
Till Ålands lagting

Nya regler för yrkestrafik och taxi

Huvudsakligt innehåll

Landskapsregeringen lämnar förslag till en ny landskapslag om yrkesmässig trafik. De gällande reglerna för yrkesmässig trafik med buss- och lastbil behöver uppdateras för att följa 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. Utöver detta lämnar landskapsregeringen också förslag på en omarbetning av bestämmelserna om taxitrafik. I dag är taxi-marknaden starkt reglerad och offentligt styrd. I detta förslag slopas tillståndskvoterna och nuvarande bestämmelser om stationsplatser ändras. Aktörerna ska fortfarande vara bundna till en stationsplats, nu omdöpt till trafikområde men antalet aktörer per trafikområde bestäms inte av landskapsregeringen utan den som uppfyller kraven ska ha rätt att bedriva näring oberoende av andra företag inom samma trafikområde. Landskapsregeringen kommer även i fortsättningen att fatta beslut om maximipriser för taxitjänsterna. Samtidigt föreslås nya bestämmelser för att trygga taxipassagerares säkerhet och rättigheter.

INNEHÅLL	
Huvudsakligt innehåll	1
Allmän motivering	3
1. Bakgrund	3
2. Landskapsregeringens förslag och de viktigaste nyheterna	5
2.1 Regler för yrkesmässig trafik med buss- och lastbil	5
2.2 Landskapsregeringens förslag på en reformering av taximarknaden på Åland	8
2.3 Bestämmelser om skolskjutsning	9
3. Avregleringen av taximarknaden i riket och i Sverige.....	9
3.1 Avregleringen i riket	9
3.2 Avregleringen av taximarknaden i Sverige.....	10
4. Överväganden med anledning av införande av en friare taximarknad ...	12
5. Lagstiftningsbehörigheten	12
6. Förslagets verkningar	13
6.1 Konsekvenser för allmänheten	13
6.2 Konsekvenser för företagen och myndigheterna	13
6.3 Konsekvenser för jämlikheten och jämställdheten	14
6.4 Konsekvenser för barn	14
7. Ärendets beredning	14
8. Remissvar och behandlingen av dem	14
Detaljmotivering	15
1. Landskapslag om yrkesmässig trafik.....	15
2. Landskapslag om ändring av 12 § trafikbrottslagen för Åland	23
3. Landskapslag om ändring av körkortslagen för Åland.....	23
4. Landskapslag om ändring av 79 § vägtrafiklagen för Åland.....	24
5. Landskapslag om ändring av 2 § landskapslagen om tillämpning på Åland av riks författningar om dataskydd.....	24
6. Landskapslag om ändring av landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster	24
Lagtext	26
L A N D S K A P S L A G om yrkesmässig trafik.....	26
L A N D S K A P S L A G om ändring av 12 § trafikbrottslagen för Åland....	39
L A N D S K A P S L A G om ändring av körkortslagen för Åland	39
L A N D S K A P S L A G om ändring av 79 § vägtrafiklagen för Åland	41
L A N D S K A P S L A G om ändring av 2 § landskapslagen om tillämpning på Åland av riks författningar om dataskydd	42
L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster	42
L A N D S K A P S L A G om ändring av 1 § landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare	43
Parallelltexter	44

Allmän motivering

1. Bakgrund

Transport av personer eller gods på Åland mot betalning, till exempel taxi- trafik, busstrafik och godstransporter, kräver i många fall landskapsregeringens tillstånd. Förutsättningarna och villkoren för tillstånd regleras i landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik. Lagen omfattar bland annat regler om vilken typ av trafik som kräver tillstånd, vad som krävs för att tillstånd ska kunna beviljas och vad en tillståndsansökan ska innehålla.

Transportmarknaden, med undantag av taxitrafiken, hör till ett av EU:s politikområden. Redan på 70-talet utfärdades EG-direktiv med gemensamma regler om rätten att bedriva nationella och internationella gods- och persontransporter. EU:s regelverk har utvecklats över tid, bland annat genom ett omfattande direktiv år 1996. År 2009 utfärdades Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 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 (*trafiktillståndsförordningen*). Trafiktillståndsförordningen uppdaterades 2020 genom förordning (EU) 2020/1055 med nya bestämmelser om bland annat trafiktillståndsplikt för lätta godstransporter (2,5-3,5 ton) och gott anseende för trafiktillståndsansvariga och företag som bedriver yrkesmässig trafik och har föranlett ett behov av att se över nuvarande landskapslagstiftning rörande yrkesmässig trafik på Åland.

Trafiktillståndsförordningen

Trafiktillståndsförordningens syfte är att reglerna, så långt det är möjligt, ska tillämpas på alla företag som är etablerade inom unionen och som bedriver yrkesmässig trafik. För bedrivande av kommersiell yrkesmässig transport av gods och personer krävs trafiktillstånd i det fall trafiken faller under trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde. Det finns dock möjlighet att undanta företag som bedriver vissa typer av transportverksamhet från förordningens tillämpningsområde. Detta gäller bland annat företag som endast bedriver godstransporter på väg inom landet med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt på 3,5 ton.

I förordningen anges de krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik. Med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning. Trafiktillstånd måste innehas vid transport av gods med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt 3,5 ton. Efter revideringen av trafiktillståndsförordningen 2020 krävs det även trafiktillstånd för lätta varu- och godstransporter i internationell trafik med motorfordon som väger mellan 2,5 och 3,5 ton. Med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören.

Företagen måste vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande. I förordningen finns utförliga bestämmelser om vad som krävs för att kravet på gott anseende ska anses vara uppfyllt och vissa nya indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet. Förordningen innehåller även utförliga regler om utbildning och examination av trafikansvariga. Om kraven är uppfyllda ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Medlemsstaterna åläggs att regelbundet kontrollera att företagen

uppfyller villkoren i förordningen och när så inte är fallet besluta att tillfälligt dra in eller återkalla de tillstånd som gör det möjligt för företagen att agera på marknaden.

De kriterier som ska vara uppfyllda för att utses till trafikansvarig i ett företag framgår av förordningen. De trafikansvariga ska vara bosatta inom unionen och ska faktiskt och fortlöpande leda företagets transportverksamhet.

Det finns även krav på varje medlemsstat att föra ett nationellt elektroniskt register över företag som bedriver yrkesmässig trafik. Dessa nationella register ska vara sammankopplade och tillgängliga på gemenskapsnivå genom nationella kontaktpunkter.

Landskapslagen om yrkesmässig trafik

Landskapslagen om yrkesmässig trafik har ändrats ett antal gånger sedan den stiftades på 70-talet. Ändringarna har dock inte gjorts mot bakgrund av EU-rätten, och senaste ändringarna av vikt skedde i början av 2000-talet. Nuvarande regelverk på EU-nivå förnyades år 2009 och reviderats ytterligare år 2020. Därför finns det betydande skillnader mellan den åländska lagstiftningen om yrkesmässig trafik och EU-lagstiftningen. Eftersom EU-regelverket utfärdats genom förordning, gäller det redan på Åland men då EU-reglerna och den åländska landskapslagen skiljer sig åt, krävs inte sällan omfattande juridisk analys och tolkning för att reda ut rättsläget. För landskapsregeringens beredning i tillstånds- och tillsynsärenden innebär det både tolknings- och tillämpningsproblem. Sammantaget innebär bristen på överensstämmelse i regelverken rättssäkerhetsproblem. EU-förordningen kan inte heller stå helt på egna ben utan det krävs viss kompletterande nationell lagstiftning för att den ska fungera. Landskapslagen om yrkesmässig trafik behöver därför en rejäl förnyelse för att komma i fas med och samspela med gemenskapsrätten.

Dagens bestämmelser om taxi

Taximarknaden på Åland är en reglerad marknad vilket innebär att konkurrensen är begränsad. Avsikten med att ha en reglerad taximarknad är att säkerställa en balans mellan utbud och efterfrågan.

Taximarknaden är indelad i separata stationsplatser vilka har ett av landskapsregeringen fastslaget antal trafikstillstånd. Landskapsregeringen avgör hur många taxitrafikstillstånd som behövs per stationsplats och lediganslår vid behov tillstånd. Landskapsregeringen ska vid prövning av ansökan om trafikstillstånd beakta efterfrågan av tjänsten, redan befintliga trafik tjänster samt den planerade trafik tjänstens ändamålsenlighet. Stationsplatserna sammanfaller med kommunerna och de flesta kommuner har egna tillståndsinnehavare. Ett taxitillstånd berättigar till trafik inom stationsplatsen. Endast fysiska personer kan tilldelas taxitrafikstillstånd och grundregeln är att spridning av tillstånden prioriteras varför ett ytterligare taxitillstånd per tillståndshavare endast kan komma på fråga i de fall ingen annan behörig sökande har anmält intresse. Orsaken till systemet är att man vill ha konkurrens mellan tillståndshavarna. Som villkor i trafikstillstånden finns även ett förbud mot att överlåta ett trafikstillstånd vilket innebär att tillstånden inte kan säljas om man väljer att lägga ner sin verksamhet. Detta innebär även att det inte kan ske generationsväxlingar inom taxiföretag. Upphör någon med sin trafik återkallas trafikstillståndet av landskapsregeringen och tillståndet lediganslås därefter om inte landskapsregeringen gör bedömningen att det inte längre finns behov av tillståndet.

I dag finns ungefär 90 gällande trafikstillstånd för taxi. Ett tiotal personer har två eller fler tillstånd vardera och är därmed berättigade att samtidigt ha flera fordon i trafik.

Taxibilen får utföra transporter till eller från andra stationsplatser. Vid transporter utanför stationsplatsen ska fordonet efter avslutad körning utan oskäligt dröjsmål återföras till stationsplatsen. Ett taxitillstånd ger innehavaren rätten att utföra transporter men även en skyldighet att utföra transporter om inte oöverstigliga hinder föreligger.

Förutom att ha taxitillstånd måste föraren av taxibilen även ha ett yrkeskörtillstånd enligt bestämmelse i körkortslagen för Åland.

När ett taxitillstånd blivit ledigt prövar landskapsregeringen om behov finns och lediganslår i så fall tillståndet. De sökande prövas för att avgöra om de är lämpliga för att inneha trafiktillstånd. Lämplighetskriterierna styrs av landskapslagen om yrkesmässig trafik som är anpassad till att harmonisera med kraven som stadgas i trafiktillståndsförordningen. Vid flera behöriga sökande tilldelas trafiktillståndet den sökande som har längst dokumenterbar erfarenhet av taxiyrket. Som underlag för att belägga erfarenhet används inbetalningar av pensionspremier.

Landskapsregeringen fastställer årligen högsta tillåtna taxameterpriser som får tas ut vid transporter av allmänheten. Fram till år 2009 fastställdes även maximalt tillåtna priser per kilometer vid förbeställda upprepade körningar, vilket i praktiken är samhällsbetalda transporter som skolskjuts och färdtjänst. Denna prisbegränsning benämndes ruttaxa. I dagsläget finns det ingen ruttaxa utan priserna avgörs av konkurrensen vid offentliga upphandlingar. För att få köra skolskjuts krävs förutom yrkeskörtillstånd även att föraren har genomgått en av landskapsregeringen godkänd skolskjutsutbildning.

År 2013 framförde en arbetsgrupp för översyn av taxibranschens verksamhetsförutsättningar förslag på ändringar av gällande lagstiftning om yrkesmässig trafik och andra förslag på åtgärder för att förbättra taxibranschens förutsättningar. Arbetsgruppen bestod av representanter från landskapsregeringen, Mariehamns åkeriförening r.f. och Ålands yrkesbilägarförening r.f. Vissa av förslagen i arbetsgruppens slutrapport föreslås genomföras i den föreslagna nya landskapslagen om yrkesmässig trafik.

2. Landskapsregeringens förslag och de viktigaste nyheterna

Landskapsregeringen anser att yrkestrafiklagstiftningen behöver omstruktureras och moderniseras. Den gällande landskapslagen om yrkesmässig trafik ska upphävas. I stället föreslår landskapsregeringen att lagtinget antar en helt ny landskapslagen om yrkesmässig trafik. Den ska innehålla regler för yrkesmässig trafik med buss- och lastbil, kompletterande bestämmelser till EU:s trafiktillståndsförordning samt bestämmelser om taxitrafik och skolskjutsning.

2.1 Regler för yrkesmässig trafik med buss- och lastbil

Bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas av den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig persontrafik med buss eller godstrafik finns i trafiktillståndsförordningen och lagens uppbyggnad följer och kompletterar artiklarna i förordningen. I lagen finns även hänvisningar till regelverk för den som vill söka tillstånd att bedriva internationell trafik som har fogats till lagförslaget för vinnande av enhetlighet och överskådlighet i enhetlighet med 19 § självstyrelselagen för Åland.

Nya undantag och förtydliganden

Landskapsregeringen föreslår att bestämmelserna om undantag för verksamhet som inte behöver söka trafiktillstånd förtydligas och kompletteras med nya undantag. Det är viktigt att läsaren av lagen och de åländska transportaktörerna vet vilka typer av tillstånd landskapsregeringen ger ut, och vilka

Statens ämbetsverk på Åland ger ut (dvs vad som är rikets behörighet) och vilka ansvarsområden Statens ämbetsverk har.

Etableringskrav, gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande

De viktigaste delarna, som rör rättssäkerhet och säkerhet för passagerare och trafikanter, som behöver införlivas i åländsk rätt rör de grundläggande villkoren i EU-rätten för att få bedriva yrkesmässig trafik. De villkoren rör etableringskrav, krav på gott anseende, villkor avseende ekonomiska resurser och villkor för krav på yrkeskunnande. Den nuvarande lagen innehåller vissa regler på detta område, men EU-reglerna är mer omfattande och till vissa delar avvikande. I riket har motsvarande regler förts in i lagen om transport-service (FFS 320/2017) genom referens till trafiktillståndsförordningen. Landskapsregeringen föreslår att samma lagstiftningsteknik används i den nya landskapslagen eftersom det då inte finns någon risk att den åländska lagen avviker från EU-lagstiftningen.

Förlust och återupprättande av det goda anseendet

Trafiktillståndsförordningen uppdaterades 2020 med nya bestämmelser som ska tillämpas om en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende. Bland annat har tidsgränser för när anseendet kan anses återupprättat och vissa krav på utbildning införts. Motsvarande regler införs i lagförslaget. Tillämpningen av kraven gällande gott anseende har även utvidgats till verkställande direktörer i transportföretaget.

Register över trafiktillstånd

Artikel 16 i trafiktillståndsförordningen reglerar medlemsländernas skyldighet att föra ett nationellt register över de vägtransportföretag som har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Exempel på uppgifter som ska ingå i medlemsstaternas register är företagets namn, etableringsställets adress, namn på de trafikansvariga och typ av tillstånd som har beviljats. Förordningen kräver också att register förs över antalet allvarliga överträdelser av vissa slag. Även registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över ska finnas i registret.

Behandlingen av uppgifterna i detta register ska genomföras under kontroll av den offentliga myndighet som har utsetts för detta. Uppgifter av betydelse i det nationella elektroniska registret ska vara tillgängliga för alla behöriga myndigheter i den berörda medlemsstaten. Vissa uppgifter (de som avses i punkt a–d i artikel 16.2) ska vara tillgängliga för allmänheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter.

Landskapsregeringen föreslår att en paragraf om detta register och vilka uppgifter som ska och får föras in i det införs i lagen. Även bestämmelser om vad myndigheten kan använda registret till och vilka andra myndigheter (både åländska och nationella myndigheter samt myndigheter från andra EU-länder) som kan få uppgifter från registret för att uppfylla bestämmelser på EU-nivå tas med.

Enligt artikel 16.2 i trafiktillståndsförordningen ska det nationella elektroniska registret åtminstone innehålla följande uppgifter:

- a) Företagets namn och rättsliga status.
- b) Etableringsställets adress.
- c) Namn på de trafikansvariga som har utsetts och uppfyller kraven vad gäller gott anseende och yrkeskunnande eller, i förekommande fall, namn på en legal företrädare.
- d) Typ av tillstånd, antal fordon som tillståndet omfattar och i förekommande fall gemenskapstillståndets och de bestyrkta kopiornas serienummer.

e) Antal, kategori och typ av allvarliga överträdelser enligt artikel 6.1 b vilka har resulterat i en fällande dom eller en sanktion under de senaste två åren.

f) Namnet på personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet, så länge som dessa personers goda anseende inte har återupprättats i enlighet med artikel 6.3, samt tillämpliga åtgärder för återupprättande.

g) Registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över i enlighet med artikel 5.1 g.

h) Antalet anställda i företaget den 31 december föregående år, som ska noteras i det nationella registret senast den 31 mars varje år.

i) Företagets riskvärdering i enlighet med artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG.

Medlemsstaterna får välja att i separata register bevara de uppgifter som avses i artikel 16.2 första stycket e–i. De uppgifter som avses i leden e och f ska i så fall, direkt eller på begäran, göras tillgängliga för samtliga behöriga myndigheter i medlemsstaten i fråga. De uppgifter som avses i artikel 16.2 första stycket g, h och i ska göras tillgängliga för behöriga myndigheter i samband med vägkontroller.

Det kan konstateras att flertalet av de allvarliga överträdelser som räknas upp i artikel 6.1 b är rikets lagstiftningsbehörighet. Med anledning av detta och att det är rikets myndigheter som upprätthåller straffregister anser landskapsregeringen att dessa register ska definieras som separata register enligt vad som anges i artikel 16.2 tredje stycket i förordningen. Det bör noteras att varken den åländska polisen eller rikets polismyndighet upprätthåller straffregister, varken nationellt eller lokalt på Åland. Polisen bedriver förundersökning och har för det ändamålet flera olika register varav det viktigaste kanske är PATJA, datasystemet för polisärenden. Samtliga dessa förvaltas av riket och Polisstyrelsen är registeransvarig. Straffregistret är riksbehörighet och administreras av rättsregistercentralen, som även torde vara registeransvarig för systemet.

Vissa ytterligare uppgifter (gäller framför allt punkterna h och i ovan) krävs uteslutande för att EU:s sociala lagstiftning på området ska kunna följas upp. Åland har dock inte lagstiftningsbehörighet vad gäller arbetsrätt, till vilket de sociala delarna av bestämmelserna i trafiktillståndsförordningen anses tillhöra.

Ett annat skäl till att landskapsregeringens register för trafiktillstånd inte ska vara ålagt att inkludera alla uppgifter enligt förordningen är att det åländska registret endast registerför de enskilda näringsidkare och bolag som bedriver yrkesmässig trafik på Åland. Det kan konstateras att landskapsregeringen endast ger ut trafiktillstånd för yrkesmässig trafik som gäller trafik på Åland. Ett trafiktillstånd som har beviljats av Ålands landskapsregering berättigar innehavaren att transportera gods mellan Åland och det övriga Finland. Närmare bestämmelser finns i lagen om transportservice (FFS 320/2017). När det gäller gemenskapstillstånd (trafiktillstånd för yrkesmässig trafik inom europeiska gemenskapen) är, som nämnts tidigare, beviljande av dessa tillstånd rikets behörighet och handhas i dag, när det gäller åländska företag, av Statens ämbetsverk på Åland.

Med anledning av Ålands lagstiftningsbehörighet på området och eftersom landskapsregeringens trafiktillståndsregister ändå ska vara tillgängligt för rikets behöriga myndigheter då åländska trafiktillstånd även gäller för trafik i riket, är det landskapsregeringens bedömning att landskapsregeringens register inte behöver vara en integrerad del av det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice som upprätthålls av Traficom och inte heller behöver vara direkt tillgängligt för andra EU-länders kontaktpunkter och behöriga myndigheter på det sätt som avses i artiklarna 16.5 och 18 i förordningen. Enligt 183 § i lagen om transportservice

är Traficom rikets kontaktpunkt enligt artikel 18 i trafiktillståndsförordningen. Eftersom det är Statens ämbetsverket på Åland som beviljar företag baserade på Åland gemenskapstillstånd för internationell trafik på Åland bedömer landskapsregeringen dessutom att det är ämbetsverket som bör ordna tillståndregisterföring i samarbete med Traficom:s nationella trafiktillståndregister när åländska företag beviljas tillstånd att bedriva gods- eller persontrafik inom europeiska gemenskapen. I praktiken är det endast när transporter sker utanför Åland/riket som trafiktillståndsuppgifter i det register som avses i artikel 16.2 kan behövas för andra behöriga myndigheter i andra EU-länder som är sammankopplade via de nationella kontaktpunkterna i enlighet med artiklarna 16.5 och 18 i förordningen. Statens ämbetsverk på Åland beviljar gemenskapstillstånd enligt rikets lagstiftning om yrkesmässig trafik och följer alltså därmed riket lag. Landskapsregeringen erfar dock att ämbetsverket inte för in tillståndsuppgifter enligt artikel 16.2 i Traficom:s nationella tillståndregister när de beviljar gemenskapstillstånd för gods- eller persontransport. I detta avseende kommer landskapsregeringen att påbörja en diskussion med ämbetsverket och Traficom om att få ett fungerande registersamarbete och tillståndprocesser mellan berörda myndigheter.

2.2 Landskapsregeringens förslag på en reformering av taximarknaden på Åland

Landskapsregeringen föreslår en viss liberalisering av taximarknaden på Åland, dock inte fullt ut så som taximarknaderna i Finland och Sverige liberaliserats. Vissa huvuddrag i dagens reglerade taximarknad kvarstår, medan landskapsregeringen kontroll och begränsning av antalet taxitrafiktillstånd avskaffas.

Landskapsregeringen föreslår att både fysiska och juridiska personer ska kunna bedriva taxitrafik, vilket innebär att konkurrensen bland taxiföretag kommer att hårdna då taxiföretag som juridiska personer nu kan inneha trafiktillstånd. Taxiföretag ges möjlighet att kan växa och professionaliseras.

Landskapsregeringens behovsprövning tas bort så alla som uppfyller kraven ska beviljas taxitrafiktillstånd.

I varje företag, oberoende om det är ett enmansföretag eller ett större bolag, ska det finnas en person som är trafikansvarig. Den trafikansvariga ska faktiskt och fortlöpande leda företagets verksamhet.

I slutrapporten från arbetsgrupp för översyn av taxibranschens verksamhetsförutsättningar (2013) föreslogs en översyn av systemet med stationsplatser och huruvida behovsprövningen kunde avskaffas. Emedan behovsprövningen föreslås avskaffas i detta lagförslag, föreslår landskapsregeringen att trafiktillståndet är på samma sätt som i den gällande lagen knutet till ett trafikområde där fordonet är stationerat. Landskapsregeringen bestämmer hur stora trafikområdena är men inte hur många fordon eller taxiföretag som ska vara stationerade i varje trafikområde. Ett trafikområde kan bestå av en eller flera kommuner. Landskapsregeringen planerar dock att genom en landskapsförordning slå samman trafikområdena för tätortskommuner och de kommuner på fasta Åland som har genomfartstrafik till större hamnar för att skapa en större gemensam taximarknad på fasta Åland. Geta kommun och skärgårdskommuner föreslås fortsättningsvis vara egna trafikområden. Liksom tidigare ska fordonet återvända till sitt trafikområde efter körningen. Inget hindrar dock föraren från att ta upp nya kunder utanför företagets trafikområde.

För att inte tvinga taxitillståndshavare att vara tillgängliga dygnet runt kan företagen gå ihop i gemensamma beställningscentraler som fördelar körningarna till tillgängliga fordon. Nuvarande skyldighet för taxitrafiktillståndsinnehavare att på begäran ombesörja befordran i enlighet med trafiktillståndet om det inte föreligger oöverstigliga hinder eller andra giltiga skäl (se 8 § i

nuvarande landskapslag om yrkesmässig trafik) avskaffas. Eftersom det sker en viss liberalisering av taximarknaden och en utökad konkurrens bedömer landskapsregeringen att ovanstående kvalitetskrav som obehövligt. Dessutom har det visat sig svårt för både myndigheter och taxitrafikutövare att tolka bestämmelsen och även mycket svårt för tillsynsmyndigheterna att i praktiken övervaka att bestämmelsen följs.

Regleringen av maximipriset på taxiresor har i kombination med ersättningsgrunderna för offentligt finansierade transporter lett till att maximipriset i praktiken har blivit ett minimipris. Landskapsregeringen föreslår trots det att prissättningen av taxiresorna tills vidare ska regleras av myndigheten. Landskapsregeringen föreslås därmed fortsättsvis fastställa de högsta tillåtna priserna som kan tas ut av konsumenter i taxitrafiken.

2.3 Bestämmelser om skolskjutsning

Bestämmelserna om skolskjutsning har flyttats från landskapsförordningen om skolskjutsning.

Definitionen av skolskjutsning ändras. Skolskjutsning definieras nu som skjuts till eller från skolan av elever i grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola. Skjutsen ska vara särskilt ordnad för ändamålet av det allmänna och inte vara av tillfällig natur. Beställningstrafik inom barnomsorg och grundskola är annan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss eller taxi som är beställd för en viss resa.

Det undantag som gällt skolskjutsning om att det är tillåtet att transportera två barn på ett säte och upp till 13 barn i ett fordon som är registrerat för åtta passagerare tas av trafiksäkerhetsskäl bort.

Högre krav ställs på kommunen som beställare av skolskjutsen. I varje kommun ska det kommunala organ som fullgör kommunens uppgifter som huvudman inom skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Det kommunala organet bestämmer efter att ha inhämtat synpunkter från polismyndigheten och väghållaren för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske.

3. Avregleringen av taximarknaden i riket och i Sverige

3.1 Avregleringen i riket

Den 1 juli 2018 trädde lagen om transportservice (FFS 320/2017) i kraft i riket och taxitrafiken avreglerades. Anledningen till de genomförda ändringarna var att de tidigare bestämmelserna om antalet tillstånd och om stationsplatser begränsade tillträdet till branschen och olika tjänsteaktörers möjligheter att utvidga sin verksamhet. Emellertid har den tidigare regleringen av antalet tillstånd i kombination med skyldigheten att återvända till stationsplatsen i en del fall bedömts kunna leda till ett större utbud även i glest befolkade områden, eftersom det har varit lättare att få tillstånd för dessa stationsplatser.

I förarbetena till transportservicelagen konstateras att prisreglering tillsammans med reglering av antalet taxitillstånd styr prissättningen till en nivå som motsvarar maximipriser varför någon priskonkurrens mellan taxiföretag i praktiken därmed inte finns. Det har också framgått att kunderna inom den offentliga sektorn har haft svårt att låta företagen konkurrera med varandra trots upphandlingslagstiftningen därför att konkurrerande anbud inte har getts. Sammanfattningsvis konstateras i förarbetena att en avreglering på kort sikt framför allt kommer att ta sig uttryck i ett ökat utbud, mångsidigare tjänster och en större prisflexibilitet. Företagen bedöms växa framöver, när regleringen inte hindrar företagen från att eftersträva stordriftsfördelar. Dessutom kan övergången till ett aktörsspecifikt tillstånd sporra till olika

modeller för ägande och besittning av en bil. Då kravet på stationsplats slopats blir det möjligt att utnyttja materielen effektivare eftersom taxin inte behöver återvända till stationsplatsen för att vänta på en bokning.

Utfallet av avregleringen

Enligt en utredning av Konkurrens- och konsumentverket (KKV) från 2022 höjde den finländska taxireformen de genomsnittliga priserna för taxiresor, med 7 % i större kommuner och cirka 15 % i övriga delar av landet. Tillgången till taxitjänster minskade, särskilt i glesbygden.

I stora kommuner är det dock ofta möjligt att få billigare taxiresor än innan taxireformen 2018. Trots att priserna i genomsnitt har stigit erbjuds nu också billigare resor. Det krävs dock mera ansträngning av konsumenterna för att hitta det lämpligaste taxialternativet, eftersom det finns skillnader i tjänsterna och priserna varierar mycket.

I KKV:s undersökning jämfördes taximarknadens utveckling på det finländska fastlandet med utvecklingen på Åland, där taximarknaden fortfarande är starkt reglerad. Utvecklingen av taximarknaden på Åland kan antas beskriva hur situationen på det finländska fastlandet skulle ha utvecklats utan taxireformen. För undersökningen samlade man under tre månader 2022 in prisinformation genom taxiapplikationer, sammanlagt 23 000 priser från det finländska fastlandet och 1 200 från Åland.

I undersökningen observerades att priserna som erbjöds i applikationerna steg till följd av taxireformen. Det förekommer dock stora variationer i priset mellan och inom regionerna. Taxireformen har därmed skapat bättre förutsättningar för priskonkurrens på marknaden. I stora kommuner kan konsumenten spara i genomsnitt 6 euro på en fem kilometer lång exempelresa om konsumenten väljer den billigaste tillgängliga taxin i stället för att slumpmässigt välja en taxi. I mindre kommuner är motsvarande besparing ungefär en euro.

Tillgången till taxi varierar mellan olika områden. I bosättningscentra finns det gott om taxibilar också när efterfrågan är som störst. På de orter som ligger längst från bosättningscentrumen är tillgången däremot ett problem.

3.2 Avregleringen av taximarknaden i Sverige

Den 1 juli 1990 avreglerades taximarknaden i Sverige, något som bland annat innebar fri etableringsrätt under förutsättning av att vissa grundläggande krav på taxiförarlegitimation etcetera uppfylldes. Också prissättningen av taxitjänster släpptes fri. Ett viktigt syfte med reformen var att öka taxis möjlighet att ge god service och att öka tillgänglighet både geografiskt och över dygnet. Man strävade också efter att öka konkurrensen för att kunderna skulle kunna möta rimliga priser.

Den reglering av taximarknaden som fanns före 1990 bidrog till brister beträffande kundservice och effektivitet inom taxinäringen. Det konstaterades att det är svårt att på administrativ väg reglera fram en effektiv marknad. Detta ledde till att taxiutbudet blev för lågt med låg servicenivå och långa väntetider till följd. Dessutom utgjorde den begränsade konkurrensen ett hinder mot utvecklandet av nya affärsidéer. Producentintresset vägde tungt vid myndighetsbeslut om antalet bilar, med konsekvensen att det var svårt att få tag på en taxi.

Med avstamp i ovanstående regleringsmisslyckande, och det i prop.1987/88:50 beskrivna faktum att den långtgående regleringen på taximarknaden strider mot överordnade principer om fri etablering och fri konkurrens som gäller för näringspolitiken i Sverige, regelreformerades taximarknaden 1990. Följande huvudsakliga förändringar genomfördes:

- Från att varje taxibil behövde tillstånd utifrån behovsprövning infördes fri etableringsrätt.
- Åkarna behövde inte längre tillhöra någon beställningscentral, något som tidigare varit fallet.
- Prisregleringen avskaffades till förmån för fri prissättning.
- Skärpt lämplighetsprövning.
- Särskilda krav beträffande taxametrar och prisinformation.

Denna ökade frihet kombinerades med ett antal grundläggande krav från samhällets sida. Exempelvis skärptes lämplighetsprövningen av förare, tillståndsinnehavarnas lämplighet följdes upp, åtgärder vidtas mot olaga trafik, det finns föreskrifter om kvittoskrivande och registrerande taxametrar. Den reglerade taxan har ersatts av bestämmelser som innebär, att den taxa som tillämpas ska kunna vara känd före resan.

Därefter har reglerna ändrats vid flera tillfällen. År 1998 kom en ny yrkeslagstiftning och tre år senare nya regler om konkurrensundantag för viss taxiverksamhet. Dessutom har skärpta regler om prisinformation och taxi-legitimation successivt införts under åren 1991–1995.

Målen med regelreformen var:

- Öka taxis förutsättningar till en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet.
- Öka konkurrensen med rimliga priser.
- Effektivisera uppdrags- och beställarverksamheten.
- Pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor, det vill säga färdtjänst, skolskjutsar och dylikt.

I prop. 1987/88:50 ges följande beskrivningar om vad som förväntades hända efter regelreformen: *”bättre tillgänglighet, både geografiskt och över dygnet (s. 263), en effektiv uppdrags- och beställningsverksamhet (s. 263), utrymme för nya företagsidéer (s. 265), nyetablering inom näringen där en sådan utökning av taxiutbudet rimligtvis bör leda till en prispress nedåt (s. 268), förbättrad kundservice och en allmänt sett förnyelse av näringen” (s. 269).* Därtill sägs på s. 36–37 att *”det på sikt gynnsammaste för taxibranschens utveckling mot större effektivitet och serviceförmåga är att det skapas en konkurrenssituation genom en friare etableringsrätt och taxesättning”.*

Utfallet av avregleringen

Ett relativt stort antal rapporter, promemorior och uppsatser har allt sedan regelreformen utvärderat dess effekter. De allra flesta studierna är av beskrivande art och gör inte något försök att kvantifiera utfallet i förhållande till de mål som regelreformen syftade till. Det beror så gott som uteslutande på att det är genuint svårt att särskilja de effekter som härrör från regelreformen från de effekter som skulle ha uppstått utan regelreformen. Det är helt enkelt inte möjligt att veta hur utvecklingen skulle ha sett ut utan regelreformen.

En annan viktig aspekt vid utvärdering av det förändrade regelverket för taximarknaden är det regionalpolitiska perspektivet. Konkurrensverket påpekar att det är viktigt att vara medveten om att förutsättningarna för taxinäringen skiljer sig markant mellan olika delar av landet, huvudsakligen pga. skillnader i befolkningstäthet.

De utvärderingar som genomförts visar att priset på privata taxiresor har stigit mer än konsumentprisindex (KPI) efter regelreformen. Den genomsnittliga årliga prisökningen under åren 1990–2007 låg på nästan 4 procent, att jämföra med en årlig KPI-ökning på 2 procent för samma period. Antalet taxibilar hade under samma period, justerat för befolkningsökningen, ökat med 22 procent.

Produkten taxiresa har emellertid förändrats, främst genom minskade väntetider, vilket har ett värde för konsumenterna. Samtidigt har produktiviteten på taximarknaden minskat, vilket i stor omfattning är ett direkt resultat av att fler bilar är i trafik. Inga bedömningar har genomförts av de samlade effekterna av minskad produktivitet, ökade priser och bättre tillgänglighet. Med tanke på att den kategori resenärer som använder taxi torde ha stor onyttan av att tvingas vänta lång tid talar ändå mycket för att netto nyttan är positiv.

Flera utvärderingar har även pekat på den ökade brottsligheten inom taxinäringen efter regelreformen, vilket bland annat yttrar sig i oredovisade intäkter. Dock torde rimligtvis den rena svarttaxiverksamheten där privatpersoner kör taxi i egen bil inte öka till följd av regelreformen. I den utsträckning det är den låga tillgängligheten som ger upphov till efterfrågan på svarttaxi torde regelförändringarna verkat i motsatt riktning. Konkurrensverket (2007, s. 150) påpekar även att svarttaxi förekom även före regelreformen.

4. Överväganden med anledning av införande av en friare taximarknad

Landskapsregeringen föreslår en delvis avreglering av taximarknaden genomförs för att utöka priskonkurrensen inom taxibranschen och för att det ska skapas förutsättningar för lättare och snabbare tillgång på taxi inom framför allt tätort. De medel som använts fram till nu, med reglering av utbud, förhindrande av att taxiföretag kan växa och en praxis som innebär att taxitrafiktillstånd i normala fall endast ges till de som inte sedan tidigare har trafiktillstånd, anses vara otillfredsställande ur konkurrenssynpunkt. En utökad konkurrens bedöms leda till ökad tillgång på fordon och dessutom en utökad priskonkurrens.

5. Lagstiftningsbehörigheten

Lagstiftningsbehörigheten för de rättsområden som landskapslagarna gäller faller inom flera regleringsområden enligt självstyrelselagen. Landskapslagarna gäller huvudsakligen vägtrafik, landskapets myndigheter, allmän ordning och säkerhet samt näringsverksamhet. Även beläggande med straff och storleken av straff samt förvaltningsbehörighet berörs. Enligt 18 § 1, 5, 6, 21, 22 och 25 punkten självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i dessa frågor. Enligt 18 § 6 punkten självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet beträffande allmän ordning och säkerhet med vissa undantag som det inte är fråga om i detta fall. Därtill har landskapet enligt 18 § 22 punkten självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet i fråga om näringsverksamhet med vissa undantag som det inte är fråga om i detta fall. Enligt 18 § 25 punkten självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet även i fråga om beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Regleringen beträffande personuppgifter som införs i trafiktillståndsgästret berör ett rättsområde som inte omnämns i självstyrelselagens uppdelning av lagstiftningsbehörigheten mellan landskapet och riket. Lagstiftningsbehörigheten bör därför bedömas utgående från de rättsområden landskapslagstiftningen berör. Landskapslagen gäller också till denna del närmast vägtrafik, som faller inom landskapsbehörigheten. Landskapslagen om yrkesmässig trafik innehåller även straffbestämmelser som enligt 27 § 23 punkten självstyrelselagen hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 19 § 3 mom. självstyrelselagen kan i en landskapslag för vinnande av enhetlighet och överskådlighet upptas stadganden av rikslagstiftningsnatur som i sak

överensstämmer med motsvarande stadganden i rikslag. Straffbestämmelserna intas i landskapslagstiftningen med stöd av sistnämnda lagrum.

6. Förslagets verkningar

6.1 Konsekvenser för allmänheten

Lagförslaget vad gäller godstrafik och persontrafik med buss bedöms inte ha några större konsekvenser för allmänheten. Lagförslaget kompletterar gällande EU-förordning på området och de ändringar som genomförs jämfört med dagens bestämmelser är tekniska och berör mest företag verksamma inom vägtransportbranschen på Åland och landskapsregeringens som ansvarig trafiktillståndsmyndighet.

Landskapsregeringens förslag är format för att utöka tillgängligheten, utbudet och servicen för taxikunderna. Samtidigt som prisregleringen är kvar, föreslås att landskapsregeringen inte längre ska begränsa utbudet av taxitjänster. Nuvarande reglering av taximarknaden har inneburit att det i praktiken inte finns någon priskonkurrens då taxiföretagen i princip har använt sig av maxtaxorna. En utökad konkurrens inom taxibranschen bedöms leda till ökad tillgång på fordon och en utökad priskonkurrens varför förslaget anses vara positivt för kunderna. Landskapsregeringens bedömer att förslagen antagligen kommer innebära en professionalisering och mer företagande inom taxibranschen och därmed kan innebära en viss centralisering av taxiverksamheten till större företag. Den decentraliserade taxiverksamheten på Åland med taxiföretag i form av enskilda näringsidkare kan därmed ändra karaktär till större taxiföretag och färre mindre aktörer. För att fortfarande kunna ha en fungerande taxiverksamhet i perifera kommuner på landsbygden och i skärgården är förslaget att dessa kommuner även i fortsättningen ska vara egna trafikområden.

6.2 Konsekvenser för företagen och myndigheterna

Flera bestämmelser som föreslås i lagförslaget kommer att leda till förenklingar och förtydliganden både för den lokala åländska transportbranschen och för taxibranschen. Bland annat undantag från trafiktillståndskravet för persontransporter som turistföretag utför som en del av den service som företaget erbjuder sina kunder. Särskilt kommer de nya undantagen gällande trafiktillståndskravet, och förtydliganden om vilka trafiktillstånd som beviljas av landskapsregeringen, och bestämmelserna om i vilka fall landskapsregeringen kan återkalla, ändra eller begränsa trafiktillstånd, förbättra och tydliggöra verksamhetsföreskrifterna för de verksamheter som regleras i landskapslagen om yrkesmässig trafik.

En nyhet i lagförslaget är bestämmelser om landskapsregeringens trafiktillståndsregister. En konsekvens för landskapsregeringen som ansvarig tillståndsmyndighet är att landskapsregeringens nätsidor om trafiktillstånd för yrkesmässig trafik behöver förnyas och förbättras och att det elektroniska trafiktillståndsregistret behöver byggas upp på ett rättssäkert sätt. Sådana åtgärder kommer att höja rättssäkerheten. Landskapsregeringen bedömer att hemsidan och det förnyade elektroniska tillståndsregistret kan byggas upp inom ramen för befintliga personella resurser.

Ålands polismyndighet kommer att ha samma tillsynsroll som i nuvarande lagstiftning. Polismyndigheten kommer även i fortsättningen ha hand om beviljande och återkallande av körtillstånd för taxi.

Landskapsregeringen bedömer att lagförslaget möjliggör en effektivisering av trafiktillståndsärendena. Förslaget att trafiktillstånd ska gälla i tio år i stället för 5 år och att det endast behövs ett trafiktillstånd per företag, inte ett tillstånd per fordon, så kommer antalet trafiktillståndsansökningar att minska och då även myndigheternas administration.

Den nuvarande regleringen av antalet taxitillstånd försvårar betydligt en ökning av företagsstorleken och stärker därför mikroföretagens ställning på marknaden. När regleringen slopas kan mikroföretagens ställning på marknaden försvagas. Likväl lockar sänkningen av tröskeln för tillträde till branschen nya företag till branschen och dessa företag är vanligen små.

Regelverken för olika trafikformer har haft och har en betydelse för hurdan konkurrensen blivit mellan företagen inom en trafikform och mellan olika trafikformer. Den detaljerade regleringen för taxitrafiken har stört den självreglering på marknaden som karakteriserar en fungerande konkurrens och den kan förhindra uppkomsten av innovationer. Med näringsfrihet avses rätten att utan hinder som uppställts på förhand bedriva vilket slags verksamhet som helst som syftar till ekonomisk vinning. Näringsidkaren betalar för friheten att driva sin verksamhet genom risken för att den misslyckas. För olika branscher har det lagstiftats om undantag från näringsfriheten på grund av viktiga samhällsintressen. Emellertid bör landskapet sporra näringslivet till dynamik och utveckling för att skapa en omgivning där etablerade och nya företag inom olika branscher kan ta i bruk sina egna innovationer, mera utvecklad teknik och nya metoder. Förutsättningar för reformer och högre produktivitet skapas inte om ett av de centrala syftena med lagstiftningen är att värna de etablerade näringsidkarnas positioner.

De nuvarande bestämmelserna om antalet tillstånd och om stationsplatsen begränsar tillträdet till branschen och de nuvarande aktörernas möjligheter att utvidga sin verksamhet.

Som en följd av de åtgärder som läggs fram i lagförslaget kommer antalet nya aktörer i branschen sannolikt att växa, eftersom det i dag på ett artificiellt sätt har begränsats i en bransch där det naturliga tillståndet är att tröskeln för tillträde är låg. I Sverige har antalet taxibilar till exempel vuxit stadigt, och antalet har utvecklats helt i takt med bruttonationalprodukten. På Åland har antalet taxibilar i årtal legat på samma nivå.

6.3 Konsekvenser för jämlikheten och jämställdheten

I lagförslaget görs ingen skillnad mellan män och kvinnor. Förslaget bedöms därför inte inverka på jämlikheten mellan könen.

6.4 Konsekvenser för barn

Förslaget att avskaffa undantaget som tillåter transport av flera barn i skolskjutsfordonen än vad fordonen är registrerade för är en vinst för trafiksäkerheten och kan om olyckan är framme ha en betydande konsekvens för barnen och deras familjer. Samhälleliga beslut ska ta hänsyn till barnets bästa i så hög grad som möjligt. De trafiksäkerhetshöjande förslagen i lagförslaget ger barn en större möjlighet att klara vardagen i trafiken utan skador. Landskapsregeringen gör därför den samlade bedömningen att förslaget inte har några negativa följder för något barn på Åland.

7. Ärendets beredning

Detta lagförslag har utarbetats vid lagberedningen i samråd med tjänstemän från landskapsregeringens infrastrukturavdelning.

8. Remissvar och behandlingen av dem

Ett utkast till lagförslag var på remiss från den 11 december 2025 till den 23 februari 2026.

Här kommer synpunkter från remissinstanserna att behandlas när remisstiden har gått ut.

Detaljmotivering

1. Landskapslag om yrkesmässig trafik

1 § *Lagens tillämpningsområde.* I paragrafen anges lagens innehåll. De huvudsakliga villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 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, *trafiktillståndsförordningen*. I denna lag finns kompletterande bestämmelser till trafiktillståndsförordningen och uppgifter om vad som krävs för att uppfylla förordningen. I lagen finns också bestämmelser om taxitrafik och regler om skolskjutsar. I 3 mom. finns en upplysning om var man hittar bestämmelser om kollektivtrafik.

2 § *Internationella vägtransporter.* Internationella transporter tillhör rikets lagstiftningsbehörighet och paragrafen upplyser om de EU-förordningar som finns på området och att den som vill bedriva internationella vägtransporter ska söka tillstånd hos Statens ämbetsverk på Åland. De bestämmelser som man ska följa för att uppfylla EU-förordningarna finns i rikets lag om transportservice (FFS 320/2017).

Det är värt att notera att gemenskapstillstånd även krävs för internationella godstransporter med fordon vars högsta tillåtna totalvikt överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. Dessa fordon, i riket benämnda lätta varutransporter, omfattas av förordning (EG) nr 1072/2009 men har delvis andra bestämmelser än lastbil och buss. Om fordonen endast används för lokala transporter på Åland krävs inte trafiktillstånd.

Av 3 mom. framgår att yrkesmässig trafik på Åland får bedrivas av den som har ett gemenskapstillstånd utfärdat av Statens ämbetsverk på Åland. Statens ämbetsverk på Åland utfärdar bara gemenskapstillstånd till de aktörer som har sin hemvist på Åland och har rätt att bedriva näring här. Trafiktillstånd utfärdade av landskapsregeringen krävs alltså inte längre för att bedriva trafik på Åland om man har ett gemenskapstillstånd som har utfärdats av Statens ämbetsverk på Åland. Ett gemenskapstillstånd ger tillståndshavaren rätt att bedriva yrkesmässig trafik både på Åland och, i den omfattning som tillåts enligt EU-lagstiftningen, inom EU. Med stöd av ett trafiktillstånd har innehavaren endast rätt att bedriva yrkesmässig trafik på Åland.

3 § *Undantag för viss yrkesmässig trafik.* I paragrafen anges vilka typer av transporter som kan utföras utan krav på trafiktillstånd.

Enligt punkt 1 är det tillåtet att köra godstransporter utan att följa kraven i denna lag om det sker med fordon med en största tillåten totalmassa på 3,5 ton och transportererna håller sig på Åland. Det är tillåtet att transportera gods mellan Åland och riket men inte till någon destination utanför rikets gränser. Denna bestämmelse finns även i 5 § i rikets lag om transportservice.

Inte heller krävs trafiktillstånd för att köra utryckningsfordon, begravningsbil, snöröjningsfordon, renhållningsfordon, bärgningsbil eller transporter med traktor i det egna jord- eller skogsbruket.

Enligt punkt 8 behövs det inte heller något trafiktillstånd för den som till exempel transporterar potatis till chipsfabriken eller biprodukter som potatisskal därifrån.

Punkt 9 handlar om undantaget i artikel 1.5 i trafiktillståndsförordningen som ger medlemsstaterna rätt att undanta vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär, eller det korta transportavståndet från tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i förordningen. Landskapsregeringen har valt att begränsa undantaget så att det

gäller de båttransporter som i huvudsak görs mellan båthamnar och lagerhottell under vår och höst.

Enligt punkt 10 krävs inte heller något trafiktillstånd för att köra turisttåg så länge tåget inte har en högsta tillåten hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.

Sista momentet ger landskapsregeringen fullmakt att undanta andra typer av godstransporter inom Åland från kravet på trafiktillstånd. Det kan till exempel gälla företag som säljer gods som huvudsyssla och sedan kör ut godset till kund med egna fordon. Undantaget finns i artikel 1.5 i trafiktillståndsförordningen.

4 § *Definitioner.* Paragrafens 1 mom. behandlar innebörden av de fordonsbegrepp som används i lagen. 2 mom. innehåller en upplysning om att EU-definitioner av andra termer finns i artikel 2 i förordning (EG) nr 1071/2009. Där förklaras bland annat vad som menas med *yrkesmässigt bedrivande av gods- respektive persontransporter på väg* och *bedriva yrkesmässig trafik*. *Företag* definieras i trafiktillståndsförordningen som en fysisk eller juridisk person, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller en sammanlutning eller grupp av personer som inte är juridiska personer, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller ett offentligt organ, oavsett om detta självt är en juridisk person eller är beroende av en myndighet som är juridisk person, som bedriver persontransporter eller varje fysisk eller juridisk person som i kommersiellt syfte bedriver godstransporter.

I 3 mom. förklaras några andra centrala begrepp som förekommer i lagen. Definitionen av *skolskjutsning* har gjorts snävare än i den gällande skolskjutsförordningen. Med skolskjutsning avses nu bara återkommande transport av elever till och från skolan. Tillfälliga utflykter i barnomsorg och skola benämns *Beställningstrafik inom barnomsorg och grundskola*. *Körtillstånd för taxi* är den handling som visar att innehavaren har behörighet att köra taxi. Motsvarar yrkeskörtillstånd i äldre lagstiftning.

5 § *Tillståndsplikt.* I paragrafen behandlas frågan om tillståndsplikt för att bedriva yrkesmässig godstrafik och persontrafik med buss på Åland. Huvudregeln är att den som vill bedriva yrkesmässig trafik på Åland ska ha ett trafiktillstånd som på ansökan utfärdats av landskapsregeringen. För att ansökan ska beviljas finns grundkrav som anges i paragrafen. Företag som uppfyller kraven som ställs i artiklarna 4–8 i trafiktillståndsförordningen och övriga bestämmelser i paragraferna 7–11 ska beviljas trafiktillstånd. Har man för avsikt att bedriva internationella vägtransporter är det även möjligt att direkt söka ett gemenskapstillstånd som beviljas av Statens ämbetsverk på Åland. Ett företag som har ett gemenskapstillstånd utfärdat av Statens ämbetsverk på Åland ska även göra en trafiktillståndsanmälan till landskapsregeringen och bifoga en kopia av gemenskapstillståndet. Då utfärdar landskapsregeringen ett åländskt trafiktillstånd för den verksamhet som bedrivs inom Åland.

Enligt 3 mom. är det tillåtet att frakta gods med stöd av ett tillstånd för persontransporter. Förutsättningen är dock att den huvudsakliga delen av transportverksamheten utgörs av persontransporter och att godstransporterna görs med de fordon som används vid persontransporterna. Det är alltså inte tillåtet att utföra godstransporter med en lastbil med stöd av ett tillstånd till persontransporter.

Ett trafiktillstånd är giltigt i tio år. Därefter måste det förnyas enligt bestämmelserna i 40 §.

6 § *Ansökan om trafiktillstånd för yrkesmässig trafik.* Trafiktillstånd för yrkesmässig trafik kan sökas av en fysisk eller en juridisk person och görs via landskapsregeringens e-tjänst. Sökanden ska bifoga de handlingar som krävs

för att uppfylla kraven i artikel 3 i trafiktillståndsförordningen och som anges i de följande paragraferna för att visa att sökanden uppfyller de villkor som krävs för att få ett trafiktillstånd.

7 § Villkor rörande etableringskravet. Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska vara etablerat på Åland enligt etableringsvillkoren i artikel 5 i trafiktillståndsförordningen. Där anges bland annat att företaget ska förfoga över ett driftställe i medlemsstaten, i det här fallet på Åland och, så fort trafiktillstånd beviljats, förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade på Åland.

För att få ett trafiktillstånd krävs att den sökande även har rätt att bedriva näring på Åland. Detta gäller vare sig om tillståndet söks av en fysisk eller en juridisk person. Bestämmelser om rätten att utöva näring i Åland finns i landskapslagen (1996:47) om rätt att utöva näring och har sin grund i 11 § i självstyrelselagen. Enligt bestämmelsen kan rätten att bedriva näring på Åland begränsas genom landskapslag för den som inte har hembygdsrätt. För att utöva näring på Åland krävs antingen åländsk hembygdsrätt alternativt fem års oavbruten bosättning på Åland eller tillstånd att utöva näring. Bolag och andra sammanslutningar ska alltid ha tillstånd att utöva näring.

8 § Trafikansvarig. I paragrafen ställs krav på att en trafikansvarig utses av företaget för att leda företagets transportverksamhet och företräda företaget. Söks trafiktillståndet av en fysisk person kan den sökande själv vara trafikansvarig. Om inte ska ett avtal bifogas ansökan där det framgår vem som ska vara företagets trafikansvariga. Den trafikansvariga ska ha gott anseende och erforderligt yrkeskunnande.

9 § Krav på gott anseende. Artikel 6 i trafiktillståndsförordningen behandlar villkor som avser kravet på gott anseende. Prövningen av det goda anseendet innefattar en bedömning av vilken inverkan eventuella överträdelser av olika regler kan ha på utövandet av den yrkesmässiga trafiken. När det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga och andra relevanta personer uppträder.

Medlemsstaterna ska fastställa villkoren för att kravet på gott anseende ska vara uppfyllt. Transportföretaget eller relevanta personer får dock inte ha dömts för eller ådragit sig sanktioner för allvarliga överträdelser inom en rad områden som räknas upp i artikel 6.1.

Av paragrafen framgår att kravet på gott anseende inte är uppfyllt av den som har dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen.

Landskapsregeringen kan även begära utlåtande över det goda anseendet från Ålands polismyndighet. Bestämmelsen baserar sig bland annat på artiklarna 19.1 och 19.2 i trafiktillståndsförordningen.

10 § Krav på ekonomiska resurser. I artikel 7 i trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om villkor avseende kravet på ekonomiska resurser. Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska förfoga över ekonomiska resurser om minst 9 000 euro för första motorfordonet och ytterligare minst 5 000 euro för varje tillkommande motorfordon.

Vid bedömningen av om företaget förfogar över tillräckliga ekonomiska resurser är det antalet motordrivna fordon som används i verksamheten som ska beaktas. Antalet släpfordon som ett företag använder påverkar inte bedömningen.

Enligt artikeln 7.1a i trafiktillståndsförordningen får en medlemsstat vid prövningen av kravet på ekonomiska resurser kräva att företaget, den trafikansvariga eller andra relevanta personer inte har utestående icke-personliga

skulder till offentligrättsliga organ och inte är i under de senaste två åren ska ha varit försatt i konkurs eller är föremål för insolvens- eller likvidationsförfarande.

11 § *Yrkeskunnande*. I artikel 8 i trafiktillståndsförordningen anges vilka krav på yrkeskunnande som ställs på den som vill ägna sig åt yrkestrafik. Tillståndshavaren och den trafikansvariga ska besitta kunskaper som svarar mot den nivå som anges i avsnitt I i bilaga I i de ämnen som räknas upp där. Har inte den sökande ett bevis på sin yrkeskompetens måste han eller hon göra ett skriftligt examensprov som landskapsregeringen ordnar på det sätt som anges i avsnitt II i bilaga I.

Om den sökande har gått utbildningen för grundläggande yrkeskompetens enligt landskapslagen (2008:85) om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare eller kan bevisa att han eller hon fortlöpande har lett ett vägtransportföretag för gods- eller persontransporter i en eller flera medlemsstater behöver han eller hon inte göra något examensprov.

12 § *Beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik*. I paragrafen anges vilken information som ska finnas i ett trafiktillståndsbeslut.

13 § *Fordonsanmälan*. Innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik ska det registreras. Om ett gammalt fordon ersätts av ett nytt ska det anmälas till landskapsregeringen men då behövs ingen utredning enligt 10 §. Om fordonsflottan utökas ska tillståndshavaren däremot visa att han eller hon har de ekonomiska resurser som krävs.

14 § *Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik*. Paragrafen har flyttats från landskapslag (1993:19) om besiktning och registrering av fordon och behandlar användning av fordon som hyrts i en annan medlemsstat för godstransporter på väg och om användningsvillkoren, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/738 om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.

Enligt paragrafens 1 mom. får innehavaren av ett trafiktillstånd för godstrafik använda hyrda motordrivna fordon som är registrerade i en annan medlemsstat i Europeiska unionen för kommersiell godstrafik under en månad under ett kalenderår utan att fordonen registreras på Åland. Enligt artikel 1.1 i direktiv (EU) 2022/738 ska en EU-medlemsstat tillåta användning inom sitt territorium av fordon som har hyrts av företag som är etablerade på en annan medlemsstats territorium, förutsatt att fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i en medlemsstat och används, i tillämpliga fall, i enlighet med förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009. Innehavare av trafiktillståndet ska meddela Fordonsmyndigheten fordonets registreringsnummer och hyresavtalets längd. Utöver det ska ett utländskt registreringsbevis och handlingar som styrker att fordonet uppfyller motsvarande krav som ställs på fordon registrerade i fordonsregistret ges in. Fordonsmyndigheten ska lägga in uppgifterna i det elektroniska fordonsregistret.

Enligt 2 mom. får tillståndshavaren inte hyra fler fordon än att det högst uppgår till 25 procent av företagets fordonspark av motordrivna fordon som är registrerade för tillståndspliktig godstrafik. Om ett företags hela fordonspark av motordrivna fordon består av två eller tre fordon, ska företaget enligt direktiv (EU) 2022/738 dock tillåtas att använda minst ett sådant hyrt fordon.

3 mom. innehåller en bestämmelse om att det i enlighet med artikel 1.1 i direktiv (EU) 2022/738 på begäran av trafikövervakaren ska kunna styrkas att de villkor för registrering och hyra av de hyrda fordon som avses i artikel

2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG är uppfyllda genom handlingar, i elektroniskt format eller på papper, som ska medföras i fordonet. Handlingarna är i detta fall fordonets registreringsintyg samt hyresavtalet eller en bestyrkt kopia av det. Om föraren inte är den som har hyrt fordonet ska även dennes anställningsavtal eller en bestyrkt kopia av det medföras i fordonet. Det krävs alltså att föraren åtminstone är anställd av den som innehar trafiktillståndet för att få köra fordonet.

15 § *Tillståndsplikt.* För att få bedriva taxitrafik krävs taxitrafiktillstånd som utfärdas av landskapsregeringen. Taximarknaden på Åland har varit strikt reglerad och landskapsregeringen har utfärdat taxitrafiktillstånd för särskilda områden när de har ansett att behov funnits. Genom detta lagförslag lättas på regleringen.

Ett taxitrafiktillstånd är personligt och får inte säljas eller överlåtas till någon annan. Om ett tillstånd har beviljats en juridisk person och det företaget säljs eller överlåts måste det nya företaget ansöka om ett nytt tillstånd inom sex månader från överlåtelsen för att få fortsätta bedriva trafiken.

16 § *Transporter som inte kräver taxitrafiktillstånd.* I paragrafen anges vilka persontransporter som inte kräver taxitrafiktillstånd.

17 § *Ansökan om taxitrafiktillstånd.* Taxitrafiktillstånd kan sökas av en fysisk eller en juridisk person. Ansökan görs via landskapsregeringens e-tjänst. I paragrafen anges vilka handlingar som ska bifogas ansökan för att visa att sökanden uppfyller de krav som ställs i lagen. Om trafiktillståndet söks av en fysisk person är den personen oftast trafikansvarig. Det är dock möjligt att anlita en utomstående trafikansvarig. Om trafiktillståndet söks av en juridisk person ska den trafikansvariga vara anställd av företaget.

18 § *Krav för att beviljas taxitrafiktillstånd.* I paragrafen anges vad som krävs för att beviljas taxitrafiktillstånd. Grundläggande krav gällande etablering av verksamheten på Åland, ekonomiska resurser och att sökande ska uppfylla de krav som ställs på trafikansvarige anges i paragrafen. Dessutom anges att landskapsregeringen kan ta in utlåtanden från polismyndigheten och sammanslutningar för av utövare av yrkesmässig trafik.

När det gäller kravet om gott anseende för sökanden och trafikansvarige kommer det att bedömas bland annat utgående från de handlingar som lämnas in av sökande samt det utlåtande polismyndigheten ger. Om den sökande är en juridisk person ska verkställande direktören uppfylla kraven på gott anseende och om sökande är en fysisk person ska sökande uppfylla samma krav. När det gäller sökande som är fysisk person kan det antas att samma person, i de flesta fall, även är trafikansvarig.

Det polismyndigheten gör vid begäran om utlåtande är att de granskar det riksomfattande brottsanmälningsregistret. Granskningen genomförs åtminstone för de fem senaste åren. I utlåtandet kan det även framgå om polisen avgjort ärendet eller om det skickats till åtalsprövning. Om ärendet gått till åtalsprövning behöver ytterligare information kontrolleras med åklagaren eller domstol. Uppgifterna uppdateras inte om brottsrubriken ändras i tingsrätten eller åtalet förkastas. Polismyndigheten granskar inte straffregistret (som hanteras av Rättsregistercentralen) eller körkortsregistret (som hanteras av Fordonsmyndigheten). Därför krävs att sökanden, om det är en fysisk person, och den trafikansvarige bifogar ett brottsregisterutdrag till ansökan.

19 § *Krav på den trafikansvarige.* I paragrafen anges vilka krav som ställs på den trafikansvarige för att en ansökan om taxitrafiktillstånd ska beviljas.

För att godkännas som trafikansvarig måste personen ha körtillstånd för taxi och uppfylla krav på gott anseende. Personen måste också aktivt leda

och ha verklig anknytning till företaget, vara bosatt på Åland, inte meddelats näringsförbud och inte försatts i konkurs eller försummat ekonomiska skyldigheter som till exempel skulder till det allmänna. Endast ringa skulder kan godkännas. Den trafikansvarige ansvarar för att verksamheten följer lagar och regler, samt att fordon och förare uppfyller krav.

20 § *Anknytning till ett trafikområde.* Varje taxitrafiktillstånd är knutet till ett visst geografiskt område från vilket taxiföretaget opererar. Om en körning avslutas utanför trafikområdet ska fordonet återvända dit efter körningen.

21 § *Beslut om taxitrafiktillstånd.* I paragrafen anges vilka uppgifter som ska finnas i ett beslut om taxitrafiktillstånd.

22 § *Fordonsanmälan.* För att ett fordon ska få användas i taxitrafik ska tillståndshavaren anmäla fordonet till landskapsregeringen som för in uppgifterna i registret.

23 § *Anknytning till en beställningscentral.* I ett glesbefolkat samhälle kan det vara svårt att få ekonomin att gå runt för ett taxiföretag. Ett alternativ kan då vara att bedriva verksamheten som en bisyssla vid sidan om ett annat arbete. Därför finns det inga krav på att verksamheten måste bedrivas som huvudsyssla. För att kunna tillgodose kundernas transportbehov bör därför företagen ansluta sig till en växel som fördelar körningar mellan de bilar som är tillgängliga.

24 § *Uppgifter som ska samlas in om taxiresor.* I paragrafen anges vilka uppgifter som ska samlas in och lagras om alla taxiresor och där det åläggs skyldighet att använda taxameter eller något annat instrument eller system för att samla in uppgifterna. I paragrafen föreskrivs det också om förvaring av uppgifterna. Enligt 1 mom. ska det i ett fordon för taxitrafik finnas taxameter som uppfyller kraven i lagen om mätinstrument (FFS 707/2011) eller något annat instrument eller system som för varje taxiresa samlar in de uppgifter som anges i momentet. Bestämmelsen skapar klarhet i fråga om det datainnehåll som ska samlas in för skattekontrollen, tillståndshavarens ansvar för att uppgifter samlas in samt skyldigheterna i anknytning till hur uppgifterna samlas in. Taxametern ska vara ett i fordonet fast monterat instrument som uppfyller kraven i mätinstrumentdirektivet och i lagen om mätinstrument. Med annat instrument eller system eller en kombination av dem avses till exempel ett informationssystem med åtminstone följande komponenter: En sådan tillämpning eller någon annan anordning på ett instrument som finns med i fordonet vilken verifierar tidpunkten för resan, den tillryggalagda sträckan och den tid som använts för den samt lagrar identifieringsuppgifter för föraren och uppgifter om resans pris och betalningssätt.

I 1 mom. finns även en förteckning över de uppgifter som ska samlas in och lagras. På behandling och förvaring av personuppgifter tillämpas Europeiska unionens dataskyddsförordning¹. Enligt artikel 5.1 c i dataskyddsförordningen ska personuppgifterna inte vara för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Enligt paragrafens 1 mom. 3 punkt ska en tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik lagra identifieringsuppgifter för föraren i instrumentet eller systemet. Villkoren uppfylls i detta fall, eftersom det är viktigt att entydigt identifiera föraren för att den lagstadgade

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

uppgift som angetts för tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik ska kunna fullgöras.

25 § *Fastställande av taxa.* Prissättningen är fri men landskapsregeringen fastställer de maxtaxor som inte får överskridas.

26 § *Utbildningskrav för förare och trafikansvariga.* Föraren och den trafikansvariga i ett företag som kör skolskjutsar ska gå en av landskapsregeringen godkänd utbildning för skolskjutsning innan verksamheten får påbörjas.

27 § *Utrustningskrav på fordon.* I paragrafen anges hur ett fordon som används för skolskjutsning ska vara utrustat. De undantagsfall som avses i 7 mom. kan till exempel vara om det ordinarie fordonet måste till verkstaden och företaget inte har ett ersättningsfordon med alkolås. Hur länge företaget får använda ersättningsfordonet bestäms av beställaren och måste avgöras från fall till fall.

28 § *Krav på kommunen och beställaren.* För att tillgodose trafiksäkerheten och barnens säkerhet ställs vissa krav på beställaren av skolskjutsen. Kommunen ska till exempel ordna trygga busshållplatser där barnen kan vänta på skjutsen och även kliva av på ett säkert sätt, både ute på vägarna och vid skolan. Beställaren av skolskjutsen ska se till att den som utför transporten har en aktuell lista på de barn som ska skjutas med fordonet med information om färdvägen och av- och påstigningsplatser. Beställaren ansvarar också för att barnen undervisas om vad de ska göra för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning.

29 § *Beställningstrafik inom barnomsorg och grundskola.* Enligt paragrafen ska även tillfälliga skjutsar inom barnomsorg och grundskola uppfylla de säkerhetskrav som ställs på skolskjutsning.

30 § *Skyldighet att medföra trafiktillstånd.* Trafiktillståndet ska finnas i fordonet och på uppmaning kunna visas upp för polisen.

31 § *Statistiska uppgifter.* Av redovisningsskäl ska taxiföretagen föra statistik över körda kilometer och hur många kilometer som varit yrkesmässig trafik. Taxitillståndshavare ska även föra statistik över skolskjutsar och andra samhällsbetalda transporter samt redovisa för transporternas upphandlade pris per kilometer.

32 § *Tillsyn och kontroller.* I paragrafen finns bestämmelser om tillsyn och kontroll över den yrkesmässiga trafiken och vilken tillsyn som respektive myndighet utövar. Landskapsregeringen utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med lagen. Polisen, gränsbevakningen och tullen sköter tillsynen ute på vägarna inom sina respektive områden och ska underrätta landskapsregeringen när de upptäcker omständigheter som kan leda till att trafiktillståndet kan återkallas. Landskapsregeringen ska i sin tur förse polisen, tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten med den information som avses i artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009 för inspektioner. Enligt Artikel 12 ska de behöriga myndigheterna regelbundet kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i förordningen (vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser, och ha erforderligt yrkeskunnande).

33 § *Återkallelse av tillstånd.* Om en tillståndshavare inte följer villkoren i tillståndet eller inte utövar trafiken på behörigt sätt kan landskapsregeringen återkalla trafikstillståndet. Landskapsregeringen ska återkalla ett trafikstillstånd om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer inte rättas till inom utsatt tid, tillståndshavaren inte följer lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, eller inte följer bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet eller det av någon annan orsak finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller bedriva den verksamhet tillståndet avser på ett säkert sätt. Innan landskapsregeringen fattar beslut ska tillståndshavaren höras och landskapsregeringen ska bara återkalla tillståndet om det inte finns någon lindrigare påföljd att ta till. Tillståndshavaren ska även ges skäligen tid att byta ut en trafikansvarig eller någon annan vars lämplighet prövas.

34 § *Återkallelse och tillfällig indragning av trafikstillstånd för persontrafik med buss eller godstrafik.* I paragrafen hänvisas till förfarandet som ska följas enligt trafikstillståndsförordningen när en trafikstillståndshavare riskerar eller konstaterats inte uppfylla kraven.

35 § *Olämplighetsförklaring.* Paragrafen hänvisar till trafikstillståndsförordningens bestämmelser om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig som finns i artikel 14. I 3 mom. finns en motsvarande bestämmelse som gäller taxitrafik.

36 § *Bestämmande av olämplighetstid.* När en ansökan om trafikstillstånd avslås eller ett tillstånd återkallas på grund av omständigheter som gäller sökandens eller tillståndshavarens goda anseende ska landskapsregeringen bestämma en så kallad olämplighetstid då den sökande inte har rätt att bedriva yrkesmässig trafik. I paragrafen anges vilka kriterier som landskapsregeringen ska ta hänsyn till när olämplighetstiden bestäms.

37 § *Återupprättande av det goda anseendet.* När olämplighetstiden har förflutit ska den trafikansvariga avlägga och godkännas i ett prov för att få det goda anseendet återupprättat.

38 § *Återkallande av ett trafikstillstånd på tillståndshavarens begäran.* Om verksamheten inte har kommit igång eller tillståndshavaren slutat bedriva någon verksamhet ska trafikstillståndet återkallas och handlingarna lämnas in till landskapsregeringen.

39 § *Ändring och förnyande av trafikstillstånd.* Skadas ett trafikstillstånd kan landskapsregeringen utfärda ett ersättningsexemplar. Om tillståndshavaren till exempel byter namn måste han eller hon ansöka om ändring av trafikstillståndet. När giltighetstiden har gått ut ska en ansökan om förnyande av tillståndet göras.

40 § *Byte av trafikansvarig.* Om ett företag förlorar sin trafikansvariga ska detta genast anmälas till landskapsregeringen. Företaget har därefter sex månader på sig att hitta en ny trafikansvarig som uppfyller kraven. Görs inte det återkallas tillståndet.

41 § *Dödsfall eller konkurs.* Om en tillståndshavare dör eller försätts i konkurs kan dödsboet eller konkursboet fortsätta bedriva verksamhet under en övergångsperiod på sex till nio månader. En förutsättning är dock att det inom tre månader har tillsatts en ny behörig trafikansvarig.

42 § *Olaga yrkesmässig trafik*. I paragrafen finns straffbestämmelserna som gäller olaga yrkesmässig trafik där straffet är böter eller fängelse i högst ett år. I 2 mom. finns en hänvisning till trafikbrottslagen där brott mot bestämmelser om taxitrafik kan straffas med böter.

43 § *Ändringssökande*. Denna paragraf innehåller en informativ hänvisning om en berörd parts rättsskydd genom ändringssökande. Berörda parter i beslut om beviljande, ändring eller återkallande av trafiktillstånd eller taxitrafiktillstånd är enligt 5 mom. den som ansöker om eller har ett tillstånd, en annan tillståndshavare som påverkas av beslutet, samt den kommun i vilken trafiken bedrivs eller ska bedrivas. Rättelseyrkande är ett förvaltningsförfarande och ett förskede till besvär förfarandet vars syfte är att minska behovet av ändringssökande genom besvär. Rättelseyrkande sker i enlighet med bestämmelserna i förvaltningslagen för Åland.

Den som inte är nöjd med beslutet avseende yrkandet om rättelse, får söka ändring genom besvär hos Ålands förvaltningsdomstol. Vid behandlingen av besvär över förvaltningsbeslut tillämpas bestämmelserna i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (FFS 808/2019).

44 § *Register*. I paragrafen anges vilka uppgifter som åtminstone ska finnas i det register över trafiktillstånd som beviljas enligt denna lag.

45 § *Gallring av uppgifter i trafiktillståndsregistret*. Uppgifter som lagts in i trafiktillståndsregistret får inte bli kvar där längre tid än nödvändigt och i denna paragraf anges hur länge uppgifterna får vara kvar innan de måste tas bort.

46 § *Ikraftträdande*. Enligt 1 mom. lämnas datum för ikraftträdande öppet för landskapsregeringen att fatta beslut om i enlighet med 20 § 2 mom. i självstyrelselagen. Avsikten är att landskapslagen ska träda i kraft så snart som möjligt samtidigt med alla andra lagar som har föreslagits i detta lagförslag.

Enligt 2 mom. ska landskapslagen om yrkesmässig trafik, 40a § i landskapslagen om besiktning och registrering av fordon samt landskapsförordningen om skolskjutsning upphävas.

2. Landskapslag om ändring av 12 § trafikbrottslagen för Åland

12 § *Brott mot bestämmelser om taxitrafik*. Termen yrkeskörtillstånd har ändrats till körtillstånd för taxi.

3. Landskapslag om ändring av körkortslagen för Åland

3 § *Yrkesmässig trafik*. Termen yrkeskörtillstånd ändras till körtillstånd för taxi.

35 § *Ansökan om förnyelse eller ersättande av körkort*. Termen yrkeskörtillstånd ändras till körtillstånd för taxi.

38 § *Körtillstånd för taxi*. Termen yrkeskörtillstånd ändras till körtillstånd för taxi.

39 § *Återkallelse av körtillstånd för taxi*. Termen yrkeskörtillstånd ändras till körtillstånd för taxi. I paragrafen införs även ett nytt rekvisit som ger polisen rätt att tillfälligt återkalla ett taxitrafiktillstånd. Om det är sannolikt att tillståndshavaren har gjort sig skyldig till ett brott som avses i 38 § 4 mom. 2 punkten och om passagerarnas säkerhet kräver det, kan polisen återkalla

körtillståndet temporärt. De brott som avses är brott mot liv eller hälsa, brott som annars utvisar våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat brott som visar att personen är uppenbart olämplig som taxiförare. Ett temporärt återkallande gäller trots ändringssökande till dess att ärendet har avgjorts och vunnit laga kraft. Om åtalet avskrivs ska körtillståndet utan dröjsmål återlämnas till innehavaren, om det inte finns andra skäl att återkalla körtillståndet.

Om det är "sannolikt att tillståndshavaren har gjort sig skyldig till ett brott som avses" innebär det att det finns tillräckligt starka skäl och en hög grad av förväntan att ett brott har begåtts eller kommer att begås, vilket motiverar att tillståndet dras in i väntan på dom. "Sannolikt" är inte samma sak som ett fullständigt bevis, men det är en tillräckligt hög grad av sannolikhet för att motivera ingripanden enligt lagen.

66 § *Uppgifter i körkortsregistret*. Termen yrkeskörtillstånd ändras till körtillstånd för taxi.

4. Landskapslag om ändring av 79 § vägtrafiklagen för Åland

79 § *Persontransporter med bil*. Hänvisningen till landskapslagen om yrkesmässig trafik har tagits bort eftersom den nya landskapslagen om yrkesmässig trafik inte har några bestämmelser om linjetrafik. Bestämmelser om linjetrafik finns i landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster.

5. Landskapslag om ändring av 2 § landskapslagen om tillämpning på Åland av riksförfattningar om dataskydd

2 § *Polismyndighetens rätt att få uppgifter ur vissa register*. I 4 punkten har hänvisningen till landskapslagen om yrkesmässig trafik ändrats från den gamla lagen till den nya.

6. Landskapslag om ändring av landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster

De hänvisningar till landskapslagen om yrkesmässig trafik som finns i 10 § 4 mom. och i 19 § 4 mom. tas bort. Den information som finns i momenten är återupprepningar av information som finns på andra platser i lagen.

7 § *Planering och utformning av kollektivtrafiken*. 4 mom. har skrivits om för att ta bort direkta hänvisningar till den gamla landskapslagen om yrkesmässig trafik. Bestämmelsen syftar till att klargöra kommunens roll och ansvar vid upphandling av lokal kollektivtrafik samt att tydliggöra förhållandet mellan kommunen och landskapsregeringen inom ramen för kollektivtrafikförsörjningen på Åland. Kommunen får genomföra upphandling av kollektivtrafiktjänster i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning och upphandlingslagstiftning, i syfte att tillgodose invånarnas behov av tillgänglig och fungerande kollektivtrafik. För att säkerställa att upphandlingen sker inom ramen för den allmänna trafikförsörjningen krävs att kommunen, innan avtal om allmän trafik får tecknas, begär att landskapsregeringen fattar beslut om införande av trafikplikt på de berörda linjerna.

En grundläggande princip är att om kommunen vill införa kollektivtrafik i form av allmän trafik och själv står för ersättningen till trafikföretaget, ska landskapsregeringen bifalla kommunens begäran om trafikplikt – såvida inte synnerliga omständigheter föreligger. Denna bestämmelse syftar till att begränsa landskapsregeringens möjlighet att avslå kommunens begäran, i syfte att stärka det kommunala självbestämmandet inom lokaltrafikens område.

Synnerliga omständigheter avses situationer där den föreslagna kommunala trafiken i betydande grad riskerar att motverka eller underminera landskapets trafikförsörjningsprogram. För att upprätthålla rättssäkerheten och insynen i processen krävs att landskapsregeringen, om den avslår kommunens begäran om införande av trafikplikt, motiverar beslutet tydligt och specifikt med hänvisning till de synnerliga omständigheter som anses föreligga.

9 § *Allmänna utgångspunkter*. 5 mom. har skrivits om för att ta bort direkta hänvisningar till den gamla landskapslagen om yrkesmässig trafik. Några ändringar i sak har inte gjorts.

Lagtext

Landskapsregeringen föreslår att följande lagar antas.

1.

LANDSKAPSLAG om yrkesmässig trafik

I enlighet med lagtingets beslut föreskrivs:

1 kap. Inledande bestämmelser

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på de som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig persontrafik med buss eller godstrafik på Åland samt de som bedriver eller har för avsikt att bedriva taxitrafik.

Bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas av den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig persontrafik med buss eller godstrafik finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 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. Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 1071/2009 samt bestämmelser om taxitrafik och skolskjutsning.

Bestämmelser om kollektivtrafik finns i landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster.

2 §

Internationella vägtransporter

Med internationella vägtransporter avses yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods mellan Åland och destinationer utanför Finland.

För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns det särskilda bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 och i lag (FFS 320/2017) om transportservice.

Internationella vägtransporter får bedrivas endast av den som har ett sådant gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 1072/2009 eller i artikel 4 i förordning (EG) nr 1073/2009. Gemenskapstillstånd beviljas av Statens ämbetsverk på Åland.

3 §

Undantag för viss yrkesmässig trafik

Bestämmelserna i denna lag och förordning (EG) nr 1071/2009 ska inte tillämpas på företag som uteslutande bedriver

- 1) godstransporter inom Åland med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton,
- 2) transporter med utryckningsfordon,
- 3) transporter av döda,
- 4) transporter av snö och is samt av sand, vägsalt, eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,

5) transporter som endast avser sådan renhållning och avfallshantering som en kommun är skyldig att tillhandahålla,

6) transporter som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,

7) transporter med traktor i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar,

8) transporter av potatis, sockerbetor, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av dessa produkter,

9) transporter av fritidsbåtar mellan hamn och uppläggningsplats med traktor med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 60 kilometer i timmen,

10) transporter med turisttåg med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 kilometer i timmen.

Genom landskapsförordning får även godstransporter inom Åland som på grund av godsets karaktär har en endast obetydlig inverkan på transportmarknaden befrias från tillståndsplikt.

4 §

Definitioner

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i landskapslagen (2021:157) om tillämpning av fordonslagen.

Ytterligare definitioner finns i artikel 2 i förordning (EG) nr 1071/2009.

I denna lag används dessutom följande termer:

1) *Beställningstrafik inom barnomsorg och grundskola*. Yrkesmässig trafik för persontransporter med buss eller taxi som är beställd för en viss resa.

2) *Taxitrafik*. Trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer.

3) *Körtillstånd för taxi*. En handling som visar att innehavaren har behörighet att köra taxitrafik.

4) *Beställningscentral*. En gemensam växel som samordnar och fördelar körningar åt flera taxiföretag.

5) *Skolskjutsning*. Skjuts till eller från skolan av elever i grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola. Skjutsen ska vara särskilt ordnad för ändamålet av det allmänna och inte vara av tillfällig natur.

2 kap.

Yrkesmässig godstrafik och persontrafik med buss på Åland

5 §

Tillståndsplikt

Yrkesmässig trafik får bedrivas av den som har ett trafiktillstånd utfärdat av landskapsregeringen och uppfyller etableringskravet och kraven på gott anseende, och har tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Ett företag som är etablerat på Åland och har ett gemenskapstillstånd kan göra en trafiktillståndsanmälan till landskapsregeringen som då utfärdar ett trafiktillstånd för yrkesmässig trafik på Åland.

Den som har trafiktillstånd för persontransporter får även frakta gods med de fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

Ett trafiktillstånd gäller i tio år.

6 §

Ansökan om trafiktillstånd för yrkesmässig trafik

Trafiktillstånd för yrkesmässig trafik kan sökas av en fysisk eller en juridisk person. Ansökan görs via landskapsregeringens e-tjänst.

Sökanden ska ge in sådana handlingar som visar att kraven i artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009 är uppfyllda.

7 §

Villkor rörande etableringskravet

Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska vara etablerat på Åland enligt etableringsvillkoren i artikel 5 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Är den sökande en fysisk person ska denne lämna in ett ämbetsintyg med personuppgifter som visar att personen är myndig och stadigvarande bosatt på Åland. Har personen ett företag som verksamheten ska bedrivas från ska även ett utdrag ur handels- och föreningsregistret lämnas in.

Söks trafiktillstånd av en juridisk person ska ett utdrag ur handels- och föreningsregistret, en kopia av bolagsordningen, bolagsavtalet eller stadgarna och en handling som visar att företaget är etablerat och berättigad att bedriva näring på Åland lämnas in.

Saknar den sökande hembygdsrätt och inte har haft fem års oavbruten bosättning på Åland måste den sökande ansöka om att få rätten att utöva näring på Åland prövad av landskapsregeringen enligt 4 § landskapslagen (1996:47) om rätt att utöva näring.

8 §

Trafikansvarig

Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska utse minst en fysisk person, en trafikansvarig, som uppfyller kraven i artikel 3.1 b och d i förordning (EG) nr 1071/2009 och som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet. Den som ska vara trafikansvarig ska lämna in utdrag ur konkurs- och företagsregistret, utdrag ur utsökningsregistret samt ett intyg över personens yrkeskunnande enligt 11 §. Om företaget inte har en anställd trafikansvarig eller sökanden inte själv ska vara trafikansvarig ska ett avtal med den som ska vara trafikansvarig bifogas.

9 §

Krav på gott anseende

Vid bedömningen av om ett företag, en trafikansvarig eller en verkställande direktör uppfyller kravet på gott anseende ska laglydnad och andra omständigheter av betydelse beaktas. Till ansökan ska den sökande och den trafikansvarige därför bifoga ett högst två månader gammalt straffregisterutdrag. Har den sökande haft mindre än fem års permanent bosättning på Åland eller i Finland ska även ett straffregisterutdrag från det tidigare bosättningslandet bifogas. Är den sökande en juridisk person ska även den verkställande direktören bifoga ovannämnda straffregisterutdrag. Landskapsregeringen kan även begära utlåtande över det goda anseendet från Ålands polismyndighet.

Kravet på gott anseende i artikel 3.1 b i förordning (EG) nr 1071/2009 anses inte uppfyllt av en fysisk person, trafikansvarig eller verkställande direktör som

1) under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff för en eller flera överträdelser av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 a eller b i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2) under de senaste två åren har dömts till bötesstraff eller påförts sanktioner för minst två allvarliga eller flera upprepade överträdelser av de bestämmelser som anges i 1 punkten, eller

3) i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott som visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Kravet på gott anseende i artikel 3.1 b i förordning (EG) nr 1071/2009 anses inte uppfyllt av en juridisk person

1) som under de senaste fem åren har dömts till samfundsbot för en allvarlig överträdelse och därmed bedöms uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, eller

2) vars trafikansvarige eller verkställande direktör inte uppfyller kraven på gott anseende.

10 §

Krav på ekonomiska resurser

Vid bedömningen av om ett företag uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt artikel 3.1 c i förordning (EG) nr 1071/2009, ska viljan och förmågan hos företaget, den trafikansvarige och den verkställande direktören att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna beaktas.

Till ansökan om trafiktillstånd ska utdrag ur konkurs- och företagsregistret och utsökningsregistret bifogas.

Ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 till ett värde av minst

- 9 000 euro för det första motordrivna fordon som används i verksamheten, och

- 5 000 euro för varje ytterligare sådant fordon som används.

Om en utökning sker av det antal motordrivna fordon som tillståndshavaren ska använda, ska det prövas att de ekonomiska förutsättningarna enligt denna paragraf är uppfyllda.

Kravet på ekonomiska resurser är inte uppfyllt om företaget har utestående skulder till offentligrättsliga organ, under de senaste två åren har försetts i konkurs eller är föremål för insolvens- eller likvidationsförfaranden. Kravet uppfylls inte heller om den trafikansvarige eller verkställande direktören har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder till offentligrättsliga samfund som beror på utövande av näringsverksamhet och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa.

Sökandens kreditvärdighet kan verifieras av en GR-, CGR- eller OFGR-revisor, genom en årsredovisning eller genom en bankgaranti.

11 §

Yrkeskunnande

Vid bedömning av om ett företag uppfyller kraven på yrkeskunnande enligt artikel 3.1 d i förordning (EG) nr 1071/2009 ska bestämmelserna i artikel 8 följas. Om sökanden eller den trafikansvarige inte tidigare har haft tillstånd eller varit trafikansvarig ska en kopia på intyg över den trafikansvariges yrkeskompetens bifogas ansökan. Ett intyg om yrkeskunnande utfärdat av ett annat medlemsland inom EU utgör tillräckligt bevis på yrkeskunnande.

Landskapsregeringen, eller en av landskapsregeringen utsedd myndighet, utformar och anordnar skriftliga examensprov i yrkeskunnande i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Landskapsregeringen får medge undantag från skyldigheten att avlägga examensprov i yrkeskunnande enligt artikel 8.7 eller 9 första stycket i förordning (EG) nr 1071/2009.

12 §

Beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

Ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik eller persontrafik med buss ska innehålla

- 1) tillståndshavarens namn, postadress, personnummer eller organisationsnummer,
- 2) adress till företagets driftscentrum, om annan än postadressen,
- 3) uppgifter om den trafik som tillståndet avser och
- 4) uppgift om tillståndets giltighetstid.

Beslutet ska också innehålla uppgift om vem som är trafikansvarig.

Tillståndet ska vidare innehålla upplysningar om det eller de fordon som tillståndshavaren har anmält enligt 13 § samt en upplysning om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

13 §

Fordonsanmälan

Innan ett annat fordon än ett släpfordon får användas i yrkesmässig trafik ska tillståndshavaren anmäla fordonet till landskapsregeringen med uppgift om fordonets registreringsnummer och, om en utökning sker av antalet fordon som ska användas i verksamheten, ett bevis på att kravet på ekonomiska resurser enligt 10 § är uppfyllt.

Om ett fordon inte längre ska användas i verksamheten ska tillståndshavaren anmäla detta till landskapsregeringen innan fordonet tas i bruk för annan trafik.

14 §

Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik

Innehavaren av ett trafiktillstånd för godstrafik får använda ett hyrt motordrivet fordon registrerat i ett annat EU- eller EES-land för godstransporter under högst 30 dagar i följd under ett kalenderår utan att registrera fordonet på Åland. Innan ett sådant fordon används ska innehavaren av trafiktillståndet göra en skriftlig anmälan om fordonet till Fordonsmyndigheten. Anmälan ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och hyresavtalets längd. Utöver det ska ett utländskt registreringsbevis och handlingar som styrker att fordonet uppfyller motsvarande krav som ställs på fordon registrerade i fordonsregistret ges in. Uppgifterna ska införas i fordonsregistret. Efter 30 dagars användning måste fordonet registreras på Åland eller lämna landskapet.

Antalet sådana utlandsregistrerade fordon får inte överstiga 25 procent av företagets motorfordonspark registrerad för tillståndspliktig godstrafik. Om beräkningen medför att antalet fordon behöver avrundas uppåt till närmaste heltal får gränsen på 25 procent överstigas. Består tillståndshavarens motorfordonspark av två eller tre fordon får dock ett utlandsregistrerat fordon användas.

När fordonet används ska fordonets registreringsbevis, elektronisk eller i pappersform, hyresavtalet eller en bestyrkt kopia av det samt, om föraren inte är tillståndshavaren, dennes anställningsavtal eller en bestyrkt kopia av det kunna visas upp.

3 kap.**Taxitrafik**

15 §

Tillståndsplikt

Taxitrafik får bedrivas endast av den som har ett taxitrafiktillstånd utfärdat av landskapsregeringen.

Ett taxitrafiktillstånd får inte säljas eller överlåtas. Om ett tillstånd har beviljats en juridisk person och det företag i vars namn tillståndet är såljs eller annars överlåts, ska den juridiska personen för att få fortsätta bedriva trafiken ansöka om ett nytt tillstånd inom sex månader från överlåtelsen. Företaget anses ha överlåtit, om bestämmanderätten som grundar sig på delägarskap eller aktieinnehav i företaget har överförs. Den som överlåter en juridisk person ska utan dröjsmål meddela överlåtelsen till tillståndsmyndigheten.

16 §

Transporter som inte kräver taxitrafiktillstånd

Taxitrafiktillstånd behövs inte för

- a) interna persontransporter med fordon som ägs av företaget,
- b) persontransporter inom den offentliga social- och hälsovården med fordon som ägs av organisationen,
- c) persontransporter som en del av dagvårdtjänster eller skolgång (grundskola) som en kommun eller kommunalförbund tillhandahåller med en godkänd skoltaxi som kommunen eller kommunalförbundet äger med förare anställda av kommunen eller kommunalförbundet,
- d) persontransporter som turistföretag utför som en del av den service som företaget erbjuder sina kunder med fordon som ägs av företaget.

17 §

Ansökan om taxitrafiktillstånd

Landskapsregeringen beviljar taxitrafiktillstånd efter ansökan av en fysisk eller en juridisk person. Ansökan görs via landskapsregeringens e-tjänst. I ansökan ska det anges till vilket trafikområde enligt 20 § som taxitrafiktillståndet ska knytas.

Är den sökande en fysisk person ska ämbetsbetyg med personuppgifter, intyg över sökandens ekonomiska resurser och intyg över sökandens rätt att bedriva näring på Åland bifogas. Till ansökan ska också bifogas ett högst två månader gammalt straffregisterutdrag. Har den sökande haft mindre än fem års permanent bosättning på Åland eller i Finland ska även ett straffregisterutdrag från det tidigare hemlandet bifogas. I ansökan ska det anges vem som ska vara trafikansvarig och dennes uppgifter enligt 8 § ska bifogas.

Söks trafiktillstånd av en juridisk person ska det anges vem som är trafikansvarig och den trafikansvariges uppgifter enligt 8 § ska bifogas. Dessutom krävs utdrag ur handels- och föreningsregistret, kopia av bolagsordningen, bolagsavtalet eller stadgarna och en handling som visar att företaget är berättigad att bedriva näring på Åland.

18 §

Krav för att beviljas taxitrafiktillstånd

För att beviljas taxitrafiktillstånd krävs att sökanden är etablerad på Åland enligt bestämmelserna i 7 § och uppfyller kraven i 19 §. Är den sökande en juridisk person ska den trafikansvarige och den verkställande direktören uppfylla kraven.

Innan landskapsregeringen prövar en ansökan om trafiktillstånd inhämtas utlåtande från Ålands polismyndighet för att bedöma om kravet på gott anseende är uppfyllt.

Landskapsregeringen kan även begära utlåtande från sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik vid prövning av ansökan.

19 §

Krav på den trafikansvarige

Landskapsregeringen beviljar taxitrafiktillstånd till sökanden vars trafikansvarige

- 1) har ett körtillstånd för taxi,
- 2) är myndig och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet och för vilken det inte med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen har förordnats en intressebevakare,
- 3) uppfyller kraven på gott anseende enligt 9 §,
- 4) inte har fått ett tidigare taxitrafiktillstånd återkallat under det senaste året eller vid tiden för ansökan har fått ett trafiktillstånd återkallat med stöd av 33 §,
- 5) inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs trafiktillstånd eller taxitrafiktillstånd,
- 6) inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som tullen tar ut och inte heller har andra skulder som drivs in genom utsökning och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg,
- 7) inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud,
- 8) inte genom en lagakraftvunnen dom har konstaterats skyldig till att uppsåtligt eller av grov oaktsamhet ha försummat att betala klara fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande,
- 9) inte på grund av i 3–7 punkten avsedd eller därmed direkt jämförbar tidigare verksamhet visar sig uppenbart olämplig att bedriva sådan tillståndspliktig verksamhet som avses i denna lag.

20 §

Anknytning till ett trafikområde

Taxitrafiktillståndet är knutet till ett trafikområde där fordonet är stationerat. Ett trafikområde kan bestå av en eller flera kommuner. Har en körning avslutats utanför trafikområdet ska fordonet återvända dit efter körningen. Under färden tillbaka får dock passagerare tas upp även utan föregående beställning.

Närmare bestämmelser om antalet trafikområden, trafikområdenas utbredning samt områdesspecifika bestämmelser kan anges i förordning.

21 §

Beslut om taxitrafiktillstånd

Ett beslut om taxitrafiktillstånd ska innehålla

- 1) tillståndshavarens namn, postadress, personnummer eller organisationsnummer,
- 2) uppgift om trafikområde och adress till tillståndsinnehavarens driftscentrum, om annan än postadressen,
- 3) uppgifter om den trafik som tillståndet avser,
- 4) uppgift om vem som är trafikansvarig,
- 5) registreringsnumret på de fordon som trafiktillståndet avser,
- 6) uppgift om tillståndets giltighetstid och den tidpunkt då trafiken senast ska inledas,
- 7) information om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

Taxitrafiktillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får beslutas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

22 §

Fordonsanmälan

Innan ett fordon får användas i taxitrafik ska tillståndshavaren anmäla fordonet till landskapsregeringen med uppgift om fordonets registreringsnummer.

Om ett fordon inte längre ska användas i verksamheten ska tillståndshavaren anmäla detta till landskapsregeringen innan fordonet tas i bruk för annan trafik.

23 §

Anknytning till en beställningscentral

Taxitillståndshavare kan vara anslutna till en beställningscentral dit samtal kopplas när tillståndshavaren inte är i tjänst. En beställningscentral kan vara gemensam för flera trafikområden.

24 §

Uppgifter som ska samlas in om taxiresor

Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument (FFS 707/2011) eller något annat instrument eller system som på ett tillförlitligt sätt samlar in följande uppgifter i elektronisk form för varje taxiresa:

- 1) företagarens FO-nummer,
- 2) fordonets registreringsnummer,
- 3) personbeteckning eller födelsedatum för den förare som utfört körningen,
- 4) tidpunkten för resan samt dess längd och varaktighet,
- 5) uppgifter om resans pris och betalningssätt.

Tillståndshavaren svarar för att taxameteruppgifterna förvaras så att dess innehåll inte kan ändras och så att de utan svårighet kan granskas och vid behov skrivas ut i läsbar form.

Den trafikansvarige är från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att i samband med tillsyn eller kontroll enligt 32 § överföra taxameteruppgifter till tillsynsmyndigheten.

25 §

Fastställande av maxtaxa

Landskapsregeringen fastställer maxtaxor för taxitrafiken efter den allmänna prisutvecklingen och efter att berörda sammanslutningar av yrkesutövare fått möjlighet att yttra sig. Landskapsregeringen kan även ge kommuner och kommunalförbund möjlighet att yttra sig.

Närmare precisering för hur taxorna bestäms anges i landskapsförordning.

4 kap.

Skolskjutsning

26 §

Utbildningskrav för förare och trafikansvariga

Föraren och den trafikansvariga i ett företag som kör skolskjutsar ska gå en av landskapsregeringen godkänd utbildning för skolskjutsning innan verksamheten får påbörjas.

27 §

Utrustningskrav på fordon

När ett fordon används för skolskjutsning ska det framtill och baktill vara försett med en minst 40 x 40 cm stor skylt vars färger och symbol överensstämmer med vägmärke A15 *varning för barn*. Skyltens gula yta ska vara reflekterande eller genomlyst. Den röda färgen får inte vara reflekterande eller genomlyst på skylt som är vänd framåt. I skyltens övre hörn ska två orangefärgade blinklyktor vara fästa med en ljusstyrka på mellan 350 och 500 cd mätt i lyktans symmetriaxel. Blinklyktorna ska tändas 50 meter innan fordonet stannar för att ta upp eller släppa av passagerare och släckas när

fordonet lämnat platsen. En personbil kan i stället förses med en genomlyst dubbelsidig skylt med blinklyktor synlig både framåt och bakåt placerad på fordonets tak.

Sittplatserna i ett fordon som används för skolskjutsning ska vara utrustade med trepunktsbälten.

Vid skolskjutsning ska dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar ska vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare.

I fordonet ska det finnas förstahjälpen-utrustning vars innehåll fyller kraven på förstahjälpen-utrustning för buss.

Fordonet ska vara utrustat med ett alkolås som uppfyller de krav som anges i lagen om alkolås (FFS 730/2016). Fordon i kategori M1 och M2 som används vid skolskjutsning får inte vara äldre än 15 år.

Fordonet måste ändringsbesiktigas innan det tas i bruk för skolskjutsning.

I undantagsfall får fordon som inte uppfyller kraven i 5 mom. användas för skolskjutsning. Den som utför skolskjutsen ska genast underrätta beställaren av skolskjutsen att ett ersättningsfordon används.

28 §

Krav på kommunen och beställaren

Skolskjutsning ska när det gäller tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses.

I varje kommun ska det kommunala organ som fullgör kommunens uppgifter som huvudman inom skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Det kommunala organet bestämmer efter att ha inhämtat synpunkter från polismyndigheten och väghållaren för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske.

Beställaren av skolskjutsen ska överlämna en förteckning över de barn som ska skjutas med fordonet till den som utför transporten samt ge instruktioner om färdvägen och av- och påstigningsplatser. Passagerarförteckningen ska finnas i fordonet.

Beställaren ansvarar för att barnen undervisas om vad de ska göra för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning.

29 §

Beställningstrafik inom barnomsorg och grundskola

När tillfällig skjutsning av barn sker som beställningstrafik inom barnomsorg och grundskola ska föraren uppfylla kraven i 26 § och fordonet uppfylla kraven i 27 §.

5 kap.

Särskilda bestämmelser

30 §

Skyldighet att medföra trafiktillstånd

Ett trafiktillstånd ska finnas i varje fordon som används i verksamheten. Handlingen ska på begäran kunna visas upp för polisen.

31 §

Statistiska uppgifter

Taxitillståndshavare är skyldiga att föra statistik över körda kilometer och hur många kilometer som varit yrkesmässig trafik. Taxitillståndshavare ska därutöver föra statistik över skolskjutsar och andra samhällsbetalda transporter samt transporternas upphandlade pris per kilometer.

Landskapsregeringen kan ge anvisningar på hur uppgifterna ska redovisas.

32 §

Tillsyn och kontroller

Landskapsregeringen utövar den allmänna tillsynen över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med denna lag.

Polisen övervakar att tillståndshavare utövar trafiken enligt bestämmelserna i denna lag, att de taxitaxor som fastställs av landskapsregeringen följs och att eventuella villkor i trafiktillstånden efterlevs.

Tullen och Gränsbevakningsväsendet övervakar efterlevnaden av denna lag inom sina respektive ansvarsområden.

Polisen, tullen och Gränsbevakningsväsendet har rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt denna lag om informationen inte kan fås elektroniskt. Polis, tull och gränsbevakning får avbryta transporten om de handlingar eller uppgifter som avses ovan inte finns tillgängliga, om det inte finns särskilda skäl att låta transporten fortsätta.

Polisen, tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten ska, oavsett sekretessbestämmelser, snarast möjligt underrätta landskapsregeringen om sådana omständigheter som kan leda till att trafiktillståndet återkallas eller att en anmärkning eller en varning ges eller som inverkar på betraktandet av en innehavare av trafiktillstånd eller taxitrafiktillstånd som ett riskföretag. Dessutom ska landskapsregeringen, trots bestämmelser om sekretess, förse polisen, tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten med den information som avses i artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009 för inspektioner.

33 §

Återkallelse av trafiktillstånd

Om en tillståndshavare inte följer villkor i tillståndet, inte utövar trafiken på behörigt sätt eller annars låter bli att ansvara för sina förpliktelser, kan landskapsregeringen återkalla trafiktillståndet.

Landskapsregeringen ska återkalla ett trafiktillstånd om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet som utövas av tillståndshavaren, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller bedriva den verksamhet tillståndet avser på ett säkert sätt.

Landskapsregeringen ska återkalla ett tillstånd endast om någon lindrigare påföljd inte kan anses tillräcklig med tanke på omständigheterna i ärendet. Innan landskapsregeringen fattar beslut ska tillståndshavaren höras.

Om tillståndshavaren, den trafikansvarige eller någon annan ansvarsperson i företaget är misstänkt för ett allvarligt brott som sannolikt kommer att leda till förlust av det goda anseendet kan landskapsregeringen besluta att tillståndshandlingen ska förvaras hos landskapsregeringen under den tid ärendet utreds. Trafiktillståndet ska genast återlämnas om utredningen visar att tillståndet inte ska återkallas.

Ett ärende som avses ovan får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas.

34 §

Återkallelse och tillfällig indragning av trafiktillstånd för persontrafik med buss eller godstrafik

Vid konstaterande att en trafiktillståndshavare riskerar att inte längre uppfylla kraven i artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska förfarandet i artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 följas.

Vid konstaterande att en trafiktillståndshavare inte längre uppfyller ett eller flera av kraven i artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska landskapsregeringen följa förfarandet och återkalla eller tillfälligt dra in trafiktillståndet i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Tidsfristerna i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska också tillämpas när en verkställande direktör inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

35 §

Olämplighetsförklaring

Bestämmelser om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig finns i artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik eller persontrafik med buss återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att en verkställande direktör inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 9 § ska den prövade förklaras olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Om ett tillstånd att bedriva taxitrafik återkallas på grund av att trafiktillståndshavaren, den trafikansvarige eller den verkställande direktören inte längre uppfyller kravet på gott anseende ska den prövade förklaras olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

36 §

Bestämmande av olämplighetstid

Om en ansökan om trafiktillstånd avslås eller ett tillstånd återkallas på grund av omständigheter som anges i 9 §, 18 § 1 mom. eller 19 § 1 mom. 3 punkten gällande gott anseende, ska landskapsregeringen bestämma en tid på mellan ett år och fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Vid bestämmandet av olämplighetstiden ska hänsyn tas till

- 1) hur lång tid som har gått sedan den senaste gärningen begicks,
- 2) antalet gärningar och om gärningarna varit systematiska,
- 3) gärningens eller gärningarnas allvarlighet,
- 4) om någon gärning varit riktad mot transportobjektet eller en myndighet,
- 5) om någon gärning har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik,
- 6) om någon gärning haft konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten, och
- 7) om någon gärning på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten.

37 §

Återupprättande av det goda anseendet

En trafikansvarig som förklarats olämplig att leda ett företags transportverksamhet ska inte längre anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik när olämplighetstiden förflutit och den trafikansvarige därefter avlagt ett sådant skriftligt examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009. En trafikansvarig inom taxitrafik som förklarats olämplig att leda en taxiverksamhet ska inte längre anses olämplig att bedriva yrkesmässig taxitrafik när olämplighetstiden förflutit.

Enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 är det intyg om yrkeskunnande som innehas av den person som förklarats olämplig inte giltigt.

38 §

Återkallande av ett trafiktillstånd på tillståndshavarens begäran

Landskapsregeringen ska återkalla ett trafiktillstånd på tillståndshavarens begäran om verksamheten inte har bedrivits eller upphört.

Om verksamheten avslutas innan tillståndstiden gått ut ska tillståndet lämnas in till landskapsregeringen i original.

39 §

Ändring och förnyande av trafiktillstånd

Landskapsregeringen kan utfärda ersättningsexemplar av ett trafiktillstånd om trafiktillståndet kommit bort eller skadats.

Ett trafiktillstånd kan ändras eller förnyas på ansökan hos landskapsregeringen. På förnyande av tillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av tillstånd. Vid ändring av tillstånd bör förutsättningarna för beviljande av tillstånd beaktas till den del de inverkar på ändringen av tillståndet.

Om en ansökan om förnyande av ett tillstånd har lämnats in senast en månad före tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken fortsätta med det tillstånd som ska förnyas tills ärendet har avgjorts.

En tillståndshavare ska utan dröjsmål meddela landskapsregeringen förändringar i förutsättningarna för beviljande av tillstånd.

40 §

Byte av trafikansvarig

Om ett företag förlorar sin trafikansvariga ska detta genast anmälas till landskapsregeringen. Företaget har därefter sex månader på sig att anmäla en ny trafikansvarig som uppfyller kraven. Görs inte det återkallas trafiktillståndet.

41 §

Dödsfall eller konkurs

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet.

Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet om inte landskapsregeringen på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, dock längst nio månader. Senast tre månader efter dödsdagen eller konkursbeslutet måste en ny trafikansvarig som uppfyller kraven anmälas till landskapsregeringen.

42 §

Olaga yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

Den som bedriver taxitrafik utan körtillstånd för taxi eller taxitrafiktillstånd straffas med böter enligt bestämmelserna i trafikbrottslagen (2023:109) för Åland.

43 §

Ändringssökande

Den som inte är nöjd med ett beslut som landskapsregeringen eller polismyndigheten fattat får inom 30 dagar från att beslutet delgavs skriftligen begära rättelse hos den myndighet som fattat beslutet. Av skrivelsen ska det framgå vilket beslut som avses, hurdan rättelse som yrkas och på vilka grunder rättelse yrkas.

Ett yrkande om rättelse ska behandlas skyndsamt. När myndigheten har tagit upp ett yrkande om rättelse kan den ändra eller upphäva beslutet eller avslå yrkandet om rättelse.

Den som inte är nöjd med beslutet avseende yrkandet om rättelse, får söka ändring genom besvär hos Ålands förvaltningsdomstol på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (FFS 808/2019).

Beslut som polismyndigheten har fattat med stöd av denna lag får verkställas trots att besvär har anförts.

Rätt att anhålla om ändring av beslut om beviljande, ändring eller återkallande av trafiktillstånd eller taxitrafiktillstånd har den som ansöker om eller har ett tillstånd, en annan tillståndshavare som påverkas av beslutet, samt den kommun i vilken trafiken bedrivs eller ska bedrivas.

44 §

Trafiktillståndsregister

För att kunna utöva tillsyn över trafiktillstånd som beviljats enligt denna lag ska landskapsregeringen föra ett elektroniskt trafiktillståndsregister. Registret ska åtminstone innehålla följande uppgifter:

- 1) uppgifter enligt artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1071/2009, förutom punkterna h och i,
- 2) uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd, tillståndens innehåll och tillståndsvillkoren, tillståndens nummer, giltighetstid samt ändringar i tillstånd,
- 3) uppgifter om anmälningar om avvikelser.

Uppgifter ur trafiktillståndsregister får lämnas till Ålands polismyndighet, Fordonsmyndigheten, Transport- och kommunikationsverket, till myndigheter inom EES som handlägger trafiktillståndsärenden samt till den som uppgifterna gäller.

45 §

Gallring av uppgifter i trafiktillståndsregistret

Uppgifter om ett företag som har fått tillståndet tillfälligt indraget eller återkallat ska finnas kvar i registret i två år från och med den tidpunkt då den tillfälliga indragningen eller återkallandet upphörde att gälla, varefter de ska tas bort.

Uppgifter om personer som har förklarats olämpliga att bedriva yrkesmässig trafik ska finnas kvar i registret så länge som deras goda anseende inte har återupprättats i enlighet med bestämmelserna i artikel 6.3. i förordning (EG) nr 1071/2009. Efter ett sådant återupprättande eller efter det att liknande åtgärder har vidtagits, ska uppgifterna omedelbart tas bort.

Skälen till att tillståndet tillfälligt drogs in eller återkallades eller till olämplighetsförklaringen, i tillämpliga fall, liksom åtgärdens varaktighet, ska ingå i de uppgifter som avses i 1 och 2 mom.

Övriga uppgifter i trafiktillståndsregistret ska gallras enligt följande:

- 1) *uppgifter om tillstånd* sex år efter att tillståndet återkallats eller upphört,
- 2) *personuppgifter som hänger samman med ett yrkestrafiktillstånd eller ett fordon för vilket yrkesmässig trafik bedrivits* tio år efter att trafiktillståndet upphört eller fordonet slutligt har avslutat sin trafik,
- 3) *personuppgifter* senast tio år efter personens död
- 4) *uppgifter om brott och om brottspåföljder* genast då de har blivit obehövliga
- 5) *en uppgift som konstaterats vara felaktig eller felaktigt införd* fem år efter att felet upptäcktes, om uppgiften behöver bevaras för att trygga den registrerades, någon annan parts eller den registeransvariges rättigheter,

6) ett verksamhetsförbud som meddelats den registrerade eller en uppgift om någon annan administrativ åtgärd som landskapsregeringen eller polisen vidtagit, tio år efter att beslutet har vunnit laga kraft.

Trots vad som anges i 1 mom. får en uppgift i enskilda fall av särskild orsak lämnas kvar i registret för så lång tid den är nödvändig för skötseln av den personuppgiftsansvariges uppgifter. Landskapsregeringen ska när den förlänger lagringstiden fastställa orsaken och hur länge uppgifterna kommer att vara kvar i registret.

46 §

Ikraftträdelse

Denna lag träder i kraft den...

Genom denna lag upphävs landskapslag (1976:33) om yrkesmässig trafik, 40a § i landskapslagen (1993:19) om besiktning och registrering av fordon samt landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning.

2.

L A N D S K A P S L A G om ändring av 12 § trafikbrottslagen för Åland

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 12 § trafikbrottslagen (2023:109) för Åland som följer:

12 §

Brott mot bestämmelser om taxitrafik

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet kör personbil i yrkesmässig persontrafik (taxi) utan giltigt körtillstånd för taxi ska för körkortsförseelse dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den

3.

L A N D S K A P S L A G om ändring av körkortslagen för Åland

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 3 § 1 och 3 mom., 35 § 2 mom. 38, 39 §§, 66 § 1 mom. b)-punkten körkortslagen (2015:88) för Åland, av dessa bestämmelser 3 § 1 mom. sådant det lyder i landskapslag 2019/61, 35 § 2 mom. sådant det lyder i landskapslag 2019/91, 38 §, 39 § och 66 § 1 mom. sådana de lyder i landskapslag 2023/112 som följer:

3 §

Yrkesmässig trafik

Bestämmelser om yrkesmässig trafik finns i landskapslagen (xx:xx) om yrkesmässig trafik och landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster. Bestämmelser om transport av farliga ämnen finns i landskapslagen (1976:34) om tillämpning i landskapet Åland av riks författningar om transport av farliga ämnen.

Dessutom finns bestämmelser om körtillstånd för taxi i 5 kap. i denna lag.

35 §

Ansökan om förnyelse eller ersättande av körkort

Om sökanden har fyllt 70 år ska ett högst två månader gammalt läkarutlåtande som visar att de medicinska kraven uppfylls, fogas till ansökan istället för en hälsodeklaration. Detsamma gäller om ansökan avser körkort i grupp 2 eller sökanden har körtillstånd för taxi och sökanden har fyllt 45 år eller fyller 45 år under det nya körkortets giltighetstid. Lider sökanden av något av de medicinska problem som nämns i 10 § kan polismyndigheten ålägga denne att lämna in ett läkarutlåtande.

38 §

Körtillstånd för taxi

För att få köra personbil i yrkesmässig persontrafik (taxi) krävs, förutom ett giltigt körkort och att föraren har tillräcklig interaktionsförmåga och tillräckliga språkkunskaper, ett körtillstånd för taxi utfärdat av polismyndigheten.

Körtillstånd för taxi får utfärdas till den som

- 1) har ett giltigt åländskt eller annat EES-körkort i kategori B och har haft det i minst två år,
- 2) har avlagt ett godkänt teoriprov för körtillstånd för taxi på polismyndigheten som visar att sökanden har tillräcklig lokalkännedom och kännedom om bestämmelserna om yrkesmässig persontrafik samt
- 3) uppfyller de medicinska krav som gäller för körkort i kategori D.

Polismyndigheten har rätt att kräva att en innehavare av körtillstånd för taxi inom en viss tid visar upp ett läkarutlåtande om att de medicinska kraven uppfylls, om det finns skäl att misstänka att tillståndshavaren inte längre uppfyller de föreskrivna kraven. Ett körtillstånd för taxi gäller till dess innehavaren fyller 66 år. Därefter kan tillståndet förlängas. I sådana fall ges tillståndet en giltighet som motsvarar körkortets giltighetstid.

Körtillstånd för taxi får inte beviljas eller förlängas om

- 1) sökanden under de fem år som föregår ansökan har gjort sig skyldig till följande brott enligt trafikbrottslagen för Åland: grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 3 §, rattfylleri enligt 4 §, grovt rattfylleri enligt 5 § eller smitning enligt 8 §,
- 2) sökanden under de fem år som föregår ansökan har gjort sig skyldig till brott mot liv eller hälsa, brott som annars utvisar våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat brott som visar att sökanden är uppenbart olämplig som taxiförare eller
- 3) en körförbudstid längre än en månad har löpt under det senaste året före ansökan med anledning av något annat brott som anges i 43 §.

39 §

Återkallelse av körtillstånd för taxi

Polisen ska återkalla ett körtillstånd för taxi om tillståndshavaren

- 1) har gjort sig skyldig till sådana gärningar som anges i 38 § 4 mom.,
- 2) inte lämnar in föreskrivna läkarutlåtanden eller underlåter att följa ett åläggande av polismyndigheten att lämna in utlåtande från specialistläkare eller krav på nytt körprov,
- 3) själv anholder om att tillståndet ska återkallas.

Uppstår skäl för återkallande av ett körtillstånd för taxi ska frågan prövas utan dröjsmål.

Ett körtillstånd för taxi återkallas under så lång tid som körförbudstiden löper eller tills vidare om återkallelsen beror på att tillståndshavaren inte uppfyller de medicinska kraven eller inte följer ett åläggande enligt 1 mom. 3 punkten. Om tillståndshavaren inte följer uppställda tillståndsvillkor eller

gjort sig skyldig till brott som anges i 38 § 4 mom. 1 eller 2 punkten återkallas körtillståndet för en tid om minst två månader och högst fem år. När återkallandets längd bestäms ska allvaret i den eller de gärningar som ligger till grund för återkallandet och under vilka omständigheter den eller de begåtts särskilt beaktas.

Om det är sannolikt att tillståndshavaren har gjort sig skyldig till ett brott som avses i 38 § 4 mom. 2 punkten och om passagerarnas säkerhet kräver det, kan polisen återkalla körtillståndet temporärt. Ett temporärt återkallande gäller trots ändringssökande till dess att ärendet har avgjorts och vunnit laga kraft. Om åtalet avskrivs ska körtillståndet utan dröjsmål återlämnas till innehavaren, om det inte finns andra skäl att återkalla körtillståndet.

Ett körkort villkorat av alkohol enligt 7 kap. är i sig inget hinder mot innehav av körtillstånd för taxi. Körkortshavaren får tillbaka rätten att köra taxi när körtillståndet för taxi har återlämnats.

66 §

Uppgifter i körkortsregistret

Fordonsmyndigheten ska föra ett körkortsregister. I registret ska följande uppgifter föras in:

b) ansökan och beviljande samt återkallelse av körkortstillstånd, utfärdande av körkort, beviljande samt återkallelse av yrkeskompetensbevis, körtillstånd för taxi, trafiklärtillstånd och godkännande som handledare samt beslut om varning, interimistiska körförbud, omhändertaganden av körkort och körförbudstider,

Denna lag träder i kraft den

4.

LANDSKAPSLAG **om ändring av 79 § vägtrafiklagen för Åland**

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 79 § 2 mom. vägtrafiklagen (2023:108) för Åland som följer:

79 §

Persontransporter med bil

I en buss som används i linjetrafik får dock det registrerade högsta antalet passagerare tillfälligt överskridas med 30 procent inom ramen för de massor som är tillåtna för fordonet på väg. På alla sittplatser som utrustats med bilbälte får dock högst det antal passagerare som antecknats i registret placeras.

Denna lag träder i kraft den

5.

L A N D S K A P S L A G
om ändring av 2 § landskapslagen om tillämpning på Åland av
riksförfattningar om dataskydd

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 2 § 1 mom. 4 punkten landskapslagen (2019:74) om tillämpning på Åland av riks-författningar om dataskydd som följer:

2 §

Polismyndighetens rätt att få uppgifter ur vissa register

Utöver vad som föreskrivs i 16 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet samt för att utföra sina uppgifter och föra sina personregister har Ålands polismyndighet trots sekretessbestämmelserna rätt att genom teknisk anslutning eller som en datamängd få

 4) uppgifter ur landskapsregeringens register för trafik-tillstånd som be-hövs vid övervakningen av tillståndspliktig trafik enligt landskapslagen (XX:XX) om yrkesmässig trafik,

 Denna lag träder i kraft den

6.

L A N D S K A P S L A G
om ändring av landskapslagen om ordnande av
kollektivtrafiktjänster

I enlighet med lagtingets beslut
upphävs 10 § 4 mom. och 19 § 4 mom. landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster, samt
ändras lagens 7 § 4 mom. och 9 § 5 mom. som följer:

7 §

Planering och utformning av kollektivtrafiken

 Kommunerna ansvarar för den lokala trafiken inom kommunen och får upphandla kollektivtrafiken enligt EU:s kollektivtrafikförordning och den i 8 § angivna upphandlingslagstiftningen. Kommunerna kan sedan teckna av-tal om allmän trafik med kollektivtrafikföretag, förutsatt att ersättningen för trafiken utbetalas av kommunen och efter att landskapsregeringen, på kom-munens begäran, beslutat att införa trafikplikt på den eller de kollektivtrafik-linjer som kommunen vill driva. Om det inte finns synnerliga omständigheter som visar att kommunens planerade åtgärder i väsentlig grad skulle försämra eller helt omöjliggöra möjligheten att bedriva kollektivtrafik på Åland utgå-ende från trafikförsörjningsprogrammet, ska landskapsregeringen fatta be-slut om införande av trafikplikt. Om landskapsregeringen beslutar att inte införa trafikplikt ska skälen till det anges i beslutet.

9 §
Allmänna utgångspunkter

Det kollektivtrafikföretag som vill delta i en upphandling och uppfyller lagens krav ska, efter att avtalsförhandlingen slutförts, ansöka om trafiktillstånd enligt landskapslagen om yrkesmässig trafik för att få bedriva kollektivtrafik. När trafiktillståndet beviljats anses företaget uppfylla de grundläggande villkoren för att bedriva kollektivtrafik. Övriga villkor såsom linjetrafikens omfattning bestäms i avtalet och kollektivtrafikföretaget ansvarar för kollektivtrafiken på viss angiven linje med stöd av avtalet.

Denna lag träder i kraft den

7.

L A N D S K A P S L A G
om ändring av 1 § landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 1 § 2 mom. landskapslagen (2008:85) om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare sådant det lyder i landskapslag 2024/87 som följer:

1 §
Lagens innehåll och syfte

Bestämmelser om behörighet att framföra motordrivna fordon finns i körkortslagen (2015:88) för Åland, nedan kallad körkortslagen. Bestämmelser om yrkesmässig trafik finns i landskapslagen (xx:xx) om yrkesmässig trafik och i landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster. Bestämmelser om transport av farliga ämnen finns i landskapslagen (2024:83) om tillämpning på Åland av lagen om transport av farliga ämnen.

Denna lag träder i kraft den

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister

Parallelltexter

- Parallelltexter till landskapsregeringens lagförslag nr xx/2025-2026