

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi joukkoliikennelain ja maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain 3 ja 7 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi joukkoliikennelakia ja maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annettua lakia. Laeissa ehdotetaan säädettäväksi Euroopan parlamentin ja neuvoston kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen sekä liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisista toimivaltaisista viranomaisista ja asetusten muusta soveltamisesta. Liikennelupajärjestelmän keskeiset säännökset säilyisivät entisellään.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi toimenpiteitä harmaan talouden estämiseksi. Lupaviranomaisen olisi vuosittain tarkastettava eri viranomaisilta saamiensa tietojen perusteella, täyttääkö liikenteenharjoittaja edelleen liikenneluvan saamisen edellytykset. Sen jälkeen lupaviranomaisen olisi ryhdyttävä ongelmatilanteissa toimenpiteisiin liikenneluvan peruuttamiseksi. Tässä yhteydessä yrityksiin voitaisiin tehdä tarkastuksia yrityksen toimipaikassa. Nämä ehdotukset perustuvat pääasiassa EU:n mainittuihin asetuksiin.

Lisäksi ehdotetaan vakavaraisuutta koskevan vaatimuksen kiristämistä, liiketoiminta-kiellon huomioon ottamista lupaa peruutetta-

essa, muidenkin yrityksessä toimivien henkilöiden kuin liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden tarkastamista sekä hyvämaineisuuden tarkastelujakson pidentämistä yhdestä kahteen vuoteen. Esityksessä ehdotetaan vielä turvaominaisuuksien käyttöönottoa joukkoliikenneluvan jäljennöksiin sekä mahdollisuutta jäljennöksen määräaikaiseen peruuttamiseen kuljettajan rikkomusten vuoksi.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia myös toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueisiin. Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Porin ja Turun kaupunkien toimivalta-alueita esitetään laajennettavaksi siten, että niistä syntyisi seudullisia toimivaltaisia viranomaisia. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueita esitetään laajennettavaksi.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 4 päivänä joulukuuta 2011. Toimivaltaisia viranomaisia koskevat muutokset on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2012 lukuun ottamatta Porin kaupungin toimivalta-alueen muutosta, joka on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2012.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n ja ulkomaiden lainsäädäntö.....	5
2.3 Nykytilan arviointi.....	8
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
3.1 Tavoitteet.....	9
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	9
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	10
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	14
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	14
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	14
4.3 Ympäristövaikutukset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	15
5 ASIAN VALMISTELU.....	15
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	17
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	17
1.1 Joukkoliikennelaki.....	17
1.2 Laki maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta.....	24
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	25
3 VOIMAANTULO.....	25
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	25
LAKIEHDOTUKSET.....	27
joukkoliikennelain muuttamisesta.....	27
maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain 3 ja 7 §:n muuttamisesta.....	35
LIITE.....	36
RINNAKKAISTEKSTIT.....	36
joukkoliikennelain muuttamisesta.....	36
maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain 3 ja 7 §:n muuttamisesta.....	56

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus* ja asetus (EY) 1073/2009 kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta, jäljempänä *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus*, tulevat voimaan 4 päivänä joulukuuta 2011. Esityksessä ehdotetaan joukkoliikennelakia (869/2009) ja maantieliikenteen yrittäjäkoulutuksesta annettua lakia (694/2006) muutettavaksi säätämällä edellä mainittujen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten toimivaltaisista viranomaisista ja asetusten muusta soveltamisesta.

Eduskunta päätti 3 päivänä helmikuuta 2011 harmaan talouden estämiseksi tehtävistä toimenpiteistä eduskunnan tarkastusvaliokunnalle tehtyjen selvitysten ja valiokunnan käsittelyn jälkeen. Harmaan talouden torjumisen katsottiin edellyttävän laaja-alaisia toimenpiteitä. Tiekuljetusala, erityisesti tavarankuljetus, on katsottu sellaiseksi toimialaksi, jossa harmaan talouden riski on suuri. Vaikka havaitut ongelmat ovat ilmenneet pääosin tavarankuljetuksissa, on tärkeää, että myös henkilöliikenteessä havaittuihin ongelmiin puututaan ajoissa. Siksi tässä esityksessä ehdotetaan useita toimenpiteitä harmaan talouden vähentämiseksi. Jotkut toimenpiteet, kuten yrityksen pakollinen toimipaikka ja tarkastusten suuntaaminen riskiryhmiin, perustuvat uusiin EU:n säädöksiin.

2 Nykytila**2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö***Joukkoliikennelaki*

Voimassa olevat EU:n säännökset liikenneluvan saamisen ehdoista ovat maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittamisen ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi annetussa neuvoston direktiivissä 96/26/EY, jäljempänä *ammattiinpääsydirektiivi*. Direktiivi on pantu linja-autoliikenteen osalta täytäntöön joukkoliikennelailla. EU:n lainsäädännön muuttuessa asetustasoisiksi kansallisista laeista on kumottava ammattiinpääsydirektiivin mukaiset säännökset. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa on myös kokonaan uusia ja osin kansallisen täytäntöönpanon varaan jääviä säännöksiä, jotka edellyttävät lakien muuttamista ja täydentämistä.

Joukkoliikennelaissa säädetään joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä ammattiinpääsydirektiivin mukaisesti. Hakijan kotipaikan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus myöntää joukkoliikenneluvan hakijalle, joka on oikeustoimikelpoinen, hyvämaineinen, vakavarainen ja ammattitaitoinen. Lupa myönnetään vakavaraisuusvaatimuksen täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää mainitut vaatimukset. Liikenteestä vastaavalla henkilöllä tarkoitetaan henkilöä, joka on oikeushenkilön tähän tehtävään esittämä ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä ja joka vastaa siitä että liikennettä harjoitetaan lain mukaisesti, ammattitaitoisesti

ja huolellisesti sekä muutoin asianmukaisesti. Lisäksi edellytetään, että liikenteestä vastaava henkilö edustaa yritystä viranomaisten kanssa asioitaessa sekä johtaa tosiasiallisesti ja jatkuvasti yrityksen liikenteenharjoittamista.

Hakija katsotaan vakavaraiseksi, jos hän kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan ja osoittaa, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat yrityksen käynnistämiseen ja liikenteen asianmukaiseen hoitamiseen. Joukkoliikenneluvan hakijalla ja haltijalla katsotaan olevan riittävät taloudelliset voimavarat liikenteen aloittamiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen, jos hänellä on käytettävissään vähintään 9 000 euroa ammattimaisessa henkilöliikenteessä käytettävää linja-autoa kohden ensimmäiseltä autolta ja vähintään 5 000 euroa seuraavilta autoilta. Varoiksi katsotaan rahoitusomaisuus, vaihtomaisuus sekä vakuutena käytettävissä oleva käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset. Jos kyseessä on luonnollinen henkilö, avoin yhtiö tai kommandiittiyhtiö, varoiksi voidaan katsoa myös luonnollisen henkilön ja vastuunalaisten yhtiömiesten henkilökohmainen vakuutena käytettävissä oleva omaisuus. Lisäksi laissa on säännökset siitä, millä tavalla varat lasketaan ja millä tavoin niiden riittävyys osoitetaan.

Hakija tai liikenteestä vastaava henkilö on katsottava hyvämaineiseksi, jos häntä ei ole tuomittu rikoksista vankeuteen tai sakkorangaistukseen. Vankeusrangaistuksia tarkastellaan viiden viimeksi kuluneen vuoden ajalta ja sakkoja vuoden ajalta. Kaikki vankeusrangaistukset on otettava huomioon, kun taas sakkorangaistuksista on arvioitava ne, jotka koskeva työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta. Riippumatta siitä, onko henkilö tuomittu vankeus- vai sakkorangaistukseen, on lisäksi arvioitava, osoittavatko teot 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 suorittamisesta Liikenteen turvallisuusviraston antaman to-

distuksen. Yrittäjäkurssin suorittamista ei vaadita henkilöltä, jolla on vähintään kaksi vuotta jatkunut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä, jos hän on suorittanut hyväksytysti kirjallisen kokeen. Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin pituus on vähintään 160 oppituntia. Kurssin opetussisältöön tulee kuulua ainakin ammattiin pääsydirektiivissä säädetyt aihepiirit. Kirjallisen kokeen tulee olla sisällöltään ja rakenteeltaan mainitun direktiivin mukainen. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa kokeen järjestämisestä ja hyväksyy kokeeseen henkilön, jolta ei vaadita yrittäjäkurssin suorittamista. Virasto voi käyttää koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

Joukkoliikennelaissa on säännökset siitä, mitkä viranomaiset ovat toimivaltaisia antamaan ammattiin pääsydirektiivissä tarkoitettuja todistuksia ja asiakirjoja henkilölle, joka aikoo harjoittaa liikennettä muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa. Lisäksi säädetään muusta Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta olevalta hakijalta edellytettävistä asiakirjoista.

Liikenneluvan myöntävä toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi peruuttaa joukkoliikenneluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Luvan haltijalle voidaan luvan peruuttamisen sijasta antaa varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset ja 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 luvan haltijalle mahdollisuus asetetussa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

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 toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksyttäväksi. Hänen tulee ammattitaitovaa-

timusta lukuun ottamatta täyttää liikenteestä vastaavalle henkilölle säädetty vaatimukset.

Jos joukkoliikenneluvan haltija joutuu konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa liikenteen hoitoa kolmen kuukauden ajan konkurssiin joutumisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, haluaako se käyttää hyväkseen tätä oikeutta. Liikenteestä vastaavalle henkilölle asetetuista tehtävistä vastaavat ne, jotka hoitavat konkurssipesää.

Jos liikenteestä vastaava henkilö on vaihdettava kuoleman, äkillisen vakavan sairauden, tapaturman tai muun näihin verrattavan ennalta arvaamattoman tapahtuman vuoksi, tulee hakemus tästä toimittaa viipymättä toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Jos liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä säädettyjä vaatimuksia, luvanhaltijan tulee välittömästi asiasta tiedon saatuaan toimittaa siitä ilmoitus toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Jos tehtävään ei heti voida esittää säädetty ammattitaitovaatimukset täyttävää henkilöä, on vaatimuksen täyttymisen osoittavat selvitykset toimitettava mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään vuoden kullutta vaihtamistarpeen aiheuttaneesta tapahtumasta.

Joukkoliikennelain mukaisia toimivaltaisia viranomaisia ovat yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta sekä 26 kunnallista toimivaltaista viranomaista. Kunnallisista toimivaltaisista viranomaisista neljä on seudullisia: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Hämeenlinnan kaupunki, Lahden kaupunki ja Tampereen kaupunki. Kuntien toimivallasta säädettyä on noudatettu kuntien tahtoa sekä toimivallan laajenemisen että sen supistamisen yhteydessä. Toimivallasta säädetään joukkoliikennelaille, joka on erityislaki. Siitä, miten kunta järjestää toimivaltansa käyttämisen, säädetään kuntalaille.

Laki maantieliikenteen yrittäjäkoulutuksesta

Maantieliikenteen yrittäjäkoulutuksesta annetun lain (694/2006) mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tulee valvoa liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämistä. Virastolla on

oikeus tehdä tarkastuksia koulutuspaikoissa, ei kuitenkaan kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n ja ulkomaiden lainsäädäntö

Euroopan unioni (EU)

Euroopan yhteisöjen piirissä annettiin 1970-luvulla useita maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä sekä tutkintotodistusten ja muodollista kelpoisuutta osoittavien muiden asiakirjojen vastavuoroista tunnustamista koskevia direktiivejä. Niiden selkiyttämiseksi ja yhtenäistämiseksi Euroopan unionin neuvosto antoi 29 päivänä huhtikuuta 1996 ammattiinpääsydirektiivin. Kyseisellä direktiivillä asetettiin jäsenvaltioille velvoite saattaa kansallisesti voimaan liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä, tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroista tunnustamista ja muita toimenpiteitä koskevat vaatimukset.

Ammattiinpääsydirektiivin soveltamisesta saadut kokemukset, vaikutusten arviointi ja tutkimukset osoittivat komission mukaan, että eri jäsenvaltiot sovelsivat direktiiviä epäyhtenäisesti, millä oli haitallisia seuraamuksia muun muassa liikenneturvallisuuden, kilpailun vääristymisen, markkinoiden avoimuuden ja yhtenäisen valvonnan puuttumisen muodossa. Katsottiin tarpeelliseksi ottaa käyttöön asetustasoista sääntelyä, mikä johti EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen antamiseen. Asetuksen tuomat keskeiset muutokset aiempaan direktiivitasoiseen sääntelyyn nähden koskevat liikenteestä vastaavan henkilön määritelmän sisällyttämistä asetukseen, vaatimusta liikenteenharjoittajan tosiasiallisesta ja pysyvästä toimipaikasta, luvan saaneiden yritysten riskiluokitusjärjestelmää ja tarkastusten ulottuvuuden täsmentämistä kansallisessa laissa sekä hyvän maineen menettämisestä aiheutuvaa soveltumattomuutta.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädetään liikenteenharjoittajien ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista, joita ovat tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen varallisuus sekä ammatil-

linen pätevyys. Asetuksessa on myös säännöksiä toimivaltaisista viranomaisista, lupien myöntämisestä ja valvonnasta, hallinnollisesta yhteistyöstä ja sen yksinkertaistamisesta sekä todistusten ja muiden asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta.

Kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa säädetään kansainvälisen linja-autoliikenteen ja kabotaasiliikenteen markkinoille pääsystä. Myös aiempi unionin lainsäädäntö on asetustasoista, joten joukko-liikennelakiin tarvittavat muutokset ovat vähäisempiä kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta johtuvat. Niistä keskeisiä ovat toimivaltaisia viranomaisia, muutoksenhakua ja asetuksen rikkomisen seuraamuksia koskevat säännökset.

Ruotsi

Ruotsissa ei ole asetettu liikenteenharjoittajille muita vaatimuksia sen lisäksi mitä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetään. Lisävaatimuksia ei myöskään ole suunnitteilla.

Ammattimaisesta liikenteestä annetussa laissa (yrkestrafiklag, 1998:490) edellytetään hyvää mainetta paitsi liikenteestä vastaavalta henkilöltä, myös oikeushenkilöltä, kun on kyse lupaa hakevasta yksityisoikeudellisesta oikeushenkilöstä tai ulkomaisesta oikeushenkilöstä. Hyvää mainetta koskeva vaatimus koskee lisäksi yrityksen toimitusjohtajaa tai muuta yrityksen avainhenkilöä, jolla johtavan asemansa tai muun vastaavan aseman kautta on tosiasiallisesti toiminnan määräysvalta, osuuskunnassa hallituksen jäsentä ja varajäsentä, jolla on huomattava osuusomistus, sekä henkilöyhtiöiden yhtiömiehiä, kommandiittiyhtiössä kuitenkin vain vastuunalaisia yhtiömiehiä.

Kun liikennelupa menetetään vakavien rikkomusten vuoksi, luvanhaltijalle langetetaan vähintään kolmen ja korkeintaan viiden vuoden karenssi. Kyseisenä aikana henkilö ei voi harjoittaa ammattimaista liikennettä. Tämä lain säännös pidettäneen voimassa jatkossakin. Toisaalta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa puhutaan nimenomaan toimenpiteistä hyvän maineen palauttamiseksi, jolloin pelkkä ajan kulumisen kriteerin täyttymisen ehtona ei liene jat-

kossa riittävää. Mahdollisia ratkaisuvaihtoehtoja tarkastellaan vielä.

Tieliikenteen riskiluokitusjärjestelmä on pantu Ruotsissa täytäntöön ajo- ja lepoajoista ja ajopiirtureista annetulla asetuksella 2004:865, jossa on säännökset lisätarkastuksista. Asetuksen mukaisesti lisätarkastuksia kohdistetaan yrityksiin, jotka ovat muita yrityksiä useammin syyllistyneet asetusten (EY) N:o 561/2006, joka koskee ajo- ja lepoaikoja, ja ajopiirturia ja sen käyttöä koskevan asetuksen (ETY) N:o 3821/85 rikkomiseen tai vakavaan rikkomiseen.

Viro

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen edellyttämä kansallinen lainvalmistelu tapahtuu Virossa samaan aikaan kuin Suomessa. Tietoa lopullisista ratkaisuista ei ole vielä saatavilla. Seuraavasta ilmenevät kuitenkin ne ajatukset, joiden pohjalta lainvalmistelutyö on käynnissä.

Voimassa olevan Viron lain mukaan yhteisöluvan hakijalla on oltava vähintään kahden vuoden pituinen kokemus maan rajojen sisällä tapahtuvan liikenteen parissa toimimisesta. Kyseistä vaatimusta sovelletaan sekä virolaisiin että sellaisiin ulkomaisiin yrittäjiin, jotka ovat perustaneet yritykselleen sivuliikkeen Viroon. Myöhemmin selviää, aiotaanko kyseisen vaatimus pitää voimassa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Lisäksi Virossa sovelletaan kaikkiin kotimaanluvan ja yhteisöluvan hakijoihin kriteeriä, jonka mukaan luvan myöntävä viranomainen voi evätä luvan, jos hakijalla on verorästejä tai se on asetettu konkurssiin. Tämä vaatimus aiotaan pitää vastaisuudessaakin voimassa, mutta muita vaatimuksia ei ole suunnitteilla.

Hyvän maineen edellytys koskee Virossa sekä maantieliikenneluvan haltijana olevaa yritystä että luonnollista henkilöä, jonka yritys on ilmoittanut sen liikenteestä vastaavaksi henkilöksi. Näiden henkilöiden piiriä ei aiota toistaiseksi laajentaa.

Hyvän maineen palauttamista koskevan vaatimuksen, siten kuin siitä säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa, täytäntöönpanotavasta kansallisen lainsäädännön tasolla, päätetään myöhem-

min. Voimassa olevan kansallisen lainsäädännön nojalla tieliikenneluvan hakijaa, haltijaa tai liikenteestä vastaavaa henkilöä pidetään hyvämaineisena, jos häntä ei ole koskaan tuomittu törkeää tekotapaa käyttäen tehdystä rikoksesta tai useammin kuin kerran tahallisesti aiheutetusta muusta kuin törkeästä rikoksesta – näistä rikoksista säädetään tarkemmin muissa laeissa.

Ranska

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklan edellyttämät neljä liikenteenharjoittajaa koskevaa vaatimusta: pysyvä toimipaikka, hyvämaineisuus, taloudelliset edellytykset ja ammatillinen pätevyys koskevat Ranskassa paitsi liikenteenharjoittajaa, myös sellaista ajoneuvojen vuokraustoiminnan harjoittajaa, joka käyttää toiminnassaan ammatikulkettajia. Ranskassa ei aiota asettaa näiden ohella lisävaatimuksia. Vaatimus tosiasiallisesta ja pysyvistä toimipaikasta ei kuitenkaan vielä sisälly Ranskan voimassaolevaan lainsäädäntöön, koska sitä ei edellytetty ammattiin pääsydirektiivissä, joten kyseinen vaatimus otetaan huomioon EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen edellyttämän kansallisen lainvalmistelun yhteydessä.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan soveltamisen osalta Ranskan voimassa olevan lainsäädännön nojalla hyvämaineisuus koskee henkilöitä, jotka johtavat pysyvästi ja tosiasiallisesti yrityksen toimintaa ja joilla on tarvittava ammatillinen pätevyys. Kyseinen vaatimus koskee myös erilaisten yhtiöiden lakimääräisiä edustajia. Voimassaoleva sääntely aiotaan pitää voimassa, mutta hyvämaineisuuden vaatimus täytyy asetuksen 6 artiklan nojalla ulottaa koskemaan myös yhtiöitä oikeushenkilöinä.

Tuomioistuimen päätöksellä hyvän maineensa menettänyt henkilö ei voi toimia Ranskassa liikenteenharjoittajana ennen kuin hyvän maineen menettämisen perusteena olevaa tekoa koskeva merkintä on poistettu kyseisen henkilön rikosrekisteriotteen 2 osasta. Ranskassa rikosrekisteriotteen 2 osaan merkitään suurin osa niistä rikoksista ja rikkomuksista, joista henkilö on tuomittu. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa säädetyn korjaavaa tai muuta vai-

kutukseltaan vastaavaa toimenpidettä koskevan vaatimuksen täyttäminen hyvän maineen palauttamiseksi aiotaan toteuttaa Ranskassa hallintopäätöksellä. Hallintopäätökseen voisi tällöin sisältyä määräaikainen kieltä harjoittaa tiettyä toimintaa tai velvollisuus selviytyä nuhteettomasti koeaikana tai velvollisuus suorittaa jokin kurssi tai koulutus. Tällaisen toimenpiteen oikeudellisia toteuttamismahdollisuuksia analysoidaan vielä.

Saksa

Lopullista tietoa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen perusteella toteutettavasta kansallisesta lainsäädännöstä ei ole vielä saatavilla, koska EU-lainsäädännön muutokset käsitellään Saksassa useissa työryhmissä. Toistaiseksi käytyjen keskustelujen perusteella tilanteesta voidaan kuitenkin todeta seuraavaa.

Mitä tulee asetuksen 3 artiklassa mainittujen liikenteenharjoittajaa koskevien vaatimusten ohella mahdollisesti asetettaviin lisävaatimuksiin, Saksassa aiotaan mitä todennäköisimmin pitää voimassa muutamia yleiset vaatimukset, jotka sisältyvät voimassaolevaan lainsäädäntöön. Näin ollen liikenteenharjoittajan tai liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden esteenä voivat olla esimerkiksi tuomiot vakavista työ- tai sosiaaioikeudellisten velvoitteiden rikkomisista tai vero-oikeudellisten tai ympäristöoikeudellisten säännösten, etenkin jäte- ja päästörökösten vakavista rikkomisista.

Jos liikenteenharjoittaja tai liikenteestä vastaava henkilö on menettänyt hyvän maineensa, hänelle voidaan vain hakemuksesta myöntää oikeus johtaa kuljetusliikkeen toimintaa. Tämä edellyttää, että tosiseikat puoltavat hakemuksen hyväksymistä ja että henkilöä ei voida enää pitää hyvän maineensa menettäneenä. Yleensä hyvä maine voidaan palauttaa vasta kun on kulunut vuosi siitä, kun hyvän maineen menettämisestä on päätetty. On myös oltava erityisiä syitä hyvän maineen palauttamiselle.

Saksassa aiotaan saattaa 6 artiklan 3 kohdassa säädetty hyvän maineen palauttamisen korjaavia toimenpiteitä koskeva vaatimus osaksi kansallista lainsäädäntöä siten, että hyvän maineen palauttamiseen tarvitaan hallintopäätös. Viranomainen voi palauttaa hy-

vän maineen ja siten sallia liikenteenharjoittajana toimimisen lähtökohtaisesti vasta vuoden kuluttua hyvän maineen menettämisestä. Ennen vuoden määräajan kulumista tapahtuva hyvän maineen palauttaminen edellyttää erityisiä syitä.

Alankomaat

Ammattiin pääsydirektiivi on pantu Alankomaissa täytäntöön lailla (*Wet Wegvervoer Goederen*).

Lakia valmisteltaessa maan parlamentti piti tärkeänä, että EU-säännöstö kodifioitaisiin mahdollisimman kevyesti. Näin ollen Alankomaissa ei aiota asettaa kansallisessa laissa liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyyllä muita vaatimuksia kuin ne, jotka sisältyvät EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklaan: tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetyn hyvän maineen edellytyksen osalta voimassa olevassa Alankomaiden laissa edellytetään hyvää mainetta kaikilta henkilöiltä, jotka luvat myöntävä viranomaisen NIWO on rekisteröinyt liikenteestä vastuussa olevaksi johtajaksi tai vastuuhenkilöksi. Vaatimus koskee kaikkia paikallisessa kauppakamarissa rekisteröityjä henkilöitä, jotka hakevat lupaa. Hakija voi siis itse määrittellä haetun henkilöpiirin laajuuden. Kaikkien näiden henkilöiden on toimitettava hyvää mainetta osoittavat tarvittavat todistukset lupaharkintaa varten. Henkilöitä on oltava vähintään yksi, mutta suurissa yhtiöissä niitä on yleensä useita; toimitusjohtaja on yleensä yksi heistä. Tältä osin hallituksen ja luonnollisen henkilön välinen ero on vastuukysymyksissä häilyvä. Jos yhtiö on syyllistynyt rikokseen tai rikkomukseen, yhtiön hallitus joutuu yleensä vastuuseen, jolloin syntyy yhteys luonnollisen henkilön hyvään maineeseen.

Hyvän maineen palauttamisessa tarvitaan viranomaistoimi. Usein palauttamiselle asetetaan tietty määräaika. On tärkeää, että toimijat tietävät, miten niiden hyvä maine voidaan palauttaa ja mikä siihen tarvittava aika on. Alankomaissa hyvän maineen palauttaminen on ajateltu lähinnä tilanteisiin, joissa esimer-

kiksi liikenteestä vastaava henkilö kuolee tai joku yhtiön johtajista ei voi osoittaa olevansa hyvämaineinen. Tällöin annetaan määräaika rehabilitoinnille ja ensisijaisena keinona käytetään varoitusta. Toisaalta kokemusta sääntöksen soveltamisesta on vähän. Sellaisia tilanteita varten, joissa hyvä maine on kerta-käikkisesti menetetty, Alankomaissa edellytetään Ranskan ja Saksan tapaan hallintopäätöstä 6 artiklan 3 kohdan edellytyksen saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä.

2.3 Nykytilan arviointi

Harmaa talous

Eduskunnan tarkastusvaliokunta päätti 10 päivänä joulukuuta 2008 käynnistää tutkimustyön harmaasta taloudesta. Valiokunta antoi asiasta mietintönsä 25 päivänä tammikuuta 2011. Eduskunta ytyi valiokunnan mietintöön 3 päivänä helmikuuta 2011.

Eduskunnan mukaan hallituksen on ryhdyttävä harmaan talouden torjuntaan laajalla toimenpideohjelmalla. Eduskunnan hyväksymiin 25:een hallitukselle osoitettuun kannanottoon ei sisälly välittömästi liikennettä koskevia toimenpiteitä, vaan niissä on kaikkien elinkeinotoimintaan kohdistuvia ehdotuksia. Mietinnössä todetaan, että eri elinkeinoaloille tarvitaan erilaisia, juuri sille elinkeinolle soveltuvia toimenpiteitä.

Harmaan talouden osuutta kuljetusalan liikevaihdosta ei ole ollut selkeästi määriteltävissä. Eduskunnan tarkastusvaliokunnan tilaamissa raporteissa tiekuljetusala on kuitenkin määriteltävä yhdeksi harmaan talouden keskittymäksi. Harmaa talous merkitsee tiekuljetuksissa muun muassa arvonlisäveron maksamatta jättämistä, työehtosopimusta alhaisempien palkkojen maksamista, väärää liikennevakuutusta, kuititonta kauppaa ja luvaton liikennettä. Välttämällä lakiin perustuvia veroja ja maksuja sekä muita veloitteita yritys saa kilpailuetua.

Vaikka havaitut ongelmat ovat ilmenneet pääosin tavarankuljetuksessa, on harmaan talouden torjumisen kannalta tärkeää, että myös henkilöliikenteessä havaittuihin ongelmiin puututaan ajoissa. Liikenteen harjoit-

tamista koskevaan joukkoliikennelakiin on sisällytettävä säännöksiä harmaan talouden torjumiseksi, vaikka se ei olekaan ainut käytettävissä oleva keino. Yleisesti ottaen harmaan talouden torjuminen on helpompaa niillä toimialoilla, joihin sovelletaan toimilupasäännöksiä.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa voimaan yleisperusteluissa mainittujen EU:n asetusten edellyttämät muutokset kansalliseen lainsäädäntöön. Lisäksi pyritään poistamaan tarpeettomia eroja tavara- ja henkilöliikenteen säästöjen sanamuodoista.

Liikennelupien valvonnan parantamiseen ja niin sanotun harmaan talouden estämiseen pyritään ehdottamalla muutoksia liikenteen valvonnan tehostamiseksi ja luvanhakijaa koskevien vaatimusten kiristämiseksi.

Toimivaltaisia viranomaisia on pyritty kannustamaan siihen, että seudullisia kunnallisia viranomaisia muodostettaisiin lisää. Kunnallisesta itsehallinnosta johtuen muutokset toimivalta-alueissa edellyttävät kaupunkiseutujen omaa tahtotilaa. Seudullisten kunnallisten viranomaisten syntyminen edesauttaa joukkoliikennelain 3 §:n mukaista tavoitetta saada runsasväkisille kaupunkiseuduille niin korkea palvelutaso, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Liikenne- ja viestintävaliokunta on joukkoliikennelain muuttamista koskevassa mietinnössään 13/2010 ehdottanut harkittavaksi ja arvioitavaksi, olisiko toimivaltaisista viranomaisista jatkossa mahdollista säätää lain sijasta asetuksen tasolla.

Toimivaltaisia viranomaisia koskevaa joukkoliikennelain 12 pykälää ollaan nyt muuttamassa kolmatta kertaa kahden vuoden sisällä. Vuoden päästä on vielä odotettavissa yksi muutuskierros. Tämän jälkeen toimival-

ta-alueiden muutostarve todennäköisesti vähenee.

Edustuksellisen demokratian perusasioihin kuuluu vaatimus siitä, että lainsäädäntövaltaa käyttää kansanedustuslaitos. Siitä lähtee myös perustuslaki. Eduskunta voi rajoitetussa määrin siirtää lainsäädäntövaltaa presidentille, valtioneuvostolle ja ministeriölle. Perustuslaissa laki-termi on varattu vain eduskunnan asettamille säädöksille. Asetukseksi nimitetään presidentin, valtioneuvoston tai ministeriön perustuslaissa tai laissa annetun valtuutuksen nojalla antamia säädöksiä.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 121 §:n 2 momentin mukaan kunnille annettavista tehtävistä säädetään lailla. Samoin kuntalain 2 §:n 1 momentissa todetaan, että kunnille ei saa antaa uusia tehtäviä tai velvollisuuksia muuten kuin säätämällä siitä lailla.

Perustuslain 80 §:n 1 momenttia koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa (HE 1/1998) todetaan, että kunnan asukkaiden itsehallinnon periaatteeseen kuuluu, että kunnan tulee voida itse päättää tehtävistä, joita se itsehallintonsa nojalla ottaa hoidettavakseen, ja että muuten kunnalle voidaan antaa tehtäviä vain lailla.

Jos kunnan tehtävien sääntelyyn halutaan käyttää asetusta, asetuksenantajalle saa siirtää vallan vain lakia täydentävien epäolennaisten ja toimeenpanoluontoisten säännösten antamiseen. Tärkeäksi tulkintakysymykseksi nousee, kuinka yksityiskohtaisena sääntely on otettava lakitasolle, jotta perustuslain vaatimus pidätyksestä eduskuntalain säätäjälle täyttyy.

Koska kuntien tehtävistä on säädettävä lailla, ei ole sopivaa laissa siirtää tehtäviä koskevista olennaisista asioista määräämistä asetuksen varaan valtuutussäännöksillä. Ei voida myöskään pitää asianmukaisena, että valtioneuvostolle tai muulle valtion viranomaiselle annettaisiin laissa valta määrätä kuntien tehtävistä vapaan harkintansa mukaan, vaan on edellytettävä, että ne perusteet, joiden mu-

kaan harkinnan tulee tapahtua, on lausuttu laissa julki. Kuntalain eduskuntakäsittelyssä on korostettu, että annettaessa kunnille uusia tehtäviä on otettava huomioon kuntien mahdollisuudet myös käytännössä vastata tehtävien hoitamisesta.

Kunta ei yleensä voi käyttää julkista valtaa alueensa ulkopuolella. Kunnallisten seudullisten toimivaltaisten viranomaisten syntyminen on perustunut alueen kuntien vapaaehtoisuuteen, vaikka toimivallasta säädetäänkin laissa. Joukkoliikennelaissa ei oteta kantaa siihen, miten toimivaltainen viranomainen toimintansa organisoii. Kuntalain 2 §:n 3 momentin mukaan kunta hoitaa sille laissa säädetyt tehtävät itse tai yhteistoiminnassa muiden kuntien kanssa. Käytännössä kunnat ovat päättäneet solmia kuntalain mukaisen yhteistyösopimuksen ja tämän perusteella liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut hallituksen esitykset toimivaltajaon muuttamisesta. Kuntien yhteistoiminnasta säädetään tarkemmin kuntalain 10 luvussa.

Erytystä toimivaltajaoista päättämisessä on se, että samalla kun kunnallisten viranomaisten toimivalta-alue laajenee, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimivalta-alue pienenee. Toimivaltaisen viranomaisen toimivalta on säädetty niin, että se sulkee pois toisen toimivaltaisen viranomaisen toimivalan.

Kunnallisen toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueen laajentamista ei voida pitää sellaisena epäolennaisena tai toimeenpanon luonteisena asiana, josta säätäminen voitaisiin valtuutuksella siirtää lakia alemmalle tasolle.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Yleistä

Esityksessä ehdotetaan useita toimenpiteitä, joiden tavoitteena on harmaan talouden kitkeminen. Ehdotukset liittyvät liikenneluvan saamisen edellytyksiin ja niiden valvontaan. Luvan saamisen edellytyksien tiukentamiseen liittyviä muutoksia olisivat yrityksen hyvämaineisuus, hyvämaineisuuden piirin laajentaminen sekä hyvämaineisuuden tarkastelujakson pidentäminen, vakavarai-

suusvaatimuksen kiristäminen ja liiketoimintakiellon lisääminen luvan saamisen esteeksi. Valvonnan tehostamiseksi joukkoliikennelupien jäljennöksissä otettaisiin käyttöön turvaominaisuudet. Tämä mahdollistaisi joukkoliikenneluvan jäljennöksen peruuttamisen kuljettajan rikkoessa liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta koskevia säännöksiä toistuvasti ja vakavasti. Valvontaa tehostettaisiin myös yritysten riskiluokitusjärjestelmällä. Lisäksi ehdotetaan muutoksia eräisiin viranomaisten toimivaltaa koskeviin pykäliin.

Yrityksen hyvämaineisuus ja hyvämaineisuuden piirin laajentaminen

Voimassaolevassa ammattiin pääsydirektiivissä ja joukkoliikennelaissa edellytetään luvanhaltijalta hyvää mainetta. Mikäli luvanhaltija on oikeushenkilö, hyvämaineisuutta vaaditaan vain yrityksen liikenteestä vastaavalta henkilöltä.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltiot määrittelevät myös yrityksen hyvämaineisuuden. Tämä edellyttää ainakin yhteisö-sakon huomioimista lupaa myönnettäessä ja luvan voimassaoloa harkittaessa. Sen lisäksi mainitussa asetuksen kohdassa nimenomaisesti mahdollistetaan se, että hyvämaineisuutta harkittaessa otetaan huomioon muille mahdollisille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, määrätyt seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.

Yhtenä epäkohtana harmaan talouden torjunnassa voitaneen pitää sitä, että vain yhtiön liikenteestä vastaavaa henkilöä vaihtamalla yhtiö on edelleen hyvämaineinen vaikka muut yhtiössä keskeisessä asemassa toimivat henkilöt olisi tuomittu esimerkiksi talousrikkoksista. Ongelmana on myös niin sanottu ketjuyrittäminen, jossa yhden yrityksen menetyä konkurssiin, samat henkilöt jatkavat entistä toimintaa perustamassaan uudessa saman alan yhtiössä.

Esityksessä ehdotetaan joukkoliikennelaikiin hyvämaineisten piirin laajentamista niin, että siihen kuuluisivat myös toimitusjohtaja, avoimen yhtiön yhtiömiehet ja kommandiittiyhtiön vastuunalaiset yhtiömiehet. Vastaa-

van tyyppisiä säännöksiä on edellä kohdassa 2.2 selostetun mukaan monessa muussa jäsenvaltiossa.

Hyvämaineisuuden tarkastelujakson pidentäminen

Joukkoliikennelain 19 §:n mukaan liikenneluvan myöntämisen yhtenä edellytyksenä on, ettei luvan haltijaa tai liikenteestä vastaava henkilöä ole tuomittu viimeksi kuluneen vuoden aikana kolmesti sakkorangaistukseen ammatilliseen vastuuseen liittyvistä rikkomuksista. Tarkasteltavasta määräajasta ei ole EU:n säännöksiä. Vuoden ajanjakso on viranomaisen toiminnan kannalta lyhyt, mistä johtuen toistuvat rikkomukset eivät nykyisin juuri ole johtaneet luvan peruuttamiseen ja harvoin edes varoitukseen. Pidentämällä aikamäärää päästäisiin paremmin kiinni jatkuvaan säädösten rikkomiseen. Taksiliikennelaissa (217/2007) hyvän maineen edellytyksenä on vähemmän kuin kolme sakkorangaistusta kahdessa vuodessa. Samaa aikamäärää ehdotetaan nyt joukkoliikennelakiin, mutta hyvän maineen menettämisen rajaksi ehdotetaan neljää tekoa, jotka ovat johtaneet sakkorangaistukseen tai muuhun seuraamukseen.

Vakavaraisuusedellytyksen kiristäminen

Joukkoliikennelain 21 §:n mukaan luvanhaltijalla katsotaan olevan riittävät taloudelliset voimavarat liikenteen aloittamiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen, jos sillä on käytettävissään vähintään 9000 euroa ammattimaisessa henkilöliikenteessä käytettävää linja-autoa kohden ensimmäiseltä autolta ja vähintään 5000 euroa seuraavilta autoilta. Vaatimus perustuu ammattiinpääsydirektiiviin. Sama vaatimus sisältyy myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen. Sen lisäksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan vakavaraisuusehto täyttyy vain, jos yritys on pystynyt keskeytyksettä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan vuotuisen tilikauden aikana.

Voimassa olevia säännöksiä on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa tulkittu vaihtelevasti. Joissakin on katsottu, että lupausuudesta on tarkastettava aina verovelka-

tiedot, toisissa ei asiaan ole kiinnitetty huomiota. Esityksessä ehdotetaan vakavaraisuusedellytystä selkeytettäväksi ja kiristettäväksi siten, että hakijalla ei saa olla erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, taikka velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin.

Liiketoimintakielto

Sopimattoman ja vahingollisen liiketoiminnan estämiseksi sekä liiketoimintaan kohdistuvan luottamuksen ylläpitämiseksi voidaan määrätä liiketoimintakielto siten kuin liiketoimintakiellosta annetussa laissa (1059/1985) säädetään. Henkilö voidaan määrätä liiketoimintakieltoon, jos hän on liiketoiminnassa olennaisesti laiminlyönyt siihen liittyviä lakisääteisiä velvollisuuksia tai jos hän on liiketoiminnassa syyllistynyt rikolliseen menettelyyn, jota ei voida pitää vähäisenä. Lisäedellytyksenä kummassakin tapauksessa on se, että hänen toimintaansa on kokonaisuutena arvioiden pidettävä velkojien, sopimuskumppaneiden, julkisen talouden taikka terveen ja toimivan taloudellisen kilpailun kannalta vahingollisena.

Liiketoimintakielto on eräänlainen turvaamistoimi, jolla pyritään estämään epätervettä liiketoimintaa harjoittavien henkilöiden toiminta yrityselämässä. Liiketoimintakieltoon voidaan määrätä vähintään kolmeksi ja enintään seitsemäksi vuodeksi. Liiketoimintakieltoon määrää yleinen tuomioistuin syyttäjän vaatimuksesta. Liiketoimintakielton noudattamista valvoo poliisi.

Liiketoimintakielton sisällöstä on yksityiskohtaiset säännökset liiketoimintakiellosta annetun lain 4 §:ssä. Yksinkertaistetusti voidaan todeta, että liiketoimintakieltoon määrätty henkilö ei saa harjoittaa liiketoimintaa.

Jos henkilö on epäiltynä tai syytteessä liiketoiminnassa tehdystä rikoksesta ja liiketoimintakielton määräämistä voidaan pitää todennäköisenä, voi tuomioistuin syyttäjän vaatimuksesta määrätä hänet väliaikaiseen liiketoimintakieltoon, jos se on tarpeen vahingolliseksi katsottavan liiketoiminnan estämiseksi.

Esityksessä ehdotetaan, että liikennelupaa ei voitaisi myöntää henkilölle, joka on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Liikenteestä vastaavaksi henkilöksi ei voitaisi hyväksyä liiketoimintakiellossa tai väliaikaisessa liiketoimintakiellossa olevaa henkilöä. Liikennelupa ja lupajäljennökset olisi peruutettava, jos luvanhaltija joutuu liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Lupa jäljennöksineen olisi peruutettava myös, jos luvanhaltija on liikennettä harjoittaessa sallinut liiketoimintakiellossa tai väliaikaisessa liiketoimintakiellossa olevan henkilön itse tai toista välikätenä käyttäen toimia liiketoimintakiellosta annetun lain 4 tai 11 §:ssä säädetyn kiellon vastaisesti. Lupa olisi peruutettava tällä perusteella myös, jos luvanhaltija sallii liikenteestä vastaavan henkilön jatkaa toimintaansa liiketoimintakiellosta tai väliaikaisesta liiketoimintakiellosta huolimatta. Välttääkseen luvan peruuttamisen luvanhaltijan olisi viipymättä ilmoitettava liiketoimintakiellosta toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka voisi asettaa luvanhaltijalle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklan mukaisen, enintään kuuden kuukauden pituisen määräajan esittämään henkilöä liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

Joukkoliikenneluvan jäljennösten turvaominaisuudet

Linja-autossa pidettävät joukkoliikenneluvan oikeaksi todistetut jäljennökset ehdotetaan korvattavaksi lupaviranomaisen antamalla jäljennöksillä, jotka täyttävät samat turvaominaisuudet kuin yhteisölupa ja sen jäljennökset. Jäljennöksissä pitäisi olla ainakin kaksi turvaominaisuutta, jotka tekevät jäljennöksen väärentämisen vaikeaksi. Muutoksen tavoitteena on estää liikenteen harjoittaminen useammalla autolla kuin lupa sallii. Samalla liikenteen valvonnan tuloksellisuus voi lisääntyä.

Joukkoliikenneluvan jäljennöksen peruuttaminen kuljettajan rikkomusten vuoksi

Lakiin ehdotetaan säännöstä joukkoliikenneluvan jäljennösten väliaikaisesta peruutta-

misesta, silloin kun luvanhaltija taikka luvanhaltijan palveluksessa oleva tai muutoin käyttämä kuljettaja on tuomittu liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten toistuvasta ja vakavasta rikkomisesta. Vastaavanlainen säännös on kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006), jäljempänä *tavaraliikennelaki*.

Kun liikenteenharjoittajan kuljettajat syyllistyvät toistuvasti ajo- tai lepoaikojen noudattamatta jättämiseen tai muiden liikenneturvallisuutta ja ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkomisiin, yrityksen liikennelupaan ei nykyisin käytännössä puututa.

Hyvää mainetta koskeva säännös kohdistuu luvanhaltijaan itseensä tai yrityksen liikenteestä vastaavaan henkilöön. Luvanhaltija tai liikenteestä vastaava henkilö, joka ei itse kuljeta ajoneuvoa, ei kuitenkaan yleensä syyllisty mainittuihin tekoihin. Ajoaikojen rikkomisesta hänet tuomitaan kuljettajan sijaan tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n nojalla, jos hän on tietoisesti laatinut kuljettajalle aika-aulun, joka edellyttää ajoaikasäännösten rikkomista. Muista kuljettajan rikkomuksista hänet voidaan tuomita rikokseen yllyttäjänä. Käytännön rikostutkinnassa luvanhaltijan tai liikenteestä vastaavan henkilön syyllisyyttä ei yleensä pystytä näyttämään.

Näistä syistä ehdotetaan uutta säännöstä, jonka nojalla joukkoliikenneluvan jäljennös voitaisiin peruuttaa enintään kolmen kuukauden määräajaksi kuljettajan rikkomuksista. Jos yrittäjä tai liikenteestä vastaava henkilö ei kuitenkaan ole voinut rikkomukseen vaikuttaa, ei lupaa peruutettaisi.

Peruutettavien lupien määrä riippuisi luvanhaltijan lupajäljennösten kokonaismäärästä. Yhden joukkoliikenneluvan jäljennöksen haltijalle luvan peruuttamisen kynnys olisi korkeampi kuin sille, jolla niitä on useampia.

Valvonta ja riskiyritykset

Valvonnan tehostamiseksi ja luvan peruuttamisen oikea-aikaisuuden parantamiseksi esitykseen sisältyy riskiluokitussjärjestelmän käyttöön ottaminen.

Riskiluokitussjärjestelmästä on säännöksiä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktii-

vissä 2006/22/EY tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta, jäljempänä *ajoaikojen valvontadirektiivi*. Sen 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut mainittuja ajoaikoja ja ajopiirturin käyttöä koskevia asetuksia N:o 3820/85 tai N:o 3821/85. Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, tarkastetaan artiklan mukaan tarkemmin ja useammin kuin muut. Suomessa direktiivi on pantu täytäntöön ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 7 b §:ssä. Siinä valvonta on säädetty poliisin ja työsuojeluhallinnon tehtäväksi. Riskiluokituksesta ei ole säännöksiä, vaan poliisihallitus sekä sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön työsuojeluhallinto ovat sisäisillä ohjekirjeillään sopineet rikkomusten ilmoittamisesta työsuojeluhallinnolle, joka niiden perusteella päättää mahdollisesti tehtävistä yritystarkastuksista.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa viitataan edellä mainittuun riskiluokitusjärjestelmään ja säädetään, että jäsenvaltioiden on laajennettava riskiluokitusjärjestelmä koskemaan kaikkia asetuksen 6 artiklassa määriteltyjä rikkomuksia. Artiklassa säädetään hyvän maineen vaatimukseen liittyvistä edellytyksistä. Koska edellä mainittu Suomen riskiluokitusjärjestelmä on vain valvonnan tehostamista koskeva ohje, jolla ei ole välitöntä vaikutusta esimerkiksi lupien peruuttamiseen, asiasta ehdotetaan säädettäväksi laissa tarkemmin.

Esityksessä ehdotetaan, että toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella olisi oikeus saada eri viranomaisilta välttämättömät tiedot seikoista, jotka voivat osoittaa, että 19 §:ssä säädetty joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Keskuksilla olisi oikeus saada tiedot salassapitosäännösten estämättä. Tavoitteena olisi harmaan talouden torjuminen niillä keinoilla, joiden käyttämiseen elinkeinon luvanvaraisuus antaa edellytyksiä. Tiedot voisivat koskea hyvän maineen vaatimukseen liittyviä

tietoja, mutta myös verojen maksuun liittyviä rikkomuksia ja verojämiä sekä sosiaaliturvamaksujen laiminlyöntejä. Keskuksella olisi oikeus saada myös luvanhaltijoiden vero- ja työsuojelutarkastuskertomukset. Nykyisin keskuksat saavat poliisilta tiedon lähinnä tieliikenne-rikkomuksista sekä työsuojeluhallinnolta ajoaika-rikkomuksista ja työsuhteeseen liittyvistä rikkomuksista. Muita tietoja ne eivät pääsääntöisesti saa.

Saamiensa tietojen ja kaiken muun käytettävissä olevan tiedon perusteella toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteuttaisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa säädettyä valvontavelvollisuuttaan. Keskus selvittäisi kerran vuodessa, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen kaikki 19 §:ssä säädetty luvan myöntämisen edellytykset. Vuosittainen selvitys tehtäisiin kaikista luvanhaltijoista. Valvontatiedon perusteella keskus luokittelee riskiyrityksiksi ne liikenteenharjoittajat, jotka on tuomittu tai joille on määrätty muita seuraamuksia 20 tai 20 a §:ssä säädetty määrä. Riskiyrityksenä pidettäisiin myös yritystä, jonka liikenteestä vastaavalla henkilöllä, toimitusjohtajalla tai vastuunalaisilla yhtiömiehillä on 20 §:ssä tarkoitettuja tuomioita tai muita seuraamuksia pykälässä säädetty määrä. Riskiyrityksiksi katsottaisiin siten yritykset, joiden hyvät maine joutuu tarkemmin arvioitavaksi.

Jos luvanhaltija on määrätty liiketoimintakieltoon tai on konkurssissa, keskus aloittaisi viipymättä luvan peruuttamismenettelyn. Sama koskisi tilanteita, joissa rikkomus on muutoin senlaatuinen, että luvan peruuttamista lievemmat toimenpiteet eivät tule kyseeseen.

Muissa tapauksissa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi jatkaa menettelyä tekemällä yritystarkastuksen riskiyrityksiin. Keskus voisi tehdä tarkastuksen yhteistyössä toisen toimivaltaisen tarkastusviranomaisen kanssa, jos tarkastuksen kohde liittyy tarkastusviranomaisen tehtäviin. Keskus voisi myös tarvittaessa pyytää virka-apua toiselta tarkastusviranomaiselta.

Riskiyritykset tarkastettaisiin tarkemmin ja useammin kuin muut luvanhaltijat. Tarkastusten tavoitteena olisi selvittää, onko luvanhaltijan toiminnassa puutteita tai ongelmia, jotka vaikuttavat luvan pysyvyyteen mutta

jotka eivät ole aikaisemmin tulleet viranomaisten tietoon. Tarkastuksesta ei pääsääntöisesti ilmoitettaisi luvanhaltijalle etukäteen. Tarkastusviranomaisella olisi oikeus päästä tarkastuksen toimittamista varten joukkoliikenneluvan haltijan toimipaikan tiloihin ja alueille, ammattimaisessa liikenteessä käytäviin ajoneuvoihin sekä varikolle. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulottuisi kotirauhan piirissä oleviin kohteisiin, joita ovat pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävät tilat. Tarkastuksessa sovellettaisiin hallintolain (434/2003) 39 §:n säännöksiä. Siten tarkastuksesta olisi tehtävä tarkastuskertomus.

Tarkastuksen jälkeen toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus aloittaisi välittömästi menettelyn, joka voisi johtaa liikenneluvan tai sen jäljennöksen määräaikaan tai lopulliseen peruuttamiseen, varoituksen antamiseen tai lievemmissä tapauksissa puutteen korjaamiseen soveltaen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklaa sekä lain 31 ja 32 §:ää, 34 §:n 1 momenttia sekä 34 a ja 35 §:ää. Jos menettely johtaisi joukkoliikenneluvan peruuttamiseen, yritys lakkaisi olemasta riskiyritys.

Silloin, kun lupaa koskevia seuraamuksia ei tule lainkaan tai ne ovat luvan lopullista peruuttamista lievempiä, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus olisi velvollinen uudistamaan yritystarkastuksen, esimerkiksi kahden vuoden kuluttua ensimmäisestä tarkastuksesta. Näin täyttyisi EU-oikeuden vaatimus siitä, että riskiyritykset on tarkastettava muita yrityksiä useammin. Tavoitteena olisi, että tarkastuksen uhka vaikuttaisi yritysten toimintaan ja saisi ne korjaamaan toimintatapojaan. Tarkastuksia jatkettaisiin, kunnes uusia rikkomuksia ei enää ole tai ne ovat merkitykseltään vähäisiä. Tällöin liikenteenharjoittaja lakkaisi olemasta riskiyritys.

Toimivaltamuutokset

Joukkoliikennelain 12 §:n 2 ja 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että syntyisi viisi uutta seudullista kunnallista viranomais- ta. Lisäksi Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän toimivalta-alue laajenisi. Uusien seudullisten viranomaisten syntyminen

tukee kaupunkiseutujen joukkoliikenteen järjestämistä seudun kannalta parhaalla tavalla. Esitetyt muutokset perustuvat seuduilla tehtyyn yhteistyöhön ja seudun kuntien tahtoon. Esitetyt toimivalta-alueiden muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2012 lukuun ottamatta Poria, jonka toimivalta-alue laajenisi vasta 1 päivänä heinäkuuta 2012. Esitetyt muutosajankohdat noudattavat kuntien toiveita.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä pyritään harmaan talouden torjuntaan. Harmaan talouden määrästä ei ole luotettavia tarkkoja arvioita. Eduskunnan tarkastusvaliokunnalle tehdyn raportin (Pekka Lith: Epäterve kilpailu liikenteessä – raportti harmaasta taloudesta maanteiden tavara- ja henkilökuljetuksissa, Helsinki 8.1.2002) mukaan harmaan talouden arvo oli vuonna 2000 noin 180 miljoonaa euroa vastaten 4,6 % alan koko tuotoksesta. Koska alan kansainvälistyminen on sen jälkeen lisääntynyt ja harmaan talouden voidaan arvioida olevan mahdollista erityisesti vaikeasti valvottavissa kansainvälisissä kuljetuksissa, voidaan pitää todennäköisenä, että harmaan talouden määrä on tiekuljetuksissa kasvanut.

Harmaan talouden vähentäminen tiekuljetuksissa lisäisi merkittävästi valtion verotuloja ja tervehdyttäisi alan elinkeinoa. Harmaassa taloudessa epärehelliset yrittäjät saavat kilpailuetua rehellisiin verrattuna ja tämä puolestaan vauhdittaa harmaan talouden laajenemista.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä on vaikutuksia toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimintaan. Pääosin vaikutukset kuitenkin aiheutuvat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta, jossa monipuolistetaan liikenneluvan edellytyksiä sekä lisätään ja täsmennetään liikenteen valvontaa koskevia säännök-

siä. Muita kuin mainitusta asetuksesta suoraan johtuvia muutoksia elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimintaan ovat hyvän maineen vaatimuksen ulottaminen yrityksen toimitusjohtajaan ja henkilöyhtiöiden vastuunalaisiin yhtiömiehiin, vakavaraisuusvaatimuksen tiukentaminen ja täsmentäminen erääntyneiden verovelkojen ja sosiaaliturvamaksujen sekä ulosotossa olevien muiden saatavien osalta sekä liiketoimintakiellon säätäminen luvan saamisen esteeksi. Lisäksi hyvän maineen vaatimukseen sisältyy jossain määrin kansallisia valintoja, samoin kuin siihen, miten usein niin sanottuja riskiyrityksiä on tarkastettava. Kahdessa viimeksi mainitussa pääasialliset vaatimukset kuitenkin sisältyvät EU:n asetukseen.

Esitystä valmisteltaessa on selvitetty, onko mahdollista muuttaa harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia (1207/2010) niin, että selvitysyksikkö voisi laatia luvanhaltijoita ja hakijoita koskevia velvoitteidenhoitoselvityksiä. Tämä edellyttäisi mainitun lain 6 §:n täydentämistä niin, että selvitysyksikkö voisi tehdä velvoitteidenhoitoselvityksiä liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista varten. Selvitysyksikkö kuvaa velvoitteidenhoitoselvityksessä organisaation tai organisaatiohenkilön toimintaa ja taloutta sekä veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka tullin perimiin maksuihin liittyvien velvoitteiden hoitamista. Laki on tullut voimaan vuoden 2011 alusta. Velvoitteidenhoitoselvityksiä koskevia säännöksiä sovelletaan kuitenkin 1 päivästä heinäkuuta 2011.

Nykytiedon perusteella selvitysyksikkö pystyisi verrattain vähäisin resurssein tekemään vuosittain selvityksiä, joiden pohjalta toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset voisivat kohdentaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut tarkastukset riskiyrityksiin. Tämä vähentäisi merkittävästi sitä lisätyötä, joka aiheutuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta ja ehdotetuista muutoksista.

Tarkoituksena on, että harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia muutetaan vuoden 2012 aikana. Muutokset voisivat tulla voimaan vuoden 2012 loppupuolella. Koska muutos on tulossa pian ja kun lain soveltamisen laajentamista on tarkoituksenmukaisem-

paa arvioida sitten, kun velvoitteidenhoitoselvitysten laatimisesta on saatu kokemusta, ei tässä yhteydessä esitetä harmaan talouden selvitysyksikköä koskevan lain muuttamista. Asian lykkäämistä puoltaa myös se, että toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten pitää ensimmäisen kerran laajamittaisesti selvittää luvanhaltijoiden toimintaa käytännössä aikaisintaan joulukuussa 2012.

Viiden kaupungin toimivalta-alueen muuttaminen seudulliseksi sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen laajentaminen muuttavat viranomaisen toimivaltajakoa. Keski-Suomen, Pohjois-Savon, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta siirtyy jonkin verran tehtäviä kaupungeille ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle.

4.3 Ympäristövaikutukset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Joukkoliikennelain tavoitteena on muun muassa, että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla liikenteen palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa. Viiden kaupungin muuttaminen seudulliseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen laajentaminen edistävät kaupunkiseutujen joukkoliikenteen suunnittelemista ja toteuttamista koko kaupunkiseudun kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Tämä edistää myös joukkoliikennelain tavoitteen toteuttamista. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvaminen hidastaa kasvihuoneilmiötä ja parantaa ilmanlaatua. Se lisää myös ihmisten tasa-arvoisuutta liikkumismahdollisuuksien parantuessa.

Esityksen yhteiskunnallisia vaikutuksia kuljetustalouteen on käsitelty kohdassa 4.1.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelu aloitettiin laatimalla esitysluonnos, johon sisältyivät sekä joukkoliikennelain että tavaraliikennelain

muutokset. Ministeriö järjesti marraskuun 2010 ja tammikuun 2011 välisenä aikana kolme asiantuntijakokousta tiekuljetusalan harmaasta taloudesta. Kokouksiin osallistui kuljetusalan järjestöjä sekä valvontaviranomaisia ja liikennealan viranomaisia. Ehdotuksia harmaan talouden torjumiseksi on käsitelty näissä kokouksissa. Valmistelussa on otettu huomioon Eduskunnan tarkastusvaliokunnan selvitykset ja lausunto.

Esitysehdotuksesta on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriön poliisiosastolta, valtiovarainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosastolta, harmaan talouden selvitysyksiköltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, liikennelupa-asioissa toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT:lta, Autoliikenteen Työnantajaliittoa, Elinkeinoelämän Keskusliittoa, Liikennevakuutuskeskukselta, Linja-autoliittoa, Paikallisliikenneliittoa, Suomen kuntaliittoa, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä sekä Harjavallan, Joensuun, Jyväskylän, Kaarinan, Kirkkonummen, Kokemäen, Kontiolahden, Kuopion, Laukaan, Liedon, Liperin, Muuramen, Naantalin, Nakkilan, Porin, Raision, Ruskon, Siilinjärven, Sipoon, Turun ja Ulvilan kunnilta.

Lausuntokierroksen jälkeen esityksen valmistelua päätettiin jatkaa niin, että joukkoliikennelain muutos irrotettiin omaksi esitykseksi. Saaduissa lausunnoissa oli monia ehdotuksia, jotka on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa. Lausunnoista saadun kielteisen palautteen perusteella hyvän maineen vaatimusta ei esitetä ulotettavaksi yrityksessä määrävässä asemassa olevaan henkilöön. Ammatillista pätevyyttä koskevaa säännöstä on täydennetty Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien osalta. Liikenneluvan peruuttamista koskevia säännöksiä on täsmennetty ja täydennetty. Yritystarkastusten kohdistamista koskevaan pykälään on tehty useita tarkennuksia ja muutoksia. Esitykseen on lisätty rangaistussäännöksen ja rekisteritietojen saantia koskevan pykälän muutokset. Esitykseen on myös liitetty viranomaisten toimivaltaan liittyvä asiakokonaisuus.

Muutetusta esitysehdotuksesta on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriön poliisiosastolta, valtiovarainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosastolta, harmaan talouden selvitysyksiköltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, liikennelupa-asioissa

toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT:lta, Autoliikenteen Työnantajaliittoa, Elinkeinoelämän Keskusliittoa, Liikennevakuutuskeskukselta, Linja-autoliittoa, Paikallisliikenneliittoa, Suomen kuntaliittoa, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä sekä Harjavallan, Joensuun, Jyväskylän, Kaarinan, Kirkkonummen, Kokemäen, Kontiolahden, Kuopion, Laukaan, Liedon, Liperin, Muuramen, Naantalin, Nakkilan, Porin, Raision, Ruskon, Siilinjärven, Sipoon, Turun ja Ulvilan kunnilta.

Saaduissa lausunnoissa oli joitakin ehdotuksia, jotka on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa. Liikenneluvan saamisen edellytyksiä, hakijan ja liikenteenharjoittajan hyvämaineisuutta, henkilön soveltuvuuden palauttamista, lain nojalla tehdyn päätöksen täytäntöönpanokelpoisuutta sekä rangaistavuutta koskevia säännöksiä on täsmennetty. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen laajentamista ei ole ulotettu Järvenpään kaupungin alueelle. Muun kuin palvelusopimusasetuksen mukaista toimivaltaa käyttävän kunnan toimivaltaa on laajennettu niin, että kunta tai kuntayhtymä voi hankkia myös sellaisen liikennepalvelun, joka ulottuu vähäisessä määrin varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu hallituksen esitystä tieliikenteen liikennelupa- ja sopimusrekisteristä ja tietojen luovuttamisesta. Siinä esitetään tämän esityksen toteutumisen kannalta keskeisiä tietokantoja koskevat säännökset. Esitykset eivät ole toisistaan riippuvaisia, vaan ne voidaan saattaa eri aikoina voimaan.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut**1.1 Joukkoliikennelaki**

2 §. Määritelmät. Pykälän 6 ja 8 kohdissa ehdotetaan EU:n säädösten nimet muutettavaksi vastaamaan uusien asetusten nimiä. Pykälän 7 kohta ehdotetaan tarpeettomana kumottavasti sen takia, että uudessa EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa säädetään aiemmasta poiketen myös kabotaasiliikenteestä.

Pykälän 10 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että liikenteestä vastaavan henkilön määritelmä perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädettyyn.

8 §. Luvan tarve. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että myös jatkossa liikennelupaa edellytetään aina, kun liikenteenharjoittaminen on 1 §:n 2 momentissa määritellyllä tavalla ammattimaista. Liikennelupa vaadittaisiin nykyiseen tapaan myös silloin, kun yrityksen pääasiallinen toiminta on muuta kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklassa tarkoitettua maanteiden henkilöliikenteen harjoittamista. Ei-kaupalliseen liikenteeseen lupaa ei vaaditaisi, koska se ei sisälly myöskään ammattimaisuuden käsitteen piiriin.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan mukaan asetusta ei sovelleta yrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan ei-kaupallista maanteiden henkilöliikennettä tai joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen. Kansallisesti voidaan kuitenkin säätää toisin. Liikenteen harjoittaminen on 1 §:n 2 momentissa määritellyllä tavalla ammattimaista, jos henkilöitä kuljetetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muutoin toisen elinkeinon ohella.

9 §. Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaukset EU:n kumottaviin asetuksiin korvataan viittauksella EU:n uuteen kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaan asetukseen.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että joukkoliikenneluvan todetaan olevan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu lupa harjoittaa maantieliikenteenharjoittajan ammattia. Asetuksen mukaan tällä luvalla tarkoitetaan hallinnollista päätöstä, jolla asetuksessa säädetty edellytykset täyttävälle yritykselle annetaan lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Viittaus asetukseen on tarpeen selvyuden vuoksi.

11 §. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisien. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivaltaisista viranomaisista EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklan velvoitteen täyttämiseksi. Säännöksen mukaan kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka huolehtii asetuksen asianmukaisesta täytäntöönpanosta.

Toimivaltaisella viranomaisella on oltava valtuudet käsitellä yritysten tekemiä hakemuksia, antaa lupa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen sekä peruuttaa tällainen lupa määräajaksi tai kokonaan, julistaa luonnollinen henkilö soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa liikenteestä vastaavana henkilönä sekä suorittaa tarkastuksia, jotka ovat tarpeen sen tarkistamiseksi, että yritys täyttää asetuksen 3 artiklan mukaiset vaatimukset. Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaisivat mainituista tehtävistä. Tarkastuksiin voisivat osallistua myös poliisi, työsuojeluhallinto, verohallinto ja tullilaitos niille muussa laissa säädetyn toimivallan nojalla.

Keskus voisi myös saada niiltä virka-apua tarkastuksen suorittamisessa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 18 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa asetuksen soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kansallisen yhteyspisteensä nimi ja osoite viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2011. Kansalliseksi yhteyspisteeksi ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastoa, jolla on aiempaa kokemusta ja pätevyyttä vastaavanlaisten tehtävien hoitamisesta.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädetystä todistusten ja muiden asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta aiheutuvia säännöksiä. Hyvä maine osoitettaisiin pääsääntöisesti rikosrekisteriotteella vuoden 2012 loppuun asti. Sen jälkeen viranomaisen tarkistaisi asian sähköisten rekistereiden kautta. Poliisi olisi edelleenkin toimivaltainen antamaan hyvää mainetta koskevan todistuksen. Todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaisi edelleenkin Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §. Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset. Lain 12 §:n 2 ja 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Porin ja Turun kaupungit muuttuisivat seudullisiksi kunnallisiksi viranomaisiksi. Lisäksi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alue laajenisi Sipoon kunnan alueelle.

Ehdotetut toimivalta-alueiden muutokset perustuvat kuntien omaan tahtoon. Seudullisten kunnallisten viranomaisten muodostuminen edistää joukkoliikenteen järjestämistä kaupunkiseutujen kokonaisuuden kannalta järkevällä tavalla. Lahden toimivalta-alueen kuvauksesta poistetaan Artjärvi, koska se on yhdistynyt Orimattilaan vuoden 2011 alusta. Momenttien rakennetta ehdotetaan selkeytettäväksi niin, että 2 momentissa säädettäisiin niiden kunnallisten viranomaisten toimivallasta, joiden toimivalta-alue rajoittuu yhteen kuntaan. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin seudullisista viranomaisista.

Muutos ehdotetaan toteutettavaksi muuttamalla lain 12 §:ää, jossa säädetään reittiliikenneluvan myöntävistä viranomaisista. Lain

viittaussuhteista johtuen muutos vaikuttaa sisällöllisesti myös 13 ja 14 §:ään.

14 a §. *Muun kuin 14 §:ssä tarkoitetun kunnan toimivalta.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi 14 a §, jossa säädettäisiin muun kuin 14 §:ssä tarkoitetun kunnan toimivallasta hankkia palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua avointa joukkoliikennettä.

Lain 9 §:n 2 momentin mukaan 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. Laissa ei ole kuitenkaan säädetty muun kuin 14 §:ssä tarkoitetun kunnan tai kuntayhtymän toimivallasta. Tämä on ollut omiaan herättämään epätietoisuutta.

Kunta ja kuntayhtymä voisi hankkia täydentäviä joukkoliikennepalveluja julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) mukaisesti. Toimivalta hankkia avoimia joukkoliikennepalveluja ulottuisi vähäisessä määrin kunnan varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle vastaavalla tavalla kuin 14 §:ssä tarkoitettulla toimivaltaisella kunnallisella viranomaisella. Muu kuin 14 §:ssä tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä ei voisi hankkia joukkoliikennepalveluja käyttöoikeussopimuksella.

15 §. *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälässä säädettäisiin yhteisön kansainvälistä henkilöliikennettä koskevassa asetuksessa säädetystä toimivallasta. Viranomaisten väliseen toimivallan jakoon ei ehdoteta muutoksia.

19 §. *Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.* Lain 19, 20, 20 a ja 21 §:ssä säädettäisiin niistä vaatimuksista, jotka hakijan on täytettävä saadakseen joukkoliikennelupa. Voimassa olevan 19 pykälän direktiiviin perustuvat säännökset ehdotetaan muutettavaksi niin, että pykälässä säädettäisiin niistä luvan edellytyksistä, jotka eivät perustu EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen. Muutoin vain viitataan asetuksen asianomaisiin kohtiin. Pykälän 3 momentin säännökset siirrettäisiin muutettuina 20 §:ään.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklan mukaan liikenteenharjoittajalla tulee olla hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus, vaadittava ammatillinen pätevyys sekä tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka jossakin jäsenvaltiossa. Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat asettaa lisävaatimuksia, joiden tulee olla oikeasuhtaisia ja syrjimättömiä. Asetuksen 4 artiklassa säädetään liikenteestä vastaavasta henkilöstä. Asetuksen 3 artiklan mukaisia vaatimuksia on täsmennetty artikloissa 5 – 9. Hyvän maineen vaatimus edellyttää kansallista täytäntöönpanoa; tarpeelliset säännökset sisältyisivät 20 ja 20 a §:ään. Ammatilliseen pätevyteen sovellettavista, asetuksen sallimista lisävaatimuksista säädetäisiin 21 §:ssä.

Hakijalta vaadittaisiin edelleenkin oikeustoimikelpoisuutta, mutta vaatimus on kirjoitettu uudella tavalla, myös holhoustoimesta annetun lain (442/1999) säännökset huomioon ottaen. Siten luvan saamisen edellytyksenä olisi täysi-ikäisyys ja se, että henkilön toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain nojalla rajoitettu eikä hänellä ole määrättyä edunvalvojaa. Kohdassa 3 säädetäisiin nimenomaisesti myös siitä, että lupaa ei voida myöntää konkurssissa olevalle henkilölle.

Uutena vaatimuksena ehdotetaan liiketoimintakiellon huomioon ottamista luvan saamisen esteenä ja luvan peruuttamisen perusteena. Uusi on myös vaatimus siitä, että yrityksen toimitusjohtaja sekä avoimen yhtiön yhtiömiehet ja kommandiittiyhtiön vastuunalaiset yhtiömiehet täyttävät hyvän maineen vaatimuksen.

Myös hakijan maksukykyä koskeva vaatimus on uusi. Sen mukaan yrityksellä ei saisi olla maksukykyensä nähden vähäistä suurempia erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muitakaan ulosotossa olevia velkoja. Luvan saamisen esteenä olisi myös se, että velkoja on ulosotosta palautettu varattomuustodistuksin paitsi jos hakijalle on palautuksen jälkeen tullut uusia varoja ja velat on maksettu.

20 §. *Liikenteestä vastaavan henkilön ja muun luonnollisen henkilön hyvä maine.* Liikenteenharjoittajan ammatillista pätevyyttä koskevat säännökset siirrettäisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen edellyttämällä

tavalla muutettuna 21 §:ään. Pykälässä säädetäisiin liikenteestä vastaavan henkilön hyvästä maineesta. Pykälän otsikko muutettaisiin.

Pykälässä viitataan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklaan. Artiklassa säädetään yrityksen ja yrityksen liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden edellytyksistä. Asetuksen 2 artiklan liikenteestä vastaavan henkilön määritelmän mukaan liikenteestä vastaavalla henkilöllä tarkoitetaan yrityksen palveluksessa olevaa luonnollista henkilöä, tai, jos yritys on luonnollinen henkilö, tätä henkilöä tai, kun tätä edellytetään, toista luonnollista henkilöä, jonka asiaomainen yritys on nimennyt sopimuksella ja joka johtaa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti yrityksen kuljetustoimintaa. Yrityksen, myös luonnollisen henkilön, voidaan 4 artiklan 2 kohdan mukaan sallia käyttää toista henkilöä sopimussuhteisena liikenteestä vastaavana henkilönä silloin, kun luonnollinen henkilö ei itse täytä asetuksen mukaista ammatillisen pätevyyden vaatimusta. Erityisesti harmaan talouden torjumiseksi on tärkeää, että tällaisessa erityistilanteessa sekä liikenteestä vastaavan henkilön että luvan haltijan tulee täyttää hyvän maineen vaatimus.

Asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetään niistä kansallisen lainsäädännön rikkomuksista, joiden perusteella hyvämaineisuuden voi menettää. Pykälän 1 momentin 2 kohdan luetteloon on lisätty verotusta koskevat säännökset, jotka eivät sisälly voimassa olevaan lakiin. Uutta on myös 1 momentin 3 kohdan säännös, jossa asetuksen edellyttämällä tavalla säädetäisiin huomioon otettavaksi myös muut seuraamukset kuin vankeus ja päiväskot. Tällaisia seuraamuksia ovat esimerkiksi ajokieltoon määrääminen ja rikesakko. Uudessa 1 momentin 4 kohdassa säädetäisiin tilanteesta, jossa henkilölle on määrätty sekä 2 että 3 kohdan mukaisia seuraamuksia.

Arvioinnissa on lisäksi edelleen otettava huomioon, osoittavatko 1 momentin 1–4 kohdissa mainitut teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista joukkoliikennettä. Mainitun 6 artiklan 2 kohdassa säädetään viranomaisen menettelystä, kun liikenteestä vastaava henkilö tai yritys on jossakin jäsenvaltiossa saanut seuraamuksen yhteisön säännösten rikkomisesta. Kun toi-

mivaltainen viranomaisena on saanut tietoonsa rikkomuksia, sen on ratkaistava täyttyykö hyvän maineen vaatimus edelleen. Jos se katsoo, että vaatimus täyttyy, asiassa on tehtävä perusteltu päätös ja perustelut on kirjattava kansalliseen rekisteriin. Artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan hyvämaineisuuden menettämistä ratkaistaessa on otettava huomioon asetuksen liitteessä IV mainitut vakavimmat rikkomukset. Ilmeisen sopimattomuuden arvioinnista esitetään säädettäväksi kansallisesti 2 momentin 1–5 ja 7 kohdissa. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaisi tekojen suuri määrä, vakavuus ja suunnitelmallisuus, tekojen kohdistuminen asiakkaaseen tai viranomaiseen, sekä se, että teot on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaisi myös se, jos teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- ja liikenneturvallisuudesta. Joukkoliikenneluvan tarkoituksena on nimenomaan turvallisuuden varmistaminen. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa asiaa on harkittava ammattimaisen joukkoliikenteen harjoittamisen kannalta.

20 a §. *Oikeushenkilön hyvä maine.* Lakiin lisättäisiin uusi 20 a §, jossa säädettäisiin yrityksen hyvästä maineesta. Vaatimus on uusi ja perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan sekä yrityksen että sen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä hyvän maineen vaatimus. Yrityksen hyvää mainetta arvioitaessa merkityksellinen olisi suoraan yritykseen kohdistuvana seuraamuksena yhteisösakko, jota arvioitaisiin viiden vuoden ajalta. Yrityksen ei katsottaisi täyttävän hyvän maineen vaatimusta myöskään silloin, kun sen toimiva johto on menettänyt hyvän maineensa. Toimivan johdon hyvää mainetta arvioitaisiin samoin perustein kuin liikenteestä vastaavan henkilön hyvää mainetta.

Hyvän maineen vaatimus koskisi myös yrityksen toimitusjohtajaa, avoimen yhtiön yhtiömiehiä ja kommandiittiyhtiön vastuunalaisia yhtiömiehiä. Hyvämaineisuuden piirin laajentaminen sallitaan asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa. Muutoksen tarkoituksena on erityisesti torjua talousrikoksista tuomittujen mahdollisuuksia jatkaa liikennettä omistamassaan toisessa yhtiössä niissä tapauksissa,

joissa henkilöä ei ole tuomittu liiketoimintakieltoon.

21 §. *Ammatillinen pätevyys.* EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta johtuen liikenteenharjoittajan taloudellisten voimavarojen rahamäärästä ja niiden laskentatavasta säättäminen käy tarpeettomaksi, koska niistä säädetään asetuksen 7 artiklassa. Pykälän sisältö ehdotetaan muutettavaksi kokonaan. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko. Pykälässä säädettäisiin liikenteenharjoittajan ja liikenteestä vastaavan henkilön ammatillisesta pätevydestä siltä osin kuin aihepiiriä ei ole katettu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen säännöksiin. Asetuksessa vaaditun lisäksi jatkossakin edellytettäisiin pääsääntöisesti linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin suorittamista.

Pykälän sisältö vastaisi voimassa olevan 20 §:n ja 19 §:n 3 momentin sisältöä, eikä siihen sisälly muita muutoksia kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kanssa päällekkäisten säännösten poistaminen.

25 §. *Joukkoliikenneluvan hakeminen.* Pykälää ehdotetaan kumottavaksi tarpeettoma. Joukkoliikenneluvan hakemisessa noudatetaan, mitä hallintolaisissa säädetään.

30 §. *Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan täydennettäväksi säännöksellä joukkoliikenneluvan oikeaksi todistetuista jäljennöksistä. Tarkoituksena on estää tilanne, jossa liikennettä harjoitetaan useammalla autolla kuin lupa edellyttää. Tämä on ollut mahdollista, sillä 54 §:n mukaan autossa mukana pidettäväksi on kelvannut kenen tahansa oikeaksi todistama luvan jäljennös. Jatkossa jäljennökseltä edellytettäisiin samoja turvaominaisuuksia kuin yhteisöluvan jäljennökseltä, ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus antaisi ne hakijalle. Muutos on omiaan helpottamaan liikenteen valvontaa. Pykälän soveltamiseen liittyy 54 §:ää koskeva täsmennys ja siirtymäsäännös, jonka mukaan uudet jäljennökset annetaan liikenteenharjoittajille vuoden 2012 loppuun mennessä.

30 a §. *Valvonta.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 30 a §, jossa säädettäisiin toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten valvontavelvollisuudesta. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklaan, joka velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia valvo-

maan, täyttävätkö luvan saaneet liikenteenharjoittajat edelleen asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan viranomaisen olisi kerran kalenterivuodessa selvittävä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan saamisen edellytykset. Vuosittainen selvitys tehtäisiin kaikista luvanhaltijoista. Tällöin otettaisiin huomioon sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen sisältyvät vaatimukset että muut, 19 §:n mukaiset vaatimukset, jotka luvanhaltijan tulee täyttää.

30 b §. Riskiyritys. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 30 b §, jonka 1 momentissa säädettäisiin perusteista, joiden mukaan luvanhaltijaa pidetään riskiyrityksenä sekä 2 momentissa siitä, missä tilanteessa luvanhaltija lakkaisi olemasta riskiyritys. EU:n liikenteenharjoittaja-asetus velvoittaa soveltamaan yrityksiin riskiluokitusta hyvän maineen osalta.

Riskiyritykseksi katsottaisiin luvan haltijana oleva luonnollinen henkilö, jos hän on syyllistynyt 20 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin rikoksiin tai rikkomuksiin, joista seurauksena on ollut vankeutta, sakkoja tai muita seuraamuksia, kuten rikesakkoja tai ajo-kielto vähintään pykälässä säädetty määrä. Riskiyritykseksi katsottaisiin myös liikenteenharjoittaja, jonka liikenteestä vastaava henkilö on syyllistynyt mainittuihin tekoihin. Sama koskee oikeushenkilöä, joka on tuomittu yhteisösakkoon tai jonka toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu tai hänelle on määrätty seuraamuksia 20 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla. Luvanhaltijaa pidettäisiin riskiyrityksenä riippumatta siitä, osoittavatko teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista joukkoliikennettä. Arvio soveltumattomuudesta tehtäisiin liikenneluvan peruuttamista tai varoituksen antamista koskevassa menettelyssä.

Pykälän 2 momentin mukaan yritys lakkaisi olemasta riskiyritys, jos sillä tai sen hyvän maineen vaatimuksen piiriin kuuluvilla henkilöillä ei viimeksi kuluneen kalenterivuoden aikana ole lainkaan uusia rikkomuksia tai rikkomusten kokonaismäärä on pienempi kuin 20 §:n 1 momentissa tai 20 a §:n 1 momentissa säädetään. Riskiyrityksenä ei

myöskään enää pidettäisi yritystä, jonka joukkoliikennelupa on peruutettu.

30 c §. Yritystarkastus. Pykälässä säädettäisiin tarkastusten kohdentamisesta ja tarkastuksesta, tarkastuksessa noudatettavasta menettelystä sekä siitä, missä tiloissa ja millä alueilla tarkastukset voidaan toimittaa. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tätä varten jäsenvaltioiden on laajennettava riskiluokitusjärjestelmä, jonka ne ovat perustaneet ajoaikojen valvontadirektiivin 9 artiklan mukaisesti, koskemaan kaikkia 6 artiklassa määriteltyjä rikkomuksia. Lisäksi jäsenvaltioiden on vuoden 2014 loppuun asti suoritettava vähintään joka viides vuosi tarkastuksia varmistaakseen, että kaikki asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset täyttyvät. Edelleen, jäsenvaltioiden on tehtävä yksittäisiä tarkastuksia komission pyynnöstä.

Pykälän 1 momentissa viitattaisiin niihin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen säännöksiin, jotka koskevat toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksia sekä tarkastusten tarkoitusta ja kohdentamista. Ajoaikojen valvontadirektiivin 9 artiklan edellyttämällä tavalla säädettäisiin siitä, että riskiyritykset on tarkastettava tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset.

Tarkastuksissa on noudatettava hallintolain 39 §:ää myös silloin, kun tarkastus ei liity esimerkiksi luvan peruuttamista koskevan päätöksen edellytysten toteamiseen. Tällaisia ovat yleensä muihin kuin riskiyrityksiin kohdistetut tarkastukset. Hallintolain 39 §:n mukaan viranomaisen on ilmoitettava tarkastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, ellei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Riskiyrityksiin kohdennettavissa tarkastuksissa voidaan perustellusta syystä olla etukäteen ilmoittamatta. Jos on esimerkiksi todennäköistä, että luvanhaltija voisi kätkeä tai viedä pois tarkastuksen kohteena olevia asiakirjoja tai ajoneuvoja, ilmoitus voidaan jättää tekemättä. Toisaalta muihin kuin riskiyrityksiin tehtävistä tarkastuksista tulisi luvanhaltijalle yleensä ilmoittaa etukäteen.

Asianosaisella luvanhaltijalla on oikeus olla tarkastuksessa läsnä ja esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä

seikoista. Luvanhaltijalle on mahdollisuuksiensa mukaan kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on toimitettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle kohtuutonta haittaa.

Tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi luvanhaltijalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä asiakirjoista, jotka luvanhaltijan on pyynnöstä esitettävä tarkastusviranomaiselle. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, mitä tiloja ja alueita luvanhaltijan on esitettävä tarkastajalle. Tarkastusta ei saisi kohdistaa sellaisiin tiloihin tai alueisiin, jotka kuuluvat kotirauhan piiriin. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asiakirjojen viemisestä toiseen paikkaan tarkastusta varten ja niiden palauttamisesta.

31 §. *Joukkoliikenneluvan peruuttaminen ja henkilön soveltumattomuus ammattiin.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin joukkoliikenneluvan peruuttamisesta silloin, kun luvanhaltija pyytää lupansa peruuttamista tai kun hän on joutunut liiketoimintakielloon tai väliaikaiseen liiketoimintakielloon. Pykälässä säädettäisiin myös luvan peruuttamisesta tilanteessa, jossa luvanhaltija on liikennettä harjoitettaessa sallinut liiketoimintakiellossa olevan henkilön itse tai toista välikätenä käyttäen toimia liiketoimintakiellon tai väliaikaisen liiketoimintakiellon vastaisesti. Säännöstä sovellettaisiin myös liikenteestä vastaavan henkilön toimiessa liiketoimintakiellon tai väliaikaisen liiketoimintakiellon vastaisesti. Joukkoliikenneluvan peruuttamiseen silloin, kun luvanhaltija ei enää täytä 19 §:n 1 momentin 1 kohdan tai 2 momentin ensimmäisen virkkeen mukaisia luvan saamisen edellytyksiä, sovelletaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklaa, jonka mukaan liikenteenharjoittajalle myös voidaan antaa mahdollisuus tilanteen korjaamiseen asetussa määräraajassa.

Pykälän uudessa 2 momentissa säädettäisiin joukkoliikenneluvan peruuttamisesta 19 §:n 1 momentin 2–5 kohtiin liittyvistä syistä, jotka eivät sisälly EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen. Näissä tilanteissa vaihtoehtona

voisi olla varoituksen antaminen 35 §:n mukaisesti.

Uudessa 3 momentissa on viittaussäännös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklaan. Sen mukaan viranomaisen on julistettava liikenteestä vastaava henkilö soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa, jos hän menettää 6 artiklassa säädetyn hyvän maineen.

Uudessa 4 momentissa säädettäisiin 3 momentin toimenpiteeseen liittyen ajankohdasta, jolloin hyvän maineensa menettänyt liikenteestä vastaava henkilö aikaisintaan voitaisiin katsoa ammattiin soveltuvaksi. Hyvän maineen menetys kestäisi vähintään 2 vuotta. Vankeusrangaistuksen takia menetetty hyvä maine palautettaisiin aikaisintaan silloin, kun vankeusrangaistukseen tuomitsemisesta on kulunut viisi vuotta. Jos vankeusrangaistuksia on monta, aika laskettaisiin uusimmasta tuomiosta. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus merkitsisi päätökseensä, milloin hyvä maine voidaan aikaisintaan palauttaa. Soveltuvuuden palauttamista koskevaa säännöstä ehdotetaan 35 §:ään.

33 §. *Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvanhaltijan pyynnöstä.* Pykälän sanamuotoon ehdotetaan täsmennyksiä ja pykälän momenttijakoon muutosta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pääsäännöstä ja 2 ja 3 momentissa poikkeuksista. Lisäksi pykälän viimeistä virkettä ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että kohtuullisuusperusteinen luvan peruuttaminen olisi selkeästi muuhun momentin sisältöön nähden erillinen soveltamistilanteensa.

34 a §. *Joukkoliikenneluvan jäljennöksen väliaikainen peruuttaminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 34 a §, jossa säädettäisiin joukkoliikenneluvan jäljennösten väliaikaisesta peruuttamisesta silloin, kun luvanhaltija taikka luvanhaltijan palveluksessa oleva tai muutoin käyttämä kuljettaja on tuomittu liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten toistuvasta ja vakavasta rikkomisesta. Säännöksen 1 momentti vastaa pääosin sisällöltään tavaraliikennelain 21 §:ää. Yhteisöluvan jäljennösten peruuttamisesta säädetään EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 22 artiklassa. Varoituksen antamisesta säädettäisiin 35 §:ssä.

Kun liikenteenharjoittajan kuljettajat syylistyvät toistuvasti ajo- ja lepoaikojen noudattamatta jättämiseen tai muiden liikenneturvallisuuksiin ja ajoneuvoturvallisuuksiin koskevien säännösten rikkomisiin, yrityksen liikennelupaan ei nykyisin käytännössä puututa.

Hyvää mainetta koskeva säännös kohdistuu liikenteenharjoittajaan ja sen liikenteestä vastaavaan henkilöön. Luvanhaltija tai liikenteestä vastaava henkilö, joka ei itse kuljeta ajoneuvoa, ei kuitenkaan yleensä syyllisty mainittuihin tekoihin. Ajoaikojen rikkomisesta hänet tuomitaan kuljettajan sijaan tieliikennelain 105 a §:n nojalla, jos hän on tietoisesti laatinut kuljettajalle aikataulun, joka edellyttää ajoaikasäännösten rikkomista. Muista kuljettajan rikkomuksista hänet voidaan tuomita rikokseen yllyttäjänä. Käytännön rikostutkinnassa luvanhaltijan tai liikenteestä vastaavan henkilön syyllisyyttä ei yleensä pystytä näyttämään.

Näistä syistä ehdotetaan uutta säännöstä, jonka nojalla joukkoliikenneluvan jäljennös voitaisiin peruuttaa enintään kolmen kuukauden määräajaksi kuljettajan rikkomuksista. Luvan jäljennöksiä ei kuitenkaan peruutettaisi, jos liikenteenharjoittaja tai liikenteestä vastaava henkilö ovat täyttäneet työjohto-oikeuteen perustuvan valvontavelvollisuutensa eivätkä he ole voineet rikkomuksen tapahtumista estää. Käytännössä ajo- ja lepoaikojen rikkomiset tapahtuvat aina työnantajan valvonnassa, joten niitä koskevien säännösten rikkomisesta luvanhaltija ei yleensä voisi vapautua. Sen sijaan liikenne- ja ajoneuvoturvallisuuteen liittyvistä rikkomuksista osa voi olla sellaisia, että työnantaja ei ole voinut niihin vaikuttaa. Työnantajalla olisi kuitenkin näyttövelvollisuus sen suhteen, että hän on tehnyt voitavansa liikenne- ja ajoneuvoturvallisuuteen liittyvien rikkomusten estämiseksi. Esimerkiksi työnantajan soveltama turvallisuusohjelma, sen noudattaminen ja noudattamisen valvonta voisivat olla tapa vapautua luvanhaltijaan kohdistuvista seuraamuksista.

Peruutettavien lupien määrä riippuisi luvanhaltijan lupajäljennösten kokonaismäärästä. Parin kolmen joukkoliikenneluvan jäljennöksen haltijalle luvan peruuttamisen kynnyks

olisi korkeampi kuin sille, jolla niitä on lukuisia.

Vastaavanlaista tavaraliikennelain säännöstä sovellettaessa on ilmennyt, että eräät yritykset ovat välittömästi peruutuspäätöksen saatuaan hakeneet lisää liikennelupia. Sen vuoksi pykälän 2 momenttiin ehdotetaan selvästä säännöstä, jonka mukaan luvanhaltijalla ei olisi oikeutta saada joukkoliikennelupansa automäärää korotetuksi sinä aikana kun luvan jäljennös tai jäljennöksiä on peruutettuna.

35 §. Varoitus, laiminlyönnin korjaaminen ja henkilön soveltuvuuden palauttaminen. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että siinä viitattaisiin myös uuteen 34 a §:ään. Sovellettaessa 34 a §:ää varoitukseen antaminen olisi siten mahdollista luvan jäljennöksen peruuttamisen sijasta lievemmissä tapauksissa. Viittaus 31 §:ään muutettaisiin koskemaan vain 2 momentissa mainittuja 19 §:n 1 momentin 2 – 5 kohtia sen takia, että muilta osin kansallisen lain sijasta sovelletaan EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 13 artiklaa. Samasta syystä on 2 momentin alkuun lisätty viittaus mainittuun artiklaan.

Pykälän 3 momentti on uusi. Lainkohdassa säädettäisiin EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 14 artiklan 2 kohdassa edellytetystä korjaavasta toimenpiteestä, jota on sovellettava silloin kun henkilöä ei enää pidetä asetuksessa tarkoitettulla tavalla ammattiin soveltumattomana. Henkilön soveltuvuutta arvioitaessa on otettava huomioon, onko 31 §:n 4 momentin mukaisen määräajan kuluessa ilmennyt 20 §:ssä tarkoitettuja tuomioita tai muita seuraamuksia, joiden takia henkilöä ei edelleenkaan voitaisi pitää hyvämaineisena. Tällöin on arvioitava myös, osoittavatko teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista joukkoliikennettä. Harkinnan elementit ovat siten samat kuin 20 §:ää sovellettaessa. Jos henkilöä ei edelleenkaan voida pitää hyvämaineisena, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus asettaa uuden 31 §:n 4 momentin mukaisen määräajan.

50–51 §. Säännökset kuolin- ja konkurssipesän oikeudesta jatkaa liikennettä ja liikenteestä vastaavan henkilön vaihtamisesta ehdotetaan kumottavaksi. Kansallisten säännös-

ten sijasta sovellettaisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklaa. Artiklassa säädetään toimivaltaisen viranomaisen soveltamasta menettelystä ja siihen liittyvistä määräajoista silloin, kun yritys ei enää täytä asetuksen 3 artiklassa säädettyjä vaatimuksia.

53 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Pykälän 3 momenttia täydennettäisiin säännöksellä siitä, miten muutosta haetaan EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla tehtyihin päätöksiin. Asetuksissa on nimenomaisesti edellytetty jäsenvaltioiden varmistavan, että liikenteenharjoittajalla on oikeus hakea muutosta toimivaltaisen viranomaisen päätöksiin.

54 §. Asiakirjan esittämisvelvollisuus. Pykälää ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että 30 §:n 1 momenttiin ehdotettu muutos on otettu huomioon. Liikenteenharjoittajan tulisi esittää valvontaviranomaiselle uuden vaatimuksen mukainen joukkoliikenneluvan jäljennös. Pykälään liittyy siirtymäsäännös.

56 §. Rangaistusäännökset. Pykälään ehdotetaan EU:n kansainvälisestä linja-autoliikenteestä annetun asetuksen nimen ja sisällön muuttumisesta johtuvaa muutosta. Pykälässä ei enää viitattaisi kumottuun kaba-taasiliikennettä koskevaan asetukseen. Muutokset ovat teknisiä.

58 §. Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jolloin nykyinen ainut momentti muuttuisi sisällöltään täydennettynä 1 momentiksi.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan täydennettäväksi niin, että toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella olisi oikeus aikaisemman lisäksi saada tietoja myös liiketoimintakieltorekisteristä. Kaikista momentissa mainituista rekistereistä pitäisi saada tietoja myös yrityksen toimitusjohtajasta ja vastuunalaisista yhtiömiehistä. Tietojen käyttötarkoitusta laajennettaisiin niin, että niitä saisi käyttää myös varoituksen antamista ja henkilön soveltumattomuutta koskevien tietojen käsittelyä varten.

Uudessa 2 momentissa ehdotetaan, että toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella olisi oikeus saada luvan-haltijoiden valvontaa varten myös muita kuin 1 momentissa mainituissa rekistereissä olevia

tietoja eri viranomaisilta. Tavanomaisesti tiedot annettaisiin keskuksen pyynnöstä, mutta momentissa mainittu viranomainen voisi halutessaan antaa näitä tietoja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle myös oma-aloitteisesti. Valvonnasta ja siihen liittyvistä tarkastuksista säädetäisiin 30 a, 30 b ja 30 c §:ssä. Yritystarkastuksista saatuja tietoja käytettäisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tarkastusten priorisointiin.

Ennen lain voimaan tuloa myönnettyt joukkoliikenneluvat ja ammattitaidon osoittamiseen liittyvät todistukset jäisivät edelleen voimaan. Vuoden 2012 loppuun mennessä otettaisiin käyttöön joukkoliikennelupien autokohtaiset jäljennökset, jotka on varustettu turvaominaisuuksin.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkinnosta henkilöt, jotka voivat osoittaa johtaneensa yhtäjaksoisesti maanteiden henkilöliikenteen yritystä yhdessä tai useammasa jäsenvaltiossa kymmenen vuoden ajan ennen 4 päivää joulukuuta 2009. Säännöksellä on merkitystä niille liikenteenharjoittajille, jotka ovat olleet alalla jo silloin kun ammattitaitovaatimusta ruvettiin ensi kerran sovelta-maan 1990-luvun alkupuoliskolla.

1.2 Laki maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta

3 §. Luvan edellytykset. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että hakijan oikeustoimikelpoisuutta koskeva vaatimus kirjoitetaan holhoustoimesta annetun lain säännökset huomioon ottaen. Muutos on sama kuin joukkoliikennelain 19 §:n 1 momentin 2 kohdassa.

7 §. Liikenneyrittäjäkoulutuksen valvonta. Pykälään lisättäisiin Liikenneturvallisuusvirastolle velvollisuus tehdä liikenneyrittäjäkoulutusta antaville säännöllisiä tarkastuksia. Lisäksi muutettaisiin viittaussäännös EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseksi kumottavan ammattiinpääsydirektiivin tilalle. Kotirauhan määritelmää laajennettaisiin perustuslain mukaiseksi.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

3 Voimaantulo

Laki joukkoliikennelain muuttamisesta sekä laki maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain 3 ja 7 §:n muuttamisesta ehdotetaan tulemaan voimaan 4 päivänä joulukuuta 2011. Joukkoliikennelain 12 §:n 2 ja 3 momentti, lukuun ottamatta 3 momentin 7 kohtaa, ehdotetaan tulemaan voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2012 ja 12 §:n 3 momentin 7 kohta vasta 1 päivänä heinäkuuta 2012. Porin kaupunki olisi siirtymäsäännöksen nojalla toimivaltainen viranomaisen omalla alueellaan 30 päivään kesäkuuta 2012 asti.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Elinkeinovapaus

Esityksessä ehdotetaan muutoksia ammatillaisen henkilöliikenteen liikennelupien saamisen edellytyksiä ja lupien peruuttamista koskeviin säännöksiin. Sääntelyä on tältä osin arvioitava perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyin elinkeinovapauden kannalta.

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 viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät niin sanotun sidotun har-

kinnan mukaisesti. Perustuslakivaliokunta on aiemmin käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä useissa lausunnoissaan, muun muassa lausunnoissa PeVL 28/2001 (vartiointiliikkeet), PeVL 23/2000 (arpajaiset), PeVL 53/2001 (liikepankit), PeVL 14/2004 (päästökauppa), PeLV 9/2005 (vaikutusedustus), PeVL 33/2005 (lääkkeiden myynti), PeVL 8/2006 (eläinlääkärin ammatti), PeVL 31/2006 (taksiliikenne) ja PeVL 32/2010 (kaivostoiminta).

Joukkoliikennelain 19, 20, 20 a ja 21 §:ssä säädettäisiin liikenneluvan myöntämisen edellytyksiin kuuluvista henkilöä koskevista vaatimuksista. Pääosin säännökset sisältyvät EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen ja niihin vain viitataan laissa. Asetus kuitenkin edellyttää säätämään hyvän maineen vaatimuksesta kansallisesti. Lisäksi asetus mahdollistaa lisävaatimusten asettamisen kansallisen harkinnan perusteella. Tällaisia lisävaatimuksia ehdotuksessa ovat hyvämaineisyyden piirin laajentaminen yrityksessä keskeisessä asemassa oleviin henkilöihin, yrityksen erääntyneiden tai ulosotossa olevien velkojen huomioon ottaminen ja liiketoimintakiellon säätäminen luvan saamisen esteeksi. Muutokset ja lisäykset täyttävät perusoikeuden rajoittamiselle asetetut vaatimukset. Sääntely on tarpeen erityisesti turvallisuuteen ja harmaan talouden estämiseen liittyvistä syistä. Sääntely on kaikilta osin laintasoista. Säännökset ovat myös täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

Joukkoliikennelain 31, 33, 34 a ja 35 §:ssä säädettäisiin liikenneluvan peruuttamisesta, varoituksesta ja henkilön soveltumattomuudesta ammattiin. Peruuttamista koskeviin säännöksiin ehdotetaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta johtuvia muutoksia sekä uusista luvan saamisen edellytyksistä aiheutuvia lisäyksiä. Asetuksen 14 artiklan mukaan liikenteestä vastaava henkilö on julistettava ammattiin soveltumattomaksi, jos hän menettää hyvän maineensa. Artiklassa edellytetään kansallisesti säädettävä korjaavaa toimenpidettä, jolla henkilön soveltuvuus myöhemmin palautetaan. Tätä asiaa koskevat säännökset sisältyvät joukkoliikennelain soveltuvuuden menettämisen osalta 31 §:n 3 ja 4 momenttiin ja soveltuvuuden palauttamisen osalta 35 §:n 3 momenttiin.

Joukkoliikennelakiin ehdotetaan tavaraliikennelain 21 §:n kaltaista säännöstä, jonka mukaan luvanhaltijan palveluksessa olevan henkilön toistuvat ja vakavat liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkomiset voisivat johtaa joukkoliikenneluvan jäljennöksen peruuttamiseen enintään kolmen kuukauden ajaksi. 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 ja 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, PeVL 48/2005, PeVL 8/2006 ja PeVL 32/2010. Ehdotetut säännökset täyttävät valiokunnan asettamat vaatimukset.

Edellä kerrotuilla perusteilla elinkeinovaupauden rajoittamiseen on hyväksyttävät perusteet ja lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Kotirauha

Perustuslakivaliokunta on käytännössään katsonut kotirauhan piiriin ulottuvan toimen olevan hyväksyttävä ”rikosten selvittämiseksi”, jos toimi sidotaan säännöksessä siihen, että on olemassa konkreettinen ja yksilöity syy epäillä lakia rikotun tai rikottavan (PeVL 20/2001). Perustuslaissa suojattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikenlaiset pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat (PeVL 46/2001). Perustuslakivaliokunta on arvioinut sääntelyä, jonka nojalla tarkastus kotirauhan piirissä olisi mahdollista toimittaa enimmäkseen sakolla rangaistavia rikkomuksia koskevien epäilyjen perusteella, ja katsonut, että kotirauhan suojaan puuttuminen moitittavuudeltaan hyvin vähäisten rikkomusten selvittämiseksi ei täytä vaatimusta

perusoikeusrajoitusten oikeasuhtaisuudesta (PeVL 40/2002). Valiokunta on kuitenkin myöhemmin katsonut (PeVL 69/2002) julkisista varoista myönnettyjen tukien ja avustusten käytön valvonnassa olevan tietyin edellytyksin mahdollista toimittaa tarkastus varojen asianmukaisen käytön valvomiseksi myös pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä, vaikka seuraamuksena olisi enimmäkseen sakkoa.

Joukkoliikennelain 30 c §:ssä säädettäisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa säädettyihin tarkastuksiin liittyvästä kotirauhan suojasta. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Pykälän 3 momentin mukaan lailla voidaan säätää perusoikeuksien turvaamiseksi tai rikosten selvittämiseksi välttämättömistä kotirauhan piiriin ulottuvista toimenpiteistä. Tarkastuksia ei ole kuitenkaan tarkoitus ulottaa kotirauhan piirissä oleviin tiloihin.

Tarkastusten tarkoituksesta ja kohdentamisesta säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa. Asetuksen mukaan tarkastukset on kohdennettava erityisesti riskiyrityksiin, jotka on tarkastettava useammin ja tarkemmin kuin muut yritykset. Riskiyrityksenä pidettäisiin liikenteenharjoittajaa, joka on tuomittu tai jolle on määrätty muita seuraamuksia lain 20 ja 20 a §:ssä säädetyn hyvän maineen kannalta merkityksellisistä rikoksista tai rikkomuksista.

Lain 30 c §:ssä säädettäisiin tarkastusten toimittamisessa noudatettavasta menettelystä sekä tarkastusviranomaisen oikeuksista ja velvollisuuksista. Tarkastuksissa sovellettaisiin hallintolain 39 §:ää myös silloin, kun tarkastusta ei toimiteta hallintoasian selvittämiseksi tai päätöksen edellytysten toteamiseksi. Tällaisia ovat yleensä muihin kuin riskiyrityksiin kohdistetut tarkastukset. Tarkastuksia suorittaisivat vain viranomaiset. Edellä kuvatun perusteella ehdotetut säännökset eivät ole perustuslain kannalta ongelmalliset.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**joukkoliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan joukkoliikennelain (869/2009) 2 §:n 7 kohta ja 16, 25, 26, 50 ja 51 §, sellaisina kuin niistä on 16 ja 51 § osaksi laissa 1694/2009 sekä 25 ja 50 § laissa 1694/2009,
muutetaan 2 §:n 6, 8 ja 10 kohta, 8 §:n 1 momentti, 9 §:n 1 ja 2 momentti, 11 §, 12 §:n 2 ja 3 momentti, 15 ja 19 – 21 §, 30 §:n 1 momentti, 31, 33 ja 35 §, 53 §:n 3 momentti, 54 §, 56 §:n 1 momentti ja 58 §,
 sellaisina kuin niistä ovat 11 ja 20 § osaksi laissa 1694/2009, 12 §:n 2 ja 3 momentti sekä 15 § laissa 1007/2010, 19 § osaksi laissa 1007/2010 ja 31 § laissa 1694/2009, sekä
lisätään lakiin uusi 14 a, 20 a, 30 a, 30 b, 30 c ja 34 a § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevalla asetuksella* kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1073/2009;

8) *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksella* maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1071/2009;

10) *liikenteestä vastaavalla henkilöllä* EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan 5 kohdassa ja 4 artiklassa tarkoitettua henkilöä;

8 §

Luvan tarve

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla edellyttää liikennelupaa. Liikennelupaa edellytetään myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 4 kohdan b alakohdassa tarkoitettussa tilanteessa silloin, kun yrityksen pääasiallinen toiminta on muu kuin ammattimainen maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen.

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 määrätään Interbus-sopimuksessa ja kahdenkeskisissä

sopimuksissa sekä säädetään EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa, jossa myös säädetään kabotaasiliikenteen harjoittamisesta.

Joukkoliikennelupa on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia henkilöliikenteessä. Joukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Harjoitettaessa tilausliikennettä ajoja ei saa ottaa taksiasemilta.

11 §

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset

Edellä 10 §:ssä tarkoitetut toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ovat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia. Lisäksi mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua poliisi, työsuojeluhallinto, Verohallinto ja tullilaitos sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus saada mainituilta viranomaisilta virka-apua tarkastuksissa. Asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspisteenä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitettun todistuksen antaa yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi. Asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §

Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset

Yksinomaan Hyvinkään, Imatran, Kajain, Kemin, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen tai Vaasan alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen.

Seudullinen kunnallinen viranomainen myöntää luvan yksinomaan toimivalta-alueellaan harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Seudullisia kunnallisia viranomaisia ovat:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;

2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;

4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;

5) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;

6) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

7) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;

8) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lemppälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

9) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

14 a §

Muun kuin 14 §:ssä tarkoitettun kunnan toimivalta

Muu kuin 14 §:ssä tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia

täydentääkseen alueensa joukkoliikennepalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

15 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä Ahvenanmaan valtionvirasto, joilta liikenteenharjoittajat saavat asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuja satunnaisliikenteen ja 17 artiklassa tarkoitettuja kabotaasiliikenteen kuljetuskirjavihkoja. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa mainitun asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen todistuksen omaan lukuun harjoitettavasta liikenteestä sekä ottaa vastaan asetuksen 5 artiklan 3 kohdan 5 alakohdassa tarkoitettujen ilmoitukset. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa ja 19 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

Hakijan tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on toimivaltainen myöntämään 1 momentissa mainitun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikenneluvan, peruuttamaan sen 21 artiklan tai 22 artiklan 1 ja 3 – 5 kohdan mukaisesti, määräämään seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti sekä tekemään merkinnän maantiekuljetusyritysten kansalliseen sähköiseen rekisteriin 24 artiklan mukaisesti. Ahvenanmaalla nämä tehtävät hoitaa Ahvenanmaan valtionvirasto.

Edellä 1 momentissa mainitun asetuksen III luvussa tarkoitettua säännöllisen liikenteen toimivaltainen viranomainen on se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka alueella reitti on. Ahvenanmaalla säännöllisen liikenteen luvan myöntää Ahvenanmaan valtionvirasto. Jos reitti on useam-

man kuin yhden viranomaisen toimivalta-alueella, luvan myöntää se viranomainen, jonka alueella on pisin osa reitistä.

19 §

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Joukkoliikennelupa myönnetään hakijalle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittajaasetuksen 4 ja 6 – 8 artiklassa säädettyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

2) joka on täysi-ikäinen ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

3) joka ei ole konkurssissa;

4) jolla ei ole erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Joukkoliikennelupa myönnetään EU:n liikenteenharjoittajaasetuksen 6 ja 7 artiklan ja tämän pykälän 1 momentin 3 ja 4 kohdan vaatimukset täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää mainitun asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädettyt vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten tulee olla 20 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

20 §

Liikenteestä vastaavan henkilön ja muun luonnollisen henkilön hyvä maine

Jollei 2 momentista muuta johdu, liikenteestä vastaava henkilö tai hakijana oleva luonnollinen henkilö ei ole EU:n liikenteenharjoittajaasetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen, jos:

1) hänet on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta;

2) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta taikka 1 momentissa mainitun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta;

3) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä 1 momentissa mainitun asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta; taikka

4) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen tai hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 2 tai 3 kohdassa tarkoitetusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja hakijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitetut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista joukkoliikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaa:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) teon vakavuus;
- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen asiakkaaseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teko on jokin mainitun asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista;
- 7) teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta.

20 a §

Oikeushenkilön hyvä maine

Jollei 2 momentista muuta johdu, joukkoliikenneluvan hakijana oleva oikeushenkilö ei ole EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6

artiklassa tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen, jos:

1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai

2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 20 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Joukkoliikenneluvan hakijana olevaa oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan 20 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista joukkoliikennettä.

21 §

Ammatillinen pätevyys

Joukkoliikenneluvan hakija ja liikenteestä vastaava henkilö katsotaan ammatillisesti päteviksi, jos he täyttävät EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa säädetty vaatimukset ja ovat suorittaneet linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin sekä saaneet mainitussa artiklassa tarkoitetun tutkinnon hyväksytystä suorittamisesta Liikenteen turvallisuusviraston antaman todistuksen tai virastoa edeltäneen, vastaavan todistuksen antamiseen oikeutetun viraston tai laitoksen antaman todistuksen. Yrittäjäkurssia ei vaadita henkilöltä, joka on vähintään kaksi vuotta toiminut henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy tutkintoon henkilön, jolta ei vaadita yrittäjäkurssin suorittamista.

Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin pituus on vähintään 160 oppituntia. Kurssin opetus sisältöön tulee kuulua ainakin 1 momentissa mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut aihepiirit, jotka on mainittu asetuksen liitteessä I.

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää 1 momentissa mainitun asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun kirjallisen tutkinnon ja antaa tutkinnon suorittamisesta todistuksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää tutkinnon koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

30 §

Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot

Joukkoliikennelupa on voimassa viisi vuotta. Siinä on vahvistettava liikenteessä käytettävien linja-autojen enimmäismäärä. Joukkoliikenneluvan alkuperäiskappaleen lisäksi liikenteenharjoittajalle annetaan liikenteessä käytettävien autojen enimmäismäärää vastaava määrä joukkoliikenneluvan oikeaksi todistettuja jäljennöksiä, joiden turvaominaisuudet vastaavat EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa sekä asetuksen liitteessä I yhteisöluvalle ja sen jäljennöksille asetettuja vaatimuksia.

30 a §

Valvonta

Edellä 11 §:n 1 momentissa tarkoitettujen toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten velvollisuudesta valvoa, täyttävätkö luvanhaltijat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetyt vaatimukset, säädetään mainitun asetuksen 12 artiklassa.

Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten on vähintään kerran kalenterivuodessa selvitettävä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen 19 §:ssä säädetyt joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.

30 b §

Riskiyritys

Riskiyrityksenä pidetään luvanhaltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 20 §:n 1 momentissa tai 20 a §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuista rikoksista tai rikkomuksista vähintään mainituissa lainkohdissa säädetty määrä, sekä luvanhaltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle

on määrätty 20 §:n 1 momentissa tarkoitettuista rikoksista tai rikkomuksista seuraamuksia vähintään mainitussa lainkohdassa säädetty määrä.

Luvanhaltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä eikä sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ole viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista sekä jos 20 §:n 1 momentissa ja 20 a §:n 1 momentissa tarkoitettu rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä ei enää täyty.

30 c §

Yritystarkastus

Toimivaltaisten viranomaisten toimittamista yritystarkastuksista, niiden tarkoituksesta sekä niiden kohdentamisesta riski- ja muihin yrityksiin säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa. Riskiyritykset on tarkastettava tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

Joukkoliikenneluvan haltijan on pyydyttävä 11 §:n 1 momentissa tarkoitettulle toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklassa säädetyt asiakirjat sekä verolainsäädännössä edellytetyt verotusta koskevat tiedot. Jos tarkastettava aineisto on säilytetty koneellisella tietovälineellä, luvanhaltijan on pyydyttävä saatettava aineisto selväkieliseen kirjalliseen muotoon tai yleisesti käytössä olevaan tallennusmuotoon.

Tarkastusviranomaisella on oikeus päästä tarkastuksen toimittamista varten joukkoliikenneluvan haltijan toimipaikan tiloihin ja alueille, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä varikolle. Joukkoliikenneluvan haltijan on annettava tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinakin avustettava tarkastuksessa. Tarkastusta ei saa toimittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

Tarkastusviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai siitä valmistettu jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa luvanhaltijalle. Ai-

neisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

31 §

Joukkoliikenneluvan peruuttaminen ja henkilön soveltumattomuus ammattiin

Sen lisäksi, mitä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklassa säädetään, 11 §:n 1 momentissa tarkoitetun toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on peruutettava joukkoliikennelupa ja sen oikeaksi todistetut jäljennökset määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää tai jos luvanhaltija ei enää täytä 19 §:n 1 momentin 2 tai 5 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä taikka luvanhaltija on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Keskuksen on peruutettava joukkoliikennelupa ja sen oikeaksi todistetut jäljennökset määräajaksi tai kokonaan myös, jos luvanhaltija on liikennettä harjoitettaessa sallinut liiketoimintakiellossa tai väliaikaisessa liiketoimintakiellossa olevan toimia liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) 4 tai 11 §:ssä säädetyn kiellon vastaisesti.

Jollei 35 §:stä muuta johdu, keskuksen on peruutettava joukkoliikennelupa ja sen oikeaksi todistetut jäljennökset määräajaksi tai kokonaan, jos:

1) luvanhaltija ei enää täytä 19 §:n 1 momentin 3 tai 4 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä;

2) liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä 19 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohtien edellytyksiä; taikka

3) yrityksen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei enää ole 20 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen.

Liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen menetyksen seuraamuksista säädetään 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa.

Liikenteestä vastaava henkilö voidaan katsoa ammattiin soveltuvaksi aikaisintaan kahden vuoden kuluttua siitä, kun toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on tehnyt 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen

henkilön soveltumattomuudesta johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja. Jos hyvän maineen menetys johtuu osittain tai kokonaan 20 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta vankeusrangaistuksesta, johon tuomitsemisesta on kulunut vähemmän kuin kolme vuotta, määräaika päättyy, kun tuomiosta on kulunut viisi vuotta.

33 §

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvanhaltijan pyynnöstä

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan myöntävän viranomaisen on peruutettava reittiliikennelupa ja kutsujoukkoliikennelupa osittain tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää. Pyyntö on toimitettava viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiottua liikenteen lopettamista.

Reittiliikennelupaa ei kuitenkaan saa 1 momentin nojalla peruuttaa ennen kuin 22 §:ssä tarkoitettu vähimmäisaika on umpeutunut eikä kutsujoukkoliikennelupaa ennen kuin 23 §:ssä tarkoitettu vähimmäisaika on umpeutunut, ellei luvanhaltija pyydä myös joukkoliikennelupansa peruuttamista.

Reittiliikennelupa on luvanhaltijan pyynnöstä peruutettava osittain tai kokonaan myös, jos reitin tai reittien joukkoliikenteen tarjonta on lisääntynyt peruutettavaksi pyydetyn luvan myöntämisen jälkeen. Edellytyksenä on tällöin, että peruutettavaksi haetun luvan mukainen liikenne on tappiollista. Lisäksi reittiliikennelupa on luvanhaltijan pyynnöstä peruutettava osittain tai kokonaan, jos velvollisuutta jatkaa liikenteen harjoittamista on muusta perustellusta syystä pidettävä kohtuuttomana.

34 a §

Joukkoliikenneluvan jäljennöksen väliaikainen peruuttaminen

Jos joukkoliikenneluvan haltija taikka luvanhaltijan palveluksessa oleva tai muutoin käyttämä kuljettaja on tuomittu liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten

toistuvasta ja vakavasta rikkomisesta ammattimaista linja-autoliikennettä harjoitettaessa, 11 §:n 1 momentissa tarkoitettujen toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on peruutettava yksi tai useampi tämän lain 30 §:n 1 momentissa tarkoitettu joukkoliikenneluvan oikeaksi todistettu jäljennös enintään kolmen kuukauden ajaksi. Peruutettavien luvan jäljennösten lukumäärä päätetään luvanhaltijan lupien jäljennösten kokonaismäärän ja rikkomusten määrän ja vakavuuden perusteella. Luvan jäljennöksiä ei kuitenkaan peruuteta, jos liikenteenharjoittaja tai liikenteestä vastaava henkilö on täytännyt valvontavelvollisuutensa eikä ole voinut estää rikkomusta.

Joukkoliikenneluvan haltijalle ei anneta uusia joukkoliikenneluvan jäljennöksiä sinä aikana, kun jäljennös tai jäljennöksiä on peruutettuna.

35 §

Varoitus, laiminlyönnin korjaaminen ja henkilön soveltuvuuden palauttaminen

Edellä 11 §:n 1 momentissa tarkoitettujen toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on 31 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa joukkoliikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten peruuttamisen, 34 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa liikenneluvan peruuttamisen ja 34 a §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa joukkoliikenneluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttamisen sijasta annettava luvanhaltijalle varoitus, jos luvan tai jäljennöksen peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset ja laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä.

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklasta muuta johdu ja jos liikenneluvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, viranomaisen on ennen luvan peruuttamista ja varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

Kun 31 §:n 4 momentin mukaisesti määrätty aika on kulunut, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tekee liikenteestä vastaavan henkilön ammattiin soveltuvuudesta päätöksen, joka katsotaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuksi korjaavaksi toimenpiteeksi. Edellytyksenä on, ettei henkilöä ole määrääjän kuluessa tuomittu 20 §:ssä tarkoitettuun rangaistukseen eikä muuhun seuraamukseen, jonka takia häntä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena. Jos henkilöä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena, keskus asettaa uuden 31 §:n 4 momentin mukaisen määräajan.

53 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklan 2 ja 6 kohdan, 8 artiklan 3–6 kohdan, 9 artiklan 1 kohdan, 21 artiklan, 22 artiklan 1 kohdan ja 23 artiklan 2 kohdan ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 artiklan 2 kohdan, 6 artiklan 2 kohdan, 11 artiklan 1 ja 3 kohdan, 13 ja 14 artiklan ja 15 artiklan 1 kohdan nojalla sekä muutoin tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätös voidaan panna heti täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty.

54 §

Asiakirjan esittämisvelvollisuus

Liikennettä harjoitettaessa autossa tulee olla 30 §:n 1 momentissa tarkoitettu voimassa oleva oikeaksi todistettu jäljennös joukkoliikenneluvasta ja tarvittaessa EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu yhteisöluvan jäljennös taikka kansainvälisessä sopimuksessa edellytetty lupa tai muu asiakirja, jotka on vaadittaessa esitettävä poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehelle.

56 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä tiellä linja-autolla ilman

1) 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua joukkoliikennelupaa, 9 §:n 3 momentissa tarkoitettua reittiliikennelupaa tai 9 §:n 4 momentissa tarkoitettua kutsujoukkoliikennelupaa,

2) EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai

3) Interbus-sopimuksessa tai Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenkeskisessä sopimuksessa tarkoitettua liikennelupaa, on tuomittava *luvattoman linja-autoliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

58 §

Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada joukkoliikenneluvan hakijaa ja haltijaa, liikenteestä vastaavaa henkilöä sekä yrityksen toimitusjohtajaa ja vastuunalaisia yhtiömiehiä koskevat joukkoliikenneluvan ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikenneluvan myöntämistä, luvan myöntämisen edellytysten tarkistamista, lupien peruuttamista, varoituksen antamista, EU:n liikenteenharjoittajaasetuksen 14 artiklassa tarkoitettua henkilön soveltumattomuutta koskevien asioiden käsittelyä sekä liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttamista varten tarpeelliset tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoi-

mintakielto- ja verotuksen tietojärjestelmästä.

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada poliisilta, verohallinnolta, tullilaitokselta, työsuojeluhallinnolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettua valvonnan toteuttamiseksi tiedot joukkoliikenneluvan haltijoita koskevista yritystarkastuksista ja 19 §:ssä säädettyjen joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi välttämättömät muut tiedot.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Tämän lain 12 §:n 2 ja 3 momentti, lukuun ottamatta 3 momentin 7 kohtaa, tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20 ja 12 §:n 3 momentin 7 kohta vasta päivänä heinäkuuta 20 .

Ennen 12 §:n 3 momentin 7 kohdan voimaantuloa Porin kaupunkiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa olleita säännöksiä.

Ennen lain voimaan tuloa myönnettyt joukkoliikenneluvat ovat voimassa luvassa määrätyn ajan.

Ennen lain voimaan tuloa linja-autoliikenteen yrittäjäkurssista ja kirjallisen tutkinnon suorittamisesta annetut todistukset ovat sellaisinaan voimassa.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus jakaa liikenteenharjoittajille 30 §:n 1 momentissa tarkoitettua vaatimukset täyttävät joukkoliikenneluvan jäljennökset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012. Siihen asti, kun liikenteenharjoittaja on saanut mainitussa lainkohdassa tarkoitettua jäljennökset käyttöönsä, autossa on liikennettä harjoitettaessa pidettävä oikeaksi todistettu jäljennös joukkoliikenneluvasta, ja se on vaadittaessa esitettävä poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitosmiehelle.

Henkilön, joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaiset vaatimukset, ei tarvitse suorittaa asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkintoa.

2.

Laki**maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain 3 ja 7 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain (694/2006) 3 §:n 1 momentti ja 7 § seuraavasti:

3 §

Luvan edellytykset

Liikenneyrittäjäkoulutuslupa on myönnettävä, jos:

- 1) hakijalla on riittävä kyky ja ammattitaito;
 - 2) hakijalla on toiminnan laajuuteen nähden riittävä henkilöstö ja muut voimavarat toiminnan asianmukaiseen hoitamiseen;
 - 3) hakijan toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu eikä hänelle ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa.
-

7 §

Liikenneyrittäjäkoulutuksen valvonta

Liikenteen turvallisuusviraston tulee säännöllisesti valvoa liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämistä maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 edellyttämällä tavalla. Virastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa toimiluvan haltijat antavat tämän lain mukaista liikenneyrittäjäkoulutusta. Tarkastuksia ei kuitenkaan saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
 20 .

Helsingissä 28 päivänä lokakuuta 2011

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

joukkoliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan joukkoliikennelain (869/2009) 2 §:n 7 kohta ja 16, 25, 26, 50 ja 51 §, sellaisina kuin niistä on 16 ja 51 § osaksi laissa 1694/2009 sekä 25 ja 50 § laissa 1694/2009,
muutetaan 2 §:n 6, 8 ja 10 kohta, 8 §:n 1 momentti, 9 §:n 1 ja 2 momentti, 11 §, 12 §:n 2 ja 3 momentti, 15 ja 19 – 21 §, 30 §:n 1 momentti, 31, 33 ja 35 §, 53 §:n 3 momentti, 54 §, 56 §:n 1 momentti ja 58 §,
 sellaisina kuin niistä ovat 11 ja 20 § osaksi laissa 1694/2009, 12 §:n 2 ja 3 momentti sekä 15 § laissa 1007/2010, 19 § osaksi laissa 1007/2010 ja 31 § laissa 1694/2009, sekä
lisätään lakiin uusi 14 a, 20 a, 30 a, 30 b, 30 c ja 34 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevalla asetuksella yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 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 jäsenvaltiossa annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 12/98;*

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) **EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevalla asetuksella** kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1073/2009;

(kumotaan)

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;

8) *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksella* maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1071/2009;

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;

10) *liikenteestä vastaavalla henkilöllä* EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan 5 kohdassa ja 4 artiklassa tarkoitettua henkilöä;

2 luku

Luvanvarainen liikenne

8 §

Luvan tarve

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla edellyttää liikennelupaa.

9 §

Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen

2 luku

Luvanvarainen liikenne

8 §

Luvan tarve

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla edellyttää liikennelupaa. Liikennelupaa edellytetään myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 4 kohdan b alakohdassa tarkoitettussa tilanteessa silloin, kun yrityksen pääasiallinen toiminta on muu kuin ammattimainen maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen.

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.

tiellä linja-autolla korvausta vastaan on sallittu joukkoliikenneluvan, reittiliikenneluvan tai kutsujoukkoliikenneluvan perusteella. Liikenteen harjoittamisesta viranomaisen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella säädetään palvelusopimusasetuksessa. Kansainvälisen liikenteen harjoittamisesta määrätään Interbus-sopimuksessa ja kahdenkeskisissä sopimuksissa sekä säädetään EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa, jossa myös säädetään kabotaasiliikenteen harjoittamisesta.

Joukkoliikennelupa on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia henkilöliikenteessä. Joukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Harjoitettaessa tilausliikennettä ajoja ei saa ottaa taksiasemilta.

3 luku

Toimivaltaiset viranomaiset

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

3 luku

Toimivaltaiset viranomaiset

11 §

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Edellä 10 §:ssä tarkoitetut toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ovat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia. Lisäksi mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua poliisi, työsuojeluhallinto, verohallinto ja tullilaitos sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus saada mainituilta viranomaisilta virka-apua tarkastuksissa. Asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansal-

tai tilintarkastusyhteisö. Joukkoliikenneluvan myöntävä toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 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 Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §

Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset

Yksinomaan Hyvinkään, Imatran, Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemin, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Kuopion, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun, Porin, Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen, 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 liikenne -kuntayhtymä.

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. Yksinomaan Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää Tampereen kaupungin viranomainen.

lisena yhteyspisteenä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitetun todistuksen antaa yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi. Asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §

Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset

Yksinomaan Hyvinkään, Imatran, Kajaanin, Kemin, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen tai Vaasan alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen.

Seudullinen kunnallinen viranomainen myöntää luvan yksinomaan toimivalta-alueellaan harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Seudullisia kunnallisia viranomaisia ovat:

1) *Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;*

2) *Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;*

3) *Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;*

4) *Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;*

5) *Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;*

6) *Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;*

7) *Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;*

8) *Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tam-*

pereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

9) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

14 a §

Muun kuin 14 §:ssä tarkoitetun kunnan toimivalta

Muu kuin 14 §:ssä tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia täydentääkseen alueensa joukkoliikennepalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

15 §

Yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut viranomaiset

Yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Ahvenanmaan valtionvirasto, joilta liikenteenharjoittajat saavat asetuksen 11 artiklan 4 kohdan mukaisia asiakirjoja. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa myös vastaan mainitun asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut ilmoitukset ja antaa 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetut todistukset. Mainitun asetuksen 14 ja 15 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastus- ja valvontaviranomaisia ovat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

Hakijan kotipaikan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on toimivaltainen myöntämään 1 momentissa mainitun asetuksen 3 a artiklassa tarkoitetun yhteisön liikenneluvan samoin kuin peruuttamaan sen ja ottamaan sen pois 16 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti. Ahvenanmaalla yhteisön liikenneluvan myöntää, peruuttaa ja ottaa pois Ahvenanmaan valtionvirasto.

15 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä Ahvenanmaan valtionvirasto, joilta liikenteenharjoittajat saavat asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuja satunnaisliikenteen ja 17 artiklassa tarkoitettuja kabotaasiliikenteen kuljetuskirjavihkoja. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa mainitun asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun todistuksen omaan lukuun harjoitettavasta liikenteestä sekä ottaa vastaan asetuksen 5 artiklan 3 kohdan 5 alakohdassa tarkoitetut ilmoitukset. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa ja 19 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

Hakijan tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on toimivaltainen myöntämään 1 momentissa mainitun asetuksen 4 artiklassa tarkoitetun yhteisön liikenneluvan,

Edellä 1 momentissa mainitun asetuksen 6–9 artiklassa tarkoitettu säännöllisen liikenteen luvan myöntävä viranomaisena on se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka alueella reitti on. Ahvenanmaalla säännöllisen liikenteen luvan myöntää Ahvenanmaan valtionvirasto. Jos reitti on useamman kuin yhden viranomaisen toimivalta-alueella, luvan myöntää se viranomaisena, jonka alueella on pisin osa reitistä.

peruuttamaan sen 21 artiklan tai 22 artiklan 1 ja 3 – 5 kohdan mukaisesti, määräämään seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti sekä tekemään merkinnän maantiekuljetusyritysten kansalliseen sähköiseen rekisteriin 24 artiklan mukaisesti. Ahvenanmaalla nämä tehtävät hoitaa Ahvenanmaan valtionvirasto.

Edellä 1 momentissa mainitun asetuksen III luvussa tarkoitettuna säännöllisen liikenteen toimivaltainen viranomaisena on se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka alueella reitti on. Ahvenanmaalla säännöllisen liikenteen luvan myöntää Ahvenanmaan valtionvirasto. Jos reitti on useamman kuin yhden viranomaisen toimivalta-alueella, luvan myöntää se viranomaisena, jonka alueella on pisin osa reitistä.

16 §

Yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuna viranomaisena

Yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuna toimivaltainen viranomaisena Suomessa on Liikenteen turvallisuusvirasto.

Edellä 1 momentissa mainitun asetuksen 5 ja 6 artiklassa tarkoitettuna tarkastusviranomaisena on poliisi. Poliisi on myös toimivaltainen ottamaan pois 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna väärinnettynä asiakirjana.

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,

16 §

Yhteisön kabotaasiliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuna viranomaisena

(kumotaan)

4 luku

Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

19 §

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Joukkoliikennelupa myönnetään hakijalle:
1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 4 ja 6 – 8 artiklassa säädetyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset

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 Liikenteen turvallisuusviraston antaman todistuksen tai Liikenteen turvallisuusvirastoa edeltäneen, vastaavan todistuksen antamiseen oikeutetun viraston tai laitoksen antaman todistuksen. Yrittäjäkurssin suorittamista ei vaadita henkilöltä, jolla on vähintään kaksi vuotta jatkunut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johdotehtävissä.

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 tarkoi-

set;

2) joka on täysi-ikäinen ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

3) joka ei ole konkurssissa;

4) jolla ei ole erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattuun muustodistuksiin;

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Joukkoliikennelupa myönnetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 ja 7 artiklan ja tämän pykälän 1 momentin 3 ja 4 kohdan vaatimukset täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää mainitun asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetyt vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten tulee olla 20 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia;

20 §

Liikenteestä vastaavan henkilön ja muun luonnollisen henkilön hyvä maine

Jollei 2 momentista muuta johdu, liikenteestä vastaava henkilö tai hakijana oleva luonnollinen henkilö ei ole EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettul-

tetut henkilöliikenteen aihepiirit, jotka on mainittu direktiivin liitteen I luettelossa.

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

Liikenteen turvallisuusvirasto 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.

la tavalla hyvämaineinen, jos:

1) hänet on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta;

2) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta taikka 1 momentissa mainitun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta;

3) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä 1 momentissa mainitun asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta vakavista rikkomuksesta; taikka

4) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen tai hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 2 tai 3 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja hakijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista joukkoliikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaa:

1) tekojen suuri määrä;

2) teon vakavuus;

3) teon suunnitelmallisuus;

4) teon kohdistuminen asiakkaaseen tai viranomaiseen;

5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;

6) se, että teko on jokin mainitun asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista;

7) teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta.

20 a §

Oikeushenkilön hyvä maine

Jollei 2 momentista muuta johdu, joukkoliikenneluvan hakijana oleva oikeushenkilö ei ole EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8

artiklassa tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen, jos:

1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai

2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 20 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Joukkoliikenneluvan hakijana olevaa oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan 20 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista joukkoliikennettä.

21 §

Taloudelliset voimavarat

Joukkoliikenneluvan hakijalla ja haltijalla katsotaan olevan riittävät taloudelliset voimavarat liikenteen aloittamiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen, jos hänen käytettävissään olevat varat ovat 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 tilinylitysoikeudet 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

21 §

Ammatillinen pätevyys

Joukkoliikenneluvan hakija ja liikenteestä vastaava henkilö katsotaan ammatillisesti päteviksi, jos hän täyttävät EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa säädetyt vaatimukset ja ovat suorittaneet linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin sekä saaneet mainitussa artiklassa tarkoitetun tutkinnon hyväksytystä suorittamisesta Liikenteen turvallisuusviraston antaman todistuksen tai virastoa edeltäneen, vastaavan todistuksen antamiseen oikeutetun viraston tai laitoksen antaman todistuksen. Yrittäjäkurssia ei vaadita henkilöltä, joka on vähintään kaksi vuotta toiminut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy tutkintoon henkilön, jolta ei vaadita yrittäjäkurssin suorittamista.

Linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin pituus on vähintään 160 oppituntia. Kurssin opetus sisältöön tulee kuulua ainakin 1 momentissa mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut aihepiirit, jotka on mainittu asetuksen liitteessä I.

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää 1 momentissa mainitun asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun kirjallisen tutkinnon ja antaa tutkinnon suorittamisesta todistuksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää tutkinnon koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

Voimassa oleva laki

antama takaussitoumus tai pankkitalletus; tai
2) todistuksella, jonka on antanut Keskus-
kauppakamarin tai kauppakamarin hyväksy-
mä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö
taikka henkilö, joka on merkitty julkishallin-
non ja -talouden tilintarkastuslautakunnan pi-
tämään luetteloon julkishallinnon ja -talouden
tilintarkastajan tutkinnon suorittaneista henki-
löistä.

5 luku

Lupamenettely

25 §

Joukkoliikenneluvan hakeminen

Joukkoliikennelupaa koskeva hakemus on tehtävä kirjallisesti 10 §:n mukaiselle toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Hakemuksessa on esitettävä sen ratkaisemisen edellyttämät tiedot hakijan oikeustoimikelpoisuudesta, hyvämaineisuudesta, vakavaraisuudesta ja ammattitaidosta sekä toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen pyytämät muut hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset 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 tarkoitetulla asiakirjalla;*
- 3) ammattitaitonsa ammattiin pääsydirektiivin mukaisella todistuksella hyväksytystä kirjallisesta kokeesta.*

5 luku

Lupamenettely

25 §

Joukkoliikenneluvan hakeminen

(kumotaan)

26 §

Muusta Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta olevalta hakijalta edellytettävät asiakirjat

(kumotaan)

30 §

Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot

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

30 §

Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot

Joukkoliikennelupa on voimassa viisi vuotta. Siinä on vahvistettava liikenteessä käytettävien linja-autojen enimmäismäärä. *Joukkoliikenneluvan alkuperäiskappaleen lisäksi liikenteenharjoittajalle annetaan liikenteessä käytettävien autojen enimmäismäärää vastaava määrä joukkoliikenneluvan oikeaksi todistettuja jäljennöksiä, joiden turvaominaisuudet vastaavat EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa sekä asetuksen liitteessä I yhteisöluvulle ja sen jäljennöksille asetettuja vaatimuksia.*

30 a §

Valvonta

Edellä 11 §:n 1 momentissa tarkoitettujen toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten velvollisuudesta valvoa, täyttävätkö luvanhaltijat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädettyt vaatimukset, säädetään mainitun asetuksen 12 artiklassa.

Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten on vähintään kerran kalenterivuodessa selvitettävä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen 19 §:ssä säädetty joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.

30 b §

Riskiyritys

Riskiyrityksenä pidetään luvanhaltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 20 §:n 1 momentissa tai 20 a §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista vähintään mainituissa lainkohdissa säädetty määrä, sekä luvanhaltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jon-

ka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty 20 §:n 1 momentissa tarkoitettuja rikoksista tai rikkomuksista seuraamuksia vähintään mainitussa lainkohdassa säädetty määrä.

Luvanhaltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä eikä sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ole viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista sekä jos 20 §:n 1 momentissa ja 20 a §:n 1 momentissa tarkoitettu rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä ei enää täyty.

30 c §

Yritystarkastus

Toimivaltaisten viranomaisten toimittamista yritystarkastuksista, niiden tarkoituksesta sekä niiden kohdentamisesta riski- ja muihin yrityksiin säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa. Riskiyritykset on tarkastettava tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

Joukkoliikenneluvan haltijan on pyydyttävä 11 §:n 1 momentissa tarkoitettulle toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklassa säädettyt asiakirjat sekä verolainsäädännössä edellytetyt verotusta koskevat tiedot. Jos tarkastettava aineisto on säilytetty koneellisella tietovälillä, luvanhaltijan on pyydyttävä saatettava aineisto selväkieliseen kirjalliseen muotoon tai yleisesti käytössä olevaan tallennusmuotoon.

Tarkastusviranomaisella on oikeus päästä tarkastuksen toimittamista varten joukkoliikenneluvan haltijan toimipaikan tiloihin ja alueille, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä varikolle. Joukkoliikenneluvan haltijan on annettava tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinakin avustettava tarkastuksessa. Tarkastusta ei saa toimittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

Tarkastusviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai siitä valmistettu jäljennös muualla tapahtuvaa

tarkastusta varten, jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta häirtä luvanhaltijalle. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

31 §

Joukkoliikenneluvan peruuttaminen

Jollei 35 §:stä muuta johdu, luvan myöntävä toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi peruuttaa joukkoliikenneluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Lupa on peruutettava, jos luvanhaltija sitä pyytää.

31 §

Joukkoliikenneluvan peruuttaminen ja henkilön soveltumattomuus ammattiin

Sen lisäksi, mitä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklassa säädetään, 11 §:n 1 momentissa tarkoitetun toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on peruutettava joukkoliikennelupa ja sen oikeaksi todistetut jäljennökset määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää tai jos luvanhaltija ei enää täytä 19 §:n 1 momentin 2 tai 5 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä taikka luvanhaltija on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Keskuksen on peruutettava joukkoliikennelupa ja sen oikeaksi todistetut jäljennökset määräajaksi tai kokonaan myös, jos luvanhaltija on liikennettä harjoittaessa sallinut liiketoimintakiellossa tai väliaikaisessa liiketoimintakiellossa olevan toimia liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) 4 tai 11 §:ssä säädetyn kiellon vastaisesti.

Jollei 35 §:stä muuta johdu, keskuksen on peruutettava joukkoliikennelupa ja sen oikeaksi todistetut jäljennökset määräajaksi tai kokonaan, jos:

1) luvanhaltija ei enää täytä 19 §:n 1 momentin 3 tai 4 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä;

2) liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä 19 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohtien edellytyksiä; taikka

3) yrityksen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei enää ole 20 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen.

Liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen menetyksen seuraamuksista säädetään 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa.

Liikenteestä vastaava henkilö voidaan katsoa ammattiin soveltuvaksi aikaisintaan kahden vuoden kuluttua siitä, kun toimivaltainen

elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on tehnyt 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen henkilön soveltumattomuudesta johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja. Jos hyvän maineen menetys johtuu osittain tai kokonaan 20 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta vankeusrangaistuksesta, johon tuomitsemista on kulunut vähemmän kuin kolme vuotta, määräaika päättyy kun tuomiosta on kulunut viisi vuotta.

33 §

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvanhaltijan pyynnöstä

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan myöntävän viranomaisen on peruutettava reittiliikennelupa ja kutsujoukkoliikennelupa osittain tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää. Pyyntö on toimitettava viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiotua 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 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.

33 §

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvanhaltijan pyynnöstä

Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan myöntävän viranomaisen on peruutettava reittiliikennelupa ja kutsujoukkoliikennelupa osittain tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää. Pyyntö on toimitettava viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiotua liikenteen lopettamista.

Reittiliikennelupaa ei kuitenkaan saa 1 momentin nojalla peruuttaa ennen kuin 22 §:ssä tarkoitettu vähimmäisaika on umpeutunut eikä kutsujoukkoliikennelupaa ennen kuin 23 §:ssä tarkoitettu vähimmäisaika on umpeutunut, eikä kutsujoukkoliikennelupaa ennen kuin 23 §:ssä tarkoitettu vähimmäisaika on umpeutunut, ellei luvanhaltija pyydä myös joukkoliikennelupansa peruuttamista.

Reittiliikennelupa on luvanhaltijan pyynnöstä peruutettava osittain tai kokonaan myös, jos reitin tai reittien joukkoliikenteen tarjonta on lisääntynyt peruutettavaksi pyydetyn luvan myöntämisen jälkeen. Edellytyksenä on tällöin, että peruutettavaksi haetun luvan mukainen liikenne on tappiollista. *Lisäksi reittiliikennelupa on luvanhaltijan pyynnöstä peruutettava osittain tai kokonaan, jos velvollisuutta jatkaa liikenteen harjoittamista on muusta perustellusta syystä pidettävä kohtuuttomana.*

34 a §

Joukkoliikenneluvan jäljennöksen väliaikainen peruuttaminen

Jos joukkoliikenneluvan haltija tai luvan haltijan palveluksessa oleva tai muutoin käyttämä kuljettaja on tuomittu liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten toistuvasta ja vakavasta rikkomisesta ammattimaista linja-autoliikennettä harjoitettaessa, 11 §:n 1 momentissa tarkoitetun toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on peruutettava yksi tai useampi tämän lain 30 §:n 1 momentissa tarkoitettu joukkoliikenneluvan oikeaksi todistettu jäljennös enintään kolmen kuukauden ajaksi. Peruutettavien luvan jäljennösten lukumäärä päättään luvan haltijan lupien jäljennösten kokonaismäärän ja rikkomusten määrän ja vakavuuden perusteella. Luvan jäljennöksiä ei kuitenkaan peruuteta, jos liikenteenharjoittaja tai liikenteestä vastaava henkilö on täyttänyt valvontavelvollisuutensa eikä ole voinut estää rikkomusta.

Joukkoliikenneluvan haltijalle ei anneta uusia joukkoliikenneluvan jäljennöksiä sinä aikana, kun jäljennös tai jäljennöksiä on peruutettuna.

35 §

Varoitus ja laiminlyönnin korjaaminen

Liikenneluvan myöntävän viranomaisen on 31 §:ssä ja 34 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa liikenneluvan peruuttamisen sijasta annettava luvan haltijalle varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet 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 luvan haltijalle mahdollisuus asetetussa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

35 §

Varoitus, laiminlyönnin korjaaminen ja henkilön soveltuvuuden palauttaminen

Edellä 11 §:n 1 momentissa tarkoitetun toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on 31 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa joukkoliikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten peruuttamisen, 34 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa liikenneluvan peruuttamisen ja 34 a §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa joukkoliikenneluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttamisen sijasta annettava luvan haltijalle varoitus, jos luvan tai jäljennöksen peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset ja laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä.

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklasta muuta johdu ja jos liikenneluvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen

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

Kun 31 §:n 4 momentin mukaisesti määrätty aika on kulunut, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tekee liikenteestä vastaavan henkilön ammattiin soveltuvuudesta päätöksen, joka katsotaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuksi korjaavaksi toimenpiteeksi. Edellytyksenä on, ettei henkilöä ole määräjän kuluessa tuomittu 20 §:ssä tarkoitettuun rangaistukseen eikä muuhun seuraamukseen, jonka takia häntä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena. Jos henkilöä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena, keskus asettaa uuden 31 §:n 4 momentin mukaisen määräjän.

7 luku

Liikenteen harjoittaminen

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 toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksyttäväksi. Hänen tulee ammattitaitovaatimusta lukuun ottamatta täyttää liikenteestä vastaavalle henkilölle säädetyt vaatimukset.

Jos joukkoliikenneluvan haltija joutuu konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa liikenteen hoitoa kolmen kuukauden ajan konkurssiin joutumisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, haluaako se käyttää hyväkseen tätä oikeutta. Liikenteestä vastaavalle henkilölle asetetuista

7 luku

Liikenteen harjoittaminen

50 §

Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä

(kumotaan)

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 toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Jos liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä säädettyjä vaatimuksia, luvanvahaltijan tulee välittömästi asiasta tiedon saatuaan toimittaa siitä ilmoitus toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

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.

8 luku

Erinäiset säännökset

53 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

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

51 §

Liikenteestä vastaavan henkilön vaihtaminen

(kumotaan)

8 luku

Erinäiset säännökset

53 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklan 2 ja 6 kohdan, 8 artiklan 3–6 kohdan, 9 artiklan 1 kohdan, 21 artiklan, 22 artiklan 1 kohdan ja 23 artiklan 2 kohdan ja EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 4 artiklan 2 kohdan, 6 artiklan 2 kohdan, 11 artiklan 1 ja 3 kohdan, 13 ja 14 artiklan ja 15 artiklan 1 kohdan nojalla sekä muutoin tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätös voidaan panna heti täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty.

54 §

Asiakirjan esittämisvelvollisuus

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

56 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä tiellä linja-autolla ilman tässä laissa tarkoitettua joukkoliikennelupaa, reittiliikennelupaa, kutsujoukkoliikennelupaa, yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettua yhteisöluvaa tai säännöllisen liikenteen lupaa, yhteisön kabotaasiliikennettä 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.

58 §

Oikeus rekisteritietojen saantiin

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada joukkoliikenneluvan hakijaa, haltijaa ja liikenteestä vastaavaa henkilöä koskevia tietoja sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä *joukko-*

54 §

Asiakirjan esittämisvelvollisuus

Liikennettä harjoitettaessa autossa tulee olla *30 §:n 1 momentissa tarkoitettu voimassa oleva* oikeaksi todistettu jäljennös joukkoliikenneluvasta ja tarvittaessa *EU:n yhteisön kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu yhteisöluvan jäljennös taikka kansainvälisessä sopimuksessa edellytetty* lupa tai muu asiakirja, jotka on vaadittaessa esitettävä poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehelle.

56 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä tiellä linja-autolla ilman

1) *9 §:n 2 momentissa tarkoitettua joukkoliikennelupaa, 9 §:n 3 momentissa tarkoitettua reittiliikennelupaa tai 9 §:n 4 momentissa tarkoitettua kutsujoukkoliikennelupaa,*

2) *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai*

3) *Interbus-sopimuksessa tai Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenkeskisessä sopimuksessa tarkoitettua liikennelupaa,*

on tuomittava *luvattoman linja-autoliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

58 §

Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada joukkoliikenneluvan hakijaa ja haltijaa, liikenteestä vastaavaa henkilöä *sekä yrityksen toimitusjohtajaa ja vastuunalaisia yhtiömiehiä koskevat joukko-*

liikenneluvan ja yhteisön kansainvälistä liikennettä koskevan asetuksen 3 a artiklassa tarkoitetun yhteisön liikenneluvan myöntämistä, lupien myöntämisen edellytysten tarkistamista ja lupien peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä sekä liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttamista varten.

koliikenneluvan ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikenneluvan myöntämistä, luvan myöntämisen edellytysten tarkistamista, lupien peruuttamista, varoituksen antamista, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa tarkoitetun henkilön soveltumattomuutta koskevien asioiden käsittelyä sekä liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttamista varten tarpeelliset tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä.

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada poliisilta, verohallinnolta, tullilaitokselta, työsuojeluhallinnolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitetun valvonnan toteuttamiseksi tiedot joukkoliikenneluvan haltijoita koskevista yritystarkastuksista ja 19 §:ssä säädettyjen joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi välttämättömät muut tiedot.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Tämän lain 12 §:n 2 ja 3 momentti, lukuun ottamatta 3 momentin 7 kohtaa, tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20 ja 12 §:n 3 momentin 7 kohta vasta päivänä kuuta 20 .

Ennen 12 §:n 3 momentin 7 kohdan voimaantuloa Porin kaupunkiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa olleita säännöksiä.

Ennen lain voimaan tuloa myönnettyt joukkoliikenneluvat ovat voimassa luvassa määrätyn ajan.

Ennen lain voimaan tuloa linja-autoliikenteen yrittäjäkurssista ja kirjallisen tutkinnon suorittamisesta annetut todistukset ovat sellaisinaan voimassa.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus jakaa liikenteenharjoittajille 30 §:n 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset täyttävät joukkoliikenneluvan jäljennökset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012. Siihen asti, kun liikenteenharjoittaja on saanut mainitussa lainkohdassa tarkoitetut jäljen-

nökset käyttöönsä, autossa on liikennettä harjoitettaessa pidettävä oikeaksi todistettu jäljennös joukkoliikenneluvasta, ja se on vaadittaessa esitettävä poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitomiehelle.

Henkilön, joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaiset vaatimukset, ei tarvitse suorittaa asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkintoa.

2.

Laki**maantielikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain 3 ja 7 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan maantielikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetun lain (694/2006) 3 §:n 1 momentti ja 7 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Luvan edellytykset

Luvan edellytykset

Liikenneyrittäjäkoulutuslupa on myönnettävä, jos:

- 1) hakijalla on riittävä kyky ja ammattitaito;
- 2) hakijalla on toiminnan laajuuteen nähden riittävä henkilöstö ja muut voimavarat toiminnan asianmukaiseen hoitamiseen;
- 3) hakija on oikeustoimikelpoinen.

Liikenneyrittäjäkoulutuslupa on myönnettävä, jos:

- 1) hakijalla on riittävä kyky ja ammattitaito;
- 2) hakijalla on toiminnan laajuuteen nähden riittävä henkilöstö ja muut voimavarat toiminnan asianmukaiseen hoitamiseen;
- 3) *hakijan toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu eikä hänelle ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa.*

7 §

7 §

Liikenneyrittäjäkoulutuksen valvonta

Liikenneyrittäjäkoulutuksen valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämistä. Virastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa toimiluvan haltijat antavat tämän lain mukaista liikenneyrittäjäkoulutusta. Tarkastusta ei kuitenkaan saa suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa.

Liikenteen turvallisuusviraston *tulee säännöllisesti valvoa liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämistä maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 edellyttämällä taval-*

la. Virastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa toimiluvan haltijat antavat *tämän* lain mukaista liikenneyrittäjäkoulutusta. Tarkastuksia ei kuitenkaan saa suorittaa *pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .
