

## RP 53/2012 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av överenskommelsen**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner den i augusti 2011 ingångna överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg.

Syftet med överenskommelsen är att legalisera den internationella taxitrafik som redan förekommer i området och på så sätt utveckla de nordliga gränsområdena i Finland och Sverige och slopa gränshinder samt utveckla företagsamheten, sysselsättningen och befolkningens välbefinnande i gränsområdena.

Överenskommelsen innehåller bestämmelser om skyldigheter för taxiföretag och om bedrivande av taxitrafik. Den innehåller också bestämmelser om behöriga myndigheter och underrättelse mellan myndigheter samt om de dokument som behövs och tvistlösning. Enligt överenskommelsen ska de behöriga myndigheterna vidta åtgärder mot ett sådant taxiföretag som bryter mot överenskommelsen.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i över-

enskommelsen som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av överenskommelsen. Den lag som föreslås ska innehålla de påföljder som anges i överenskommelsen och de viktigaste skyldigheter för utförande av taxitrafik som gäller innehavare av taxitillstånd, som t.ex. skyldigheten att återvända till stationsplatsen. Skyldigheterna överensstämmer med den nationella lagstiftningen och det huvudsakliga syftet med dem är att säkra tillgången till taxitjänster på stationsplatsen i Finland.

Överenskommelsen träder i kraft 30 dagar efter det att de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg skriftligen, dvs. i en not, har underrättat varandra om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdandet av överenskommelsen har fullgjorts. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som överenskommelsen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

## INNEHÅLL

|  |    |
|--|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....   | 1  |
| INNEHÅLL .....   | 2  |
| ALLMÄN MOTIVERING .....  | 3  |
| 1 NULÄGE .....   | 3  |
| 1.1 Lagstiftning och praxis.....   | 3  |
| Lagstiftning .....   | 3  |
| Praxis .....   | 4  |
| 2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....  | 5  |
| 2.1 Målsättning.....   | 5  |
| 2.2 De viktigaste förslagen.....   | 5  |
| 3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....  | 5  |
| 3.1 Ekonomiska konsekvenser .....  | 5  |
| Konsekvenser för hushållen .....   | 5  |
| Konsekvenser för företagen.....  | 6  |
| 3.2 Konsekvenser för myndigheterna .....   | 6  |
| 3.3 Samhälleliga konsekvenser .....  | 6  |
| 4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....   | 6  |
| 5 ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAT PÅ PROPOSITIONENS<br>INNEHÅLL .....  | 8  |
| 5.1 Propositionens geografiska tillämpningsområde .....  | 8  |
| 5.2 Blandad lag .....  | 8  |
| DETALJMOTIVERING .....   | 9  |
| 1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I<br>FINLAND .....  | 9  |
| 1 kap. <b>Allmänna bestämmelser</b> .....  | 9  |
| 2 kap. <b>Taxitrafiken</b> .....   | 9  |
| 3 kap. <b>Slutbestämmelser</b> .....   | 12 |
| 2 LAGFÖRSLAG .....   | 13 |
| 3 IKRAFTTRÄDANDE .....   | 17 |
| 4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..  | 17 |
| LAGFÖRSLAG .....   | 20 |
| om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i<br>överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om<br>tillämpning av överenskommelsen ..... | 20 |
| FÖRDRAGSTEXT .....   | 23 |
| mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om<br>internationell taxitrafik på väg.....   | 23 |

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

##### Lagstiftning

Bedrivande av taxitrafik regleras i lagen om taxitrafik (217/2007). Lagen trädde i kraft den 1 augusti 2007, och den senaste ändringen gjordes den 1 januari 2012 i syfte att säkra jämlik behandling av tillståndssökanden (1423/2011).

Taxitrafik får bedrivas i hela landet, trots att det inte finns en särskild bestämmelse om det i lagen, vilket det fanns innan lagen om taxitrafik trädde i kraft. I lagen om taxitrafik har det inte tagits ställning till tillämpningen av lagen på sådan taxitrafik som bedrivs på andra ställen än i Finland. I högsta domstolens avgörande av den 23 juni 2010 om internationell taxitrafik (HD 2010:4) konstateras det dock att det är oklart huruvida lagen om taxitrafik kan tillämpas på sådan persontrafik som bedrivs eller inleds i ett annat land.

I regel krävs det taxitillstånd för att bedriva taxitrafik. Antalet taxitillstånd regleras. Det maximala antalet taxitillstånd fastställs kommunvis varje år. Besluten om dessa kvoter samt om beviljande och återkallande av tillstånd fattas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde den huvudsakliga stationsplatsen för trafiken finns. I taxitillståndet fastställs stationsplatsen för trafiken samt den tidpunkt då trafiken senast ska inledas. Syftet med bestämmelsen om stationsplatsen är att säkra den regionala tillgången till taxitjänster så att taxiföretagaren i regel kan nås för körning därifrån. Den bil som används i trafik ska efter att en körning eller ett uppdrag har avslutats alltid föras tillbaka till den stationsplats som anges i tillståndet, vilken oftast är kommunen. Innehavaren av taxitillståndet har även en allmän skyldighet att bedriva taxitrafik. Utsatta tider begränsar trafikens avslutande och innehavaren av ett taxitillstånd är

skyldig att på begäran utföra en persontransport i enlighet med tillståndet inom sitt huvudsakliga verksamhetsområde, om inte transporten hindras av en annan körning, av att föraren har friskift, av att föraren har överskridit den tillåtna arbetstiden, av att tillståndshavaren eller en familjemedlem har insjuknat akut, av förarens sjukdom, av att fordonet har gått sönder eller av något annat särskilt skäl som kan jämföras med dessa. Tillståndshavaren har också rätt att vägra utföra en transport med hänvisning till arbetarskyddet. Lagen innehåller dessutom sådana bestämmelser om jouranmälan, körschema och samtrafik som i praktiken lindrar skyldigheten att utföra en transport.

Bedrivandet av taxitrafik regleras också genom sådana bestämmelser som gäller maximipriser i fråga om konsumentpriser, samt kvalitetskrav, varutransport, materiel, tystnadsplikt och skyldigheten att lämna ut uppgifter. Närmare bestämmelser om konsumentpriserna utfärdas årligen genom förordning av statsrådet.

Ett taxitillstånd ska återkallas, om tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillstånd. Det ska också återkallas, om det vid utförandet av trafik har uppdragats allvarliga och betydande förseelser eller försummelse, som hänför sig till överlåtelse av taxitillstånd, tillgång till tjänster, skyldighet att bedriva taxitrafik, försummelse att fullgöra skyldigheten att anmäla jour, prissättningens eller prisinformationens korrekthet, brytande av tystnadsplikt eller behandling av kundrespons eller någon med dessa jämförbar underlåtenhet att iaktta kvalitetsnormerna. Dessutom ska den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen återkalla ett taxitillstånd bl.a. om bedrivandet av trafik har upphört.

Tillståndshavaren kan ges en varning i stället för att få tillståndet återkallat, 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 återkallandet av tillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen.

I Sverige regleras inte antalet tillstånd för taxitrafik, och till tillståndet hör ingen skyldighet att bedriva taxitrafik. Tillstånd ges, om de särskilda krav som gäller yrkeskunskap och gott anseende uppfylls och om tillståndsinnehavaren kan uppfylla sina ekonomiska skyldigheter. I Sverige, till skillnad från Finland, får taxitrafik utföras också med lätt lastbil. Det svenska taxitillståndet berättigar till bedrivande av trafik enbart i Sverige. Den internationella taxitrafiken i Öresundsområdet samt mellan Sverige och Norge regleras dock separat genom internationella fördrag.

Dessa taxitransporter omfattas av Världshandelsorganisationens allmänna tjänstehandelsavtal (GATS). GATS-avtalet trädde i kraft den 1 januari 1995 och det ingår som bilaga 1 B i fördraget om upprättandet av WTO (FördrS 5/1995). Avtalets centrala princip är "mest gynnad nationsprincipen", enligt vilken varje medlemsland ska behandla ett annat medlemslands tjänsteleverantör lika bra som andra motsvarande tjänsteleverantörer från andra länder. När det gäller skyldigheterna i "mest gynnad nationssystemet" finns dock några undantag som gör det möjligt att ingå den typ av bilaterala avtal som finns för närvarande. Dessa undantag gäller t.ex. samarbetet över gränserna och de undantag från "mest gynnad nationsprincipen" som anges i en separat lista. I denna separata lista över undantag har det i artikel II.2 i fråga om Finland skrivits in ett undantag som gäller vägtrafik (GATS artikel II.2).

#### Praxis

I det nordliga gränsområdet mellan Finland och Sverige har man redan i flera år idkat internationell taxitrafik över gränsen. Som grund för detta ligger ett s.k. gentlemenavtal mellan ländernas förarföreningar. För att utreda situationen ordnades ett seminari-

um i Haparanda i Sverige den 27 november 2008 på initiativ av det finska kommunikationsministeriet. Under seminariet insamlade man information om den taxitrafik som förekommit över riksgränsen i norr och kartlade de olika parternas synpunkter på behovet av och förutsättningarna för en gemensam överenskommelse om taxitrafik. Det framgick att det särskilt var näringsdepartementet och tillståndsmyndigheten i Sverige samt Torneå stad och taxiförarna i Sverige som önskade att en överenskommelse skulle ingås. Motiveringen till detta var viljan att reglera nuvarande praxis och trygga transporterna för att utveckla gränsområdet.

Under seminariet och ur de utredningar som gjordes efter det framgick att taxitrafiken över gränsen mellan Sverige och Finland har varit och fortfarande är en allmän företeelse, och att trafiken t.o.m. är rätt livlig. Omfattningen av samarbetet mellan gränskommunerna varierar kommunvis, vilket avspeglas i taxitrafiken. Den taxitrafik som förekommit över gränsen består huvudsakligen av normal taxitrafik, dvs. av persontransporter till och från. Till en viss grad används den taxitrafik som idkas över gränsen också till sådana transporter som samhället stöder eller ordnar, som t.ex. kommuners skolskjutsar och transporter av personer med funktionshinder samt till sådana transporter som ersätts enligt motsvarande lag i Sverige. I områden med livlig trafik har det också i viss mån bedrivits cabotagetrafik, dvs. trafik som utförs mellan två platser inom det andra landets territorium. Enligt taxibranschen har huvudregeln varit att Finlands taxibilar för kunder till Sverige och Sveriges taxibilar för kunderna tillbaka till Finland. I praktiken har tillgången på taxibilar dock varit större på Finlands sida.

I fråga om de olika orterna kan konstateras följande:

Internationell taxitrafik mellan Sverige och Finland utförs mest i området kring Torneå och Haparanda. I övrigt utförs sådan trafik i Övertorneå, Pello, mellan Kolari och Pajala samt i Muonio och Enontekis.

Samarbetet mellan Torneå och Haparanda är mycket omfattande och berör många olika sektorer. Därför är också den taxitrafik som överskrider kommungränserna livlig i detta

område, och består i huvudsak av normal beställningstrafik. Finska taxiföretagare har dessutom transporterat skolelever till och från Haparanda språkskola, personer med funktionshinder på shopping- och besöksresor mellan Torneå och Haparanda, flygfälts-transporter tur och retur till Kemi-Torneå flygplats, storföretagens kunder och anställda i Haparanda samt flygpassagerare från Luleå flygplats till Finland. Restaurangkunder transporteras oftast omlott på så sätt att taxibilarna från Haparanda kör svenska kunder till Torneå och taxibilarna från Torneå kör dem tillbaka till Sverige.

Vid gränsen i Övertorneå består taxitrafiken i huvudsak av normal taxitrafik, men också skolskjutsar för den finska kommunens del samt transporter av personer med funktionshinder utförs i båda riktningarna över gränsen.

I Pello förekommer gränsöverskridande taxitrafik i någon mån. Trafiken består främst av normal taxitrafik, men i och med att orten samarbetar med Övertorneå när det gäller hälsovårdsjour, transporterar taxibilarna också finska kunder till och från Sveriges hälsovårdsjourer. För dessa resor har man kunnat söka ersättning hos Folkpensionsanstalten. Från orten förs med finska taxibilar också sådana resenärer som är på väg till en skidort i Sverige samt restaurangkunder mellan Sverige och Pello. Under somrarna transporteras dessutom laxfiskare i båda riktningarna över gränsen, och under vintrarna används i stor omfattning isvägen för att transportera kunder i båda riktningarna över gränsen. I detta område har Sveriges taxibilar inte utfört transporter på sistone.

I Kolari bedrivs mindre gränsöverskridande taxitrafik och den som bedrivs är främst sporadisk beställningstrafik, som t.ex. transport av restaurang- och butikskunder till Sverige. Från flygplatsen i Pajala transporteras även resenärer till Ylläs ibland.

Även i Muonio och Enontekis består den gränsöverskridande taxitrafiken mellan Sverige och Finland huvudsakligen av sporadisk beställningstrafik, som t.ex. gränsöverskridande besöksresor till bekanta samt shoppingresor.

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

### **2.1 Målsättning**

Syftet med propositionen är att legalisera den internationella taxitrafik som redan förekommer i området och på så sätt utveckla de nordliga gränsområdena i Finland och Sverige och slopa gränshinder samt utveckla företagsamheten, sysselsättningen och befolkningens välbefinnande i gränsområdena. Syftet är också att säkra tillgången på taxitjänster på stationsplatsen i Finland.

### **2.2 De viktigaste förslagen**

Överenskommelsen innehåller bestämmelser om skyldigheter för taxiföretag och om bedrivande av taxitrafik. Den innehåller också bestämmelser om behöriga myndigheter och underrättelse mellan myndigheter samt om de dokument som behövs och tvistlösning. Enligt överenskommelsen ska de behöriga myndigheterna vidta åtgärder mot ett sådant taxiföretag som bryter mot överenskommelsen.

Propositionens lagförslag innehåller de påföljder som anges i överenskommelsen och de viktigaste skyldigheter för utförande av taxitrafik som gäller innehavare av taxitillstånd, som t.ex. skyldigheten att återvända till stationsplatsen. Skyldigheterna överensstämmer med den nationella lagstiftningen och det huvudsakliga syftet med dem är att säkra tillgången på taxitjänster på stationsplatsen i Finland.

## **3 Propositionens konsekvenser**

### **3.1 Ekonomiska konsekvenser**

Konsekvenser för hushållen

Syftet med propositionen är att säkra tillgången på taxitjänster i gränsområdena och underlätta befolkningens olika former av resande i båda riktningarna över gränsen, som t.ex. besöks-, shopping- och turistresor. Det ska också underlätta resandet för skolelever, äldre och funktionshindrade personer samt för personer i behov av hälso- och sjukvård.

Genom detta förslag säkerställs nuvarande praxis, men utöver detta innebär förslaget också att skyldigheterna i lagen om taxitrafik, om t.ex. maximipriser, kan tillämpas även på den internationella trafiken. Enligt förslaget är de som utför taxitrafik skyldiga att efter körningen eller uppdraget alltid återvända till den stationsplats som anges i tillståndet. På det sättet försämrar inte den internationella trafiken befolkningens tillgång till taxitjänster på stationsplatsen.

#### Konsekvenser för företagen

I propositionen föreslås bestämmelser som gäller nuvarande praxis, och i och med att den nuvarande trafiken tryggas får förslaget positiva ekonomiska konsekvenser för de finländare som bedriver taxitrafik. I gränsområdet på Sveriges sida har det varit brist på taxitjänster. Förslaget förbättrar de allmänna förutsättningarna för näringslivet särskilt när det gäller restaurang- och resebranschen samt lufttrafiken.

### 3.2 Konsekvenser för myndigheterna

I och med att överenskommelsen innehåller tillsynsuppgifter som gäller tull-, gränsbevaknings- och polismyndigheterna får detta förslag konsekvenser för dessa myndigheters arbete i gränsområdena. I praktiken får ändringen av uppgifterna dock ringa konsekvenser eftersom trafiken till största delen bedrivs av finländare.

Propositionen får vissa konsekvenser för tillståndsmyndighetens arbetsuppgifter, dvs. i praktiken för närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, och främst när det gäller den skyldighet som gäller utbytet av information. Förslaget innebär dock inga nedskärningar av den personal som sköter tillståndsärenden vid tillståndsmyndigheten.

Från gränskommunernas synvinkel underlättar förslaget ordnandet av de samhällsbeholdade transportererna, som t.ex. skolskjutsarna.

### 3.3 Samhälleliga konsekvenser

I norra Sverige bor det många finländare och i flera år har man aktivt försökt undanrö-

ja onödiga gränshinder. I synnerhet i området kring Torneå och Haparanda har många funktioner samordnats och området har redan länge inofficiellt beaktats som en s.k. tvillingstad. Förslaget innebär att det för befolkningen blir lättare att besöka släktingar och att transportera barn eller personer med funktionshinder över gränsen, vilket främjar befolkningens jämlikhet i området.

Regionalt får propositionen konsekvenser för gränsområdet i Lappland, dess näringsliv och konkurrenskraft samt befolkningens välbefinnande och tillgång till tjänster.

## 4 Beredningen av propositionen

Kommunikationsministeriet ordnade den 27 november 2008 ett seminarium i Haparanda i Sverige under vilket man samlade in information om den taxitrafik som bedrivs över riksgränsen i norr och kartlade de olika parternas synpunkter om behovet av och förutsättningarna för en gemensam överenskommelse om taxitrafik. I seminariet deltog förutom ministeriets representanter även närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland samt representanter för Suomen Taksiliitto. Även representanter för de behöriga ministerierna i Sverige och Norge, för Transportstyrelsen i Sverige, för gränskommunerna och för Svenska Taxiförbundet deltog. Ursprungligen var det meningen att man förutom mellan Finland och Sverige även skulle föra förhandlingar med Norge, men Sverige inledde egna förhandlingar för ett bilateralt avtal med Norge, vilket var orsaken till att man avstod från trepartsavtalet.

Med stöd av 3 § 7 punkten och 9 § i reglementet för statsrådet (262/2003) tillsatte kommunikationsministeriet den 5 mars 2010 en delegation för att förhandla mellan Finland och Sverige om överenskommelsen om taxitrafik. Utöver representanterna för kommunikationsministeriet ingick det i delegationen även två medlemmar från närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland samt en ständig sakkunnig från utrikesministeriet. Efter det att Sveriges näringsdepartement föreslog att förhandlingarna skulle inledas bestod delegationens uppgift i att förhandla fram ett statsfördrag om ett gemensamt ordnande av taxitrafik. I Sveriges delegation ingick repre-

sentanter för Sveriges näringsdepartement och för Transportstyrelsen. Förhandlingarna slutfördes den 25 mars 2011.

Utlåtanden om det paraferade utkastet till överenskommelsen begärdes genom skriftväxling mellan delegationernas ordförande från de sju närings-, trafik- och miljöcentralerna, Suomen Taksiliitto (STL), inrikesministeriet (IM), justitieministeriet (JM), social- och hälsovårdsministeriet (SHM), utrikesministeriet (UM), undervisnings- och kulturministeriet (UKM), Linja-autoliitto, gränsbevakningsväsendet, Torneå stad, Konsumentverket, Suomen Palvelutaksit ry, Åbo stad och Folkpensionsanstalten (FPA). Dessutom lämnade finansministeriets sakkunniga vid skatteavdelningen separat sina inofficiella synpunkter om överenskommelsen.

I utlåtandena ansågs det att överenskommelsen är värd att understödas och att den behövs, och ingen remissinstans ansåg att det finns hinder för att underteckna överenskommelsen. Det föreslogs inte några ändringar till överenskommelseutkastet. Behovet att i samband med genomförandet särskilt se över tillsynen lyftes fram i utlåtandena.

Överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om internationell taxitrafik på väg undertecknades i Reykjavik den 29 augusti 2011.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med justitieministeriet och finansministeriet. Finansministeriet har sett över förslaget till den del det gäller bilbeskattningen.

Utlåtanden om propositionen begärdes av följande instanser: utrikesministeriet (UM), justitieministeriet (JM), finansministeriet (FM), polisavdelningen vid inrikesministeriet (IM), inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, social- och hälsovårdsministeriet (SHM), arbets- och näringsministeriet (ANM), utbildnings- och kulturministeriet (UKM), Tullstyrelsen, gränsbevakningsväsendet, Torneå stad, närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland (Lapplands NTM-central), Ålands landskapsregering, Suomen Taksiliitto (STL) och Suomen Palvelutaksit ry. Utlåtanden lämnades av UM, JM, IM, SHM, ANM, Lapplands NTM-central,

Ålands landskapsregering Tullstyrelsen och STL.

I utlåtandena förhöll man sig i huvudsak positivt till propositionen.

Såväl i utlåtandet av IM som i utlåtandet av Lapplands NMT-central betonades att tillsynen över överenskommelsen antagligen blir en utmaning. Lapplands NMT-central fäste uppmärksamhet vid att tillsynen dock kan förbättras genom att i överenskommelsen förelägga tillsynsmyndigheterna en skyldighet att underrätta om överträdelser. IM ansåg dock att ett sådant föreliggande inte är ändamålsenligt.

Både i utlåtandet av Lapplands NMT-central och i utlåtandet av STL konstaterades också att det inte finns behov att i förslaget ta in en skyldighet för taxiföretagaren att meddela uppgifter om omsättning och yrkestransporternas kilometer i fråga om sådan trafik som avses i överenskommelsen, eftersom uppgifterna ingår i uppgifterna enligt 25 § i lagen om taxitrafik. Dessa samma remissinstanser fäste dessutom uppmärksamhet vid att propositionen inte innehöll alla de förpliktelser som anges i lagen om taxitrafik. Detta alternativ, enligt vilket det ska hänvisas till förpliktelserna i lagen om taxitrafik i allmänhet, förkastades dock redan under beredningen på basis av förhandlingarna med JM. Av den anledningen togs enbart de viktigaste skyldigheterna för taxiföretagare in i lagförslaget.

I utlåtandet av JM fästes särskild uppmärksamhet vid behovet att säkra propositionens förhållande till de bestämmelser som gäller tillämpningsområdet för strafflagen. Justitieministeriet konstaterade vidare att propositionens tillämpningsområde bör preciseras och att utlåtande om propositionen även bör begäras av Rättsregistercentralen. Enligt utlåtandet av Rättsregistercentralen bör propositionen ändras så att den motsvarar bestämmelserna i straffregisterlagen (770/1993). Detta har dock inte genomförts till alla delar, eftersom bestämmelsen i straffregisterlagen inte ansågs vara tillräcklig.

I utlåtandet av UM begärdes en precisering av förslaget när det gällde förslagets förhållande till Världshandelsorganisationens (WTO) allmänna tjänstehandelsavtal, Ålands ställning, specificeringen av de bestämmelser

i överenskommelsen som hör till lagstiftningen samt till överenskommelsens ikraftträdande och till de orsaker som lett till att en blandad ikraftträdandelag föreslås.

Propositionen har omarbetats utgående från utlåtandena.

## **5 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll**

### **5.1 Propositionens geografiska tillämpningsområde**

De avtalsslutande parterna har avsett att överenskommelsen ska tillämpas endast i sådan taxitrafik på väg mellan Finland och Sverige som går över den gemensamma

gränsen i norr. Till följd av detta har Ålands landskapsregering inte informerats om avtalsförhandlingarna och godkännande för överenskommelsen behöver inte införskaffas av Ålands lagting.

### **5.2 Blandad lag**

I propositionen föreslås en blandad lag, eftersom alla de skyldigheter som gäller taxiföretagare inte kunde tas in i överenskommelsen. Detta beror på skillnaderna i Finlands och Sveriges lagstiftning om taxitrafik. I och med att överenskommelsen i praktiken omfattar endast ett begränsat område i Finland, fanns ingen anledning att göra ändringar i lagen om taxitrafik (217/2007).



## DETALJMOTIVERING

### 1 Avtalets innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

Överenskommelsens inledande stycke innehåller ett konstaterande om avsikten att främja utvecklingen mellan Finland och Sverige vad gäller taxitrafik på väg.

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**Artikel 1. Tillämpningsområde.** Enligt denna artikel ska överenskommelsens bestämmelser tillämpas på internationell taxitrafik inom Republiken Finlands regering och Sveriges regering territorier. Således gäller överenskommelsen den internationella taxitrafiken på alla gränsområden i Finland och Sverige. I praktiken tillämpas överenskommelsen dock endast på dessa länders nordliga gränsområden.

**Artikel 2. Definitioner.** Denna artikel innehåller centrala definitioner.

Med taxitrafik avses sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som bedrivs av ett taxiföretag med ett sådant fordon som får användas för taxitrafik enligt den nationella lagstiftningen i den stat där företaget är etablerat. Enligt 3 § i lagen om taxitrafik (217/2007) ska lagen tillämpas på persontransport på väg med personbil. Eftersom en taxiföretagare med undantag av vissa särskilt nämnda avvikelser i lagen inte får transportera personer med lastbil enligt 4 a § i lagen om taxitrafik, får taxiföretagare inte heller transportera personer med sådana fordon i trafiken mellan Finland och Sverige, trots att vissa lastbilar är tillåtna för svenska taxiförare. Ett finskt fordon ska vara antecknat i Finlands fordonsregister och ett svenskt fordon på motsvarande sätt i Sveriges fordonsregister.

Med ett taxiföretag avses en fysisk eller juridisk person som är etablerad i Finland eller Sverige och som där har rätt att bedriva taxitrafik enligt tillämplig nationell lagstiftning.

Således ska en finsk taxiföretagare ha ett gällande taxitillstånd enligt 4 § i lagen om taxitrafik och en svensk taxiföretagare ett motsvarande svenskt taxitillstånd.

Med hemstat avses hela det geografiska område som omfattar Finland eller Sverige.

#### 2 kap. Taxitrafiken

**Artikel 3. Tillåten taxitrafik.** Enligt artikel 3 punkt a får en finsk taxiföretagare transportera passagerare från Finland till Sverige. På motsvarande sätt får en svensk taxiföretagare transportera passagerare från Sverige till Finland.

Enligt punkt b får även ett finskt taxiföretag transportera passagerare från Sverige till Finland och ett svenskt taxiföretag transportera från Finland till Sverige. I sådana fall förutsätts det dock att transporten är förbeställd eller att ingen lokal taxi finns tillgänglig. Ett finskt taxiföretag får således stanna kvar i väntan på den kund som föraren fört från Finland till Sverige och sedan föra kunden tillbaka till Finland, om så har överenskommits på förhand. Likaså får föraren exempelvis under lillajulstid föra en kund från en restaurang i Haparanda till Torneå, om det inte vid den tidpunkten finns svenska taxibilar tillgängliga.

Enligt punkt c i artikeln är det också tillåtet att transportera passagerare från den andra avtalsslutande partens territorium till ett tredje land, om det inte tas med nya passagerare under genomresan. Således kan en finsk taxiföretagare föra passagerare genom Sverige till Norge, men inte ta med nya passagerare från Sverige under resan.

Dessutom får ett taxiföretag enligt punkt d i artikeln temporärt transportera passagerare mellan två platser inom den andra avtalsslutande partens territorium (cabotage). I sådana fall förutsätts dock att det är fråga om en lokal utflykt, t.ex. en skolutflykt för elever, att utflykten är omedelbart förknippad med en tillåten transport enligt punkt a och att den

sker i direkt anknytning till en sådan tillåten transport som avses i punkt a och med samma fordon. För att transporten ska vara tillåten inom den andra avtalsslutande partens territorium förutsätts dessutom att utflykten är avsedd för samma passagerare. Exempelvis får därmed ett finskt taxiföretag med samma bil som använts för att transportera elever från Finland till skolan i Sverige, även omedelbart transportera samma elever mellan två platser i Sverige till skolans klassutflykt.

**Artikel 4. Otillåten taxitrafik.** Enligt artikeln är det inte tillåtet att utföra transporter mellan två platser inom den andra avtalsslutande partens territorium, dvs. cabotage transporter, bortsett från de särskilda transporter som är tillåtna med stöd av artikel 3. På transporter som utförs i Finland tillämpas således i regel lagen om taxitrafik. Enligt 4 § i den lagen förutsätter transportererna ett finskt taxitillstånd. Att bedriva yrkesmässig persontrafik utan taxitillstånd är olovligt utförande av taxitrafik och straffbart enligt 28 § 1 mom. i lagen. Enligt artikeln är det dessutom otillåtet att utföra taxitrafik från den andra avtalsslutande partens territorium till ett tredje land eller omvänt. En finsk taxiföretagare får således inte ta passagerare med sig från Sverige och föra dem vidare till Norge.

**Artikel 5. Skyldigheter för den som utför taxitrafik.** Denna artikel innehåller de allmänna skyldigheterna för det taxiföretag eller den taxiförare som utför tillåten taxitrafik i enlighet med överenskommelsen. Skyldigheterna består i att registrera transporten i taxameter i enlighet med den lagstiftning som gäller i hemstaten, att i fordonet alltid medföra vissa dokument och att på begäran visa upp dessa dokument för de behöriga tillsynsmyndigheter som anges i överenskommelsen. Bestämmelser om användning av taxameter i taxitrafiken i Finland finns i 25 § 2 mom. i fordonslagen (1090/2002). Enligt detta ska fordon i kategori M1 som används i tillståndspliktig persontrafik ha en taxameter. Enligt 87 § 1 mom. punkt 1 i den lagen krävs tillstånd av tillsynsmyndigheten för installation och reparation av taxametrar. I 17 § i kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002) samt i statsrådets förordning om taxitrafikens konsumentpriser

(778/2011) som utfärdas årligen föreskrivs det närmare om användningen av taxameter. Enligt 26 § i lagen om taxitrafik ska taxitillståndet medföras i bilen och visas upp på begäran. I trafiken i Finland ska taxitillstånd på begäran visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

**Artikel 6. Dokument.** I artikeln uppräknas de dokument som alltid ska medföras i fordonet. Finska taxiföretagare och taxiförare ska i bilen medföra följande dokument: taxitillstånd i original, körtillstånd för taxiförare eller motsvarande tidigare tillstånd, del I av registreringsutdraget för bilen eller del I av registreringsintyget, som bevisar att fordonet kan användas utomlands, intyg över plombering av taxameter, körjournal för förare, om det finns säkerhetskamera i bilen, registerbeskrivning för kamera samt statsrådets gällande förordning om taxitrafikens konsumentpriser eller motsvarande prislista eller utredning över grunderna för hur avgifterna bestäms.

Dessa samma dokument som ska medföras i bil i trafik i Finland anges även i 26 § (taxitillstånd i original) i lagen om taxitrafik och i 23 § 2 mom. och 40 § 6 mom. (körtillstånd) i lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009). Enligt 58 § och 66 a § 4 mom. i fordonslagen ska del I av registreringsutdraget för bilen eller del I av registreringsintyget medföras i bilen. Bestämmelsen om att det i bilen ska medföras intyg över plombering av taxameter har sin grund i 17 § 2 mom. i kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning. Bestämmelser om körjournal för förare finns i 7 kap. 37 a § i arbetstidslagen (605/1996), och bestämmelsen om skyldigheten att hålla registerbeskrivning för kamera allmänt tillgänglig finns i 2 kap. 10 § i personuppgiftslagen (523/1999). Statsrådets förordning om taxitrafikens konsumentpriser ska enligt 16 § 3 mom. i lagen om taxitrafik utfärdas årligen senast den 30 juni. Enligt 7 § i lagen om taxitrafik ska bestämmelserna i 11 § i förordningen om prisinformation vid marknadsföring av konsumtionsnyttigheter (1359/1999) iakttas vid informerandet om priserna. Enligt 11 § 1 mom. ska en utredning över grunderna för hur avgifterna bestäms sättas upp på ett sådant ställe där den

lätt kan ses av konsumenten. Enligt 3 mom. i den paragrafen, ska utredningen i fråga företas på begäran, om tjänster erbjuds någon annanstans än i en affärslokal.

Innehållet i den prislista som ska motsvara den sist nämnda förordningen ska vara detsamma som i förordningen.

På motsvarande sätt förutsätts det att en svensk taxiföretagare eller taxiförare medför följande dokument i bilen: en bestyrkt kopia av tillstånd för taxitrafik, taxiförarlegitimation, registreringsbevis för fordonet, senast utfärdade protokoll från kontrollbesiktning av fordonet och senast utfärdade protokoll från taxameterbesiktning.

**Artikel 7. Skatter och avgifter.** I denna artikel bestäms om befriande från skatter och avgifter som tas ut för vägtrafik och fordonsinnehav. Enligt den ska ett taxiföretag som bedriver tillåtna transporter inom den andra avtalsslutande partens territorium vara befriat från dessa skatter. Skattebefrielsen gäller endast de fordon som inte har registrerats inom den andra avtalsslutande partens territorium. Taxiföretaget är inte heller befriat från att betala skatt på bränsle. Skattebefrielse avser inte heller skatter och avgifter för användande av vägar och broar eller mervärdesskatter. Således är en finsk taxiföretagare skyldig att betala vägavgift, om han eller hon transporterar passagerare i enlighet med överenskommelsen inom ett sådant territorium i Sverige där det tas ut vägavgift.

I praktiken gäller överenskommelsen även bilbeskattningen. Enligt 1 § i bilskattelagen (1482/1994) ska bilskatt betalas till staten innan fordonet registreras i fordonstrafikregistret eller tas i bruk i Finland. Enligt 2 § 1 mom. avses med ibruktagande i Finland att ett fordon används i trafik inom finskt territorium även i sådana fall då fordonet inte är registrerat i Finland. Vad gäller detta finns dock några undantag i lagen. Enligt 34 a § i bilskattelagen får ett fordon som är registrerat någon annanstans än i Finland användas skattefritt högst sju månader vid företagsverksamhet som bedrivs av ett företag som inte finns i Finland. Lagens 34 b § gör det möjligt för en person som är stadigvarande bosatt i Finland, t.ex. en bilförare med arbetsplatsen belägen i Sverige, att skattefritt temporärt använda ett i Finland registrerat

fordon som arbetsgivaren äger eller innehar för trafik i Sverige. Med temporär användning avses att ett fordon förs tillbaka till registreringsstaten efter att varje arbetsuppgift slutförts. Fordonet får dock användas högst tre dygn i sträck i Finland. Användning av fordonet för resor mellan bostaden och arbetsplatsen kan inte anses som utförande av arbetsuppgifter. Innan ett fordon första gången tas i användning i trafik i Finland ska det enligt 34 b § 2 mom. dock göras en anmälan till tullmyndigheten om sådan användning som avses i paragrafen, och anmälan om fordonets användning, försedd med tullmyndighetens mottagningsbevis, ska finnas med i fordonet när det används i trafik.

Eftersom artikeln förutsätter att svenska taxiförare ska vara befriade från alla skatter, och att den anmälan som nämns i bilskattelagen inte ska höra till de obligatoriska dokument i överenskommelsens artikel 6 som bör medföras i bilen, ska artikeln anses höra till området för lagstiftningen i överenskommelsen, och förutsätter därför också en ändring av bilbeskattningen.

**Artikel 8. Underrättelse om påföljder.** Denna artikel innehåller bestämmelser om praxis i sådana fall när ett taxiföretag under vistelse inom den andra avtalsslutande partens territorium bryter mot någon eller några bestämmelser i denna överenskommelse.

I artikeln anges inte vilka rättsliga påföljder inom det territorium där överträdelsen har ägt rum som ska tillämpas på en sådan taxiföretagare som kommit från den andra avtalsstaten och som bryter mot någon eller några bestämmelser i denna överenskommelse, utan beslut om ärendet kan fattas nationellt av de avtalsslutande parterna. Således kan de svenska myndigheterna i Sverige förelägga ett finskt taxiföretag straffrättsliga påföljder förutom för t.ex. fortkörning även för sådant som bryter mot överenskommelsen, t.ex. för bedrivande av otillåten cabotagetrafik eller för att de dokument som anges i överenskommelsen inte medförts i bilen, förutsatt att gärningarna är straffbara enligt svensk lag. På motsvarande sätt kan en svensk taxiföretagare dömas i Finland för en gärning som bryter mot överenskommelsen, om gärningen är straffbar enligt finsk lag.

Enligt högsta domstolens avgörande av den 23 juni 2010 om internationell taxitrafik (HD 2010:4) är det oklart huruvida lagen om taxitrafik kan tillämpas på sådan persontrafik som bedrivs eller inleds i ett annat land, och därför bör straffbestämmelsen i lagen om taxitrafik tolkas restriktivt. Därför är det motiverat att samtidigt komplettera straffbestämmelserna.

Enligt artikel 8 är de behöriga myndigheterna skyldiga att underrätta varandra. När det gäller de finska myndigheterna gäller artikelns skyldighet de närings-, trafik- och miljöcentraler som anges i överenskommelsen.

Den behöriga myndigheten där överträdelsern ägt rum, dvs, i Finland oftast närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland (NTM centralen), ska alltid underrätta den behöriga myndigheten i taxiföretagarens hemstat (Transportstyrelsen) om en sådan överträdelse som skett inom dess territorium. NTM-centralens underrättelseskyldighet är inte beroende av vilka påföljder som har påförts i Finland. Syftet med skyldigheten är att underlätta den allmänna tillsynen över taxitrafiken, och enligt artikeln behöver myndigheten inte dröja med åtgärder och vänta tills beslutet eller domen har vunnit laga kraft. I praktiken förutsätter dock partens rättssäkerhet att NMT-centralen endast underrättar om sådana beslut som vunnit laga kraft.

Enligt artikeln ska det underrättas om sådana beslut som gäller överträdelser, oberoende av om de är av straffrättslig eller administrativ natur, som t.ex. varningar eller återkallande av tillstånd på grund av överträdelse inom den andra avtalsslutande partens territorium.

Hemstatens myndighet ska enligt artikeln vidta de åtgärder mot taxiföretagaren som föreskrivs i den nationella lagstiftningen. Trots att artikeln inte direkt kräver att den nationella lagstiftningen kompletteras, varken när det gäller straffbestämmelserna eller de administrativa sanktionerna, kan man utifrån artikeln och överenskommelsens syfte dra slutsatsen att även de administrativa sanktionerna behövs.

Artikeln medför i praktiken att bestämmelserna om närings-, trafik- och miljöcentralernas tillgång till information ska kompletteras.

Enligt 4 a § 2 punkten i straffregisterlagen har närings-, trafik- och miljöcentralen rätt att få uppgifter ur straffregistret, om uppgifterna behövs för sådana tillstånd eller godkännanden av myndighet som är beroende av personens tillförlitlighet. Med stöd av 2 mom. i samma paragraf kan justitieministeriet av vägande skäl bevilja tillstånd att lämna ut uppgifter ur straffregistret till en myndighet även i andra fall för utredning och bedömning av en persons tillförlitlighet. I straffregistret registreras även sådana domar som dömts en utländsk person i Finland.

Enligt 29 § i lagen om taxitrafik har närings-, trafik- och miljöcentralen dessutom för behandlingen av sådana ärenden som bl.a. gäller beviljande och återkallande av taxitillstånd rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifter ur straffregistret, fordonstrafikregistret, utskökningsregistret och skatteförvaltningens datasystem om innehavare av trafik tillstånd och trafikansvariga.

Närings-, trafik- och miljöcentralen har dock inte med stöd av 4 a § 2 punkten rätt att få uppgifter ur straffregistret för att i enlighet med artikeln lämna dem vidare till Transportstyrelsen i Sverige. Tillgången till uppgifterna är dock nödvändig särskilt med tanke på tillsynen över överenskommelsen. Uppgifterna behövs för att en svensk myndighet ska kunna vidta eventuella administrativa åtgärder mot ett svenskt företag, om företaget har gjort sig skyldigt till en överträdelse i Finland. Närings-, trafik- och miljöcentralen har inte heller rätt att få uppgifter ur straffregistret eller bötesregistret med stöd av 29 § i lagen om taxitrafik, förutom för det ändamål som anges separat i denna bestämmelse och för de personer som anges i den.

### 3 kap. Slutbestämmelser

**Artikel 9. Behöriga myndigheter.** I denna artikel definieras vad som avses med behöriga myndigheter i de olika artiklarna i överenskommelsen. Med behöriga myndigheter enligt artikel 8 avses vid tidpunkten för ikraftträdandet av denna överenskommelse den närings-, trafik- och miljöcentral som har beviljat taxitillståndet i Finland, och på motsvarande sätt Transportstyrelsen i Sverige.

Dessa myndigheter är således skyldiga att underrätta varandra, om ett taxiföretag under vistelse inom den andra avtalsslutande partens territorium bryter mot bestämmelserna i överenskommelsen. Enligt 5 § i lagen om taxitrafik beviljas taxitillstånd på ansökan av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde den huvudsakliga stationsplatsen för trafiken finns. Myndigheten i fråga följer förändringar i efterfrågan och tillgång till taxitjänster enligt 20 § i lagen om taxitrafik, kontrollerar bedrivandet av taxitrafik i allmänhet enligt 21 § i den lagen och återkallar taxitillstånd med stöd av 22 § i den lagen.

Med de tillsynsmyndigheter som nämns i artikel 5 i överenskommelsen, för vilka man på begäran ska uppvisa de dokument som anges i överenskommelsen, avses finska och svenska polis-, tull- och gränsbevakningsmyndigheter. Tillsynen över den internationella taxitrafiken sköts i praktiken av samma myndigheter som enligt 26 § i lagen om taxitrafik får begära att uppvisa taxitillstånd samt avbryta en transport om tillstånd inte innehas.

De myndigheter som ska inrätta den blandade kommittén utgörs för Finlands del av kommunikationsministeriet och för Sveriges del av näringsdepartementet.

Dessutom fastställs i artikeln att det på diplomatisk väg ska underrättas om sådana ändringar som gäller de behöriga myndigheter som anges i överenskommelsen.

**Artikel 10. Blandad kommitté och tvistlösnings.** Enligt denna artikel ska Finlands kommunikationsministerium och Sveriges näringsdepartement inrätta en blandad kommitté för att behandla frågor i samband med tillämpningen av denna överenskommelse. Den blandade kommittén sammanträder regelbundet och kan på begäran sammankallas av en av de avtalsslutande parterna. Om det uppstår tvister som gäller tolkning och tillämpning av denna överenskommelse, och som de behöriga myndigheterna inte kan lösa i samförstånd, ska dessa avgöras av de avtalsslutande parterna, dvs. av Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering.

**Artikel 11. Ikraftträdande.** Enligt bestämmelserna i denna artikel träder överenskom-

melsen i kraft trettio (30) dagar efter det att de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg skriftligen har underrättat varandra om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdandet av överenskommelsen har fullgjorts. Genom en not den 16 december 2011 till Finland underrättade Sverige att man fullgjort de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdandet av överenskommelsen. Därför beräknas tiden för Finlands del från och med det datum då Sverige meddelat att Sverige mottagit Finlands not i saken. I den utsatta tiden på 30 dagar inräknas inte den dag då noten mottagits. Finland kan lämna noten till Sverige efter att republikens president har godkänt överenskommelsen och fastställt den lag som riksdagen utfärdat om de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen och om tillämpningen av överenskommelsen. Efter att noten getts, men innan den utsatta tiden på 30 dagar löpt ut, ska det dessutom utfärdas en förordning av statsrådet om ikraftträdandet av överenskommelsen och om sättande i kraft av ikraftträdandelagen.

**Artikel 12. Ändringar av överenskommelsen.** Enligt denna artikel kan överenskommelsen ändras genom ett skriftligt avtal. Ändringsavtalet träder i kraft enligt samma förfarande som huvudavtalet.

**Artikel 13. Uppsägning.** Denna artikel innehåller bestämmelser om förfarandet vid uppsägning av överenskommelsen, och artikelns innehåll motsvarar sedvanligt internationellt straffrättsligt förfarande.

## 2 Lagförslag

I 95 § 1 mom. i grundlagen förutsätts att de bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft nationellt genom en särskild ikraftträdandelag. Propositionen innehåller ett förslag till en blandad ikraftträdandelag.

**1 §. Ikraftsättande av överenskommelsen.** Enligt denna bestämmelse gäller de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Reykjavik den 29 augusti 2011 mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering ingångna överenskommelsen (nedan överenskommelsen om

taxitrafik mellan Finland och Sverige) som lag sådana Finland har förbundet sig till dem.

För de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen redogörs nedan i det avsnitt som gäller riksdagens samtycke.

**2 §. Skyldigheter för taxiföretag.** I paragrafen föreskrivs om de viktigaste skyldigheter som ett finskt taxiföretag, dvs. en innehavare av taxitillstånd eller en trafikansvarig, och i praktiken eventuellt också en taxiförare, har utöver överenskommelsens skyldigheter. Skyldigheterna består i att efter körningen eller uppdraget föra tillbaka bilen till stationsplatsen i Finland, iaktta taxitrafikens konsumentpriser och tystnadsplikt samt att köra den väg som är mest förmånlig.

Motsvarande skyldigheter gäller också för den nationella trafiken. Definitionen av stationsplatsen finns i 2 § 5 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) och skyldigheten att återvända finns antecknad även i villkoren för taxitillstånd. Att taxiföretagaren återvänder till stationsplatsen är en förutsättning för att företagaren ska kunna iaktta den allmänna körskyldighet i 12 § i lagen om taxitrafik som är en av de viktigaste bestämmelserna i den lagen. Enligt den nationella lagstiftningen är taxiföretaget också skyldigt att iaktta bestämmelserna om konsumentpriser för taxitrafik i 16 § i lagen om taxitrafik samt statsrådets gällande förordning om taxitrafikens konsumentpriser, som utfärdas med stöd av samma paragraf. För sådan trafik som avses i överenskommelsen kan således taxiföretag inte ta ut avgifter som är högre än de som tas ut för sådan trafik som bedrivs i hemstaten.

I paragrafens 3 mom. ska det finnas en motsvarande bestämmelse om tystnadsplikt för taxiföretaget och för den person som är anställd i företaget som det finns i 24 § i lagen om taxitrafik samt en motsvarande skyldighet att köra den väg som är mest förmånlig och ändamålsenlig för kunden som det finns i 17 § 5 punkten i den lagen.

**3 §. Påföljder.** I denna paragraf föreskrivs om återkallande av tillstånd samt om varning och möjligheten att rätta till en brist eller försummelse på basis av samma principer som det föreskrivs för nationell trafik i 22 § i lagen om taxitrafik. Ett tillstånd kan återkallas enligt denna bestämmelse, om ett finskt taxi-

företag har utfört trafik i strid med bestämmelserna i överenskommelsen mellan Finland och Sverige om taxitrafik. Åtgärder får vidtas efter att närings-, trafik- och miljöcentralen har blivit underrättad om förseelsen av den svenska ansvariga tillståndsmyndigheten, dvs. av Transportstyrelsen. Att exempelvis ta med nya passagerare från Sverige under en genomresa från Finland till Norge strider mot artikel 3 i överenskommelsen. Mot artikel 4 i överenskommelsen strider t.ex. att bedriva sådan trafik som utförs mellan två orter i Sverige och som inte är tillfällig eller inte i övrigt uppfyller kraven i artikel 3.

Tillståndet kan också återkallas om ett finskt taxiföretag gjort sig skyldigt till en allvarlig eller väsentlig försummelse av eller ett allvarligt eller väsentligt brott mot bestämmelserna i lagens 2 § om skyldigheten att återvända till stationsplatsen och om att iaktta maximipriser eller om underrättelseskyldigheten. Tillståndet får dessutom återkallas om ett taxiföretag gjort sig skyldigt till en allvarlig eller väsentlig försummelse av eller ett allvarligt eller väsentligt brott mot tystnadsplikten eller mot skyldigheterna i fråga om körning i 2 §. I sådana fall krävs det ingen underrättelse av Sverige för att få återkalla tillståndet.

Om ett återkallande av tillståndet skulle vara oskäligt och bristerna, förseelserna eller försummelserna kan rättas till eller om de är ringa, ska det ges en varning i stället för att återkalla tillståndet. Den utsatta tiden för att rätta till bristen eller försummelsen får inte vara kortare än tre månader.

**4 §. Beskattning.** Paragrafen kompletterar bestämmelsen om skatter och avgifter i artikel 7 i överenskommelsen. Enligt 1 § 1 mom. i bilskattelagen ska bilskatt på personbil betalas till staten innan fordonet tas i bruk i Finland. Lagens 2 § 1 mom. innehåller en allmän bestämmelse om att det med ibruktagande i Finland avses att ett fordon används i trafik inom finskt territorium även i sådana fall då fordonet inte är registrerat i Finland. Lagens 34 a § och 34 b § innehåller bestämmelser som gäller skattefri temporär användning i företagsverksamhet av ett fordon som är registrerat någon annanstans än i Finland.

Ett företag som är etablerat i Sverige kan dock enligt bestämmelsen inte anses ha tagit

fordonet i bruk inom finskt territorium på det sätt som anges i 2 § 1 mom. i bilskattelagen, om det bedriver yrkesmässig taxitrafik i enlighet med överenskommelsen. Således behöver bilskattelagen inte tillämpas över huvud taget vid utförande av sådana yrkesmässiga körningar som avses i överenskommelsen. Ett svenskt taxiföretag behöver därmed inte alltid, innan ett fordon första gången tas i användning i Finland, göra en anmälan till tullmyndigheten enligt 34 b § 2 mom. i bilskattelagen. Denna anmälan behöver inte heller alltid medföras när bilen används i trafik, eftersom det inte nämns något om detta dokument i artikel 6 i överenskommelsen. I artikel 6 fastställs vilka obligatoriska dokument som ska medföras i bilen.

Den skattefrihet som avses i paragrafen gäller dock endast sådana tillåtna taxikörningar som avses i överenskommelsen. På övriga körningar ska bilskattelagen tillämpas normalt. I 34 b § 1 mom. i bilskattelagen föreskrivs att en fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland för skötseln av sina arbetsuppgifter kan använda ett fordon som är registrerat i en annan stat. Enligt bestämmelsen betraktas inte användningen av fordonet för resor mellan bostaden och arbetsplatsen som sådan skötsel av arbetsuppgifter som berättigar till skattefrihet. I praktiken kan bestämmelsen tillämpas i en sådan situation då en förare som är bosatt i Finland och anställd hos ett svenskt taxiföretag inte efter uppdraget för tillbaka bilen till Sverige, utan kör bilen till sitt hem i Finland efter körningen. När det gäller sådana resor ska bilen anses ha tagits i bruk inom finskt territorium enligt 2 § 1 mom. i bilskattelagen.

**5 §. Straffbestämmelser.** Denna paragraf ska innehålla straffbestämmelser om sådan yrkesmässig internationell persontrafik som bedrivs med personbil, lastbil eller paketbil utan finskt eller svenskt taxitillstånd. Den ska också innehålla straffbestämmelser om sådana gärningar som strider mot bestämmelserna i artikel 3 eller 4 i överenskommelsen. Dessutom ska den innehålla straffbestämmelser som gäller vid försummelse av de skyldigheter som anges i artikel 5.

Enligt artikel 2 punkt 2 i överenskommelsen avses med taxiföretag en fysisk eller juridisk person som är etablerad inom den ena

avtalslutande partens territorium och som där har rätt att utföra taxitrafik enligt tillämplig nationell lagstiftning. I Finland krävs det enligt 4 § 1 mom. i lagen om taxitrafik ett taxitillstånd för bedrivande av yrkesmässig persontrafik. Att bedriva sådan trafik utan taxitillstånd är straffbart enligt 28 § i lagen om taxitrafik. Även i Sverige krävs det taxitillstånd för att bedriva taxitrafik.

Den yrkesmässiga trafiken ska definieras så som den definieras för den nationella trafiken, dvs. i 3 § i lagen om taxitrafik med beaktande av bestämmelserna i 4 a § om persontransport med lastbil och paketbil. Enligt lagen om taxitrafik avses med yrkesmässig persontransport transport av personer på väg med personbil mot vederlag i avsikt att idka näring eller förvärva utkomst eller annan inkomst såsom huvudsyssla eller bisyssla eller annars vid sidan om annan näring. Den yrkesmässiga persontransporten jämställs med transport mot vederlag, om transporten föregås av erbjudande om transport till allmänheten på offentlig plats.

Enligt 1 kap. 1 § i strafflagen ska på brott som begåtts i Finland tillämpas finsk lag. Enligt 6 § i strafflagen ska finsk lag tillämpas även på brott som en finsk medborgare har begått utanför Finland. Enligt lagens 11 § kan finsk lag tillämpas på en finsk medborgare för brott som begåtts utanför Finland endast om gärningen är straffbar också enligt lagen på gärningsorten och om även en domstol i den främmande staten kunde ha dömt ut straff för gärningen. För brottet får i sådana fall inte i Finland dömas ut en påföljd som är strängare än den som föreskrivs för brottet enligt lagen på gärningsorten.

Således ska 1 punkten i 1 mom. i paragrafen tillämpas främst i sådana fall när en svensk person idkar s.k. svart taxitrafik i internationell trafik. Denna punkt ska främst tillämpas på svenska företagare, men den kan också tillämpas på finska företagare som utför trafik över gränsen eller i Sverige, förutsatt att det för gärningen kunde ha dömts ut ett straff även i Sverige, även om något straff inte föreskrivits i Sverige.

För gärningen ska utdömas böter eller fängelse i högst sex månader för olovligt bedrivande av taxitrafik mellan Finland och Sverige, vilket motsvarar straffet för olovligt

utförande av taxitrafik i enlighet med 28 § i lagen om taxitrafik.

Med stöd av 1 mom. 2 punkten i den paragrafen får straff utdömas för sådan olovlig taxitrafik mellan Finland och Sverige som utförs av en innehavare av taxitillstånd som har gjort sig skyldig till sådana gärningar som strider mot bestämmelserna i artikel 3 eller 4 i överenskommelsen. En sådan gärning är t.ex. att transportera passagerare från Finland till Sverige med en svensk taxibil trots att det på den finska orten i fråga finns tillgång till taxibilar vid den tidpunkten. Med stöd av denna punkt får straff även utdömas för utförande av cabotagetrafik, dvs. transport mellan två platser inom Finland, i sådana fall när det inte är fråga om en tillfällig utflykt, som t.ex. en skolutflykt i anknytning till en direkt transport över gränsen från Sverige till Finland där samma fordon används. Även denna punkt ska i praktiken tillämpas främst på svenska innehavare av taxitillstånd.

För en trafiktillståndsförseelse som bryter mot överenskommelsen mellan Finland och Sverige om taxitrafik ska enligt paragrafens 3 mom. dömas en person som försummar att i bilen medföra de dokument som anges i artikel 5 i överenskommelsen eller att uppvisa dessa dokument. I sådana fall är straffet böter. Straffet motsvarar straffet för den trafiktillståndsförseelse som avses i 28 § 2 mom. i lagen om taxitrafik.

**6 §. Myndigheternas rätt att få uppgifter.** Bestämmelsen kompletterar artikel 8 i överenskommelsen i vilken det föreskrivs om underrättelse om påföljder. Enligt artikel 8 är närings-, trafik- och miljöcentralen skyldig att underrätta Transportstyrelsen i Sverige om sådana överträdelse som ägt rum inom dess territorium.

Med stöd av 29 § i lagen om taxitrafik har närings-, trafik- och miljöcentralen trots sekretessbestämmelserna endast rätt att få uppgifter ur olika register, som t.ex. ur straffregistret eller bötesregistret, om uppgifterna gäller en som ansöker om eller innehar ett finskt taxitillstånd, eller en trafikansvarig. Uppgifter får begäras bl.a. för återkallande av taxitillstånd. Uppgifter ur straffregistret får lämnas ut till närings-, trafik- och miljöcentralen med stöd av 4 a § 2 punkten i straffregisterlagen när uppgifterna behövs för sådana

tillstånd eller godkännanden av myndighet som är beroende av personens tillförlitlighet. Med stöd av 2 mom. i samma paragraf kan justitieministeriet av vägande skäl bevilja tillstånd att lämna ut uppgifter ur straffregistret till en myndighet även i andra fall för utredning och bedömning av en persons tillförlitlighet. I straffregistret registreras även sådana domar som gäller en utländsk person.

Enligt paragrafen har närings-, trafik- och miljöcentralen rätt att trots sekretessbestämmelserna även få uppgifter ur straffregistret och bötesregistret om sådana påföljder som påförts en svensk taxiföretagare eller taxiförare. Trots att närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att få uppgifter även med stöd av 4 a § 2 punkten i straffregisterlagen, kan den enligt den bestämmelsen få uppgifter endast för sådana tillstånd eller godkännanden av myndighet som är beroende av personens tillförlitlighet. Således berättigar bestämmelsen i straffregisterlagen inte att få uppgifter för att lämna dem vidare till myndigheten i Sverige för att den ska kunna vidta eventuella administrativa åtgärder, som t.ex. att återkalla taxitillståndet.

Tillgången till uppgifterna skulle göra det möjligt att meddela Sverige om överträdelse samt att Transportstyrelsen i Sverige som behörig myndighet kunde påföra svenska taxiföretagare de påföljder som anges i svensk lag.

**7 §. Myndigheternas rätt att avbryta en transport.** Denna paragraf ska ge tillsynsmyndigheten, dvs. polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndigheten, möjlighet att avbryta en transport, om föraren inte kan visa upp de dokument som anges i artikel 6 i överenskommelsen, som t.ex. taxitillstånd eller de dokument som gäller taxametern.

Denna möjlighet ska tillsynsmyndigheten ha oberoende av om ett taxiföretag är finskt eller svenskt.

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen om avbrytande av en transport i 26 § 2 mom. i lagen om taxitrafik. Enligt den har tillsynsmyndigheten rätt att avbryta en transport om en finsk innehavare av taxitillstånd inte kan visa upp taxitillstånd.

**8 §. Andringssökande.** I paragrafen bestäms om sökande av ändring. Ändring i beslut som fattats med stöd av denna lag får sö-



kas genom besvär så som bestämts i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen om ändringsökande i 27 § i lagen om taxitrafik.

**9 §. Bemyndigande.** Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

### 3 Ikraftträdande

Överenskommelsen träder i kraft trettio dagar efter det att de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg skriftligen har underrättat varandra om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdandet av överenskommelsen har fullgjorts. Genom en not den 16 december 2011 till Finland underrättade Sverige att man fullgjort de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdandet av överenskommelsen. Därför beräknas tiden för Finlands del från och med det datum då Sverige meddelat att man mottagit den not som gäller Finlands sak. I den angivna tiden på 30 dagar inräknas inte den dag då noten mottagits.

Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Målet är att överenskommelsen ska träda i kraft senast hösten 2012.

### 4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller som har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande. Bestämmelser som av någon annan orsak kräver riksdagens godkännande är bl.a. internationella förpliktelser som är bindande för riksdagens budgetbefogenheter (GrUU 45/2000 rd).

Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggnad i grundlagen, om den i

övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. En bestämmelse i en internationell förpliktelse hör enligt dessa kriterier till området för lagstiftningen, oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

Tillämpningsområdet för överenskommelsen, dvs. internationell taxitrafik mellan Finlands och Sveriges territorier, bestäms i artikel 1 i överenskommelsen. Definitioner av taxitrafik, taxiföretag och hemstat finns i artikel 2 i överenskommelsen. Artiklarna utvidgar det regionala tillämpningsområdet för Finlands lagstiftning och inverkar indirekt på innehållet i och tillämpningen av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen, och därför hör också artiklarna till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd, GrUU 24/2001 rd).

De centrala bestämmelser som gäller näringsidkare finns i artikel 3 och 4 i överenskommelsen. I dessa artiklar finns bestämmelser om hurdan bedrivande av trafik som är tillåtet mellan länderna. Finlands bestämmelser om bedrivande av taxitrafik finns i lagen om taxitrafik (217/2007), och eftersom det är fråga om en grundläggande rättighet som är tryggnad i grundlagen, dvs. användningen av näringsfriheten, hör artiklarna till området för lagstiftningen. Även i 2—4 § i lagförslaget är det fråga om att utöva näringsfrihet, och därför ska dessa paragrafer bedömas utifrån grundlagens 18 § 1 mom. Enligt 2 och 3 § ska ett finskt taxiföretag i sådan trafik som avses i överenskommelsen iaktta vissa skyldigheter som det föreskrivs om i lagen om taxitrafik. Förutom på basis av en överträdelse kan taxitillstånd med stöd av 4 § även återkallas på basis av att skyldigheterna i den lagen inte iakttagits. Kraven att bestämmelserna ska vara exakta, noga avgränsade och proportionella uppfylls eftersom de skyldigheter som anges i 2 och 3 §, och den sanktion för försummelse av skyldigheter som avses i 4 §, till ordalydelsen i huvudsak motsvarar det som föreskrivs för en taxiföretagare i den nationella lagstiftningen.

Enligt bestämmelserna i artikel 5 i överenskommelsen är en taxiförare och en innehavare av taxitillstånd skyldig att använda taxameter, att i bilen medföra vissa dokument och att uppvisa dem till en sådan tillsynsmyndighet som avses i artikeln. Bestämmelserna gäller grunderna för individens skyldigheter, om vilka det i Finland föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och lagen om taxitrafik. Därmed hör artikeln till området för lagstiftningen, liksom artikel 6 där de dokument som det hänvisas till i artikel 5 anges.

I artikel 7 i överenskommelsen bestäms det om de skatter och avgifter som ett taxiföretag är befriad från vid bedrivande av sådan trafik som avses i överenskommelsen. Bestämmelser om skatter och avgifter som tas ut för vägtrafik och fordonsinnehav finns huvudsakligen i bilskattelagen (1482/1994) och i fordonsskattelagen (1281/2003), och således hör artikeln till området för lagstiftningen. Enligt 1 § i bilskattelagen (1482/1994) ska bilskatt betalas till staten innan fordonet registreras i fordonstrafikregistret eller tas i bruk i Finland. Enligt 2 § 1 mom. i den lagen avses med ibruktagande i Finland att ett fordon används i trafik inom finskt territorium även i sådana fall då fordonet inte är registrerat i Finland. När det gäller detta finns dock några undantag i lagen. Enligt 34 a § i lagen får ett fordon som är registrerat någon annanstans än i Finland användas skattefritt högst sju månader i företagsverksamhet som bedrivs av ett företag som inte finns i Finland. Lagens 34 b § gör det möjligt för en person som är stadigvarande bosatt i Finland, t.ex. en bilförare med arbetsplats belägen i Sverige, att skattefritt temporärt använda ett i Finland registrerat fordon som arbetsgivaren äger eller innehar för trafik i Sverige. Med temporär användning avses att ett fordon förs tillbaka till registreringsstaten efter att varje arbetsuppgift slutförts. Fordonet får dock användas högst tre dygn i sträck i Finland. Användning av fordonet för resor mellan bostaden och arbetsplatsen anses inte som utförande av arbetsuppgifter. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska det innan ett fordon första gången tas i användning i trafik i Finland dock göras en anmälan till tullmyndigheten om sådan användning som avses i den paragrafen, och

anmälan om fordonets användning försedd med tullmyndighetens mottagningsbevis ska medföras i fordonet när det används i trafik.

Eftersom artikeln förutsätter att svenska taxiförare ska vara befriade från alla skatter, och att den anmälan som nämns i bilskattelagen inte ska höra till de obligatoriska dokument som enligt artikel 6 i överenskommelsen bör medföras i bilen, anses artikeln höra till området för lagstiftningen i överenskommelsen, och förutsätter därför också en ändring av bilbeskattningen.

Artikel 7 i överenskommelsen hör till området för lagstiftningen också därför att den innehåller en internationell förpliktelse som är bindande för riksdagens budgetmakt. I 5 § i lagförslaget kompletteras artikel 7 med en bestämmelse som ger sådan taxitrafik som bedrivs av ett svenskt taxiföretag enligt överenskommelsen befrielse från skyldigheten att tillämpa bilskattelagen.

Artikel 8 innehåller bestämmelser om påföljder och underrättelse, och förpliktar de behöriga myndigheterna att till den andra avtalsslutande partens myndighet lämna ut sådana uppgifter som gäller enskilda individer. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen ska närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag utfärdas. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i Finland i personuppgiftslagen (523/1999). Överenskommelsens bestämmelser om utlämnade av uppgifter om enskilda individer hör således till området för lagstiftningen.

Enligt artikeln är närings-, trafik- och miljöcentralen skyldig att underrätta Transportstyrelsen i Sverige om sådana överträdelser som den andra avtalsslutande partens taxiföretag gjort sig skyldig till. Därmed förpliktar den i praktiken att komplettera de bestämmelser som gäller närings-, trafik- och miljöcentralens rätt att få uppgifter om brott och förseelser. I den nationella lagstiftningen föreskrivs det i brottsregisterlagen (4 a § 2 punkten) och i lagen om taxitrafik (29 §) om sådana brotts- och bötesregisteruppgifter som anknyter till tillsynen över taxitrafiken.

Artikeln förpliktar inte direkt till att ändra påföljderna i den nationella lagstiftningen på så sätt att den andra avtalsslutande partens taxiföretag kan påföras sanktioner för överträdelser. Högsta domstolen har dock konsta-

terat att straffbestämmelsen i lagen om taxitrafik är otydlig i fråga om sådana taxitjänster som tillhandahålls i ett annat land eller sådan taxitrafik som inleds där, och därför finns skäl att komplettera straffbestämmelserna i syfte att genomföra målen med och tillsynen över överenskommelsen. När det gäller detta gör artikeln indirekt intrång i individers rättigheter och skyldigheter, vilket gör att artikeln till den delen kräver riksdagens godkännande. Straffbestämmelserna finns i 6 och 7 § i lagförslaget. Påföljderna för överträdelse kan jämföras vid de sanktioner som anges i 28 § i lagen om taxitrafik, vilka i Finland tillämpas på finska företagare som gjort sig skyldiga till olovligt utförande av taxitrafik eller trafikstillståndsförseelse.

Dessutom kompletteras artikelns skyldigheter i lagförslaget 8 §, enligt vilken tillsynsmyndigheten kan avbryta en transport om föraren inte innehar de dokument som anges i överenskommelsen. Båda dessa paragrafer ska granskas med tanke på att de begränsar näringsfriheten enligt grundlagen. Till ordalydelsen är bestämmelserna exakt lika väl avgränsade, exakta och proportionella som i 26 § i lagen om taxitrafik (medförande av taxitillstånd och avbrytande av körning) och i 28 § (straffbestämmelser).

Vad som avses med behöriga myndigheter i överenskommelsens övriga artiklar som hör till området för lagstiftningen definieras i artikel 9 i överenskommelsen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör även de bestämmelser i ett avtal som indirekt inverkar på innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen, till området för lagstiftningen. Artikel 9 i överenskommelsen ska därmed anses höra till området för lagstiftningen.

Enligt 5 § i lagen om taxitrafik beviljas taxitillstånd på ansökan av den behöriga när-

ings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde den huvudsakliga stationsplatsen för trafiken finns. Myndigheten i fråga följer förändringar i efterfrågan och tillgång på taxitjänster enligt 20 § i lagen om taxitrafik, kontrollerar bedrivandet av taxitrafik i allmänhet enligt 21 § i den lagen och återkallar taxitillstånd med stöd av 22 § i den lagen. Tillsynen över den internationella taxitrafiken sköts i praktiken även av polis-, tull- och gränsbevakningsmän, som enligt 26 § i lagen om taxitrafik får begära att uppvisa taxitillstånd samt avbryta en transport om tillstånd inte innehas. Bestämmelserna i artikel 9 i överenskommelsen ska därmed anses höra till området för lagstiftningen även för att det i den finska nationella lagstiftningen föreskrivs om myndigheternas befogenheter i lag.

Överenskommelsen innehåller inte bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan överenskommelsen godkännas med enkel majoritet, och propositionens förslag till lag kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

*riksdagen godkänner den i Reykjavik den 29 augusti 2011 ingångna överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om internationell taxitrafik på väg.*

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

## Lag

### om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

##### *Ikraftsättande av överenskommelsen*

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Reykjavik den 29 augusti 2011 mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering ingångna överenskommelsen om internationell taxitrafik på väg, nedan överenskommelsen om taxitrafik, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

#### 2 §

##### *Skyldigheter för taxiföretag*

Ett taxiföretag som är etablerat i Finland är vid utförande av sådan taxitrafik som avses i överenskommelsen om taxitrafik skyldigt att

1) iaktta de bestämmelser om taxitrafikens konsumentpriser som taxiföretagen ska iaktta i nationell trafik, och

2) efter körningen eller uppdraget föra tillbaka bilen till den stationsplats som avses i 2 § 5 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007).

Taxiföretag som är etablerade i Finland och de som är anställda av sådana företag får inte obehörigen röja eller i syfte att skaffa sig själv eller någon annan fördel eller i syfte att skada någon annan använda vad de, när de har bedrivit taxitrafik enligt överenskommelsen om taxitrafik, har fått veta om en kunds affärs- eller yrkeshemligheter eller omständigheter som hör till privatlivet, om inte något annat bestäms i lag. Tystnadsplikten gäller även efter det att bedrivandet av trafiken eller anställningen har upphört.

Taxiföretag som är etablerade i Finland och förare som är anställda av sådana företag ska vid utförandet av taxitrafik enligt överenskommelsen om taxitrafik välja den väg som är mest förmånlig och ändamålsenlig för kunden eller köra den väg som kunden föreslår.

## 3 §

*Påföljder*

Om trafik har bedrivits i strid med bestämmelserna i artikel 3 eller 4 i överenskommelsen om taxitrafik, ska närings-, trafik- och miljöcentralen, efter att ha blivit underrättad av den myndighet som är behörig där överträdelsen ägde rum, återkalla taxitillståndet för viss tid eller helt och hållet.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska också återkalla ett taxitillstånd om det har skett en allvarlig eller väsentlig försummelse av eller ett allvarligt eller väsentligt brott mot bestämmelserna i 2 §.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska i de fall som avses i 1 och 2 mom. i stället för att återkalla taxitillståndet ge taxiföretaget en varning, om ett återkallande av tillståndet skulle vara oskäligt och de brister, förseelser eller försummelser som har framkommit kan rättas till eller om de förseelser som avses i 1 mom. är ringa.

Om grunden för återkallande av tillståndet eller för varningen är sådan att den kan rättas till, ska närings-, trafik- och miljöcentralen innan tillståndet återkallas eller varningen meddelas ge taxiföretaget möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader.

## 4 §

*Beskattning*

Ett taxiföretag som är etablerat i Sverige, och som har rätt att bedriva taxitrafik i Sverige, anses inte ha tagit ett fordon i bruk i trafik inom finskt territorium på det sätt som avses i 2 § 1 mom. i bilskattelagen (1482/1994) endast på den grund att fordonet används i taxitrafik i enlighet med överens-

kommelsen mellan Finland och Sverige om taxitrafik.

## 5 §

*Straffbestämmelser*

Den som

1) bedriver yrkesmässig persontrafik med personbil eller med ett sådant fordon i kategori N som avses i 10 § i fordonslagen (1090/2002) utan ett sådant taxitillstånd som krävs enligt överenskommelsen om taxitrafik eller

2) bedriver taxitrafik i strid med bestämmelserna i artikel 3 eller 4 i överenskommelsen om taxitrafik

ska för *olovligt utförande av taxitrafik mellan Finland och Sverige* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som försummar skyldigheterna enligt artikel 5 i överenskommelsen om taxitrafik att registrera transporten i en taxameter, medföra relevanta dokument i bilen och visa upp dokument ska för *trafiktillståndsförseelse mot överenskommelsen mellan Finland och Sverige om taxitrafik* dömas till böter.

## 6 §

*Myndigheternas rätt att få uppgifter*

För fullgörande av den underrättelseskyldighet som avses i artikel 8 i överenskommelsen om taxitrafik har närings-, trafik- och miljöcentralen trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter ur straffregistret och bötesregistret om representanterna för ett taxiföretag.

## 7 §

*Myndigheternas rätt att avbryta en transport*

En sådan behörig tillsynsmyndighet som avses i artikel 9 i överenskommelsen om taxitrafik får avbryta en transport om föraren inte kan visa upp de dokument som anges i artikel 6 i överenskommelsen.

En tjänsteman som avbryter en transport har rätt att omhänderta ett intyg om att bilen är registrerad och bilens registreringskyltar.

De ska återlämnas när det inte längre finns grund för avbrytandet av transporten.

## 8 §

*Ändringssökande*

Ändring i ett beslut som fattats med stöd av denna lag får sökas genom besvär på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet ska iakttas trots att änd-

ring har sökts, om inte besvärmyndigheten beslutar något annat.

## 9 §

*Bemyndigande*

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i överenskommelsen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

---

Helsingfors den 31 maj 2012

**Vid förhinder för statsministern, försvarsminister**

**STEFAN WALLIN**

Trafikminister *Merja Kyllönen*

Fördragstext

## Överenskommelse

### mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om internationell taxitrafik på väg

Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering, nedan kallade de avtalslutande parterna, som önskar främja utvecklingen mellan de båda länderna vad gäller taxitrafik på väg, har kommit överens om följande.

#### Kapitel I

#### Allmänna bestämmelser

#### Artikel 1

#### *Tillämpningsområde*

Bestämmelserna i denna överenskommelse ska tillämpas på internationell taxitrafik mellan de avtalslutande parternas territorier.

#### Artikel 2

#### *Definitioner*

I denna överenskommelse avses med:

1. taxitrafik sådan icke tidtabellsbunden yrkesmässig trafik för persontransporter som utförs av ett taxiföretag antingen med en bil som är inrättad för befordran av högst åtta personer, förutom föraren, eller med ett annat fordon som får användas för taxitrafik enligt den nationella lagstiftningen i den avtalslutande parten inom vars territorium företaget är etablerat. Fordonet ska vara registrerat i Finland eller Sverige;

2. taxiföretag en fysisk eller juridisk person som är etablerad inom den ena avtalslutande partens territorium och som där har rätt att utföra taxitrafik enligt tillämplig nationell lagstiftning;

3. hemstat den avtalslutande partens territorium där ett taxiföretag har rätt att utföra taxitrafik enligt tillämplig nationell lagstiftning.

#### Kapitel II

#### Taxitrafik

#### Artikel 3

#### *Tillåten taxitrafik*

Ett taxiföretag får utföra taxitrafik mellan och inom de avtalslutande parternas territorier enligt följande:

a) ett taxiföretag får transportera passagerare från hemstaten till den andra avtalslutande partens territorium;

b) ett taxiföretag får transportera passagerare från den andra avtalslutande partens territorium till hemstaten, om transporten är förbeställd eller om ingen lokal taxi finns tillgänglig;

c) ett taxiföretag får utföra taxitrafik i transit genom den andra avtalslutande partens territorium till ett tredje land utan att ta upp nya passagerare under genomresan;

d) ett taxiföretag får utföra tillfälliga lokala utflykter mellan två platser inom den andra avtalslutande partens territorium om utflykterna är omedelbart förknippade med en tillåten transport enligt punkt a) och utflykterna sker med samma fordon och är avsedda för samma passagerare.

#### Artikel 4

#### *Otillåten taxitrafik*

Ett taxiföretag får inte utföra taxitrafik:

a) mellan två platser inom den andra avtalsslutande partens territorium (cabotage), bortsett från transporter som avses i artikel 3 punkt d);

b) från den andra avtalsslutande partens territorium till ett tredje land eller omvänt.

#### Artikel 5

##### *Skyldigheter för den som utför taxitrafik*

Den som utför taxitrafik i enlighet med denna överenskommelse ska:

a) registrera transporten i taxameter i enlighet med den lagstiftning som gäller i taxiföretagets hemstat;

b) i fordonet medföra de dokument som anges i artikel 6;

c) på begäran visa upp de dokument som avses i punkt b) för de behöriga tillsynsmyndigheter som anges i artikel 9.

#### Artikel 6

##### *Dokument*

Med dokument i enlighet med artikel 5 punkt b) och c) avses för taxiföretag hemmahörande i Finland följande:

1. taxitillståndet i original;
2. körtillstånd för taxiförare eller motsvarande yrkeskörtillstånd för personbil eller yrkestillstånd för personbil som är begränsat till framförande av invalidtaxi;
3. del I av registreringsutdraget för bilen eller del I av registreringsintyget, som bevisar att fordonet kan användas utomlands;
4. intyg över plombering av taxameter;
5. individuell körjournal för förare;
6. om det finns säkerhetskamera i bilen, registerbeskrivning för kamera; och
7. statsrådets gällande förordning om taxitrafikens konsumentpriser eller motsvarande prislista eller utredning över grunderna för hur avgifterna bestäms.

Med dokument i enlighet med artikel 5 punkt b) och c) avses för taxiföretag hemmahörande i Sverige följande:

1. en bestyrkt kopia av tillstånd för taxitrafik;
2. taxiförarlegitimation;

3. registreringsbevis för fordonet;

4. senast utfärdade protokoll från kontrollbesiktning av fordonet och

5. senast utfärdade protokoll från taxameterbesiktning

#### Artikel 7

##### *Skatter och avgifter*

a) Ett taxiföretag som utför transporter inom den andra avtalsslutande partens territorium enligt denna överenskommelse ska vara befriat från alla skatter och avgifter som tas ut för vägtrafik och fordonsinnehav inom detta territorium, med undantag för skatt på bränsle. Detta gäller endast under förutsättning att de fordon som brukas inte ska vara registrerade inom den andra avtalsslutande partens territorium.

b) Skattebefrielse enligt denna artikel ska inte avse skatter och avgifter för användande av vägar och broar eller mervärdesskatter.

#### Artikel 8

##### *Underrättelse om påföljder*

Om ett taxiföretag under vistelse inom den andra avtalsslutande partens territorium bryter mot någon eller några bestämmelser i denna överenskommelse, ska den behöriga myndigheten där överträdelsen ägt rum, oberoende av de rättsliga påföljder som tillämpas inom dess territorium, underrätta den andra avtalsslutande partens behöriga myndighet, som ska vidta de åtgärder som föreskrivs i den nationella lagstiftningen. De avtalsslutande parternas behöriga myndigheter ska underrätta varandra om de påföljder som har beslutats.

### Kapitel III

#### **Slutbestämmelser**

#### Artikel 9

##### *Behöriga myndigheter*

Med behöriga myndigheter enligt artikel 8 avses vid tidpunkten för ikraftträdandet av



denna överenskommelse den Närings-, trafik- och miljöcentral som har beviljat taxitillståndet i Finland och på motsvarande sätt Transportstyrelsen i Sverige. Med behöriga tillsynsmyndigheter enligt artikel 5 avses vid tidpunkten för ikraftträdandet av denna överenskommelse finska och svenska polis-, tull- och gränsbevakningsmyndigheter.

Med behöriga myndigheter enligt artikel 10 avses vid tidpunkten för ikraftträdandet av denna överenskommelse för Republiken Finlands del Kommunikationsministeriet och för Konungariket Sveriges del Näringsdepartementet.

De avtalsslutande parterna ska på diplomatisk väg underrätta varandra om de behöriga myndigheter som anges i denna överenskommelse ändras.

#### Artikel 10

##### *Blandad kommitté och tvistlösning*

De behöriga myndigheterna ska upprätta en blandad kommitté för att behandla frågor i samband med tillämpningen av denna överenskommelse. Den blandade kommittén ska sammanträda löpande och på begäran av en av de avtalsslutande parterna.

Tvister som gäller tolkning och tillämpning av denna överenskommelse och som de behöriga myndigheterna inte kan lösa i samförstånd ska avgöras av de avtalsslutande parterna.

#### Artikel 11

##### *Ikraftträdande*

Denna överenskommelse träder i kraft trettio (30) dagar efter det att de avtalsslutande

parterna på diplomatisk väg skriftligen har underrättat varandra om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdandet av överenskommelsen har fullgjorts.

#### Artikel 12

##### *Ändringar av överenskommelsen*

Denna överenskommelse kan ändras genom ett skriftligt avtal mellan de avtalsslutande parterna.

Varje ändringsavtal av denna överenskommelse träder i kraft trettio (30) dagar efter det att parterna på diplomatisk väg skriftligen har underrättat varandra om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdandet av ändringsavtalet har fullgjorts.

#### Artikel 13

##### *Uppsägning*

En avtalsslutande part kan säga upp denna överenskommelse genom en skriftlig underrättelse på diplomatisk väg. Överenskommelsen upphör att gälla sex (6) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit underrättelsen eller vid en senare tidpunkt som anges i underrättelsen.

Till bekräftelse härav har undertecknande, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna överenskommelse.

Upprättad i Reykjavik den 29 augusti 2011 i två exemplar på finska och svenska, varvid båda texterna är lika giltiga.

För Republiken Finlands regering

För Konungariket Sveriges regering