

**Hallituksen esitys Eduskunnalle joukkoliikennelaiksi
sekä laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi joukkoliikennelaki.

Joukkoliikennelain keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiseen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Tavoitteena on toteuttaa Suomen olosuhteisiin mahdollisimman hyvin soveltuvat toimintamallit ottaen huomioon eri toimintaympäristöjen asettamat vaatimukset.

Joukkoliikennelakia sovellettaisiin linja-autolla harjoitettavaan ammattimaiseen liikenteeseen sekä osittain myös henkilökuljetuksiin raideliikenteessä. Laissa säädettäisiin ammattimaisen liikenteen luvanvaraisuudesta, liikenneluvista, niiden saamisen edellytyksistä ja peruuttamisesta sekä toimivaltaisista viranomaisista ja muista linja-

autoliikenteen harjoittamiseen liittyvistä asioista.

Joukkoliikennelaissa säädettäisiin myös Euroopan unionin kolmen asetuksen toimivaltaisista viranomaisista ja asetusten muusta soveltamisesta. Näistä uusi ja merkitykseltään keskeinen on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, jossa säädetään rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Muut asetukset koskevat kansainvälistä liikennettä ja ulkomaalaisen harjoittamaa kansallista liikennettä.

Esitykseen sisältyy ehdotukset taksiliikennelain, Kainuun hallintokokeilusta annetun lain, indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain ja julkisista hankinnoista annetun lain muuttamisesta.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
Liikenteen harjoittamista koskeva lainsäädäntö.....	4
Liikenteen harjoittamista koskeva käytäntö.....	6
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	7
Yleistä.....	7
Ruotsi.....	8
Norja.....	8
Tanska.....	8
Viro.....	8
Iso-Britannia.....	9
Alankomaat.....	9
Saksa.....	10
Itävalta.....	10
Ranska.....	10
Euroopan Unioni (EU).....	11
2.3 Nykytilan arviointi.....	12
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	14
3.1 Tavoitteet.....	14
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	14
Linja-autolla harjoitettavan reittiliikenteen järjestämistavat.....	14
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	17
Yleistä.....	17
Toimivaltaiset viranomaiset.....	18
Joukkoliikenteen palvelutaso.....	19
Liikenteen suunnittelu.....	19
Linja-autolla harjoitettava reittiliikenne ja kutsujoukkoliikenne.....	19
Palvelusopimusasetusta täydentävät säännökset.....	21
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	22
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	23
Johdanto.....	23
Vaikutukset kotitalouksien asemaan.....	23
Vaikutukset yrityksiin.....	23
Vaikutukset julkiseen talouteen.....	24
Vaikutukset kansantalouteen.....	24
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	24
Vaikutukset viranomaisten keskinäisiin suhteisiin.....	24
Vaikutukset viranomaisten tehtäviin ja menettelytapoihin.....	25
Vaikutukset henkilöstöön ja organisaatioon.....	25
4.3 Ympäristövaikutusten arviointi.....	26
4.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	26

	Vaikutukset kansalaisten asemaan ja kansalaisyhteiskunnan toimintaan.....	26
	Sosiaali- ja terveysvaikutukset	26
	Vaikutukset yhdenvertaisuuteen, lapsiin ja sukupuolten tasa-arvoon	26
	Vaikutukset työllisyyteen ja työelämään	27
	Vaikutukset aluekehitykseen	27
	Vaikutukset rikosentorjuntaan ja turvallisuuteen	27
5	ASIAN VALMISTELU	27
6	RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	28
	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	29
1	LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	29
1.1	Joukkoliikennelaki	29
	1 luku Yleiset säännökset	29
	2 luku Luvanvarainen liikenne	32
	3 luku Toimivaltaiset viranomaiset	33
	4 luku Liikenneluvan myöntämisen edellytykset	35
	5 luku Lupamenettely	36
	6 luku Palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne	38
	7 luku Liikenteen harjoittaminen	42
	8 luku Erinäiset säännökset	44
	9 luku Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset	45
1.2	Laki taksiliikennelain muuttamisesta	48
1.3	Laki Kainuun hallintokokeilusta annetun lain 10 §:n muuttamisesta	48
1.4	Laki indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	48
1.5	Laki julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta	48
2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	48
3	VOIMAANTULO	48
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	49
	Elinkeinovapaus	49
	Lain siirtymäsäännös	51
	LAKIEHDOTUKSET	53
	Joukkoliikennelaki.....	53
	taksiliikennelain muuttamisesta.....	71
	Kainuun hallintokokeilusta annetun lain 10 §:n muuttamisesta	72
	indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	72
	julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta	73
	LIITE	74
	RINNAKKAISTEKSTIT	74
	taksiliikennelain muuttamisesta.....	74
	Kainuun hallintokokeilusta annetun lain 10 §:n muuttamisesta	75
	indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	76
	julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta	77

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) 1107/70 kumoamisesta, jäljempänä palvelusopimusasetus, tulee voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaisten viranomaisten on sovellettava turvatessaan kansalaisille riittävät, laadukkaat ja varmat julkisen henkilöliikenteen palvelut. Asetuksen voimaantulo luo tarpeen muuttaa kansallista lakia niin, että ristiriidat asetukseen nähden poistuvat. On myös välttämätöntä määritellä, miten yritykset voivat tarjota liikennepalveluja silloin, kun palvelusopimusasetusta ei sovelleta.

Luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991), jäljempänä henkilöliikennelaki, kokonaisuudistuksen ensimmäisessä vaiheessa annettiin taksiliikennelaki (217/2007). Kokonaisuudistus saatetaan loppuun ehdotetulla lailla. Lain soveltamisalaan kuuluisi linja-autolla harjoitettava liikenne kokonaisuudessaan sekä raideliikenteen eri muodot siltä osin, kuin niihin sovelletaan palvelusopimusasetusta. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelyssä otettaisiin lisäksi huomioon myös lentoliikenne. Sairaankuljetusta koskevat säännökset siirretäisiin sosiaali- ja terveystieteiden vastualueen lainsäädäntöön.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Liikenteen harjoittamista koskeva lainsäädäntö

Linja-autolla ja sairausautolla harjoitettavasta luvanvaraisesta liikenteestä säädetään henkilöliikennelaissa. Lain eräitä pykäläiä sovel-

letaan myös raide-, vesi- ja ilmaliikenteseen. Henkilöliikennelakia on muutettu keskeisin osin vuonna 1994 (662 ja 663/1994), jolloin Suomen ETA-jäsenyyden myötä ruvettiin kansallisen lain lisäksi soveltamaan EY:n lainsäädäntöä. Vuoden 1994 lainmuutoksella pantiin täytäntöön EY:n liikenteenharjoittajien ammattiin pääsyä koskevat säännökset. Keskeistä oli myös ristiriidan poistaminen kansallisen lain ja julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia palveluita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 (neuvoston palveluvelvoiteasetus) väliltä.

Tämän jälkeen lakiin on tehty useita piehköjä muutoksia koskien muun muassa seutu- ja kaupunkilippuja, joukkoliikenneluvan nojalla harjoitettavaa liikennettä, linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen liikenteen ja kabotaasiliikenteen toimivaltaisia viranomaisia sekä ammattiin pääsyn edellytyksiä. Edellisiä suurempi muutos tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007, kun henkilöliikennelain taksiliikennettä koskevat säännökset kumottiin ja säädettiin uusi taksiliikennelaki. Henkilöliikennelakia täydentää asetus luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (666/1994).

Luvanvaraisella henkilöliikenteellä tiellä tarkoitetaan henkilöiden kuljetusta tiellä linja-autolla tai sairausautolla korvausta vastaan. Poikkeuksellisesti henkilöiden kuljetus on sallittu linja-autolla ilman liikennelupaa konsernin sisäisissä henkilökuljetuksissa. Ilman liikennelupaa saa myös suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla. Ilman vaadittua liikennelupaa harjoitetusta liikenteestä voidaan tuomita sakkoon tai enintään kolmen kuukauden vankeusrangaistukseen.

Henkilöliikennelakiin sisältyy säännöksiä liikenteen suunnittelusta. Joukkoliikenteen

hoitamisen edellytykset tulee ottaa huomioon kaavoituksessa sekä muussa maankäytön ja liikenneväylien suunnittelussa. Liikennetarpeet ja -palvelut on aina pyrittävä yhteen soveltamaan. Liikennettä suunniteltaessa viranomaisen vastuulla on selvittää ja hyödyntää joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet.

Kuntien tehtävänä on määrittellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavilta osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkiä yhteen soveltamaan eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottaa huomioon eri väestöryhmien tarpeet. Lääninhallituksen tehtävänä on edistää kuntien liikennesuunnittelua ja luoda edellytyksiä niiden yhteistyön onnistumiselle. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on erityisesti sovittaa yhteen eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä edistää joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia parantavaa liikennesuunnittelua ja -tutkimusta.

Luvanvaraista henkilöliikennettä saa harjoittaa joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan ja sairaankuljetusluvan nojalla. Joukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan tilaus- ja ostoliikennettä koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Tilausliikenteellä tarkoitetaan henkilöliikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla sekä muuta luvanvaraista henkilöliikennettä, joka ei ole linjaliikennettä eikä ostoliikennettä. Ostoliikenteellä tarkoitetaan henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen. Ostoliikenteen järjestäminen perustuu lakiin julkisista hankinnoista (348/2007), jäljempänä hankintalaki. Ostoliikenteen harjoittamiseen sovelletaan neuvoston palveluvelvoiteasetusta. Ostoliikenteessä viranomaisen suorittaa liikenteenharjoittajalle korvauksen.

Linjaliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linjaliikennettä linja-autoilla. Linjaliikenteellä tarkoitetaan luvanvaraista henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä, jonka reitin lupa- viranomaisen vahvistaa ja jonka harjoittaminen ei perustu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn ostosopi-

mukseen. Linjaliikennettä harjoitetaan aika- taulun mukaan. Linjaliikenteen lakkauttamiseen sovelletaan neuvoston palveluvelvoiteasetusta.

Sairaankuljetuslupa oikeuttaa harjoittamaan sairaankuljetusta yhdellä sairaautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Joukkoliikenneluvan myöntää hakijan kotipaikan lääninhallitus. Linjaliikenneluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikennettä harjoitetaan. Mikäli linjan reitti ulottuu useamman läänin alueelle, luvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella on pisin osa reitistä. Linjaliikenneluvan läänin rajan ylittävään liikenteeseen, jota ajetaan kokonaan tai osittain pikavuoroliikenteenä, myöntää kuitenkin Etelä-Suomen lääninhallitus. Lisäksi 28 kaupunkia myöntää oman alueensa linjaliikenneluvat. Nämä kaupungit ovat: Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Hämeenlinna, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kokkola, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Mikkeli, Oulu, Pori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku, Vaasa, Vantaa ja Varkaus. Sairaankuljetusluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen asemapaikka on.

Laissa on säännökset neuvoston palveluvelvoiteasetuksessa tarkoitettujen viranomaisten toimivallasta. Niin ikään laissa on säännökset niistä viranomaisista, jotka hoitavat kansainväliseen liikenteeseen tai kabotaasiliikenteeseen kuuluvia viranomaistehtäviä.

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä ovat hakijan oikeustoimikelpoisuus, hyvä maine, vakavaraisuus ja ammattitaito. Lupa myönnetään vakavaraiselle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää muut mainitut vaatimukset. Hakijaa koskevat vaatimukset perustuvat maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavarajäsen- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsyä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi annettuun neuvoston direktiiviin 96/26/EY, jäljempänä am-

mattiinpääsydirektiivi. Joukkoliikennelupa myönnetään kymmeneksi vuodeksi. Lupaviranomaisen on säännöllisesti ja vähintään viiden vuoden välein tarkistettava, että joukkoliikenneluvan haltija ja oikeushenkilön liikenteestä vastaava henkilö edelleen täyttävät luvan myöntämisen edellytykset.

Linjaliikennelupa voidaan myöntää hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa. Linjaliikennelupaa myönnettäessä on otettava huomioon ennen kaikkea liikennepalvelujen kysyntä sekä olemassa olevat liikennepalvelut, myös ostoliikenne, kuntien henkilöliikenteen järjestämistä koskevat tarpeet ja sen liikenteen taloudellisuus ja tarkoituksenmukaisuus, jonka harjoittamiseen lupaa haetaan. Lupa myönnetään enintään kymmeneksi vuodeksi.

Sairaankuljetuslupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää henkilöä koskevat vaatimukset. Lupaa myönnettäessä on otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan. Sairaankuljetuslupa on voimassa enintään viisi vuotta.

Liikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä luvan mukaisesti ja muutoinkin asianmukaisesti. Lain soveltamisalaan kuuluvan tilaus- ja ostoliikenteen harjoittaminen on kielletty, jos sen tarkoituksena on kuljettaa matkustajia, joiden käytävissä on sopivat ja heidän erityiset tarpeensa tyydyttävät linjaliikenneyhteydet. Tilausliikennettä harjoitettaessa ei saa ottaa ajoja taksiasemilta. Tilausliikenteen harjoittamista on rajoitettu myös joukkoliikenneluvan lupaehtojen perusteella. Linja- ja ostoliikenteessä saa kuljettaa myös tavaraa.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvittaessa vahvistaa sairaankuljetustaksan ja linjaliikenteen valtakunnallisen sarjalipputaksan. Lisäksi kunnilla ja kuntayhtymillä on oikeus sopia seutu- ja kaupunkilippujen hinnoista liikenteenharjoittajien kanssa silloin, kun kunnat tai valtio rahoittavat näiden lippujen hinnanalennuksia. Tällaisen sopimuksen osapuolina voivat olla yksi tai useampi kunta taikka kuntayhtymä sekä seudun tai kunnan liikenteenharjoittajat yhdessä tai erikseen.

Lupaviranomainen voi peruuttaa liikenneluvan määrääjäksi tai kokonaan, jos liikenne-

luvan haltija ei enää täytä liikenneluvan myöntämisen edellytyksiä tai jos liikennettä ei harjoiteta luvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti. Jos joukkoliikenneluvan myöntänyt viranomainen peruuttaa joukkoliikenneluvan, sen on samalla peruutettava myös luvanhaltijan linjaliikenneluvat. Lupaviranomainen voi peruuttaa liikenneluvan, ei kuitenkaan joukkoliikennelupaa, myös, jos liikenteen ei enää voida katsoa olevan tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti järjestettyä ja liikenteen uudelleen järjestely on yleisen edun kannalta välttämätöntä. Lupaviranomaisen on peruutettava oikeushenkilölle myönnetty sairaankuljetuslupa yrityksen myyntitilanteessa, jos laissa tarkemmin säädetty edellytykset täyttyvät.

Jos liikennettä harjoitetaan joukkoliikenneluvan tai linjaliikenneluvan nojalla lain tai sen nojalla annettujen säädösten tai määräysten taikka lupaehtojen vastaisesti, voi joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen, vaikka liikennelupaa ei peruuteta, kieltää luvanhaltijaa määrääjäksi tai toistaiseksi harjoittamasta tilausliikennettä. Jos liikennettä harjoitetaan joukkoliikenneluvan nojalla kansainvälisten sopimusten vastaisesti, voi liikenne- ja viestintäministeriö kieltää luvanhaltijaa määrääjäksi tai toistaiseksi harjoittamasta kansainvälistä liikennettä tai rajoittaa sen harjoittamista.

Valtion talousarviossa osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia palvelujen ostamisesta yrityksille ja hyvityksiä yrityksille asetetuista palveluvelvoitteista siten kuin neuvoston palveluvelvoiteasetuksessa säädetään. Määrärahaa voi lisäksi käyttää lentoliikennepalvelujen ostoon ja joukkoliikenteen kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeisiin. Näihin tarkoituksiin liikenne- ja viestintäministeriö ja lääninhallitukset käyttävät määrärahaa itse. Ne voivat myös myöntää valtionapua kunnalle, seudulliselle kuntayhtymälle tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalle. Laissa on myös säännöksiä määrärahan kiintiöimisestä lääninhallituksille sekä valtioavun takaisin perimisestä.

Liikenteen harjoittamista koskeva käytäntö

Liikennelupavaatimusta on käytännössä tulkittu tiukasti. Lain konserneja koskevaa

poikkeusta on sovellettu hyvin harvoin, koska konsernien käytössä on yleensä lähinnä henkilöautoja. Sen sijaan sairaankuljetusta harjoitetaan laajasti ilman liikennelupaa lain poikkeussäännöksen perusteella.

Säännös joukkoliikenteen hoitamisen edellytysten huomioon ottamisesta kaavoituksessa ja maankäytössä on jäänyt soveltamatta. Sen sijaan sovelletaan maankäyttö- ja rakennuslakia (132/1999). Muutoinkaan liikenteen suunnittelua koskevilla säännöksillä ei aina ole ollut riittävää ohjausvaikutusta.

Seutu- ja kaupunkilippuja koskevaa lainkohtaa on sovellettu laajasti. Neuvoston palveluvalvoiteasetuksen hintavelvoitteita koskevia säännöksiä ei sen sijaan ole sovellettu. Kansallisen lain soveltamista on jatkettu myös sen jälkeen, kun Euroopan yhteisöjen tuomioistuin katsoi tapauksessa Altmark (C-280/00), että neuvoston palveluvalvoiteasetus on jäsenvaltioita velvoittavaa oikeutta. Samalla tuomioistuin määritteli ne edellytykset, joita noudattaen tukea saa maksaa silloin, kun jäsenvaltio on asetuksen 1 artiklan nojalla päättänyt, ettei asetusta sovelleta paikallisessa tai alueellisessa liikenteessä.

Joukkoliikenneluvan ja taksiluvan nojalla harjoitetun tilausliikenteen rajanveto on aiheuttanut ongelmia, joita on pyritty korjaamaan täydentämällä lain 6 a pykälää. Huolimatta lain muutoksesta ja sitä täydentävistä joukkoliikenneluvan uusista lupaehdoista taksien ja pienten linja-autojen työnjako ei ole edelleenkään täysin selvä. Tämä aiheuttaa tulkintapyyntöjä ja työllistää jossain määrin myös käräjäoikeuksia.

Linjaliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevat säännökset ovat väljät ja tulkinnalliset. Linjaliikennelupia myönnettäessä sovelletaan tapauskohtaista tarveharkintaa. Lausunnonantajien käsityksellä luvan tarpeesta on keskeinen merkitys luvan saamisen kannalta. Laissa ei ole säännöksiä siitä, millä perusteella luvan saaja valitaan silloin kun samaa vuoroa hakee useampi liikenteenharjoittaja. Huolimatta pykälien väljyydestä tulkintaan liittyvät ongelmat ovat kuitenkin viime aikoina olleet harvinaisia, koska joukkoliikenteen aleneva kysyntä on johtanut lupahakemusten luonteen muuttumiseen. Lupahakemuksissa on useimmiten kyse liikenteen lakkauttamisesta tai pienistä reitti- ja ai-

kataulumuutoksista. Liikenteen lakkauttamiseen ei sovelleta henkilöliikennelakia, vaan neuvoston palveluvalvoiteasetusta. Menettelyyn liikennelupia myönnettäessä sovelletaan hallintolakia (434/2003).

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa sairaankuljetustaksan. Vuodesta 2005 lukien ei ole enää vahvistettu linja-autoliikenteen yleistä sarjalipputaksaa, vaan yksinomaan koulu- ja opiskelumatkoihin sovellettava taksa.

Linjaliikenteen haittaamiskiellon soveltamisala on kaventunut sen jälkeen kun taksiliikennelaki tuli voimaan. Haittaamiskieltoa koskevaa pykälää sovelletaan sen jälkeen vain linja-autolla harjoitettavaan liikenteeseen. Muutoinkaan haittaamiskieltoon ei enää viime aikoina ole juuri vedottu. Lain mukaista mahdollisuutta asettaa haittaamiskiellon tehosteeksi uhkasakko ei ole sovellettu.

Liikenteenharjoittajan velvollisuutta antaa tietoja taloudestaan ja harjoittamastaan liikenteestä on sovellettu Tilastokeskuksen toimenpitein. Ongelmana on ollut, että yhä harvemmat liikenteenharjoittajat ovat suostuneet antamaan tietoja. Uhkasakkoa ei ole tässä yhteydessä sovellettu. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt liikenteenharjoittajilta linjaliikenteen tuloja ja matkustajamääriä koskevia tietoja. Niiden saaminen on ollut ongelmallista osittain sen vuoksi, että liikenteenharjoittajat eivät aina kokoa tietoja linjoittain tai vuoroittain. Tietoja on pyydetty lainvalmistelua palvelevan tutkimuksen käyttöön. Toistuvasti on tullut esiin, että tietoja tarvittaisiin myös liikenteen suunnittelua ja hinnoittelua varten.

Linja-autoliikenteen liikennelupia ei ole juurikaan peruutettu. Yritys on yleensä myyty, ennen kuin sen vakavaraisuuden tila olisi antanut aiheen luvan peruuttamiseen.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Yleistä

Seuraavassa tarkastellaan linja-autoliikenteen ja raideliikenteen harjoittamiseen liittyvää lainsäädäntöä ja käytäntöjä eräissä maissa. Palvelusopimusasetus tulee

voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Asetuksen täytäntöönpanoon liittyvä valmistelu on monessa maassa vielä kesken, joten siitä saatavat tiedot ovat yleispiirteisiä ja puutteellisia. Lainsäädännön muutoksia on kuvattu aikavälillä 2002—2009.

Ulkomaiden lainsäädäntöä koskevat selvitykset on tehty syksyllä 2008.

Ruotsi

Ruotsissa paikallinen ja seudullinen linja-autoliikenne on kilpailutettu. Kaukoliikenteessä markkinoille pääsy ja lippujen hinnoittelu ovat vapaata. Liikenteenharjoittajat vastaavat itse myös suunnittelusta. Erityisryhmien alennuksia varten maksetaan lipputukea.

Rautatieliikenteestä osan tuottaa sisäinen liikenteenharjoittaja ja osa on kilpailutettu. Sisäisellä liikenteenharjoittajalla tarkoitetaan julkisomistuksessa olevaa liikennepalveluita tuottavaa organisaatiota. Liikenteen muuttamista markkinaehtoiseksi vuoden 2010 alussa on ehdotettu. Markkinaehtoista liikennettä täydennettäisiin edelleen kilpailutuksin.

Ruotsissa selvitetään parhaillaan, kuinka lainsäädäntöä on muutettava palvelusopimusasetuksen vuoksi.

Norja

Norjassa osa paikallisesta linja-autoliikenteestä on kilpailutettu. Käytössä on myös ilman tarjouskilpailua myönnettyjä yksinoikeuksia. Raitiotie- ja metroliikenteen palvelut tuottaa sisäinen liikenteenharjoittaja. Suunnittelusta ja lippujen hinnoittelusta vastaa viranomainen. Maksettavat tuet ovat yhdistelmä erilaisia tukia, mikä tarkoittaa erityisryhmien lipputukea ja sisäisen liikenteenharjoittajan tappioiden korvaamista. Kaukoliikenteessä markkinoille pääsy ja lippujen hinnoittelu ovat vapaata. Liikenteenharjoittaja vastaa suunnittelusta eikä kaukoliikennettä tueta.

Rautatieliikenteen palvelut tuottaa sisäinen liikenteenharjoittaja. Liikenteenharjoittaja ja toimivaltainen viranomainen suunnittelevat lippujen hinnat yhteistyössä. Liikenteenharjoittajalle maksettavaan korvaukseen sisältyy tukea.

Bussien kaukoliikenne avattiin kilpailulle vuonna 2003. Tuettu paikallisliikenne on kuitenkin suojattu kaukoliikenteen kilpailulta. Palvelusopimusasetuksesta johtuvat muutokset ovat parhaillaan selvitettävänä.

Tanska

Tanskassa paikallinen linja-autoliikenne on kilpailutettu. Reittien ja aikataulujen suunnittelusta sekä lippujen hinnoittelusta vastaa viranomainen. Silloin kun liikennepalvelut tuottaa viranomainen itse (sisäinen liikenteenharjoittaja), tappiot katetaan julkisella tuella. Kaukoliikenteessä myönnetään yksinoikeuksia kilpailuttamatta. Liikenteenharjoittaja vastaa reittien ja aikataulujen suunnittelusta samoin kuin lippujen hinnoista, joita ei tueta.

Rautateiden paikallinen henkilöliikenne joko kilpailutetaan tai viranomainen tuottaa palvelut itse käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa. Tällöin liikenteenharjoittaja suunnittelee reitit ja aikataulut liikennöintisopimuksen mukaisin ehdoin. Aikataulusuunnitelma tulee hyväksyttävä kansallisella rautatieviranomaisella. Vastuu lippujen hinnoittelusta määräytyy sopimustyyppin mukaan. Liikenteenharjoittaja määrää hinnat silloin, kun se saa pitää lipputulot. Hinnoitteluvapautta kuitenkin rajoittavat liikennöintisopimuksen ehdot. Jos viranomainen määrää hinnat, se myös pitää lipputulot itsellään.

Rautateiden kaukoliikenteen palvelut tuotetaan käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa, joka myös suunnittelee aikataulut. Se pitää lipputulot ja vastaa lippujen hinnoittelusta kansallisten hintarajojen puitteissa. Maksettavat tuet ovat yhdistelmä erilaisia tukia.

Viro

Virossa paikallinen linja-autoliikenne on kilpailutettu lukuun ottamatta Tallinnaa ja Narvaa, joissa viranomainen tuottaa palvelut käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa. Vastuu suunnittelusta on liikenteenharjoittajalla, jonka tulee hyväksyttävä suunnitelmansa viranomaisella. Lippujen hinnoista päättää viranomainen. Maksettavat tuet ovat yhdistelmä erilaisia tukia.

Kaukoliikenne on osittain kilpailutettu ja osittain markkinaehtoista. Liikenteenharjoittaja suunnittelee liikenteen, jonka viranomaisen sovittaa yhteen yhdessä liikenteenharjoittajan kanssa. Kaukoliikenteessä ei yleensä makseta tukea lukuun ottamatta erityisryhmien lippuja.

Rautatieliikenteen palveluja tuottaa kaksi liikenteenharjoittajaa. Tallinnan alueella liikenteestä vastaa sisäinen liikenteenharjoittaja. Muualla palvelut tuottaa liikenteenharjoittaja neuvotellun sopimuksen perusteella. Myös raideliikenteessä liikenteen suunnittelee liikenteenharjoittaja, jonka tulee hyväksyttää suunnitelmansa viranomaisella. Lippujen hinnoista päätettäessä liikenteenharjoittaja on yhteistyössä viranomaisten kanssa. Loppullisesti hinnat hyväksyy liikenneministeriö. Yksityinen liikenteenharjoittaja saa neuvotellun sopimuksen perusteella korvauksen, joka sisältää tukea. Sisäisen liikenteenharjoittajan tappiot hyvitetään.

Vuoden 2009 lopussa tulee voimaan lainsäädännön muutoksia, jotka liittyvät yksinoikeuksien myöntämiseen ilman tarjouskilpailua sekä sopimusten pituuteen.

Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa Lontoon ulkopuolisesta paikallisesta linja-autoliikenteestä noin 80 prosenttia tuotetaan markkinaehtoisesti. Näin syntyvää tarjontaa täydennetään viranomaisen suunnittelemana ja kilpailuttamalla liikenteellä, jota myös tuetaan. Markkinaehtoisessa liikenteessä ei makseta muuta tukea kuin erityisryhmien lipputuki. Lontoossa paikallisviranomaisen suunnittelemat reitit kilpailutetaan. Kaukoliikennettä harjoitetaan markkinaehtoisesti, ja liikenteenharjoittaja hinnoittelee liput.

Isossa-Britanniassa ei ole toteutettu linja-autoliikennettä koskevia lainmuutoksia vuosina 2002—2008. Parhailaan on parlamentin käsiteltävänä lakiesitys, jonka tavoitteena on antaa viranomaiselle entistä parempia keinoja tarjouskilpailuja järjestettäessä. Toisena tavoitteena on parantaa liikenteenharjoittajien ja viranomaisten yhteistyötä muun muassa korkeimpia sallittuja lippujen hintoja määriteltäessä.

Alankomaat

Alankomaissa paikallinen linja-autoliikenne kilpailutetaan lukuun ottamatta Amsterdamia, Haagia ja Rotterdamia. Näissä kaupungeissa viranomaisen tuottaa palvelut käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa. Vastuu suunnittelusta vaihtelee tapauksittain. Korvaus on usein etukäteen määritelty, jolloin tarjouskilpailun ratkaisukriteerinä on laatu. Viranomaisen kuitenkin päättää vähimmäislaadusta. Alankomaissa ollaan siirtymässä älykorttien käyttöön ja käytössä on kansallinen hinnoittelujärjestelmä. Siirtymäkauden jälkeen liikenteenharjoittajien hinnoitteluvapauksia lisätään.

Liikennöinnistä maksetaan korvaus, josta osan voidaan ajatella olevan joukkoliikenteen tukea. Sisäisen liikenteenharjoittajan tappiot katetaan. Erityisryhmien lipputuesta päättää paikallinen viranomaisen. Kaukoliikenne on järjestetty osana paikallisliikennettä. Paikallinen viranomaisen määrittelee yhteysvälit ja vähimmäisvuorovälit. Liikenteenharjoittaja päättää tarkemmasta reitistä ja aikataulusta, usein vuodeksi kerrallaan. Lippujen hinnoissa ja tuen määrässä on suuria paikallisia eroja.

Rautatieliikenteessä yksinoikeuden myöntäminen on mahdollista ilman tarjouskilpailua, mutta sen salliminen on perusteltava esimerkiksi tehdyillä investoinneilla tai innovaatioilla. Sopimusaika on lyhyempi kuin kilpailutetuissa sopimuksissa. Joillakin paikallisesti tärkeillä yhteysväleillä myös paikallisella viranomaisella on vaikutusvaltaa sen suhteen, miten ratakapasiteetti on jaettava. Kansallinen liikenteenharjoittaja määrittelee lippujen hinnat yhteistyössä viranomaisten kanssa kuultuaan ensin matkustajien etujärjestöjä. Sille ei makseta tukea. Paikallisliikenteessä hinnoittelumenettelyt ovat samat liikennemuodosta riippumatta. Erityisryhmille myönnetään alennuksia.

Alankomaissa tehtiin vuonna 2005 päätös, jonka mukaan paikallisliikenteen kilpailuttaminen olisi tullut pakolliseksi vuonna 2007. Myöhemmin päätettiin kuitenkin siirtää voimaantuloa Amsterdamissa vuoteen 2012 sekä Rotterdamissa ja Haagissa ensin vuoteen 2009 ja myöhemmin vuoteen 2012. Parhailaan selvitetään mahdollisuutta muuttaa lakia

niin, että kolmen suurimman kaupungin sisäiset liikenteenharjoittajat saisivat yksinoikeuden ilman tarjouskilpailua. Myös sopimusten pisimpiä voimassaoloaikoja harkitaan pidennettävän.

Saksa

Saksassa paikallislinja-autoliikenteen tuottamistapa vaihtelee. Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on mahdollisuus valita, tuotaanko liikenne sisäisellä liikenteenharjoittajalla vai kilpailuttamalla. Suurissa kaupungeissa paikallisliikenteen tuottamisessa käytetään usein sisäisiä liikenteenharjoittajia. Suunnitteluvastuu vaihtelee kaupungeittain kuten tuottamistapakin. Lippujen hinnoista päättää kuitenkin pääosin viranomainen. Myös kaukoliikenteen tuottamistapa vaihtelee samalla tavalla kuin paikallisliikenteessä.

Saksassa on toteutettu lain uudistus, jolla erotettiin paikallisten linja-autoliikennepalveluiden tuottaminen ja tilaaminen. Nykyisessä järjestelmässä on kolme tasoa: strateginen taso, taktinen taso ja operatiivinen taso. Strategisella tasolla kaupunkien tai kaupunkiseutujen viranomaiset päättävät yhteistyössä joukkoliikenteen laadun vähimmäisvaatimuksista, kilpailuttamisesta ja joukkoliikenteen järjestämisen säännöistä. Taktisella tasolla liikennöitsijöiden yhteenliittymät päättävät liikennepalveluiden tilaamisesta sekä sovittavat yhteen aikataulut ja lippujärjestelmät. Yhteenliittymät hoitavat siten tehtäviä, jotka ovat yleensä viranomaisten vastuulla. Operatiivisella tasolla yksityiset liikennöitsijät tai sisäiset liikenteenharjoittajat liikennöivät reiteillä.

Rautatieliikenteessä osavaltiot voivat hankkia liikennepalvelut suoraan DB:ltä (Deutsche Bahn) tai kilpailuttamalla. Tarjouskilpailuja on järjestetty vuodesta 1996. Hankintatapa vaihtelee osavaltioiden sisällä. Vaihtoehtoja ovat avoin tarjouskilpailu, rajoitettu tarjouskilpailu ja neuvottelumenettely. Kilpailua esiintyy harvoin, ja suurin osa liikennöintisopimuksista annetaan suoraan DB:lle ja sen tytäryhtiöille. Viranomaiset ovat useimmissa tapauksissa vastuussa suunnittelusta ja siitä, että suunnittelu vastaa osavaltiossa sovellettavaa vähimmäislaatua. Lippujen hinnoista päättää ratahallinto.

Itävalta

Itävallassa viranomainen tuottaa paikallisen linja-autoliikenteen palvelut käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa. Wienissä kustannustason noustessa sisäisen liikenteenharjoittajan tulee hyväksyttää lipunhintojen muutokset kaupungilla. Liikenteenharjoittajille maksettavat tuet vaihtelevat.

Itävallassa toteutettiin kilpailutusta ja yksinoikeuksien uusimista koskevia muutoksia vuonna 2006. Kaikki palvelusopimusasetukseen liittyvä lainsäädäntö on tarkoitus käydä läpi ja tehdä tarvittavat muutokset asetuksen voimaantuloon mennessä.

Ranska

Ranskassa paikallinen linja-autoliikenne voidaan tuottaa käyttäen joko sisäistä liikenteenharjoittajaa tai kilpailuttamalla. Esimerkiksi Lyonissa ja Dijonissa linja-autojärjestelmän hallinta on ulkoistettu kokonaisuutena siten, että ajoneuvot ja varikot säilyvät viranomaisen omistuksessa. Suunnittelu toteutetaan viranomaisten ja liikenteenharjoittajan kanssa yhteistyössä joko niin, että viranomaiset suunnittelevat ja suunnitelmia kommentoi liikenteenharjoittaja tai päinvastoin. Lippujen hinnoittelusta vastaa viranomainen kuultuaan liikenteenharjoittajaa. Kaukoliikenne järjestetään osana paikallisliikennettä ja samalla sopimuksella.

Pariisin alueella paikallislinja-autoliikenteen palvelut tuottaa ja suunnittelee pääosin sisäinen liikenteenharjoittaja. Pieni osa reiteistä on ulkoistettu kilpailuttamalla. Hinnoittelusta vastaa viranomainen.

Rautatieliikenteen tuottaa pääosin sisäinen liikenteenharjoittaja nimeltä SNCF. SNCF:llä on yksinoikeus liikennöidä kansallisella rataverkolla, joka kattaa suurimman osan koko rataverkosta. SNCF vastaa siten myös Pariisin alueen lähijunaliikenteestä. Lippujen hinnoittelusta päättää viranomainen. Paikallisviranomaiset voivat päättää erityisryhmien lippujen hinnoista omalla alueellaan.

Ylikompensaation ehkäisemiseksi esimerkiksi Lyonissa raportoidaan kuukausittain ajamatta jääneet vuorot. Jos niiden määrä on suurempi kuin sopimuksen mukaan on sallittu, liikennöintisopimuksen korvausta alenne-

taan, olipa ajamatta jäämisen syy liikenteenharjoittajasta johtuva tai ei.

Euroopan Unioni (EU)

EU:ssa julkista liikennettä säännellään neuvoston palveluvelvoiteasetuksella. Se kumotaan 3 päivästä joulukuuta 2009 lukien, jolloin palvelusopimusasetus tulee voimaan.

Palvelusopimusasetusta sovelletaan yleishyödyllisiin liikennepalveluihin, kun julkisen henkilöliikenteen toimivaltaiset viranomaiset haluavat varmistaa markkinaehtoisia paremmat julkisen liikenteen palvelut. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen ja matkustajahintoihin.

Toimivaltainen viranomainen voi valita liikenteen järjestämistavan useasta vaihtoehdoista mallista. Kaikki liikennepalvelut voidaan tuottaa vapaan kilpailun pohjalta viranomaisen puuttumatta markkinoiden toimintaan, jolloin liikenteenharjoittajien välistä kilpailua ei rajoiteta eikä liikenteenharjoittajille makseta julkista tukea. Liikennepalvelut voidaan tuottaa markkinaehtoisesti myös siten, että kaikkia tai osaa matkustajahinnoista alennetaan soveltaen palvelusopimusasetuksen yleistä sääntöä. Kaupalliselta pohjalta syntyvää liikennettä voidaan täydentää viranomaisen ostoin, joihin sovelletaan asetusta. Kaikki liikennepalvelut voidaan tuottaa asetuksen mukaisesti soveltaen tilaajatuottaja -mallia tai käyttöoikeussopimukseen pohjautuen taikka viranomaisen omana tuotantona tai käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa. Asetusta sovellettaessa aloitteen liikenteen järjestämisestä voi tehdä viranomainen tai liikenteenharjoittaja.

Viranomaisen on asetettava liikenteenharjoittajille julkisen palvelun velvoite aina kun se soveltaa palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetuksessa säädetään niistä menettelytavoista, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset korvaavat liikenteenharjoittajille julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvat kustannukset ja myöntävät yksinoikeuksia julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen.

Palvelusopimusasetusta sovelletaan raide- ja maantieliikenteeseen. Jäsenvaltio voi halutessaan soveltaa asetusta myös

sisävesiliikenteeseen ja rajoitetusti myös kansalliseen meriliikenteeseen. Asetuksen pääasiallinen soveltamisala on kansallisessa liikenteessä, mutta asetusta sovelletaan myös kansainväliseen liikenteeseen, jos soveltamisen edellytykset täyttyvät.

Palvelusopimusasetuksessa säädetään niistä keinoista, joita käyttäen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan. Toimivaltaisen viranomaisen on yleensä käytettävä julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta, mutta vahvistettaessa enimmäishintoja vaihtoehtona on yleisen säännön käyttäminen.

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen sisällöstä on asetuksessa yksityiskohtaiset määräykset. Sopimusten pitää olla määräaikaista. Pääsäännön mukaan linja-autoliikenteessä enimmäisaika on kymmenen vuotta ja raideliikenteessä 15 vuotta.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia valittua liikenteenharjoittajaa myöntämään palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle samat oikeudet, jotka se olisi saanut, mikäli kyseessä olisi ollut liikkeenluovutus. Tämä ei kuitenkaan rajoita kansallisen tai yhteisöoikeuden soveltamista eikä työehtosopimuksen soveltamista.

Sopimuksissa ja tarjouskilpailuasiakirjoissa on osoitettava alihankintaa koskevat rajaukset. Sopijaosapuolena olevan liikenteenharjoittajan on itse hoidettava yli puolet palvelusta. Alihankinnan käyttöä ei ole rajoitettu, mikäli sopimus kattaa liikenteenharjoittamisen lisäksi myös suunnittelua ja rakentamista.

Palvelusopimusasetus ei rajoita eikä muuta direktiivien 2004/17/EY eikä 2004/18/EY (hankintadirektiivit) soveltamista. Siten linja-autoliikennettä ja raitiovaunuliikennettä koskevat sopimukset on tehtävä direktiivien mukaisesti, mikäli kuin sopimukset eivät ole direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivien mukaisesti, asetuksen kilpailuttamisvelvollisuuden poikkeuksia koskevia kohtia ei sovelleta.

Toimivaltainen paikallinen viranomainen voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja. Se voi myös tehdä sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikkönsä (sisäinen liikenteenharjoittaja)

kanssa. Asetuksessa on lisäksi yksityiskohtaisia säännöksiä siitä, miten viranomaisen määräysvaltaa on arvioitava, alueellisista rajoituksista sekä tilanteesta jossa paikallista viranomaista ei jossakin jäsenvaltiossa ole.

Silloin kun toimivaltainen viranomainen turvautuu ulkopuoliseen liikenteenharjoittajaan, sopimukset on pääsäännön mukaan tehtävä tarjouskilpailun perusteella. Pääsäännöstä poikkeaminen on mahdollista kolmessa tilanteessa, jos toimivaltainen viranomainen niin päättää.

Kilpailuttamisvelvollisuus ei koske kynnysarvojen alle jääviä sopimuksia. Yleinen kynnysarvo on sopimuksen keskimääräinen vuotuinen arvo, joka on alle miljoona euroa tai tuotannon määrä, joka jää alle 300 000 kilometrin vuodessa. Pieniä ja keskisuuria yrityksiä (PK-yrityksiä) koskevat ylemmät arvot: kaksi miljoonaa euroa tai 600 000 kilometriä. PK-yritykseksi katsotaan yritys, joka liikennöi enintään 23 ajoneuvolla.

Kilpailuttamisvelvollisuus ei koske myöskään tilannetta, jossa tarvitaan toimivaltaisen viranomaisen kiireellisiä toimia silloin, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä.

Kolmas poikkeus kilpailuttamisvelvollisuudesta on rautatieliikenne. Sopimuksen enimmäispituus on tällöin kymmenen vuotta.

Kynnysarvoja ja rautatieliikennettä koskevien poikkeusten osalta toimivaltaisen viranomaisen oikeutta tehdä sopimus ilman tarjouskilpailua voidaan rajoittaa kansallisella lailla.

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niillä, jotka ovat kiinnostuneita harjoittamaan ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen piirissä olevaa liikennettä, on asianmukaiset mahdollisuudet oikeussuojan saamiseen.

Palvelusopimusasetukseen ja sen liitteen sisältyy yksityiskohtaisia määräyksiä maksettavan korvauksen määrästä. Tarkoituksena on estää liiallisen tuen maksaminen. Menettelyyn liittyy erillisen kirjanpidon pitäminen julkisesta palvelusta silloin, kun liikenteenharjoittajalla on myös muuta toimintaa. Näitä määräyksiä sovelletaan kaikkiin sopimuksiin, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua sekä korvauksiin, jotka maksetaan yleisen säännön perusteella.

Palvelusopimusasetuksen siirtymäkauden pituus on kymmenen vuotta. Siirtymäkautta sovelletaan vain kilpailuttamista ja sen poikkeuksia sääntelevän 5 artiklan osalta. Siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on ryhdyttävä toimenpiteisiin 5 artiklan noudattamiseksi asteittain. Siirtymäkauden puolivälissä jäsenvaltioiden tulee toimittaa komissiolle aseittainen soveltaminen on toteutunut. Silloin kun tarjouskilpailu järjestetään hankintadirektiivien mukaisesti, siirtymäsäännöksiä ei sovelleta.

Asetuksessa on siirtymäsäännöksiä voimassa olevien sopimusten suojasta. Lähtökohtana on, että voimassa olevien sopimusten soveltamista saadaan jatkaa niiden voimassaoloajan loppuun saakka edellyttäen, että sopimusten voimassaoloaika vastaa asetuksen mukaisia pisimpiä voimassaoloaikoja.

Toimivaltaisilla viranomaisilla on mahdollisuus rajoittaa tiettyjen liikenteenharjoittajien osallistumista tarjouskilpailuun. Tämä mahdollisuus on käytössä siirtymäajan jälkimmäisellä puoliskolla. Jos rajoitusta sovelletaan, se on kohdistettava kaikkiin niihin liikenteenharjoittajiin, joiden tuottamista julkisista palveluista arvoltaan vähintään puolet saa korvausta tai yksinoikeuden asetuksen mukaisesti.

Asetuksen mukaisista korvauksista ei tarvitse ilmoittaa komissiolle perustamissopimuksen 88 artiklan mukaisesti. Jäsenvaltioilla on edelleen rajoitettu mahdollisuus myöntää muuta kuin asetuksen mukaista tukea perustamissopimuksen 73 artiklan nojalla, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä erityisesti tiettyjen infrastruktuurikustannusten korvauksena sekä yhteisön kannalta taloudellisempien liikennejärjestelmien ja teknologien tutkimukseen ja kehittämiseen.

2.3 Nykytilan arviointi

Joukkoliikenteen rahoituksen ja kysynnän kehitys on ollut vuosina 1997—2005 kokonaisuutena seuraava: Rautatieliikenteessä matkustajamäärä on kasvanut 27 prosenttia julkisen rahoituksen pysyessä ennallaan. Lin-

ja-autoliikenteessä lipputuki on kaksinkertaistunut ja ostoliikenteen rahoitus on kasvanut neljänneksellä. Kokonaismatkustajamäärä on kuitenkin vähentynyt hieman, noin kolme prosenttia. Ajosuoritteet ajoneuvokilometreinä mitattuna ovat samana aikana kasvaneet sekä rautatie- että linja-autoliikenteessä noin viisi prosenttia. Siten nykyinen linja-autoliikenteen rahoitusjärjestelmä on edesauttanut palvelutason säilymistä. Sen sijaan uusia matkustajia ei linja-autoliikenteeseen ole saatu.

Lääninhallitukset arvioivat vuosittain peruspalvelujen tilaa Suomessa. Viimeisimmän vuoden 2007 arvioinnin mukaan joukkoliikenne ei ole kyennyt vastaamaan toimintaympäristön muutoksiin, minkä seurauksena lipputuloperusteisen bussiliikenteen, läänin ostoliikenteen ja kaupunkien sisäisen liikenteen ajosuoritteet vähenevät ja joukkoliikenteen markkinaosuus pienenee. Kaupunkiseuduilla väestö lisääntyy, mutta vastaavaa kasvua ei näy matkustajamäärissä eikä joukkoliikenteen tarjonnassa. Liikenteenhoidon kustannuskehitys ja matkustajamäärien väheneminen uhkaavat yhä laajemmin joukkoliikennetyhteyksien säilymistä.

Suomen henkilöliikenne on autoistunut voimakkaasti 1960-luvulta lähtien. Joukkoliikenteen verkosto ja sen palvelutaso on ollut kansainvälisesti vertaillen kohtuullisen korkea. Tilastot osoittavat kuitenkin joukkoliikenteen aseman heikkenevän jatkuvasti. Vuonna 2002 linja-autoliikenteen osuus matkustajamääristä oli 10,3 prosenttia. Vuonna 2005 se oli enää 8,5 prosenttia ja tuoreimman vuodelta 2006 olevan tiedon mukaan edelleen hieman laskussa eli 8,4 prosenttia.

Keskisuurissa kaupungeissa matkustajamäärät ovat vähentyneet. Autoistumisen kasvu ja kaupunkirakenteen hajautuminen ovat suurimmat haasteet. Jos nykyinen kehitys jatkuu, palvelujen kysyntä vähenee ja rahoitustarve joukkoliikenteen palvelujen säilyttämiseksi kasvaa.

Erityisen huolestuttavaa on se, että keskisuurissa kaupungeissa matkustajamäärät ovat vähentyneet huomattavasti siitä huolimatta, että julkista rahoitusta on lisätty. Esimerkiksi Oulussa rahoitus on noussut viidessä vuodessa yli 20 prosenttia, Samana aikana matkustajamäärät ovat vähentyneet 10 pro-

senttia. Jyväskylässä ja Kuopiossa kehitys on ollut samankaltainen.

Kehitys on ollut myönteistä Helsingin seudulla. Tampereella ja Turussa on pari vuotta sitten saatu matkustajamäärien lasku kääntymään nousuun.

Kielteinen kehitys näkyy myös toimialan yritysten taloudellisesta tuloksesta. Tilastokeskuksen linja-autoliikenteen tilinpäätöstilaston mukaan toimialan kannattavuus on ollut vuosina 2001—2005 heikkenevä mitattiinpa tulosta käyttökatteella, rahoitustuloksella, nettotuloksella, kokonaistuloksella tai sijoitetun pääoman tuotolla. Käyttökate on tällä ajalla laskenut runsaasta 14 prosentista alle 12 prosenttiin. Hieman tuoreemman tutkimuksen mukaan alan kannattavuuden kehitys on ollut jossain määrin parempi vuonna 2006. Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin tarkemmin seitsemän seutulippualueen tilannetta. Helsingin seudulla yritysten kannattavuus on selvästi maan keskiarvoja heikompaa.

Yksi nykyiseen linja-autoliikenteen järjestämistapaan liittyvä ongelma on liikenteen suunnittelun pirstaleisuus. Tämä johtuu perimmältään siitä, että liikennepalvelut järjestetään vaihteittain. Liikenteenharjoittajat suunnittelevat ensin sen liikenteen, jota ne ovat valmiit tuottamaan lipputuloperusteisesti. Sen jälkeen lääninhallitukset suunnittelevat ja hankkivat täydentäviä runkoliikenteen palveluja. Tätä kokonaisuutta täydennetään vielä kuntien ostamalla palveluilla. Tuotantoa ei siten voida suunnitella yhtenä kokonaisuutena, vaan se koostuu kolmesta eri osasta. Osoptimoinnilla ei pystytä huolehtimaan kokonaisuuden tehokkuudesta.

Seurauksena suunnittelun sirpaleisuudesta on myös palvelujen integroinnin vaikeutuminen. Palvelukokonaisuus voi kartalle piirrettyinä näyttää palveluverkostolta, mutta tosiasiassa se ei sitä aina ole matkustajan kannalta. Liikennesuunnittelun repaleisuus johtaa myös siihen, että palveluista tiedottaminen on haasteellista. Liikennepalveluista tiedottamisessa onkin vakavia puutteita. Käytännössä linja-autoliikenteen palveluiden markkinointi on vähäistä lukuun ottamatta joitain poikkeuksia. Myös aikatauluinformaatio on puutteellista. Reaaliaikaista tietoa ei yleensä ole lainkaan.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Uudistuksen strategisena tavoitteena on luoda lainsäädännön keinoin edellytyksiä peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiselle keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Näiden tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa kuitenkin ratkaisevasti myös valtion ja kuntien joukkoliikenteeseen käyttämien määrärahojen suuruus.

Tavoitteena on toteuttaa Suomen erityisolosuhteisiin mahdollisimman hyvin soveltuvat toimintamallit ottaen huomioon eri toimintaympäristöjen asettamat vaatimukset. Keinoja valittaessa periaatteina ovat olleet hallittu kilpailun lisääminen ja liian suurten muutosten välttäminen, tarpeellisten muutosten hallittavuus, nykyjärjestelmän etujen säilyttäminen ja ongelmien poistaminen.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Linja-autolla harjoitettavan reittiliikenteen järjestämistavat

Valmistelussa on selvitetty, mitä eri vaihtoehtoja on käytettävissä linja-autolla harjoitettavan joukkoliikenteen palveluja järjestettäessä. Luonnollisina päävaihtoehtoina on todettu puhtaasti markkinaehtoinen liikenne ja palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne. Selvityksessä on käynyt ilmi, että palvelusopimusasetus antaa väljänä puitelakina useita eri soveltamisvaihtoehtoja. Nämä vaihtoehdot ovat koko ajan toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä, eikä niiden käyttöönotto edellytä lainmuutosta.

Eryteisesti on selvitetty, onko olemassa kolmatta päävaihtoehtoa palvelusopimusasetuksen mukaisten toimintatapojen ja markkinaehtoisen kilpailun lisäksi. Sen jälkeen on tutkittu, millä tavoin vapaan kilpailun pohjalta harjoitettavaa liikennettä voidaan säännellä (minimisääntely).

Kolmatta päävaihtoehtoa etsittäessä on perimmältään kyse siitä, voivatko jäsenvaltiot yhteisön oikeuden mukaisesti rajoittaa yritysten välistä kilpailua ja tuotannon määrää muulla tavoin kuin palvelusopimusasetusta soveltaen. Perustamissopimuksen 86 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot eivät toteuta eivätkä pidä voimassa mitään toimenpidettä, joka koskee julkisia yrityksiä taikka yrityksiä, joille jäsenvaltiot myöntävät erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia ja joka on ristiriidassa tämän sopimuksen, etenkin sen 12 ja 81—89 artiklan kanssa.

Perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaan yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sovelletaan perustamissopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskotuja erityistehtäviä. Perustamissopimuksen liikenteen tukia koskeva 73 artikla on erityissäännös suhteessa 86 artiklan 2 kohtaan. Siinä vahvistetaan säännöt, joita sovelletaan julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin maaliikennealalla. Tämä on vahvistettu EY:n tuomioistuimen ratkaisussa (C-280/00, Altmark). Tuomioistuin on katsonut, että muut kuin 73 artiklan mukaiset korvaukset eivät ole perustamissopimuksen kanssa yhteensopivaa valtiontukea. Tällaiset tuet eivät ole sallittuja 86 artiklan 2 kohdan mukaan tai perustamissopimuksen muidenkaan määräysten nojalla. Tuomioistuin on myös todennut, että perustamissopimuksen 73 artiklan tarkemmasta soveltamisesta on tyhjentävästi säädetty asetuksissa 1107/70 ja 1191/69. Palvelusopimusasetus korvaa asetukset 1107/70 ja 1191/69. Näin ollen jatkossa ainoastaan palvelusopimusasetuksen mukainen tuki on sallittu tarjottaessa julkisen henkilöliikenteen palveluja tie- tai raideliikenteessä, ellei komissio ole antanut muuhun suostumusta erillisen notifiointin perusteella.

Edellä sanottu ei koske yksinoikeuksia, mutta sen perusteella voidaan arvioida, ovatko muut kuin palvelusopimusasetuksessa määritellyt yksin- ja erityisoikeudet sallittuja. Valtiontuen osalta on kiistatta todettu, että vain asetuksen mukainen tuki on sallittu. Onko tilanne jollain tavoin erilainen tarkasteltaessa yksin- ja erityisoikeuksia? Erona on

se, että perustamissopimuksen liikennettä koskevassa V osastossa ei ole määräystä erityis- ja yksinoikeuksista. Tästä seuraa se, että asiaa on arvioitava suoraan 86 artiklan nojalla. Erona on myös se, että ei ole olemassa EY:n tuomioistuimen ratkaisua siitä, että 86 artiklan 2 kohdan nojalla sallitut yksinoikeudet olisi julkisen henkilöliikenteen osalta tyhjentävästi määritelty palvelusopimusasetuksessa.

Näillä eroilla ei kuitenkaan ole merkitystä asian lopputuloksen kannalta. Tämä ilmenee jo asetuksen sanamuodosta. Soveltamisalaa koskevassa 1 artiklassa todetaan: ”Tämän asetuksen tarkoituksena on määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteisön sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla. Lisäksi artiklassa on selkeästi määrätty soveltamisalaa koskevista poikkeuksista sekä niistä tilanteista, joissa jäsenvaltioilla on mahdollisuus kansallisen valinnan perusteella soveltaa asetusta. EY:n tuomioistuin on tapauksessa Altmark arvioinut vielä voimassa olevan asetuksen 1191/69 velvoittavuutta sen sanamuodon perusteella ja päätenyt siihen, että kyse on pakottavasta järjestelmästä.

Kansallisia vaihtoehtoja vastaan puhuu kiistatta myös se, mihin niiden soveltaminen käytännössä johtaisi. Koko palvelusopimusasetuksen käsittelyn ajan on korostettu oikeusvarmuuden tärkeyttä. Jos jäsenvaltiot saisivat vapaasti soveltaa omia järjestelmiään rinnan palvelusopimusasetuksen kanssa, ei oikeusvarmuutta saavutettaisi, vaan palvelusopimusasetus menettäisi merkitystään. Toisaalta asetuksen useisiin artikloihin sisältyy soveltamisväljyyttä, joka osaltaan varmistaa sen, että asetusta voidaan soveltaa erilaisissa olosuhteissa.

Edellä mainituista syistä on selvää, että palvelusopimusasetuksessa on tyhjentävät määräykset siitä, millaiset korvaukset ja yksinoikeudet ovat sallittuja perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan nojalla. Saman artiklan 1 kohdassa jäsenvaltioille kohdistettu kielto on puolestaan kategorinen. Siten jä-

senvaltioiden valittavana voivat olla vain palvelusopimusasetuksen soveltaminen tai puhtaasti markkinaehtoinen liikenteen järjestämistapa. Myöhemmin on varmistuttu siitä, että kahta päävaihtoehtoa koskeva johtopäätös vastaa myös komission kantaa asiassa. Vahvistus on saatu komission 19.9.2008 päivätyllä kirjeellä. Samalla komissio on selvittänyt, millainen minimisääntely on sallittu markkinaehtoisessa liikenteessä.

Sen jälkeen kun on voitu todeta, että kolmatta päävaihtoehtoa ei ole, on selvitetty millä tavoin markkinaehtoista liikennettä voidaan säännellä. Tässä sääntelyssä on olennaista, että viranomaisen ei puutu yritysten väliseen kilpailuun sekä se että sääntely tai sen soveltaminen ei johda syrjintään. Viranomaisen ei saa myöskään rajoittaa tuotannon määrää. Sääntelylle tulee olla hyväksyttävä tavoite ja käytettyjen sääntelykeinojen tulee olla oikeasuhtaisia asetettuun tavoitteeseen nähden. Samat periaatteet pätevät riippumatta siitä, järjestetäänkö markkinaehtoinen liikenne reittiliikenteenä vai kutsujoukkoliikenteenä.

Mahdollisia sääntelykeinoja ovat seuraavat: lupa- tai rekisteröintivaatimus ennen liikenteen aloittamista, ammattiin pääsyä ja kalustoa koskevat vaatimukset, kuluttajansuoja, liikennöinnin vähimmäisaika, aikataulujen muuttamisen ajankohdat, vakuuden vaatiminen sekä ruuhkautuvia linja-autoasemia koskevat rajoitukset. Myös reitin ja sen pysäkkien soveltumattomuus kyseiseen liikenteeseen voi johtaa markkinaehtoisen liikenteen sääntelyyn.

Mainituista keinoista helposti sovellettavia ovat lupa- ja rekisteröintivaatimus, ammattiin pääsyä koskevat vaatimukset, matkustajan oikeuksia koskevat säännökset, liikennöinnin vähimmäisaika sekä aikataulujen muuttamisen ajankohdat. Myös reitin ja pysäkkien käytön rajoitukset voivat tulla kyseeseen. Sen sijaan muihin keinoihin voi liittyä ongelmia. Kalustoa koskevilla vaatimuksilla tarkoitetaan sellaisia autojen ikään, varusteisiin ja esteettömyyteen liittyviä vaatimuksia, jotka menevät pitemmälle kuin ajoneuvoja koskeva lainsäädäntö edellyttää. Vaikka esimerkiksi esteettömyyden lisääminen on tärkeää, tällaisten vaatimusten asettaminen voi ylittää

joidenkin liikenteenharjoittajien mahdollisuudet ja johtaa tarjonnan vähentymiseen.

Vakuuden luonne voi vaihdella, mutta luonnollista olisi vakuuden vaatiminen jonkin tulevaisuudessa aiheutuvan kustannuksen kattamiseksi. Esimerkiksi tarjouskilpailussa vaaditaan vakuus, jolla voidaan kattaa korvaavan liikenteen järjestämisestä aiheutuvat lisäkustannukset sopimuksen purkautuessa liikenteenharjoittajasta johtuvasta syystä. Matkanjärjestäjiltä vaaditaan vakuus matkustajien paluukuljetusten, majoituksen sekä ennakkomaksujen palauttamisen turvaamiseksi valmismatkaliikkeistä annetun lain (1080/1994) mukaisesti. Vakuuden vaatiminen voisi joukkoliikennepalveluissa olla ajateltavissa siinä tilanteessa, että palvelu peruuntuu tai myöhästyy. Ottaen huomioon ongelmien vähäisyys ja harvinaisuus vakuuden vaatiminen tällaisia tilanteita varten olisi ylimitoitettua ja aiheuttaisi turhaa byrokrati-aa.

Silloin kun linja-autoasema ruuhkautuu lukuisten bussien lähtiessä tai saapuessa samanaikaisesti, voisi olla perusteet rajoittaa tarjonnan määrää, edellyttäen että ruuhkautumisesta aiheutuu turvallisuusongelmia tai -riskejä. Menettely voisi muistuttaa lentoliikenteen lähtöaikojen eli slotien jakamista. Tällöinkin olisi aina sovellettava syrjimättömyyden periaatetta. Sen mukaisesti uusiin ja vanhoihin liikenteenharjoittajiin on sovellettava samoja perusteita lähtöaikoja jaettaessa. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että voimassa olevat lähtöajat olisi jaettava uudestaan joko yhdellä kertaa tai vaiheittain. Jotta kaikilla halukkailla olisi mahdollisuus päästä harjoittamaan liikennettä, jaetut lähtöajat saisivat olla voimassa lyhyehkön ajan kerrallaan.

Lähtöaikojen jakomenetelmän käyttöönotto johtaisi suuriin muutoksiin niin, että nykyiset linjaliikenneluvat menisivät uusjakoon. Lisää tarjontaa tulisi todennäköisesti sinne, missä kysyntä on suurin. Helsingin Kampin terminaali tulisi todennäköisimmin lähtöaikojen jakojärjestelmän piiriin, jos järjestelmä otettaisiin käyttöön. Myös muutamalla muulla linja-autoasemalla voi olla ruuhkia kaikkein vilkkaimpina hetkinä. Lähtöaikojen jakamista koskevan järjestelmän vaihtoehtona on se, että terminaalin täytyessä lisätarjonta ohjau-

tuisi toiseen terminaaliin. Uuden terminaalin perustamiseen voi liittyä sopivan maa-alueen löytämiseen liittyviä ongelmia, ja siitä voi aiheutua kustannuksia. Toisaalta lähtöaikojen lisäämiseen voidaan päästä toiminnallisista muutoksista kuten laituriaikoja lyhentämällä.

Valmistelussa on ollut esillä myös tarjonnan rajoittaminen niin, että reittiliikenteen lupaa ei myönnettäisi, jos viranomaisen määrittelemä palvelutaso täyttyy ilman haetun luvan mukaista lisätarjontaa. Edelleen on tarkasteltu myös vaihtoehtoa, jossa viranomaisen voisi harkintansa mukaan hylätä hakemuksen myös tilanteessa, jossa palvelutaso täyttyy. Kumpikin vaihtoehto on kuitenkin ongelmallinen, koska niihin sisältyy yritysten välisen kilpailun rajoittamista. Tällaiset hylkäämisperusteet eivät ole minimisääntelyä, koska niillä rajoitetaan tuotannon määrää. Jälkimmäiseen vaihtoehtoon liittyy myös elinkeinovapauden toteutumiseen liittyvä ongelma, koska harkintaan perustuva hakemuksen hyväksyminen tai hylkääminen ei täyttäisi perusoikeuksien rajoittamiseen sisältyvää täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimusta. Myös hyväksyttävyyssperusteen osoittamisen kannalta rajoitus on ongelmallinen, koska tällaista tarjonnan rajoittamiseen liittyvää sääntelyä voidaan joka tapauksessa ongelmitta toteuttaa palvelusopimusasetusta soveltamalla. Lakiin ehdotetaan kuitenkin mahdollisuutta tietyissä poikkeuksellisissa tapauksissa käyttää tällaista ennakkoharkintaa.

Kaiken kaikkiaan tarjonnan määrän ja liikenteenharjoittajien välisen kilpailun rajoittamista ei voida arvioida samoin perustein kuin taksiliikenteessä, jossa on katsottu, että elinkeinovapauden rajoittaminen on mahdollista palvelujen turvaamiseen liittyvistä syistä. Erot taksiliikenteeseen nähden liittyvät toisaalta yhteisöoikeuden ensisijaisuuteen linja-autoliikenteessä ja toisaalta siihen, että perustuslainkaan lähtökohdista tuotannon määrää ei voida rajoittaa yksittäistapausta koskevan harkinnan perusteella. Lisäksi tasarvo- ja syrjimättömyysvaatimuksesta seuraa, että tarjouskilpailun lisäksi ei ole käytettävissä metodia, jolla kilpailua voitaisiin rajoittaa silloin, kun useimmat liikenteenharjoittajat ovat kiinnostuneita saman liikennepalvelun tuottamisesta.

Valmistelussa on edelleen etsitty myös muita keinoja, joilla voitaisiin jälkikäteen puuttua mahdollisen liiallisen tarjonnan aiheuttamiin ongelmiin. Vaikka yritysten markkinoille tuloa ei estettäisi, voitaisiin kuitenkin estää mahdollisia vahingollisia vaikutuksia. Kyse olisi riittävän nopeasta puuttumisesta markkinahäiriöihin erityisesti silloin, kun voidaan osoittaa saalistustyyppistä menettelyä. Tällainen puuttuminen voisi olla perusteltua sekä matkustajien että liikenteenharjoittajien kannalta. Matkustajien kannalta hyödyt ilmenisivät tarjonnan riittävänä vakautena. Liikenteenharjoittajille pitäisi pysyä turvaamaan kohtuulliset toimintaedellytykset. Tällaiseen jälkikäteiseen sääntelyyn liittyy kuitenkin useita vakavia haittatekijöitä. Niitä ovat hintakilpailun ja tehokkuuden kehittämisen estyminen sekä tuotannon tehokkuuden ja taloudellisten edellytysten vaarantuminen. Menettely edellyttäisi liikenneviranomaisilta hyvää kilpailuoikeuden osaamista. Lisäksi kilpailunrajoituslain keinoja voidaan pitää riittävinä, eikä erityissääntelyä siten tarvita. Palvelusopimusasetusta soveltamalla voidaan aina estää liiketarjonnan syntyminen.

Edellä esitetyt näkökohdat huomioon ottaen esityksessä ehdotetaan, että markkinaehtoisen liikenteen lupia myönnettäessä sovellettaisiin lupavaatimusta, henkilöä koskevia vaatimuksia, liikennöinnin vähimmäisaikaa, aikataulujen muuttamisen ajankohtia sekä tarvittaessa reittejä ja pysäkkejä koskevia rajoituksia. Sen sijaan linja-autoja koskevia lisävaatimuksia, vakuutta, terminaalikohtaista lähtöaikojen jakamista ja jälkikäteissääntelyä koskevia menettelyjä ei ehdoteta sovellettavaksi.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Yleistä

Joukkoliikennettä järjestettäessä ensimmäiseksi on tehtävä valinta sen suhteen, onko perusteltua soveltaa palvelusopimusasetusta vai onko markkinoiden ehdoilla syntyvä tarjonta määrältään, laadultaan ja muilta ominaisuuksiltaan riittävä. Palvelusopimusasetuksen so-

veltaminen voi olla perusteltua myös sen vuoksi, että markkinaehtoisesti tarjottavat palvelut eivät olisi riittävän vakaita ja kattavia. Esimerkiksi seutu- ja kaupunkiliput on tarkoitus jatkossakin turvata. Näin ollen toimivaltaisen viranomaisen valinnanvapautta on tosiasiallisesti rajoitettu, koska korvaukset lippujen hinnanalennuksista on maksettava noudattaen palvelusopimusasetusta. Sama valinnanvapauden rajoitus koskee myös tilanteita, joissa viranomainen täydentää tarjontaa omilla ostoillaan. Toimivaltainen viranomainen tekee päätöksen joukkoliikennepalvelujen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Päätös voidaan tehdä ennen lain voimaantuloa 1 päivästä marraskuuta 2009.

Esitykseen sisältyy säännöksiä toimivaltaisista viranomaisista. Toimivaltaisilla viranomaisilla on palvelusopimusasetuksen mukaisesti oikeus ja velvollisuus päättää, soveltavatko ne joukkoliikennettä järjestettäessä palvelusopimusasetusta vai markkinaehtoista liikennettä koskevaa kansallista lakia. Toimivaltaiset viranomaiset voivat myöhemmin muuttaa valintaansa liikenteen tuotantotavasta markkinaehtoisen ja palvelusopimusasetukseen perustuvien mallien välillä. Viranomaiset voivat tehdä tällaisen uuden valinnan palvelusopimusasetuksen siirtymäajalla ja myös sen jälkeen. Viranomainen voi halutessaan soveltaa palvelusopimusasetusta myös osassa toimivalta-alueitaan.

Esitykseen sisältyy säännöksiä, jotka täydentäisivät palvelusopimusasetusta, erityisesti hankintamenettelyjä koskevat 6 luvun säännökset. Pääosin laissa kuitenkin säädettäisiin markkinaehtoisesta liikenteestä. Osaa lain pykälästä sovellettaisiin kumpaankin liikennemuotoon lain 1 §:ssä säädettävällä tavalla. Se, kuinka laajasti markkinaehtoista liikennettä koskevia säännöksiä lopulta sovellettaisiin, jää toimivaltaisten viranomaisten ratkaistavaksi. Palvelusopimusasetusta on sovellettava silloin, kun viranomainen maksaa julkista tukea tai rajoittaa kilpailua myöntämällä yksinoikeuksia tai muulla tavalla.

Palvelusopimusasetusta soveltaessaan toimivaltainen viranomainen voi valita liikenteen järjestämistavan useista vaihtoehdoista. Silloin kun viranomainen hankkii täydentäviä palveluja tai soveltaa tilaaja-tuottaja tyyppis-

tä hankintamenettelyä, on hankintanormina yleensä sovellettava hankintalakia. Tästä liikenteestä on henkilöliikennelaisissa käytetty ja voidaan jatkossakin käyttää ostoliikenteen nimitystä. Toisena vaihtoehtona on käyttöoikeussopimuksen käyttäminen, jolloin hankintanormina sovelletaan palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 2—7 kohtia sekä tämän lain 6 luvun säännöksiä. Lisäksi toimivaltainen viranomainen voi halutessaan soveltaa asetusta yritysaloitteisesti. Tätä mallia sovellettaessa liikenteenharjoittajat tekisivät aloitteen liikennepalvelun järjestämisestä, ja menettely päättyisi asetuksen 4 artiklan mukaisen sopimuksen tekemiseen. Tarjouskilpailu olisi järjestettävä siinä tilanteessa, että useampi kuin yksi liikenteenharjoittaja haluaa tarjota kyseisen liikennepalvelun. Ilman tarjouskilpailua voitaisiin edetä, jos kaikki liikenteenharjoittajat ovat valmiit tekemään haluamastaan liikenteestä sopimuksen. Yritysaloitteinen toimintatapa soveltuu käytännössä silloin, kun liikenne voi toimia asiakastulojen varassa ilman julkista tukea. Tästä myös seuraa, että mahdollisen tarjouskilpailun ratkaisukriteerit liittyisivät tarjonnan määrään ja laatuun.

Myös markkinaehtoista liikenteen järjestämistapaa sovellettaessa voidaan valita erilaisia toimintatapoja. Viranomainen voi valita puhtaan markkinaehtoisen mallin, jossa ei makseta mitään julkista tukea. Tällöin sovelletaan vain minimisääntelyä. Toisena vaihtoehtona on markkinaehtoisen liikenteen täydentäminen ostopalveluin silloin, kun palvelutaso ei muuten ole riittävä. Kolmantena vaihtoehtona on hintasääntelyn käyttöönotto soveltaen yleistä sääntöä. Neljännessä soveluksessa käytetään sekä täydentäviä ostoja että yleistä sääntöä. Täydentäviin ostoihin ja yleiseen sääntöön sovelletaan kuitenkin tässäkin tilanteessa palvelusopimusasetusta.

Toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus ja velvollisuus tehdä liikenteen järjestämistapaa koskeva valinta. Valintaa tehdessään viranomaiset käyttävät julkista valtaa. Julkista valtaa käyttäessään ne toimivat laillisuusperiaatteen mukaisesti. Lakisidonnaisuuteen sisältyvät sekä kansallinen että yhteisön oikeus. Näitä perusperiaatteita on sovellettava myös tehtäessä valintaa liikenteen järjestämistavas-

ta. Valinnalla pitää olla lailliset ja ymmärrettävät syyt.

Tehdessään valintaa markkinaehtoisen liikenteen ja palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen välillä viranomaisen on arvioitava vaihtoehtoja ensisijaisesti matkustajien tarpeiden kannalta. Käytännössä tämä tapahtuu vertaamalla lain 4 §:ssä määriteltyä palvelutasoa tosiasialliseen tilanteeseen. Merkityksellistä voi olla myös se, millaisia joukko liikenteen kulkumuoto-osuuteen liittyviä tavoitteita viranomainen on mahdollisesti asettanut. Viranomaisen on arvioitava ratkaisua myös taloudellisten seuraamusten kannalta. Edelleen arvioitavaksi tulevat palvelutarjonnan vakaus ja markkinaehtoisen liikenteeseen liittyvät ainakin osin ennakoimattomat muutokset.

Toimivaltaiset viranomaiset

Viranomaisten toimivallasta säädettäisiin lain 3 luvussa. Pääosin toimivalta jakautuisi linja-autoliikenteessä valtion aluehallintoviranomaisten ja 26 kunnallisen lupaviranomaisen kesken. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö olisi toimivaltainen valtakunnallisen liikenteen palvelutasoa määriteltäessä sekä palvelusopimusasetuksen mukaisissa tehtävissä rautatieliikenteessä lukuun ottamatta Helsingin seutua, jossa toimivaltainen olisi perustettava uusi Helsingin seudun liikennekuntayhtymä. Ajoneuvohallintokeskuksen toimivalta säilyisi nykyisenä.

Viranomaisten määrässä tapahtuisi pieni muutos. Kunnallisia viranomaisia on voimassa olevan lain mukaan pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta ja 28 kaupunkia. Helsingin seudun liikennekuntayhtymän perustaminen johtaa siihen, että toimivaltainen viranomaisten listalta poistuvat Espoo, Helsinki, Vantaa ja pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Lisäksi Varkauden kaupunki ei enää jatkossa olisi toimivaltainen viranomainen. Uusi toimivaltainen viranomainen olisi Salon kaupunki. Siten lupaviranomaisten kokonaisuus vähenisi kolmella.

Seudullisia viranomaisia olisi jatkossa kolme, erityislailla perustettava Helsingin seudun liikennekuntayhtymä sekä Lahden ja Hämeenlinnan seudulliset viranomaiset.

Lahden ja Hämeenlinnan seuduilla sovelletaisiin vastuukuntamallia. Lahden seutuun kuuluisivat Artjärven, Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kunnat. Hämeenlinnan seutuun kuuluisivat Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan Kunnat. Päätöksenteossa sovelletaisiin mitä kunnat ovat kuntalain (365/1005) 77 §:n nojalla sopineet.

Joukkoliikenteen palvelutaso

Peruspalvelujen turvaamiseksi ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi ehdotetaan, että joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittelisivät joukkoliikenteen palvelutason omalla alueellaan. Viranomaisten tulisi toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä alueen kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Palvelutason määrittely ei loisi kansalaisille subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen. Tarkoituksena ei myöskään ole, että palveluja tarjottaisiin siellä missä kysyntää ei ole.

Palvelutasoa määriteltäessä otettaisiin kantaa siihen, kuinka hyväksi joukkoliikenteen palvelutaso halutaan. Vaikka laissa on yleinen joukkoliikenteen palvelutasoa koskeva säännös, jokainen toimivaltainen viranomainen päättäisi lopulta itse, millainen palvelutaso on kussakin tapauksessa perusteltu. Merkityksellisiä valintoihin vaikuttavia seikkoja olisivat erityisesti kansalaisten tarpeet, käytettävissä olevat varat sekä joukkoliikenteen ympäristöhyödyt ja muut yhteiskunnalliset hyödyt. Kuntien tulisi ottaa palvelutasomäärittelyssä huomioon myös lakisääteiset veloitteensa järjestää kuljetuspalveluita.

Palvelutasomäärittelyt olisivat voimassa määräajan, joka voisi vaihdella sen mukaan, miten nopeasti toimintaympäristö ja kysyntä muuttuvat. Palvelutason määrittely merkitsisi sitoutumista täytäntöönpanoon, sillä muussa tapauksessa työn merkitys jäisi vähäiseksi. Sovellettaessa markkinaehtoista liikenteen järjestämistapaa palvelutason määrittely ohjaisi liikenteenharjoittajia. Palvelusopimusasetusta sovellettaessa toimivaltaiset viranomaiset ryhtyisivät toimenpiteisiin palvelutason toteuttamiseksi.

Liikenteen suunnittelu

Joukkoliikenteen suunnittelussa voidaan erottaa neljä eri tasoa: liikennejärjestelmäsuunnittelu, palveluiden suunnittelu, reittien ja aikataulujen suunnittelu sekä tuotannon suunnittelu. Liikenteen suunnitteluun osallistuvat aina sekä liikenteenharjoittajat että viranomaiset. Riippumatta siitä, millainen joukkoliikenteen järjestämistapa on käytössä, liikennejärjestelmäsuunnittelu on viranomaistehtävä. Toisaalta tuotannon suunnittelu on aina yrityksen asiana. Liikennejärjestelmäsuunnittelu ei kuulu tämän lain soveltamisalaan.

Palveluiden suunnittelu sekä reittien ja aikataulujen suunnittelu ovat osakokonaisuuksia, jotka voidaan jakaa liikenteenharjoittajien ja viranomaisten kesken eri tavoin sen mukaan millä tavalla liikenne järjestetään. Markkinaehtoisessa liikenteen hoitomallissa yritykset suunnittelevat palvelut, reitit ja aikataulut kokonaan. Tilaa- ja tuottaja -mallissa tämä kokonaisuus on viranomaisen tehtävänä. Sovellettaessa käyttöoikeussopimuksia palveluiden suunnittelu on pääosin viranomaisen tehtävä, mutta liikenteenharjoittajilakin on oma osuutensa tässä työssä. Reitien ja aikataulujen suunnittelu voidaan käyttöoikeussopimuksissa osoittaa joko pääosin tai kokonaan liikenteenharjoittajille.

Jos liikennettä harjoitetaan markkinaehtoisesti 22 ja 23 §:ssä säädetyn edellytyksin myönnettävän liikenneluvan nojalla, liikenteen suunnittelu kuuluu liikenteenharjoittajalle. Jos käytössä on käyttöoikeussopimus, sovelletaan lain 6 luvun säännöksiä ja suunnitteluvastuu kuuluu pääosin liikenteenharjoittajalle.

Linja-autolla harjoitettava reittiliikenne ja kutsujoukkoliikenne

Lain keskeistä sisältöä olisivat markkinaehtoisesti harjoitettavaa reittiliikennettä ja kutsujoukkoliikennettä koskevat säännökset. Myös palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettu liikenne voi olla reittiliikennettä tai kutsujoukkoliikennettä, mutta niiden järjestämistavasta säädetään palvelusopimusasetuksessa. Lakiehdotuksen 6 lukuun sisältyy asetusta täydentäviä säännöksiä siltä osin

kuin kyse on käyttöoikeussopimusten kilpailuttamisesta ja asetuksessa säädetyn, julkista tukea koskevan ylikompensaatiokiellon soveltamisesta.

Palvelusopimusasetuksen mukaan toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus ja velvollisuus päättää, soveltavatko ne toimivaltansa olevassa liikenteessä palvelusopimusasetusta vai eivät. Jos ne päätyvät soveltamaan asetusta, lain markkinaehtoista liikennettä koskevia säännöksiä ei sovelleta tai niiden soveltaminen on kapea-alaista.

Markkinaehtoisen liikenteen harjoittamista voidaan rajoittaa niin sanotulla minimisääntelyllä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että markkinaehtoisen liikenteen aloittamiselle asetetaan ehtoja. Näiden ehtojen tarkoituksena voivat olla viranomaisen ja matkustajien tiedontarpeen tyydyttäminen, tarjotun palvelun laadun ja jatkuvuuden varmistaminen tai turvallisuuden parantaminen. Komission hyväksymiä minimisääntelyn keinoja on käsitelty kohdassa 3.2 Toteuttamisvaihtoehdot. Minimisääntelyllä ei saa puuttua liikenteenharjoittajien väliseen kilpailuun eikä tuotannon määrään. Syrjivä sääntely on kielletty, samoin sääntely, joka voi johtaa syrjintään.

Esityksessä ehdotetaan, että markkinaehtoiseen reitti- ja kutsujoukkoliikenteeseen sovellettaisiin tiettyjä alalle tuloa rajoittavia vaatimuksia. Ensinnäkin liikenteen harjoittaminen olisi luvanvaraista. Lisäksi liikenteenharjoittajaan sovellettaisiin ammattiin-pääsydirektiivin mukaisia vaatimuksia hyvästä maineesta, ammattitaidosta ja vakavaraisuudesta. Luvan saamisen edellytyksenä olisi lisäksi se, että hakija sitoutuu harjoittamaan reittiliikennettä vähintään kahden vuoden ajan. Kutsujoukkoliikennettä olisi sitouduttava harjoittamaan vähintään yhden vuoden ajan. Jos tällaista sitoumusta ei saada, hakemus olisi hylättävä. Lisäksi reittiliikennelupaan sisällytettäisiin määräykset niistä ajankohdista, jolloin liikenteen aikataulua voidaan vuosittain muuttaa. Tarjonnan määrä voi vaihdella ajovuoden kuluessa. Sesonkityyppisen liikenteen harjoittaminen on mahdollista.

Markkinaehtoista liikennettä koskeva hakemus voitaisiin muutoin hylätä kuuden eri perusteen mukaisesti. Niistä kolme liittyy palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoit-

tetun liikenteen suojaamiseen, kaksi liikenteenharjoittajan rikkomuksiin ja yksi haettuihin reitteihin tai pysäkkeihin. Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetun liikenteen suojaaminen voi olla tarpeen sekä julkisen tuen kurissa pitämiseen liittyvistä syistä että käyttöoikeussopimuksen nojalla liikennettä harjoittavan yrityksen suojaamiseksi. Koska palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä harjoitetaan viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen mukaan, markkinaehtoisen liikenteen rajoittaminen voi liittyä myös sopimussuhteeseen kuuluvan lojallisuusvelvoitteen noudattamiseen. Oikeudellisenä lähtökohtana markkinaehtoisen liikenteen rajoittamiselle on liikenteenharjoittajalle palvelusopimusasetuksen mukaan myönnetty yksinoikeus. Edellä mainitun lisäksi olisi tietyissä poikkeuksellisissa tapauksissa mahdollista olla myöntämättä reittiliikennelupaa liikennepalveluiden saatavuuden ja kuluttajasuojan toteutumisen turvaamiseksi.

Hakemus voitaisiin hylätä silloin kun lupaa haetaan viranomaiselta, joka päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan linja-autoliikenteen palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle. Tässä tilanteessa hakemuksen hylkääminen olisi perusteltu vaihtoehto silloin, kun sopimuksen mukaan liikennettä harjoittaville yrityksille on annettu yksinoikeus. Viranomainen voisi kuitenkin myös hyväksyä hakemuksen varsinkin silloin, kun haettu markkinaehtoinen liikenne täydentää sopimusperusteista liikennettä. Esimerkkinä voidaan mainita kutsujoukkoliikenne, jota harjoitetaan pääosin silloin kun sopimusperusteinen reittiliikenne ei tarjoa palveluja. Viranomainen voi hylätä hakemuksen myös samanaikaisesti kun se päättää siirtyä soveltamaan palvelusopimusasetusta.

Hakemus voitaisiin hylätä myös silloin, kun markkinaehtoinen liikenne ajaa vain osittain sellaisella alueella, jossa viranomainen soveltaa tai ryhtyy soveltamaan palvelusopimusasetusta. Tästä esimerkkinä on pika-vuoroliikenteen vuoro, joka ajaa osittain kaupunkialueella. Esimerkin mukaisessa liikenteessä hakemuksen hyväksyminen olisi päävaihtoehto. Jos reitti alkaisi kaupungin ra-

jan lähettyviltä, voisi kyseessä olla tilanne, jossa markkinaehtoinen liikenne aiheuttaisi vakavaa ja jatkuvaa haittaa sopimusperusteiselle liikenteelle. Hakemus voitaisiin hylätä tai lupaan voitaisiin sisällyttää sopimusperusteista liikennettä suojaavia rajoituksia, lähinnä matkustajien otto- tai jättörajoituksia.

Hakemus voitaisiin hylätä myös silloin, kun haetut reitit tai pysäkit eivät ole liikennöintiin käytettävissä. Tällaisia tilanteita voi ilmetä esimerkiksi kaupunkien keskusta-alueilla, joissa joukkoliikenne on liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta perusteltua ohjata vain tietyille kaduille. Pysäkit on usein osoitettu erikseen paikallisliikenteelle ja kaukoliikenteelle ja lisäksi pikavuoroliikenteelle. Tällainen jako on järkevä pysäkkitalan riittävyuden varmistamiseksi ja perusteltu myös joukkoliikennejärjestelmän ymmärrettävyyden kannalta.

Hakemus voitaisiin hylätä myös, jos hakija on lopettanut minkä tahansa reittiliikenteen tai kutsujoukkoliikenteen ennen kuin liikennöinti on jatkunut vähimmäisajan. Näin enenaikainen liikenteen lopettaminen voitaisiin sanktioida rikkomuksen luonteeseen sopivalla tavalla; luvan peruuttaminenhan ei liikenteen lopettamistilanteessa ole liikenteenharjoittajan kannalta kielteinen seuraamus. Lisäksi hakemus voitaisiin hylätä, jos hakijan aiemmin harjoittamassa liikenteessä on viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka ovat johtaneet luvan peruuttamiseen tai varoituksen antamiseen.

Hakemus voitaisiin hylätä myös osittain esimerkiksi rajoittamalla käytettäviä reittejä ja pysäkkejä. Tämä voi olla perusteltua sekä palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen suojaamiseksi että silloin, kun haetut reitit ja pysäkit eivät ole kaikilta osin liikennöintiin käytettävissä.

Edellä todetun mukaisesti hakemus voitaisiin hylätä kokonaan tai osittain myös, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi joukkoliikenteen palvelutason määrittelyn. Säännöksellä ei ole tarkoitus rajoittaa kilpailua. Pääsääntönä on, että hakemukset hyväksytään. Viranomaisella olisi kuitenkin mahdollisuus etukäteen arvioida hakemuksen hy-

väksymisen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia. Normaalisti reitin tarjonnan lisääntyminen on kuluttajan etu. Mikäli reitille muodostuisi hakemuksen hyväksymisen johdosta niin selkeä ylitarjonta, että yhden tai useamman liikenteenharjoittajan toiminta uhkaisi tämän vuoksi loppua reitillä, viranomaisella olisi mahdollisuus hylätä hakemus kokonaan tai osittain. Hylkäävä päätös rajoittaisi yritysten tuotannon määrää ja puuttuisi niiden väliin kilpailuun. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi selvittää mahdollisuudet hakemusten keskinäiseen sovittamiseen liikenteenharjoittajien välisellä yhteistyöllä. Tarveharkinnan soveltaminen markkinaehtoisessa liikenteessä ei olisi enää mahdollista.

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan hakijan olisi hakemuksessaan ilmoitettava antamastaan liikennepalveluja koskevasta laatulupauksesta, josta säädettäisiin lain 48 §:ssä. Vaihtoehtoisesti hakija voisi soveltaa yritysten yhteenliittymän laatulupausta. Jos hakija jo harjoittaa muuta liikennettä, riittäisi, että hakemuksessa ilmoitettaisiin se Internet-osoite, josta laatulupausta on saatavilla. Jos hakemus olisi tältä osin puutteellinen, tulisi viranomaisen pyytää hakemuksen täydentämistä hallintolain mukaisin menettelyin. Hakemuksen käsittely jäisi odottamaan täydennystä.

Hakemuksessa olisi ilmoitettava myös mahdollisesta liikenteenharjoittajien yhteistyöstä. Liikenteenharjoittajilla on mahdollisuus toteuttaa yhteistyötä kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 169/2009 mukaisesti.

Palvelusopimusasetusta täydentävät säännökset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen toimivaltaiset viranomaiset määriteltäisiin lain 14 §:ssä. Tältä osin esitystä on perusteltu kohdassa Toimivaltaiset viranomaiset.

Lain 6 luku sisältäisi palvelusopimusasetusta täydentäviä säännöksiä. Siinä säädettäisiin tarkemmin erityisesti käyttöoikeussopimuksia kilpailutettaessa noudatettava hankintamenettelyistä sekä asetuksen kieltämän liiallisen julkisen tuen edellyttämästä avoimuudesta.

Palvelusopimusasetus mahdollistaa hankintalain mukaisten hankintanormien soveltamisen silloin kun toimivaltainen viranomaisen hankkii liikennepalveluja ostaen tietyn, tarkasti määritellyn tuotantopanoksen. Tällaisesta menettelystä on kyse ostettaessa yksittäisiä vuoroja ja silloin, kun sovelletaan niin sanottua tilaaja-tuottaja -mallia.

Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa on menettelytapasäännöksiä, joita sovelletaan silloin kun julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus täyttää hankintalain 5 §:n 6 kohdan mukaisen palveluja koskevan käyttöoikeussopimuksen tunnusmerkit. Asetuksen 7 artiklassa on julkaisemista koskeva säännös. Nämä säännökset ovat kuitenkin hyvin yleispiirteisiä ja periaatteellisia, joten ne eivät anna riittäviä menettelytapanormeja hankinnasta vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle. Sen vuoksi lakiin ehdotetaan hankintaa koskevia säännöksiä, jotka kattaisivat hankinnan eri vaiheet. Ilman tarjouskilpailua tehtävistä hankinnoista on asetuksessa riittävän tarkat säännökset, joten tältä osin ei ehdoteta täydentäviä kansallisia säännöksiä. Näitä asetuksen säännöksiä sovellettaisiin hankintalain sijasta. Hankintalain 8 §:ään ehdotetaan lisäksi joukkoliikennelain ja hankintalain soveltamisalaa selventävää säännöstä.

Täydentävä sääntely ehdotetaan toteutettavan verrattain suppeana ja välttämättä tarpeettomia eroavuuksia hankintalakiin nähden. Toisaalta pykälät muodostaisivat kokonaisuuden ja niissä olisi otettu huomioon palvelusopimusasetuksen ja hankintalain väliset terminologiset ja muut eroavuudet.

Käyttöoikeussopimusten kilpailuttamista koskeviin säännöksiin sisältyisivät seuraavat osat: hankintamenettelyiden nimeäminen ja määrittely, hankinnasta ilmoittamista ja siinä sovellettavia vähimmäismääräaikoja koskevat säännökset sekä tarjouspyynnön sisältöä, tarjoajien valintaa ja tarjouksen valintaa koskevat säännökset. Lisäksi säädettäisiin tarjousten jättämisen jälkeen tapahtuvista neuvotteluissa, lisätilauksesta, sopimuksen pidentämisestä ja hankintaa koskevista päätöksistä. Lain 53 §:n 2 momentissa säädettäisiin palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdan edellyttämällä tavalla hankintaa koskevista oikeussuojakeinoista. Viimeksi mainitun

asiakokonaisuuden osalta viitattaisiin pääosin hankintalakiin.

Palvelusopimusasetuksen liitteeseen sisältyy säännöksiä, jotka velvoittavat liikenteenharjoittajia pitämään erillistä kirjanpitoa avoimuuden lisäämiseksi ja ristisubvention välttämiseksi. Tätä säännöstä ja asetuksen liitetä täydennettäisiin säännöksillä, jotka koskevat tietojen julkisuutta, salassapitoa ja tietojen säilyttämistä.

4 Esityksen vaikutukset

Uudistuksen tavoitteena on joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen niin, että ihmisten käytettävissä olisi välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut koko maassa. Toisena tavoitteena on saada palvelutaso niin korkeaksi, että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi. Elinkeinotoimintaan liittyvän lain muutos vaikuttaa linja-autoliikenteen toimintaympäristöön. Muutokset eivät kuitenkaan synny ilman viranomaisten toimenpiteitä. Näiden muutosten tavoitteena on saada aikaan kuluttajiin sekä yhteiskunnan taloudelliseen hyvinvointiin kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia.

Joukkoliikennelain vaikutuksista on teetetty erillinen vaikutusarviointi, jonka on laatinut Tempo Economics Oy. Vaikutusarvioinnissa on tarkasteltu kahta vaihtoehtoa ja verrattu niitä ”perusuraan” jossa tulevaisuudessa oltaisiin, jos lakia ei muutettaisi. Ensimmäisessä tutkitussa vaihtoehdossa kaikki linja-autoilla harjoitettava joukkoliikenne olisi markkinaehtoista eli vain niin sanotun minimisääntelyn piirissä. (jäljempänä *markkinaehtoinen malli*). Toisessa tutkitussa vaihtoehdossa pikavuoroliikenne (kaukoliikenne) olisi markkinaehtoista ja muu linja-autoliikenne palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä (jäljempänä *palvelusopimusmalli*). Linja-autoliikenne perustuisi palvelusopimusasetuksen mukaisesti viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisiin käyttöoikeussopimuksiin. Kummassakin mallissa on oletettu, että tilaaja-tuottaja -mallin soveltaminen jatkuisi entisellään Helsingin seudulla, Turussa ja Tampereella. Ehdotus joukkoliikennelaiksi mahdollistaisi molempien vaih-

toehtojen sekä useiden muiden variaatioiden toteutumisen. Toteutettava yhdistelmä riippuu toimivaltaisten viranomaisten päätöksistä.

Vaikutusarvioinnissa on lisäksi arvioitu sitä, miten nykytilanteen jatkuminen vaikuttaisi julkiseen talouteen ja toimialan liikevaihtoon.

Seuraavassa esitetyt vaikutukset sisältävät tiivistelmän edellä mainitusta vaikutustenarvioinnista. Vaikutusarviointia on täydennetty muiden käytettävissä olevien lähteiden ja lausuntojen perusteella. Tempo Consulting Oy:n vaikutusarviointia koskevat tiivistelmät on erotettu muista arvioinneista kappaleen loppuun lisätyllä merkinnällä (Tempo).

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Johdanto

Koska julkista tukea voidaan maksaa vain palvelusopimusasetuksen mukaisesti, merkittävimmät taloudelliset vaikutukset johtuvat palvelusopimusasetuksesta eikä kansallisesta laista.

Analysoitaessa lainmuutoksen taloudellisia vaikutuksia tulevaa tilannetta ei voi verrata nykyhetkeen eikä esimerkiksi olemassa oleviin tilastoihin nykytilanteesta. Perusteltu lähtökohhta on verrata tapahtuneita muutoksia sen jälkeen kun talous on hakeutunut uuteen tasapainotilanteeseen, ”perusuraan”, jossa oltaisiin, jos lakia ei olisi muutettu. (Tempo)

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Uusi joukkoliikennelaki vaikuttaisi kotitalouksien asemaan ainakin linja-autopalvelujen reittiverkoston, hinnoittelun ja laadun muuttumisen myötä. Markkinaehtoisien mallin toteutuminen ohjaisi alan yritys-toimintaa suuntaan, jossa kysyntä nykyistä selvemmin määräisi tarjonnan kehityksen. Reittiverkosto todennäköisesti tiheni kaupunkiseuduilla ja muilla vilkkaan kysynnän alueilla sekä pikavuoroliikenteessä. Maaseudulla reittiverkosto saattaisi sen sijaan harventua. Matkustajahintoihin voisi kohdistua laskupaineita nykytilanteen jatkumiseen ver-

rattuna. Osalla reiteistä lippujen hinnat voisivat kuitenkin nousta nykytilanteen jatkumiseen verrattuna. Palveluiden kirjo olisi nykyistä monipuolisempi. Kaupunkien suuremmasta asukastiheydestä johtuen enemmistö kotitalouksista hyötyisi muutoksesta. Muutoksen haittavaikutukset kohdistuisivat erityisesti maaseudun autottomiin kotitalouksiin. Jos julkinen valta subventoisi edelleen joukkoliikennettä matkustajahintoja alentamalla tai ostamalla täydentävää liikennettä, markkinaehtoisien mallin sekä myönteiset että kielteiset vaikutukset lieventyisivät puhtaasti markkinaehtoiseen malliin verrattuna. (Tempo)

Palvelusopimusmallia sovellettaessa muutoksen vaikutukset kotitalouksiin riippuisivat viime kädessä viranomaispäätöksistä, joten niitä ei ole voitu samalla tavalla ennakoita. Mikäli palvelusopimusmallin vastaisivat nykyistä palvelutasoa, olennaisia muutoksia kotitalouksien asemaan nykytilanteen jatkumiseen verrattuna ei tapahtuisi. (Tempo)

Vaikutukset yrityksiin

Markkinaehtoisessa mallissa lipunhintoihin kohdistuisi laskupaineita nykytilanteen jatkumiseen verrattuna. Tästä johtuen linja-autoalan liikevaihto todennäköisesti laskisi jonkin verran vertailutilanteeseen nähden. Yritysten kannattavuuteen muutos vaikuttaisi heikentävästi. Uudistuksesta hyötyisivät ne yritykset, jotka sopeutuisivat uuteen tilanteeseen ja kykenisivät menestyksellisesti toimimaan markkinaehtoisissa olosuhteissa. (Tempo)

Palvelusopimusmallissa muutos toisi linja-autopalvelut periaatteessa kilpailutuksen piiriin. Kilpailu olisi luonteeltaan erilaista kuin markkinaehtoisien mallin yhteydessä, koska kilpailua olisi vain tarjouskilpailuvaiheessa. Toimialavaikutukset riippuisivat viranomaispäätöksistä, joten niitä on vaikea ennakoita. (Tempo)

Lakiesityksen 48 §:n mukainen liikennepalveluja koskeva laatulupaus edesauttaisi joukkoliikenteen suosion kasvamista. Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvaminen puolestaan parantaisi yritysten tulosta.

Lakiesityksen 52 §:ssä mahdollistettaisiin pelkän tavaran kuljettaminen linja-autolla tilausliikenteessä ja ostoliikenteessä. Tämä loisi liikenteenharjoittajille uusia liiketoimintamahdollisuuksia sekä edesauttaisi tehokaiden kuljetuskokonaisuuksien syntymistä.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Linja-autotoiminnan kehityksen perusura, mikäli alan sääntely jatkuu nykyisenkaltaisena, luo haasteita julkisen rahoituksen riittävyydelle. Jos 2000-luvun kuluessa tapahtunut kehitys jatkuu, vuonna 2019 maassamme matkustetaan linja-autolla selvästi vähemmän kuin tänä päivänä. Ennusteen mukaan linja-autoliikenteen kysyntä laskee 25–32 % vuoteen 2007 verrattuna maaseutuliikenteen ja muiden kaupunkiseutujen kuin Helsingin, Turun ja Tampereen liikenteen osalta. Pika- vuoroliikenne näyttää pitävän asemansa. Julkinen suora rahoitus nousisi 92–99 % vuoteen 2007 verrattuna maaseutuliikenteessä ja muiden kaupunkiseutujen kuin Helsingin, Turun ja Tampereen liikenteessä. Tämä merkitsisi julkiseen rahoitukseen 93 miljoonan euron lisäystä, josta valtaosa kohdistuisi kuntasektorille. Edellä mainittu tarkoittaa sitä, että julkisten verovarojen laskennallinen vaikuttavuus matkustettua kilometriä tai matkustajaa kohden laskisi selvästi nykyiseen verrattuna. Toimialan liikevaihto tulisi nousemaan yli yhden miljardin euron. (Tempo)

Markkinaehtoinen malli tehostaisi julkisten verovarojen käyttöä linja-autoliikenteessä. Laskennallisesti markkinaehtoinen malli johtaisi noin 190 miljoonan euron vuotuisiin säästöihin nykytilanteen jatkumiseen verrattuna vuonna 2019. Uudistus toisi myönteisiä kansantaloudellisia vaikutuksia tuottavuuden parantuessa. Seurauksiin vaikuttaisi osaltaan se, toteutuisiko malli puhtaassa muodossa vai niin, että julkinen valta subventois edelleen osaa matkustajahinnoista tai ostaisi täydentävää liikennettä. Nämä päätökset olisivat viime kädessä toimivaltaisten viranomaisten päätöksiä joten vaikutusta ei ole mahdollista ennakoita. (Tempo)

Palvelusopimusmallissa kilpailu olisi luonteeltaan erilaista kuin markkinaehtoisessa liikenteessä. Mikäli tarjouskilpailut järjestettäisiin riittävän usein ja käyttöoikeussopimusten

hinnassa otettaisiin huomioon lisääntyvän kilpailun aikaansaama tehokkuuden lisäys ja siitä aiheutuva kustannusten aleneminen, malli tulisi tehostamaan verovarojen käyttöä linja-autoliikenteen järjestämisessä nykytilanteen jatkumiseen verrattuna. (Tempo)

Vaikutukset kansantalouteen

Markkinaehtoisien mallien kokonaistaloudelliset vaikutukset olisivat selvästi positiiviset. Nykytilanteen jatkumiseen verrattuna markkinaehtoiseen malliin siirtyminen mahdollistaisi toimialan tuottavuuskehityksen paranemisen ja myönteiset kansantaloudelliset vaikutukset. Uudistus parantaisi huomattavasti linja-autoalan kilpailun edellytyksiä ja johtaisi alan tehostumiseen. Uudistus myös tehostaisi julkisen rahoituksen käyttöä linja-autoliikenteessä. (Tempo)

Myös sovellettaessa palvelusopimusmallia mahdollistettaisiin toimialan tuottavuuskehityksen paraneminen ja tätä kautta myönteiset kansantaloudelliset vaikutukset. Nämä vaikutukset tulisivat kuitenkin olemaan todennäköisesti pienemmät kuin markkinaehtoisessa mallissa. Kansantaloudellisten ja kokonaistaloudellisten vaikutusten kannalta tärkeitä ovat ainakin tarjouskilpailujen käytännön toteutus, kilpailutettavien alueiden rajaukset ja alueiden välinen koordinaatio joukkoliikennepalveluita suunniteltaessa, tarjouskilpailujen jaksotus, sovellettavat kynnysarvot sekä käyttöoikeussopimuksissa määritellyt sopimusehdot ja niiden valvonta. (Tempo)

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Vaikutukset viranomaisten keskinäisiin suhteisiin

Lakiesityksen mukaan toimivaltaisia viranomaisia olisivat edelleen lääninhallitukset ja erikseen nimetyt kunnat. Espoon, Helsingin ja Vantaan kaupunkien sijaan toimivaltainen viranomainen olisi Helsingin seudun liikennekuntayhtymä, johon kuuluisivat myös Kauniaisen ja Keravan kaupungit sekä Kirkkonummen kunta. Helsingin seudun liikennekuntayhtymälle siirtyisivät Espoon, Hel-

singin ja Vantaan kaupungin tehtävät sekä osa Etelä-Suomen lääninhallituksen tehtävistä. Lakiesityksen mukaan Lahden kaupungille siirtyisi osa Etelä-Suomen lääninhallituksen tehtävistä. Lahden kaupunki olisi aiemmasta poiketen toimivaltainen viranomainen myös Artjärven, Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien alueella. Lakiesityksen mukaan myös Hämeenlinnan kaupungille siirtyisi osa Etelä-Suomen lääninhallituksen tehtävistä. Hämeenlinnan kaupunki olisi aiemmasta poiketen toimivaltainen viranomainen myös Hattulan ja Janakkalan kuntien alueella. Salon kaupunkia ehdotetaan toimivaltaiseksi viranomaiseksi ja sille siirtyisi tehtäviä Länsi-Suomen lääninhallitukselta. Varkaus ei enää toimisi toimivaltaisena viranomaisena ja sen tehtävät siirtyisivät Itä-Suomen lääninhallitukselle. Toimivaltaisten viranomaisten määrä laskisi 34:stä 31:een.

Vaikutukset viranomaisten tehtäviin ja nettelytapoihin

Markkinaehtoisien mallin käyttöönoton vaikutukset viranomaisiin riippuvat lipunhintojen subventoimiseen liittyvistä päätöksistä sekä mahdollisista täydentävistä ostoista. Nykyisin viranomaisten tehtävänä on ollut toimia joukkoliikenne- ja linjaliikennelupien myöntäjinä. Markkinaehtoisessa mallissa viranomaisten tehtävä tarveharkintaisten linjaliikennelupien myöntäjänä poistuisi. Puhtaassa markkinaehtoisessa mallissa poistuisivat myös täydentävän liikenteen ostot ja lippujen hintojen subventointi. Nämä kaikki tekijät vähentäisivät olennaisesti viranomaisten työtehtävien määrää. Markkinaehtoisien mallin toteuttaminen niin, että julkinen sektori ostaisi täydentävää liikennettä ja subventoisi lippujen hintoja ei vähentäisi yhtä paljon viranomaisten työtehtäviä. Kysymys olisi tässä tapauksessa lähinnä työtehtävien muuttumisesta – viranomaistyötä tarvittaisiin enemmän liikenteen ostamiseen ja vähemmän lupatehtäviin. (Tempo)

Palvelusopimusmallissa viranomaisten työtehtävien määrä ja laatu muuttuisivat niiden viranomaisten osalta, jotka ovat hoitaneet vakiovuoro- ja paikallisliikenteeseen liittyviä

tehtäviä. Liikenteen kilpailuttaminen ja ostaminen tulisivat päätehtäväksi. Viranomaisien olisi mahdollista ottaa tehtäväkseen myös liikenne- ja reittisuunnittelu. Toisaalta viranomaiset voisivat keskittyä lähinnä palvelutasovaatimusten määrittämiseen ja jättää tarkan liikenne- ja reittisuunnittelun tarjouskilpailuihin osallistuville yrityksille. Liikenne- ja reittisuunnittelu voitaisiin myös teettää tilaustyönä. (Tempo)

Siirtyminen käyttöoikeussopimukseen olisi omiaan vähentämään valituskelpoisten hankintapäätösten määrää, koska käyttöoikeussopimukset olisivat nykyisiä ostosopimuksia laajempia kokonaisuuksia. Tämä vähentäisi todennäköisesti myös hakemuksia markkinaoikeudelle.

Lakiesityksen 4 §:n mukainen palvelutason määrittely toisi osittain uusia tehtäviä toimivaltaisille viranomaisille. Ketju-hankeessa on jo tehty keskisuurien kaupunkiseutujen palvelutasomäärittelyjä. Työssä käytetyltä konsultilta on mennyt työaika palvelutasomäärittelyä kohti noin 2—5 päivää. Tämän lisäksi eri osapuolten kanssa on pidetty 2—5 neuvottelua. Jatkossa työmäärä olisi pienempi, koska olemassa olevia palvelutason määrittelyjä vain päivitettäisiin.

Lakiesityksen siirtymäaika aiheuttaa toimivaltaisille viranomaisille kertaluonteista lisätyötä, kun linjaliikenneluvat korvataan siirtymäajan liikennöintisopimuksilla.

Vaikutukset henkilöstöön ja organisaatioon

Puhtaassa markkinaehtoisessa mallissa työvoiman tarpeen voidaan olettaa vähenevän. Tämä johtaisi julkisella sektorilla kustannussäästöihin. Markkinaehtoisien mallin toteuttaminen niin, että julkinen sektori ostaisi täydentävää liikennettä ja subventoisi lippujen hintoja ei vähentäisi yhtä paljon viranomaisten työtehtäviä. Mikäli markkinaehtoinen liikenne heikentäisi harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluja, olisi täydentävien liikennepalvelujen ostamisessa oletettavasti työtehtäviä tarjolla ainakin nykyisen laajuiselle virkamiesmäärälle. Työtehtävien muuttuminen vaatisi koulutusta uusiin tehtäviin, mikä ainakin jossain määrin aiheuttaa lisäkustannuksia. (Tempo)

Palvelusopimusmallissa liikenteen kilpailuttaminen ja ostaminen tulisivat viranomaisen päätehtäväksi, joten tarvittaisiin koulutusta uudelleen tehtäviin. Liikenne- ja reittisuunnittelun siirtäminen viranomaisten tehtäväksi lisäisi henkilöstötarvetta. (Tempo)

Esimerkkinä muutoksen vaikutuksista viranomaisen henkilöstöön voidaan esittää Oulun kaupunkia koskevan selvityksen tietoja. WSP:n ja WayStep Consulting:n tekemän Oulun paikallisliikenteen organisointivaihtoehtojen esiselvityksen (2008) mukaan Oulussa on nykyään resursseja joukkoliikenteen tilaaja- ja viranomaistehtäviin 0,4 henkilötyövuotta. Selvityksessä on arvioitu, että markkinaehtoisessa mallissa, jossa käytetään lipputukea, viranomaisen resurssitarve olisi 1–1,5 henkilötyövuotta. Käyttöoikeussopimuksiin perustuvassa mallissa tarvittaisiin arviolta vähintään kaksi henkilöä hoitamaan pelkästään joukkoliikennettä koskevia tehtäviä. Tilaaja-tuottaja -mallissa tarvittaisiin Turun ja Tampereen joukkoliikennetoimistojen kaltainen viiden henkilön yksikkö, vähintään kahden hengen lipunmyyntiorganisaatio sekä yksi henkilö markkinointiin.

4.3 Ympäristövaikutusten arviointi

Tavoitteen mukaisella joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvulla olisi myönteisiä ympäristövaikutuksia. Jos joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi ja henkilöautojen kulkutapaosuus sananaikaisesti vähenisi, liikenteen aiheuttamat haitalliset kokonaispäästöt vähenisivät. Ilmanlaatu paranisi, melu vähenisi ja ruuhkat vähentyisivät. Myönteiset ympäristövaikutukset kohdistuisivat erityisesti kaupunkiseuduille, joissa kaupunkiympäristön viihtyisyys lisääntyisi olennaisesti. Joukkoliikenteen kehittäminen olisi tärkeää myös ilmastonmuutoksen hidastamisen kannalta.

4.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset kansalaisten asemaan ja kansalaisyhteiskunnan toimintaan

Tavoitteen mukainen joukkoliikenteen riittävän palvelutason turvaaminen ja kehittämi-

nen mahdollistaisivat entistä paremmin ihmisten elämän ja toiminnan ilman omaa autoa. Palvelutason määrittelystä tulisi uuden lain myötä kattava. Toistuvasti tehtävä palvelutason määrittely varmistaisi asioiden uudelleen tarkastelun määräajoin. Asianosaisten kuuleminen prosessin aikana lisäisi kansalaisaktiivisuutta ja vaikutusmahdollisuuksia. Ehdotuksen mukaan palvelutason suunnittelussa ja liikennesuunnittelussa tulisi ottaa huomioon eri väestöryhmät kuten lapset, nuoret, naiset, miehet, vanhukset ja vammaiset. Kaikkien väestöryhmien omatoimisuus ja itsenäinen liikkuminen edistäisivät liikkumisvapautta sekä osallistumista yhteiskunnan toimintaan. Myös työhön hakeutumiselta poistuisi este. Joukkoliikennelaki lisäisi siten monin tavoin sosiaalista tasa-arvoa.

Sosiaali- ja terveysvaikutukset

Joukkoliikennelaki antaisi ihmisille mahdollisuuden itsenäiseen elämään ja yhteiskunnalliseen osallistumiseen. Tämä auttaisi välttämään syrjäytymistä ja voisi edistää sosiaalista kanssakäymistä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisääntyminen parantaisi ilmanlaatua, mikä edistäisi terveyttä varsinkin kaupunkiseuduilla.

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen, lapsiin ja sukupuolten tasa-arvoon

Joukkoliikenteen riittävä tarjonta mahdollistaisi autottomien ja ajokortittomien ihmisten liikkumisen. Lasten ja nuorten mahdollisuus kulkea omin avuin harrastuksiinsa paranisi, mikä edistäisi heidän tasa-arvoaan. Samalla vanhemmat voisivat vapautua lasten ja nuorten kyyditsemisestä.

Suuri osa joukkoliikenteen käyttäjistä on tällä hetkellä naisia. Joukkoliikenneyhteyksien parantuminen edesauttaisi välittömästi heidän mahdollisuuttaan liikkumiseen. Miesten erityistarpeiden huomioon ottaminen palvelutason määrittelyssä ja liikennesuunnittelussa voisi lisätä heidän osuuttaan joukkoliikenteen käyttäjinä, mikä edistäisi tasa-arvoa.

Linja-autoalan yrittäjät ovat pääsääntöisesti miehiä. Yritystoiminta reittiliikenteen osalta on perustunut pääsääntöisesti perittyihin yrityksiin ja yrityskauppoihin. Uusien yrittäjien

pääsy reittiliikenteen harjoittajaksi on tästä syystä ollut hankalaa. Tämä ei ole edistänyt alan tasa-arvoistumista ja naisten alalle pääsyä. Uuden joukkoliikennelain myötä uusia tilaisuuksia reittiliikenteen harjoittamiseen tulee riippumatta siitä, sovelletaanko palvelusopimusasetusta vai markkinaehtoista mallia. Uusien mahdollisuuksien myötä alan yrittäjien sukupuolijakauma saattaa tasapainottua.

Lakiesityksessä ehdotetaan liikenteenharjoittajaksi pääsyn yhtenäistämistä tavana- ja taksiliikennelakiin nähden. Aiemmin ammatin pääsydirektiivin mukaiseen kokeeseen pääsemiseksi on vaadittu linja-autoliikenteen yrittäjäkursseja tai viiden vuoden käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä. Lakiesityksessä esitetään, että kokeeseen voisi osallistua jo kahden vuoden käytännön kokemuksella. Ehdotettu muutos helpottaisi uusien yrittäjien alalle pääsyä, mikä saattaa tasapainottaa myös alan yrittäjien sukupuolijakaumaa.

Vaikutukset työllisyyteen ja työelämään

Mikäli palvelutaso pysyisi nykyisellään, kilpailun kiristyminen ja tästä seuraavat kustannussäästöt näkyisivät työllistyvien henkilöiden lukumäärän laskuna. Tavoitteena oleva palvelutason nostaminen lisäisi työpaikkoja. Kutsujoukkoliikenteen kehittyminen muuttaisi linja-autonkuljettajien työn luonnetta linjaliikenteen ajamiseen verrattuna. Kutsujoukkoliikenne ilmionä ei sinänsä ole uusi, sillä samantyyppisellä toimintaidealla on jo nyt ajettu esimerkiksi palvelubusseja.

Vaikutukset aluekehitykseen

Välttämättömien jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavien joukkoliikenteen palvelujen turvaaminen koko maassa turvaisi kaikkien kansalaisten mahdollisuutta liikkumiseen. Toimivaltaisten viranomaisten ratkaisuilla voitaisiin turvata joukkoliikennepalvelujen säilyminen myös maaseudulla, jossa markkinaehtoinen liikenne ei sitä tee.

Vaikutukset rikoksentorjuntaan ja turvallisuuteen

Lakiesityksen 56 §:n 1 momentissa ehdotetaan luvattoman linja-autoliikenteen harjoittamisen rangaistusmaksimia korotettavaksi kolmesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen. Muutoksen avulla voidaan varautua siihen, että valvonnan käytettävissä on riittävän tehokkaita keinoja ongelmatilanteiden varalle. Muutos on tarpeen harmaan talouden estämiseksi. Muutos mahdollistaa poliisin pääsyn tutkimaan luvattomasti toimineen kirjanpitoa ja antaa sen myötä mahdollisuuden laittoman hyödyn selvittämiseen silloin, kun rikoksesta epäilty ei ole yhteistyöhaluinen. Tämä helpottaa esitutkinnan tekemistä.

Lakiesityksen 56 §:n 2 momentissa säädettyä ehdotettu liikenneluparikkomus antaisi uusita mahdollisuuksia liikenteen valvontaan. Sakolla rangaistavaksi säädettäisiin liikenneluvan luovuttaminen toisen käyttöön sekä liikenneluvan mukana pitämisen tai esittämisvelvollisuuden rikkominen.

5 Asian valmistelu

Esitystä on valmisteltu yhteistyöryhmässä, joka on koostunut valtion viranomaisten, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, Suomen Kuntaliiton, työntekijäjärjestön sekä liikenteenharjoittajien ja heidän järjestöjensä edustajista. Lisäksi on järjestetty useita tapaamisia erikseen viranomaisten ja liikenteenharjoittajien kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehet ovat esitelleet esityksen keskeistä sisältöä useissa lääninhallitusten ja Linja-autoliiton järjestämissä tilaisuuksissa. Lisäksi on asetettu kolme työryhmää valmistelemaan palvelusopimusasetuksen täytäntöönpanoa sekä joukkoliikenteen julkiseen rahoitukseen kuuluvia asioita. Vaikutusarviointi on tilattu Tempo Economics Oy:ltä. Hallituksen esitys on kirjoitettu pääosin virkatyönä.

Esitysehdotuksesta pyydettiin lausunnot yli sadalta taholta. Lausuntoa pyydettiin valtion keskushallinnolta, toimivaltaisilta viranomaisilta, kunnilta sekä kuntia, liikenteenharjoittajia, matkustajia, elinkeinoelämää, työnantajia ja työntekijöitä edustavilta järjestöiltä.

Lausuntoja saatiin sata. Saaduista lausunnoista on laadittu tiivistelmä.

Lausunnoissa on suhtauduttu palvelutason määrittelyyn myönteisesti. Oikeusministeriö on todennut, että palvelusopimusasetuksen mukaan jäsenvaltion toimivaltaisella viranomaisella on oikeus ja velvollisuus ratkaista, soveltavatko ne joukkoliikennettä järjestäessään palvelusopimusasetusta vai tyytyvätkö ne markkinaehtoisesti syntyviin palveluihin. Toimivaltaisten viranomaisten mukaan palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki antavat toimivaltaiselle viranomaiselle nykyistä järjestelmää monipuolisemmat mahdollisuudet toteuttaa asettamansa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. Ne mahdollistavat myös uusien innovaatioiden ja yrittäjien alalle tulon. Useissa kuntasektorin lausunnoissa on todettu, että markkinaehtoinen liikenne tuskin nostaa palvelutasoa palvelutasomäärittelyjä vastaavaksi.

Työ- ja elinkeinoministeriö on lausunnoissaan tuonut esiin, että hankintojen ilmoitusjärjestelmä vaatii joukkoliikennelain myötä muutoksia. Näistä kustannuksista huolehtii liikenne- ja viestintäministeriö.

Kilpailuvirasto, keskuskauppakamari, eräät bussiyhtymät ja useat kaupungit ovat pitäneet esityksen tasoista minimisääntelyä hyvänä. Muutamissa lausunnoissa on toivottu tarveharkinnan sisällyttämistä markkinaehtoisien liikenteen ennakkosääntelyyn tai löytyvän tarveharkintaa vastaavan laillisen keinon, jolla ylikapasiteetin syntyminen voitaisiin estää etukäteen markkinaehtoisessa mallissa. Tarveharkintaa ei ole voitu lisätä markkinaehtoisien mallien ennakkosääntelyyn, koska EU-lainsäädännöstä johtuen markkinaehtoisessa liikenteessä ei voida rajoittaa yritysten välistä kilpailua eikä tarjonnan määrää. Lakiehdotukseen on kuitenkin katsottu voitavan sisällyttää vähäinen mahdollisuus oikeusharkintaiseen ennakkosääntelyyn myös markkinaehtoisessa liikenteessä.

Saaduissa lausunnoissa oli monia ehdotuksia, jotka on otettu huomioon jatkovalmistelussa. Lausuntojen perusteella on täsmennetty lain soveltamisalaa ja sen suhdetta hankintalakiin. Muiden kuin lupaviranomaiskuntien

asemaa on selvennetty ja viranomaisten yhteistyön merkitystä korostettu.

Lausuntojen perusteella esityksestä on poistettu säännös, jossa oli tarkoitus säätää markkinaehtoista liikennettä koskevasta jälkikäyttökäytöstä markkinahäiriötilanteissa. Kulluttajansuojaa koskevat säännökset on jätetty laista pois lukuun ottamatta liikenteenharjoittajien laatulupausta koskevia säännöksiä.

Pääsäännön mukaan siirtymäajan liikennöintisopimus tehtäisiin samaksi ajaksi kuin linjaliikennelupa on voimassa. Liikenteenharjoittajien sopeutumisaajan varmistamiseksi siirtymäajan liikennöintisopimukset tehtäisiin kuitenkin aina vähintään vuoden 2014 kesäkuun loppuun asti, jos liikenteen harjoittaja niin haluaa. Siirtymäsääntöön on otettu myös siirtymäajan liikennöintisopimuksen irtisanomismahdollisuus.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Valtiovarainministeriö on valmistelemassa lakia pääkaupunkiseudun jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta. Lailla säädettäisiin pääkaupunkiseudun neljälle kunnalle eli Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan kaupungille velvoite hoitaa yhteistoiminnassa jätehuollon järjestämiseen sekä alueen joukkoliikenteen suunnitteluun sekä palvelujen hankkimiseen liittyvät tehtävät. Tehtävien hoitamista varten tulisi perustaa kaksi erillistä kuntayhtymää. Muut kunnat voisivat liittyä kuntayhtymään. Tarkoitus on, että perustettava Helsingin seudun liikennekuntayhtymä olisi tämän lain 12—14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomaislainen. Hallituksen esitys annetaan kevätistuntokaudella 2009. Esitykset on sovitettu yhteen keskenään.

Ehdotettuun joukkoliikennelakiin ei enää sisälly luvanvaraista sairaankuljetusta koskevia säännöksiä. Sosiaali- ja terveysministeriö on aloittanut valmistelutyön, jonka tavoitteena on saattaa luvanvaraista sairaankuljetusta ja sairaankuljetustaksoja koskeva sääntely sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalaan kuuluvan lainsäädännön piiriin.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Joukkoliikennelaki

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin linja-autolla harjoitettavaan liikenteeseen, jollei palvelusopimusasetuksesta muuta johdu. Lisäksi momentissa selvennettäisiin, mitä lain säännöksiä sovelletaan sekä markkinaehtoiseen että palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuun liikenteeseen. Edelleen momentissa olisi säännös siitä, mitä lain säännöksi sovelletaan vain asetuksessa tarkoitettuun liikenteeseen.

Ajoneuvolain (1090/2002) 10 §:n mukaan linja-autolla (M2- ja M3- luokan ajoneuvo) tarkoitetaan henkilöiden kuljetukseen valmistettua ajoneuvoa, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. M2-luokan linja-auton kokonaisuudessa on enintään viisi tonnia ja M3-luokan yli viisi tonnia.

Lain soveltamisalaa koskevassa 2 momentin säännöksessä otettaisiin käyttöön ammattimaisuuden käsite, jota sovelletaan taksiliikenteessä ja joka on aikaisemmin vuoteen 1991 asti sovellettu liikennelupaa edellyttävän liikenteen tunnusmerkkinä. Ammattimaisen liikenteen käsite ymmärrettäisiin laajasti siten, että siihen sisältyisi varsinaisen elinkeinotoiminnan ohella myös muu ansiotarkoituksessa harjoitettu kuljetus. Myös sivutoiminen ja toisen elinkeinon yhteydessä harjoitettu henkilöiden kuljetus korvausta vastaan katsottaisiin liikennelupaa edellyttäväksi.

Lakia sovellettaisiin tiellä harjoitettuun liikenteeseen. Käsitteellä ymmärretään samaa kuin tieliikennelaissa (267/1981). Sen 2 §:n mukaan tie on yleisnimitys, jota käytetään muun muassa yleisistä ja yksityisistä teistä,

kaduista, rakennuskaavateistä, toreista ja muista yleiselle liikenteelle tarkoitetuista alueista tai yleisesti liikenteeseen käytetyistä alueista.

Pykälän 3—5 momenteissa säädettäisiin, miltä osin lakia sovelletaan raideliikenteeseen, lentoliikenteeseen ja tavarankuljetukseen linja-autolla.

2 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin lain keskeiset käsitteet. Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin lain soveltamisalaa ja nimeen liittyvä joukkoliikenteen käsite, johon sisältyisi sekä markkinaehtoinen että palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettu liikenne. Pääosa lain säännöksistä koskisi linja-autolla harjoitettavaa joukkoliikennettä, mutta palvelusopimusasetukseen liittyviä säännöksiä sovellettaisiin myös raideliikenteeseen.

Joukkoliikenteellä tarkoitettaisiin tässä laissa maaliikennettä, joka on tarkoitettu ”joukkojen” kuljettamiseen. Siten tavantomainen taksiliikenne jäisi käsitteen ulkopuolelle. Näin määritellystä tavoitteesta huolimatta joukkoliikenteessä sattuu usein tilanteita, jolloin autossa on mukana vain hyvin pieni matkustajamäärä tai matkustajia ei ole ollenkaan. Tämä voi johtua esimerkiksi kysynnän tilapäisestä vähyydestä, siitä että matkustajat poistuvat kyydistä jo ennen päätepysäkkiä tai siitä, että jossain tapauksessa kuljetusten yhdistely ei ole johtanut alun perin tarkoitettuun tulokseen eli useiden ihmisten kuljettamiseen samanaikaisesti.

Voimassa olevan henkilöliikennelain 6 a §:n mukaan harjoitettaessa joukkoliikenneluvan nojalla tilausliikennettä ajoja ei saa ottaa taksiasemilta. Lisäksi joukkoliikennelupaan voidaan sisällyttää taksien ja bussien työnjakoa selventäviä ehtoja. Kuitenkin jo liikennemerkki osoittaa, että taksiasema on tarkoitettu vain takseille. Liikennelupaehdoilla ei ole aina ollut toivottua vaikutusta. Näin ollen kohdassa ehdotetaan näiden säännösten

korvaamista joukkoliikenteen käsitteeseen sisältyvällä rajoituksella. Lisäksi 9 §:ssä kieltäisiin ajojen ottaminen taksiasemilta.

Markkinaehtoisen liikenteen käsite määriteltäisiin negatiivisesti kohdassa 2. Sillä tarkoitettaisiin kaikkea sellaista liikennettä, jota ei ole järjestetty palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja johon tätä lakia sovellettaisiin kokonaisuudessaan lukuun ottamatta 6 lukua, 14 §:ää ja 53 §:n 2 momenttia. Myös henkilöliikennelain mukainen ostoliikenne katsottaisiin palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetuksi liikenteeksi. Markkinaehtoinen liikenne voisi olla tilausliikennettä, reittiliikennettä ja kutsujoukkoliikennettä. Erityislainsäädännön perusteella maksettava asiakastulo tai yleisen säännön perusteella maksettava julkinen tuki ei poistaisi liikenteen markkinaehtoisuutta.

Kohdassa 3 ehdotetaan tilausliikenteen käsitteen määrittelemistä samalla tavalla kuin taksiliikennelaisissa.

Kohdassa 4 ehdotetaan käyttöön otettavaksi reittiliikenteen käsite, joka vastaisi pääosin henkilöliikennelaisissa tarkoitettua linjaliikennettä. Uusi käsite otettaisiin käyttöön, jotta kumottavan ja uuden lain mukainen, liikenneluvassa määritellyllä reitillä harjoitettu liikenne erottuisivat toisistaan. Tämä on tarpeen sen takia, että reittiliikenne eroaisi linjaliikenteestä markkinoille pääsyn suhteen. Määritelmä on myös hieman tarkempi kuin linjaliikenteen määritelmä. Uutta on määrittely siitä, että lupaviranomainen vahvistaa aina reitin päätepisteet. Tämä vastaa vakiintunutta tulkintaa myös kaupunkialueilla silloinkin, kun luvan myöntää muu kuin kaupungin viranomainen.

Kohdassa 5 ehdotettu kutsujoukkoliikenteen käsite on laintasoisena. Vastaavaa määritelmää on sovellettu joukkoliikenteen valtionavustuksista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1153/2008).

Lain soveltamisalasta johtuen tässä laissa reittiliikenteellä ja kutsujoukkoliikenteellä tarkoitetaan vain markkinaehtoista liikennettä. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyssä liikenteessä voitaisiin kuitenkin käyttää samoja nimikkeitä. Tämä on perusteltua ennen muuta sen vuoksi, että asiakas ei yleensä tiedä eikä hänen tarvitsekaan palvelun käyttäjänä tietää, onko kyse markkinaeh-

toisesta vai palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitetusta liikenteestä.

Pykälän 6—9 kohdissa annettaisiin kutsumanimi yhteisöainsäädännön asetuksille, direktiiville sekä satunnaista kansainvälistä liikennettä koskevalla sopimuksella.

Kohdan 10 liikenteestä vastaavan johtajan määritelmä vastaa pitkälle voimassa olevaa säännöstä, mutta sitä on yhdenmukaistettu taksiliikennelain ja kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain kanssa täydentämällä määritelmää maininnalla siitä, että liikenteestä vastaava henkilö vastaa siitä, että liikennettä harjoitetaan lain mukaisesti ja muutoin asianmukaisesti. Ehdotetun 47 §:n mukaisesti liikennettä olisi harjoitettava myös ammattitaitoisesti ja muutoin huolellisesti.

Kohdassa 11 määriteltäisiin käyttöoikeussopimus, joka vastaisi hankintalain käsitettä palveluja koskeva käyttöoikeussopimus. Tässä laissa käytettäisiin lyhyempää nimitystä käyttöoikeussopimus. Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta joukkoliikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa siten, että liikenteenharjoittaja saa matkalipuista kertyvät tulot ja vastaa liikenteen kustannuksista sekä voi vastaavasti omalla suunnittelu- ja markkinointityöllään vaikuttaa liikevaihtonsa lisäämiseen. Siten liikenteenharjoittajan kannettavaksi tulee palvelun tuottamiseen liittyvä taloudellista riskiä. EY:n tuomioistuimen tulkinnan mukaan käyttöoikeuden tunnusmerkistöön kuuluu, että oikeuden haltija saa merkittävän osan tuloista asiakkailta.

3 §. Lain tavoite. Pykälässä määriteltäisiin lain tavoite yleisellä tasolla. Määrittelyn tarkoituksena on ohjata toimivaltaisia viranomaisia niiden määrittäessä joukkoliikenteen palvelutasoa alueellaan 4 §:n nojalla.

Palvelutason tulisi vastata ihmisten välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita, joihin lasketaan asiointi-, koulu- ja työmatkat sekä yhteydet kaukoliikenteeseen. Runsasväkisillä kaupunkiseuduilla tarkoitettaisiin asukasluvultaan yli 50 000 hengen alueita, joissa työssäkäynnin osuus keskuskaupunkiin on enemmän kuin kymmenen prosenttia. Palvelutason tulisi olla näillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä peruspalvelutasoa parempi. Tavoitteena olisi sellainen

joukkoliikenteen palvelutaso, joka pystyisi houkuttelemaan uusia matkustajia. Vastaavan tyyppinen tavoite on asetettu myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa 2009—2020.

Palvelutasotavoitetta ei ole aiemmin määriteltä laissa. Samankaltaista määrittelyä on kuitenkin sovellettu jo pitkään valtion talousarvioesityksissä sekä liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelmissa.

Palvelutason määrittely ei loisi kansalaisille subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen. Tarkoituksena ei myöskään olisi tarjota palveluja siellä, missä kysyntää ei ole. Palvelut voitaisiin järjestää eri tavoin kussakin tilanteessa kysyntään parhaiten vastaavalla tavalla. Silloin kun kysyntä on vähäistä, kuljetusten yhdistely ja kutsujoukkoliikenne olisivat säännöllistä reittiliikennettä tarkoituksenmukaisemmat vaihtoehdot. Palvelutason määrittelystä vastaavat viranomaiset ottaisivat määrittelyn omien toimiansa ohjenuoraksi.

4 §. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely. Joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavien viranomaisten tehtävänä olisi määrittää joukkoliikenteen palvelutaso omalla toimialueellaan. Tällaisia viranomaisia ovat kaupunkien viranomaiset ja alueelliset viranomaiset. Liikenne- ja viestintäministeriö määritteli valtakunnallisen liikenteen palvelutason. Valtakunnallisella liikenteellä tarkoitettaisiin muuta kuin alueellista, seudullista ja paikallista liikennettä. Tässä palvelutasomäärittelyssä tarkasteltaisiin linja-autolla harjoitettua pikavuoroliikennettä, rautatieliikennettä lukuun ottamatta alueellista liikennettä sekä myös lentoliikennettä.

Eri väestöryhmien tarpeet olisi otettava huomioon palvelutason määrittelyssä. Siten palvelutason määrittelyssä tarkasteltaisiin esimerkiksi työssäkäyntiin, asiointiin ja vapaa-aikaan liittyviä matkoja ja eri väestöryhmien erilaisia tarpeita näitä matkoja tehtäessä. Väestöä voidaan ryhmitellä eri perustein, mutta palvelutason määrittelyssä olisi tärkeää tarkastella asiaa varsinkin lasten, nuorten, miesten, naisten, vanhusten ja vammaisten kannalta.

Viranomaisten tulisi toimia yhteistyössä keskenään. Näin voitaisiin huolehtia eri viranomaisten määrittämien palvelutasojen yh-

teen sovittamisesta sekä alueellisen ja seudullisen liikenteen huomioon ottamisesta kaupunkialuilla. Viranomaisten tulisi toimia yhteistyössä myös alueensa kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Viranomaisten olisi valmistelun aikana annettava tietoja palvelutason määrittelyn lähtökohdista ja tavoitteista niille, joiden liikkumiseen tai elinkeinon harjoittamiseen määrittelyllä on vaikutusta. Sen olisi myös annettava näille tahoille mahdollisuus sanoa mielipiteensä asiasta. Joukkoliikenteen palvelutaso vaikuttaa erityisesti liikenteenharjoittajien elinkeinon harjoittamiseen, mutta tiedonanto- ja kuulemisvelvollisuus ulottuisi myös niihin elinkeinonharjoittajiin, joiden henkilöstö ja asiakkaat käyttävät tai voivat käyttää joukkoliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi informaatio-ohjauksen keinoin vaikuttaa riittävän yhtenäisyyden aikaan saamiseksi palvelutasoa määritettäessä. Ministeriön ohjauksella voitaisiin vaikuttaa palvelutason tärkeimpien osatekijöiden valintaan ja tutkimustietoa hyväksi käyttäen eri osatekijöiden sopivaan painotukseen. Palvelutasoon kuuluvat sekä palvelun määrää että laatua koskevat osatekijät, joita voivat olla muun muassa linjaston laajuus, liikennöinti-aika, vuoroväli, esteettömyys, matka-aika ja kävelyetäisyys pysäkillä. Ministeriö myös seuraa määritetyn palvelutason toteutumista ja selvittää, mistä mahdolliset poikkeamat johtuvat.

Maakuntien liittojen rooli palvelutason määrittelyssä olisi kokoava ja yhteen sovittava. Liittojen tehtävänä olisi myös joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen maankäytön ja kaavoituksen suunnittelussa.

Palvelutason määrittely olisi voimassa määräajan, jonka kuluttua sovellettavaksi tulisi uusi ja tarkistettu määrittely. Viranomaiset päättäisivät itse, kuinka pitkän ajan määrittely on voimassa. Olosuhteista riippuen sopiva voimassaoloaika voisi yleensä olla 4—8 vuoden luokkaa.

5 §. Vastuu joukkoliikenteen suunnittelusta. Joukkoliikenteen suunnittelussa voidaan erottaa neljä eri tasoa: liikennejärjestelmäsuunnittelu, palveluiden suunnittelu, reittien ja aikataulujen suunnittelu sekä liikennetutannon suunnittelu.

Palveluiden suunnittelu täsmentää ja konkretisoi joukkoliikenteen palvelutason määrit-

telyä. Kyse on palvelujen tarkemmasta määrittelystä. Palveluita suunniteltaessa määritellään niitä seikkoja, jotka ovat palvelutason toteutumisen ja palvelukokonaisuuden kannalta tärkeitä. Palvelujen määrittely voi koskea esimerkiksi suoria vaihdottomia yhteyksiä, vaihtojen ja liityntöjen toimivuuden varmistamista, tiettyihin kellonaikoihin sidottujen, oleellisten matkustustarpeiden, kuten koulu- ja työmatkojen huomioon ottamista sekä tiettyjen lippujen ja niiden hintojen määrittelyä. Liikennetuotannon suunnittelu on käytännön liikennöinnin suunnittelua, johon kuuluvat muun muassa kaluston ja henkilöstön käytön sekä myös lippujen ja niiden hintojen suunnittelu.

Pykälässä säädettäisiin liikenteenharjoittajien ja toimivaltaisten viranomaisten vastuusta joukkoliikennettä suunniteltaessa. Markkinaehtoisessa liikenteessä vastuu olisi liikenteenharjoittajalla lukuun ottamatta liikennejärjestelmäsuunnittelua, joka on aina viranomaistehtävä. Liikennejärjestelmäsuunnittelu ei kuitenkaan kuulu tämän lain soveltamisalaan. Viranomaisten välinen työnjako joukkoliikenteen suunnittelussa seuraisi muuta toimivallan jakoa. Suunnitteluvastuu olisi sillä viranomaisella, jolla on 14 §:n mukainen toimivalta soveltaa palvelusopimusasetusta.

Käyttöoikeussopimuksen nojalla harjoitettavassa liikenteessä liikenteenharjoittajat vastaisivat reittien ja aikataulujen suunnittelusta. Reittejä ja aikatauluja suunnitellessaan liikenteenharjoittajien olisi kuitenkin otettava lähtökohdaksi viranomaisen palvelutason määrittely ja palveluiden määrittely. Tilaajatuottaja -mallia sovellettaessa vastuu reittien ja aikataulujen suunnittelusta olisi pääosin toimivaltaisella viranomaisella.

6 §. Viranomaisen liikennesuunnittelun periaatteet. Pykälässä säädettäisiin joukkoliikenteen suunnittelussa noudatettavista yleisistä periaatteista. Samankaltaiset periaatteet sisältyvät henkilöliikennelain 3 §:ään. Joukkoliikenteen järjestämisen huomioon ottamisesta maankäytöstä päätettäessä säädetään maakäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999). Eri väestöryhmien tarpeiden riittävän laajaa huomioon ottamista korostettaisiin, samoin viranomaisten yhteistyövelvoitetta. Liikennejärjestelmäsuunnittelusta ei ole lainsäädän-

töä. Liikennejärjestelmien suunnitteluun sisältyy myös joukkoliikennettä koskevia asioita.

Laissa ei olisi liikenteenharjoittajien liikennesuunnittelua koskevaa normia, vaan tältä osin suunnittelun periaatteet olisivat liikenteenharjoittajien valittavissa ja päätettävissä. Silloin kun liikenne järjestetään käyttöoikeuden perusteella, viranomaisen voi edellyttää, että liikenteenharjoittaja noudattaa tässä pykälässä mainittuja periaatteita.

7 §. Liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö. Vuonna 2009 kodifioidun, alun alkaen vuodelta 1968 peräisin olevan neuvoston asetuksen 169/2009 mukaan rautatie- maantiejä sisävesiliikennettä harjoittavilla yrityksillä on mahdollisuus halutessaan toteuttaa yhteistyötä, joka voi koskea esimerkiksi kaluston ja henkilöstön yhteiskäyttöä, reittien valintaa ja jatko yhteyksien yhteen sovittamista. Yhteistyö voi toteutua soveltamalla yhdenmukaisia maksutaulukoita sekä järjestämällä ja toteuttamalla peräkkäisiä, toisiaan täydentäviä, korvaavia tai yhdistettyjä kuljetuksia. Sääntely vastaa asiallisesti kilpailunrajoituslain (480/1992) 4 ja 5 §:n säännöksiä kielletystä yritysten välisestä yhteistyöstä ja siitä poikkeamisen mahdollisuuksista. Yritykset vastaavat siitä, ettei yhteistyö mene asetuksessa säädettyä pitemmälle. Asetuksen soveltamisen valvonta kuuluu kilpailuviranomaisille.

2 luku Luvanvarainen liikenne

8 §. Luvan tarve. Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin henkilöliikennelain 5 §:n 1 momenttia. Lain soveltamisalan mukaisesti luvan tarve rajoitettaisiin kuitenkin ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin luvanvaraisuutta koskevasta poikkeuksesta. Säännös vastaisi pääosin henkilöliikennelain 6 §:n 2 kohdan säännöstä. Konsernien lisäksi mainittaisiin kuitenkin myös muut yksityiset ja kunnalliset yhteisöt, joiden sisäiset henkilökuljetukset ovat sallittuja ilman liikennelupaa. Yhtymät ja yhteisöt on määritelty samalla tavalla kuin kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 7 §:n 8 kohdassa ja taksiliikennelain 4 §:n 2 momentin 2 kohdassa.

Pykälästä jätettäisiin pois säännös, joka koskee liikenteen harjoittamista vuokratulla autolla. Säännös on käytännössä osoittautunut vanhentuneeksi. Säännös, joka kieltää henkilöiden kuljettamisen tiellä korvausta vastaan niin sanotuilla mopoautoilla, siirrettäisiin taksiliikennelakiin.

9 §. Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat. Pykälässä säädettäisiin lain lupajärjestelmästä. Pykälä vastaisi osittain henkilöliikennelain 6 a §:ää. Pykälässä olisi kuitenkin aikaisemman lisäksi säännökset kansainvälisen liikenteen ja kabotaasilikenteen harjoittamiseen vaadittavista liikenneluvuista ja asiakirjoista.

Pykälän 1 ja 2 momentissa viitattaisiin palvelusopimusasetukseen, jossa säädettyä liikennettä saisi harjoittaa joukkoliikenneluvan ja taksiliikennelaissa säädetyn taksiluvan nojalla edellyttäen, että toimivaltainen viranomainen on tehnyt liikenteenharjoittajan kanssa palvelusopimusasetuksen mukaisen sopimuksen. Liikennetyypiltään sopimuksen mukainen liikenne voisi olla sopimuksessa määritellyillä reiteillä harjoitettavaa liikennettä tai osittain taikka kokonaan kutsujoukkoliikennettä. Ajojen ottaminen taksiasemilta olisi edelleen kielletty.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kutsujoukkoliikenneluvasta, josta henkilöliikennelaissa ei ole säännöstä.

3 luku Toimivaltaiset viranomaiset

10 §. Joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen. Pykälän 1 momentti vastaa joukkoliikennelain 8 §:n 1 momenttia. Joukkoliikenneluvan myöntäisi edelleen hakijan kotipaikan lääninhallitus.

Pykälän 2 momentti on uusi. Säännöksellä selvennettäisiin oikeustilaa silloin, kun hakijalla ei ole kotipaikkaa Suomessa.

11 §. Ammattiin pääsydirektiivissä tarkoitettujen toimivaltaiset viranomaiset ja toimielimet. Pykälä vastaa henkilöliikennelain 9 d §:ää. Pykälässä säädettäisiin ammattiin pääsydirektiivin mukaisesti niistä viranomaisista ja toimielimistä, jotka antavat direktiivissä tarkoitettuja todistuksia ja muut asiakirjat henkilölle, joka aikoo harjoittaa liikennettä muussa Eu-

roopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa.

12 §. Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset. Pykälässä säädettäisiin niistä viranomaisista, joiden tehtävänä on myöntää reittiliikennelupa markkinaehtoiseen liikenteeseen. Pääasiassa toimivallan jako olisi sama kuin henkilöliikennelain 8 §:n 2 ja 3 momentissa ja henkilöliikenneasetuksen 1 §:ssä.

Toimivaltaisia viranomaisia olisivat lääninhallitukset, 23 kaupunkia, erityislailla perustettava Helsingin seudun liikennekuntayhtymä sekä Hämeenlinnan ja Lahden kaupungit seudullisina viranomaisina. Kahden toisiinsa rajoittuvan kunnallisen toimivaltaisen viranomaisen kuntarajan ylittävässä liikenteessä toimivaltainen viranomainen on lääninhallitus. Helsingin seudun liikennekuntayhtymä olisi toimivaltainen Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Vantaan alueella. Se hoitaisi voimassa olevan lain mukaan pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, Espoon, Helsingin ja Vantaan toimivaltaan kuuluvat asiat sekä lisäksi ne asiat, jotka ovat kuuluneet Etelä-Suomen lääninhallituksen toimivaltaan Keravan ja Kirkkonummen osalta.

Helsingin seudun liikennekuntayhtymästä säädetään pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetussa laissa (/2009). Yhteistyö on pakollista Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan osalta mainitun lain mukaisesti. Kuntayhtymän jäsenenä voi lain 5 §:n mukaan olla myös muita kuntia. Kirkkonummen kunta ja Keravan kaupunki tulevat kuntayhtymän jäseniksi vuoden 2010 alusta lukien, joten toimivaltaisena viranomaisena toimivaan kuntayhtymään kuuluu siten yhteensä kuusi kuntaa.

Voimassa olevan lain mukaan Varkauden kaupunki on toimivaltainen viranomainen. Se on kuitenkin ilmoittanut, että se haluaa luopua tästä tehtävästä. Siten Varkaudelle tähän asti kuuluvat tehtävät siirtyisivät Itä-Suomen lääninhallituksen hoidettavaksi.

Salon kaupunki on ilmoittanut haluavansa hoitaa toimivaltaisen viranomaisen tehtävät omalla alueellaan. Sen vuoksi ehdotetaan, että Salon kaupunki lisättäisiin 2 momentin kunnallisten viranomaisten luetteloon.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä kunnallisista toimivaltaisista viranomaisista, jotka toimisivat seudullisina viranomaisina isäntäkunta- tai vastuukuntamallilla. Tällöin niiden päätöksenteossa sovellettaisiin mitä kunnat ovat kuntalain (365/1995) 77 §:n nojalla sopineet.

Lahden seudulliseen viranomaiseen liittyvä valmistelu on aloitettu kunta- ja palvelurakennemuutoksen yhteydessä. Asiaa valmisteli vuoden 2008 loppuun asti Lahden kaupunkiseudun seutuhallinto. Sen jälkeen valmistelu on jatkunut kaikkien Päijät-Hämeen kuntien allekirjoittaman seudullisen joukkoliikenteen yhteistoimintasopimuksen mukaisesti. Seutuhallitus päätti joulukuussa 2008, että Lahden kaupungin teknisen ja ympäristötoimialan alaisuuteen perustetaan seudullinen joukkoliikennelautakunta, jossa on edustus kaikista yhteistyössä mukana olevista kunnista. Valmistelun aikataulu on suunniteltu niin, että joukkoliikennelautakunta voisi aloittaa toimintansa lain voimaantullessa.

Hattulalla, Hämeenlinnalla ja Janakkalalla on vuodelle 2009 joukkoliikenteen yhteistyösopimus. Yhteistyö perustuu Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan seutuyhteistyön puitesopimukseen. Hämeenlinnan kaupunginhallitus on esittänyt Janakkalan ja Hattulan kunnille yhteisen seudullisen joukkoliikenneviranomaisen perustamista siten, että Hämeenlinnan kaupunki toimisi vastuukuntamallilla toimivaltaisena viranomaisena. Hattulan kunnan sivistyslautakunta ja Janakkalan kunnan kunnanhallitus ovat hyväksyneet Hämeenlinnan kaupungin esityksen. Valmistelun aikataulu on suunniteltu niin, että Hämeenlinnan kaupunki voisi aloittaa alueen toimivaltaisena viranomaisena lain voimaantullessa.

13 §. *Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävät viranomaiset.* Pykälässä säädettäisiin niistä viranomaisista, jotka myöntävät liikenneluvan markkinaehtoiseen kutsujoukkoliikenteeseen. Toimivallan jako vastaa 12 §:ssä reitti-liikennelupien toimivallanjaosta ehdotettua.

14 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen toimivaltaiset viranomaiset ja niiden yhteistyö sekä päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin palvelusopimusasetuksessa tarkoitetuista toimivaltaisista viranomaisista. Toi-

mivallan jako vastaisi pääpiirteissään henkilöliikennelain 7 b §:ssä säädettyä. Pykälässä säädetään palvelusopimusasetuksella kumottu palveluvelvoiteasetuksen toimivaltaisista viranomaisista. Toimivaltaisten viranomaisen keskinäinen toimivallanjako olisi sama kuin niiden toimivallanjako markkinaehtoisesta liikenteen reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voisi kuitenkin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Käytännössä tällaiset kuntarajan ylitykset ovat olleet vähäisiä ja niistä on neuvoteltu sen kunnan kanssa, jonka alueelle liikennettä ollaan ulottamassa. Tältä osin säännös vastaa nykyistä käytäntöä.

Lain 12 §:n 2 ja 3 momentissa nimetyt toimivaltaiset kuntien viranomaiset olisivat toimivaltaisia palvelusopimusasetusta sovellettaessa linja-autoliikenteen, metrolinnoituksen ja raitiotieliikenteen osalta. Myös kaikki muut kunnat voisivat tarvittaessa järjestää täydentäviä linja-autoliikenteen palveluja omalla kustannusvastuullaan. Tältä osin kuntien toimivalta perustuu kuntalain 2 §:ssä tarkoitettuun kunnan yleiseen toimialaan. Säännöksen mukaan kunta hoitaa itsehallinnon mukaan itselleen ottamansa tehtävät.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisi yleisen säännön antamista koskeva valtuutussäännös. Enimmäishintoja koskevia yleisiä sääntöjä on palvelusopimusasetuksen mukaan sovellettava kaikkiin tietyn maantieteellisen alueen liikenteenharjoittajiin. Kyse on siten velvoittavasta normipäätöksestä, jonka sisällöstä on säädettävä asetuksella. Palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan julkisen palvelun velvoitteista, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille, voidaan antaa yleisiä sääntöjä. Yleinen sääntö on vaihtoehtona sille, että näistä hinnoista määrättäisiin liikenteenharjoittajan ja viranomaisen välisessä sopimuksessa. Toimivaltaisen viranomaisen korvaa julkisen liikenteen harjoittajalle yleisessä säännössä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä aiheuttavat tulonmenetykset. Korvausta laskettaessa on otettava huomioon muutokset tuloissa ja mahdolliset menojen lisäykset. Liikenteenharjoittajalla on oikeus kohtuulliseen

voittoon. Korvaus ei saa olla ylikompensoiva.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin viranomaisten välisestä yhteistyöstä. Viranomaisten yhteistyö on tarpeen eri viranomaisten toimivaltaan kuuluvien liikennepalvelujen integroimiseksi niin, että matkustajien käytävissä on toimiva joukkoliikenteen verkosto. Yhteistyön avulla voidaan edistää joukkoliikenteen tehokkuutta yhdistämällä liikennetarpeita ja -palveluita. Valtion aluehallinnolla olisi yhteistyöaloite, jos yhteistyötä ei muutoin synny.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta tehdä päätös, jos viranomainen haluaa järjestää liikenteen palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Päätös olisi valituskelpoinen. Päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määräisi. Momentissa on toistettu palvelusopimusasetuksen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan tekstiä, josta ilmenee asetuksen tarkoitus. Hallintolaki ja hyvä hallintotapa edellyttävät, että päätöksen kriteerit on esitetty selkeästi. Toimivaltaisen viranomaisen tulee perustella päätöksensä hallintolain mukaisesti.

Pykälää voitaisiin soveltaa jo ennen lain voimaantuloa 1 päivästä marraskuuta 2009. Näin voitaisiin varmistaa, että päätökset liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti 3 päivästä joulukuuta 2009 alkaen voidaan tehdä hyvissä ajoin ennen asetuksen voimaantuloa.

15 §. *Yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut viranomaiset.* Pykälä vastaa pääosin henkilöliikennelain 7 a §:n 1 momenttia. Luettavuuden helpottamiseksi se on kuitenkin jaettu kolmeen momenttiin. Toimivaltaisia viranomaisia olisivat edelleen liikenne- ja viestintäministeriö, Ajoneuvohallintokeskus ja lääninhallitukset.

16 §. *Yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut viranomaiset.* Pykälä vastaa pääosin henkilöliikennelain 7 a §:n 2 momenttia. Toimivaltainen viranomainen olisi edelleen Ajoneuvohallintokeskus.

17 §. *Interbus-sopimuksessa tarkoitetut viranomaiset.* Pykälä vastaa henkilöliikennelain 7 c §:ää. Toimivaltainen viranomainen olisi edelleen Ajoneuvohallintokeskus.

18 §. *Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitetut viranomaiset.* Pykälä vastaa sisällöltään henkilöliikennelain 7 d §:n 1 momentin ensimmäistä virkettä sekä 8 §:n 2 momentin viimeistä virkettä. Toimivaltaisia viranomaisia olisivat edelleen liikenne- ja viestintäministeriö sekä Ajoneuvohallintokeskus.

4 luku **Liikenneluvan myöntämisen edellytykset**

19 §. *Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin joukkoliikenneluvan myöntämisen keskeisistä edellytyksistä. Lain 20 §:ssä säädettäisiin lisäksi ammattitaitovaatimukseen liittyvästä linja-autoliikenteen yrittäjäkurssista, kirjallisesta kokeesta ja todistuksesta ja 21 §:ssä vaadittavista taloudellisista voimavaroista. Pykälä vastaisi sisällöltään henkilöliikennelain 9 §:n 1—3 ja 5—6 momenttia. Ammattiinpäsydirektiivissä edellytetään liikenteenharjoittajalta hyvämaineisuutta, vakavaraisuutta ja ammattitaitoa. Pykälän 1 momenttiin sisältyy terminologinen muutos. Voimassa olevassa laissa käytetään käsitettä 'linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin loppukoe', joka korvattaisiin käsitteellä 'ammattitaitoa koskeva kirjallinen koe'.

Pykälän 4 momenttiin sisältyy käytännön kokemuksen pituutta koskeva muutos. Voimassa olevan lain mukaan yrittäjäkurssia ei vaadita henkilöltä, jolla on vähintään viisi vuotta jatkunut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä. Sekä kaupallisen tavaraliikenteen että ammattimaisen taksiliikenteen yrittäjältä vaaditaan vastaavassa tilanteessa kahden vuoden käytännön kokemus. Ammattiinpäsydirektiivin mukaisesti on mahdollista vapauttaa viiden vuoden käytännön kokemuksen omaava henkilö kirjallisesta kokeesta; kurssipakkoa ei direktiivin mukaan ole. Ammattimaista liikennettä koskevan lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi ehdotetaan, että myös linja-autoliikenteessä vaadittaisiin kahden vuoden käytännön kokemusta, silloin kun henkilö ei suorita kurssia.

20 §. *Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssi, kirjallinen koe ja todistus.* Pykälä vastaisi pääosin henkilöliikennelain 9 c §:ää ja henkilöliikenneasetuksen 3 §:ää. Pykälässä säadet-

täisiin liikenteenharjoittajan ammattitaitoon liittyvistä asioista. Sen 1 momentissa säädetäisiin yrittäjäkurssista, 2 momentissa kirjallisesta kokeesta ja 3 momentissa kurssin hyväksymisestä annettavasta todistuksesta.

21 §. Taloudelliset voimavarat. Pykälä vastaisi sisällöltään henkilöliikenneasetuksen 4 §:ää.

22 §. Reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Reittiliikenneluvan myöntämistä on perusteltu yleisperusteluissa kohdissa 3.2 Toteuttamisvaihtoehdot ja 3.3 Keskeiset ehdotukset.

23 §. Kutsujoukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Markkinaehtoisen kutsujoukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset ja hylkäämisen perusteet olisivat samat kuin 22 §:n reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Kutsujoukkoliikennelupaa koskevaa hakemusta ei kuitenkaan voitaisi hylätä sillä perusteella, että haetut reitit tai pysäkit eivät ole liikennöintiin käytettävissä. Kutsujoukkoliikenneluvassa ei määritellä liikennöitäviä reittejä eikä pysäkkejä.

24 §. Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitetun kuljetusluvan myöntämisen edellytykset. Kuljetusluvan myöntämisen edellytykset olisivat samat kuin henkilöliikennelain 7 d §:n 2 momentissa säädetty.

5 luku Lupamenettely

25 §. Joukkoliikenneluvan hakeminen ja muuttaminen. Pykälässä säädettäisiin joukkoliikennelupaa koskevan hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä.

26 §. Muusta Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta olevalta hakijalta edellytettävät asiakirjat. Pykälä vastaisi voimassa olevaa lakia. Vastaavat säännökset ovat vakavaraisuuden osalta henkilöliikennelain 9 §:n 2 momentissa, hyvämaineisuuden osalta 9 §:n 4 momentissa ja ammattitaidon osalta 9 §:n 5 momentissa.

27 §. Reittiliikenneluvan hakeminen ja muuttaminen. Pykälässä säädettäisiin reittiliikennelupaa koskevan hakemuksen sisällöstä. Hakemukseen tulisi sisällyttää ne tiedot, jotka 30 §:n 2 momentin mukaan sisältyvät liikennelupaan ja jotka ovat tarpeen viranomaisen ylläpitämän sähköisen rekisterin takia. Rekisterin tietoja käytetään sähköisen

matkustajainformaation perustana, minkä vuoksi tietojen virheettömyys on olennaisen tärkeää.

Hakemukseen olisi liitettävä selvitys siitä, että haetut väylät ja pysäkit ovat liikennöintiin käytettävissä. Myös päätepiestet katsotaan pysäkeiksi. Tiedon niistä saa tien- tai kadunpitäjältä. Tiedolla liikenteenharjoittajien välisestä yhteistyöstä on merkitystä tarkistettaessa, liittyykö esimerkiksi liikenteen aloittamisaika muihin hakemuksiin. Näin voidaan varmistua siitä, että esimerkiksi liikenteenharjoittajien suunnittelemat kuljetukset toteutuvat.

Tämän lain 48 §:n mukaan liikenneluvan haltijoiden on määriteltävä tarjoamiensa liikennepalvelujen laatu. Tätä laadun määrittelyä kutsutaan liikennepalveluja koskevaksi laatulupaukseksi. Reittiliikenneluvan hakumenettelyssä tarkistettaisiin, onko liikenteenharjoittaja täyttänyt tämän velvoitteen. Jos hakemuksessa on tätä seikkaa koskeva puute, hakijaa pyydetäisiin täydentämään hakemustaan. Tieto laatulupauksen sisällöstä tulisi toimittaa lupaviranomaiselle vain silloin, kun hakija ei vielä harjoita liikennettä. Muussa tapauksessa riittäisi ilmoitus siitä, mistä Internet-osoitteesta laatuvaatimukset ovat saatavilla.

Hakemus olisi toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiottua liikenteen aloitusaikaa.

28 §. Kutsujoukkoliikenneluvan hakeminen ja muuttaminen. Pykälässä säädettäisiin kutsujoukkoliikennelupaa koskevan hakemuksen sisällöstä. Hakemuksessa olisi ilmoitettava tiedot toiminta-alueesta, matkojen yhdistelystä ja siihen kuuluvasta tiedon välittämisestä matkustajan, tilaustoiminnon ja auton välillä, matkojen yhdistelyyn sovellettavista ehdoista sekä liikenteen aiottu aloittamisaika. Myös kutsujoukkoliikennelupaa koskevassa hakemuksessa olisi ilmoitettava yritysten välisestä yhteistyöstä ja laatulupauksesta. Kutsujoukkoliikenteellä voidaan järjestää yhteyksiä tietyllä reitillä aikataulun mukaisesti harjoitettavaan liikenteeseen. Näin saadaan syntymään matkaketjuja.

29 §. Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitetun kuljetusluvan hakeminen ja luvan palauttaminen. Pykälä vastaisi pääosin henkilöliikennelain 7 d §:ssä säädettyä. Kahden-

keskisessä sopimuksessa tarkoitettua kuljetuslupaa koskevaan hakemukseen tulisi sisällyttää ne tiedot, joita lupaviranomainen pyytää ja jotka ovat tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi. Tietojen tarkempi sisältö voi määräytyä Suomen ja toisen valtion välisen sopimuksen perusteella. Ajoneuvohallintokeskus voisi asettaa kuljetusluvan hakemiselle määräajan.

30 §. Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot. Pykälässä säädettäisiin liikennelupien voimassaoloajoista ja luvan sisällöstä. Joukkoliikenneluvan voimassaoloaika ehdotetaan lyhennettäväksi kymmenestä vuodesta viiteen vuoteen. Tämä on tarkoituksenmukaista sen vuoksi, että ammattiin pääsydirektiivin mukaan toimivaltaisen viranomaisen on säännöllisesti ja vähintään viiden vuoden välein tarkistettava, että joukkoliikenneluvan haltija ja liikenteestä vastaava henkilö edelleen täyttävät hyvämaineisuutta, vakavaraisuutta ja ammattitaitoa koskevat vaatimukset. Reittiliikennelupa myönnettäisiin enintään kymmeneksi vuodeksi ja kutsujoukkoliikennelupa enintään viideksi vuodeksi.

Joukkoliikenneluvassa vahvistettaisiin liikenteessä käytettävien linja-autojen määrä. Reittiliikenneluvassa vahvistettaisiin reitti, kaikki tai tärkeimmät pysäkit, aikataulu sekä liikenteen aloittamisen ajankohta. Myös ne ajankohdat jolloin aikatauluja voidaan muuttaa, vahvistettaisiin luvassa. Tarvittaessa reittiliikenneluvassa voitaisiin määrittellä myös liikenteen luonne, esimerkiksi se, että liikenne ajetaan pikavuoroina.

Kutsujoukkoliikenneluvassa vahvistettaisiin tiedot toiminta-alueesta, matkojen yhdistelystä ja siihen kuuluvasta tiedon välittämisestä matkustajan, tilaustoiminnon ja auton välillä, matkojen yhdistelyyn sovellettavista ehdoista sekä liikenteen aiottu aloittamisaika.

Pykälän 4 momentti vastaisi pääosin henkilöliikenneasetuksen 10 §:n 2 momentissa säädettyä. Momentilla varmistettaisiin, että liikenne ei katkea asian käsittelyn viivästyksen takia.

31 §. Joukkoliikenneluvan peruuttaminen. Pykälässä säädettäisiin joukkoliikenneluvan peruuttamisesta. Lupa olisi peruutettava silloin, kun luvan haltija ei enää täytä 19—21 §:ssä säädettyjä luvan saamisen edellytyksiä. Varoituksen antamisesta luvan peruutta-

misen vaihtoehtona ja luvan peruuttamispe-
rusteen korjauskelpoisuudesta säädettäisiin
35 §:ssä.

32 §. Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen joukkoliikenneluvan peruuttamisen tai sen voimassaoloajan päättymisen yhteydessä. Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on joukkoliikennelupa. Sama vaatimus on koskenut myös ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyjä linjaliikennelupia. Sen vuoksi reittiliikenneluvat ja kutsujoukkoliikenneluvat on peruutettava silloin, kun joukkoliikennelupa peruutetaan. Pykälän periaate vastaa henkilöliikennelain 20 §:n 1 momentissa säädettyä. Samasta syystä lääninhallituksen on peruutettava luvan haltijan reittiliikenneluvat ja kutsujoukkoliikenneluvat silloin, kun luvan haltijan joukkoliikenneluvan voimassaoloaika päättyy eikä joukkoliikennelupaa ole uusittu.

Joukkoliikenneluvan haltijalla voi olla usean eri viranomaisen myöntämiä reittiliikennelupia ja kutsujoukkoliikennelupia sekä palvelusopimusasetuksen mukaisia sopimuksia. Näiden viranomaisten on tärkeää saada tieto joukkoliikennelupaa uhkaavasta peruuttamisesta, koska ne joutuvat todennäköisesti järjestämään korvaavia palveluita. Sen vuoksi näille viranomaisille on varattava kohtuullisesti aikaa näihin toimenpiteisiin. Lääninhallituksen on kuultava näitä viranomaisia ennen joukkoliikenneluvan ja muiden lupien peruuttamista. Jos joukkoliikennelupa peruutetaan, palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettua liikennettä koskevat sopimukset on purettava. Tällaisessa tilanteessa toimivaltaiset viranomaiset voivat järjestää korvaavat liikennepalvelut soveltaen palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohtaa. Sen mukaan sopimus voidaan tällaisessa tilanteessa tehdä ilman tarjouskilpailua enintään kahdeksi vuodeksi.

33 §. Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvan haltijan pyynnöstä. Pykälän mukaan liikenneluvan haltijalla olisi oikeus saada lupansa peruutetuksi noudattaen kolmen kuukauden ilmoitusaikaa. Ilmoitusta ei tarvitsisi perustella. Hakemukseen ei kuitenkaan pitäisi suostua, jos 22 §:n 1 momentin mukainen kahden vuoden liikennöintiäika tai 23 §:n 1 momen-

tin mukainen yhden vuoden liikennöintiä ei ole vielä kulunut umpeen. Tästä säännöksestä olisi kaksi poikkeusta. Jos liikenteenharjoittaja lopettaa toimintansa kokonaan ja haluaa peruuttaa myös joukkoliikennelupansa, myös reittiliikenneluvat ja kutsujoukko-liikenneluvat olisi peruutettava siinäkin tapauksessa, että vähimmäisliikennöintiä ei vielä kesken. Reittiliikennelupa voitaisiin kohtuussyistä peruuttaa ennen kahden vuoden liikennöintiä umpeutumista myös, jos peruutettavaksi haetun luvan mukainen liikenne on tappiollista. Tätä perustetta voitaisiin soveltaa vain, jos tarjonta on lisääntynyt peruutettavaksi haetun liikenneluvan myöntämisen jälkeen. Siirtymäsäännöksessä säädetään, miten on meneteltävä silloin, kun liikenneluvan haltija pyytää ennen tämän lain voimaantuloa myönnetyn linjaliikenneluvan peruuttamista.

34 §. Liikenneluvan peruuttaminen muissa tapauksissa. Pykälässä säädettäisiin liikennelupien peruuttamisesta silloin, kun liikennettä ei harjoiteta asianmukaisesti. Pykälässä määritettäisiin perustuslain edellyttämällä tavalla täsmällisesti, millaiset liikennettä harjoitettaessa ilmenneet rikkomukset tai laiminlyönnit voivat johtaa liikenneluvan peruuttamiseen. Keskeistä on, että merkityksellisiä olisivat vain vakavat ja olennaiset rikkomukset tai laiminlyönnit. Käyttämätön liikennelupa olisi niin ikään peruutettava.

Liikenteen harjoittamisen lopettanut tai liikenteen aloittamisen laiminlyönyt liikenteenharjoittaja voisi kuitenkin joissakin tapauksissa esittää menettelylle hyväksyttävän syyn. Todennäköisesti tällaisen syyn löytyminen olisi poikkeuksellista. Silloin kun liikenteenharjoittaja on luonnollinen henkilö, perusteltu syy voisi liittyä esimerkiksi äkilliseen vakavaan sairauteen. Jos hyväksyttävä syy on olemassa, lupa jätettäisiin peruuttamatta, mikäli liikenteenharjoittaja ilmoittaa, milloin hän aloittaa liikenteen uudelleen.

Markkinaehtoisen liikenteen lupa voitaisiin peruuttaa myös silloin, kun viranomaisen on tehnyt päätöksen ryhtyä soveltamaan palvelusopimusasetusta. Lupa voitaisiin peruuttaa vain, jos markkinaehtoinen liikenne aiheuttaisi vakavaa ja jatkuvaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettavalle liikenteelle. Tässä tilanteessa luvat voitaisiin

vaihtoehtoisesti jättää voimaan, jolloin markkinaehtoisen liikenteen asema jäisi riippuvaiseksi liikenteenharjoittajan omista toimenpiteistä.

Viranomaisen olisi tehtävä liikenneluvan peruuttamista koskeva päätös viimeistään 18 kuukautta ennen sitä ajankohtaa, jolloin liikenteen harjoittaminen lakkaa. Päätös olisi usein perusteltua tehdä vielä aiemminkin, koska uuden liikenteen järjestäminen, liikenteen kilpailuttaminen ja tarjouskilpailun voitaneen liikenteenharjoittajan valmistautumiseen kuluva aika voi monissa tapauksissa olla ehdotettua 18 kuukautta pitempi. Samalla liikenteen lopettava liikenteenharjoittaja saa kohtuullisen sopeutumisajan. Säännös on omiaan parantamaan viranomaistoiminnan ennakoitavuutta. Tämän pykälän soveltamisesta ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyihin linjaliikennelupiin säädettäisiin siirtymäsäännöksessä.

35 §. Varoitus ja laiminlyönnin korjaaminen. Pykälässä säädettäisiin varoituksen antamisesta ja liikenneluvan peruuttamisperusteen korjauskelpoisuudesta. Lievemmissä tapauksissa luvan peruuttamisen sijasta voitaisiin antaa varoitus. Silloin, kun virhe tai muu syy on korjattavissa, tulisi korjaamiseen antaa tilaisuus ennen luvan peruuttamistoimiin ryhtymistä. Samankaltaiset säännökset sisältyvät myös taksiliikennelain 22 §:ään.

Pykälän 2 momentin mukaan virheen tai puutteen korjaamiseen annettava määräaika ei saa olla kolmea kuukautta lyhyempi. Säännös on yhdenmukainen taksiliikennelain ja kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain säännöksen kanssa. Korjauskelpoinen puute voi liittyä luvan haltijan vakava-raisuuteen ja liikenteenhoidossa ilmenneisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin. Kolmen kuukauden määräaika on yleensä riittävä tällaisten ongelmien poistamiseen, joten sitä on pidettävä liikenteenharjoittajan kannalta kohtuullisena.

6 luku **Palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne**

36 §. Hankintamenettelyt. Pykälässä säädettäisiin hankintamenettelyistä, joita käytetään sovellettaessa palvelusopimusasetusta. Tämän pykälän ja 37—43 §:n säännöksillä

tarkennettaisiin palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan ja 7 artiklan säännöksiä. Tässä laissa ei säädettäisi ilman tarjouskilpailua tehtävistä sopimuksista, vaan tältä osin sovellettaisiin asetuksessa säädettyä. Lain 42 §:ssä on niin sanottujen optioiden käyttöön liittyvä säännös sekä lisätilausta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämistä koskevat säännökset. Hankintoihin liittyvästä oikeussuojasta säädettäisiin 53 §:n 2 momentissa.

Tämän luvun säännökset on katsottu tarpeellisiksi sen takia, että palvelusopimusasetuksen hankintamenettelyä koskevat kohdat ovat hyvien yleispiirteiset. Niihin sisältyy lähinnä vain oikeudellisia periaatteita, jotka eivät tärkeydestään huolimatta anna soveltajille riittäviä oikeusohjeita. Säännösten keskeisenä soveltamisalana ovat käyttöoikeussopimukset. Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta joukkoliikenteen hoitamiseen erikseen määrittelyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa siten, että liikenteenharjoittaja saa matkalipuista kertyvät tulot ja vastaa liikenteen kustannuksista sekä voi vastaavasti omalla suunnittelu- ja markkinointityöllään vaikuttaa liikevaihtonsa lisäämiseen. Siten liikenteenharjoittajan kannettavaksi tulee palvelun tuottamiseen liittyvää taloudellista riskiä. EY:n tuomioistuimen tulkinnan mukaan käyttöoikeuden tunnusmerkistöön kuuluu, että oikeuden haltija saa merkittävän osan tuloista asiakkailta. Käyttöoikeussopimuksen luonteesta johtuu, että niitä koskevat sopimukset ovat yleensä arvoltaan huomattavia.

Säännöksiä pitäisi soveltaa hankittaessa muita palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja palveluita kuin rautatieliikenteen palveluja silloin kun sopimuksen vuotuinen arvo ylittää yhden miljoonan euron rajan tai kun liikenteen määrä on enemmän kuin 300 000 kilometriä vuodessa. Pieniä ja keskisuuria yrityksiä koskevasta erityissäännöksestä johtuu, että toimivaltainen viranomainen voisi tehdä sopimuksen ilman tarjouskilpailua myös silloin kun sopimuksen vuotuinen arvo on alle kaksi miljoonaa euroa tai vuotuinen liikenteen määrä on alle 600 000 kilometriä vuodessa. Edellytyksenä on tällöin, että liikenteenharjoittajalla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa. Asetuksen kymmenen vuoden

siirtymäajasta johtuu, että kynnysarvot ylittävät palvelut on siirtymäajalla kilpailutettava vaiheittain. Näin ollen suuriakaan hankintoja ei tarvitse kilpailuttaa heti asetuksen voimaan tultua. Jäsenvaltiot kuitenkin vastaavat siitä, että asetusta ruvetaan soveltaamaan vaiheittain jo siirtymäajalla.

Pykälän 1 ja 2 momentissa selvennettäisiin tämän luvun ja julkisista hankinnoista annettujen lakien soveltamisalojen suhdetta. Asian tärkeyden vuoksi 2 momentissa säädettäisiin siitä, että palvelusopimusasetusta on pääosin sovellettava myös silloin, kun hankinta tehdään hankintalakien mukaisin menettelyin. Vain asetuksen 5 artiklan 2—6 kohtia ja 8 artiklan 2—4 kohtia ei niihin sovelleta. Tähän esitykseen sisältyy hankintalain muuttamista koskeva ehdotus (laki 5), jossa niin ikään selvennetään tämän lain ja hankintalain soveltamisalaa.

Pykälässä määriteltäisiin sovellettavat hankintamenettelyt, joita olisi kaksi. Menettelyt olisivat hyvin lähellä hankintalain avoimen ja rajoitetun menettelyn käsitteitä. Erottamisen helpottamiseksi niille on kuitenkin perusteltua antaa omat kutsumanimet. Suora hankintalakiin viittaaminen ei ole mahdollista sen takia, että hankintalain määrittelyt ovat osittain ristiriidassa palvelusopimusasetuksessa käytettyjen käsitteiden kanssa. Eroavuudet ovat terminologisia. Tässä laissa käytettäisiin käsitteitä yksivaiheinen menettely, joka olisi lähellä hankintalain avointa menettelyä, sekä kaksivaiheinen menettely, joka olisi lähellä hankintalain rajoitettua menettelyä.

37 §. Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat. Palvelusopimusasetuksen 7 artiklassa säädetään viranomaisten julkaisemiselvöllisyydestä. Sen mukaan toimivaltainen viranomainen on toimitettava Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistavaksi vuotta ennen tarjouskilpailumenettelyn aloittamista yhteystietonsa, tieto suunnitellusta sopimuksentekomenettelystä sekä palveluista ja alueista, joita sopimus koskee. Tämä ilmoitus ei kuitenkaan ole varsinainen hankintailmoitus. Se ei myöskään ole riittävä tarjouskilpailua järjestettäessä, vaan tässä pykälässä säädettäisiin, että viranomaisen on lisäksi ilmoitettava hankinnasta Internet-osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin hankintamenettelyissä sovellettavista määräajoista. Tarjousajat vastaavat kestoltaan hankintalain avoimeen ja rajoitettuun menettelyyn sovellettavia määräaikoja silloin, kun hankintailmoitukset toimitetaan julkaistavaksi sähköisesti. Ajat ovat vähimmäisaikoja. Ottaen huomioon hankintojen laajuus ja tarjoukseen tarvittava aika voi olla usein perusteltua soveltaa vähimmäisaikoja pitempiä tarjousaikoja.

38 §. Tarjouspyyntö. Pykälässä säädettäisiin tarjouspyynnön sisällöstä. Pykälän 1 momentti vastaisi hankintalain 40 §:n 1 momenttia lukuun ottamatta sitä eroa, että tässä laissa puhuttaisiin palvelusopimusasetuksen terminologian mukaisesti liikenteenharjoittajasta eikä tarjoajasta.

Pykälän 2 momentti vastaisi pitkälle hankintalain 41 §:ää. Kohdassa kuitenkin mainittaisiin laatua koskevat vähimmäisvaatimukset ja kohdassa 6 käytettäisiin termiä liikenteenharjoittaja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin hankintalain 44—46 §:n soveltamisesta kaikkiin tässä luvussa tarkoitettuihin sopimuksiin. Pykälässä säädetään teknisistä eritelmistä, ympäristöominaisuuksia koskevista teknisistä eritelmistä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta. Säännöksillä on keskeinen merkitys syrjimättömyyden varmistamisen kannalta. Kaikkiin rautatieliikennettä koskeviin sopimuksiin sovellettaisiin hankintalain 35 §:n mukaista jälki-ilmoitusvelvollisuutta.

39 §. Tarjoajien valinta. Tarjoajien valintaa koskevat säännökset vastaavat hankintalain 52—54 §:n säännöksiä, mutta ne on ilmaistu lyhyemmin ja osin viittaamalla hankintalakiin.

40 §. Neuvottelut tarjousten jättämisen jälkeen. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava oikeudenmukaisuuden, avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset ja monitahoiset vaatimukset.

Asetuksen johdanto-osan 22 kohdan mukaan joitakin tarjouskilpailuja varten toimivaltaisten viranomaisten on tarpeen määritel-

lä ja kuvata monimutkaisia järjestelmiä. Sen vuoksi näillä viranomaisilla olisi oltava oikeus neuvotella tällaisessa tapauksessa sopimuksia tehdessään yksityiskohdista joidenkin tai kaikkien mahdollisten julkisen liikenteen harjoittajien kanssa sen jälkeen, kun tarjoukset on jätetty.

Pykälässä säädettäisiin neuvottelumenettelyn rajoista. Pykälässä ehdotetut periaatteet vastaavat hankintalain 25 §:n 2 momentin 2 kohdan ja 26 §:n 1 ja 2 momentin säännöksiä. Tämän pykälän säännöksiä sovellettaessa on otettava huomioon, että lain 38 § velvoittaa laatimaan tarjouspyynnön niin selväksi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismittaisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Toimivaltaisen viranomaisen tulee toimia huolellisesti, niin että neuvotteluiden käyminen ei pääsääntöisesti ole tarpeen.

Neuvottelumahdollisuuden varaaminen voi olla perusteltua sen takia, että käyttöoikeussopimuksia koskeviin tarjouksiin liittyy merkittävä liikenteen suunnittelua koskeva osuus. Käyttöoikeuden luonteen mukaisesti suunnittelutyön tekeminen on perusteltua osoittaa liikenteenharjoittajille. Suunnitteluvapaus voi kuitenkin johtaa esimerkiksi siihen, että muutoin hyvä tarjous joiltakin yksityiskohdiltaan poikkeaa halutusta palvelutasosta tai siihen, että jokin jatkoyhteys ei toteudu viranomaisen haluamalla tavalla. Esimerkiksi tällaisessa tilanteessa neuvottelujen käyminen voi olla perusteltua.

Neuvottelumahdollisuus on tarkoitettu käytettäväksi vain poikkeuksellisissa tilanteissa, joissa tarjouspyyntöä ei voida täyttää sellaisenaan saaduilla tarjouksilla. Neuvottelumahdollisuus on tarkoitettu tarjousten tämentämiseen eikä taloudellisten ehtojen muuttamiseen.

41 §. Tarjouksen valinta. Pykälässä 1 momentissa ehdotetut tarjouksen valintakriteerit vastaisivat hankintalain 62 §:ssä mainittuja. Tarjouksista olisi hyväksyttävä joko hinnaltaan halvin tai kokonaistaloudellisesti edullisin. Kokonaistaloudellista edullisuutta koskevat esimerkit on osin hankintalaista poiketen valittu niin, että ne soveltuvat mahdollisimman hyvin joukkoliikennepalvelujen hankintaan. Toimivaltainen viranomaisen voisi soveltaa kokonaistaloudellista edullisuutta myös niin, että hinta ei olisi ratkaisu-

kriteerien joukossa. Tällöin kriteereinä käytettäisiin tarjonnan määrää ja muita sopivia kriteereitä ja hinta olisi ilmoitettu hankintailmoituksessa. Tällainen toimintamalli soveltuu silloin, kun viranomaisen käytettävissä on rajattu määrä rahaa tai sopimushinnan suuruusluokan ennakointi on syystä tai toisesta erityisen vaikeaa.

Pykälän 2 momentti vastaisi sisällöltään hankintalain 62 §:n 3 momenttia.

Pykälää sovellettaessa on suositeltavaa määritellä vertailuperusteiden sisältö mahdollisimman tarkasti.

42 §. Lisätilaus ja sopimuksen voimassaoloajan pidentäminen. Pykälässä säädettäisiin sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä kahdessa eri tilanteessa. Pykälän 1 momentin säännös vastaa pääosin hankintalain 28 §:n 3 momentin säännöstä. Säännöksen menettelystä käytetään nimitystä optio. Säännöksen soveltamisessa on pitkälle kyse siitä, että toimivaltainen viranomainen katsoo edullisimmaksi vaihtoehdoksi sopimuksen jatkamisen. Hankintalain mukaan lisätilaus voidaan tehdä enintään kolmen vuoden kuluessa alkuperäisen sopimuksen tekemisestä. Pykälässä ei ehdotettaisi tällaista käytön rajausta, vaan säännöstä saisi soveltaa, kunhan sopimuksen kokonaisaika ei ylitä palvelusopimusasetuksessa säädettyä. Siten enimmäisaika olisi pääsäännön mukaan linjautoliikenteessä kymmenen vuotta ja raide liikenteessä 15 vuotta.

Pykälän 2 ja 3 momenteissa säädettäisiin mahdollisuudesta pidentää sopimusta, jos liikenteenharjoittaja on sopimuspuolten yhdessä asettamien tavoitteiden mukaisesti pystynyt alkuperäisen sopimuksen aikana parantamaan suoritustaan. Tällainen sopimusehto toimii kannustimen tavoin. Viranomaisen tavoitteena voisi olla parempi palvelutaso tai matkustajamäärien kasvu. Palvelutason parantuminen voisi liittyä esimerkiksi ympäristö- ja esteettömyysvaatimusten tiukentumiseen tai tarjonnan lisäämiseen. Liikenteenharjoittajan päätavoitteena voisi olla sopimuksen jatkaminen. Matkustajamäärän kasvussa liikenteenharjoittaja voi saada lisää tuloja. Tällaisen option soveltaminen voi onnistuessaan johtaa itseohjautuvuuteen, mikä on omiaan vähentämään viranomaisen tehtäviä, esimerkiksi tarvetta valvoa sopimuksen

noudattamista. Myös 2 momentissa tarkoitettussa tilanteessa olisi mahdollisuudesta pidentää sopimusta ilmoitettava alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa.

43 §. Hankintaa koskevat päätökset. Pykälässä säädettäisiin, että hankintaa koskevaan päätökseen sovellettaisiin hankintalain säännöksiä. Hankintalain 73 §:ssä säädetään hankintaa koskevasta päätöksestä ja 75 §:ssä asiakirjojen julkisuutta koskevien säännösten soveltamisesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hankintalain 74 §:ää vastaavasti julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemisen ajankohdasta. Sopimuksen saisi pääsäännön mukaan tehdä aikaisintaan 21 päivän kuluttua siitä, kun liikenteenharjoittaja on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä.

44 §. Palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan, 6 artiklan ja asetuksen liitteen soveltamiseen liittyvät säännökset. Pykälässä säädettäisiin palvelusopimusasetuksen liitteen täytäntöönpanoon liittyvistä asioista. Keskeisiä olisivat pykälän 2—4 momenttien säännökset, joita soveltaen voitaisiin toteuttaa palvelusopimusasetuksessa edellytetty julkisen tuen maksamiseen liittyvä avoimuusvelvoite. Pykälän 5 momentissa säädettäisiin tietojen luovuttamisesta komissiolle.

Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin erilliskirjanpitovelvollinen liikenteenharjoittaja viittaamalla palvelusopimusasetukseen. Lisäksi siinä määriteltäisiin, että pykälässä säädetyt velvollisuudet koskevat asetuksen mukaisia erilliskirjanpitovelvollisia liikenteenharjoittajia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tiedonantovelvoitteesta ja tietojen säilyttämisestä. Tietojen säilyttäminen kymmenen vuoden ajan on tarpeen pykälän 5 momentissa viitattun tiedonantovelvollisuuden mahdollistamiseksi.

Pykälän 2 ja 3 momentin säännöksiä lisäksi liikenteenharjoittajat ovat velvollisia noudattamaan kirjanpitolakia (1336/1997) ja sen nojalla annettuja säädöksiä. Kirjanpitolaki ei tunne käsitettä erillis- tai osakirjanpito, mutta lain mukaan kirjaukset saadaan tehdä pääkirjanpitoon yhdistelminä sen mukaan kuin kauppa- ja teollisuusministeriö tarkemmin päättää. Kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksessä kirjanpidossa käytettävistä me-

netelmistä (47/1998) edellytetään, että osakirjanpito tai sen yhdistelmä on täsmäytettävä pääkirjanpitoon vähintään tilikausittain. Täsmäytyksessä on verrattava osakirjanpidon tilien saldoja pääkirjanpidon vastaavien tilien saldoihin.

Erilliskirjanpitovelvolliseen sovellettaisiin soveltuvin osin, mitä kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksessä säädetään osakirjanpitojen täsmäyttämistä pääkirjanpitoon vähintään tilikausitasolla. Useaa kustannuspaikkaa palvelevat kustannukset sekä yleiskustannukset joudutaan tällöin yleensä jakamaan esimerkiksi liikevaihdon tai jonkun muun asiaan soveltuvan perusteen mukaisesti eri kustannuspaikoille.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön sekä toimivaltaisten viranomaisten oikeudesta tiedonsaantiin salassapitovelvollisuudesta huolimatta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön oikeudesta luovuttaa saamiaan tietoja Euroopan yhteisöjen komissiolle.

45 §. Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Pykälässä määriteltäisiin valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Pykälässä on yksilöity palvelusopimusasetuksen mukaiset julkisen tuen käyttötavat. Lisäksi voitaisiin edelleen maksaa korvausta kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

46 §. Määrärahan kiintiöinti ja käyttö. Pykälässä säädettäisiin valtion talousarviossa joukkoliikenteeseen käytettävän määrärahan kiintiöimisestä ja käytöstä. Pykälä on sisälöltään sama kuin henkilöliikennelain 23 a §.

7 luku Liikenteen harjoittaminen

47 §. Velvollisuus harjoittaa liikennettä. Pykälässä säädettäisiin yleisestä velvollisuudesta harjoittaa liikennettä luvan mukaisesti. Uutta olisi se, että liikenteen harjoittamisen edellytettäisiin olevan ammattitaitoista ja huolellista. Liikenteenharjoittajalla on pääsääntöisesti oikeus lopettaa liikenteen harjoittaminen milloin tahansa, mutta jos tällaista aietta ei ole ilmoitettu lupaviranomaiselle, on liikenteen harjoittamista jatkettava luvan mukaisesti ja muutoin asianmukaisesti. Reitiliikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä kahden vuoden ajan paitsi

jos kyseessä on 33 §:n 2 momentissa tarkoitettu kysynnän selvästi ja jatkuvasti ylittävä tarjonta.

Myös kuluttajansuojalaissa (38/1978) edellytetään palvelun suorittamista ammattitaitoisesti ja huolellisesti. Samoja periaatteita sovellettaisiin siten myös joukkoliikenteeseen. Kaikilta liikenteenharjoittajilta edellytetään ammattiin pääsydirektiivin mukaista ammattitaitoa. Heiltä voidaan siten edellyttää alan yrityksille yleensä asetettavan mittapuun mukaista tieto- ja taitotasoa. Vaatimukseen kuuluu myös se, että palvelu on tuotettava turvallisuuden vaatimalla tavalla. Itse suorituksen tulee olla asianmukainen. Palvelun tuottamisen epäonnistuessa asiasta tulee ilmoittaa tai ainakin pyrkiä ilmoittamaan asiakkaille. Ammattitaitoiseen suoritukseen kuuluu myös se, että suoritus organisoidaan riittävän huolellisesti ja järkipäisesti. Tämä tarkoittaa esimerkiksi tuotantokokonaisuuk-sien suunnittelemista niin, että vuorot pysyvät aikataulussaan.

Huolellisuusvaatimus ulottuu jossain määrin pitemmälle kuin ammattitaitovaatimus. Sen ydinsisältönä on palvelun suorittamisen edellyttämä tekninen tieto ja taito sekä taito palvella asiakkaita heidän tarpeittensa mukaisella tavalla.

48 §. Liikennepalveluja koskeva laatulupa-us. Pykälän 1—2 momentissa säädettäisiin liikenneluvan haltijan tai liikenneluvan haltijoiden yhteenliittymän velvollisuudesta määrittellä palvelujensa laatu sekä niistä laadun osatekijöistä, jotka ainakin tulisi sisällyttää määrittelyyn. Tällaista laadun määrittelyä kutsuttaisiin liikennepalveluja koskevaksi laatulupaukseksi. Liikenteenharjoittajan olisi valvottava laatulupauksensa toteutumista.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu yhteenliittymä voisi olla esimerkiksi ExpressBus -markkinointiyhteenliittymä. Vaikka laatuvaatimukset voisivat olla tällaisen yhteenliittymän määrittelemät, vastuu laatulupauksen noudattamisesta olisi aina liikenteenharjoittajalla. Yleensä laadun järjestelmällinen kehittäminen ja valvominen edellyttävät laadunvalvontajärjestelmän käyttöön ottoa. Tätä ei kuitenkaan vaadittaisi.

Pykälän 2 momentin mukaisesti liikenteenharjoittajan tulisi järjestää valitusten ja korvausvaatimusten sekä takaisinmaksujen kä-

sittely, ja asiakkaan tulisi saada tietää millainen tämä menettely on. Yrityksen tulisi laatulupauksessaan kuvata, miten korkeaan tai hyvään laatuun yritys sitoutuu ja millaista laatua matkustaja voi siten odottaa palvelulta. Pykälässä edellytettäisiin muun muassa lipputyypeistä ja hinnoista ilmoittamista samoin kuin siitä, millaista kalustoa olisi käytössä iäkkäiden matkustajien, lastenvaunujen kanssa liikkuvien ja liikuntarajoitteisten matkustajien tarpeisiin. Pykälässä edellytettäisiin myös, että vammaisten ja muiden liikuntarajoitteisten matkustajien kannalta tärkeistä lisäpalveluista ilmoitettaisiin. Tällainen lisäpalvelu on esimerkiksi mahdollisuus saada avustamista. Myös eri väestöryhmien tarpeiden huomioon ottamisesta tulisi kertoa, esimerkiksi siitä miten yritys on mahdollisesti varautunut palvelemaan lapsiasiakkaita.

Ilmoitus siitä, mihin informaatio- ja lippujärjestelmään liikenteenharjoittaja on liittynyt, auttaisi matkustajaa hänen selvittäessään esimerkiksi oman matkakorttinsa soveltuvuutta kyseiseen palveluun. Ilmoitusvelvollisuus olisi myös omiaan ylläpitämään tällaisia palveluja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin laatulupauksen saatavilla pitämisestä. Vaatimusten tulisi olla mahdollisimman helposti matkustajien saatavilla paitsi Internet-sivuilta myös esimerkiksi autoista ja milloin mahdollista, lipunmyyntipisteistä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta sopia, että sopimuksen nojalla harjoitetussa liikenteessä toimivaltainen viranomaisella ottaa vastatakseen tässä pykälässä säädetyistä velvoitteista. Tehtävät soveltaisivat viranomaiselle silloin, kun se vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa tuloriskin, siis erityisesti sovellettaessa tilaaja-tuottaja-mallia.

Liikennepalveluja koskeviin laatulupauksiin on sovellettava kielilain (432/2003) säännöksiä. Viranomaiseseen sovelletaan kielilain 10 §:ää, liikelaitokseen sekä valtion ja kunnan yhtiöön lain 24 §:ää ja yksityiseen lain 25 §:ää.

49 §. Alihankinta. Pykälässä säädettäisiin alihankinnasta. Säännökset vastaisivat sisällöltään henkilöliikenneasetuksen 16 §:n 1 ja 3 momenttia. Palvelusopimusasetusta sovellettaessa on noudatettava asetuksen 4 artiklan

7 kohdan säännöksiä alihankinnasta. Pykälässä kuitenkin säädettäisiin, että myös palvelusopimusasetuksen mukaisessa liikenteessä alihankkijalla tulisi olla joukkoliikennelupa tai taksilupa.

50 §. Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin liikenteen jatkamisesta liikenteenharjoittajan kuollessa ja 2 momentissa liikenteenharjoittajan joutuessa konkurssiin. Pykälä vastaa pääosin henkilöliikenneasetuksen 17 §:ää. Säännös on edelleen tarpeen, koska sen avulla voidaan varmistaa joukkoliikennepalvelun jatkuvuus pykälässä tarkoitetuissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Jos kuolin- tai konkurssipesä ei halua jatkaa liikennettä, toimivaltainen viranomaisella voi järjestää korvaavan liikenteen soveltamalla palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohdan säännöstä kiireellisistä toimista.

51 §. Liikenteestä vastaavan henkilön vaihtaminen. Pykälässä säädettäisiin menettelyistä, joita on sovellettava silloin, kun ilmenee syy liikenteestä vastaavan henkilön pikaiseen vaihtamiseen. Nämä syyt voivat liittyä esimerkiksi sairastumiseen tai tapaturmaan. Pykälä vastaa sisällöltään henkilöliikenneasetuksen 11 §:ää.

52 §. Tavarankuljetus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin linja-autoliikenteen tavarankuljetusoikeudesta. Pykälä vastaisi pääosin henkilöliikennelain 17 §:ää. Palvelusopimusasetusta ei sovelleta tavarankuljetukseen. Oikeudesta kuljettaa tavaraa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä säädettäisiin siten tässä pykälässä.

Pykälän 2 momentin säännökset ovat uusia. Linja-autoille annettaisiin oikeus kuljettaa alle 100 kilon tavaralähetyksiä myös silloin, kun liikenne ei ole tarkoitettu matkustajille. Vastaava oikeus on taksiliikennelain 18 §:n mukaan takseilla. Pieniä tavaralähetyksiä saisi kuljettaa myös palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetun liikenteen yhteydessä esimerkiksi niin, että auto ajaa saman sopimuksen nojalla ensin matkustajille tarkoitettua vuoron, hoitaa sen jälkeen tavarankuljetuksen ja palaa taas henkilökuljetukseen. Tällaisia liikennekokonaisuuksia voi olla kuntien tilaamissa kuljetuksissa. Säännöstä soveltamalla voitaisiin parantaa kuljetusten kokonaistehokkuutta ja saattaa linja-

autoliikenteen harjoittajat tältä osin tasarvoiseen asemaan taksien kanssa.

8 luku Erinäiset säännökset

53 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin oikaisuvaatimuksen tekemisestä 20 §:n 2 momentissa tarkoitettua kokeesta. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä 30 päivän kuluessa tiedoksisaamisesta. Muutoksenhausta oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen säädetään hallintolainkäyttölaissa (586/1996).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tämän lain 6 luvussa tarkoitettuja hankintoja koskevista oikeussuojasta. Pykälässä viitattaisiin hankintalain oikeussuojaa koskevaan 11 lukuun. Hankintalain muutoksenhakusäännökset kattavat vain hankintalain vastaisuuden perusteella tehdyt muutoksenhaut. Muilla perusteilla hankintapäätöksestäkin voidaan valittaa yleiseen hallintotuomioistuimeen hallintolainkäyttölain ja kuntalain mukaisesti. Tällaisessa valituksessa voi olla kyse lähinnä esteellisyydestä tai vastaavasta yleiseen lainsäädäntöön perustuvasta viranomaisen menettelyvirheestä.

Hankintaa koskevat oikeussuojakeinot olisivat käytettävissä hankinnan arvosta riippumatta. Oikeussuoja kattaisi siten palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa edellytetyllä tavalla myös ne tilanteet, joissa hankinnasta ei ole järjestetty tarjouskilpailua. Hankintalakia ei sovelleta, jos hankinnan enakoitu arvo on vähemmän kuin 15 000 euroa. Pykälän 2 momentissa säädetty oikeussuoja olisi siten pykälän sanamuodon perusteella hankintalakia kattavampi. Ero on kuitenkin näennäinen, sillä joukkoliikenteen harjoittamista koskevat käyttöoikeussopimukset eivät käytännössä koskaan voi olla arvoltaan alle 15 000 euroa.

Palvelusopimusasetus velvoittaa jäsenvaltiot toteuttamaan toimenpiteet muutoksenhaun mahdollistamiseksi. Tämä jäsenvaltioiden velvoite täytettäisiin soveltamalla hankintalain asianomaisia säännöksiä. Hankintalain 76 §:ssä säädetään markkinaoikeuden määrittämistä seuraamuksista ja 77 §:ssä asian saattamisesta markkinaoikeuteen. Asianosaisia koskevasta 78 §:stä sovellettaisiin sen 1

momenttia. Pykälän 2 momenttia vastaava säännös sisältyisi tämän pykälän 2 momenttiin. Lisäksi sovellettaisiin 79 §:n väliaikaisia kieltoja, 80 §:n kuulemista, 81 §:n uhkasakkoa, 82 §:n valituskieltoa, 83 §:n muutoksenhakua markkinaoikeuden päätökseen sekä 84 §:n vahingonkorvausta koskevia säännöksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muusta muutoksenhausta tässä laissa tarkoitettuihin päätöksiin. Päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää. Päätöksen täytäntöönpano valituksesta huolimatta on ollut pääsääntönä myös voimassa olevan lain mukaan. Täytäntöönpanokelpoisuus on perusteltua sen takia, että joukkoliikenteen palvelut on voitata turvata mahdollisista valituksista huolimatta.

54 §. Asiakirjan esittämisvelvollisuus. Asiakirjojen esittämistä koskeva säännös on sama kuin voimassa olevan henkilöliikenneasetuksen 15 §:n. Autossa tulisi aina olla oikeaksi todistettu jäljennös joukkoliikenneluvasta. Pelkän jäljennöksen vaatiminen ei ole valvonnan kannalta täysin tyydyttävä ratkaisu. Säännöstä ei kuitenkaan tässä vaiheessa ehdoteta muutettavaksi, koska EU:n toimielimissä on parhaillaan valmisteltavana ammattiin pääsyä ja kansainvälistä liikennettä koskevat asetukset, jotka antavat aiheen arvioida myös joukkoliikennelupien tarpeellisuutta uusien perusteiden. Mahdollisesti joukkoliikennelupa voitaisiin myöhemmin joko kokonaan tai osittain korvata yhteisöluvilla ja niiden vaikeasti väärennettävillä jäljennöksillä. Myös valvonnan kannalta tarpeelliset muutokset on tarkoitus toteuttaa uuden yhteisöainsäädännön täytäntöönpanon yhteydessä.

Säännöstä täydennettäisiin velvollisuudella pitää tarvittaessa mukana kansainvälisessä liikenteessä vaadittava lupa tai muu asiakirja.

55 §. Kuljetuksen keskeyttäminen. Pykälässä säädettäisiin poliisi-, tulli- ja rajamiehen oikeudesta keskeyttää kuljetus. Pykälän sisältö vastaa pääosin henkilöliikennelain 28 §:ssä säädettyä kuljetuksen keskeyttämissen osalta. Pykälän 2 momentin säännös on uusi. Se on tarpeen valvonnan tehostamiseksi. Vastaava säännös on taksiliikennelain 26 §:n 3 momentissa.

Poliisi valvoo joukkoliikenteen harjoittamista muun liikennevalvonnan yhteydessä. Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitussa liikenteessä toimivaltainen viranomaisen valvoo liikenteen harjoittamista sopimusehtojen mukaisesti. Asiakkaat voivat ilmoittaa palveluun liittyvistä puutteista toimivaltaiselle viranomaiselle. Liikennepalveluja koskeva laatulupaus antaa asiakkaalle keinoja arvioida palvelun asianmukaisuutta kussakin tapauksessa.

56 §. Rangaistussäännökset. Luvattoman linja-autoliikenteen harjoittamisen rangaistusmaksimia ehdotetaan korotettavaksi kolmesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen. Muutoksen avulla voidaan varautua siihen, että valvonnan käytettävissä olisi riittävän tehokkaita keinoja ongelmatilanteiden varalle. Muutos on tarpeen harmaan talouden estämiseksi. Muutos mahdollistaisi poliisin pääsyn tutkimaan luvottomasti toimineen kirjanpitoa ja antaisi sen myötä mahdollisuuden laittoman hyödyn selvittämiseen silloin, kun rikoksesta epäilty ei ole yhteistyöhaluinen. Ehdotettu rangaistusmaksimi vastaisi taksiliikennelain 28 §:ssä säädettyä taksiliikenteen luvattoman harjoittamisen enimmäisrangaistusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sakolla rangaistavaksi liikenneluvan luovuttaminen toisen käyttöön sekä liikenneluvan mukana pitämisen- tai esittämisvelvollisuuden rikkominen. Vastaavasti säädetään taksiliikennelaissa ja kaupallisista tavarankuljetuksista annetussa laissa.

57 §. Tietojen luovuttaminen viranomaiselle. Henkilöliikennelain 18 §:ssä säädetään liikenteenharjoittajan velvollisuudesta antaa liikenne- ja viestintäministeriölle tietoja. Pykälään ehdotetaan entistä täsmällisempää ja liikenteenharjoittajan tiedonantovelvollisuutta laajentavaa säännöstä. Tietoja pitäisi pyydettyessä antaa muillekin viranomaisille kuin liikenne- ja viestintäministeriölle. Viranomaisella olisi myös oikeus sisällyttää liikenteen kysyntätietoja tarjousasiakirjoihin. Tämä on välttämätöntä, jotta kaikilla tarjoajilla olisi tasavertaiset mahdollisuudet arvioida liikenteen tuottojen määrää. Myös esimerkiksi liikenteeseen käytettävien autojen kokoa ja määrää on tarjoustesta tehtäessä hankala arvioida tietämättä, kuinka paljon matkustajia on.

Viranomaisilla olisi oikeus käyttää ja luovuttaa reittejä ja aikatauluja koskevia tietoja joukkoliikenteen informaatiota parantaviin tarkoituksiin.

Tietojen luovuttamista koskevia säännöksiä sovellettaisiin linja-autoliikenteeseen ja rai-deliikenteeseen. Tarjontaa koskevat tiedot kerättäisiin yleensä liikenneluvan hakumenettelyn yhteydessä tai hankintamenettelyssä. Toteutunutta kysyntää koskevien tietojen saaminen voitaisiin helpoiten toteuttaa pyytämällä tiedot liikenteenharjoittajilta.

Tietojen luovuttamiseen sovellettaisiin menettelyn osalta tilastolakia (280/2004). Annettavista tiedoista ja niiden luovutusmuodoista säädettäisiin tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Tarkempi säätäminen on tarpeen, jotta viranomaisten tietojensaantioikeus on riittävän tarkkarajainen ja liikenteenharjoittaja voi varautua täyttämään tietojen luovuttamisvelvollisuutensa.

58 §. Oikeus rekisteritietojen saantiin. Pykälässä säädettäisiin viranomaisen oikeudesta saada tietoja. Pykälässä mainittaisiin ne rekisterit, joista saatavat tiedot ovat välttämättömiä pykälässä mainittujen asioiden käsittelyn kannalta. Aikaisemmasta poiketen rikosrekisteriä ei enää mainittaisi, koska rikosrekisterin tietojen luovuttamisesta pyritään säätämään tyhjentävästi rikosrekisterilaissa. Näiden tietojen luovuttamisesta pykälässä mainittuihin tarkoituksiin on säädetty rikosrekisterilain 4 a §:n 1 momentin 2 kohdassa ja tietojen käyttötarkoituksesta tarkemmin tämän lain 19 §:ssä. Rikosrekisteritietojen saaminen on siis jatkossakin mahdollista.

9 luku **Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

59 §. Voimaantulo. Laki tulisi voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 samanaikaisesti palvelusopimusasetuksen kanssa. Osaa laista sovellettaisiin kuitenkin 1 päivästä marraskuuta 2009. Tämä on tarpeellista, jotta ennen palvelusopimusasetuksen voimaantuloa voidaan toteuttaa tarvittavat toimenpiteet. Palvelusopimusasetuksen siirtymäsäännökset suojavat ennen asetuksen voimaantuloa tehtyjä sopimuksia. Asetuksen johdanto-osan 9 koh-

dan mukaan sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan. Oikeusvarmuuden takia nykyiset linjaliikenneluvat pitää muuttaa sopimusmuotoon. Samalla lipputuet muutetaan asetuksen mukaisiksi, jotta tukea voidaan maksaa jatkossakin.

Lailla kumottaisiin henkilöliikennelaki. Kun laki kumotaan, vakiintuneen tulkinnan mukaan myös siinä olevan asetuksenantovaltuuden nojalla annetut asetukset kumoutuvat. Täten myös henkilöliikenneasetus, liikenne- ja viestintäministeriön asetus palveluvelvoiteasetuksen täytäntöönpanosta (816/1994) sekä liikenne- ja viestintäministeriön vahvistamat linjalikenteen sarjalipputaksat (390/2008) ja sairaankuljetustaksa (2/2009) kumoutuvat.

Lisäksi pykälään sisältyisi tavanomainen yleinen siirtymäsäännös.

60 §. *Joukkoliikenteen palvelutasoa ja liikennepalvelujen laatuvaatimuksia koskevat siirtymäsäännökset.* Palvelutasotavoitteet on osittain jo asetettu. Suuri osa yli 40 000 asukkaan kaupungeista on määritellyt palvelutason tavoitteet. Tämän lisäksi on olemassa palvelutasotavoitteita kaupunkiseudullisesti, maakunnallisesti ja kunnallisesti määriteltynä. Myös lääninhallitukset ovat määrittäneet palvelutasotavoitteita alueillaan.

Pykälän 1 momentin mukaisesti toimivaltaisten viranomaisten tulisi määrittää toimivalta-alueensa palvelutaso kahden vuoden kuluessa lain voimaantulosta. Jos palvelutaso on jo määriteltynä, ensimmäinen tämän lain mukainen palvelutasomääritys olisi tehtävä viimeistään neljän vuoden kuluessa lain voimaantulosta.

Pykälän 2 momentin mukaisesti 48 §:n mukaisten liikennepalvelujen laatulupausten valmistelulle varattaisiin kahden vuoden aika.

61 §. *Toimivaltaisia viranomaisia koskevat siirtymäsäännökset.* Helsingin seudun liikennekuntayhtymä aloittaa toimintansa vuoden 2010 alusta lukien. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta hoitaisi liikennekuntayhtymälle säädetyt tehtävät lain voimaantulosta vuoden 2009 loppuun asti. Se myös tekisi 62 §:ssä tarkoitettujen siirtymäajan liikennöintisopimukset sillä alueella, jolla uusi kuntayhtymä on toimivaltainen.

62 §. *Liikennelupien ja sopimusten voima- saoloon liittyvät siirtymäsäännökset.* Pykälässä säädettäisiin voimassa olevia liikennelupia ja sopimuksia koskevista siirtymäsäännöksistä. Pykälän soveltaminen liittyy pääosin kiinteästi palvelusopimusasetuksen siirtymäaikaan.

Pykälän 1 momentin mukaisesti joukkoliikenneluvat jäisivät sellaisenaan voimaan luvassa määritellyksi ajaksi. Läninhallitusten olisi kuitenkin ammattiin pääsydirektiivin velvoitteen täyttämiseksi tarkistettava viiden vuoden välein, että joukkoliikenneluvan haltija ja oikeushenkilön liikenteestä vastaava henkilö edelleen täyttävät luvan saamisen edellytykset. Lain voimaan tultua myönnettävät joukkoliikenneluvat olisivat 30 §:n 1 momentin mukaisesti voimassa viisi vuotta, mistä johtuen tämän momentin mukainen tarkistusvelvollisuus kävisi ajan myötä tarpeettomaksi.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin menettelystä, jota soveltaen linjaliikennelupien liikennöintioikeudet säilyisivät riippumatta siitä ovatko ne pikavuoroliikenteen vai vakiovuoroliikenteen lupia. Silloin kun toimivaltainen viranomainen soveltaa toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetusta, laissa on tarpeen säätää, että lupien katsotaan olevan palvelusopimusasetuksen 8 artiklan 3 kohdan siirtymäsäännöksen mukaisia sopimuksia. Siirtymäajan liikennöintisopimusten tekeminen ei edellytä sitä, että toimivaltainen viranomainen tekisi tai olisi tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Tämä on liikenteenharjoittajien oikeusturvan kannalta perusteltua. Käytännössä lupa voitaisiin liittää sopimukseen, jonka sekä liikenteenharjoittaja että viranomainen vahvistavat allekirjoituksellaan.

Sopimuksista käytettäisiin nimitystä siirtymäajan liikennöintisopimus. Nämä sopimukset eroaisivat myöhemmin tehtävistä sopimuksista, koska niiden tarkoituksena olisi vain säilyttää linjaliikennelupiin sekä seutu-, kaupunki ja työmatkalippuihin perustuvat oikeudet ja velvollisuudet, ellei palvelusopimusasetuksesta muuta johdu. Ennen 3.12.2009 myönnettyihin linjaliikennelupiin liittyvät kuntien tai kuntayhtymien ja liikenteenharjoittajien väliset seutu-, kunta- ja

työmatkalippusopimukset voitaisiin liittää kaikkien sopimusosapuolten ja toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella siirtymäajan liikennöintisopimuksiin. Silloin kun linjaliikenteessä ei käytetä mainittuja lippuja tai jos alueelle annetaan yleinen sääntö, sopimus koskisi vain linjaliikennelupiin sisältyviä oikeuksia ja velvollisuuksia.

Sopimuksessa määriteltäisiin velvollisuus harjoittaa liikennettä ja ne matkalippujen hinnat, joihin maksetaan lipputukea. Liikenteenharjoittajalle voitaisiin myöntää luonteeltaan linjaliikennelupaa vastaava yksinoikeus. Sopimukseen voisi sisältyä ehtoja siitä, missä tilanteessa liikenteenharjoittaja voi lakkauttaa liikennettä esimerkiksi liikenteen kannattamattomuuden takia. Yleisenä lähtökohtana olisi kuitenkin sopimuksen sitovuus.

Siinä tapauksessa, että liikenteenharjoittaja ei halua tehdä linjaliikenneluvista sopimusta, linjaliikennelupia pidettäisiin reittiliikennelupina ja niihin sovellettaisiin samoja säännöksiä kuin reittiliikennelupiin.

Pykälän 4 momentin mukaan siirtymäajan liikennöintisopimus tehtäisiin linjaliikenneluvan päättymispäivään asti kuitenkin enintään 2 päivään joulukuuta 2019 asti, jolloin palvelusopimusasetuksen siirtymäaika päättyy kaikilta osin. Liikenteenharjoittajille annettaisiin kuitenkin runsaan neljän ja puolen vuoden pituinen sopeutumisaika myös niissä tilanteissa, joissa linjaliikenneluvan voimassaoloaika lakkaa ennen vuoden 2014 kesäkuun loppua. Mikäli liikenteenharjoittaja haluaa jatkaa liikennöintiä siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymisen jälkeen markkinaehtoisena liikenteenä, hänen tulee hakea harjoittamalleen liikenteelle reittiliikennelupaa.

Niistä linjaliikenneluvista, jotka päättyvät 3 päivän joulukuuta 2009 ja 30 päivän kesäkuuta 2014 välisenä aikana, tehtäisiin siirtymäajan liikennöintisopimus, joka päättyisi 30 päivänä kesäkuuta 2014. Niistä linjaliikenneluvista, jotka päättyisivät 1 päivänä heinäkuuta 2014 ja 2 päivänä joulukuuta 2019 välisenä aikana, tehtäisiin siirtymäajan liikennöintisopimus luvan päättymispäivään asti.

Pykälän 5—8 momentin mukaan siirtymäajan liikennöintisopimukset voitaisiin irtisanoa jos toimivaltainen viranomainen on teh-

nyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä. Irtisanomisaika olisi kaikissa tapauksissa 18 kuukautta. Ensimmäinen mahdollinen irtisanomisajankohta kuitenkin vaihtelee alueittain. Alueellisella jaotellulla tehdään mahdolliseksi palvelusopimusasetuksen asteittainen täytäntöönpano. Viranomaisen toimivalta-alueen muutoksen yhteydessä siirtymäajan liikennöintisopimuksen irtisanomisaika ei muutu.

Pykälän 5 momentin mukaan Helsingin seudun liikennekuntayhtymän toimivalta-alueella kumpikin sopijapuoli voisi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2014 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa. Irtisanomismahdollisuus ei koskisi niitä siirtymäajan liikennöintisopimuksia, jotka päättyvät viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2014.

Pykälän 6 momentin mukaan Hämeenlinnan, Jyväskylän, Kouvolan, Kuopion, Lahden, Oulun, Tampereen ja Turun kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueella kumpikin sopijapuoli voisi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2015 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa. Irtisanomismahdollisuus ei koskisi niitä siirtymäajan liikennöintisopimuksia, jotka päättyvät viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2015.

Pykälän 7 momentin mukaan muiden kuin 5 ja 6 momentissa tarkoitettujen kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueella kumpikin sopijapuoli voisi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2016 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa. Täten irtisanomismahdollisuus ei koskisi niitä siirtymäajan liikennöintisopimuksia, jotka päättyvät viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2016.

Pykälän 8 momentin mukaan muissa kuin 5—7 momenteissa tarkoitetuissa siirtymäajan liikennöintisopimuksissa kumpikin sopijapuoli voisi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2017 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa. Täten irtisa-

nomismahdollisuus ei koskisi niitä siirtymäajan liikennöintisopimuksia, jotka päättyvät viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2017.

Pykälän 9 momentissa säädettäisiin, mitä reittiliikennelupia koskevia säännöksiä linjaliikennelupiin olisi sovellettava siinä tapauksessa, että siirtymäajan liikennöintisopimusta ei tehdä.

Pykälän 10 momentin mukaisesti ennen lain voimaantuloa tehty ostoliikennesopimukset jäisivät voimaan sopimuksen mukaisesti ajaksi, ellei sopimuksesta tai sen soveltamisesta muuta johdu.

Pykälän 11 momentin mukaisesti siirtymäajan liikennöintisopimukset ja 10 momentissa tarkoitettut sopimukset rinnastettaisiin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovellettaessa 22 §:n 2 momentin 1—3 kohtia sekä 3 ja 4 momenttia.

1.2 Laki taksiliikennelain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Lakiin lisättäisiin palvelusopimusasetuksen määritelmä. Taksiluvan määritelmää muutettaisiin niin, että luvan liikennöntoikeudet säilyisivät ennallaan. Taksiluvan nojalla saisi edelleen harjoittaa liikennettä viranomaisen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella.

4 §. Luvanvaraiset kuljetukset. Henkilöliikennelain säännös, joka kieltää ammattimaisen liikenteen harjoittamisen niin sanotuilla mopotakseilla, siirrettäisiin taksiliikennelakiin. Kielto koskisi luokkien L5e ja L7e ajoneuvoja.

1.3 Laki Kainuun hallintokokeilusta annetun lain 10 §:n muuttamisesta

10 §. Maakuntavaltuuston tehtävät kansallisen kehittämisrahoituksen hallinnoinnissa. Pykälän viittaus henkilöliikennelakiin muutettaisiin viittaukseksi joukkoliikennelakiin.

1.4 Laki indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. Poikkeukset. Henkilöliikennelain ostoliikenne-termin sijasta viitattaisiin palvelusopimusasetukseen.

1.5 Laki julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta

Hankintalain 8 §:ään lisättäisiin uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi. Uudessa 2 momentissa selvennettäisiin joukkoliikennelain ja hankintalain soveltamisala suhteessa toisiinsa. Joukkoliikennelain 36 §:ssä on näiden lakien soveltamisalaa selventävä säännös.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Joukkoliikennelakiin ehdotetaan yleisen säännön antamista koskevaa valtuutussäännöstä. Enimmäishintoja koskevia yleisiä sääntöjä on palvelusopimusasetuksen mukaan sovellettava kaikkiin tietyn maantieteellisen alueen liikenteenharjoittajiin. Koska kyse on velvoittavasta normipäätöksestä, sen sisällöstä on säädettävä asetuksella. Palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut yleiset säännöt annettaisiin valtioneuvoston asetuksella, koska niiden sisältö voi vaikuttaa usean ministeriön toimialaan. Yleisiä sääntöjä annettaessa sovellettaisiin, mitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 1-3 kohdissa niiden sisällöstä sekä 6 artiklassa ja liitteessä niihin liittyvistä korvauksista säädetään.

Joukkoliikennelakiin ehdotetaan tietojen luovuttamista viranomaiselle koskevaa valtuutussäännöstä. Tietojenluovuttamisvelvollisuudesta on säädetty jo lain tasolla tarkkarajaisesti, mutta luovutettavista tiedoista ja niiden luovutusmuodosta on syytä säätää vielä yksilöidymmin. Näin annettaisiin liikenteenharjoittajille parempi mahdollisuus varautua tietojen luovuttamiseen. Koska kyse on velvoittavasta normipäätöksestä, sen sisällöstä on säädettävä asetuksella. Asetukset annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä, koska niiden sisältö vaikuttaa vain sen toimialaan.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Lakien voimaantulon ajankohdan tulisi olla sama kuin palvelusopimusasetuksen.

4 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

Elinkeinovapaus

Esityksessä säädettäisiin ammattimaisen henkilöliikenteen luvanvaraisuudesta, liikenneluvista, niiden saamisen edellytyksistä ja peruuttamisesta sekä muista linja-autoliikenteen harjoittamiseen liittyvistä asioista. Sääntelyä on arvioitava perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta etenkin siltä osin kuin esityksessä säädettäisiin luvan tarpeesta (1 §:n 2 momentti, 8 §), liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä (4 luku), liikenneluvan peruuttamisesta ja varoituksen antamisesta (30—34 §) sekä velvollisuudesta harjoittaa reittiliikennettä kahden vuoden ja kutsujoukkoliikennettä yhden vuoden ajan (22, 23 ja 47 §).

Eduskunnan perustuslakivaliokunnan käytännössä elinkeinovapautta on pidetty perustuslain mukaisena pääsääntönä. Elinkeino toiminnan luvanvaraistaminen on kuitenkin poikkeuksellisesti sallittua tärkeiden ja vahvojen yhteiskunnallisten intressien puoltaessa sitä. Lisäksi esitetyn luvanvaraisuussääntelyn tulee aina täyttää muut perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset: Elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Niiden olennainen sisältö, kuten rajoitusten laajuus ja edellytykset, tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön kannalta on tärkeää, että säännökset luvan myöntämisen edellytyksistä ja luvan pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Merkitystä on myös sillä, missä määrin viranomaisten toimivaltuudet määräytyvät niin sanotun sidotun harkinnan mukaisesti. Valiokunta on hyväksynyt tarkoituksenmukaisuusharkinnan käyttämisen vain poikkeuksellisesti. Perustuslakivaliokunta on aiemmin käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä useissa lausunnoissaan, muun muassa lausunnoissa PeVL 28/2001 (vartiointiliikkeet), PeVL 23/2000 (arpajaiset), PeLV 53/2001 (liikepankit), PeVL 14/2004 (päästökauppa), PeVL 9/2005 (vakuutusedustus), PeVL 33/2005 (lääkkeiden myynti), PeVL 8/2006

(eläinlääkärin ammatti) ja PeVL 31/2006 (taksiliikenne).

Ammattimaisen liikenteen luvanvaraisuudelle ja siten elinkeinovapauden rajoittamiselle on olemassa valtiosääntöoikeudellisesti hyväksyttävät ja painavat perusteet. Lupavaatimuksen säilyttäminen on perusteltua erityisesti asiakkaiden turvallisuuden kannalta. Lupavaatimus on hyväksytty myös taksiliikenteessä ja kaupallisessa tavaraliikenteessä.

Lain 19—21 §:ssä säädettäisiin liikenneluvan myöntämisen edellytyksiin kuuluvista henkilöä koskevista vaatimuksista. Säännökset hyvämaineisuudesta, vakavaraisuudesta ja ammattitaidosta perustuvat ammattiin pääsydirektiivin säännöksiin. Yhteisön lainsäädäntö velvoittaa säätämään näistä liikenteenharjoittajalle asetettavista vaatimuksista. Sääntely täyttää perusoikeuden rajoittamiselle asetetut vaatimukset. Se on tarpeen erityisesti turvallisuuteen ja kuluttajansuojaan liittyvistä syistä. Sääntely on kaikilta osin laintasoista. Säännökset ovat myös täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

Lain 22 §:ssä säädettäisiin reittiliikenneluvan ja 23 §:ssä kutsujoukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä. Lain 22 ja 23 §:ssä ja niihin liittyen 47 §:n 2 momentissa säädettäisiin liikenteenharjoittajan velvollisuudesta harjoittaa markkinaehtoista reittiliikennettä vähintään kahden vuoden ja kutsujoukkoliikennettä vähintään yhden vuoden ajan. Lain 22 §:n säännös liittyy elinkeinovapautteen, koska se rajoittaisi elinkeinovapautteen sisältyvää oikeutta toiminnan lopettamiseen. Sääntelyn tavoitteena on vakauttaa joukkoliikenteen palveluja kuluttajan kannalta perustellulla tavalla. Sääntely on omiaan jossain määrin nostamaan alalle tulon kynnyksiä, koska liikenteenharjoittaja joutuu ennen liikenteen aloittamista arvioimaan myöhempään tarjonnan lisääntymiseen liittyviä riskejä. Riskiä kuitenkin pienentää 33 §:n 2 momentin mukainen oikeus liikenteen lopettamiseen, jos liikenteen aloittamisen jälkeen syntyy vielä uutta tarjontaa, minkä seurauksena peruutettavaksi haetun luvan mukainen liikenne muuttuu tappiolliseksi.

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomaisen voisi 22 §:n 3 momentin mukaan hylätä hakemuksen myös, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien

liikennepalveluiden saatavuuden. Säännös liittyy elinkeinovapauteen, koska sillä on mahdollista puuttua tarjonnan määrään ja yritysten väliseen kilpailuun. Säännöksen tavoitteena on varmistaa joukkoliikennepalvelujen saatavuus kuluttajan kannalta perustellulla tavalla. Koska valinta tehtäisiin tarvittaessa palvelusopimusasetuksen mukaisesti, valinta liikenteenharjoittajien välillä olisi syrjimätön. Sääntelyä on kokonaisuudessaan pidettävä oikeasuhtaisena. Sääntely ei ole perustuslain kannalta ongelmallista.

Lain 31—34 §:ssä säädettäisiin liikenneluvan peruuttamisesta ja 35 §:ssä varoituksen antamisesta. Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen. Perustuslakivaliokunta on käsitellyt asiaa muun muassa lausunnoissaan PeVL 16/2003, PeVL 44/2004 ja PeVL 48/2005.

Lain 31—32 §:ssä ja 34 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa liikenneluvan peruuttaminen johtuu luvanhaltijan hyvämainisuuteen, vakavaraisuuteen tai liikenteen hoidon epäasianmukaisuuteen liittyvistä syistä. Näissä tilanteissa on ensisijaisena seuraamuksena 35 §:n mukainen varoitus. Liikenneluvan peruuttaminen tulee yleensä kyseeseen vasta sitten, kun liikenteenharjoittaja on ensin saanut varoituksen. Varoitusta edeltää vielä viranomaisen varaama mahdollisuus vähintään kolmen kuukauden määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Puutteen korjaaminen ei voi kuitenkaan tulla kyseeseen, mikäli liikenteenharjoittaja on syyllistynyt 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin rikoksiin ja teot osoittavat hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista henkilöliikennettä. Myöskään kaikkia vakavaraisuuteen liittyviä puutteita ei käytännössä voida korjata.

Lain 31 ja 33 §:n säännökset koskevat tilannetta, jossa liikenteenharjoittaja haluaa luopua luvastaan. Luvasta luopumisen sallivina ne eivät ole sääntämismääräysten kannalta ongelmallisia. Lain 34 §:n 2 momentin säännös on kuitenkin sikäli merkityksellinen, että siinä on otettu huomioon tilanne, jossa liikenteenharjoittaja sitoumuksestaan huolimatta voisi tietyn edellytyksin lopettaa liikenteen harjoittamisen ennen kuin kahden vuoden vähimmäisaika on umpeutunut.

Lain 34 §:n 2 momentin mukaan reittiliikennelupa ja kutsujoukkoliikennelupa voitaisiin peruuttaa myös silloin, kun toimivaltainen viranomainen päättää tai on päättänyt järjestää liikenteen palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Viranomaisen pitäisi tehdä päätös luvan peruuttamisesta viimeistään 18 kuukautta ennen liikenteen lopettamisen ajankohtaa. Säännöksen hyväksyttävyyden lähtökohtana on se, että palvelusopimusasetuksessa annetaan toimivaltaisille viranomaisille oikeus ja velvollisuus valita, soveltavako ne joukkoliikennettä järjestäessään palvelusopimusasetusta vai tyytyvätkö ne markkinaehtoisesti syntyviin palveluihin. Luvan peruuttaminen liittyisi siten tilanteeseen, jossa viranomainen on tyytymätön markkinaehtoisesta liikenteen palveluun ja haluaa tarjota alueellaan määrällisesti tai laadullisesti paremmat taikka matkustajien kannalta vakaammat palvelut. Liikenteen päällekkäisyydet voivat olla tärkeistä taloudellisista syistä kestävä ratkaisu, mistä johtuen liikenneluvan peruuttamiselta ei kaikissa tapauksissa voitaisi välttyä. Liikenteenharjoittajalle jäisi kuitenkin aina 18 kuukauden aika käytännön järjestelyille. Jatkuva ja vakava haitta voisi liittyä myös palvelusopimusasetuksen mukaan liikennettä harjoittavan elinkeinovapautteen. Sovellettaessa käyttöoikeussopimuksia liikenteenharjoittajalla on tulo- ja riski. Silloin kun käyttöoikeussopimukset järjestetään tarjouskilpailussa, käyttöoikeuden haltija on sopimussuhteessa sitoutunut tuottamaan tietty palvelu tiettyä korvausta vastaan.

Näin ollen liikenneluvan peruuttamiseen ja varoituksen antamiseen liittyvää sääntelyä on pidettävä oikeasuhtaisuuden ja muutoinkin perustuslain kannalta asianmukaisena.

Edellä kerrotuilla perusteilla elinkeinovapauden rajoittamiseen on hyväksyttävät pe-

rusteet ja lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Lain siirtymäsäännös

Esityksessä säädettäisiin palvelusopimusasetuksen siirtymäaikaan liittyvistä asioista. Sääntelyä on liikennelupien voimaansäätämiseen liittyvien säännösten osalta arvioitava perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden kannalta siltä osin kuin niihin sisältyy alueellisia eroja, jotka voivat vaikuttaa joukkoliikennepalvelujen saatavuuteen matkustajien kannalta ja liikenteenharjoittajien tasapuoliseen kohteluun.

Eduskunnan perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussääntely edellyttää lähtökohteisesti samanlaista kohtelua muun muassa asuinpaikkaan katsomatta. Pelkkää maantieteellistä kriteeriä ei voida pitää perustuslain 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuna hyväksyttävänä perusteena eri asemaan asettamiselle perusoikeusjärjestelmässä, jonka kokonaisuuteen kuuluvat myös maassaliikkumisoikeus ja asuinpaikan valitsemisen vapaus (PeVL 59/2001).

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin pitänyt jonkinasteiseen erilaisuuteen johtavaa kokeilulainsäädäntöä sinänsä hyväksyttävänä yhdenvertaisuuden kannalta ainakin kotitaloustyön tukemisen (PeVL 19/1997), toimeentulotehtävien siirron (PeVL 2/1994), terveyskeskumaksun (PeVL 3/1991) ja ylioppilastutkimuksen kehittämisen (PELV 58/2001) osalta. Valiokunta on tällöin korostanut, ettei yhdenvertaisuusperiaatteesta johdu tiukkoja rajoja lainsäätäjän harkinnalle pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn ja että kokeilu saattaa ainakin joissakin rajoissa muodostaa sellaisen hyväksyttävän perusteen, jonka nojalla muodollisesta yhdenvertaisuudesta voidaan tinkiä alueellisessa suhteessa (58/2001).

Palvelusopimusasetus edellyttää, että asetuksen siirtymäkauden aikana jäsenvaltiot toteuttavat toimia julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiseksi asteittain. Palvelusopimusasetusta sovelletaan silloin, kun tarkoituksena on varmistaa ihmisille joukkoliikennedyhteydet, jotka ovat määrän,

laadun tai hintojen suhteen paremmat kuin markkinaehtoisesti voitaisiin tuottaa. Esityksessä säädettäisiin siitä, miten nykyjärjestelmästä siirryttäisiin asteittain uuteen järjestelmään. Lain 62 §:ssä säädettäisiin siirtymäajan liikennöintisopimusten tekemisestä ja mahdollisuudesta irtisanoa sopimukset. Sääntelyä on arvioitava perustuslain 6 §:n 1 momentissa säädetyn yhdenvertaisuuden kannalta etenkin siltä osin kuin esityksessä säädettäisiin siirtymäajan liikennöintisopimusten irtisanomismahdollisuuden alueellisista eroista. Siirtymäsäännöksestä johtuvat alueelliset erot olisivat väliaikaisia ja poistuisivat kokonaan vuoteen 2017 mennessä. Siten tilanne on väliaikaisuutensa takia samankaltainen kuin sovellettaessa määräaikaista kokeilulainsäädäntöä.

Alueellisille eroille on olemassa valtiosääntöoikeudellisesti hyväksyttävät ja painavat perusteet. Muutoksia voitaisiin toteuttaa nopeimmin siellä, missä joukkoliikenteen käytön lisääminen on yhteiskunnallisesti erityisen hyväksyttävää ja tavoiteltavaa. Palvelusopimusasetuksen mukaiseen liikenteen järjestämistapaan voitaisiin siirtyä nopeimmin asukasluvultaan suurimmissa kaupungeissa, joissa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisella on myönteiset vaikutukset ympäristön kannalta. Samalla kansalaisten perustuslain 9 §:ssä turvattu liikkumisvapaus voi toteutua tavalla, jolla jokainen voi liikumisen osalta toteuttaa perustuslain 20 §:ssä tarkoitettua vastuuta ympäristöstä. Toisaalta myös siellä, missä siirtymäajan irtisanomismahdollisuus voisi toteutua viimeisenä, kansalaisille voidaan kuitenkin turvata riittävät joukkoliikenteen peruspalvelut soveltamalla palvelusopimusasetusta täydentävien palvelujen ostamiseen. Alueelliset erot eivät siten merkitse millään alueella asuvien ihmisten oikeuksien rajoittamista, vaan sitä, että tiheimmin asutuilla ja runsasväestöisillä alueilla joukkoliikenteen palvelutason nostaminen olisi mahdollista nopeammin kuin harvaan asutuilla alueilla. Laki antaisi tähän mahdollisuudet, mutta lopputulokseen vaikuttaa myös se, millaisiin taloudellisiin panostuksiin kunnat ovat valmiita. Joukkoliikenteen järjestäminen ei ole kuntien lakisääteinen tehtävä. Joukkoliikenteen palvelutasosta

päätäminen tapahtuu kunnissa kunnallisen demokratian mukaisesti.

Alueellisia eroja on tarkasteltava myös liikenteenharjoittajien kannalta. Perusoikeussäännöksillä turvataan luonnollisten henkilöiden oikeudet, mutta säännökset ulottuvat myös oikeushenkilöihin, jos oikeushenkilön asemaan puuttuminen samalla merkitsee kajoamista oikeushenkilön taustalla olevan yksilön oikeuksiin. Linja-autoliikenteen harjoittajat ovat pääosin oikeushenkilöitä. Linjaliikennelupia koskeva 62 §:n siirtymäsäännös koskee vain niitä liikenteenharjoittajia, joilla on linjaliikennelupia.

Perustuslakivaliokunta on todennut lausunnossaan 45/1996: Mitä etäämpänä oikeushenkilö on yksilöistä ja vastaavasti mitä vähempiä ja välillisempiä ovat toimenpiteiden vaikutukset yksilöiden konkreettisiin oloihin, sitä epätodennäköisemmin oikeushenkilöön kohdistuvat toimenpiteet voivat olla ristiriidassa perustuslaissa taatun omaisuuden suojan kanssa. Yleensä on kuitenkin katsottu, että kilpailu ja sen lisääntyminen ovat elinkeinotoimintaan liittyvä riski. Siten kilpailun rajoituksia poistavat lait on voitu säätää normaalissa päätöksentekojärjestyksessä.

Esityksen lähtökohtana on, että linjaliikennelupien mukaiset oikeudet säilyisivät liikenneluvan koko voimassaoloajan. Kuitenkin lähitulevaisuudessa lakkaavien lupien liikennöintioikeuden voimassaoloaikaa pidennettäisiin vuoden 2014 kesäkuun loppuun. Myöhemmin, alueellisesti vaiheistettuna toimivaltaisilla viranomaisilla olisi mahdollisuus irtisanoa liikennöintioikeudet laissa tarkasti määriteltyjen perusteiden mukaisesti. Irtisanomisessa sovellettaisiin 18 kuukauden irtisanomisaikaa.

Irtisanominen olisi mahdollista perusteilla, jotka liittyvät ympäristövastuuseen ja liikumisvapauteen. Siten irtisanomiselle on olemassa hyväksyttävät syyt. Sääntelyä on myös pidettävä oikeasuhtaisena, koska liikenteenharjoittajat saavat pidemmän siirtymääjan suojan silloin, kun liikenteen muuttamiseen liittyvät syyt eivät ole yhtä painavat kuin ruuhkautuneilla alueilla.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Joukkoliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan joukkoliikenteen harjoitettavaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla, jollei rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä *palvelusopimusasetus*, tai muista yhteisön asetuksista muuta johdu. Tämän lain 2 §:n 1 ja 10 kohdan, 3—7 §:n, 8 §:n 1 momentin, 9 §:n 1 ja 2 momentin, 47 ja 48 §:n, 49 §:n 2 momentin, 52 §:n, 53 §:n 3 momentin sekä 57 ja 58 §:n säännöksiä sovelletaan myös palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavaan joukkoliikenteeseen. Lain 2 §:n 11 ja 12 kohdan, 14 §:n, 6 luvun sekä 53 §:n 2 momentin säännöksiä sovelletaan vain palvelusopimusase-

tuksen mukaisesti harjoitettavaan joukkoliikenteeseen.

Ammattimaisella henkilöiden kuljettamisella tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muutoin toisen elinkeinon ohella.

Tämän lain 2 §:n 1, 11 ja 12 kohdan, 3—7 ja 14 §:n, 6 luvun sekä 57 §:n säännöksiä sovelletaan myös raideliikenteeseen.

Tämän lain 4 §:ää sovelletaan myös lento-
liikenteeseen.

Tämän lain 52 §:ää sovelletaan linja-autolla harjoitettavaan ammattimaiseen tavarankuljetukseen tiellä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *joukkoliikenteellä* yleisesti käytettävissä tai tilattavissa olevaa, useiden ihmisten kuljettamiseen tarkoitettua:

a) ammattimaista linja-autoliikennettä, riippumatta siitä harjoitetaanko liikennettä

markkinaehtoisesti vai palvelusopimusasetuksen mukaisesti;

b) palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettua raideliikennettä;

2) *markkinaehtoisella liikenteellä* linja-autolla harjoitettavaa muuta kuin palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä;

3) *tilausliikenteellä* markkinaehtoista liikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla;

4) *reittiliikenteellä* markkinaehtoista liikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka reitin päätepisteet, pysäkit tai tärkeimmät pysäkit sekä aikataulun luvan myöntävä viranomaisen vahvistaa;

5) *kutsujoukkoliikenteellä* markkinaehtoista liikennettä, joka on paikallista tai seudullista taikka alueellista ja jatkuvaluonteista, jota ajetaan etukäteen tehdystä tilauksesta ja jonka reitti ja aikataulu määräytyvät tilausten perusteella ja kuljetusten yhdistelyn avulla;

6) *yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevalla asetuksella* yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 684/92;

7) *yhteisön kabotaasiliikennettä koskevalla asetuksella* edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 12/98;

8) *ammattiin pääsydirektiivillä* maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi annettua neuvoston direktiiviä 96/26/EY;

9) *Interbus-sopimuksella* linja-autoilla harjoitettavaa satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä koskevan sopimuksen (Interbus-sopimus) tekemisestä tehdystä neuvoston päätöksessä 2002/917/EY tarkoitettua sopimusta;

10) *liikenteestä vastaavalla henkilöllä* henkilöä, joka on oikeushenkilön tähän tehtävään esittämä ja toimivaltaisen viranomaisen

hyväksymä, joka vastaa siitä että liikennettä harjoitetaan lain mukaisesti, ammattitaitoisesti ja huolellisesti sekä muutoin asianmukaisesti, joka edustaa yritystä tässä laissa tarkoitettujen viranomaisten kanssa asioitaessa ja joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista;

11) *käyttöoikeussopimuksella* julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) 5 §:n 6 kohdassa määriteltyä palveluja koskevaa käyttöoikeussopimusta.

3 §

Lain tavoite

Lain tavoitteena on joukkoliikenteen kehittäminen siten, että ihmisten käytettävissä on välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut koko maassa. Tavoitteena on lisäksi, että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.

4 §

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely

Tämän lain 14 §:n 1 momentissa tarkoitettujen viranomaiset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Eri väestöryhmien tarpeet on otettava palvelutason määrittelyssä huomioon.

Palvelutason määrittelyä valmistellessaan viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Palvelutason määrittely on voimassa määräjän.

5 §

Vastuu joukkoliikenteen suunnittelusta

Markkinaehtoisen liikenteen suunnittelusta vastaavat liikenteenharjoittajat.

Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettussa liikenteessä toimivaltaiset viranomaiset vastaavat palveluiden määrittelystä. Vastuu reittien ja aikataulujen suunnittelusta voi täs-

sä liikenteessä olla liikenteenharjoittajilla tai viranomaisilla tai jaettu niiden kesken. Liikenteenharjoittajat vastaavat liikennetuotannon suunnittelusta.

6 §

Viranomaisen liikennesuunnittelun periaatteet

Toimivaltaisten viranomaisten tulee suunnitella joukkoliikenteen palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina toimivan joukkoliikenneverkon aikaansaamiseksi. Suunnittelussa liikennetarpeet ja -palvelut on pyrittävä sovittamaan yhteen. Eri väestöryhmien kuten lasten, nuorten, naisten, miesten, vanhusten ja vammaisten tarpeet on otettava huomioon. Viranomaiset toimivat joukkoliikennettä suunnitellessaan yhteistyössä toistensa ja muiden kuntien kanssa.

7 §

Liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö

Liikenteenharjoittajien välisestä yhteistyöstä säädetään kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 169/2009.

2 luku

Luvanvarainen liikenne

8 §

Luvan tarve

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla edellyttää liikennelupaa.

Ilman liikennelupaa saa kuitenkin suorittaa konsernin tai siihen verrattavan yhtymän, kunnan, kuntayhtymän tai yhteisön, jossa kunnalla on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta, sisäisiä

henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla linja-autoilla.

9 §

Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla korvausta vastaan on sallittu joukkoliikenneluvan, reittiliikenneluvan tai kutsujoukkoliikenneluvan perusteella. Liikenteen harjoittamisesta viranomaisen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella säädetään palvelusopimusasetuksessa. Kansainvälisen liikenteen harjoittamisesta säädetään yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevassa asetuksessa ja määrätään Interbus-sopimuksessa ja kahdenkeskisissä sopimuksissa. Kabotaasiliikenteen harjoittamisesta säädetään yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa.

Joukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Harjoitettaessa tilausliikennettä ajoja ei saa kuitenkaan ottaa taksiasemilta.

Reittiliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan reittiliikennettä linja-autolla.

Kutsujoukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan kutsujoukkoliikennettä linja-autolla.

3 luku

Toimivaltaiset viranomaiset

10 §

Joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen

Joukkoliikenneluvan myöntää hakemukselta hakijan kotipaikan lääninhallitus.

Jos hakijalla ei ole kotipaikkaa Suomessa, joukkoliikenneluvan myöntää Etelä-Suomen lääninhallitus.

11 §

Ammattiin pääsydirektiivissä tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ja toimielimet

Tässä pykälässä säädetään viranomaisista ja toimielimistä, jotka antavat ammattiin pääsydirektiivin 8—10 artiklassa tarkoitetun todistuksen tai muun asiakirjan sille, joka aikoo harjoittaa maanteiden henkilöliikennettä muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa.

Ammattiin pääsydirektiivin 8 artiklassa tarkoitetun todistuksen hyvämaineisuudesta antaa kotipaikan poliisi. Direktiivin 9 artiklassa tarkoitetun todistuksen vakavaraisuudesta antaa luottolaitos taikka Keskuskauppakamarin tai kauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö. Joukkoliikenneluvan myöntävä lääninhallitus antaa direktiivin 10 artiklassa tarkoitetun todistuksen ammattitaidosta henkilölle, joka on saanut oikeuden harjoittaa henkilöliikennettä ensi kerran ennen 2 päivää lokakuuta 1999. Muissa tapauksissa edellä mainitun todistuksen antaa Ajo-neuvohallintokeskus.

12 §

Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset

Reittiliikenneluvan myöntää lääninhallitus, jonka toimivalta-alueella reitti on. Jos reitti ulottuu useamman kuin yhden lääninhallituksen toimivalta-alueelle, luvan myöntää lääninhallitus, jonka alueella on pisin osa reitistä.

Yksinomaan Hyvinkään, Imatran, Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemin, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Kuopion, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun, Porin, Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen, Tampereen, Turun tai Vaasan alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen. Yksinomaan Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää Helsingin seudun liikennekuntayhtymä.

Yksinomaan Artjärven, Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken,

Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää Lahden kaupungin viranomainen. Yksinomaan Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää Hämeenlinnan kaupungin viranomainen.

13 §

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävät viranomaiset

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntää lääninhallitus, jonka toimivalta-alueella liikenteen toiminta-alue on. Jos liikenteen toiminta-alue on useamman kuin yhden lääninhallituksen toimivalta-alueella, luvan myöntää lääninhallitus, jonka alueella on suurin osa toiminta-alueesta.

Yksinomaan 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainittujen kuntien toimivalta-alueella harjoitettavaan kutsujoukkoliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen. Yksinomaan Helsingin seudun liikennekuntayhtymän toimivalta-alueella harjoitettavaan kutsujoukkoliikenteeseen luvan myöntää seudun liikennekuntayhtymä.

14 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ja niiden yhteistyö sekä päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat Suomessa lääninhallitukset sekä 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset. Viranomaisten keskinäinen toimivallanjako on 12 ja 13 §:ssä säädetyn mukainen kuitenkin niin, että toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Rautatieliikennettä koskevissa asioissa toimivaltainen on liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikennekuntayhtymä. Muuta raideliikennettä

koskevista asioissa toimivaltaisista ovat 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen yleisten säännöiden lisäksi julkisen palvelun velvoitteista, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille, annetaan valtioneuvoston asetuksella. Yleisten sääntöjen pakollisesta sisällöstä säädetään palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 1-3 kohdassa. Yleisten sääntöjen perusteella maksettavista korvauksista säädetään palvelusopimusasetuksen 6 artiklassa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuilla toimivaltaisilla viranomaisilla on palvelusopimusasetusta soveltaessaan velvollisuus toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä toistensa kanssa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen viranomaisten tehtävänä on tehdä päätöksiä siitä, että ne järjestävät toimivalta-alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Viranomaiset soveltavat palvelusopimusasetusta asetuksen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti varmistukseen sellaisista yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisesta, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealatuiseempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

15 §

Yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettujen viranomaisten

Yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia Suomessa ovat liikenne- ja viestintäministeriö, joka myös ottaa vastaan 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen ilmoitusten ja antaa 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen todistusten, sekä Ajoneuvohallintokeskus ja lääninhallitukset, joilta liikenteenharjoittajat saavat 11 artiklan 4 kohdan mukaisia asiakirjoja. Asetuksen 14 ja 15 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastus- ja valvontaviranomaisia ovat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

Hakijan kotipaikan lääninhallitus on toimivaltainen myöntämään asetuksen 3 a artiklassa tarkoitettujen yhteisön liikenneluvan samoin kuin peruuttamaan sen ja ottamaan sen pois 16 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti.

Asetuksen 6—9 artiklassa tarkoitettu säännöllisen liikenteen luvan myöntävä viranomainen on lääninhallitus, jonka alueella reitti on. Jos reitti on useamman kuin yhden lääninhallituksen toimivalta-alueella, luvan myöntää lääninhallitus, jonka alueella on pisin osa reitistä.

16 §

Yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettujen viranomaisten

Yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa on Ajoneuvohallintokeskus.

Asetuksen 5 ja 6 artiklassa tarkoitettu tarkastusviranomainen on poliisi. Poliisi on myös toimivaltainen ottamaan pois 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen väärinnettyn asiakirjan.

17 §

Interbus-sopimuksessa tarkoitettujen viranomaisten

Interbus-sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettujen kuljetusluvasta vapautetun satunnaisen liikenteen valvonta-asiakirjan antaa Suomessa Ajoneuvohallintokeskus. Sopimuksen 15 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen kuljetusluvan myöntävä viranomainen Suomessa on liikenne- ja viestintäministeriö. Sopimuksen 18 artiklassa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

18 §

Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitettujen viranomaisten

Ajneuvohallintokeskus myöntää Suomen ja toisen valtion väliseen kahdenkeskiseen sopimukseen perustuvat kuljetusluvut satunnaisen kansainvälisen matkustajaliikenteen

harjoittamiseen linja-autolla ulkomailla. Liikenne- ja viestintäministeriö myöntää muut kahdenkeskisiin sopimuksiin perustuvat valtakunnan rajan ylittävän reittiliikenteen luvat.

4 luku

Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

19 §

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Joukkoliikennelupa myönnetään hakijalle, joka on oikeustoimikelpoinen, hyvämaineinen vakavarainen ammattitaitoinen. Lupa myönnetään myös vakavaraisuutta koskevan vaatimuksen täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää muut mainitut vaatimukset.

Hakija on katsottava vakavaraiseksi, jos hän kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan ja osoittaa, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat yrityksen käynnistämiseen ja liikenteen asianmukaiseen hoitamiseen.

Hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön ei ole katsottava täyttävän 1 momentissa säädettyä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos

1) hänet on viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen tai

2) hänet on vähintään kolmesti viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muiden ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta

ja teot osoittavat hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista henkilöliikennettä.

Hakija tai liikenteestä vastaava henkilö on katsottava ammattitaitoiseksi, jos hän on suorittanut linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin ja kirjallisen kokeen sekä saanut kokeen suorittamisesta Ajoneuvohallintokeskuksen antaman todistuksen. Yrittäjäkurssin suorittamista ei vaadita henkilöltä, jolla on vähintään

kaksi vuotta jatkunut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johdotehtävissä, jos hän on suorittanut hyväksytysti kirjallisen kokeen.

20 §

Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssi, kirjallinen koe ja todistus

Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin pituus on vähintään 160 oppituntia. Kurssin opetus sisältöön tulee kuulua ainakin ne ammattiin-pääsydirektiivin 3 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen henkilöliikenteen aihepiirit, jotka on mainittu direktiivin liitteen I luettelossa.

Yrittäjäkurssin kirjallisen kokeen tulee olla sisällöltään ja rakenteeltaan ammattiin-pääsydirektiivin mukainen. Ajoneuvohallintokeskus vastaa kokeen järjestämisestä. Ajoneuvohallintokeskus hyväksyy kokeeseen henkilön, jolta ei vaadita yrittäjäkurssin suorittamista. Ajoneuvohallintokeskus voi käyttää koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

Ajoneuvohallintokeskus antaa todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksyttävästi 2 momentissa mainitun kokeen. Todistuksen tulee olla muodoltaan ammattiin-pääsydirektiivin liitteen I kokeen rakennetta koskevien säännösten mukainen ja direktiivin liitteen I a mallin mukainen.

21 §

Taloudelliset voimavarat

Joukkoliikenneluvan hakijalla ja haltijalla katsotaan olevan riittävät taloudelliset voimavarat liikenteen aloittamiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen, jos hänen käytettävissään olevat varat vähintään 9 000 euroa luvanvaraisessa henkilöliikenteessä käytettävää linja-autoa kohden ensimmäiseltä autolta ja vähintään 5 000 euroa seuraavilta autoilta.

Varoiksi katsotaan hakijan tai haltijan:

1) rahoitusomaisuus, mukaan lukien tilinlitysoikeudet ja luottolaitosten myöntämät nostamattomat luotot;

2) vaihto-omaisuus;

3) vakuutena käytettävissä oleva käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset.

Jos hakija tai haltija on luonnollinen henkilö tai avoin yhtiö taikka kommandiittiyhtiö, varoiksi voidaan katsoa myös luonnollisen henkilön, yhtiömiesten tai vastuunalaisten yhtiömiesten henkilökohtainen vakuutena käytettävissä oleva omaisuus.

Liikennettä aloitettaessa tai autojen määrää lisättäessä käytettävissä olevien varojen määrä lasketaan vähentämällä 2 ja 3 momenttien mukaan lasketuista varoista liikenteen aloittamisesta tai autojen määrän lisäämisestä aiheutuvat autojen, toimitilojen, koneiden ja laitteiden hankintamenot. Käytettävissä olevia varoja tulee olla 1 momentissa mainittu määrä hakijan jokaista linja-autoa kohden.

Käytettävissä olevien varojen riittävyys osoitetaan lupaviranomaiselle toimitettavalla:

1) vakuudella, joka voi olla luottolaitoksen antama takaussitoumus tai pankkitalletus; tai

2) todistuksella, jonka on antanut Keskukskaupparin tai kaupparin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö taikka henkilö, joka on merkitty julkishallinnon ja -talouden tilintarkastuslautakunnan pitämään luetteloon julkishallinnon ja -talouden tilintarkastajan tutkinnon suorittaneista henkilöistä.

22 §

Reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Reittiliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä 48 §:ssä tarkoitetun laatulupauksensa mukaisesti vähintään kahden vuoden ajan.

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen, jos:

1) luvan myöntävä viranomainen päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle;

2) haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan toisen toimivaltaisen viranomaisen tai kun-

nan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn, palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaan;

3) haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota on tarkoitus harjoittaa 2) kohdassa mainitun sopimuksen mukaisesti edellyttäen, että liikennettä koskeva palvelusopimusasetuksen 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on toimitettu Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistavaksi;

4) haetut reitit tai pysäkit eivät ole liikennöintiin käytettävissä;

5) hakija on ilman viranomaisen 33 §:n 2 momentin nojalla tekemää liikenneluvan peruuttamispäätöstä viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana lopettanut reittiliikenteen tai kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen ennen kuin 1 momentin mukainen liikenteen harjoittamisen vähimmäisaika on umpeutunut;

6) hakijan reittiliikennelupa tai kutsujoukkoliikennelupa on viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana peruutettu 34 §:n 1 momentin nojalla tai hakijalle on annettu 35 §:n 1 momentin mukainen varoitus.

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen myös, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi 4 §:n perusteella määritellyn joukkoliikenteen palvelutason.

Sovellettaessa 2 momentin 1—4 kohtaa tai 3 momenttia hakemus voidaan hylätä myös osittain.

23 §

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Kutsujoukkoliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä 48 §:ssä tarkoitetun laatulupauksensa mukaisesti vähintään yhden vuoden ajan.

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen 22 §:n 2 momentin 1—3 sekä 5 ja 6 kohdan mukaisin perustein.

Sovellettaessa 22 §:n 2 momentin 1—3 kohdan mukaista perustetta hakemus voidaan hylätä myös osittain.

24 §

Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitettun kuljetusluvan myöntämisen edellytykset

Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenkeskisessä sopimuksessa tarkoitettu lupa on myönnettävä, jos haettua kuljetusta varten on Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen mukaan osoitettavissa kuljetuslupa. Jos lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

5 luku

Lupamenettely

25 §

Joukkoliikenneluvan hakeminen

Joukkoliikennelupaa koskeva hakemus on tehtävä kirjallisesti 10 §:n mukaiselle toimivaltaiselle lääninhallitukselle. Hakemuksessa on esitettävä sen ratkaisemisen edellyttämät tiedot hakijan oikeustoimikelpoisuudesta, hyvämaineisuudesta, vakavaraisuudesta ja ammattitaidosta sekä lääninhallituksen pyytämät muut hakemuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot.

26 §

Muusta Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta olevalta hakijalta edellytettävät asiakirjat

Muusta Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta kuin Suomesta oleva hakija voi osoittaa:

1) vakavaraisuutensa ammattiin pääsydirektiivin 9 artiklan mukaisella todistuksella;

2) hyvämaineisuuutensa ammattiin pääsydirektiivin 8 artiklassa tarkoitettulla asiakirjalla;

3) ammattitaitonsa ammattiin pääsydirektiivin mukaisella todistuksella hyväksytystä kirjallisesta kokeesta.

27 §

Reittiliikenneluvan hakeminen ja muuttaminen

Reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava liikenteen reitti, kaikki tai tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika, ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa sekä tarvittaessa liikenteen luonne. Hakemukseen on tarvittaessa liitettävä selvitys siitä, että haetut väylät ja pysäkit ovat liikennöintiin käytettävissä. Lisäksi hakemuksessa on ilmoitettava, onko hakemuksen jättämistä edeltänyt 7 §:ssä tarkoitettu liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö. Hakemukseen on liitettävä 48 §:ssä tarkoitettu liikennepalveluja koskeva laatulupaus tai siinä on ilmoitettava, mistä Internet-osoitteesta se on saatavilla. Hakemus on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiottua liikenteen aloittamisaikaa.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös reittiliikenneluvan muuttamista koskevaan hakemukseen.

28 §

Kutsujoukkoliikenneluvan hakeminen ja muuttaminen

Kutsujoukkoliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava tiedot toiminta-alueesta, matkojen yhdistelystä ja siihen kuuluvasta tiedon välittämisestä matkustajan, tilaustoiminnon ja auton välillä, matkojen yhdistelyyn sovellettavista ehdoista sekä liikenteen aiottu aloittamisaika. Hakemuksessa on myös ilmoitettava, onko hakemuksen jättämistä edeltänyt 7 §:ssä tarkoitettu liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö. Hakemukseen on liitettävä 48 §:ssä tarkoitettu liikennepalveluja koskeva laatulupaus tai siinä on ilmoitettava, mistä Internet-osoitteesta se on saatavilla. Hakemus on toimitettava toimivaltai-

selle viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiottua liikenteen aloittamisaikaa.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös kutsujoukkoliikenneluvan muuttamista koskevaan hakemukseen.

29 §

Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitetun kuljetusluvan hakeminen ja luvan palauttaminen

Kuljetuslupaa koskevassa hakemuksessa on esitettävä liikenne- ja viestintäministeriön tai Ajoneuvohallintokeskuksen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot.

Ajneuvohallintokeskus voi määrätä kuljetusluvan hakemiselle määräajan.

Kuljetusluvan haltija on velvollinen viipymättä palauttamaan käyttämättömäksi jäävän tai käyttämättä jääneen kuljetusluvan Ajoneuvohallintokeskukselle.

30 §

Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot

Joukkoliikennelupa on voimassa viisi vuotta. Siinä on vahvistettava liikenteessä käytettävien linja-autojen enimmäismäärä.

Reittiliikennelupa on voimassa enintään kymmenen vuotta. Siinä on vahvistettava luvan voimassaoloaika, liikenteen reitti, kaikki tai tärkeimmät pysäkit, aikataulu sekä ajankohdat, jolloin liikenne on aloitettava, liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa ja jolloin liikenteen aikaisintaan saa lopettaa sekä tarvittaessa liikenteen luonne.

Kutsujoukkoliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. Siinä on vahvistettava luvan voimassaoloaika, toiminta-alue, kuvanus matkojen yhdistelystä sekä ajankohta, jolloin liikenne on aloitettava ja jolloin sen aikaisintaan saa lopettaa.

Jos liikenneluvan uudistaminen on pantu vireille viimeistään kolme kuukautta ennen liikenneluvan viimeistä voimassaolopäivää, uudistettavalla luvalla saa jatkaa liikennettä siihen asti kun asia on ratkaistu.

31 §

Joukkoliikenneluvan peruuttaminen

Jollei 35 §:stä muuta johdu, luvan myöntävä lääninhallitus voi peruuttaa joukkoliikenneluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Lupa on peruutettava, jos luvan haltija sitä pyytää.

32 §

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen joukkoliikenneluvan peruuttamisen tai sen voimassaoloajan päättymisen yhteydessä

Jos lääninhallitus peruuttaa joukkoliikenneluvan, sen on samalla peruutettava myös luvan haltijan reittiliikenneluvat ja kutsujoukkoliikenneluvat. Lääninhallituksen on myös peruutettava luvan haltijan reittiliikenneluvat ja kutsujoukkoliikenneluvat, jos luvan haltijan joukkoliikenneluvan voimassaoloaika päättyy.

Ennen 1 momentissa mainittujen liikennelupien peruuttamista lääninhallituksen on kuultava niitä reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan myöntäviä viranomaisia, joiden myöntämiä liikennelupia luvan haltijalla on, ja niitä palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia, kuntia ja kuntayhtymiä, joiden kanssa tehtyjä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia luvan haltijalla on.

33 §

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvan haltijan pyynnöstä

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan myöntävän viranomaisen on peruutettava reittiliikennelupa ja kutsujoukkoliikennelupa osittain tai kokonaan, jos luvan haltija sitä pyytää. Pyyntö on toimitettava viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiottua liikenteen lopettamisaikaa. Liikennelupaa ei kuitenkaan saa tämän pykälän nojalla peruuttaa ennen kuin liikenteenharjoittamisen vähimmäisaika on umpeutunut paitsi,

jos luvanhaltija on pyytänyt myös joukkoliikennelupansa peruuttamista.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi reitti-liikennelupa voidaan luvanhaltijan pyynnöstä peruuttaa osittain tai kokonaan, jos reitin tai reittien joukkoliikenteen tarjonta on lisääntynyt peruutettavaksi pyydetyn luvan myöntämisen jälkeen. Edellytyksenä on tällöin, että peruutettavaksi haetun luvan mukainen liikenne on tappiollista.

34 §

Liikenneluvan peruuttaminen muissa tapauksissa

Liikenneluvan myöntävä viranomaisen voi peruuttaa liikenneluvan, jos liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka liittyvät palvelun saatavuuteen, hinnoista ilmoittamiseen, liikenteessä käytettyihin autoihin taikka muihin näihin rinnastettaviin seikkoihin. Reitti- tai kutsujoukkoliikennelupa on peruutettava, jos liikennettä ei ole aloitettu luvassa vahvistettuna ajankohtana tai liikenteen harjoittaminen on lopetettu, ellei liikenteenharjoittaja esitä menettelylleen hyväksyttävää syytä ja suunnitelmaa liikenteen aloittamisajasta.

Liikenneluvan myöntävä viranomaisen voi peruuttaa reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan, jos se on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen järjestää liikenne asetuksen 5 artiklan 1—3 kohdan mukaisesti ja jos markkinaehtoinen liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettavalle liikenteelle. Viranomaisen on tehtävä liikenneluvan peruuttamista koskeva päätös viimeistään 18 kuukautta ennen sitä ajankohtaa, jolloin oikeus liikenteen harjoittamiseen lakkaa.

35 §

Varoitus ja laiminlyönnin korjaaminen

Liikenneluvan myöntävän viranomaisen on 31 §:ssä ja 34 §:n 1 momentissa tarkoitettuisa tapauksissa liikenneluvan peruuttamisen sijasta annettava luvanhaltijalle varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja il-

menneet puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä.

Jos liikenneluvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, viranomaisen on ennen luvan peruuttamista tai varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus asettua määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

6 luku

Palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne

36 §

Hankintamenettelyt

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksissa riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4—8 artiklassa. Lisätilauksesta ja sopimuksen voimaoloajan pidentämisestä säädetään tämän lain 42 §:ssä.

Muihin kuin 1 momentissa mainittuihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan julkisista hankinnoista annetun lain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (349/2007) mukaisia hankintamenettelyjä. Näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2—6 kohdan ja 8 artiklan 2—4 kohdan säännöksiä.

Tämän lain 14 §:ssä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen

(*yksivaiheinen menettely*) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (*kaksivaiheinen menettely*).

37 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat

Sen lisäksi, mitä palvelusopimusasetuksen 7 artiklassa säädetään, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 36 §:n 3 momentin mukaisilla menettelyillä toteutettavista käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi Internet-osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi.

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Jos toimivaltainen viranomainen soveltaa kaksivaiheista menettelyä, tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 45 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 40 päivää.

38 §

Tarjouspyyntö

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla:

1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatu koskevat vähimmäisvaatimukset;

2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;

3) tarjousten tekemisen määräaika;

4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;

5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;

6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;

7) tarjouksen valintaperuste;

8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi julkisista hankinnoista annetun lain 44—46 §:n säännöksiä, jotka koskevat teknisiä eritelmiä, ympäristöominaisuuksia koskevia teknisiä eritelmiä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimukseen sovelletaan lisäksi mainitun lain 35 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

39 §

Tarjoajien valinta

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja, tarjoajien taloudelliseen ja rahoitukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn, ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen.

Tarjouskilpailussa tulee sulkea pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt julkisista hankinnoista annetun lain 53 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 54 §:n perusteella.

40 §

Neuvottelut tarjousten jättämisen jälkeen

Toimivaltainen viranomainen voi neuvotella palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarjousten jättämisen jälkeen tarjouksen tehneiden liikenteenharjoittajien kanssa, jos tarjouspyyntöä ei ole voitu laatia niin tarkasti, että paras tarjous voitaisiin vali-

ta tai jos tarjoukset eivät sisällöltään vastaa tarjouspyyntöä. Edellytyksenä on lisäksi, että tarjouspyynnön mukaisia sopimusehtoja ei olennaisesti muuteta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen neuvottelujen tarkoituksena on parhaan tarjouksen valinta. Toimivaltaisen viranomaisen on neuvoteltava tarjousten mukauttamiseksi hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä esitettyihin vaatimuksiin. Neuvottelut voidaan käydä vaiheittain siten, että neuvotteluissa mukana olevien liikenteenharjoittajien määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen valintaperusteita.

41 §

Tarjouksen valinta

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää esimerkiksi tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

42 §

Lisätilaus ja sopimuksen voimassaoloajan pidentäminen

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa.

Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa, 37 §:n 1 momentissa tarkoitettussa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioiden ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

43 §

Hankintaa koskevat päätökset

Hankintaa koskevaan päätökseen sovelletaan julkisista hankinnoista annetun lain 73 ja 75 §:ää.

Hankintaa koskevan päätöksen jälkeen toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Sopimuksen pakollisesta sisällöstä säädetään asetuksen 4 artiklassa. Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voidaan tehdä ja päätös panna täytäntöön aikaisintaan 21 päivän kuluttua siitä, kun tarjouskilpailuun osallistunut liikenteenharjoittaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja hakemusosoituksen tiedoksi. Sopimus voi-

daan kuitenkin tehdä tätä aikaisemminkin, jos sopimuksen tekeminen on ehdottoman välttämätöntä yleistä etua koskevasta pakottavasta syystä tai toimivaltaisesta viranomaisesta riippumattomasta ennalta arvaamattomasta syystä.

44 §

Palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan, 6 artiklan ja asetuksen liitteen soveltamiseen liittyvät säännökset

Tässä pykälässä säädetään erilliskirjanpito-velvollisen liikenteenharjoittajan velvollisuuksista. Erilliskirjanpitovelvollisella liikenteenharjoittajalla tarkoitetaan palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajaa, jolla on velvollisuus pitää erillistä kirjanpitoa.

Erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan avoimuusvelvoitteeseen sisältyy velvollisuus yksityiskohtaisten tietojen antamiseen niistä menetelmistä, joilla tuotot ja kulut kohdistetaan eri toiminnoille. Tämän tiedonantovelvoitteen piiriin kuuluvia tietoja on säilytettävä vähintään kymmenen vuotta tilikauden päättymisestä.

Palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitettua erillisen kirjanpidon tuloslaskelmat ovat julkisia, ja ne esitetään erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan tilinpäätöksen sisältyvänä liitetietona.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään salassapidosta, liikenne- ja viestintäministeriöllä sekä 14 §:ssä tarkoitetuilla toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus saada erilliskirjanpitovelvolliselta liikenteenharjoittajalta palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tietoja asetuksessa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä edelleen antaa tämän pykälän 4 momentin perusteella saamiaan tietoja Euroopan yhteisöjen komission käytettäväksi palvelusopimusasetuksen avoimuusvelvoitteen edellyttämässä laajuudessa, sen arvioimiseksi, ovatko maksetut korvaukset asetuksen mukaisia.

45 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa:

1) korvauksia liikenteenharjoittajille julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mukaisesti siten kuin palvelusopimusasetuksessa säädetään;

2) korvauksia liikenteenharjoittajille hintavelvoitteen täyttämistä palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua yleisen säännön perusteella;

3) tukea palvelusopimusasetuksen 9 artiklan 2 kohdan johdantokappaleen ja b alakohdan mukaisesti tarkoituksiin;

4) muille kuin liikenteenharjoittajille korvausta kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

46 §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö

Liikenne- ja viestintäministeriö päättää valtion talousarviossa osoitetun määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä lääninhallituksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta 45 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja lääninhallitukset saavat itse käyttää määrärahaa 45 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle ja kuntayhtymälle käytettäväksi samoihin tarkoituksiin.

7 luku

Liikenteen harjoittaminen

47 §

Velvollisuus harjoittaa liikennettä

Liikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä luvan mukaisesti, ammattitaitoisesti ja huolellisesti sekä muutoin asianmukaisesti. Palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä on harjoitettava toimi-

valtaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen mukaisesti.

Reittiliikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä vähintään kahden vuoden ajan ja kutsujoukkoliikenneluvan haltija vähintään yhden vuoden ajan, jollei 33 §:stä muuta johdu.

48 §

Liikennepalveluja koskeva laatulupaus

Liikenneluvan haltijan tai liikenneluvan haltijoiden yhteenliittymän on määriteltävä tarjoamiensa liikennepalvelujen laatu (*liikennepalveluja koskeva laatulupaus*). Liikenneluvan haltijan on valvottava liikennepalveluja koskevan laatulupauksensa toteutumista.

Liikennepalveluja koskevassa laatulupauksessa tulee määritellä ainakin seuraavat asiat:

- 1) tarjottavat liikennepalvelut;
- 2) palveluista sekä niiden muutoksista ja peruutuksista tiedottaminen;
- 3) käytössä olevat liput ja niiden hinnat;
- 4) informaatio- ja lippujärjestelmiin kuuluminen;
- 5) käytössä olevat ajoneuvot, niiden mahdollinen matalalattiaisuus ja varusteet, jotka helpottavat matkustajan autoon pääsyä;
- 6) asiakastyytyväisyyden mittaaminen;
- 7) valitusten käsittely, hinnan palautus, sopimuksen purku ja vahingonkorvaukset;
- 8) vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevat palvelut, heidän avustamisensa, siitä tiedottaminen sekä muu eri väestöryhmien tarpeiden huomioon ottaminen.

Liikenneluvan haltijan tai liikenneluvan haltijoiden yhteenliittymän on julkaistava liikennepalveluja koskeva laatulupauksensa Internet-sivuillaan. Laatulupauksen tulee olla myös muulla tavalla helposti ja ilman korvausta yleisön ja matkustajien saatavilla.

Sen estämättä mitä 1—3 momentissa säädetään, toimivaltainen viranomainen ja liikenteenharjoittaja voivat palvelusopimusasetuksen 4 artiklassa tarkoitettussa julkisissa palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa sopia, että toimivaltainen viranomainen vastaa liikennepalveluja koskevan laatulupauksen tekemisestä, julkaisemisesta ja toteuttamisen

valvonnasta sopimuksen mukaisen liikenteen osalta.

49 §

Alihankinta

Liikenneluvan haltija voi antaa alihankintana hoidettavaksi osan reittiliikennelupiensa ja kutsujoukkoliikennelupiensa mukaisesta liikenteestä sille, jolla on joukkoliikennelupa tai taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettu taksilupa. Vastuu liikenteen hoidosta säilyy reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan haltijalla.

Palvelusopimusasetuksen mukaisesti liikennettä harjoittavan alihankkijalla tulee olla joukkoliikennelupa tai 1 momentissa tarkoitettu taksilupa. Muutoin alihankinnasta säädetään palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 7 kohdassa.

Tilausliikenteen harjoittaja voi antaa kuljetuksen alihankintana hoidettavaksi henkilölle, jolla on joukkoliikennelupa tai 1 momentissa tarkoitettu taksilupa, jos tilauksen tekijä siihen suostuu.

50 §

Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos joukkoliikenneluvan haltija kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään 18 kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa liikenneluvan haltijan velvollisuuksista vastaavan henkilön lääninhallituksen hyväksyttäväksi. Hänen tulee ammattitaitovaatimusta lukuun ottamatta täyttää liikenteestä vastaavalle henkilölle säädetyt vaatimukset.

Jos liikenneluvan haltija joutuu konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa liikenteen hoitoa kolmen kuukauden ajan konkurssiin joutumisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava lääninhallitukselle, haluaako se käyttää hyväkseen tätä oikeutta. Liikenteestä vastaavalle henkilölle asetetuista tehtävistä vastaavat ne, jotka hoitavat konkurssipesää.

51 §

Liikenteestä vastaavan henkilön vaihtaminen

Jos liikenteestä vastaava henkilö on vaihdettava kuoleman, äkillisen vakavan sairauden, tapaturman tai muun näihin verrattavan ennalta arvaamattoman tapahtuman vuoksi, tulee hakemus tästä toimittaa viipymättä lääninhallitukselle. Jos liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä säädettyjä vaatimuksia, luvanhaltijan tulee välittömästi asiasta tiedon saatuaan toimittaa siitä ilmoitus lääninhallitukselle.

Jos 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa tehtävään ei voida heti esittää säädettyt ammattitaitovaatimukset täyttävää henkilöä, on vaatimusten täyttämisen osoittavat selvitykset toimitettava mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua vaihtamistarpeen aiheuttaneesta tapahtumasta.

52 §

Tavarankuljetus

Reittiliikenteessä ja kutsujoukkoliikenteessä saa kuljettaa myös tavaraa. Reittiliikenteessä ei auton matkustajatiloiissa saa kuljettaa muuta tavaraa kuin matkustajien käsi- ja matkatavaroita. Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä saa kuljettaa tavaraa, jos siitä on sovittu toimivaltaisen viranomaisen kanssa.

Alle 100 kilon tavaralahetyksiä saa kuljettaa tilausliikenteessä tilaajan kanssa sovitun mukaisesti ja palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä toimivaltaisen viranomaisen kanssa sovitun mukaisesti.

8 luku

Erinäiset säännökset

53 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Ajoneuvohallintokeskuksen 20 §:ssä tarkoitettua kokeen arviointiin ei saa hakea muu-

tosta valittamalla. Kokeen arviointiin saa hakea oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta. Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun henkilö sai tiedon kokeen tuloksesta. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Mitä julkisista hankinnoista annetun lain 11 luvussa, lukuun ottamatta mainitun lain 78 §:n 2 momenttia, säädetään oikeusturva-keinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta tämän lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitettua hankinta-asiassa. Asian voi julkisista hankinnoista annetun lain 78 §:n 1 momentissa mainitun lisäksi saattaa markkinaoikeuden käsiteltäväksi liikenne- ja viestintäministeriö yhteisön valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Muutoin tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

54 §

Asiakirjan esittämisvelvollisuus

Liikennettä harjoitettaessa autossa tulee olla mukana oikeaksi todistettu jäljennös joukkoliikenneluvasta ja tarvittaessa yhteisöluvun virallinen jäljennös tai kansainvälisen sopimuksen edellyttämä lupa tai muu asiakirja, jotka on vaadittaessa esitettävä poliisi-, tullijä ja rajavartiomiehelle.

55 §

Kuljetuksen keskeyttäminen

Poliisi-, tullijä tai rajavartiomiehen tulee keskeyttää kuljetus, jonka suorittaja ei voi heti esittää 54 §:ssä tarkoitettua asiakirjaa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkumista.

Jos kuljetus keskeytetään, poliisi-, tullijä ja rajavartiomiehellä on oikeus tarvittaessa ottaa ajoneuvon rekisteriote ja -kilvet haltuun-

sa. Ne on annettava takaisin, kun perustetta kuljetuksen keskeyttämiseksi ei enää ole.

56 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä tiellä linja-autolla ilman tässä laissa tarkoitettua joukkoliikennelupaa, reittiliikennelupaa, tai kutsujoukkoliikennelupaa, yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettua yhteisölupaa tai säännöllisen liikenteen lupaa, yhteisön kabotaasiliiikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettua säännöllisen liikenteen lupaa tai Interbus-sopimuksessa taikka Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenkeskisessä sopimuksessa tarkoitettua lupaa on tuomittava *luvattoman linja-autoliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka luovuttaa joukkoliikenneluvan, reittiliikenneluvan, kutsujoukkoliikenneluvan tai muun 1 momentissa tarkoitettun luvan toisen käyttöön tai laiminlyö liikenneluvan mukana pitämisen tai luvan esittämisvelvollisuuden, on tuomittava *liikenneluparikkomuksesta* sakkoon.

57 §

Tietojen luovuttaminen viranomaiselle

Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa liikenne- ja viestintäministeriölle harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä talouttaan koskevia tietoja tilastointia ja tutkimusta sekä valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelyä varten.

Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa 3 luvussa tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille niiden toimivaltaan kuuluvan liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevia tietoja palvelutason määrittelyä ja liikenteen suunnittelua varten sekä viranomaisen pyytämät tiedot sen toimivaltaan kuuluvan liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista sekä sen nojalla harjoitetun lii-

kenteen valvontaa varten. Liikenteen reitti- ja aikataulutietoja on tarvittaessa luovutettava myös liikennepalveluista tiedottamista varten.

Edellä 2 momentissa mainituilla viranomaisilla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos tietojen käyttötarkoitus ei muutu. Viranomaisella on myös oikeus sisällyttää saamiaan liikenteen kysyntään liittyviä tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Viranomaisella on oikeus julkistaa liikenteen reitti- ja aikataulutiedot sekä luovuttaa niitä joukkoliikenteen palvelutasoa parantaviin ja sen kilpailukykyä edistäviin tarkoituksiin.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot on luovutettava viranomaisen pyynnöstä kohtuullisessa ajassa ja maksutta. Jos tietoja ei anneta pyynnöstä tai kehotuksesta huolimatta kohtuullisessa, vähintään kuukauden määräajassa, viranomainen voi velvoittaa joukkoliikenneluvan haltijan korjaamaan laiminlyöntinsä. Viranomainen voi asettaa veloitteen tehosteeksi uhkasakon siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin, mitä tietoja ja missä muodossa liikenteenharjoittajan tulee luovuttaa 1—4 momenttien perusteella.

58 §

Oikeus rekisteritietojen saantiin

Toimivaltaisella lääninhallituksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada joukkoliikenneluvan hakijaa, haltijaa ja liikenteestä vastaavaa henkilöä koskevia tietoja sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä joukkoliikenneluvan ja yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevan asetuksen 3 a artiklassa tarkoitettun yhteisön liikenneluvan myöntämistä, lupien myöntämisen edellytysten tarkistamista ja lupien peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä sekä liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttamista varten.

9 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

59 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 14 ja 61 §:ää sekä 62 §:n 2—4 momenttia sovelletaan kuitenkin 1 päivästä marraskuuta 2009.

Tällä lailla kumotaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annettu laki (343/1991) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

60 §

Joukkoliikenteen palvelutasoa ja liikennepalvelujen laatuvaatimuksia koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 4 §:ssä tarkoitettu joukkoliikenteen palvelutason määrittely on tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä. Ennen tämän lain voimaantuloa laaditut joukkoliikenteen palvelutason määrittelyt ovat voimassa vuoden 2013 loppuun.

Edellä 48 §:ssä tarkoitettujen liikennepalvelujen koskevat laatulupaukset on tehtävä ja julkaistava vuoden 2011 loppuun mennessä. Ennen sitä laatulupa on 27 §:n 1 momentista ja 28 §:n 1 momentista poiketen ilmoitettava tai liitettävä hakemukseen vain, jos se on jo laadittu ja julkaistu.

61 §

Toimivaltaisia viranomaisia koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 12 §:n 2 momentissa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat vuoden 2009 loppuun momentissa mainittujen lisäksi Es-

poon, Helsingin ja Vantaan kuntien viranomaiset. Edellä 12 §:n 2 momentissa, 13 §:n 2 momentissa ja 14 §:n 1 momentissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on vuoden 2009 loppuun Helsingin seudun liikennekuntayhtymän sijasta Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, joka myös tekee 62 §:ssä tarkoitettujen siirtymäajan liikennöintisopimukset Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Vantaan kuntien alueella harjoitettavasta linjaliikenteestä.

62 §

Liikennelupien ja sopimusten voimassaoloon liittyvät siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnetty joukkoliikenneluvat ovat voimassa luvassa määrätyn ajan. Lääninhallituksen on säännöllisesti ja vähintään viiden vuoden välein tarkastettava, että ennen tämän lain voimaantuloa myönnetyn joukkoliikenneluvan haltija ja oikeushenkilön liikenteestä vastaava henkilö täyttävät 19 §:ssä säädetyt joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.

Ennen 3 päivää joulukuuta 2009 myönnetty linjaliikenneluvat katsotaan palvelusopimusasetuksen 8 artiklan 3 kohdan b ja d kohdassa tarkoitetuiksi julkisia palveluhankintoja koskeviksi sopimuksiksi, joiden soveltamista voidaan asetuksen mukaisesti jatkaa enintään 2 päivään joulukuuta 2019 edellyttäen, että 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen ja liikenteenharjoittaja ovat tehneet 3 momentissa tarkoitettujen sopimusten viimeistään 2 päivänä joulukuuta 2009.

Toimivaltainen viranomainen tekee 2 momentissa tarkoitettussa tilanteessa jokaisen linjaliikennettä harjoittavan liikenteenharjoittajan kanssa sopimuksen (*siirtymäajan liikennöintisopimus*). Linjaliikennelupa liitetään sitä koskevaan sopimukseen. Siirtymäajan liikennöintisopimusta ei edellä hankintalain 74 §:ssä tarkoitettu hankintapäätös. Jos liikenteenharjoittaja ei halua tehdä sopimusta, linjaliikennelupa katsotaan tämän lain 9 §:ssä tarkoitetuksi reittiliikenneluvaksi ja siihen sovelletaan 9 momentin säännöksiä.

Siirtymäajan liikennöintisopimus on voimassa linjaliikenneluvan voimassaoloajan

päättymiseen asti kuitenkin enintään 2 päivään joulukuuta 2019. Liikenteenharjoittajan halutessa sopimuksen voimassaoloaika jatkuu kuitenkin 30 päivään kesäkuuta 2014 myös siinä tapauksessa, että linjaliikenneluvan voimassaoloaika päättyy ennen sitä.

Helsingin seudun liikennekuntayhtymän toimivalta-alueella kumpikin sopijapuoli voi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2014 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa, jos toimivaltainen viranomais on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä.

Hämeenlinnan, Jyväskylän, Kouvolan, Kuopion, Lahden, Oulun, Tampereen ja Turun kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueella kumpikin sopijapuoli voi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2015 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa, jos toimivaltainen viranomais on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä.

Muiden kuin 5 ja 6 momentissa tarkoitettujen kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueella kumpikin sopijapuoli voi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2016 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa, jos toimivaltainen viranomais on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä.

Muut kuin 5—7 momentissa tarkoitettujen siirtymäajan liikennöintisopimukset kumpi-

kin sopijapuoli voi irtisanoa päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2017 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa, jos toimivaltainen viranomais on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä.

Jos siirtymäajan liikennöintisopimuksia ei ole tehty viimeistään 2 päivänä joulukuuta 2009, ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyjä linjaliikennelupia pidetään tämän lain 9 §:ssä tarkoitettuina reittiliikennelupina. Ne ovat voimassa luvassa määrätyn ajan ja niihin sovelletaan, mitä tämän lain 27 §:n 2 momentissa säädetään reittiliikenneluvan muuttamisesta, 32—34 §:ssä liikenneluvan peruuttamisesta sekä 35 §:ssä varoituksen antamisesta ja peruuttamisperusteen korjauskelpoisuudesta. Sen estämättä, mitä 33 §:ssä ja 47 §:n 2 momentissa säädetään, linjaliikennelupa on kuitenkin peruutettava luvan haltijan pyynnöstä, jos että sen nojalla on harjoitettu liikennettä vuotta lyhyemmän ajan.

Ennen tämän lain voimaan tuloa tehdyt, luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettussa laissa tarkoitettua ostoliikennettä koskevat ostosopimukset ovat voimassa sopimuksen mukaisen ajan, ellei sopimuksesta muuta johdu. Sama koskee kutsujoukkoliikenteen harjoittamista koskevia sopimuksia, jos liikennettä on sopimuksen mukaan harjoitettava tilausliikenteenä.

Siirtymäajan liikennöintisopimukset ja 10 momentissa tarkoitettujen sopimusten rinnastetaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovellettaessa 22 §:n 2 momentin 1—3 kohtia sekä 3 ja 4 momenttia.

2.

Laki**taksiliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 2 päivänä maaliskuuta 2007 annetun taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 2 ja 3 kohta sekä

lisätään 4 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) *palvelusopimusasetuksella* rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007;

3) *taksiluvalla* hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyy-

tä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta;

4 §

Luvanvaraiset kuljetukset

Henkilöiden kuljettaminen tiellä ajoneuvolain (1090/2002) 13 §:ssä tarkoitettulla kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä korvausta vastaan on kielletty.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki**Kainuun hallintokokeilusta annetun lain 10 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Kainuun hallintokokeilusta 9 päivänä toukokuuta 2003 annetun lain (343/2003) 10 §:n 3) kohta, sellaisena kuin se on laissa 764/2006, seuraavasti:

10 § <i>Maakuntavaltuuston tehtävät kansallisen kehittämisrahoituksen hallinnoinnissa</i>	3) joukkoliikennelain (/) 45 §:n 1) kohdan mukaisesti korvauksiin liikenteenharjoittajien kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti;
----------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Maakuntavaltuusto päättää Kainuun kehittämisrahan jakamisesta eri viranomaisille seuraaviin käyttötarkoituksiin:	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

4.

Laki**indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan indeksiehdon käytön rajoittamisesta 21 päivänä joulukuuta 2000 annetun lain (1195/2000) 2 §:n 12 kohta seuraavasti:

2 § <i>Poikkeukset</i>	1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 tarkoitettuun julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen;
---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tätä lakia ei sovelleta:	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
--------------------------	--------------------------------------------

12) rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o

5.

Laki**julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään julkisista hankinnoista 30 päivänä maaliskuuta 2007 annetun lain (348/2007) 8 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

8 §	36 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin hankin-
<i>Palveluhankintoja koskevat poikkeukset so-</i>	tasopimuksiin vain siltä osin kuin mainitussa
<i>veltamisalasta</i>	laissa säädetään.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi tätä Tämän laki tulee voimaan _____ päivänä
lakia sovelletaan joukkoliikennelain (/) kuuta 20 .

Helsingissä 26 päivänä kesäkuuta 2009

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Viestintäministeri *Suvi Lindén*

2.

Laki**taksiliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 2 päivänä maaliskuuta 2007 annetun taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 2 ja 3 kohta sekä

lisätään 4 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

2) *ostoliikenteellä* luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua liikennettä;

2) *palvelusopimusasetuksella* rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007;

3) *taksiluvalla* hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä sekä linja-auto-, raide-, vesi- tai lento-liikennettä täydentävää, yleisesti käytettävissä olevaa liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta;

3) *taksiluvalla* hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta;

4 §

4 §

Luvanvaraiset kuljetukset

Luvanvaraiset kuljetukset

Henkilöiden kuljettaminen tiellä ajoneuvolain (1090/2002) 13 §:ssä tarkoitettulla kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä korvausta vastaan on kielletty.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki**Kainuun hallintokokeilusta annetun lain 10 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Kainuun hallintokokeilusta 9 päivänä toukokuuta 2003 annetun lain (343/2003) 10 §:n 3) kohta, sellaisena kuin se on laissa 764/2006, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 §

10 §

Maakuntavaltuuston tehtävät kansallisen kehittämisrahoituksen hallinnoinnissa

Maakuntavaltuuston tehtävät kansallisen kehittämisrahoituksen hallinnoinnissa

Maakuntavaltuusto päättää Kainuun kehittämisrahan jakamisesta eri viranomaisille seuraaviin käyttötarkoituksiin:

Maakuntavaltuusto päättää Kainuun kehittämisrahan jakamisesta eri viranomaisille seuraaviin käyttötarkoituksiin:

3) luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 23 §:n 1 kohdan mukaisesti liikenteen ostoihin;

3) joukkoliikennelain (/) 45 §:n 1) kohdan mukaisesti korvauksiin liikenteenharjoittajien kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki**indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan indeksiehdon käytön rajoittamisesta 21 päivänä joulukuuta 2000 annetun lain (1195/2000) 2 §:n 12 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Poikkeukset

Poikkeukset

Tätä lakia ei sovelleta:

Tätä lakia ei sovelleta:

 12) luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetussa laissa (343/1991) tarkoitettuun säännöllistä ja yleisesti käytettävissä olevaa henkilöliikennettä koskevaan ostosopimukseen, joka on voimassa toistaiseksi tai tehty vähintään kolmeksi vuodeksi;

 12) rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 tarkoitettuun julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen;

 Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
 ta 20 .

5.

Laki**julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään julkisista hankinnoista 30 päivänä maaliskuuta 2007 annetun lain (348/2007)
8 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

8 §

8 §

*Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta**Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta*

Tätä lakia ei sovelleta palveluhankintoihin, jotka koskevat:

1) maan, olemassa olevien rakennusten tai muun kiinteän omaisuuden hankintaa tai vuokrausta millä tahansa rahoitusmuodolla taikka näihin liittyviä oikeuksia;

2) televisio- ja radiotoiminnan harjoittajien ohjelmien ostoa, kehittämistä, tuotantoa tai yhteistuotantoa taikka lähetyksia;

3) välimies- ja sovittelupalveluja;

4) keskuspankkipalveluja taikka arvopapereiden tai muiden rahoitusvälineiden liikkeeseen laskemiseen, ostoon, myyntiin tai siirtoon liittyviä rahoituspalveluja, kuten liiketoimia, joilla hankintayksikkö hankkii rahaa tai pääomaa;

5) työsopimuksia;

6) tutkimus- ja kehittämisspalveluja, paitsi jos niistä saatava hyöty koituu yksinomaan hankintayksikölle sen toiminnassa käytettäväksi ja hankintayksikkö korvaa suoritettun palvelun kokonaan;

7) ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (SopS 12/2005 ja 13/2005) mukaisten päästöyksiköiden hankintaa; taikka

8) sellaisten lentoliikennepalveluiden hankintaa, joihin sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi tätä lakia sovelletaan joukkoliikennelain (/) 36 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin hankintasopimuksiin vain siltä osin kuin mainitussa laissa säädetään.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa säädetystä poiketen lakia sovelletaan missä tahansa muodossa tehdyn osto- tai vuokrasopimuksen kanssa samanaikaisesti, ennen sitä tai sen jälkeen tehtäviin rahoituspalveluja koskeviin sopimuksiin.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 . _____