

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 18/2009 vp

Hallituksen esitys joukkoliikennelaiksi sekä laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muutta- misesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 8 päivänä syyskuuta 2009 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen joukkoliikennelaiksi sekä laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 110/2009 vp).

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- ylijohtaja Juhani Tervala, hallitusneuvos Minna Kivimäki, hallitusneuvos Mikael Nyberg ja neuvotteleva virkamies Hannamari Helke, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Sten Palmgren, oikeusministeriö
- hallitussihteeri Johanna Lähde ja aluekehitysjohtaja Pekka Urjanheimo, työ- ja elinkeinoministeriö
- budjettineuvos Esko Tainio, valtiovarainministeriö
- kilpailuasiainneuvos Riitta Ryhänen, Kilpailuvirasto
- liikennepäällikkö Pekka Rintamäki ja erikoissuunnittelija Satu Hyvärinen, Etelä-Suomen lääninhallitus
- lakimies Jukka Kaakkola, Kuluttajavirasto
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- hallintojohtaja Yrjö Judström, Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL
- toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi, Helsingin seudun liikennekuntayhtymä

- kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummen kunta
- liikenneinsinööri Minna Soininen, Oulun kaupunki
- joukkoliikennepäällikkö Mika Periviita, Tampereen kaupunki
- liikennejohtaja Niilo Järviluoma, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- liikennejohtaja Kari Keinonen, Länsilinjat Oy
- henkilöliikennepäällikkö Jukka Ylitalo, Matkahuolto Oy Ab
- henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen, VR-Yhtymä
- puheenjohtaja Timo Rätty, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen ja puheenjohtaja Martti Paunu, Linja-autoliitto
- toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto
- toiminnanjohtaja Pekka Aalto ja puheenjohtaja Matti Rainio, Suomen Paikallisliikenneliitto
- varapuheenjohtaja Jari Mäkinen, Suomen Palvelutaksit
- oikeuksienvälvontalakimies Liisa Murto, Vammaisfoorumi ry
- puheenjohtaja Kalle Könkkölä, valtakunnallinen vammaisneuvosto VANE
- professori Tuomas Ojanen.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- liikenne- ja viestintäministeriö
- Länsi-Suomen lääninhallitus

- Kansaneläkelaitos
- Hyvinkään kaupunki
- Nurmijärven kunta
- Pirkanmaan liitto
- Sipoon kunta
- Tuusulan kunta
- Varsinais-Suomen liitto
- Keskuskauppakamari.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi joukkoliikennelaki.

Joukkoliikennelain keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen koko maassa sekä luoda edellytyksiä 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 rai-deliikenteessä. 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 ulkomaa-laisen 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.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotusten hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

Valiokunta pitää esityksen tavoitteita luoda lainsäädännön keinoin edellytyksiä peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiselle keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä erittäin tärkeinä kansalaisten liikkumisvapauden, alueellisen tasa-

puolisuuden ja mm. ympäristöä koskevien tavoitteiden toteutumisen kannalta.

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 turvatesaan kansalaisille riittävät, laadukkaat ja varmat julkisen henkilöliikenteen palvelut. Nyt käsiteltävänä olevalla ehdotuksella pannaan kansallisesti täytäntöön palvelusopimusasetus siten, että

tavoitteena on toteuttaa Suomen erityisolosuhteisiin mahdollisimman hyvin soveltuvat toimintamallit ottaen huomioon myös Suomen eri alueiden toimintaympäristöjen asettamat vaatimukset.

Joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia. Joukkoliikenteen markkinaosuus on vuosi vuodelta laskenut, samalla kun henkilöautoliikenne on lisännyt osuuttaan. Joukkoliikenteen ja yksityisautoilun väliseen kilpailutilanteeseen vaikuttavat monet tekijät, kuten yhdyskuntarakenne, ihmisten arvostukset ja mieltymykset, vaihtoehtojen kulkutapojen kustannukset, julkisen liikenteen tuet sekä liikenteen verot ja maksut. Tiivis yhdyskuntarakenne suosii julkista liikennettä, hajanainen rakenne sen sijaan henkilöautoilua.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on lausunut jo aiemmin mm. liikennepoliittista selontekoa koskevassa mietinnössään (LiVM 9/2008 vp), että joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä ja myös maankäyttöä on kehitettävä joukkoliikennettä tukevaksi. Tällä on keskeinen merkitys mm. liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen kannalta. Koska kansalaisten elämä ja liikkuminen ylittävät kuntarajat, joukkoliikenne tulee järjestää tämän mukaisesti. Sekä kaupungeissa että haja-asutusalueilla julkisen liikenteen palvelut on suunniteltava laajempina kokonaisuuksina.

Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että sekä joukkoliikenteen suunnittelua että matkustajainformaatiota varten saatettaisiin jatkossa tarvita sääntelyä, joka velvoittaisi toimivaltaisia viranomaisia reitti- ja aikataulutietojen yhtenäiseen tallentamiseen. Valiokunta katsoo, että asian toteuttamismahdollisuuksia ja vaihtoehtoja olisi hyvä selvittää jatkossa ja tarvittaessa valmistella asiaa koskevat säädösehdotukset.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää erityistä huomiota haja-asutusalueiden väestön liikkumismahdollisuuksiin. Väestön ikääntyessä ja työikäisen väestönosan muuttaessa työn perässä suurempiin kuntakeskuksiin ja kaupunkeihin haja-asutusalueiden vanhempi väestö jää vaille tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia,

jos asiaan ei kiinnitetä huomiota. Haja-asutusalueilla on vaikeaa tarjota kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen palveluita. Valiokunta toivoo ja uskoo, että ehdotuksen myötä, uudessa toimintaympäristössä päästään vähitellen aiempaa toimivampaan joukkoliikenteen yhteensovittamiseen joukkoliikenneverkon kokonaisuuden näkökulmasta. Valiokunnan mielestä on tärkeää kiinnittää huomiota myös suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämisen haasteisiin ja näiden alueiden merkitykseen erityisesti ympäristötavoitteiden saavuttamisen kannalta. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausumaa, jonka mukaan

eduskunta edellyttää, että joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä on lisättävä voimakkaasti kehittämällä lippujärjestelmiä, palveluiden yhteensopivuutta ja palvelutasoa sekä liikenteen luotettavuutta. Erityisesti suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea on korotettava vastaamaan näiden alueiden huomattavia joukkoliikenteen kehittämishaasteita ja liikenteelle asetettuja ympäristötavoitteita.

Valiokunta toteaa, että uudistuksen tavoitteiden saavuttaminen tulee edellyttämään alan toimijoiden ja sekä valtion että alueellisten viranomaisten taholta saumatonta yhteistyötä ja esimerkiksi kuntien riittävää kuulemistaloutta lupien myöntämisessä tai palvelutasoa määritettäessä. Valiokunta toteaa, että asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen tulee vaikuttamaan ratkaisevasti myös valtion ja kuntien joukkoliikenteeseen käyttämien määrärahojen taso ja rahoituksen kehittyminen lähivuosien aikana. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausumaa, jonka mukaan

eduskunta edellyttää, että lain toimivuutta ja sen vaikutuksia seurataan laajasti ottaen huomioon myös liikenteenharjoittajien näkemykset ja käytännön kokemukset. Liikenne- ja viestintäministeriön on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle selvitys lain toimivuudesta ja vaikutuksista.

tuksista viimeistään vuoden 2012 loppuun mennessä.

Valiokunta toteaa, että samaan aikaan on vireillä myös aluehallintohanke ALKU, jossa mm. tiepiirit ja lääninhallitukset siirtyvät osaksi uusia vuonna 2010 perustettavia elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia (ELY). Valiokunta toteaa, että koska nyt käsittelyssä oleva laki tulee voimaan ennen keskeisiä aluehallintouudistukseen liittyviä lakeja, liikenne- ja viestintäministeriön tulee laatia asianmukaiset muutosesitykset mahdollisimman pian siten, että esimerkiksi joukkoliikennelain lääninhallituksia koskevat säännökset muutetaan asianmukaiseen aluehallintouudistuksen edellyttämään muotoon.

Reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Ehdotetun joukkoliikennelain reittiliikennelupaa koskevana pääsääntönä on, että liikenteenharjoittajalle myönnetään hakemuksesta reittiliikennelupa, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Ehdotuksen 22 §:ssä säädetään reittiliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä ja lupahakemuksen hylkäämisestä.

Tietyissä poikkeuksellisissa tilanteissa toimivaltainen viranomainen voi kuitenkin soveltaa reittiliikennehakemusta käsitellessään ehdotettua 22 §:n 3 momentin oikeusharkintaan perustuvaa ennakkosääntelyä. Kyseisen säännöksen mukaan reittiliikennelupaa koskeva hakemus voidaan hylätä kokonaan tai osittain, jos hakemuksen hyväksyminen vaarantaisi vakavasti luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi määritellyn joukkoliikenteen palvelutason.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää valitettavana, että hallituksen esityksestä puuttuu käytännössä kokonaan tätä säännöstä koskevat yksityiskohtaiset perustelut. Valiokunta katsoo, että kyseisen säännöksen hyväksyttävyys sekä soveltamisen ennakoitavuus ja yhtenäisyys vaativat, että säännöksen tulkinnasta kirjataan valiokunnan mietinnön yksityiskohtaisiin perusteluihin asianmukaiset ja riittävän täsmälliset tulkintaohjeet.

Kutsujoukkoliikenne

Useissa asiantuntijalausunnoissa on tuotu esille, että ehdotuksen kutsujoukkoliikennettä koskevat säännökset eivät määrittele riittävän täsmällisesti ja selkeästi kutsujoukkoliikenteen toimintaa erityisesti suhteessa perinteiseen taksiliikenteeseen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ehdotetut säännökset voisivat johtaa tilanteeseen, jossa kutsujoukkoliikenneluvan perusteella voisi harjoittaa perinteisen taksiliikenteen kaltaista toimintaa ilman tähän toimintaan kohdistuvia velvoitteita.

Valiokunta ehdottaa kutsujoukkoliikennettä koskeviin säännöksiin useita täsmennyksiä ja lisäyksiä, joiden perusteella rajanveto kutsujoukkoliikenteen ja taksiliikenteen välillä määrittyy riittävän selkeästi.

Uudet seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujärjestelmät

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan nykyiset seutu-, kaupunki- ja työmatkalippusopimukset voidaan liittää kaikkien osapuolten suostumuksella siirtymäajan liikennöintisopimuksiin, jos liikenteenharjoittaja pitää eriytettyä kirjanpitoa ja tuesta tehdään jälkilaskelma. Selvityksen mukaan siirtymäajan liikennöintisopimuksen mallissa on lippusopimusten osalta päädytty ratkaisuun, jossa tukea maksetaan nykyisten sopimusten mukaisesti 31.8.2010 saakka ja uuden mallin mukaisesta korvauksesta on sovittava 30.4.2010 mennessä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan liikenteenharjoittajalla on halutessaan oikeus purkaa siirtymäajan liikennöintisopimus päättymään 31.8.2010, jos 30.4.2010 mennessä ei ole sovittu 1.7.2010 alkaen myytävien seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hinnoista ja niitä koskevista korvauserusteista.

Valiokunta toteaa, että lipputuki on keskeinen matkustajien lippujen hintoihin ja tätä kautta matkustajamääriin vaikuttava seikka. Tuki vaikuttaa matkustajien määrän kautta liikenteenharjoittajien tulonmuodostukseen ja on siten keskeinen asia joukkoliikennelain uuteen järjestelmään siirtymisen kannalta. Valiokunnan mielestä kuuden kuukauden määräaika uuden mal-

lin sopimiselle on tarpeettoman lyhyt eikä anna riittävästi aikaa uusien mallien valmisteluun ja niihin siirtymisen edellyttämiin toimenpiteisiin, ottaen huomioon toiminnan vaatimat pitkäaikaiset investoinnit ja mm. perusteltujen odotusten suojaan sekä alan vakaiden toimintaedellytysten turvaamiseen liittyvät näkökohdat. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan myöskään EU-oikeus ei aseta esteitä sille, että kyseistä aikaa pidennettäisiin kohtuuden rajoissa.

Valiokunta toteaa, että se pitää erittäin tärkeänä, että toimijoille annetaan riittävästi aikaa uuden lippukorvausmallin suunnitteluun ja asiasta sopimiseen. Valiokunta katsoo, että tarkoituksenmukainen, kohtuullinen ja myös EU-oikeuden vaatimukset huomioonottava aika asian järjestämiselle on vähintään 1 vuosi.

Lippujärjestelmien yhtenäisyys

Valiokunta pitää eri alueiden lippujärjestelmien yhtenäisyyttä ja yhteensopivuutta tärkeänä näkökohtana sekä liikenteenharjoittajien että matkustajien näkökulmasta. Joukkoliikenteen yhtenäisillä lippukäytännöillä ja joustavalla hinnoittelulla voidaan lisätä myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan markkinaehtoisen liikenteen osalta liikenteenharjoittajia ei kuitenkaan voida ainaakaan velvoittaa liittymään yhtenäiseen lippujärjestelmään.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että sekä liikenteen harjoittajien että linja-autoliikenteen matkustajien kannalta erittäin tärkeään lippujärjestelmien yhtenäisyyteen kiinnitetään jatkossa voimakkaasti huomiota toimijoiden välisen yhteistyön ja tarvittavien viranomaistoimien kautta.

Henkilöstön asema

Hallituksen esityksessä on arvioitu esityksen työllisyysvaikutuksina, että mikäli palvelutaso pysyisi nykyisellään, kilpailun kiristyminen ja tästä seuraavat kustannussäästöt näkyisivät työllistyvien henkilöiden lukumäärän laskuna. Tavoitteena oleva palvelutason nostaminen lisäisi työpaikkoja. Kutsujoukkoliikenteen kehitty-

nen muuttaisi linja-autonkuljettajien työn luonnetta linjaliikenteen ajamiseen verrattuna.

Työntekijöiden asemasta ja suojasta on säädetty palvelusopimusasetuksen 4 artiklassa. Kyseisessä artiklassa säädetään mm. siitä, että toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että valittu julkisen liikenteen harjoittaja myöntää kyseisten palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle sellaiset mm. irtisanomissuojaa koskevat oikeudet, jotka se olisi saanut työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka yritys- tai liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetussa neuvoston direktiivissä (2001/23/EY) tarkoitetun luovutuksen perusteella. Tämä ei kuitenkaan rajoita kansallisen lainsäädännön tai työehtosopimusten soveltamista. Hallituksen esityksessä ei oteta kantaa palvelusopimusasetuksen henkilöstön suojaa koskevien säännösten soveltamiseen.

Valiokunta pitää työntekijöiden asemaa ja sen huomioonottamista erittäin tärkeänä käsillä olevassa joukkoliikennettä koskevassa uudistuksessa. Valiokunta toteaa, että kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen palvelusopimusasetuksen mukaisesti, hankintasopimukseen tulee ottaa määräykset tilaajavastuulain (1233/2006) mukaisten velvoitteiden täyttämisestä.

Aikatauluja koskeva sääntely

Valiokunta toteaa, että asiakkaiden palvelutason ja kysynnän mukaisen tarjonnan turvaamiseen eri vuorokaudenaikoina tulee jatkossa kiinnittää erityistä huomiota, jotta aikataulusääntelyn vapautuminen ei johda siihen, että palvelujen tarjonta keskittyy liiaksi ruuhka-aikoihin muiden liikennöintiaikojen kustannuksella.

Kuntien ja valtion välinen kustannusten jakautuminen

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan lakiehdotuksen voimaantulo ei aiheuta muutoksia joukkoliikenteen kustannusten jakautumiseen valtion ja kuntien välillä nykytilanteeseen ver-

rattuna. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että tämä toteutuu myös käytännössä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on määritellä valtion rahoituksen piiriin kuuluva joukkoliikenne ja tehdä ehdotus siitä, mikä on tulevaisuudessa valtion ja kuntien työnjako sekä kustannusten jakoperusteet palvelujen järjestämisessä ja kehittämisessä.

Siirtymäajat ja siirtymäajan liikennöintisopimukset

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan osapuolia sitomattoman siirtymäajan liikennöintisopimuksia varten laaditun mallisopimuksen mukaan liikenteenharjoittaja voi esittää sopimusaikana muutoksia liikenteen aikatauluihin ja reitteihin tai esittää vuorojen lakkauttamista. Mallin mukaan lähtökohtaisesti toimivaltainen viranomainen hyväksyy perustellut vuorojen vähennyksesitykset. Sopimusmallin mukaan siirtymäajan liikennöintisopimuksen puitteissa ei kuitenkaan voida lisätä vuoroja, mutta vuoroja voidaan vähäisessä määrin korvata toisilla vuoroilla. Muutokset liikenteeseen tehdään sopimalla niistä kirjallisesti. Sopimusmallin mukaan liikenteen lisäyksistä sen sijaan on tehtävä erillinen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus tai lisäykselle on haettava erillinen reittiliikennelupa. Mallisopimus on laadittu helpottamaan siirtymäajan liikennöintisopimusten laatimista, mutta se ei sido sopimusosapuolia. Valiokunta pitää tärkeänä, että siirtymäajan liikennöintisopimuksia varten kehitetään riittävän joustavat käytännön menettelytavat mahdollisesti tarvittavien muutosten toteuttamiseksi sopimusten voimassaoloaikana.

Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että siirtymäajan liikennöintisopimuksia koskevien siirtymäaikojen pituus häiritäisi joukkoliikenteen joustavaa seudullista suunnittelua ja järjestämistä suurten kaupunkiseutujen alueilla ja tästä syystä suuria kaupunkeja koskevien siirtymäaikojen pituutta tulisi lyhentää ehdotetusta. Toisaalta taas on tuotu esille, että riittävän pitkät siirtymäajat ovat välttämättömiä, jotta liiken-

teen harjoittajat ja kunnat saavat tarvittavan sopeutumisajan mm. uusille liikenteen ja lippusopimusten järjestämistavoille toimintaympäristön muuttuessa.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan lakiehdotuksessa on pyritty ottamaan huomioon suurten kaupunkien tarve muita alueita lyhyempiin siirtymäaikoihin siirtymäaikojen porrastamisella. Ehdotettujen kompromissina syntyneiden siirtymäaikojen tarkoituksena on turvata hallittu siirtyminen uuden lain soveltamiseen. Selvityksen mukaan liikennöitsijät saavat riittävän sopeutumisajan ja liikenteen kehittäminen on kuitenkin mahdollista myös siirtymäaikana. Edelleen valiokunnan saaman selvityksen mukaan siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaisen siirtymäajan liikenteen lisäksi tarvittaessa voidaan hankkia uutta liikennettä ja myös markkinaehtoista liikennettä voi syntyä 3.12.2009 alkaen.

Esityksen mukaan Helsingin seudulla toimivaltainen viranomainen olisi perustettava Helsingin seudun liikennekuntayhtymä, jonka toimialueen liikenteen kehittämistä valiokunta on tarkastellut esityksen käsittelyn aikana perusteellisesti. Käsittelyn pohjalta ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta katsoo, että Keravan ja Kirkkonummen alueen osalta on perusteltua säätää, että siirtymäajan liikennöintisopimukset voitaisiin irtisanoa jo vuotta esitettyä aiemmin.

Yksityiskohtaiset perustelut

1. Joukkoliikennelaki

1 §. Soveltamisala. Lakiteknisistä syistä valiokunta ehdottaa 1 §:n 3 momentin viittaussäännöksen korjaamista oikeaan muotoon.

2 §. Määritelmät. Kutsujoukkoliikenteen ja taksiluvan perusteella harjoitettavan tilausliikenteen välisen rajanvedon täsmentämiseksi ja selkeyttämiseksi valiokunta ehdottaa, että 2 §:n 5 kohdan kutsujoukkoliikenteen määritelmää täydennetään siten, että määritelmässä tuodaan selkeämmin esille, että kutsujoukkoliikennettä

ajetaan ainoastaan etukäteen tehdystä tilauksesta ja että ajon reitti määräytyy nimenomaan ennakkoon tehtyjen tilausten perusteella ja nimenomaan tilattujen kuljetusten yhdistelyn avulla. Lisäksi valiokunta ehdottaa, että säännökseen lisätään myös kuljetusten yhdistelyä koskeva täsmennys, jonka mukaan kuljetusten yhdistelyllä tarkoitetaan vähintään kolmen ennakkoon tilatun kuljetuksen yhdistämistä yhdeksi reitiksi.

9 §. Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat. Kutsujoukkoliikenteen ja taksiluvan perusteella harjoitettavan tilausliikenteen välisen rajanvedon täsmentämiseksi ja selkeyttämiseksi valiokunta ehdottaa, että 9 §:n 4 momenttia täydennetään siten, että kutsujoukkoliikennettä harjoitettaessa ajoja ei saa ottaa takasiasemilta tai ilman ennalta tehtyä tilausta linja-autopysäkeiltä eikä tarjota niitä julkisella paikalla. Julkisella paikalla tarkoitetaan kaikkia tavanomukaisesti julkiseksi ymmärrettyjä paikkoja, joista esimerkkeinä muutosehdotuksessa käytetään hotellien ja ravintoloiden edustoja.

12 §. Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset. Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten tulee voida periä liikennelupien myöntämisestä maksu vastaavin perustein kuin valtion viranomaiset. Valiokunta ehdottaa, että 12 §:ään lisätään uusi 4 momentti, jonka mukaan kunnallinen toimivaltainen viranomainen voi periä reittiliikenneluvan käsittelemisestä maksun, jonka perusteen on soveltuvien osin vastattava valtion maksuperustelaissa säädettyjä periaatteita. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

13 §. Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävät viranomaiset. Valiokunta ehdottaa 12 §:ää koskevaa muutosehdotusta vastaavilla perusteilla, että 13 §:ään lisätään uusi 3 momentti, jonka mukaan kunnallinen toimivaltainen viranomainen voi periä kutsujoukkoliikenneluvan käsittelemisestä maksun, jonka perusteen on soveltuvien osin vastattava valtion maksuperustelaissa säädettyjä periaatteita. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

18 §. Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitetut viranomaiset. Valiokunta ehdottaa, että ehdotetun 18 §:n sanamuoto "ylittävän reittiliikenteen luvat" muutetaan muotoon "ylittävien reittien luvat". Muutos on tarpeen, jotta säännöksessä tarkoitetut luvat eivät sekoittuisi reittiliikennelupiin.

19 §. Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Valiokunta ehdottaa, että 19 §:n 1 momentti muutetaan kieliasullisesti virheettömään muotoon.

22 §. Reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Valiokunta ehdottaa 22 §:n 2 momentin 5 kohdan sanamuodon täsmentämistä ja kohdassa olevan virheellisen viittaussäännöksen korjaamista siten, että viittaus kohdistuu 22 §:n 1 momentin sijasta 23 §:n 1 momenttiin.

Hallituksen esityksestä puuttuvat käytännössä kokonaan 22 §:n 3 momentin yksityiskohtaiset perustelut. Valiokunta toteaa, että markkinaehtoisessa liikenteessä mahdollisuus käyttää 22 §:n 3 momentissa ehdotettua reittiliikenteen oikeusperustaista ennakkoharkintaa on periaatteellisesti tärkeä erityisesti palveluiden saatavuuden, palvelujen laadun ja alan vakaiden toimintaedellytysten kannalta. Näiden tavoitteiden saavuttaminen saattaa joissain tilanteissa edellyttää ehdotetun 22 §:n 3 momentin soveltamista. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan säännös on kuitenkin tarkoitettu vain tilanteisiin, joissa luvan myöntämisen epääminen on välttämätöntä säännöksessä esille tuotujen vakavien kielteisten vaikutusten vuoksi.

Valiokunnan käsityksen mukaan luotettavien liikennepalveluiden saatavuus liittyy yleisemmin alan vakaiden toimintaedellytysten turvaamiseen, joka luo edellytyksiä pitkäjänteiseen ja kannattavaan yritystoimintaan ja sitä kautta palvelujen saatavuuden ja laadun takaamiseen. Näiden tavoitteiden toteuttamiseksi ennakkoharkinta voisi tulla kysymykseen esimerkiksi sen kaltaisissa tilanteissa, joissa reitin tarjonta voisi ylittää selvästi määritellyn palvelutason, mutta luotettavien ja vakaiden palvelujen saatavuus vaarantuu johtuen siitä, että reittiliikennehake-

mus olisi aikatauluiltaan täysin päällekkäinen tai selkeästi liian lähekkäinen reitille jo myönnetyn liikenteen kanssa. Muita mahdollisia säännöksen soveltamistilanteita voisi olla esimerkiksi tilanne, jossa tietyille reitille selkeästi muodostuisi hakemuksen hyväksymisen johdosta niin selkeä ylitarjonta, että yhden tai useamman liikenteenharjoittajan toiminta uhkaisi tämän vuoksi loppua reitillä kokonaan. Tämän kaltaiset tilanteet voisivat tosiasiallisesti johtaa palvelujen saatavuuden ja palvelutason heikkenemiseen ja matkustajien kannalta epävakaiseen palvelutarjontaan. Ennakkoharkintasäännöksen perusteella viranomaisella olisi mahdollisuus arvioida hakemuksen hyväksymisen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia etukäteen. Valiokunta toteaa, että toimivaltaisen viranomaisen tulisi kuitenkin selvittää myös mahdollisuudet hakemusten tai lupien keskinäiseen yhteensovittamiseen esimerkiksi liikenteenharjoittajien välisellä yhteistyöllä, ennen kuin se lähtee arvioimaan hakemuksen hylkäämismahdollisuutta 22 §:n 3 momentin perusteella.

Valiokunta korostaa, että reittiliikennelupa voidaan kuitenkin evätä ehdotetun 22 §:n 3 momentin perusteella vain ilmeisen poikkeuksellisissa tilanteissa, joissa edellä mainittuihin tavoitteisiin ei voida päästä muilla, vähemmän kilpailua rajoittavilla keinoilla. Lisäksi säännöksen soveltamista harkitessaan viranomaisen on pyrittävä varmistumaan siitä, ettei harkittu päätös ole myöskään ristiriidassa palvelusopimusasetuksen kanssa. Olennaista on siten, että ehdotettua säännöstä tulee soveltaa EU-oikeuden kanssa sopusoinnussa olevalla tavalla.

30 §. Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot. Kutsujoukkoliikenteen ja taksiluvan perusteella harjoitettavan tilausliikenteen välisen rajanvedon täsmentämiseksi ja selkeyttämiseksi valiokunta ehdottaa, että 30 §:ään lisätään uusi 4 momentti, jolloin ehdotettu 4 momentti siirtyy 5 momentiksi.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan joukkoliikennelupien lupaehtoihin kuuluu nykyään säännönmukaisesti mm. ehto, jonka mukaan, jos tilaaja on yksityinen henkilö, ajo on

sallittu edellyttäen, että kuljetukseen tulee mukaan vähintään viisi henkilöä. Lupaehtojen mukaan pienemmänkin ryhmän kuljettaminen on kuitenkin sallittua siinä tapauksessa, että matkustajien matkatavaroiden määrä edellyttää suurikokoista autoa tai matkustajan tarvitsema pyörätuoli vaatii runsaasti tilaa. Valiokunta ehdottaa kyseisten lupaehtojen sisältöisen uuden 4 momentin lisäämistä 30 §:ään. Ehdotuksella ei tarkoiteta sitä, että kaikkien viiden henkilön tulisi olla kuljetuksessa mukana koko kuljetuksen ajan alusta loppuun saakka.

Koska esityksessä on nostettu kaikki keskeiset lupaehdot laintasolle, esityksessä ei valiokunnan saaman selvityksen mukaan ole tarpeen erikseen säätää kutsujoukkoliikennettä koskevien toimintaa rajoittavien lupaehtojen antamisesta.

33 §. Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvanhaltijan pyynnöstä. Ehdotetun 33 §:n 2 momentin mukaan reittiliikennelupa 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. Valiokunta katsoo, että liikenteen harjoittajalla tulee olla oikeus siihen, että tämänkaltaisessa tappiollisessa tilanteessa lupa peruutetaan hänen pyynnöstään. Valiokunta ehdottaa, että säännöksen sanamuoto muutetaan siten, että lupa on peruutettava säännöksessä tarkoitettussa tilanteessa luvanhaltijan pyynnöstä.

34 §. Liikenneluvan peruuttaminen muissa tapauksissa. Kutsujoukkoliikenteen ja taksiluvan perusteella harjoitettavan tilausliikenteen välisen rajanvedon täsmentämiseksi ja selkeyttämiseksi ja kutsujoukkoliikennettä koskevien vaatimusten käytännön toteutumisen turvaamiseksi valiokunta ehdottaa, että 34 §:n 1 momenttiin lisätään säännös kutsujoukkoliikenneluvan peruuttamisesta silloin, jos toiminnalle 9 §:ssä säädettyjä rajoituksia ei ole noudatettu.

36 §. *Hankintamenettelyt.* Valiokunta ehdottaa 36 §:n sanamuodon muuttamista kieliasullisesti virheettömään muotoon.

46 §. *Määrärahan kiintiöinti ja käyttö.* Valiokunta toteaa, että hallituksen esityksestä puutuu kokonaan valtion tai kunnan talousarviosta liikennepalvelun tuottamisesta tai lipun hinnan alentamisesta virheellisesti maksetun korvauksen takaisin perimistä koskeva säännös. Valtiontuen takaisin perimisestä on säännös voimassa olevassa laissa luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (343/1991). Säännös on tosiasiallisesti osittain korvattu valtionavustuslain (688/2001) 5 luvun säännöksillä. Lisäksi on sovellettava lakia eräiden valtion tukea koskevien Euroopan yhteisöjen säännösten soveltamisesta (300/2001) silloin, kun komissio on tehnyt päätöksen perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen maksamisen keskeyttämisestä ja takaisin perimisestä.

Mainitut lait eivät kuitenkaan kata tilannetta, jossa toimivaltainen viranomainen tai kunta on maksanut liikenteenharjoittajalle korvausta liikennepalvelun tuottamisesta tai lipun hinnan alentamisesta ja korvaus osoittautuu tavalla tai toisella virheellisesti maksetuksi.

Valiokunta ehdottaa, että ehdotettuun 46 §:ään lisätään uusi 3—6 momentti, jossa säädetäisiin maksetun korvauksen takaisin perimisestä ja perimisessä noudatettavista menettelytavoista virhetilanteissa. Lisäksi pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan pykälän uutta sisältöä.

47 §. *Velvollisuus harjoittaa liikennettä.* Valiokunta ehdottaa lakiteknisistä syistä, että ehdotuksen viittaus 33 §:ään muutetaan siten, että säännöksessä tarkoitettu velvollisuus harjoittaa liikennettä on voimassa, jollei lupaa ole peruttu tämän lain nojalla.

50 §. *Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä.* Ehdotetussa 50 §:n 2 momentissa puhutaan virheellisesti liikenneluvan haltijasta. Valiokunta ehdottaa, että sanamuoto muutetaan siten, että kyseisessä säännöksessä säädetään joukkoliikenneluvan haltijasta.

52 §. *Tavarankuljetus.* Ehdotetun 52 §:n 2 momentin mukaan palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä saa kuljettaa tavaraa, jos siitä on sovittu toimivaltaisen viranomaisen kanssa. Valiokunta ehdottaa saamansa selvityksen perusteella, että kyseiseen säännöksen lisätään toimivaltaisen viranomaisen lisäksi myös maininta sopimisesta kunnan tai kuntayhtymän kanssa.

53 §. *Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku.* Ehdotetun 53 §:n 3 momentin mukaan muutoin tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää. Valiokunta toteaa, että valitusviranomaisella on oikeus kieltää täytäntöönpano hallintolainkäyttölain 32 §:n nojalla, joten tältä osin ehdotettu säännös on tarpeeton. Valiokunta katsoo, että sen sijaan päätöksen tehneellä viranomaisella voi olla joissain tilanteissa tarve kieltää päätöksen täytäntöönpano. Valiokunta ehdottaa säännöksen muuttamista siten, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei päätöksen tehnyt viranomainen toisin määrää.

62 §. *Liikennelupien ja sopimusten voimassaoloon liittyvät siirtymäsäännökset.* Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Helsingin seudun liikennekuntayhtymän toimialueella käytännössä vain Kirkkonummen joukkoliikenne on järjestetty linjaliikenteellä. Keravan alueella on voimassa yksi linjaliikennelupa. Saadun selvityksen mukaan siirtymäajalla Kirkkonummen seutuliikenne ja sisäinen liikenne tulevat olemaan erillinen osa Helsingin seudun muusta liikenteestä, vaikka näitä olisi tarkoituksenmukaista kehittää yhtenä kokonaisuutena. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan lakiehdotuksessa on pyritty ottamaan huomioon suurten kaupunkien tarve muita alueita lyhyempiin siirtymäaikoihin siirtymäaikojen porrastamisella. Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että Keravan ja Kirkkonummen osalta olisi kuitenkin perusteltua säätää siitä, että siirty-

määajan liikennöintisopimukset voitaisiin irtisanoa vuotta esitettyä aiemmin. Muutoksen ansiosta Keravan ja Kirkkonummen alueen liikenne eli Keravan ja Kirkkonummen sisäinen liikenne voitaisiin järjestää uudelleen seutuliikennettä nopeammin ja sisäisen liikenteen muutoksilla voitaisiin parantaa muun muassa syöttöliikennettä rautateille. Muutos ei koskisi Keravan ja Kirkkonummen seudullista linja-autoliikennettä.

Valiokunta ehdottaa, että 62 §:n 5 momenttiin lisätään uusi säännös, jonka mukaan Keravan ja Kirkkonummen alueella kumpikin sopijapuoli voi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2013 tai myöhemmin, noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa, jos toimivaltainen viranomaisen on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä.

Lisäksi valiokunta ehdottaa 62 §:n 9 momentin sanamuodon korjaamista kieliasullisesti virheettömään muotoon ja momentin liikenteen harjoittamista koskevan edellytyksen korjaamista oikeaan muotoon siten, että linjaliikennelupa on peruutettava säännöksessä tarkoitetussa tilanteessa, jos liikennettä on harjoitettu kahta vuotta lyhyemmän ajan.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

että 2.—5. lakiehdotus hyväksytään muuttamattomina,

*että 1. lakiehdotus hyväksytään muutettuna (**Valiokunnan muutosehdotukset**) ja*

*että hyväksytään kaksi lausumaa (**Valiokunnan lausumaehdotukset**).*

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Joukkoliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

(1 ja 2 mom. kuten HE)

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

(4 ja 5 mom. kuten HE)

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

(1—4 kohta kuten HE)

5) *kutsujoukkoliikenteellä* markkinaehtoista liikennettä, joka on paikallista tai seudullista taikka alueellista ja jatkuvaluonteista, jota ajetaan *ainoastaan* etukäteen tehdystä tilauksesta ja jonka reitti ja aikataulu määräytyvät *näiden ennakkoon tehtyjen* tilausten perusteella ja *tilattujen* kuljetusten yhdistelyn avulla; *kuljetusten yhdistelyllä* tarkoitetaan vähintään kolmen ennak-

koon tilatun kuljetuksen yhdistämistä yhdeksi reitiksi;

(6—11 kohta kuten HE)

3—7 §
(Kuten HE)

2 luku

Luvanvarainen liikenne

8 §
(Kuten HE)

9 §

Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat

(1—3 mom. kuten HE)

Kutsujoukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan kutsujoukkoliikennettä linja-autolla. *Kutsujoukkoliikennettä harjoitettaessa ajoja ei saa ottaa taksiasemilta tai ilman ennalta tehtyä tilausta linja-autopysäkeiltä eikä tarjota niitä julkisella paikalla, kuten esimerkiksi hotellien tai ravintoloiden edustoilla.*

3 luku

Toimivaltaiset viranomaiset

10 ja 11 §
(Kuten HE)

12 §

Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset

(1—3 mom. kuten HE)

Kunnallinen toimivaltainen viranomainen voi periä reittiliikenneluvan käsittelemisestä maksun, jonka perusteen on vastattava soveltuvien osin valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädettyjä periaatteita. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa. (Uusi)

13 §

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävät viranomaiset

(1 ja 2 mom. kuten HE)

Kunnallinen toimivaltainen viranomainen voi periä kutsujoukkoliikenneluvan käsittelemisestä maksun, jonka perusteen on vastattava soveltuvien osin valtion maksuperustelaissa säädettyjä periaatteita. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

14—17 §
(Kuten HE)

18 §

Kahdenkeskisissä sopimuksissa tarkoitetut viranomaiset

Ajoneuvohallintokeskus 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 ylittävien reittien luvat.

4 luku

Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

19 §

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset

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

(2—4 mom. kuten HE)

20 ja 21 §
(Kuten HE)

22 §

Reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

(1 mom. kuten HE)

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen, jos:

(1—4 kohta kuten HE)

5) hakija on ilman viranomaisen 33 §:n 2 momentin nojalla tekemää liikenneluvan peruuttamispäätöstä viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana *lopettanut reittiliikenteen (poist.) harjoittamisen ennen kuin 1 momentin mukainen liikenteen harjoittamisen vähimmäisaika on umpeutunut tai kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen ennen kuin 23 §:n 1 momentin mukainen liikenteen harjoittamisen vähimmäisaika on umpeutunut;*

(6 kohta kuten HE)

(3 ja 4 mom. kuten HE)

23 ja 24 §
(Kuten HE)

5 luku

Lupamenettely

25—29 §
(Kuten HE)

30 §

Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot

(1—3 mom. kuten HE)

Harjoitettaessa tilausliikennettä linja-autolla, jossa on istumapaikkoja matkustajille enintään 16, ja kuljetuksen tilaajana on yksityinen henkilö, tulee kuljetuksessa olla mukana vähintään viisi henkilöä. Pienemmän henkilömäärän kuljettaminen on sallittua, jos matkustajien matkatavaroiden määrä tai matkustajan tarvitsema pyörätuoli edellyttää suurikokoista autoa. (Uusi)

(5 mom. kuten HE:n 4 mom.)

31 ja 32 §
(Kuten HE)

33 §

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvanhaltijan pyynnöstä

(1 mom. kuten HE)

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi reittiliikennelupa on luvanhaltijan pyynnöstä *peruutettava* 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. *Reittiliikennelupa on luvanhaltijan pyynnöstä peruutettava, jos velvollisuutta jatkaa liikenteen harjoittamista olisi perustellusta syystä pidettävä kohtuuttomana.*

34 §

Liikenneluvan peruuttaminen muissa tapauksissa

Liikenneluvan myöntävä viranomainen 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. Reittitai 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. *Kutsujoukkoliikennelupa voidaan peruuttaa myös, jos edellä 9 §:ssä säädettyjä rajoituksia ei ole noudatettu ja rajoitusten noudattamatta jättämiseen liittyvät rikkomukset tai laiminlyönnit ovat olennaisia tai vakavia.*

(2 mom. kuten HE)

35 §
(Kuten HE)

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 *sopimuksia* 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 voimassaoloajan pidentämisestä säädetään tämän lain 42 §:ssä.

(2 ja 3 mom. kuten HE)

37—45 §
(Kuten HE)

46 §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö sekä maksetun korvauksen takaisin periminen

(1 ja 2 mom. kuten HE)

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu korvaus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos korvauksen saaja on:

1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun korvauksen tai sen osan;

2) antanut korvauksen myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan korvauksen

saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;

3) käyttänyt korvauksen olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; taikka

4) muutoin 1—3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut korvausta koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja. (Uusi)

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun korvauksen kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

1) korvauksen saaja on kieltäytynyt antamasta korvauksen maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyjä tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua;

2) korvaus on suoritettu muutoin kuin 3 momentissa tarkoitettulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti. (Uusi)

Korvauksen saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittävälle määrälle korvauksen maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä. (Uusi)

Jos takaisin perittävää määrää ei makseta viimeistään toimivaltaisen viranomaisen asettamana eräpäivänä, sille on maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain 4 §:n mukaan. (Uusi)

7 luku

Liikenteen harjoittaminen

47 §

Velvollisuus harjoittaa liikennettä

(1 mom. kuten HE)

Reittiliikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä vähintään kahden vuoden ajan ja kutsujoukkoliikenneluvan haltija vähintään yhden vuoden ajan, jollei lupaa ole peruutettu tämän lain nojalla.

48 ja 49 §
(Kuten HE)

50 §

Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä

(1 mom. kuten HE)

Jos *joukkoliikenneluvan* 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 §
(Kuten HE)

52 §

Tavarankuljetus

Reittiliikenteessä ja kutsujoukkoliikenteessä saa kuljettaa myös tavaraa. Reittiliikenteessä ei auton matkustajatiloiissa saa kuljettaa muuta tavaraa kuin matkustajien käsimatkatavaroita. Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä saa kuljettaa tavaraa, jos siitä on sovittu toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa.

(2 mom. kuten HE)

8 luku

Erinäiset säännökset

53 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

(1 ja 2 mom. kuten HE)

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

54—58 §
(Kuten HE)

9 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset59—61 §
(Kuten HE)

62 §

Liikennelupien ja sopimusten voimassaoloon liittyvät siirtymäsäännökset

(1—4 mom. kuten HE)

Helsingin seudun liikennekuntayhtymän toimivalta-alueella kumpikin sopijapuoli voi irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2014 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa, jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä. *Keravan ja Kirkkonummen alueella kumpikin sopijapuoli voi kuitenkin irtisanoa siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymään 30 päivänä kesäkuuta 2013 tai myöhemmin noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa, jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt 14 §:n 4 momentin mukaisen päätöksen liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja järjestää liikenteen tarjouskilpailumenettelyssä.*

(6—8 mom. kuten HE)

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 sääde-

tään, linjaliikennelupa on kuitenkin peruutettava luvanhaltijan pyynnöstä, jos (*poist.*) sen no-

jalla on harjoitettu liikennettä *kahta* vuotta lyhyemmän ajan.

(10 ja 11 mom. kuten HE)

Valiokunnan lausumaehdotukset

1. *Eduskunta edellyttää, että joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä on lisättävä voimakkaasti kehittämällä lip-pujärjestelmiä, palveluiden yhteensopi-vuutta ja palvelutasoa sekä liikenteen luotettavuutta. Erityisesti suurten kau-punkiseutujen joukkoliikennetukea on korotettava vastaamaan näiden aluei-den huomattavia joukkoliikenteen kehit-*

tämishaasteita ja liikenteelle asetettuja ympäristötavoitteita.

2. *Eduskunta edellyttää, että lain toimi-vuutta ja sen vaikutuksia seurataan laa-jasti ottaen huomioon myös liikenteen-harjoittajien näkemykset ja käytännön kokemukset. Liikenne- ja viestintämi-nisteriön on annettava liikenne- ja vies-tintävaliokunnalle selvitys lain toimi-vuudesta ja vaikutuksista viimeistään vuoden 2012 loppuun mennessä.*

Helsingissä 21 päivänä lokakuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd (osittain)
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Marko Asell /sd (osittain)
Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok (osittain)
Jyrki Kasvi /vihr
Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /r
Pentti Oinonen /ps

Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Tero Rönni /sd
Pertti Salovaara /kesk
Janne Seurujärvi /kesk
Ilkka Viljanen /kok
Anne-Mari Virolainen /kok
vjäs. Lauri Oinonen /kesk (osittain)
Sari Palm /kd (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.