punkten ändras så att definitionen på trafikansvarig grundar sig på bestämmelserna i EU:s förordning om trafikidkare.

8 §. Behov av tillstånd. Det föreslås att 1 mom. ändras så att det även i fortsättningen alltid krävs trafik tillstånd när trafik verksamheten är yrkesmässig på det sätt som anges i 1 § 2 mom. Trafik tillstånd krävs liksom för närvarande även när ett företag huvudsakligen bedriver annan yrkesmässig verksamhet än persontransporter på väg enligt artikel 2 i EU:s förordning om trafikidkare. Tillstånd krävs inte för icke-kommersiell trafik, eftersom den inte heller innefattas i begreppet yrkesmässig.

Enligt artikel 1 i EU:s förordning om trafikidkare ska förordningen inte tillämpas på företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg. På det nationella planet kan man emellertid bestämma något annat. Bedrivandet av trafik är yrkesmässigt på det sätt som anges i 1 § 2 mom., om personer transporteras mot ersättning i avsikt att idka näring eller skaffa försörjning eller förvärva inkomst på något annat sätt såsom huvudsyssla eller bisyssla eller annars vid sidan om annan näring.

9 §. Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik. Det föreslås att 1 mom. ändras så att hänvisningarna till de EU-förordningar som upphävs ersätts med en hänvisning till EU:s nya förordning om internationell busstrafik.

Det föreslås att 2 mom. ändras så att ett kollektivtrafik tillstånd konstateras vara ett sådant tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik som avses i artikel 2.6 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt förordningen avses det med detta tillstånd ett förvaltningsbeslut som innebär att ett företag som uppfyller villkoren enligt förordningen får tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Hänvisningen

till förordningen är nödvändig för tydlighetens skull.

11 §. *Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare.* I 1 mom. finns bestämmelser om de behöriga myndigheterna för att förpliktelsen i artikel 10 i EU:s förordning om trafikidkare ska uppfyllas. Enligt bestämmelsen ska varje medlemsstat utse en eller flera behöriga myndigheter för att säkerställa att förordningen genomförs på rätt sätt.

En behörig myndighet ska ha befogenheter att granska de ansökningar som lämnas in av företagen, att utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och att tillfälligt dra in eller återkalla dessa tillstånd, att förklara en fysisk person olämplig att i egenskap av trafikansvarig leda transportverksamheten i ett företag samt att utföra de kontroller som krävs för att fastställa att ett företag uppfyller kraven i artikel 3. De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna ska svara för nämnda uppgifter. I kontrollerna ska även polisen, arbetarskyddsförvaltningen, skatteförvaltningen och tullverket kunna delta med stöd av befogenheter som fastställts för dem i någon annan lag. Centralen ska också kunna få handräckning av dem vid kontrollerna.

Enligt artikel 18 i EU:s förordning om trafikidkare ska medlemsstaterna utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbytet av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av förordningen. Medlemsstaterna ska meddela den nationella kontaktpunktens namn och adress senast den 4 december 2011. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket blir nationell kontaktpunkt, eftersom verket har tidigare erfarenhet av och kompetens för skötseln av motsvarande uppgifter.

Det föreslås sådana bestämmelser i 2 mom. som föranleds av att EU:s förordning om trafikidkare föreskriver om ett ömsesidigt erkännande av intyg och andra handlingar. Ett gott anseende ska i huvudsak visas genom ett utdrag ur brottsregistret fram till utgången av 2012. Därefter kontrollerar myndigheten saken i elektroniska register. Polisen ska även i fortsättningen vara behörig att utfärda intyg över gott anseende. Trafiksäkerhetsverket utfärdar fortfarande intyg om yrkeskunnande.

12 §. *Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik.* Det föreslås att 12 § 2 och 3 mom. ändras så att städerna Björneborg, Joensuu, Jyväskylä, Kuopio och Åbo omvandlas till regionala kommunala myndigheter. Dessutom utvidgas behörighetsområdet för Samkommunen Helsingforsregionens trafik till att omfatta Sibbo kommun.

De föreslagna ändringarna av behörighetsområdena grundar sig på kommunernas egen vilja. Bildandet av regionala kommunala myndigheter främjar organiseringen av kollektivtrafiken på ett sätt som är ändamålsenligt med tanke på helheten inom stadsregionerna. I beskrivningen av behörighetsområdet för Lahtis slopas Artsjö, eftersom kommunen sammanslogs med Orimattila i början av 2011. Det föreslås att strukturen i momenten förtydligas så att det i 2 mom. finns bestämmelser om behörigheten för de kommunala myndigheter vars behörighetsområde gränsar till en kommun. I 3 mom. föreskrivs om regionala myndigheter.

Det föreslås att ändringen genomförs genom en ändring av 12 §, där det finns bestämmelser om myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik. På grund av hänvisningarna i lagen påverkar ändringen även innehållet i 13 och 14 §.

14 a §. *Annan än i 14 § avsedd kommuns behörighet.* Det föreslås att det till lagen fogas en 14 a §, där det finns bestämmelser om behörigheten för andra kommuner än de som avses i 14 § att upphandla sådan öppen kollektivtrafik som avses i trafikavtalsförordningen.

Enligt 9 § 2 mom. berättigar ett kollektivtrafiktillstånd till att med buss bedriva i trafikavtalsförordningen avsedd trafik enligt avtal med den behöriga myndigheten, en kommun eller samkommun samt beställningstrafik i hela landet med undantag för landskapet Åland. Det har emellertid inte funnits bestämmelser i lagen om behörigheten för andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 14 §. Detta har lett till osäkerhet.

En kommun eller samkommun ska kunna upphandla kompletterande kollektivtrafiktjänster i enlighet med lagen om offentlig upphandling (348/2007). Behörigheten att upphandla öppna kollektivtrafiktjänster ska i obetydlig omfattning sträcka sig utanför

kommunens egentliga behörighetsområde på motsvarande sätt som i fråga om en behörig kommunal myndighet som avses i 14 §. En annan kommun eller samkommun än en som avses i 14 § kan inte upphandla kollektivtrafiktjänster med ett koncessionsavtal.

15 §. Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik. I paragrafen finns bestämmelser om den behörighet om vilken det föreskrivs i EU:s förordning om internationell busstrafik. Det föreslås inte några ändringar i den inbördes fördelningen av uppgifter mellan myndigheterna.

19 §. Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd. I lagens 19, 20, 20 a och 21 § finns det bestämmelser om de krav som en sökande ska uppfylla för att få kollektivtrafiktillstånd. Det föreslås att de bestämmelser i gällande 19 § som grundar sig på direktivet ändras så att det i paragrafen bestäms om de förutsättningar för tillstånd som inte grundar sig på EU:s förordning om trafikidkare. I övrigt hänvisas det endast till motsvarande punkter i förordningen. Bestämmelserna i 3 mom. överförs ändrade till 20 §.

Enligt artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare ska trafikidkare ha ett gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser, erforderligt yrkeskunnande samt ett faktiskt och fast driftsställe i en medlemsstat. Enligt artikel 3.2 får medlemsstaterna besluta att införa ytterligare krav, vilka ska vara proportionerliga och icke-diskriminerande. I artikel 4 i förordningen föreskrivs om trafikansvariga. De krav som nämns i artikel 3 i förordningen har preciserats i artiklarna 5-9. Kravet på gott anseende förutsätter nationellt genomförande; de nödvändiga bestämmelserna införs i 20 och 20 a §. I 21 § ska föreskrivas om de ytterligare krav som förordningen medger och som tillämpas på yrkeskunnandet.

Av en sökande ska det fortfarande krävas rättshandlingsförmåga, men kravet är nu formulerat på ett nytt sätt så att även bestämmelserna i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) beaktas. För att få tillstånd ska sökanden ha uppnått myndighetsåldern och hans eller hennes handlingsbehörighet får inte ha begränsats med stöd av lagen om förmyndarverksamhet och en intressebevakare får inte ha förordnats för honom

eller henne. I 3 punkten ska det också uttryckligen föreskrivas att tillstånd inte kan beviljas en person som är försatt i konkurs.

Som ett nytt krav föreslås det att näringsförbud beaktas som ett hinder för tillstånd och som en grund för att återkalla tillstånd. Nytt är också kravet att företagets verkställande direktör och ett öppet bolags bolagsmän och ett kommanditbolags ansvariga bolagsmän uppfyller kravet på gott anseende.

Aven kravet på sökandens betalningsförmåga är nytt. Enligt kravet får ett företag inte ha obetalda skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som är föremål för utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga inte är ringa. Ett hinder för tillstånd är också att skulder har återbördats från utsökningen med ett medellöshetsintyg, utom när sökanden efter återbördandet av skulderna har fått nya tillgångar och skulderna har betalats.

20 §. Trafikansvarigas och andra fysiska personers goda anseende. Bestämmelserna om en trafikidkares yrkeskunnande överförs till 21 § ändrade på det sätt som förutsätts i EU:s förordning om trafikidkare. I paragrafen finns bestämmelser om trafikansvarigas goda anseende. Rubriken för paragrafen ändras.

I paragrafen hänvisas det till artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare. I artikeln föreskrivs det om förutsättningarna för gott anseende hos ett företag och företagets trafikansvarige. Enligt definitionen på trafikansvarig i artikel 2 i förordningen avses med trafikansvarig en fysisk person som är anställd av ett företag eller, om företaget självt är en fysisk person, denna eller, i förekommande fall, en annan fysisk person som företaget utser enligt avtal, och som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet. Enligt artikel 4.2 kan ett företag och även en fysisk person tillåtas att använda en annan person som trafikansvarig enligt avtal när den fysiska personen inte själv uppfyller kravet på yrkeskunnande enligt förordningen. I synnerhet för bekämpandet av den grå ekonomin är det viktigt att både den trafikansvarige och tillståndshavaren uppfyller kravet på gott anseende i en dylik specialsituation.

I artikel 6.1 i förordningen finns det bestämmelser om de överträdelse av bestäm-

melserna i nationell lagstiftning som kan leda till förlust av det goda anseendet. Till uppräknningen i 1 mom. 2 punkten i paragrafen har det fogats bestämmelser om beskattningen, som inte ingår i gällande lag. Ny är även bestämmelsen i 1 mom. 3 punkten, där man på samma sätt som i förordningen föreskriver att även andra påföljder än fängelsestraff och dagsböter bör beaktas. Till dessa påföljder hör bl.a. körförbud och ordningsbot. I den nya 1 mom. 4 punkten ska det föreskrivas om situationer då en person har ådragit sig påföljder enligt både 2 och 3 punkten.

Vid bedömningen ska det dessutom ytterligare beaktas om de gärningar som nämns i 1 mom. 1-4 punkten visar att en person är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig kollektivtrafik. I nämnda artikel 6.2 bestäms om myndighetens förfarande när den trafikansvarige eller transportföretaget i en eller flera medlemsstater har ådragit sig sanktioner för överträdelse av gemenskapsreglerna. När den behöriga myndigheten har fått kännedom om överträdelser ska den avgöra om kravet på gott anseende fortfarande uppfylls. Om myndigheten anser att kravet uppfylls, ska ett motiverat beslut fattas i ärendet och skälen ska noteras i det nationella registret. Enligt artikel 6.2 b ska myndigheten när den avgör en eventuell förlust av det goda anseendet beakta de allvarligaste överträdelserna, som nämns i bilaga IV till förordningen. Det föreslås att det i 2 mom. 1-5 och 7 punkten bestäms om den nationella bedömningen av uppenbar olämplighet. Uppenbar olämplighet föreligger när antalet gärningar är stort, gärningen är allvarlig och systematisk, gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet samt när gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik. Uppenbar olämplighet föreligger också när gärningen i övrigt tyder på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten. Syftet med ett kollektivtrafiktillstånd är uttryckligen att garantera säkerheten. När man bedömer den uppenbara olämpligheten ska bedömningen utgå från bedrivandet av yrkesmässig kollektivtrafik.

20 a §. Juridiska personers goda anseende. Enligt förslaget ska en ny 20 a § fogas till lagen. I den nya paragrafen ska det föreskrivas om ett företags goda anseende. Kravet är nytt och det grundar sig på artikel 6.1 i EU:s för-

ordning om trafikidkare. Enligt artikeln ska både ett företag och dess trafikansvarige uppfylla kravet på gott anseende. När det bedöms om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska samfundsbot ses som en betydelsefull påföljd som direkt riktar sig till företaget och som bedöms under en period på fem år. Ett företag ska inte heller anses ha uppfyllt kravet på gott anseende, om dess operativa ledning har förlorat sitt goda anseende. Den operativa ledningens goda anseende bedöms på samma grunder som den trafikansvariges goda anseende.

I paragrafen föreslås det dessutom att kravet på gott anseende också ska gälla ett företags verkställande direktör, ett öppet bolags bolagsmän och ett kommanditbolags ansvariga bolagsmän. Artikel 6.1 i förordningen tillåter en utvidgning av kretsen av personer som ska ha ett gott anseende. Syftet med ändringen är i synnerhet att minska möjligheterna för en person som är dömd för ekonomiska brott att fortsätta med trafik i ett annat bolag som han eller hon äger i de fall då näringsförbud inte har meddelats personen i fråga.

21 §. Yrkesmässiga kvalifikationer. På grund av EU:s förordning om trafikidkare är det onödigt att föreskriva om trafikidkarens ekonomiska resurser, penningbelopp och sätet att räkna ut dem, eftersom det i artikel 7 i förordningen finns bestämmelser om detta. Det föreslås att innehållet i paragrafen ändras helt. Samtidigt ändras rubriken för paragrafen. I paragrafen finns bestämmelser om trafikidkarens och den trafikansvariges yrkesmässiga kompetens till den del ämnesblocket inte täcks med bestämmelserna i EU:s förordning om trafikidkare. Utöver kraven i förordningen ska man även i fortsättningen i regel förutsätta att företagarkursen i busstrafik avläggs.

Paragrafens innehåll motsvarar innehållet i gällande 19 § 3 mom. och 20 §, och det omfattar inga andra ändringar än sloandet av de bestämmelser som överlappar bestämmelserna i EU:s förordning om trafikidkare.

25 §. Ansökan om kollektivtrafiktillstånd. Det föreslås att paragrafen upphävs såsom onödig. Vid ansökan om kollektivtrafiktillstånd ska bestämmelserna i förvaltningslagen iakttas.

30 §. Giltighetstid och villkor för trafik tillstånd. Det föreslås att 1 mom. kompletteras med en bestämmelse om styrkta kopior av kollektivtrafik tillståndet. Avsikten är att förhindra en situation där trafik bedrivs med fler bilar än vad tillståndet förutsätter. Detta har varit möjligt, eftersom den kopia av tillståndet som enligt 54 § ska medföras i bilen har kunnat vara styrkt av vem som helst. I fortsättningen krävs det av en kopia samma säkerhetskomponenter som av en kopia av ett gemenskapstillstånd, och närings-, trafik- och miljöcentralen utfärdar kopiorna till sökanden. Ändringen syftar till att underlätta tillsynen över trafiken. Till tillämpningen av paragrafen hör en precisering som gäller 54 § och en övergångsbestämmelse, enligt vilken de nya kopiorna utfärdas till trafikidkarna före utgången av 2012.

30 a §. Kontroll. Det föreslås att en ny 30 a § tas in i lagen. I paragrafen ska det föreskrivas om de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralernas kontrollskyldighet. I 1 mom. hänvisas det till artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare, som ålägger de behöriga myndigheterna att kontrollera om de trafikidkare som beviljats tillstånd fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i förordningen.

Enligt 2 mom. ska myndigheterna en gång per kalenderår utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Den årliga utredningen ska gälla alla tillståndshavare. I detta fall beaktas både de krav som ingår i EU:s förordning om trafikidkare och de övriga krav i 19 § som en tillståndshavare ska uppfylla.

30 b §. Företag med högre risk. Det föreslås att en ny 30 b § tas in i lagen, och att det i 1 mom. bestäms enligt vilka grunder en tillståndshavare betraktas som ett företag med högre risk samt i 2 mom. när en tillståndshavare upphör att vara ett företag med högre risk. I EU:s förordning om trafikidkare ingår en förpliktelse att på företag tillämpa ett riskvärderingssystem vad gäller kravet på gott anseende.

Som ett företag med högre risk betraktas en fysisk person som är tillståndshavare, om han eller hon har begått åtminstone det antal brott eller förseelser som avses i 20 § 1 mom. och för vilka han eller hon dömts till fängelsestraff, böter eller andra påföljder, t.ex. ord-

ningsböter eller körförbud åtminstone i den utsträckning som avses i paragrafen. Som ett företag med högre risk betraktas också en trafikidkare vars trafikansvarige har gjort sig skyldig till nämnda gärningar. Samma gäller en juridisk person som har dömts till samsfundsbot eller vars verkställande direktör eller ansvariga bolagsman har dömts till fängelsestraff, böter eller andra påföljder på det sätt som avses i 20 § 1 mom. Tillståndshavaren ska betraktas som ett företag med högre risk oberoende av om gärningarna visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig kollektivtrafik. En bedömning av en persons olämplighet görs i samband med det förfarande då trafik tillståndet återkallas eller varning ges.

Enligt 2 mom. upphör ett företag att vara ett företag med högre risk, om det eller personer som omfattas av kravet på ett företags goda anseende under det senaste kalenderåret inte har begått nya överträdelser eller om det totala antalet överträdelser är mindre än vad som bestäms i 20 § 1 mom. eller 20 a § 1 mom. Ett företag som har fått sitt kollektivtrafik tillstånd återkallat betraktas inte heller längre som ett företag med högre risk.

30 c §. Kontroller i företag. I paragrafen föreskrivs det hur kontrollerna inriktas och vilket deras syfte är, vilket förfarande som iakttas vid kontrollerna och i vilka lokaler och på vilka områden kontrollerna kan genomföras. Enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare ska medlemsstaterna genomföra kontroller i företag som är klassificerade som företag med högre risk. För detta ändamål ska medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som de infört enligt artikel 9 i kontroll direktivet till att omfatta alla överträdelser som fastställs i artikel 6. Till och med den 31 december 2014 ska medlemsstaterna genomföra kontroller minst vart femte år för att säkerställa att företagen uppfyller alla krav i artikel 3. Medlemsstaterna ska ytterligare på uppmaning av kommissionen utföra enskilda kontroller.

I 1 mom. hänvisas det till de bestämmelser i EU:s förordning om trafikidkare som gäller de behöriga myndigheternas skyldigheter samt kontrollernas syfte och inriktandet av dem. På det sätt som förutsätts i artikel 9 i kontroll direktivet ska det föreskrivas att före-

tag med högre risk ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag.

Vid kontrollerna ska 39 § i förvaltningslagen iakttas även i sådana fall då kontrollen inte hänför sig till t.ex. ett konstaterande av förutsättningarna för ett beslut om återkallande av ett tillstånd. Hit hör i allmänhet kontrollerna av andra företag än företag med högre risk. Enligt 39 § i förvaltningslagen ska en myndighet underrätta en part som direkt berörs av ärendet om tidpunkten då en inspektion som faller under myndighetens behörighet inleds, såvida syftet med inspektionen inte äventyras av en sådan underrättelse. Man kan av grundad anledning låta bli att på förhand underrätta företag med högre risk om kontroller. Om det exempelvis är sannolikt att tillståndshavaren kan gömma eller föra bort handlingar eller fordon som är föremål för kontrollen, kan man låta bli att underrätta företaget. Tillståndshavaren bör i allmänhet underrättas på förhand om kontroller i andra företag än företag med högre risk.

Tillståndshavaren har rätt att närvara vid kontrollen och framföra sina åsikter och frågor om sådant som hänför sig till kontrollen. Tillståndshavaren ska så långt möjligt underrättas om syftet med kontrollen, utförandet av den och fortsatta åtgärder. Kontrollen ska utföras utan att föremålet för den föranleds oskälig olägenhet.

Kontrollören ska omedelbart uppgöra en skriftlig inspektionsberättelse, av vilken det framgår hur kontrollen har framskridit och de centrala iakttagelser som kontrollören har gjort. Inspektionsberättelsen ska ges till tillståndshavaren för kännedom.

I 2 mom. föreskrivs det om de handlingar som tillståndshavaren på begäran ska visa upp för kontrollmyndigheten. I 3 mom. föreskrivs det vilka lokaler och områden tillståndshavaren ska visa för kontrollören. Sådana lokaler eller områden som omfattas av hemfriden får inte kontrolleras. I 4 mom. föreskrivs det att handlingar kan föras till en annan plats för kontroll och att de ska returneras.

31 §. Återkallande av kollektivtrafiktillstånd och en persons olämplighet för yrket. I 1 mom. bestäms om återkallande av kollektivtrafiktillståndet i sådana fall att tillståndshavaren begär att tillståndet återkallas eller

när personen i fråga har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. I paragrafen finns det även bestämmelser om återkallande av tillstånd i sådana situationer då tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit en person som meddelats näringsförbud att själv eller genom mellanhänder handla i strid med näringsförbudet eller det tillfälliga näringsförbudet. Bestämmelsen tillämpas även när en trafikansvarig handlar i strid med ett näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. På återkallande av kollektivtrafiktillstånd när tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillstånd i 19 § 1 mom. 1 punkten eller första meningen i 2 mom. tillämpas artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare, enligt vilken trafikidkaren också kan ges en tidsfrist för att åtgärda situationen.

I paragrafens nya 2 mom. föreskrivs om återkallande av ett kollektivtrafiktillstånd av orsaker som hänför sig till 19 § 1 mom. 2-5 punkten och som inte ingår i EU:s förordning om trafikidkare. I situationer som dessa kunde ett alternativ vara att ge en varning i enlighet med 35 §.

I det nya 3 mom. finns en hänvisningsbestämmelse till artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel 14 ska myndigheten förklara den trafikansvarige olämplig att leda ett företags transportverksamhet, om han eller hon förlorar sitt goda anseende i enlighet med artikel 6.

I det nya 4 mom. bestäms med anknytning till åtgärden i 3 mom. när en trafikansvarig som förlorat sitt goda anseende tidigast kan anses vara lämplig för yrket. Förlusten av gott anseende gäller i minst 2 år. Ett gott anseende som förlorats på grund av fängelsestraff ska återställas tidigast när fem år har förflutit från det att personen dömdes till fängelsestraff. Om det finns flera fängelsestraff, räknas tiden från den senaste domen. Närings-, trafik- och miljöcentralen antecknar i sitt beslut när det goda anseendet tidigast kan återställas. En bestämmelse om återställande av en persons lämplighet föreslås i 35 §.

33 §. Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på begäran av tillståndshavaren. Det föreslås preciseringar i paragrafens orda-

lydelse och ändringar i momentindelningen. I 1 mom. finns bestämmelser om huvudregeln och i 2 och 3 mom. om undantagen. Dessutom föreslås det att den sista meningen i paragrafen preciseras så att ett återkallande av ett tillstånd som är grundat på skälighet klart och tydligt ska vara en separat tillämpning i jämförelse med det övriga innehållet i momentet.

34 a §. *Tillfälligt återkallande av kopia av kollektivtrafiktillstånd.* Det föreslås att det i lagen tas in en ny 34 a § med bestämmelser om tillfälligt återkallande av kopior av ett kollektivtrafiktillstånd när tillståndshavaren eller en förare som är anställd av tillståndshavaren eller som annars anlitas av tillståndshavaren har dömts för upprepade och allvarliga överträdelse av bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet. Bestämmelsens 1 mom. motsvarar i huvudsak innehållet i 21 § i godstransportlagen. Bestämmelser om återkallande av kopior av ett gemenskapstillstånd finns i artikel 22 i EU:s förordning om internationell busstrafik. Bestämmelser om varning finns i 35 §.

När en trafikidkares förare upprepade gånger gör sig skyldiga till att underlåta att iakttä kör- och vilotider eller till överträdelse av andra bestämmelser om trafik- och fordonssäkerhet görs det i praktiken inga ingrepp i trafikstillståndet för närvarande.

Bestämmelsen om gott anseende avser trafikidkaren eller den trafikansvarige. En tillståndshavare eller trafikansvarig som inte själv kör fordonet gör sig dock i allmänhet inte skyldig till nämnda gärningar. Med stöd av 105 a § i vägtrafiklagen döms tillståndshavaren eller den trafikansvarige i stället för föraren för överträdelse av bestämmelserna om körtider, om personen i fråga medvetet har gjort upp en tidtabell för föraren som förutsätter överträdelse av körtidsbestämmelserna. För andra överträdelse som föraren begår kan tillståndshavaren eller den trafikansvarige dömas för anstiftan till brott. Vid praktisk brottsutredning går det i allmänhet inte att påvisa tillståndshavarens eller den trafikansvariges skuld.

Därför föreslås det en ny bestämmelse med stöd av vilken en kopia av ett kollektivtrafiktillstånd kunde återkallas för högst tre månader på grund av förarens överträdelse av be-

stämmelserna. Kopior av tillståndet återkallas likväl inte, om trafikidkaren eller den trafikansvarige har uppfyllt sin kontrollskyldighet som grundar sig på rätten att leda arbetet och inte har kunnat förhindra överträdelsen. I praktiken sker överträdelserna av bestämmelserna om kör- och vilotider alltid under arbetsgivarens överinseende, och därför kan en tillståndshavare i allmänhet inte befrias från ansvaret för överträdelse av dessa bestämmelser. Däremot kan en del av överträdelserna mot bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet vara sådana att arbetsgivaren inte har kunnat påverka dem. Arbetsgivaren ska emellertid vara skyldig att bevisa att han eller hon har gjort sitt yttersta för att förhindra överträdelse av bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet. Exempelvis det säkerhetsprogram som arbetsgivaren tillämpar, iakttagandet av programmet och tillsynen över att programmet iakttas kunde vara ett sätt att befrias från de påföljder som drabbar tillståndshavaren.

Antalet tillstånd som ska återkallas är beroende av tillståndshavarens totala antal tillståndskopior. För den som innehar ett par tre kopior av ett kollektivtrafiktillstånd är tröskeln för att få tillståndet återkallat högre än för den som har flera kopior.

Vid tillämpningen av motsvarande bestämmelse i godstransportlagen har det framkommit att vissa företag har sökt fler trafikstillstånd omedelbart efter det att de har fått ett beslut om återkallande. Därför föreslås det i 2 mom. en förtydligande bestämmelse, enligt vilken tillståndshavaren inte har rätt att få antalet bilar i sitt kollektivtrafiktillstånd höjt under den tid en kopia eller flera kopior av tillståndet är återkallade.

35 §. *Varning, rättelse av en försummelse och återställande av en persons lämplighet.* Det föreslås att 1 mom. ändras så att det i momentet även hänvisas till den nya 34 a §. När 34 a § tillämpas ska varning vara möjlig i lindrigare fall i stället för att återkalla kopian av ett tillstånd. Hänvisningen till 31 § ändras så att den gäller endast 19 § 1 mom. 2—5 punkten som nämns i 2 mom. därför att artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare till övriga delar tillämpas i stället för nationell lag. Av samma orsak har det i början av

2 mom. tagits in en hänvisning till nämnda artikel.

Paragrafens 3 mom. är nytt. I momentet föreskrivs det om sådana åtgärder för återuppriktande enligt artikel 14.2 i EU:s förordning om trafikidkare som ska tillämpas när en person inte längre anses vara olämplig för yrket på det sätt som avses i förordningen. Vid en bedömning av en persons lämplighet ska man beakta, om det inom den utsatta tiden enligt 31 § 4 mom. har framkommit domar eller andra påföljder som avses i 20 § och på grund av vilka personen fortfarande inte kan anses ha gott anseende. I detta sammanhang ska man också bedöma om gärningarna visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig kollektivtrafik. Beståndsdelarna i bedömningen är således desamma som vid tillämpning av 20 §. Om personen fortfarande inte kan anses ha gott anseende, fastställer den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen en ny tidsfrist enligt 31 § 4 mom.

50—51 §. Det föreslås att bestämmelserna om döds- och konkursbans rätt att fortsätta trafiken och byta ut den trafikansvarige upphävs. I stället för nationella bestämmelser tillämpas artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare. I artikeln finns bestämmelser om det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar och därtill hörande tidsfrister när ett företag inte längre uppfyller kraven i artikel 3 i förordningen.

53 §. Rättelseyrkande och ändringssökande. Paragrafens 3 mom. kompletteras med en bestämmelse om hur ändring söks i beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik och EU:s förordning om trafikidkare. I förordningarna förutsätts det uttryckligen att medlemsstaterna ska säkerställa att trafikidkare har rätt att söka ändring i den behöriga myndighetens beslut.

54 §. Skyldighet att visa upp handlingar. Det föreslås att paragrafen preciseras så att den ändring av 30 § 1 mom. som föreslås har beaktats. Trafikidkaren ska för kontrollmyndigheten visa upp en kopia av kollektivtrafikavtalet som överensstämmer med de nya kraven. Till paragrafen hör en övergångsbestämmelse.

56 §. Straffbestämmelser. Det föreslås en ändring i paragrafen till följd av att namnet

på och innehållet i EU:s förordning om internationell busstrafik ändrats. I paragrafen ska det inte längre hänvisas till den upphävda förordningen om cabotagetrafik. Ändringarna är av teknisk karaktär.

58 §. Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter. Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen, varvid det nuvarande enda momentet ändras till 1 mom., som i fråga om sitt innehåll har kompletterats.

Det föreslås att 1 mom. kompletteras så att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen ska ha rätt att utöver tidigare uppgifter dessutom få uppgifter ur näringsförbudsregistret. Ur alla register som nämns i momentet bör det vara möjligt att få uppgifter även om företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän. Uppgifternas användningsändamål utvidgas så att de också får användas för behandlingen av uppgifter som rör varningar och en persons olämplighet.

I det nya 2 mom. föreslås det att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen för tillsynen över tillståndshavarna ska ha rätt att av olika myndigheter även få andra uppgifter än sådana som finns i de register som nämns i 1 mom. Normalt ges uppgifterna på centralens begäran, men de myndigheter som nämns i momentet får även på eget initiativ lämna dessa uppgifter till närings-, trafik- och miljöcentralen. I 30 a, 30 b och 30 c § finns bestämmelser om tillsynen och kontroller som hör till tillsynen. Uppgifterna från företagskontrollerna används för prioriteringen av de kontroller som avses i artikel 12.2 i EU:s förordning om trafikidkare.

De kollektivtrafiktillstånd och intyg över den yrkesmässiga kompetensen som beviljats innan lagen har trätt i kraft förblir fortfarande i kraft. Före utgången av 2012 tar man i bruk kopior av kollektivtrafiktillståndet som är försedda med säkerhetskomponenter.

Enligt artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare kan medlemsstaterna bevilja undantag från det examensprov som avses i artikel 8.1 för personer som kan bevisa att de fortlöpande har lett vägtransportföretag för persontrafik i en eller flera medlemsstater under tioårsperioden före den 4 december 2009. Bestämmelsen har betydelse för de trafikidkare som var i branschen redan i början av

1990-talet när man för första gången började tillämpa kravet på yrkeskunnande.

1.2 Lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik

3 §. Förutsättningar för tillstånd. Det föreslås att 1 mom. ändras så att kravet på sökandens rättshandlingsförmåga formuleras med beaktande av bestämmelserna i lagen om förmyndarverksamhet.

Ändringen är densamma som i 19 § 1 mom. 2 punkten i kollektivtrafiklagen.

7 §. Övervakning av trafikföretagarutbildningen. Till paragrafen fogas en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att regelbundet övervaka dem som ordnar trafikföretagarutbildning. Dessutom ändras hänvisningen till direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter, som upphävs, i stället till en hänvisning till EU:s förordning om trafikidkare. Definitionen på hemfrid utvidgas så att den överensstämmer med grundlagen.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

3 Ikraftträdande

Lagen om ändring av kollektivtrafiklagen och lagen om ändring av 3 och 7 § i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik föreslås träda i kraft den 4 december 2011. Kollektivtrafiklagens 12 § 2 och 3 mom., med undantag för 3 mom. 7 punkten, föreslås träda i kraft först den 1 januari 2012 och 12 § 3 mom. 7 punkten först den 1 juli 2012. Björneborgs stad är med stöd av övergångsbestämmelsen behörig myndighet på sitt eget område fram till och med den 30 juni 2012.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Näringsfrihet

I denna proposition föreslås det ändringar i bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av trafik tillstånd för yrkesmässig persontrafik och återkallande av tillstånd.

Bestämmelserna bör till denna del bedömas ur näringsfrihetens synvinkel. Bestämmelser om näringsfriheten finns i 18 § 1 mom. i grundlagen.

Enligt riksdagens grundlagsutskotts praxis har näringsfriheten betraktats som en huvudregel i överensstämmelse med grundlagen. Undantagsvis är det emellertid tillåtet att kräva tillstånd för näringsverksamhet när viktiga och starka samhällseliga intressen talar för det. Dessutom ska de föreslagna bestämmelserna om tillstånd alltid uppfylla de övriga allmänna förutsättningar som krävs av en lag som begränsar en grundläggande fri- eller rättighet; begränsningar av näringsfriheten ska vara exakta och noggrant avgränsade. Det väsentliga innehållet i bestämmelserna, t.ex. begränsningarnas omfattning och förutsättningar, ska framgå av lagen. Beträffande innehållet i regleringen är det viktigt att bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av tillstånd och tillståndets giltighet gör myndighetsverksamheten tillräckligt förutsebar. I vilken utsträckning myndigheternas befogenheter fastställs enligt s.k. bunden prövning har även betydelse. Grundlagsutskottet har tidigare i ett flertal utlåtanden behandlat frågor i anknytning till näringsfriheten, bl.a. i utlåtandena GrUU 28/2001 (bevakningsföretag), GrUU 23/2000 (lotterier), GrUU 53/2001 (affärsbanker), GrUU 14/2004 (utsläppshandel), GrUU 9/2005 (försäkringsförmedling), GrUU 33/2005 (försäljning av läkemedel), GrUU 8/2006 (veterinäryrket), GrUU 31/2006 (taxitrafik) och GrUU 32/2010 (gruvdrift).

I 19, 20, 20 a och 21 § i kollektivtrafiklagen finns det bestämmelser om de krav gällande personer som ingår i förutsättningarna för beviljande av trafik tillstånd. Bestämmelserna ingår huvudsakligen i EU:s förordning om trafikidkare och det hänvisas endast till dem i lagen. Förordningen förutsätter emellertid nationella bestämmelser om kravet på gott anseende. Dessutom gör förordningen det möjligt att uppställa ytterligare krav på basis av nationell prövning. Ytterligare krav av detta slag är i propositionen utvidgat av kretsen av personer som omfattas av kravet på gott anseende så att den även innefattar personer i central ställning i företaget, beaktandet av företagets obetalda skulder eller

skulder som är föremål för utsökning och bestämmelserna om att näringsförbud ska vara ett hinder för tillstånd. Ändringarna och tilläggen uppfyller de krav som ställs på en begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Regleringen är nödvändig särskilt av orsaker som anknyter till säkerhet och bekämpande av den grå ekonomin. Regleringen görs till alla delar i lag. De föreslagna bestämmelserna är också exakta och noggrant avgränsade.

I 31, 33, 34 a och 35 § i kollektivtrafiklagen föreskrivs om återkallande av trafikstillstånd, varning och en persons olämplighet för yrket. Det föreslås ändringar i bestämmelserna om återkallande på grund av EU:s förordning om trafikidkare samt tillägg som föranleds av nya förutsättningar för beviljande av tillstånd. Enligt artikel 14 i förordningen ska en trafikansvarig som förlorar sitt goda anseende förklaras olämplig att leda ett företags transportverksamhet. I artikeln förutsätts bestämmelser i nationell lagstiftning om åtgärder för återupprättande, som senare ska återställa personens lämplighet. Bestämmelser om detta ingår i kollektivtrafiklagens 31 § 3 och 4 mom. i fråga om förlusten av lämplighet och i 35 § 3 mom. i fråga om återställande av lämpligheten.

Till kollektivtrafiklagen föreslås en bestämmelse som motsvarar 21 § i godstrafiklagen, enligt vilken upprepade och allvarliga överträdelse av bestämmelserna om trafik- eller fordonssäkerhet när det gäller en person som är anställd av tillståndshavaren kan leda till återkallande av en kopia av ett kollektivtrafikstillstånd för en tid på högst tre månader. Grundlagsutskottet har vid reglering av näringsverksamhet i regel ansett att återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper i den enskildes rättsliga ställning och att åtgärden har en mer drastisk verkan än ett avslag på en tillståndsansökan. Därför har utskottet ansett det nödvändigt för att bestämmelsen ska vara rätt proportionerad att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga och väsentliga överträdelse eller försummelser och vid att eventuella anmärkningar eller varningar till tillståndshavaren inte har lett till att uppenbara brister i verksamheten har korrigerats. Grundlagsutskottet har behandlat ärendet bl.a. i sina utlåtanden

GrUU 16/2003, GrUU 44/2004, GrUU 48/2005, GrUU 8/2006 och GrUU 32/2010. De föreslagna bestämmelserna uppfyller utskottets krav.

Med stöd av vad som anförts ovan finns det godtagbara skäl till att begränsa näringsfriheten och lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Hemfrid

Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att en åtgärd som ingriper i hemfriden kan godkännas ”för att brott skall kunna utredas” om åtgärden i bestämmelsen kopplas till att det finns en konkret och specificerad anledning att misstänka att brott mot lagen har begåtts eller kommer att begås (GrUU 20/2001). Grundlagens bestämmelse om hemfriden täcker i princip alla lokaler som är avsedda som fast bostad (GrUU 46/2001).

Grundlagsutskottet har bedömt de bestämmelser med stöd av vilka kontroller i lokaler som omfattas av hemfriden är möjliga att utföra på grund av misstankar om förseelser som högst straffas med böter, och har ansett att ingrepp i den grundlagstryggade hemfriden för utredning av förseelser som är föga klandervärda inte uppfyller proportionalitetskravet beträffande en begränsning av en grundläggande fri- eller rättighet (GrUU 40/2002). Utskottet har likväl senare ansett (GrUU 69/2002) att det vid kontroll av hur stöd och bidrag som beviljats av offentliga medel används under vissa förutsättningar är möjligt att inspektioner för kontroll av att medlen används på tillbörligt vis utförs även i lokaler som är avsedda för permanent boende, också om det finns grundad anledning att misstänka sådana straffbara förseelser som allra högst ger bötesstraff.

I 30 c § i kollektivtrafiklagen finns det bestämmelser om skyddet av hemfriden som hänför sig till de kontroller som anges i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Enligt 3 mom. i paragrafen kan det genom lag bestämmas om åtgärder som ingriper i hemfriden och som är nödvändiga för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna tryggas och för att brott ska kunna utredas.

Avsikten är dock inte att utsträcka kontrollerna till lokaler som omfattas av hemfriden.

I EU:s förordning om trafikidkare finns det bestämmelser om syftet med kontrollerna och om inriktandet av dem. Enligt förordningen ska kontrollerna riktas särskilt till företag med högre risk, som ska kontrolleras oftare och mer ingående. Som företag med högre risk betraktas en trafikidkare som har dömts till straff eller andra påföljder för brott eller överträdelser som är betydande med tanke på bestämmelserna om gott anseende i lagens 20 och 20 a §.

I lagens 30 c § finns det bestämmelser om det förfarande som ska iakttas vid genomfö-

rande av kontroller och om kontrollmyndighetens rättigheter och skyldigheter. Vid kontrollerna tillämpas 39 § i förvaltningslagen även i sådana fall då kontrollen inte genomförs för utredning av ett förvaltningsärende eller för konstaterande av förutsättningarna för ett beslut. Hit hör i allmänhet kontrollerna av andra företag än företag med högre risk. Kontrollerna utförs endast av myndigheter. Med stöd av vad som anförts ovan är de föreslagna bestämmelserna inte problematiska ur grundlagens synvinkel.

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

1.

Lag**om ändring av kollektivtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i kollektivtrafiklagen (869/2009) 2 § 7 punkten och 16, 25, 26, 50 och 51 §, av dem 16 och 51 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1694/2009 samt 25 och 50 § sådana de lyder i lag 1694/2009,

ändras 2 § 6, 8 och 10 punkten, 8 § 1 mom., 9 § 1 och 2 mom., 11 §, 12 § 2 och 3 mom., 15 och 19—21 §, 30 § 1 mom., 31, 33 och 35 §, 53 § 3 mom., 54 §, 56 § 1 mom. och 58 §, av dem 11 och 20 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1694/2009, 12 § 2 och 3 mom. samt 15 § sådana de lyder i lag 1007/2010, 19 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1007/2010 och 31 § sådan den lyder i lag 1694/2009, samt

fogas till lagen nya 14 a, 20 a, 30 a, 30 b, 30 c och 34 a § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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,

8) *EU:s förordning om trafikidkare* 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,

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

8 §

Behov av tillstånd

Det krävs trafiktillstånd för yrkesmässig persontransport på väg med buss. Trafiktillstånd krävs även i situationer som avses i artikel 1.4 b i EU:s förordning om trafikidkare när ett företags huvudsakliga verksamhet är någon annan än yrkesmässig persontransport på landsväg.

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. Bestäm-

melser 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.

Ett kollektivtrafiktillstånd är ett sådant tillstånd att bedriva yrkesmässig persontrafik som avses i artikel 2.6 i EU:s förordning om trafikidkare. Ett kollektivtrafiktillstånd berättigar till att med buss bedriva sådan trafik som avses i trafikavtalsförordningen enligt avtal med den behöriga myndigheten, en kommun eller samkommun samt beställningstrafik i hela landet med undantag för landskapet Åland. Vid bedrivande av beställningstrafik får körningar från taxistationer inte tas emot.

11 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentraler som avses i 10 § är behöriga myndigheter enligt artikel 10 i EU:s förordning om trafikidkare. Dessutom kan polisen, arbetarskyddsförvaltningen, Skatteförvaltningen och tullverket delta i de kontroller som avses i artikel 10.1 d på basis av de befogenheter som de har med stöd av någon annan lag. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att få handräckning av nämnda myndigheter vid kontrollerna. Trafiksäkerhetsverket är den nationella kontaktpunkt som avses i artikel 18 i förordningen.

Polisen på den ort där företaget har sitt faktiska och fasta driftsställe utfärdar de handlingar som avses i artikel 19.1 och de intyg som avses i artikel 19.2 i EU:s förordning om trafikidkare. Trafiksäkerhetsverket utfärdar de intyg om yrkeskunnande som avses i artikel 21.1 i förordningen.

12 §

Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik

Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart i Hyvinge, Imatra, Kajana, Karleby, Kemi, Kotka, Kouvola, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Vasa, Villmanstrand eller Uleåborg beviljas av den behöriga kommunala myndigheten.

En regional kommunalmyndighet beviljar tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom dess behörighetsområde. Regionala kommunala myndigheter är

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo och Vanda bildar,

2) Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,

3) Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Liperi bildar,

4) Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar,

5) Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,

6) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

7) Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,

8) Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Birkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,

9) Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar.

14 a §

Annan än i 14 § avsedd kommuns behörighet

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 14 § får för att komplettera kollektivtrafiktjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av lagen om offentlig upp-

handling. Trafik som en kommun eller samkommun upphandlat får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

15 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik är de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna, Trafiksäkerhetsverket och Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket utfärdar det certifikat som avses i artikel 5.5 i nämnda förordning för trafik som bedrivs för egen räkning samt tar emot de meddelanden som avses i artikel 5.3 femte stycket. Polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 4.3, 18.2 och 19 i nämnda förordning.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen på den ort där sökanden har sitt faktiska och fasta driftsställe är behörig att bevilja ett gemenskapstillstånd enligt artikel 4 i den förordning som nämns i 1 mom., att återkalla tillståndet enligt artiklarna 21, 22.1 eller 22.3-22.5, att ålägga sanktioner mot trafikidkare som är hemmahörande i en annan medlemsstat enligt artikel 23.2 samt registrera uppgifter i det nationella elektroniska registret över trafikidkare enligt artikel 24. På Åland sköts dessa uppgifter av Statens ämbetsverk på Åland.

Behörig myndighet för sådan linjebaserad trafik som avses i kapitel III i den förordning som nämns i 1 mom. är den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral inom vars område rutten finns. På Åland beviljas tillstånd för linjebaserad trafik av Statens ämbetsverk på Åland. Om linjens rutt finns inom flera än en behörig myndighets behörighetsområde, beviljas tillståndet av den myndighet inom vars område den längsta sträckan av rutten finns.

19 §

Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande

- 1) som uppfyller de krav enligt artiklarna 4 och 6—8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på den som bedriver persontrafik på landsväg,

- 2) som har uppnått myndighetsåldern och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) och som inte med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen har förordnats en intressebevakare,

- 3) som inte är försatt i konkurs,

- 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,

- 5) som inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

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 förordning som nämns samt förutsättningarna i 1 mom. 2 och 5 punkterna 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 §.

20 §

Trafikansvarigas och andra fysiska personers goda anseende

Om inte något annat följer av 2 mom. har en trafikansvarig eller en fysisk person som är sökande inte gott anseende på det sätt som avses artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om

- 1) han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff för ett brott,

2) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller yrkesansvar eller för brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare,

3) han eller hon under de senaste två åren har påförts andra sanktioner än fängelsestraff eller böter för minst fyra sådana allvarliga förseelser som avses i artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare, eller

4) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff eller har påförts sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar som avses i 2 eller 3 punkten.

En trafikansvarig och en fysisk person som är sökande ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig kollektivtrafik. Uppenbar olämplighet föreligger när

- 1) antalet gärningar är stort,
- 2) gärningen är allvarlig,
- 3) gärningen är systematisk,
- 4) gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet,
- 5) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik,
- 6) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare,
- 7) gärningen på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten.

20 a §

Juridiska personers goda anseende

Om inte något annat följer av 2 mom. har en juridisk person som ansöker om kollektivtrafiktillstånd inte gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om

- 1) personen under de senaste fem åren har dömts till samfundsbrot, eller
- 2) dess verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 20 §.

En juridisk person som ansöker om ett kollektivtrafiktillstånd ska dock anses ha gott anseende, om den gärning som ligger till grund för den dom som avses i 1 mom. 1 punkten inte visar att sökanden på det sätt som avses i 20 § 2 mom. är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig kollektivtrafik.

21 §

Yrkesmässiga kvalifikationer

Den som ansöker om kollektivtrafiktillstånd och den trafikansvarige anses ha yrkesmässiga kvalifikationer, om de uppfyller de krav som ställs i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare och har avlagt en företagarkurs i busstrafik samt över godkänt examensprov enligt nämnda artikel fått ett intyg som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket eller av det ämbetsverk eller den inrättning som föregick Trafiksäkerhetsverket och som var behörigt att utfärda motsvarande intyg. Fullgörande av en företagarkurs krävs inte av den som under minst två år har innehått ledande uppgifter i ett företag som bedriver persontrafik. Trafiksäkerhetsverket godkänner som deltagare i examensprovet den som inte behöver avlägga företagarkursen.

Företagarkurser i busstrafik omfattar minst 160 timmar. I kursens undervisning ska ingå åtminstone de ämnesblock som avses i artikel 8.1 i EU:s förordning om trafikidkare och som nämns i bilaga I till nämnda förordning.

Trafiksäkerhetsverket ordnar det skriftliga examensprov som avses i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare och utfärdar ett intyg över avlagt examensprov. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert för utarbetandet av provuppgifterna i examensprovet och ordnandet av provtillfället.

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 maximitalet 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.

30 a §

Kontroll

Bestämmelser om skyldigheten för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentraler som avses i 11 § 1 mom. att kontrollera om tillståndshavarna uppfyller kraven i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare finns i artikel 12 i nämnda förordning.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna ska minst en gång per kalenderår utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller de förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd som anges i 19 §.

30 b §

Företag med högre risk

Som företag med högre risk betraktas en tillståndshavare som har dömts till åtminstone så många straff eller påförts åtminstone så många sanktioner som anges i 20 § 1 mom. eller 20 a § 1 mom. 1 punkten för brott eller förseelser som avses i nämnda moment och punkt. Detsamma gäller en tillståndshavare vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvarig bolagsman har dömts till åtminstone så många straff eller påförts åtminstone så många sanktioner som anges i 20 § 1 mom. för brott eller förseelser som avses i nämnda moment.

En tillståndshavare upphör att vara ett företag med högre risk, om varken företaget eller dess trafikansvarige, verkställande direktören eller ansvarig bolagsman under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser samt om det totala antalet brott eller förseelser enligt 20 § 1 mom. och 20 a § 1 mom. inte längre uppnås.

30 c §

Kontroller i företag

Bestämmelser om kontroller i företag som genomförs av behöriga myndigheter, kontrollernas syfte och inriktandet av dem på företag med högre risk och andra företag finns i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Företag med högre risk ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Vid kontrollerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Den som innehar ett kollektivtrafiktillstånd ska på begäran för den behöriga kontrollmyndighet som avses i 11 § 1 mom. lägga fram de handlingar som anges i artikel 5 i EU:s förordning om trafikidkare samt de beskattningsuppgifter som krävs i skattelagstiftningen. Om det material som ska kontrolleras har sparats i ett maskinläsbart datamedium, ska tillståndshavaren på begäran omvandla materialet till läsbar skriftlig form eller till en allmänt använd lagringsform.

Kontrollmyndigheten har för att kunna genomföra en kontroll rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftsstället för innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd, till fordon som används i yrkesmässig trafik samt till depån. Den som innehar ett kollektivtrafiktillstånd ska ställa nödvändiga lokaler och anordningar till förfogande för genomförandet av kontrollen och även i övrigt bistå vid kontrollen. Kontroller får inte genomföras i lokaler som används för permanent boende.

Kontrollmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska kontrolleras eller en kopia framställd av materialet för kontroll annanstans, om detta är möjligt utan att orsaka tillståndshavaren oskälig olägenhet. Materialet ska returneras omedelbart när det inte längre behövs.

31 §

Återkallande av kollektivtrafiktillstånd och en persons olämplighet för yrket

Utöver vad som bestäms i artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare ska en behörig

närings-, trafik- och miljöcentral enligt 11 § 1 mom. för viss tid eller permanent återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior, om tillståndshavaren begär det eller om tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 19 § 1 mom. 2 eller 5 punkten eller om tillståndshavaren har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Centralen ska också för viss tid eller permanent återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior, om tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit att en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud handlar i strid med förbudet i 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud (1059/1985).

Om inte annat följer av 35 §, ska centralen för viss tid eller permanent återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior, om

1) tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillståndet enligt 19 § 1 mom. 3 eller 4 punkten,

2) den trafikansvarige inte längre uppfyller förutsättningarna i 19 § 1 mom. 2 och 5 punkten, eller

3) företagets verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte längre har gott anseende på det sätt som avses i 20 §.

Bestämmelser om sanktionerna när en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende finns i artikel 14.1 i den förordning som nämns i 1 mom.

En trafikansvarig kan anses lämplig för yrket tidigast två år efter det att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har fattat ett beslut enligt artikel 14.1 i den förordning som nämns i 1 mom. om att en person är olämplig att leda företagets transportverksamhet. Om förlusten av gott anseende helt eller delvis beror på ett fängelsestraff enligt 20 § 1 mom. 1 punkten och det har förflutit mindre än tre år från domen, ska fristen löpa ut när det har förflutit fem år från domen.

33 §

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

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska återkalla ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik delvis eller helt och hållet, om tillståndshavaren begär det. Begäran ska lämnas in till myndigheten senast tre månader innan trafiken ska upphöra enligt planerna.

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 eller helt och hållet också, när kollektivtrafikutbudet på rutten eller rutterna har ökat efter beviljandet av det tillstånd som enligt begäran ska återkallas. Det förutsätts då att trafiken enligt det tillstånd för vilket återkallande söks är olönsam. Dessutom ska ett tillstånd för linjebaserad trafik återkallas på tillståndshavarens begäran delvis eller helt och hållet, om det av någon annan grundad anledning ska anses oskäligt att kräva fortsatt trafik.

34 a §

Tillfälligt återkallande av kopia av kollektivtrafiktillstånd

Om innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd eller en förare som är anställd av tillståndshavaren eller som annars anlitas av tillståndshavaren har dömts för upprepade och allvarliga förseelser mot bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet vid bedrivande av yrkesmässig busstrafik, ska den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt 11 § 1 mom. återkalla en eller flera styrkta kopior av ett kollektivtrafiktillstånd enligt 30 § 1 mom. för en tid av högst tre månader. Antalet sådana kopior av tillståndet som återkallas bestäms utifrån det totala antalet kopior av tillståndshavarens tillstånd och förseelsernas antal och hur allvarliga de är. Kopior av tillståndet återkallas likväl inte, om trafikidkaren eller den trafikansvarige har uppfyllt

sin kontrollskyldighet och inte har kunnat förhindra förseelsen.

Innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd ges inte nya kopior av kollektivtrafiktillståndet under den tid då en eller flera kopior är återkallade.

35 §

Varning, rättelse av en försummelse och återställande av en persons lämplighet

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt 11 § 1 mom. ska i stället för att återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior i de fall som avses i 31 § 2 mom., i stället för att återkalla ett trafiktillstånd i de fall som avses i 34 § 1 mom. och i stället för att återkalla en styrkt kopia av ett kollektivtrafiktillstånd i de fall som avses i 34 a §, ge tillståndshavaren en varning, om ett återkallande av tillståndet eller kopian skulle vara oskäligt och de brister, förseelser och försummelser som har framkommit har rättats till eller är obetydliga.

Om inte något annat följer av artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare och om grunden för återkallande av trafiktillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom den utsatta tiden rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan återkallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

När den tid som bestämts enligt 31 § 4 mom. har löpt ut fattar den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen beslut om huruvida den trafikansvarige är lämplig för yrket. Beslutet betraktas som en åtgärd för återupprättande enligt artikel 14.2 i EU:s förordning om trafikidkare. En förutsättning är att personen inte inom den utsatta tiden har dömts till ett sådant straff eller påförts en sådan annan sanktion enligt 20 § att han eller hon fortfarande inte kan anses ha gott anseende. Om han eller hon fortfarande inte kan anses ha gott anseende, sätter centralen ut en ny tidsfrist enligt 31 § 4 mom.

53 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

Ändring i ett beslut som fattats med stöd av artiklarna 4.2 och 4.6, artiklarna 8.3-8.6, artikel 9.1, artikel 21, artikel 22.1 eller artikel 23.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller med stöd av artikel 4.2, artikel 6.2, artiklarna 11.1 och 11.3, artiklarna 13—14 eller artikel 15.1 i EU:s förordning om trafikidkare samt i övrigt med stöd av denna lag får sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Beslutet kan verkställas omedelbart trots att det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat har bestämts i beslutet.

54 §

Skyldighet att visa upp handlingar

När trafik bedrivs ska i bilen medföras en giltig styrkt kopia av ett kollektivtrafiktillstånd enligt 30 § 1 mom. och vid behov en kopia av ett gemenskapstillstånd enligt artikel 4.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller ett tillstånd som förutsätts enligt en internationell överenskommelse eller någon annan handling som på anmodan ska visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

56 §

Straffbestämmelser

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik på väg med buss utan ett

1) i 9 § 2 mom. avsett kollektivtrafiktillstånd, i 9 § 3 mom. avsett tillstånd för linjebaserad trafik eller i 9 § 4 mom. avsett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik,

2) i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik avsett gemenskapstillstånd eller i artikel 5 avsett tillstånd för linjetrafik, eller

3) i Interbusöverenskommelsen eller ett bilateralt avtal mellan Finland och en annan stat avsett trafiktillstånd,

ska för *bedrivande av olovlig busstrafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

58 §

Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utskökningsregistret, näringsförbudsregistret och skatteförvaltningens datasystem om dem som ansöker om kollektivtrafiktillstånd, innehavare av kollektivtrafiktillstånd, trafikansvariga samt företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän för behandlingen av ärenden som gäller beviljande av kollektivtrafiktillstånd 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.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter av polisen, Skatteförvaltningen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket om företagskontroller som gäller dem som innehar kollektivtrafiktillstånd och andra uppgifter

som är nödvändiga för att bedöma om förutsättningarna enligt 19 § för beviljande av kollektivtrafiktillstånd uppfylls, för genomförande av den kontroll som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare.

Denna lag träder i kraft den 20. Lagens 12 § 2 och 3 mom., med undantag för 3 mom. 7 punkten, träder likväl i kraft först den 20 och 12 § 3 mom. 7 punkten först den 20 .

Innan 12 § 3 mom. 7 punkten träder i kraft tillämpas på Björneborgs stad de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet.

De kollektivtrafiktillstånd som beviljats innan denna lag träder i kraft gäller den tid som bestäms i tillstånden.

De intyg som utfärdats över avlagd företagarkurs i busstrafik och avlagt skriftligt examensprov innan denna lag träder i kraft gäller som sådana.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen delar ut de kopior av kollektivtrafiktillståndet som uppfyller kraven i 30 § 1 mom. till trafikidkarna senast den 31 december 2012. Till dess att trafikidkaren har fått tillgång till de kopior som avses i nämnda moment ska i bilen, när den är i trafik, medföras en styrkt kopia av kollektivtrafiktillståndet, och det ska på anmodan visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

Den som uppfyller kraven i artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare behöver inte avlägga det examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen.

2.

Lag**om ändring av 3 och 7 § i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik (694/2006) 3 § 1 mom. och 7 §
som följer:

3 §

Förutsättningar för tillstånd

Tillstånd för trafikföretagarutbildning ska beviljas om

1) sökanden har tillräcklig kompetens och yrkesskicklighet,

2) sökanden i förhållande till verksamhetens omfattning har tillräcklig personal och övriga resurser för att kunna sköta verksamheten på ett behörigt sätt,

3) sökandens handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) och en intressebevakare inte har förordnats för honom eller henne med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen.

7 §

Övervakning av trafikföretagarutbildningen

Trafiksäkerhetsverket ska regelbundet övervaka ordnandet av trafikföretagarutbildning på det sätt som förutsätts 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. Verket har rätt att inspektera platser där tillståndshavarna ger trafikföretagarutbildning enligt denna lag. Inspektioner får dock inte utföras i lokaler som används för permanent boende.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 28 oktober 2011

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilagor
Parallelltext*

1.

Lag

om ändring av kollektivtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i kollektivtrafiklagen (869/2009) 2 § 7 punkten och 16, 25, 26, 50 och 51 §, av dem 16 och 51 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1694/2009 samt 25 och 50 § sådana de lyder i lag 1694/2009,
ändras 2 § 6, 8 och 10 punkten, 8 § 1 mom., 9 § 1 och 2 mom., 11 §, 12 § 2 och 3 mom., 15 och 19—21 §, 30 § 1 mom., 31, 33 och 35 §, 53 § 3 mom., 54 §, 56 § 1 mom. och 58 §, av dem 11 och 20 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1694/2009, 12 § 2 och 3 mom. samt 15 § sådana de lyder i lag 1007/2010, 19 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1007/2010 och 31 § sådan den lyder i lag 1694/2009, samt
fogas till lagen nya 14 a, 20 a, 30 a, 30 b, 30 c och 34 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap

1 kap

Allmänna bestämmelser

Almänna bestämmelser

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag avses med

I denna lag avses med

6) *förordningen om gemenskapens internationella trafik* rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss,

6) ***EU:s förordning om internationell busstrafik*** 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,

7) *förordningen om gemenskapens cabotagetrafik* rådets förordning (EG) nr 12/98 om villkoren för att transportföretag skall få ut-

(upphävs)

föra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande,

8) direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter,

10) trafikansvarig en person som en juridisk person har föreslagit för uppdraget och som den behöriga myndigheten har godkänt och som ansvarar för att trafiken bedrivs i enlighet med lagen, yrkeskunnigt och omsorgsfullt och i övrigt på ett tillbörligt sätt samt som företräder företaget vid kontakter till de myndigheter som avses i denna lag och reellt och varaktigt leder företagets trafikverksamhet,

8) **EU:s förordning om trafikidkare** 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,

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

2 kap

Tillståndsplikt trafik

8 §

Behov av tillstånd

Det krävs trafiktillstånd för yrkesmässig persontransport på väg med buss.

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

2 kap

Tillståndsplikt trafik

8 §

Behov av tillstånd

Det krävs trafiktillstånd för yrkesmässig persontransport på väg med buss. *Trafiktillstånd krävs även i situationer som avses i artikel 1.4 b i EU:s förordning om trafikidkare när ett företags huvudsakliga verksamhet är någon annan än yrkesmässig persontransport på landsväg.*

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 *förordningen om gemenskapens internationella trafik*, Interbusöverenskommelsen och i bilaterala avtal. *Bestämmelser om bedrivande av cabotagetrafik finns i förordningen om gemenskapens cabotagetrafik.*

Ett kollektivtrafiktillstånd berättigar till att med buss bedriva i trafikavtalsförordningen avsedd trafik enligt avtal med den behöriga myndigheten, en kommun eller samkommun samt beställningstrafik i hela landet med undantag för landskapet Åland. Vid bedrivande av beställningstrafik får dock inte körningar från taxistationer tas emot.

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.*

Ett kollektivtrafiktillstånd är ett sådant tillstånd att bedriva yrkesmässig persontrafik som avses i artikel 2.6 i EU:s förordning om trafikidkare. Ett kollektivtrafiktillstånd berättigar till att med buss bedriva sådan trafik som avses i trafikavtalsförordningen enligt avtal med den behöriga myndigheten, en kommun eller samkommun samt beställningstrafik i hela landet med undantag för landskapet Åland. Vid bedrivande av beställningstrafik får körningar från taxistationer inte tas emot.

3 kap

Behöriga myndigheter

11 §

Behöriga myndigheter och organ enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter

I denna paragraf bestäms om de myndigheter och organ som utfärdar de intyg eller andra handlingar som avses i artiklarna 8–10 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter till dem som ämnar bedriva persontrafik på väg i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland.

Ett sådant intyg över gott anseende som avses i artikel 8 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter utfärdas av polisen på hemorten. Ett sådant intyg över solvens som avses i artikel 9 utfärdas av ett kreditinstitut eller av en revisor eller revisionsammanslutning som Centralhandelskammaren eller en handelskammare har godkänt. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral som beviljar kollektivtrafiktillståndet utfärdar ett sådant intyg över yrkesskicklighet som avses i artikel 10 i direktivet till dem

3 kap

Behöriga myndigheter

11 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentraler som avses i 10 § är behöriga myndigheter enligt artikel 10 i EU:s förordning om trafikidkare. Dessutom kan polisen, arbetarskyddsförvaltningen, Skatteförvaltningen och tullverket delta i de kontroller som avses i artikel 10.1 d på basis av de befogenheter som de har med stöd av någon annan lag. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att få handräckning av nämnda myndigheter vid kontrollerna. Trafiksäkerhetsverket är den nationella kontaktpunkt som avses i artikel 18 i förordningen.

Polisen på den ort där företaget har sitt faktiska och fasta driftsställe utfärdar de handlingar som avses i artikel 19.1 och de intyg som avses i artikel 19.2 i EU:s förordning om trafikidkare. Trafiksäkerhetsverket utfärdar de intyg om yrkeskunnande som avses i artikel 21.1 i förordningen.

som före den 2 oktober 1999 första gången har fått rätt att bedriva persontrafik. I övriga fall utfärdas det ovan nämnda intyget av Trafiksäkerhetsverket.

12 §

Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik

Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart i *Björneborg*, Hyvinge, Imatra, *Joensuu*, *Jyväskylä*, Kajana, Karleby, Kemi, Kotka, Kouvola, *Kuopio*, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Uleåborg, Vasa, Villmanstrand eller *Åbo* beviljas av den behöriga kommunala myndigheten. *Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom det område som kommunerna Esbo, Helsingfors, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt och Vanda bildar beviljas av Samkommunen Helsingforsregionens trafik.*

Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom det område som kommunerna Artsjö, Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar beviljas av den behöriga myndigheten i Lahtis stad. Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar beviljas av den behöriga myndigheten i Tavastehus stad. Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom det område som kommunerna Birkala, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar beviljas av den behöriga myndigheten i Tammerfors stad.

12 §

Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik

Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart i Hyvinge, Imatra, Kajana, Karleby, Kemi, Kotka, Kouvola, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Vasa, Villmanstrand eller Uleåborg beviljas av den behöriga kommunala myndigheten.

En regional kommunalmyndighet beviljar tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom dess behörighetsområde. Regionala kommunala myndigheter är

1) *Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo och Vanda bildar,*

2) *Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,*

3) *Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Liperi bildar,*

4) *Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar,*

5) *Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,*

6) *Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,*

7) *Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,*

8) *Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Birkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,*

9) *Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nädendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar.*

14 a §

Annan än i 14 § avsedd kommuns behörighet

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 14 § får för att komplettera kollektivtrafiktjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av lagen om offentlig upphandling. Trafik som en kommun eller samkommun upphandlat får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

15 §

Myndigheter enligt förordningen om gemenskapens internationella trafik

Behöriga myndigheter enligt förordningen om gemenskapens internationella trafik är Trafiksäkerhetsverket, de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland, av vilka trafikidkarna får de handlingar som avses i artikel 11.4 i förordningen. Trafiksäkerhetsverket tar även emot de anmälningar som avses i artikel 2.3 i förordningen och utfärdar de certifikat som avses i artikel 13.1 och 13.3. Polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontroll- och tillsynsmyndigheter som avses i artiklarna 14 och 15.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen på sökandens hemort är behörig att bevilja i artikel 3a i förordningen avsedda gemenskapstillstånd samt återkalla och återta sådana tillstånd i enlighet med artikel 16.1 och 16.3. På Åland beviljas, återkallas och återtas gemenskapstillstånd av Statens ämbetsverk på Åland.

I artiklarna 6–9 i förordningen avsedd myndighet som beviljar tillstånd för regelbunden trafik är den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral på vars område rutten finns. På Åland beviljas tillstånd för regelbunden trafik av Statens ämbetsverk på Åland. Om linjens rutt finns inom flera än en behörig myndighets behörighetsområde, beviljas tillståndet av den myndighet inom vars område den

15 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik är de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna, Trafiksäkerhetsverket och Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket utfärdar det certifikat som avses i artikel 5.5 i nämnda förordning för trafik som bedrivs för egen räkning samt tar emot de meddelanden som avses i artikel 5.3 femte stycket. Polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 4.3, 18.2 och 19 i nämnda förordning.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen på den ort där sökanden har sitt faktiska och fasta driftsställe är behörig att bevilja ett gemenskapstillstånd enligt artikel 4 i den förordning som nämns i 1 mom., att återkalla tillståndet enligt artiklarna 21, 22.1 eller 22.3-22.5, att ålägga sanktioner mot trafikidkare som är hemmahörande i en annan medlemsstat enligt artikel 23.2 samt registrera uppgifter i det nationella elektroniska registret över trafikidkare enligt artikel 24. På Åland sköts dessa uppgifter av Statens ämbetsverk på Åland.

Behörig myndighet för sådan linjebaserad trafik som avses i kapitel III i den förordning som nämns i 1 mom. är den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral inom vars om-

längsta sträckan av rutten finns.

råde rutten finns. På Åland beviljas tillstånd för linjebaserad trafik av Statens ämbetsverk på Åland. Om linjens rutt finns inom flera än en behörig myndighets behörighetsområde, beviljas tillståndet av den myndighet inom vars område den längsta sträckan av rutten finns.

16 §

Myndigheter enligt förordningen om gemenskapens cabotagetrafik

I Finland är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt förordningen om gemenskapens cabotagetrafik.

Polisen är den kontrollmyndighet som avses i artiklarna 5 och 6 i förordningen. Polisen är även behörig att återta sådana förfalskade handlingar som avses i artikel 11.3.

4 kap

Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd

19 §

Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande som har rättshandlingsförmåga och gott anseende samt är solvent och yrkesskicklig. Tillstånd beviljas även en juridisk person som uppfyller kravet på solvens, om den trafikansvarige hos den juridiska personen uppfyller de övriga kraven.

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

Sökanden eller den trafikansvarige ska inte anses uppfylla kravet på gott anseende enligt 1 mom., om denne

1) under de senaste fem åren har dömts till

16 §

Myndigheter enligt förordningen om gemenskapens cabotagetrafik

(upphävs)

4 kap

Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd

19 §

Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande

1) som uppfyller de krav enligt artiklarna 4 och 6—8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på den som bedriver persontrafik på landsväg,

2) som har uppnått myndighetsåldern och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) och som inte med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen har förordnats en intressebevakare,

3) som inte är försatt i konkurs,

4) som inte har förfallna skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalnings-

fängelsestraff, eller

2) under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, bedrivande av trafik, iakttagande av kör- och vilotider, trafik- eller fordonssäkerhet eller miljöskydd eller andra bestämmelser om yrkesansvar

och gärningarna visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig persontrafik.

Sökanden eller den trafikansvarige ska anses yrkesskicklig, om han eller hon har fullgjort en företagarkurs i busstrafik och avlagt ett skriftligt prov samt fått ett intyg över det godkända skriftliga provet av Trafiksäkerhetsverket eller av ett verk eller en inrättning som varit föregångare till Trafiksäkerhetsverket och haft rätt att utfärda motsvarande intyg. Fullgörande av företagarkurs ska inte krävas av den som har minst två års fortlöpande praktisk erfarenhet i ledande uppgifter i ett företag inom persontrafiken.

20 §

Företagarkurs i busstrafik, skriftligt prov och intyg

Företagarkurser i busstrafik omfattar minst 160 timmar. I kursens undervisning ska ingå åtminstone de ämnesblock som anges i förteckningen i bilaga I till direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter och som avses i artikel 3.4. i direktivet.

Företagarkursens skriftliga prov ska till innehåll och struktur motsvara det som anges i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Trafiksäkerhetsverket svarar för anordnandet av provet. Trafiksäkerhetsverket godkänner som deltagare i provet den som inte behöver avlägga företagarkursen. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert för utarbetandet av provuppgifterna och ordnandet av provtillfället.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett intyg till den som har godkänts i det prov som nämns i 2 mom. Intyget ska till sin form överensstämma med bestämmelserna om utformningen av examensprovet i bilaga I till direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva trans-

förmåga är mer än obetydliga, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,

5) som inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

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 förordning som nämns samt förutsättningarna i 1 mom. 2 och 5 punkterna 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 §.

20 §

Trafikansvarigas och andra fysiska personers goda anseende

Om inte något annat följer av 2 mom. har en trafikansvarig eller en fysisk person som är sökande inte gott anseende på det sätt som avses artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om

1) han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff för ett brott,

2) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller yrkesansvar eller för brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare,

3) han eller hon under de senaste två åren har påförts andra sanktioner än fängelsestraff eller böter för minst fyra sådana allvarliga förseelser som avses i artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare, eller

4) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff eller har påförts

porter och med modellen i bilaga I a till direktivet.

sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar som avses i 2 eller 3 punkten.

En trafikansvarig och en fysisk person som är sökande ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig kollektivtrafik. Uppenbar olämplighet föreligger när

- 1) antalet gärningar är stort,
- 2) gärningen är allvarlig,
- 3) gärningen är systematisk,
- 4) gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet,
- 5) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik,
- 6) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare,
- 7) gärningen på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten.

20 a §

Juridiska personers goda anseende

Om inte något annat följer av 2 mom. har en juridisk person som ansöker om kollektivtrafiktillstånd inte gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om

- 1) personen under de senaste fem åren har dömts till samfundsbot, eller
- 2) dess verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 20 §.

En juridisk person som ansöker om ett kollektivtrafiktillstånd ska dock anses ha gott anseende, om den gärning som ligger till grund för den dom som avses i 1 mom. 1 punkten inte visar att sökanden på det sätt som avses i 20 § 2 mom. är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig kollektivtrafik.

21 §

Ekonomiska resurser

Den som ansöker om och den som innehar

21 §

Yrkesmässiga kvalifikationer

Den som ansöker om kollektivtrafiktillstånd

ett kollektivtrafikillstånd anses ha tillräckliga ekonomiska resurser att inleda trafik och att på ett ändamålsenligt sätt sköta den, om dennes disponibla medel uppgår till minst 9 000 euro för den första bussen som används i tillståndspliktig persontrafik och minst 5 000 euro för de därpå följande bussarna.

Som medel anses sökandens eller innehavarens

- 1) finansieringstillgångar, inräknat möjligheter till överdrag och inestående krediter som beviljats av kreditinstitut,
- 2) omsättningstillgångar,
- 3) anläggningstillgångar som kan utnyttjas som säkerhet och andra långfristiga placeringar.

Om den som ansöker om eller den som inehar ett trafikillstånd är en fysisk person eller ett öppet bolag eller ett kommanditbolag, kan som medel även anses en fysisk persons, bolagsmäns eller ansvariga bolagsmäns personliga egendom som kan utnyttjas som säkerhet.

När trafiken inleds eller antalet fordon ökas räknas de disponibla medlen ut genom att de anskaffningsutgifter för fordon, lokaler, maskiner och utrustning som orsakas av inledandet av verksamheten eller utökandet av antalet fordon dras av från de tillgångar som räknats ut enligt 2 och 3 mom. De disponibla medlen ska uppgå till det i 1 mom. nämnda beloppet för varje buss som sökanden har.

Att de disponibla medlen är tillräckliga påvisas genom att tillståndsmyndigheten tillställs

1) en säkerhet, som kan vara en av ett kreditinstitut ställd borgensförbindelse eller bankdeposition, eller

2) ett intyg utfärdat av en revisor eller revisorssammanslutning som är godkänd av Centralhandelskammaren eller en handelskammare eller en person som är införd i den förteckning över de personer som har avlagt examen för revisorer inom den offentliga förvaltningen och ekonomin som förs av revisionsnämnden för den offentliga förvaltningen och ekonomin.

och den trafikansvarige anses ha yrkesmässiga kvalifikationer, om de uppfyller de krav som ställs i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare och har avlagt en företagarkurs i busstrafik samt över godkänt examensprov enligt nämnda artikel fått ett intyg som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket eller av det ämbetsverk eller den inrättning som föregick Trafiksäkerhetsverket och som var behörigt att utfärda motsvarande intyg. Fullgörande av en företagarkurs krävs inte av den som under minst två år har innehaft ledande uppgifter i ett företag som bedriver persontrafik. Trafiksäkerhetsverket godkänner som deltagare i examensprovet den som inte behöver avlägga företagarkursen.

Företagarkurser i busstrafik omfattar minst 160 timmar. I kursens undervisning ska ingå åtminstone de ämnesblock som avses i artikel 8.1 i EU:s förordning om trafikidkare och som nämns i bilaga I till nämnda förordning.

Trafiksäkerhetsverket ordnar det skriftliga examensprov som avses i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare och utfärdar ett intyg över avlagt examensprov. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert för utarbetandet av provuppgifterna i examensprovet och ordnandet av provtillfället.

5 kap

Tillståndsförfarande

25 §

Ansökan om kollektivtrafikstillstånd

Ansökan om kollektivtrafikstillstånd ska göras skriftligen hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt 10 §. I ansökan ska läggas fram de uppgifter som avgörandet av ansökan förutsätter och som gäller den sökandes rättshandlingsförmåga, goda anseende, solvens och yrkesskicklighet samt de övriga uppgifter som den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen begärt och som behövs för handläggningen av ansökan

26 §

Handlingar som krävs av en sökande från en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

En sökande från någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland kan visa

1) sin solvens med ett intyg enligt artikel 9 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter,

2) sitt goda anseende med en handling som avses i artikel 8 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter,

3) sin yrkesskicklighet med ett intyg över godkänt skriftligt prov enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter.

30 §

Giltighetstid och villkor för trafikstillstånd

Ett kollektivtrafikstillstånd är giltigt i fem år. I tillståndet ska fastställas maximiantalet bussar som används i trafiken.

5 kap

Tillståndsförfarande

25 §

Ansökan om kollektivtrafikstillstånd

(upphävs)

26 §

Handlingar som krävs av en sökande från en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

(upphävs)

30 §

Giltighetstid och villkor för trafikstillstånd

Ett kollektivtrafikstillstånd är giltigt i fem år. I tillståndet ska maximiantalet bussar som används i trafiken fastställas. Utöver kollektivtrafikstillståndet i original får trafikidkaren så många styrka kopior av kollektivtrafikstillståndet som maximiantalet bilar som an-

vänds i trafiken. Tillståndets [OK?] 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.

30 a §

Kontroll

Bestämmelser om skyldigheten för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentraler som avses i 11 § 1 mom. att kontrollera om tillståndshavarna uppfyller kraven i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare finns i artikel 12 i nämnda förordning.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna ska minst en gång per kalenderår utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller de förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd som anges i 19 §.

30 b §

Företag med högre risk

Som företag med högre risk betraktas en tillståndshavare som har dömts till åtminstone så många straff eller påförts åtminstone så många sanktioner som anges i 20 § 1 mom. eller 20 a § 1 mom. 1 punkten för brott eller förseelser som avses i nämnda moment och punkt. Detsamma gäller en tillståndshavare vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvarig bolagsman har dömts till åtminstone så många straff eller påförts åtminstone så många sanktioner som anges i 20 § 1 mom. för brott eller förseelser som avses i nämnda moment.

En tillståndshavare upphör att vara ett företag med högre risk, om varken företaget eller dess trafikansvarige, verkställande direktören eller ansvarig bolagsman under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser samt om det totala antalet brott eller förseelser enligt 20 § 1 mom. och 20 a § 1 mom. inte längre uppnås.

30 c §

Kontroller i företag

Bestämmelser om kontroller i företag som genomförs av behöriga myndigheter, kontrollernas syfte och inriktandet av dem på företag med högre risk och andra företag finns i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Företag med högre risk ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Vid kontrollerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Den som innehar ett kollektivtrafiktillstånd ska på begäran för den behöriga kontrollmyndighet som avses i 11 § 1 mom. lägga fram de handlingar som anges i artikel 5 i EU:s förordning om trafikidkare samt de beskattningsuppgifter som krävs i skattelagstiftningen. Om det material som ska kontrolleras har sparats i ett maskinläsbart datamedium, ska tillståndshavaren på begäran omvandla materialet till läsbar skriftlig form eller till en allmänt använd lagringsform.

Kontrollmyndigheten har för att kunna genomföra en kontroll rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftsstället för innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd, till fordon som används i yrkesmässig trafik samt till depån. Den som innehar ett kollektivtrafiktillstånd ska ställa nödvändiga lokaler och anordningar till förfogande för genomförandet av kontrollen och även i övrigt bistå vid kontrollen. Kontroller får inte genomföras i lokaler som används för permanent boende.

Kontrollmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska kontrolleras eller en kopia framställd av materialet för kontroll annanstans, om detta är möjligt utan att orsaka tillståndshavaren oskälig olägenhet. Materialet ska returneras omedelbart när det inte längre behövs.

31 §

Återkallande av kollektivtrafiktillstånd

Om inte något annat följer av 35 §, kan den

31 §

Återkallande av kollektivtrafiktillstånd och en persons olämplighet för yrket

Utöver vad som bestäms i artikel 13 i EU:s

behöriga närings-, trafik- och miljöcentral som beviljar tillstånd återkalla ett kollektivtrafiktillstånd helt och hållet eller för en viss tid, om tillståndshavaren inte längre uppfyller villkoren för beviljande av tillståndet. Ett tillstånd ska återkallas, om tillståndshavaren begär det.

förordning om trafikidkare ska en behörig närings-, trafik- och miljöcentral enligt 11 § 1 mom. för viss tid eller permanent återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior, om tillståndshavaren begär det eller om tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 19 § 1 mom. 2 eller 5 punkten eller om tillståndshavaren har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Centralen ska också för viss tid eller permanent återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior, om tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit att en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud handlar i strid med förbudet i 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud (1059/1985).

Om inte annat följer av 35 §, ska centralen för viss tid eller permanent återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior, om

1) tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillståndet enligt 19 § 1 mom. 3 eller 4 punkten,

2) den trafikansvarige inte längre uppfyller förutsättningarna i 19 § 1 mom. 2 och 5 punkten, eller

3) företagets verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte längre har gott anseende på det sätt som avses i 20 §.

Bestämmelser om sanktionerna när en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende finns i artikel 14.1 i den förordning som nämns i 1 mom.

En trafikansvarig kan anses lämplig för yrket tidigast två år efter det att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har fattat ett beslut enligt artikel 14.1 i den förordning som nämns i 1 mom. om att en person är olämplig att leda företagets transportverksamhet. Om förlusten av gott anseende helt eller delvis beror på ett fängelsestraff enligt 20 § 1 mom. 1 punkten och det har förflutit mindre än tre år från domen, ska fristen löpa ut när det har förflutit fem år från domen.

33 §

Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på tillståndshavarens begäran

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska återkalla ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik delvis eller helt och hållet, om tillståndshavaren begär det. Begäran ska lämnas in till myndigheten senast tre månader före den planerade tidpunkten då trafiken upphör. *Ett trafiktillstånd får dock inte återkallas med stöd av denna paragraf förrän minimitiden för trafikverksamhet har löpt ut, förutom om tillståndshavaren har begärt att också tillståndshavarens kollektivtrafiktillstånd ska återkallas.*

Utöver vad som bestäms i 1 mom. ska ett tillstånd för linjebaserad trafik på tillståndshavarens begäran återkallas delvis eller helt och hållet, om kollektivtrafikutbudet på rutten eller rutterna har ökat efter beviljandet av det tillstånd som enligt begäran ska återkallas. Det förutsätts då att trafiken enligt det tillstånd för vilket återkallande söks är olönsam. Tillståndet för linjebaserad trafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran, om det av grundad anledning bör anses vara oskäligt att kräva fortsatt trafik.

33 §

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

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska återkalla ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik delvis eller helt och hållet, om tillståndshavaren begär det. Begäran ska lämnas in till myndigheten senast tre månader innan trafiken ska upphöra enligt planerna.

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 eller helt och hållet *också*, när kollektivtrafikutbudet på rutten eller rutterna har ökat efter beviljandet av det tillstånd som enligt begäran ska återkallas. Det förutsätts då att trafiken enligt det tillstånd för vilket återkallande söks är olönsam. *Dessutom* ska ett tillstånd för linjebaserad trafik återkallas på tillståndshavarens begäran *delvis eller helt* och hållet, om det *av någon annan grundad anledning* ska anses oskäligt att kräva fortsatt trafik.

34 a §

Tillfälligt återkallande av kopia av kollektivtrafiktillstånd

Om innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd eller en förare som är anställd av tillståndshavaren eller som annars anlitas av tillståndshavaren har dömts för upprepade och allvarliga förseelser mot bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet vid bedrivande av yrkesmässig busstrafik, ska den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt 11 § 1 mom. återkalla en eller flera

styrkta kopior av ett kollektivtrafiktillstånd enligt 30 § 1 mom. för en tid av högst tre månader. Antalet sådana kopior av tillståndet som återkallas bestäms utifrån det totala antalet kopior av tillståndshavarens tillstånd och förseelsernas antal och hur allvarliga de är. Kopior av tillståndet återkallas likväl inte, om trafikidkaren eller den trafikansvarige har uppfyllt sin kontrollskyldighet och inte har kunnat förhindra förseelsen.

Innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd ges inte nya kopior av kollektivtrafiktillståndet under den tid då en eller flera kopior är återkallade.

35 §

Varning och rättelse av en försummelse

Den myndighet som beviljar trafiktillstånd ska i de fall som avses i 31 § och 34 § 1 mom. i stället för att återkalla trafiktillståndet ge tillståndshavaren en varning, om ett återkallande av tillståndet skulle vara oskäligt och de brister, förseelser eller försummelse som har framkommit har rättats till eller är ringa.

Om grunden för återkallande av trafiktillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan återkallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

35 §

Varning, rättelse av en försummelse och återställande av en persons lämplighet

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt 11 § 1 mom. ska i stället för att återkalla ett kollektivtrafiktillstånd och dess styrkta kopior i de fall som avses i 31 § 2 mom., i stället för att återkalla ett trafiktillstånd i de fall som avses i 34 § 1 mom. och i stället för att återkalla en styrkt kopia av ett kollektivtrafiktillstånd i de fall som avses i 34 a §, ge tillståndshavaren en varning, om ett återkallande av tillståndet eller kopian skulle vara oskäligt och de brister, förseelser och försummelse som har framkommit har rättats till eller är obetydliga.

Om inte något annat följer av artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare och om grunden för återkallande av trafiktillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan återkallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

När den tid som bestämts enligt 31 § 4 mom. har löpt ut fattar den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen beslut om huruvida den trafikansvarige är lämplig för yrket. Beslutet betraktas som en åtgärd för återupprättande enligt artikel 14.2 i EU:s förordning om trafikidkare. En förutsättning är att personen inte inom den utsatta tiden

har dömts till ett sådant straff eller påförts en sådan annan sanktion enligt 20 § att han eller hon fortfarande inte kan anses ha gott anseende. Om han eller hon fortfarande inte kan anses ha gott anseende, sätter centralen ut en ny tidsfrist enligt 31 § 4 mom.

7 kap

Bedrivande av trafik

50 §

Döds- och konkursbonds rätt att fortsätta trafiken

Om innehavaren av ett kollektivtrafikillstånd avlider, får dödsboet fortsätta med trafiken i högst 18 månader från dödsdagen, om det inom tre månader från dödsdagen gör en anmälan hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen för godkännande av en person som ansvarar för tillståndshavarens skyldigheter. Denne ska med undantag för kravet på yrkesskicklighet uppfylla de krav som föreskrivs beträffande den trafikansvarige.

Om innehavaren av ett kollektivtrafikillstånd försätts i konkurs, får konkursboet fortsätta med trafiken i tre månader räknat från konkursens början. Konkursboet ska utan dröjsmål underrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen om huruvida det vill utnyttja denna rätt. De som förvaltar konkursboet ansvarar för de uppgifter som åligger den trafikansvarige

51 §

Byte av trafikansvarig

Om den trafikansvarige måste bytas på grund av dödsfall, plötslig allvarlig sjukdom, olycksfall eller någon annan därmed jämförbar oförutsedd händelse, ska en ansökan om byte av trafikansvarig göras hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen utan dröjsmål. Om den trafikansvarige inte längre uppfyller de föreskrivna kraven, ska tillstånd

7 kap

Bedrivande av trafik

50 §

Döds- och konkursbonds rätt att fortsätta trafiken

(upphävs)

51 §

Byte av trafikansvarig

(upphävs)

shavaren sedan denne fått kännedom om saken omedelbart underrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen.

Om en person som uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet inte i de fall som nämns i 1 mom. genast kan föreslås för detta uppdrag, ska utredningar som visar att kraven uppfylls företes så snart som möjligt, dock senast ett år efter den händelse som föranlett bytesbehovet.

8 kap

Särskilda bestämmelser

53 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

I övrigt får ändring i ett beslut som fattats med stöd av denna lag sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Beslutet ska iakttas även om det överklagas, om inte den myndighet som fattat beslutet bestämmer något annat.

54 §

Skyldighet att visa upp handlingar

När trafik bedrivs ska i bilen medföras en styrkt kopia av ett kollektivtrafikstillstånd och vid behov en officiell kopia av ett gemenskapstillstånd eller ett tillstånd som förutsätts enligt en internationell överenskommelse eller någon annan handling som på anmodan ska visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

8 kap

Särskilda bestämmelser

53 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

Ändring i ett beslut som fattats med stöd av artiklarna 4.2 och 4.6, artiklarna 8.3-8.6, artikel 9.1, artikel 21, artikel 22.1 eller artikel 23.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller med stöd av artikel 4.2, artikel 6.2, artiklarna 11.1 och 11.3, artiklarna 13-14 eller artikel 15.1 i EU:s förordning om trafikidkare samt i övrigt med stöd av denna lag får sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Beslutet kan verkställas omedelbart trots att det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat har bestämts i beslutet.

54 §

Skyldighet att visa upp handlingar

När trafik bedrivs ska i bilen medföras en giltig styrkt kopia av ett kollektivtrafikstillstånd enligt 30 § 1 mom. och vid behov en kopia av ett gemenskapstillstånd enligt artikel 4.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller ett tillstånd som förutsätts enligt en internationell överenskommelse eller någon annan handling som på anmodan ska visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

56 §

Straffbestämmelser

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik på väg med buss utan i denna lag avsett kollektivtrafiktillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik, tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik, i förordningen om gemenskapens internationella trafik avsett gemenskapstillstånd eller tillstånd för linjetrafik, i förordningen om gemenskapens cabotagetrafik avsett tillstånd för linjetrafik eller i Interbusöverenskommelsen eller ett bilateralt avtal mellan Finland och en annan stat avsett tillstånd, ska för bedrivande av olovlig busstrafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

58 §

Rätt att få registeruppgifter

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter ur bötesregistret, fordonstrafikregistret, utsökningsregistret och skatteförvaltningens datasystem om dem som ansöker om kollektivtrafiktillstånd, innehavare av kollektivtrafiktillstånd och trafikansvariga för behandlingen av ärenden som gäller beviljande av kollektivtrafiktillstånd och i artikel 3 a i förordningen om gemenskapens internationella trafik avsedda gemenskapstillstånd, kontroll av förutsättningarna för beviljande av tillstånd och återkallande av tillstånd samt för återlämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

56 §

Straffbestämmelser

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik på väg med buss utan ett

1) i 9 § 2 mom. avsett kollektivtrafiktillstånd, i 9 § 3 mom. avsett tillstånd för linjebaserad trafik eller i 9 § 4 mom. avsett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik,

2) i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik avsett gemenskapstillstånd eller i artikel 5 avsett tillstånd för linjetrafik, eller

3) i Interbusöverenskommelsen eller ett bilateralt avtal mellan Finland och en annan stat avsett trafiktillstånd,

ska för bedrivande av olovlig busstrafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

58 §

Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter ur *straffregistret*, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utsökningsregistret, *näringsförbudsregistret* och skatteförvaltningens datasystem om dem som ansöker om kollektivtrafiktillstånd, innehavare av kollektivtrafiktillstånd, trafikansvariga samt företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän för behandlingen av ärenden som gäller beviljande av kollektivtrafiktillstånd 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.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter av polisen, Skatteförvaltningen, tullverket, arbetarskyddsförvalt-

ningen och Trafiksäkerhetsverket om företagskontroller som gäller dem som innehar kollektivtrafiktillstånd och andra uppgifter som är nödvändiga för att bedöma om förutsättningarna enligt 19 § för beviljande av kollektivtrafiktillstånd uppfylls, för genomförande av den kontroll som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 12 § 2 och 3 mom., med undantag för 3 mom. 7 punkten, träder likväl i kraft först den 20 och 12 § 3 mom. 7 punkten först den 20.

Innan 12 § 3 mom. 7 punkten träder i kraft tillämpas på Björneborgs stad de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet.

De kollektivtrafiktillstånd som beviljats innan denna lag träder i kraft gäller den tid som bestäms i tillstånden.

De intyg som utfärdats över avlagd företagskurs i busstrafik och avlagt skriftligt examensprov innan denna lag träder i kraft gäller som sådana.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen delar ut de kopior av kollektivtrafiktillståndet som uppfyller kraven i 30 § 1 mom. till trafikidkarna senast den 31 december 2012. Till dess att trafikidkaren har fått tillgång till de kopior som avses i nämnda moment ska i bilen, när den är i trafik, medföras en styrkt kopia av kollektivtrafiktillståndet, och det ska på anmodan visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

Den som uppfyller kraven i artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare behöver inte avlägga det examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen.

2.

Lag**om ändring av 3 och 7 § i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om trafikföretagarutbildning för vägtrafik (694/2006) 3 § 1 mom. och 7 §
som följer:

Gällande lydelse

3 §

Förutsättningar för tillstånd

Tillstånd för trafikföretagarutbildning skall beviljas om sökanden

1) har tillräcklig kompetens och yrkesskicklighet,

2) i förhållande till verksamhetens omfattning har tillräcklig personal och övriga resurser för att kunna sköta verksamheten på ett behörigt sätt,

3) har rättshandlingsförmåga.

Föreslagen lydelse

3 §

Förutsättningar för tillstånd

Tillstånd för trafikföretagarutbildning ska beviljas om

1) sökanden har tillräcklig kompetens och yrkesskicklighet,

2) sökanden i förhållande till verksamhetens omfattning har tillräcklig personal och övriga resurser för att kunna sköta verksamheten på ett behörigt sätt,

3) sökandens handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) och en intressebevakare inte har förordnats för honom eller henne med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen.

7 §

Övervakning av trafikföretagarutbildningen

Trafiksäkerhetsverket övervakar ordnandet av trafikföretagarutbildning. Verket har rätt att inspektera platser där tillståndshavarna ger trafikföretagarutbildning enligt denna lag. Inspektioner får dock inte utföras på platser som omfattas av hemfriden

7 §

Övervakning av trafikföretagarutbildningen

Trafiksäkerhetsverket ska regelbundet övervaka ordnandet av trafikföretagarutbildning på det sätt som förutsätts 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. Verket har rätt att inspektera platser där tillståndshavarna ger trafikföretagarutbildning

Gällande lydelse

RP 101/2011 rd

57

Föreslagen lydelse

enligt *denna* lag. Inspektioner får dock inte utföras i lokaler som används för permanent boende.

Denna lag träder i kraft den _____ *20* .