

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettua lakia.

Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (ETA-sopimus) mukaan julkista liikennettä harjoittavilla yrityksillä ei ole velvollisuutta harjoittaa kannattamatonta liikennettä, jollei niille makseta asianmukaista hyvitystä. Julkisin varoin voidaan ostaa liikennepalveluja noudattaen julkisista hankinnoista annettuja säännöksiä. Esityksessä ehdotetaan kumottavaksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain palveluvelvoitteita koskevat kohdat.

Ehdotuksen mukaan liikennelupatoimivaltaa siirrettäisiin liikenneministeriöltä lääninhallituksille niin, että vain läänin rajan ylittävän pikavuoroliikenteen lupien myöntäminen jäisi liikenneministeriölle. Asetuksella voitaisiin siirtää toimivaltaa lääninhallituksilta kunnille ja nyt myös kuntayhtymille.

Esityksen keskeisenä sisältönä on lisäksi liikennelupajärjestelmän yksinkertaistaminen. Lupatyyppejä olisi vain neljä: joukkoliikennelupa, linjaliikennelupa, taksilupa ja sairaankuljetuslupa. Linjaliikennelupaa lukuun ottamatta luvat oikeuttaisivat harjoittamaan liikennettä koko maassa.

Joukkoliikenneluvan voisi saada jokainen laissa säädetty edellytykset täyttävä. Sen nojalla saisi harjoittaa tilausliikennettä ja ostoliikennettä. Muutos merkitsisi alalle pääsyn vapauttamista.

Linjaliikennelupa ei olisi enää tarpeen silloin, kun liikenne ostetaan julkisin varoin, vaan sen korvaisi sopimus. Tämä merkitsisi myös päätösvallan siirtymistä kuntiin. Linjaliikenteen sisäiset samoin kuin linja- ja tilausliikenteen väliset ristisubventiot poistettaisiin laista.

Taksiluvan hakijoilta edellytettäisiin pääsääntöisesti yrittäjäkoulutusta. Lupia myönnettäessä korostettaisiin entistä enemmän asiakkaiden tarpeiden huomioon ottamista.

Taksien tilauskeskuksia koskevaa sääntelyä kevennettäisiin. Taksiautoilijoilla ei olisi enää velvollisuutta liittyä tilauskeskukseen ja samalla alueella voisi toimia useita tilauskeskuksia. Taksiliikenteen sääntelystä lääninhallitusten vahvistamilla ohjesäännöillä luovuttaisiin.

Muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994, taksiliikennettä koskevat muutokset kuitenkin pääosin 1 päivänä tammikuuta 1995.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	3	3.3. Ympäristövaikutukset	9
YLEISPERUSTELUT	3	3.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan	9
1. Nykytila	3	4. Asian valmistelu	9
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	3	5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	10
1.2. Kansainvälinen tilanne ja ulko- maiden		YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	10
lainsäädäntö	4	1. Lakiehdotuksen perustelut	10
1.2.1. Linja-autoliikenne	4	2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	19
1.2.2. Taksiliikenne	6	3. Voimaantulo	19
1.3. Nykytilan arviointi	6	LAKIEHDOTUS	20
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset ...	7	Rinnakkaistekstit	27
3. Esityksen vaikutukset	8		
3.1. Taloudelliset vaikutukset	8		
3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset ..	9		

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettu laki ja asetus (343 ja 347/91), jäljempänä henkilöliikennelaki ja -asetus tulivat voimaan 1 päivänä maaliskuuta 1991. Niitä täydentävät useilla liikenneministeriön päätöksillä annetut tarkemmat määräykset muun muassa taksoista ja valtionavuista sekä 21 päivänä toukokuuta 1993 annettu päätös luvanvaraisen linja-autoliikenteen harjoittajan ammattitaidon ja vakavaraisuuden osoittamisesta (458/93).

Henkilöliikennelailla saatettiin keskeiset säännökset lain tasolle. Samalla erotettiin henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset eri lakeihin. Tavaraliikenteen sääntelyä purettiin muun muassa luopumalla tarveharkinnasta liikennelupia myönnettäessä, ja päätösvaltaa delegoitiin liikenneministeriöltä lääninhallituksille.

Myös henkilöliikennelailla kevennettiin sääntelyä. Tarveharkinnat luovutettiin kuitenkin säilytettiin, samoin linja-autoliikenteen ristisubventiot, taksanvahvistus sekä toimivallan jako lähes ennallaan.

Laki sisälsi myös uudistuksia. Niitä olivat säännökset suunnittelusta ja valtionavuista sekä lain soveltamisalan ulottaminen eräiltä osin raide-, vesi- ja ilmaliikenteeseen. Lisäksi asetuksessa määriteltiin kilpailuttamisen soveltamistilanteet ja annettiin yrityksille oikeus käyttää alihankintaa. Linjaliikennettä täydentävän joukkoliikenteen harjoittaminen mahdollistettiin ilmoituksen perusteella ilman linjaliikennelupaa.

Henkilöliikennelain soveltamiskäytäntö on muuttunut linja-autoliikennettä koskevista asioista seuraavasti: Kannattamattoman linjaliikenteen lakkauttamiseen on suostuttu entistä helpommin. Valtakunnallisten taksojen vahvistusta on vähennetty. Se on rajoitettu lähinnä työ- ja koulumatkaliikenteessä käytettäviin sarjalippuihin. Yritykset ovat hyödyntäneet alihankintaa jossain määrin. Sen sijaan mahdollisuutta tarjota joukkoliikennepalveluja ilmoituksen perusteella on käytetty hyväksi vain vähän.

Tarveharkintaa on sovellettu entistä joustavamalla tavalla. Lain uutta, entistä laajempaa mahdollisuutta liikennelupien peruuttamiseen

ei ole käytetty lainkaan. Valtionavun myöntämistä koskeva säännös ei ole saanut itsenäistä merkitystä, vaan valtionavun käyttötarkoitukset on määritelty valtion talousarvion perusteissa. Asetuksen kilpailuttamista koskeva säännös on jäänyt lähes soveltamatta.

Taksiliikenteessä on tapahtunut seuraavia muutoksia: Lääninhallitukset ovat vahvistaneet taksiohjesäännön ja taksiradio-ohjesäännön liikenneministeriön suositusten mukaisesti. Tilauskeskuksia on ryhdytty hyväksymään, mutta maaseutuoloissa osa taksiautoilijoista on pitänyt tilauskeskukseen liittymisvelvollisuutta rasitteena. Kaupungeissa on jossain määrin ilmennyt halukkuutta kilpailevien tilauskeskusten perustamiseen.

Osa invataksiyrittäjistä haluaisi harjoittaa myös ryhmäkuljetuksia, osa haluaisi kuitenkin pitäytyä vain nykyisissä tehtävissään. Vammaisjärjestöt ovat toivoneet, että vain vammaisille tarkoitetuista erillisratkaisista luovuttaisiin.

Vuosina 1985—1992 linja-autoliikennepalvelujen tarjonta on yleisesti ottaen ollut aleneva. Kysyntä on kuitenkin alentunut selvästi tarjontaa nopeammin. Linja-autoliikenteen hinnat ovat nousseet kuluttajahintoja enemmän.

Linja-autoyrittysten kannattavuus on ollut vuosina 1982—1992 keskimäärin tyydyttävä. Vakavaraisuus on ollut tyydyttävä tai lähes tyydyttävä, mutta heikkenevä. Maksuvalmius on ollut hyvä. Kaluston keski-ikä on kasvanut vuodella. Liikennetyyppien ja yritysten samoin kuin eri alueiden välillä on eroja. Sopimusliikenteen talous on selvästi paras. Yritysten kannattavuuteen vaikuttavat tulevaisuudessa erityisesti arvonlisäverojärjestelmään siirtyminen, dieselpolttoaineen hinta veroineen sekä julkisen rahoituksen määrä.

Taksiliikenteen tarjonta lisääntyi 1980-luvun lopulla kysynnän lisääntymisen myötä varsinkin kaupungeissa. Suomessa on keskimäärin noin 530 asukasta taksia kohden. Taloudellisen taantuman ja laman aikana kysyntä on vähentynyt huomattavasti. Hintakehitys on ollut samansuuntainen kuin linja-autoliikenteessäkin, mutta taksat eivät ole nousseet yhtä paljon. Toimialan taloudellinen tilanne on yleisesti ottaen ollut tyydyttävä.

Julkisia varoja käytettiin liikennepalvelujen tukemiseen ja ostamiseen vuonna 1993 kaikkiaan noin 2,9 miljardia markkaa. Siitä valtion

osuus on noin 1,66 miljardia markkaa ja kuntien osuus noin 1,26 miljardia markkaa. Valtion käyttämästä summasta liikennehallinnon osuus on 523 miljoonaa markkaa, opetushallinnon osuus 428 miljoonaa markkaa ja sosiaali- ja terveyshallinnon osuus 711 miljoonaa markkaa. Kuntien käyttämästä summasta noin 900 miljoonaa markkaa on kaupunkien maksamaa paikallisliikenteen nettorahoitusta.

Liikennehallinnonala (mukaan lukien kuntien osuus) käytti varoja joukkoliikenteeseen seuraavasti (miljoonaa markkaa):

	1991	1992	1993
linja-autot ja taksit	256	281	246
junaliikenne	300	330	255
kevytreittiliikenne ..	—	2	2
suunnittelu ym.	8	10	20
kuntien osuus	30	35	35
yhteensä	594	658	558

1.2. Kansainvälinen tilanne ja ulkomaiden lainsäädäntö

1.2.1. Linja-autoliikenne

Yleistä

Joukkoliikenteen harjoittamista koskeva lainsäädäntö vaihtelee huomattavasti Euroopan eri maissa. Tarveharkintaisia järjestelmiä on edelleen olemassa. Pisimmälle sääntelyn purkaminen on viety Isossa-Britanniassa. Myös Ruotsissa ja Tanskassa on edetty johdonmukaisesti kohti vapaampaa järjestelmää.

Iso-Britannia

Sääntelyn purkaminen aloitettiin Isossa-Britanniassa vuonna 1980 poistamalla ensin pitkän matkan linja-autoliikennettä koskeva sääntely. Vuonna 1985 poistettiin Lontoota lukuun ottamatta paikallisen liikenteen sääntely kokonaan. Liikenneluvat poistettiin, ja niiden sijasta on käytössä ilmoitusmenettely, jossa yrittäjät rekisteröivät haluamansa liikenteen. Liikenne hoidetaan lipputuloperusteisesti. Paikalliset viranomaiset ostavat tarvittavan lisäliikenteen käyttäen tarjouskilpailua. Yksityistäminen on liittynyt kiinteästi sääntelyn purkamiseen.

Muutoksen seuraukset ovat olleet osin

myönteisiä osin kielteisiä. Suorat subventiot ovat vähentyneet merkittävästi, liikenteenharjoittajien määrä on lisääntynyt tuntuvasti, työvoimakustannukset ovat alentuneet, tuotannon tehokkuus on kasvanut ja ajokilometrit ovat lisääntyneet. Toisaalta muutos on aiheuttanut matkustajissa epävarmuutta ja hämmennystä, taksat ovat kohonneet merkittävästi, matkustajainformaatio on heikentynyt, haja-asutusalueiden palvelut ovat huonontuneet, kaluston ikä on kasvanut, yhtenäisen matkalippujärjestelmän käyttö on supistunut ja matkustajamäärät ovat vähentyneet huomattavasti.

Lontoon alueen joukkoliikenteen järjestämisestä on oma lakinsa, jonka mukaan järjestämisvastuu on kahdella liikennelaitoksella eli London Regional Transportilla (LRT) yhdessä Railways Boardin kanssa. LRT voi perustaa yhtiön tai tehdä sopimuksia liikennöinnin hoitamisesta. LRT:llä on velvollisuus järjestää tarjouskilpailu edellyttäen, että se on tarkoituksenmukaista. Vuonna 1993 puolesta Lontoon liikenteestä on järjestetty tarjouskilpailu. Näin on saatu 15 %:n kustannussäästö.

Ruotsi

Ruotsissa vuonna 1978 annetun lain mukaan paikallisen ja alueellisen liikenteen järjestämisestä vastaavat lääninhallitus ja kunnat yhdessä. Vuonna 1985 annetulla lailla sääntelyä vähennettiin: 1 päivästä heinäkuuta 1989 lähtien vanhat linjaliikenneluvat lakkasivat olemasta voimassa, ja joukkoliikenteestä vastaavilla viranomaisilla oli oikeus liikennöidä ilman liikennelupaa. Lupansa menettäneillä yrityksillä oli oikeus vaatia viranomaisia lunastamaan kalustonsa. Jos ne osallistuivat tarjouskilpailuun, ne menettivät oikeutensa vaatia lunastusta.

Vuoden 1988 laki kevensi lupamenettelyä. Liikennöitsijakohtaisen luvan myöntäminen ei enää perustunut liikenteen tarpeellisuuteen, mutta hakijan soveltuvuuden tutkiminen tuli tiukemmaksi. Läänen välisen linjaliikenteen ja tilausliikenteen sääntelyä vähennettiin huomattavasti. Aikataulujen ja taksojen vahvistamisesta luovuttiin.

Muutokset merkitsivät sitä, että joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavat saattoivat ottaa käyttöön kilpailuttamismenettelyn. Kaiken liikenteen osalta ei ole vielä järjestetty tarjouskilpailuja, ja läänikohtaiset vaihtelut ovat suu-

ret. Vuoden 1993 loppuun mennessä noin puolet läänien bussiliikenteestä hoidetaan tarjouskilpailun perusteella. Läänikohtaiset säästöt ovat vaihdelleet 5 ja 15 %:n välillä, yksittäisissä tarjouskilpailussa on saatu jopa 30 %:n säästö. Keskimääräinen yrittäjäkoko on kasvanut. Alalle on tullut myös uusia pienyrittäjiä. Matkalippujen hinnat eivät ole muuttuneet mainittavasti. Liberalisointia on jatkettu lisäämällä kilpailua pitkän matkan liikenteessä vuoden 1993 alusta lukien.

Ruotsi on ottanut Ison-Britannian kokemukset huomioon omaa järjestelmäänsä kehittäessään. Se on pyrkinyt välttämään brittijärjestelmän epäkohtia, joina on pidetty linjaston koordinoimattomuutta, tiedotusongelmia ja epätervettä kilpailua.

Tanska

Tanskassa on käytössä sopimusliikenne. Kööpenhaminan alueella on siirrytty tarjouskilpailuihin vaiheittain vuodesta 1989 lähtien. Kilpailuttaminen on aloitettu myös Norjassa.

Euroopan Unioni (EU)

EU:ssa julkista liikennettä säännellään julkisten palveluiden käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä oleellisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1191/69 (palveluvelvoiteasetus), jota on muutettu asetuksella (ETY) N:o 1893/91. Julkisen palvelun velvoitteella tarkoitetaan asetuksen 2 artiklan mukaan velvoitteita, joita yritys ei omien taloudellisten etujensa vuoksi ottaisi kantaakseen. Velvoite voi koskea liikennöintiä, kuljettamista tai hintaa. Asetuksen 1 artiklan mukaan velvoitteet on pääsääntöisesti lakautettava.

Lähtökohtana on, että velvoitteista on luovuttava. Alueellisessa ja paikallisessa liikenteessä velvoitteet voidaan kuitenkin säilyttää, mutta yrityksellä on oikeus täysimääräiseen korvaukseen. Yrityksen on eriytettävä kirjanpitosensa niin, että korvausta saavaa liikennettä koskeva osa kirjanpidosta on omana osastonaan.

Pääsäännön mukaan tarvittavat täydentävät palvelut ostetaan käyttäen tarjouskilpailua, jota puolestaan säätelevät julkisia hankintoja koskevat direktiivit. Liikennepalvelujen kannal-

ta keskeinen on julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annettu neuvoston direktiivi 92/50/ETY (palveluhankintadirektiivi). Se kuuluu ETA-sopimuksen lisäpöytäkirjaan ja tullee Suomessa voimaan noin puoli vuotta ETA-sopimuksen voimaantulon jälkeen. Tärkeimmät säännökset sisältyvät jo hyväksyttyyn julkisista hankinnoista annettuun lakiin (1505/92).

ETA-sopimuksen 49 artiklan mukaan julkisten palvelujen velvoitteiden täyttämisestä maksetut korvaukset ovat hyväksyttäviä. Lisäksi ETA-sopimukseen kuuluu tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70. Sen mukaan hyväksytyt korvaukset sellaisista hintavelvoitteista, jotka eivät ole palveluvelvoiteasetuksen 2 artiklan 5 kohdan määritelmässä tarkoitettuja ja korvaukset yrityksille, joihin palveluvelvoiteasetusta ei sovelleta. Suomessa palveluvelvoiteasetusta sovelletaan kaikkiin maantieliikennettä harjoittaviin yrityksiin.

Linja-autoliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevat säännökset sisältyvät maanteiden kansallisen ja kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä annettuun neuvoston direktiiviin 74/562/ETY (ammattiin-pääsydirektiivi), jota on muutettu direktiivillä 89/438/ETY. Ammattiin pääsyn edellytyksenä ovat hyvä maine, riittävä vakavaraisuus ja säädetty ammattitaito. Ammattiin-pääsydirektiivin sisältöä on selostettu tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa 9 §:n kohdalla.

Palveluvelvoiteasetuksen muutos tuli Euroopan yhteisöissä (EY) voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1992. Liikennepalveluja ostettaessa sovellettava palveluhankintadirektiivi (92/50/ETY) tuli voimaan vasta 1 päivänä heinäkuuta 1993. Kaikki julkisia hankintoja koskevat uudet direktiivit eivät ole vielä voimassa. Siksi tämän hetkistä tilannetta EU-maissa ei voida kaikilta osin pitää mallina arvioitaessa Suomen järjestelmän muutostarpeita. Kaikki edellä mainitut säädökset kuuluvat ETA-sopimukseen, joten myös Suomen on sopeutettava järjestelmänsä EY-säännösten mukaiseksi.

ETA-sopimuksen lisäpöytäkirjaan kuuluvat yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 684/92 ja edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvalti-

oissa annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2454/92.

Asetus (ETY) N:o 684/92 sisältää kansainvälistä liikennettä koskevat säännökset. Luvanvaraista on säännöllinen liikenne sekä edestakaisliikenne, joka ei sisällä majoitusta. Muuta liikennettä harjoitettaessa ei tarvita erillistä lupaa, mutta valvonta-asiakirja on pidettävä mukana. Tarvittavat luvat annetaan jäsenmaiden toimivaltaisten viranomaisten yhteisellä sopimuksella.

Asetuksella (ETY) N:o 2454/92 säädetään kabotaasiliikenteestä, jolla tarkoitetaan jäsenvaltion liikenteenharjoittajan oikeutta harjoittaa toisen jäsenvaltion sisäistä liikennettä. Pyrkimyksenä on ensi vaiheessa taata vapaus harjoittaa tietynlaista epäsäännöllistä tilausliikennettä ja tietynlaista säännöllistä erityislinjaliikennettä jäsenvaltioiden raja-alueilla. Muu säännöllinen liikenne jää tässä vaiheessa asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Vuoden 1996 alusta kabotaasiliikenne on sallittu kaikessa epäsäännöllisessä liikenteessä.

1.2.2. Taksiliikenne

Taksiliikenteen sääntely vaihtelee eri maissa. Tarveharkintaista järjestelmää sovelletaan eri muodoissa muun muassa Belgiassa, Espanjassa ja osassa Isoa-Britanniaa. Erilaisia kiintiömalleja on käytössä Norjassa, Hollannissa ja Portugalissa. Saksassakin on käytössä tarveharkintainen järjestelmä, ja siihen liittyy vuoden pituinen tarkkailuaika, jonka kuluessa arvioidaan uusien lupien vaikutusta julkisen liikenteen toimivuuteen. EU:ssa ei toistaiseksi ole annettu taksiliikennettä koskevia asetuksia tai direktiivejä.

Ruotsissa taksiliikenteen sääntely purettiin vuonna 1990, jolloin tarveharkinnasta luovuttiin, hinnat vapautettiin ja tilauskeskuksiin liittymisvelvollisuus poistui. Ruotsissa oli ennen muutosta noin 700 asukasta taksia kohden. Vuoden kuluttua taksia kohden oli 580 asukasta.

Ruotsin hallituksen mukaan muutoksen vaikutukset ovat olleet pääosin myönteiset: Tarjonta on lisääntynyt huomattavasti, erityisesti Tukholman seudulla. Puhelintilauksissa asiakkaiden odotusajat ovat yleisesti lyhentyneet, samoin kuin aika, joka kuluu auton tulemiseen. Haja-asutusalueilla ei ole ilmennyt pelättyjä puutteita palveluissa muun muassa sen takia,

että kunnat ovat sisällyttäneet lisävelvollisuuksia ostosopimusehtoihin. Hinnat ovat kuluttajille suotuisat alueilla, joilla on toimivaa kilpailua.

Epäkohtiakin on ilmennyt. Erityisesti alalla olevat yritykset ovat tuoneet julki ongelmia. Niitä ovat luvaton liikenne, puutteet hintatiedotuksessa ja taksamittarin sinetöinnissä ilmenneet väärinkäytökset. Osin ongelmat ovat johtuneet lain soveltamisen puutteista. Epäkohtia on pyritty korjaamaan korottamalla taksinkuljettajien ammattitaitovaatimuksia, lisäämällä asiakkaille hinnoista ja hintaperusteista annettavaa tietoa, säätämällä taksamittarin sinetöinti pakolliseksi sekä lisäämällä viranomaisten välistä yhteydenpitoa.

1.3. Nykytilan arviointi

Henkilöliikennelaki tuli voimaan noin kolme vuotta sitten. Vaikka laki on varsin uusi, on muutostarpeita olemassa. Tähän on vaikuttanut toisaalta pyrkimys asteittaiseen liberalisointiin ja toisaalta se, että Euroopan yhdentymiskehityksen kaikkia vaikutuksia ei vielä lakia valmisteltaessa ollut nähtävissä. Lisäksi katsottiin, että ristisubventioihin perustuva liikennelupajärjestelmä edellyttää keskitettyä lupatoimivaltaa.

Henkilöliikennelakiin sisältyvät ristisubventiot ja linjaliikenteen harjoittajan velvollisuus hoitaa liikennettä pääsääntöisesti koko luvan voimassaoloajan ovat ristiriidassa ETA-sopimuksen kanssa. Myöskään nykyinen valtion-apujärjestelmä ei vastaa palveluvelvoiteasetuksessa määriteltä eikä ole kaikilta osin myöskään edellä mainitun asetuksen (ETY) N:o 1107/70 mukainen. Julkista liikennettä koskevista asioista on EU:ssa säädetty suurelta osin asetuksilla, minkä vuoksi osaa lain säännöksistä on muutettava päällekkäisyyksien poistamiseksi.

ETA-sopimuksen voimaantultua kilpailuttamisesta säädetään julkisia hankintoja koskevala lailla ja sitä täydentävillä asetuksilla. Näin ollen henkilöliikennelain ja -asetuksen vastaavat säännökset käyvät tarpeettomiksi ja on kumottava.

Hallinnon yleisissä kehittämishankkeissa on päätösvalan keskittämistä ja lupamenettelyjen runsautta pidetty epäkohtina. Huomiota on kiinnitetty henkilöliikenteen lupiin ja päätösvalan keskittämiseen ministeriötasolla asioissa,

joiden hoitamisesta on yleensä huolehdittu keskusvirastossa, väliportaan hallinnossa tai paikallishallinnossa. Kilpailuvirasto on arvostellut liikennelupajärjestelmää ja hintasääntelyä niiden kilpailua rajoittavien vaikutusten takia.

Henkilöliikennelain voimaantulon jälkeen liikenneministeriö on asettanut tulostavoitteeksi joukkoliikenteen peruspalvelujen varmistamisen koko maassa ja joukkoliikenteen markkinaosuuden säilyttämisen.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Yleistä

Esityksen tavoitteena on poistaa henkilöliikennelain ja ETA-sopimuksen välinen ristiriita. Pyrkimyksenä on myös vapauttaa hallinnon resursseja päällekkäisestä työstä siirtämällä päätösvaltaa alaspäin. Tämä mahdollistaa liikenneministeriön voimavarojen suuntaamisen asetettujen tulostavoitteiden edellyttämään työhön. Tavoitteena on lisäksi liikennelupajärjestelmän yksinkertaistaminen ja tarpeettoman byrokratian poistaminen.

Esityksessä ei ehdoteta luovuttavaksi henkilöliikenteen lupajärjestelmästä kokonaan, vaan siinä on valittu vaihteistaen uudistusten malli: Nyt ehdotettujen muutosten vaikutuksia seurataan ja järjestelmän liberalisointia jatketaan, jos saadut kokemukset sitä puoltavat tai jos Euroopan integraatiokehityksen eteneminen sitä edellyttää. Valittu malli ei salli vapaata kilpailua, mutta se mahdollistaa vakaan ja hallitun muutoksen.

ETA-harmonisointi

ETA-sopimuksen sisältämä liikenteen julkisia palveluvelvoitteita koskeva edellä mainittu palveluvelvoiteasetus syrjäyttää ne henkilöliikennelain säännökset, jotka ovat sen kanssa ristiriidassa. Tilanteen korjaaminen edellyttää lain sisältämien liikenteen velvoitteita, taksoja ja valtionapuja koskevien säännösten tarkistamista. EY-asetuksella on lisäksi heijastusvaikutuksia liikenneluvan myöntämistä koskeviin säännöksiin. Myöskään ristisubventioita ei pidetä EU:ssa hyväksyttävänä. Epäsäännöllisen kabotaasilikenteen vapauttaminen EU:ssa vuoden 1996 alusta johtaa tilausliikenteen tar-

veharkinnasta luopumiseen, jos halutaan varmistaa kotimaisten yritysten tasapuolinen kohdelu sopimusmaiden yrityksiin verrattuna. Linja-autoliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevien direktiivien asianmukainen täytäntöönpano edellyttää, että tärkeimmät säännökset annetaan lailla tai asetuksella.

Päätösvalan delegointi ja valitustien muuttaminen

Henkilöliikennelaki on keskittänyt joukkoliikennettä koskevan liikennelupatoimivallan suurimmalta osalta liikenneministeriöön. Vaihtoehtoina päätösvaltaa delegoitaessa ovat sopivan keskusviraston puuttuessa joko väliportaan hallinto tai paikallishallinto. Väliportaan viranomaisina tulevat kysymykseen lääninhallitukset ja paikallishallinnossa kunnat tai useat kunnat yhdessä sekä kihlakunnat.

Esityksessä on valittu vaihtoehto, jossa liikennelupatoimivaltaa delegoidaan merkittävässä määrin liikenneministeriöltä lääninhallituksille. Samalla mahdollistetaan päätösvalan siirtäminen edelleen kunnille tai kuntayhtymille. Päätösvaltaa ei ole tahdottu siirtää nykyistä laajemmin suoraan kuntiin ennen kaikkea siksi, että kunta on maaseudun joukkoliikennettä järjestettäessä yleensä pinta-alaltaan liian pieni yksikkö. Kuntien yhteistoiminta puolestaan ei ole vielä sillä tavoin muotoutunut, että lupatoimivaltaa voitaisiin siirtää suoraan esimerkiksi kuntayhtymille.

Lääninhallitukset hoitavat jo tällä hetkellä liikennelupa-asioita, joten niillä on tehtävän edellyttämä perehtyneisyys. Ehdotuksessa on pyritty siirtämään päätöksenteko niin lähelle kansalaisia kuin se tällä hetkellä on mahdollista. Kaikkiaan 40 kaupungissa toimivalta jo on kunnallisella viranomaisella. Lisäksi on otettava huomioon, että liikennettä ostettaessa kuntien päätösvalta lisääntyy.

Taksi- ja sirasautoliikenteen lupatoimivalta on keskitetty yksinomaan lääninhallituksille, joilla on tehtävän hoitamisen vaatimat voimavarat. Liikenneministeriö ei enää myöntäisi pienkaluston lupia lainkaan.

Liikenneministeriölle yksittäistapauksissa kuuluvaa toimivaltaa ehdotetaan vähennettäväksi myös siten, että kumottaisiin henkilöliikennelain muutoksenhakusäännöksen valitusviranomaisia koskeva kohta, jolloin valitustie määräytyisi muutoksenhausta hallintoasioissa

annetun lain (154/50) mukaan. Lääninhallituksen päätöksestä valitettaisiin korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja kunnan viranomaisen päätöksestä läänioikeuteen ja sieltä edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Liikennelupajärjestelmän yksinkertaistaminen, kilpailun lisääminen ja taksiliikenteen sääntelyn karsiminen

Esityksessä ehdotetaan liikennelupatyyppien vähentämistä ja selkiyttämistä niin, että käytössä olisi neljä lupaa: joukkoliikennelupa, linjaliikennelupa, taksilupa ja sairaankuljetuslupa. Erilaisten rajoitettujen lupien, kuten invataksilupien sekä linja-autoliikenteen tilausliikennelupien ja tilausajotodistusten myöntäminen lopetettaisiin kokonaan. Rajoitusten poistaminen lisäisi kaluston monikäyttöisyyttä. Joukkoliikennelupa, taksilupa ja sairaankuljetuslupa antaisivat oikeuden harjoittaa liikennettä koko maassa. Silloin, kun liikennettä harjoitettaisiin ostoliikenteenä, linjaliikennelupaa ei tarvittaisi, vaan sen korvaisi sopimus.

Joukkoliikennelupa tulisi myöntää ammattitaitoa, hyvää mainetta ja vakavaraisuutta koskevat, ETA-sopimukseen sisältyvien direktiivien mukaiset soveltuvuuskriteerit täyttävälle hakijalle. Tarveharkintaa ei sovellettaisi, joten kilpailu lisääntyisi tilausliikenteessä ja palveluja julkisin varoin ostettaessa.

Taksiliikenteessä otettaisiin käyttöön yrittäjäkoulutus, jonka suorittaminen olisi siirtymäkauden jälkeen lähes yksinomainen tapa saada taksilupa. Tarveharkinta säilytettäisiin, mutta lupia myönnettäessä korostettaisiin entistä enemmän asiakkaiden tarpeiden huomioon ottamista.

Asiaa valmisteltaessa on tutkittu vaihtoehtoa, jossa taksilupia myönnettäessä otettaisiin käyttöön kunnittain tai kuntaryhmittäin vahvistetut autojen enimmäismäärät. Luvat myönnettäisiin jonotusjärjestelmää käyttäen laissa määritellyt edellytykset täyttävälle hakijoille vahvistettujen enimmäismäärien rajoissa. Lisäksi huolehdittaisiin asemapaikkamääritysin siitä, että kalustoa on saatavilla kaikkialla.

Kiintiö- ja jonotusmallista on kuitenkin luovuttu. Vaihtoehtoon tarkempi tutkiminen osoitti, että se olisi ollut nykyistä järjestelmää selvästi byrokraattisempi.

Taksien tilauskeskusten sääntelyä ehdotetaan kevennettäväksi. Nyt mahdollistettaisiin use-

amman tilauskeskuksen perustaminen samalle alueelle. Taksiautoilijalla ei olisi enää velvollisuutta liittyä tilauskeskukseen, mikä tekisi poikkeuslupakäsittelyn tarpeettomaksi. Tilauskeskuksen toiminnasta olisi kuitenkin ilmoitettava keskuksen sijaintipaikan lääninhallitukselle.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Julkisen liikenteen palveluvelvoitteiden lakauttamisesta tai korvaamisesta johtuvat vaikutukset valtion ja kuntien talouteen ovat seurausta ETA-sopimuksen myötä voimaan tulevasta EY:n palveluvelvoiteasetuksesta. Asetuksen tasoiset ETA-säännökset tulevat sellaisinaan voimaan. Näin ollen henkilöliikennelain muuttamisella sinänsä ei ole suoranaisia vaikutuksia valtion tai kuntien talouteen.

EU:ssa on arvioitu, että julkisten hankintojen tehokkaalla kilpailuttamisella saataisiin aikaan 5—10 %:n säästö. Arvio koskee kaikkia hankintoja. Ruotsissa säästöt ovat linja-autoliikenteessä vaihdelleet 5—15 %:n välillä. Isossa-Britanniassa on päästy vielä korkeampiin lukuihin.

Linja-autoliikenteen kilpailuttamisella saatavan hyödyn voidaan arvioida olevan vuonna 1993 käytettävien, liikenneministeriön momentin 31.57.61 rahamäärien mukaan valtiolle runsaat 20 miljoonaa markkaa ja kunnille 2—3 miljoonaa markkaa, jos kaikki ostettava liikenne kilpailutettaisiin. Kolmessa vuodessa arvioidaan saatavan puolet ostettavasta liikenteestä kilpailutetuksi. Linjaliikenteen sisäisten, lakiin perustuvien ristisubventioiden poistuessa julkisen rahoitustarve kuitenkin vastaavasti kasvaa. Julkiseen liikenteeseen käytettyä valtion ja kuntien määrärahoja ei voida vähentää, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Suurten kaupunkien liikenteen kilpailuttamisella arvioidaan säästettävän 10 %:n mukaan noin 100 miljoonaa markkaa, mikä säästö tulisi kuntien hyväksi. Tässä liikenteessä ei ole edellä kuvattua ristisubventiovaikutusta.

Esitykseen sisältyvän suunnittelusäännöksen tarkoituksena on ohjata liikennetarpeiden ja -palvelujen yhdistämiseen. Tavoitteena on useiden kymmenien miljoonien säästön aikaansaa-

siaali- ja terveyssektorin tarvitsemia liikennepalveluja.

Esityksellä ei ole huomattavia taloudellisia vaikutuksia kotitalouksille. Kilpailun lisäämisellä arvioidaan kuitenkin olevan ainakin osittain julkisen liikenteen hintoja alentava vaikutus, jos hyöty siirretään asiakkaille.

Kilpailun lisääntyessä liikenneyritysten on pystyttävä huolehtimaan kilpailukyvyystään. Yritysten tilannetta helpottaa ETA-sopimuksesta johtuva velvoitteiden lakkauttaminen tai korvaaminen. Jälkimmäinen vaihtoehto tuo kuitenkin yrityksille velvollisuuden erotella kirjanpidossaan korvausta saava liikenne muusta toiminnasta, mikä hieman lisää yritysten hallintokustannuksia. Lakkauttamalla velvoitteet tämä vaikutus poistuu. Samalla mahdollistetaan kilpailuttaminen.

3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksen hyväksyminen merkitsee päätösvalan siirtämistä liikenneministeriöltä lääninhallituksille sekä valitustoimivallan siirtämistä lääninhallitusten päätöksistä valitettaessa liikenneministeriöltä korkeimmalle hallinto-oikeudelle ja kuntien päätöksistä valitettaessa liikenneministeriöltä lääninoikeuksille. Tarjouskilpailua koskevat oikeussuojakeinot määräytisivät julkisista hankinnoista annetun lain mukaisesti. Joukkoliikenteen valtionapujärjestelmää koskevat lakitasoisin rinnastettavat säännökset sisältyvät palveluvelvoiteasetukseen, joten tällä esityksellä ei ole tässä suhteessa vaikutusta.

Ehdotettu päätösvalan delegointi vapauttaa liikenneministeriön voimavaroja jossain määrin. Vapautuva työvoima tarvitaan pyrittäessä saavuttamaan asetetut tulostavoitteet: joukkoliikenteen markkinaosuuden säilyttäminen ja julkisen liikenteen hintojen kurissa pitäminen. Osa vapautuvasta henkilökunnasta tarvitaan kuitenkin ETA-sopimuksesta aiheutuviin lisätehtäviin, joten asetettuihin tulostavoitteisiin nähden henkilöstön määrä tulee edelleenkin olemaan erittäin pieni.

Lääninhallituksilla on käytettävissä uusien tehtävien edellyttämä henkilökunta. Pääosin lääninhallitusten uudet tehtävät voidaan hoitaa sillä työvoimalla, joka on tähän asti valmistellut linja-autoliikenteen liikennelupia ja valtionapupäätöksiä koskevat lausunnot. Henkilöstön lisätarve on hoidettavissa sisäisin siirtein. Lään-

ninhallitusten keskeiseksi tavoitteeksi tulisi julkisen liikenteen palvelujen turvaaminen maan kaikissa osissa.

Erityisesti julkisista hankinnoista annettujen säännösten soveltaminen liikennepalveluja otettaessa edellyttää uusien menettelytapojen omaksumista.

3.3. Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole suoranaisia ympäristövaikutuksia, mutta joukkoliikenteen käytön suosimisella sinänsä on ympäristön kannalta myönteisiä vaikutuksia.

3.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan

Henkilöliikenteen lupajärjestelmällä on pyritty varmistamaan eri kansalaisryhmille mahdollisuus käyttää julkisia liikennepalveluja. Lain suunnittelusäännöksen muutoksella on haluttu korostaa kunnan suunnitteluvastuuta liikennepalveluja järjestettäessä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä lasten, vanhusten ja vammaisten erityistarpeisiin.

Esityksellä ei ole merkittäviä suoranaisia vaikutuksia vammaisten asemaan julkisessa liikenteessä, koska se ei sisällä teknisiä määräyksiä. Kaluston vammaisvarustamisen tukeminen valtion varoin on edelleenkin mahdollista valtion talousarvion perustelujen mukaisesti. Sovittaessa palvelujen ostamisesta julkisin varoin otetaan samalla huomioon eri vammaisryhmien erityistarpeet esimerkiksi kaluston ja tiedon- saannin järjestämistavan suhteen. Yrittäjäkoulutuksessa tullaan kiinnittämään huomiota vammaisten palvelun parantamiseen.

4. Asian valmistelu

Liikenneministeriö asetti toukokuussa 1991 työryhmän, jonka tehtävänä oli määritellä joukkoliikenteen tukemiselle yleisesti asetettavat tavoitteet sekä tehdä ehdotus asetetut tavoitteet toteuttavasta, nykyistä yksinkertaisemmasta valtionapujärjestelmästä tai ellei uutta järjestelmää ole löydettävissä, selvittää, millä tavalla nykyistä järjestelmää tulee kehittää ja muuttaa. Lisäksi työryhmän tuli tehdä esitys siitä, miltä osin päätösvaltaa valtionapuasiossa tulee siirtää lääninhallituksille. Työryhmä, jos-

sa oli liikenneministeriön, sisäasiainministeriön ja lääninhallitusten edustus, teki marraskuussa 1991 ehdotuksen uudesta valtionapujärjestelmästä ja toimivallan siirrosta. Haluttujen vaikutusten aikaansaamiseksi työryhmä piti tarpeellisenä myös joukkoliikenteen liikennelupa-järjestelmän muuttamista, minkä vuoksi se teki myös siitä ehdotuksen.

Liikenneministeriö teetti vuonna 1992 konsulttityönä selvityksen joukkoliikenteen liikennelupa- ja valtionrahoitusjärjestelmän kehittämismahdollisuuksista. Työssä tuli ottaa huomioon ETA- ja mahdollinen EY-ratkaisu, parlamentaarisen liikennekomitean mietintö sekä edellä mainitun virkamiestyöryhmän raportti. Työn seurannasta vastasi laaja, eri intressitahoja edustanut liikenneministeriön asettama johtoryhmä. Konsultin ehdotus noudatti samoja linjoja kuin sitä edeltänyt virkamiestyöryhmän raportti, mutta siinä oli myös Ison-Britannian järjestelmän piirteitä.

Valmistelua jatkettiin virkatyönä. Liikenneministeriö päätti keväällä 1993 rajata muutostyön niin, että vuonna 1994 toteutetaan liiken-

nelupa- ja valtionaputoimivallan siirto lääninhallituksille sekä ETA-sopimuksesta aiheutuvat muutokset. Muut, erityisesti taksiliikennettä koskevat uudistukset toteutetaan vuoden 1995 alusta.

Jatkovalmistelua varten asetettiin kaksi työryhmää, joissa olivat edustettuina liikenneministeriön lisäksi Linja-autoliitto ja Suomen Paikallisliikenneliitto sekä Suomen Taksiliitto ja Suomen Invataksit. Asiantuntijoina kuultiin Suomen Kuntaliittoa, sosiaali- ja terveysministeriötä, opetushallitusta, Kansaneläkelaitosta ja Suomen Sairaankuljetus ry:tä.

Esitysluonnoksesta on hankittu lausunnot keskeisiltä valtion ja kuntien viranomaisilta, alan etujärjestöiltä sekä muilta asiantuntijatahoilta.

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Esityksen sisältämät muutokset johtuvat osittain ETA-sopimuksen voimaantulosta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Soveltamisala.* Soveltamisalaa koskevaa säännöstä on muutettava sen takia, että taksanvahvistusta koskeva säännös ehdotetaan osittain kumottavaksi. Suunnittelua, tietojen antamista, valtionapuja samoin kuin palveluiden tuottamista ja hankkimista koskevaa säännöstä sovellettaisiin kaikkiin liikennemuotoihin.

Lain 18 §:n uutta sanktioita koskeva muutoksenhakukielto on 25 §:n 2 momentissa, joten myös tähän säännökseen on viitattava.

2 §. *Määritelmät.* Lain määritelmiä on tarkistettu niin, että ne vastaavat uutta liikennelupa-järjestelmää.

Linjaliikenteen määritelmän muutos mahdollistaa lain yleisperusteluissa mainitun EY:n palveluvalvoiteasetuksen kahden vaihtoehdon soveltamisen: Asetuksen mukaan liikenneintilvelvoitteet on joko lakkautettava tai, jos ne päätetään säilyttää, aiheutuneet kustannukset on hyvitetävä täysimääräisesti. Linjaliikenne-

lupa myönnettäisiin tai pidettäisiin voimassa silloin, kun velvoite asetetaan tai säilytetään. Tästä on tarkoitus ottaa selventävä määräys ETA-sopimuksen voimaansaattamislain nojalla annettaviin liikenneministeriön määräyksiin.

Linjaliikennelupa myönnettäisiin edelleenkin myös liikenteeseen, jonka yritys hoitaa omalla taloudellisella riskillään.

Pikavuoroliikenteen määritelmä on otettava lakiin sen takia, että liikenneministeriön ja lääninhallitusten toimivallan jako perustuu tähän käsitteeseen. Pysähtymispaikkoja voisivat olla erityisesti pikavuoropysäkit ja linja-autot, niiden lisäksi esimerkiksi rautatieasemat, satamat ja lentokentät.

Ostoliikenteen käsite on laissa uusi. Ostoliikenteen harjoittaminen olisi mahdollista joko joukkoliikenneluvan tai taksiluvan nojalla. Linjaliikennelupa ei myönnettäisi silloin, kun liikenteen hoito perustuu kunnan, kuntayhtymän tai lupaviranomaisen kanssa tehtyyn sopimukseen. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun seutuliikenteen harjoittaminen ei enää edellyttäisi lin-

jaliikennelupaa, vaan liikenteenharjoittajakohdainen joukkoliikennelupa riittäisi.

Tilausliikenteen ja joukkoliikenteen määritelmää on tarkistettu niin, että niissä on otettu huomioon ostoliikenteen käsite. Tilausliikenteen piiriin tulee myös muu sellainen, erikseen määrittelemätön luvanvarainen liikenne, joka ei ole linjaliikennettä eikä ostoliikennettä. Linja-autoyritysten järjestämät pakettimatkat ovat esimerkki liikenteestä, joka katsottaisiin tilausliikenteeksi, vaikka tilaajaa ei ole.

Peruspalveluliikenteen ja kaupunkimaisen paikallisliikenteen käsitteet eivät enää sisälly lakiin.

Liikenteestä vastaavan henkilön määritelmä on aikaisemmin ollut asetuksessa. Käsite esiintyy kuitenkin myös laissa, minkä vuoksi määritelmän paikka on muuttunut. Sen sisältöä on samalla tarkistettu määrittelemällä liikenteestä vastaavan henkilön tehtävät täsmällisemmin. Bulvaanin käyttö estyy, kun henkilöltä edellytetään tosiasiallista kuljetustoiminnan johtamista.

Asemapaikan määritelmä on uusi. Asemapaikka on luvassa määritelty paikka tai paikakunta, jolta liikennettä harjoitetaan. Lupa-hakemuksessa mainitaan paikka, jolta liikennettä aiotaan harjoittaa. Hakemus on toimitettava sille lääninhallitukselle, jonka alueella hakemuksessa mainittu asemapaikka on. Käsitteen ottaminen lakiin on tullut entistä tarpeellisemmaksi sen takia, että sen avulla määrittyy taksi- ja sairasautoliikenteen lupaviranomainen.

Taksiliikenteen asemapaikat voivat olla joko aluekohtaisia tai pistekohtaisia. Aluekohtaisesta asemapaikasta on kyse silloin, kun liikennettä harjoitetaan tietyn liikenneluvassa määritellyn alueen kaikilta taksiasemilta, yleensä kaupunkialueella. Pistekohtaisesta asemapaikasta on kyse silloin, kun liikenneluvassa on asemapaikka määritelty taksiaseman, kylän tai kaupunginosan tarkkuudella. Asemapaikkoja voidaan liikenneluvassa yksilöidä myös useampi, jolloin yksi asemapaikka on ensisijainen ja muut toissijaisia. Yleisötapauksia varten voidaan perustaa vain tietyn ajanjakson käytössä olevia tilapäisiä asemapaikkoja.

Asemapaikka-käsite on vakiintunut. Sen merkitys korostuu, kun liikennealueista luovutaan. Sen avulla voidaan varmistua siitä, että kalusto sijoittuu kaikkialla kysynnän edellyttämällä tavalla. Ajon tai toimeksiannon päätyttyä auto on tuotava takaisin asemapaikalle,

jolta se myös on pääsääntöisesti tilattavissa ajoon. Asemapaikalla on merkitystä myös liikenteen valvonnan kannalta.

3 §. *Suunnitteluviranomaiset.* Voimassa olevan lain suunnittelua koskevat 3 ja 4 § on yhdistetty ja säännöksen sisältöä on uudistettu. Säännös koskee vain viranomaisten suunnittelua. Suuri osa liikenteen suunnittelusta tapahtuu edelleenkin yrityksissä.

Voimassa olevan lain 4 §:n säännös on otettu 3 §:n 1 momenttiin. Sanamuotoa on samalla tarkistettu. Tarkoitus on korostaa säännöksen merkitystä: Jos maankäytön suunnittelussa joukkoliikenteen hoitamisen edellytykset jätetään huomiota vaille, on liikennettä järjestettäessä erittäin vaikea saada aikaan taloudellisia ja tarkoituksenmukaisia ratkaisuja.

Pykälän 2 momentti on uusi. Valtioneuvosto edellytti 14 päivänä lokakuuta 1992 tekemässään säästöpäätöksessä selvitettävän, miten koordinoinnin keinoin voidaan saavuttaa liikenneministeriön, opetusministeriön ja sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön julkisiin liikennepalveluihin käyttämissä määrärahoissa 200 miljoonan säästö vuonna 1994 ja vielä 100 miljoonan lisäsäästö vuonna 1995. Säästöjä etsittäessä on löydetty kaksi keinoa. Säästöt voidaan saada aikaan joko palveluja vähentämällä tai liikennetarpeet ja -palvelut yhdistämällä, jolloin joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet voidaan hyödyntää aikaisempaa paremmin. Pykälän 2 momentin säännös soveltuu sellaisenaan kaikkeen liikennesuunnitteluun. Riippumatta siitä, millainen taloudellinen tilanne kulloinkin vallitsee, on aina perusteltua pyrkiä kokonaisuuden kannalta taloudellisiin ratkaisuihin.

Käytännössä 2 momentin merkitys näkyy varsinkin kuntien työssä. Säännös merkitsee muun muassa sitä, että eri hallintokuntien tulee oleellisesti tiivistää yhteistyötään. Pykälän 2 momentin säännöksellä on myös selkeä yhteys 3 momenttiin, joka velvoittaa kuntia toimimaan yhteistyössä toistensa kanssa ja ottamaan huomioon eri väestöryhmien tarpeet. Tavoitteena on päästä tilanteeseen, jossa kunta suunnittelee tai kunnat yhdessä suunnittelevat liikennejärjestelmänsä suosien joukkoliikennettä ja käyttäen hyväksi kunnan eri hallintokuntien asiantuntemusta niin, että myös lapset, vanhuksset ja vammaiset voivat käyttää kaikille tarkoitettuja palveluja ja että vain tiettyä asiakasta tai asiakasryhmää palvelevia erillisjärjestelyjä tarvitaan mahdollisimman vähän. Jäljelle jääviä erilliskuljetuksia voidaan yhdistellä.

Voimassa olevan säännöksen mukaan kunnan ja lääninhallituksen tulee toimia yhteistyössä liikenteenharjoittajien kanssa joukkoliikenteen palvelutasoa suunniteltaessa. Tämä velvoite ei ole sopusoinnussa julkisista hankinnoista annetun lain mukaisen tasapuolisuuden ja syrjimättömän kohtelun periaatteen kanssa. Sen vuoksi säännöksiä on tarkistettu. Yritysten asiantuntemusta voidaan kuitenkin edelleen käyttää hyväksi. Voidaan menetellä esimerkiksi niin, että palveluja ostettaessa tarjouspyynnössä määritellään vain palvelutaso. Yritysten asiana on sitten tarjouksessaan esittää, millaisia reittejä, aikatauluja ja kalustoa käyttäen palvelutaso saavutetaan.

4 §. *Joukkoliikennepalveluiden tuottaminen ja hankkiminen.* Pykälän sisältö on kokonaan uusi. Myös tässä säännöksessä on suunnittelusäännöksen tapaan korostettu kuntien yhteistyötä.

Kunnallislain (953/76) 5 § sisältää säännöksen kunnan toimialasta. Sen mukaan kunnan asiana on hoitaa itsehallintoonsa kuuluvat ja sille laissa erikseen säädetty tehtävät. Kunnan tehtävistä on aikojen kuluessa syntynyt laaja oikeuskäytäntö. Selventävää oikeustapausta siitä, voiko kunta tai kunnan yhtiö harjoittaa joukkoliikennettä toisessa kunnassa, ei ole. Asia on haluttu ratkaista 4 §:ään otetulla säännöksellä, jonka mukaan kunta voi tuottaa ostoliikennepalveluita myös toisen kunnan alueelle.

Säännöksellä tulee olemaan merkitystä nimenomaan silloin, kun palveluja tuotetaan naapurikunnalle. Säännöksellä on kilpailua edistävä vaikutus: Kunta tai kunnallinen liikenneyhtiö voi hävittyään tarjouskilpailun kotikunnassaan osallistua toisen kunnan liikenteen hoidosta järjestettävään tarjouskilpailuun. Tämä on omiaan toisaalta säilyttämään kilpailutilanteen pitemmällä aikavälillä toisaalta poistamaan kilpailuttamisen esteitä niissä kunnissa, jotka itse tuottavat liikennepalveluja. Se voi myös estää kartellisoitumista. Muutos on tärkeä, sillä kunnalliset liikennelaitokset ja osakeyhtiöt tuottavat tällä hetkellä suurimman osan kaupunkien joukkoliikennepalveluista.

Pykälän 2 momentissa on viittaus julkisia hankintoja koskeviin säännöksiin. Ensisijaisesti sovellettaviksi tulevat julkisista hankinnoista annettu laki sekä lakia täydentävä palveluhankinta-asetus. Viimeksi mainittu pohjautuu julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annet-

tuun neuvoston direktiiviin 92/50/ETY, joka tuli EY:ssä voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1993. Se kuuluu siten ETA-sopimuksen lisäpöytäkirjaan, jonka arvioidaan tulevan Suomessa voimaan noin kuuden kuukauden kuluessa ETA-sopimuksen voimaantulosta.

6 §. *Ilman liikennelupaa sallittu liikenne.* Säännöstä on tarkistettu niin, että 2 kohtaa sovellettaisiin myös terveyspalveluihin kuuluviin henkilöiden kuljetuksiin. Muutos on tarpeen sen vuoksi, että kuntien sosiaali- ja terveyspalveluiden järjestäminen on osin yhdistetty. Myös kuntien kiinnostus palveluiden ostamiseen on lisääntynyt. Ilman liikennelupaa sallitusta tavarankuljetuksesta on säädetty luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annetun lain (342/91) 4 §:ssä, minkä vuoksi henkilöliikennelain vastaava kohta ehdotetaan poistettavaksi.

Sana kuntainliitto on korvattu kuntayhtymällä pykälän kolmessa kohdassa. Pykälän 2 kohdan a alakohdassa käytetään sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain (734/92) mukaista termiä asiakasmaksu. Lisäksi sanontoja on tarkistettu vähäisessä määrin. Pykälän 4 kohta ehdotetaan tarpeettomana poistettavaksi.

6 a §. *Liikennelupajärjestelmä.* Säännös on uusi. Siinä on lueteltu tyhjentävästi kaikki liikennelupatyypit. Tarkoitus on yksinkertaistaa lupajärjestelmää ja poistaa erilaiset liikennöintirajoitukset.

Joukkoliikennelupa olisi laajat liikennöintioikeudet antava yleislupa. Se oikeuttaisi harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä linja-autolla koko maan alueella Ahvenanmaata lukuunottamatta. Säännös tekee 14 §:ssä ja henkilöliikenneasetuksen 18 §:ssä säännellyn tilausajotodistusjärjestelmän tarpeettomaksi, joten nämä säännökset voidaan poistaa. Joukkoliikenneluvan käyttöönoton myötä tilaus- ja ostoliikenteen alallepääsy vapautuu ja linja- ja tilausliikenteen välinen ristisubventiojärjestelmä purkautuu.

Joukkoliikenneluvat otettaisiin käyttöön heti lain voimaan tullessa, jolloin linjaliikennelupa kävisi tarpeettomaksi silloin, kun palvelu ostetaan julkisin varoin. Uuteen järjestelmään siirtyäisiin täydellisesti vuoden 1995 alusta, josta lähtien joukkoliikenneluvan myöntäminen perustuisi yksinomaan soveltuvuusharkintaan.

Kabotaasiliikenne vapautuu EU:ssa kaikessa epäsäännöllisessä liikenteessä vuonna 1996. Epäsäännöllinen liikenne vastaa suurin piirtein

Suomen tilausliikennettä. Säädökset edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa, ovat neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/92, joka sisältyy ETA-sopimuksen lisäpöytäkirjaan. Jos tilausliikenteen tarveharkinnasta ei luovuttaisi, olisi ETA-valtioiden yrityksillä 1 päivästä tammikuuta 1996 lukien suomalaisia paremmat oikeudet päästä harjoittamaan tilausliikennettä Suomessa.

Linjaliikennelupa myönnettäisiin liikenteeseen, jota yritys hoitaa ilman kunnan, kuntayhtymän tai lupaviranomaisen kanssa tehtyä ososopimusta linja-autolla.

Taksilupa korvaisi tavalliset taksiluvat ja erilaiset rajoitetut henkilöautojen tilausliikenneluvat. Invataksien kuljetusrajoitukset poistuisivat heti lain voimaan tullessa ja muiden rajoitettujen henkilöauton lupien kuljetus- ja kalustorajoitukset 1 päivästä tammikuuta 1997 lukien.

Jo lain voimaan tullessa luovuttaisiin liikennealueista ja liikennettä saisi harjoittaa koko maan alueella Ahvenanmaata lukuunottamatta, jolloin 15 §:n 1 momentti ja 8 §:n 3 momentin säännös liikennealueiden vahvistamisesta kävisivät tarpeettomiksi. Taksiluvan liikennöintioikeus on kuvattu niin laajaksi, että siihen sisältyy myös voimassa olevan lain 12 §:n mukainen oikeus, minkä vuoksi tämä säännös on kumottava.

Joukkoliikenneluvassa, linjaliikenneluvassa ja taksiluvassa voitaisiin antaa oikeus harjoittaa liikennettä museoajoneuvolla.

Myös sairaankuljetuksessa luovuttaisiin liikennealueista. Asemapaikkakäsitteen avulla huolehdittaisiin kaluston jakautumisesta maan eri osiin sairaankuljetustarpeen edellyttämällä tavalla. Sairaankuljetus on luonteeltaan tilausliikennettä.

7 a §. Linja-autolla harjoitettavasta kansainvälisestä liikenteestä ja kabotaasilikenteestä annetuissa neuvoston asetuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset.

Pykälässä pannaan täytäntöön tarvittavilta osin kaksi ETA-sopimuksen lisäpöytäkirjaan sisältyvää Euroopan yhteisöjen asetusta. Pykälässä määritellään asetuksessa mainitut toimivaltaiset viranomaiset ja tarkastusviranomaiset. Pykälä tulisi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

8 §. Lupaviranomaiset. Säännöksellä siirretäisiin päätösvaltaa liikenneministeriöltä lään-

inhallituksille niin, että liikenneministeriölle jäisi joukkoliikennelupien myöntäminen vuoden 1994 loppuun asti ja läänin rajan ylittävän pikavuoroliikenteen lupien myöntäminen. Pitkän liikenteen lupia myöntäessään liikenneministeriöllä olisi mahdollisuus koordinoida eri joukkoliikennemuotojen valtakunnallisia palveluita kuten 3 §:ssäkin on edellytetty. Näiden lupien valtakunnallisen luonteen vuoksi toimivalta soveltuu paremmin liikenneministeriölle kuin lääninhallituksille. Taksi- ja sairausautoliikenteen liikennealueiden poistaminen merkitsisi myös sitä, että liikenneministeriö ei enää myöntäisi yritystaksilupia eikä muitakaan henkilöauton tai sairausauton lupia.

Asetuksella voitaisiin päätösvaltaa siirtää lääninhallituksilta kunnalle tai kuntayhtymälle, mikä edesauttaisi seudullisten liikenneatkojen syntymistä. Toimivallan delegointi tulisi kysymykseen silloin, kun alueella on tiheävuoroista, pääasiassa taajaman sisäistä kysyntää palvelevaa liikennettä. Toimivallan antaminen kuntayhtymälle edellyttäisi sellaista kuntien yhteistä viranomaista, joka voi käyttää hallinnollista päätösvaltaa. Viranomaiselta edellytettäisiin pysyvyyttä ja vakiinnutettuja päätöksentekotapoja.

Taksiluvan ja sairaankuljetuslupan myöntäisi aina lääninhallitus. Toimivalta määräytyisi sen mukaan, missä liikenteen tai haetun liikenteen asemapaikka on. Asemapaikkakäsite on sillä tavoin käytännön selkiyttämä, että toimivalta on sen nojalla yksiselitteisesti määriteltävissä. Toimivaltainen viranomainen ei voi määräytyä hakijan kotipaikan mukaan, koska kotipaikka voi olla aivan muualla kuin missä liikennettä harjoitetaan. Järjestelmän soveltaminen voi onnistua vain, jos kaikki samaa asemapaikkaa koskevat hakemukset tulevat saman viranomaisen käsiteltäviksi.

Voimassa olevan lain 8 §:n 3 momentin säännös luvanvaraisessa liikenteessä olevien autojen enimmäismäärien vahvistamisesta poistettaisiin.

9 §. Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Eri lupatyyppien myöntämisen edellytyksistä olisi omat säännöksensä. Täydentävät säännökset liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä annettaisiin asetuksella. Lisäksi liikenneministeriö voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten liikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttyminen osoitetaan.

ETA-sopimukseen sisältyvässä ammattiin-pääsydirektiivissä muutosdirektiiveineen on

säädetty linja-autoyrittäjien alallepääsyn edellytyksistä. Direktiivit on pantu osittain täytäntöön luvanvaraisen linja-autoliikenteen harjoittajan ammattitaidon ja vakavaraisuuden osoittamisesta annetulla liikenneministeriön päätöksellä (458/93), joka nyt kumottaisiin. Tärkeimmät direktiivin kohdat otettaisiin lakiin.

Edellä mainittujen direktiivien mukaan luvan myöntämisen edellytyksenä on hyvä maine, riittävä vakavaraisuus ja säädetty ammatillinen pätevyys. Jos hakijana on muu kuin luonnollinen henkilö, yrityksen kuljetustoimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavien henkilöiden on täytettävä hyvämaineisuuden ja säädetyn ammattitaidon vaatimus.

Sopimusvaltioiden on säädettävä, että hyvän maineen vaatimus ei täyty tai ei enää täyty, jos henkilö on tuomittu vakavista rikoksista, mukaan lukien talousrikokset, tai hänet on todettu soveltumattomaksi harjoittamaan liikenteenharjoittajan ammattia tai hänet on tuomittu vakavista, toistuvista rikoksista säännöksiä vastaan, jotka koskevat ammatissa sovellettavia palkka- tai työsuhteen ehtoja tai maantienliikennettä ja erityisesti kuljettajien ajo- ja lepoaikoja, linja-autojen painoja ja mittoja, liikenneturvallisuutta ja ajoneuvojen turvallisuutta.

Riittävällä vakavaraisuudella tarkoitetaan yrityksen käynnistämisen ja asianmukaisen hoitamisen turvaamiseksi riittäviä varoja. Vakavaraisuuden arvioinnissa on otettava huomioon yrityksen koko omaisuus. Yrityksellä on oltava käytettävissään vähintään 3 000 ecua ajoneuvoa kohden tai 150 ecua yrityksen käyttämien ajoneuvojen istuinta kohden sen mukaan kumpi näistä määristä on pienempi.

Ammatillista pätevyyttä koskevana edellytyksenä on direktiivissä määriteltujen tietojen hallinta, joka osoitetaan suorittamalla kirjallinen koe. Sopimusvaltiot voivat vapauttaa tästä kokeesta ne hakijoina olevat liikenteenharjoittajat, jotka osoittavat, että heillä on vähintään viiden vuoden kokemus liikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä. Samoin on mahdollista vapauttaa kokeesta eräiden korkeamman asteen ja teknillisen alan tutkintotodistusten haltijat.

Pykälässä säädetään joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä. Lisäksi sen 1—3 momentin säännöksiä sovellettaisiin myönnettäessä taksi- ja sairaankuljetuslupia.

Pykälässä on luotettavuuden käsite korvattu hyvämaineisuuden käsitteellä. Lisäksi on 3

momentissa direktiivin mukaisesti tiukennettu luvan saamisen ja säilyttämisen edellytyksiä poistamalla mahdollisuus käyttää harkintaa arvioitaessa hyvämaineisuuden kannalta merkityksellisiä tekoja. Voimassa olevan henkilöliikenneasetuksen 3 §:n mukaan edellytetään, että rikokset osoittavat hakijan olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan luvanvaraista henkilöliikennettä. Lisäksi teot on yksilöity entistä tarkemmin.

Vakavaraisuudesta on perussäännös 2 momentissa. Sitä täydennettäisiin asetuksella, jossa muun muassa määriteltäisiin vaadittavan pääoman määrät. Voimassa olevien liikenneministeriön määräysten mukaan määrä on 120 000 markkaa kahdelta ensimmäiseltä linja-autolta ja 40 000 markkaa seuraavilta autoilta. Alle 23-paikkaisilta autoilta vastaavat määrät ovat 50 000 markkaa ja 15 000 markkaa.

Ammattitaitovaatimuksesta on säännökset 4 ja 5 momentissa. Suomessa edellytettäisiin hyväksytysti suoritettua yrittäjäkurssia ja käytännön kokemusta. Henkilöltä, jolla on viiden vuoden kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä, ei vaadittaisi kurssia, mutta kurssin loppukoe olisi kuitenkin suoritettava hyväksytysti.

Luvan hakijalta ja haltijalta edellytettäisiin edelleenkin myös sopivuutta. Lisäksi liikenteestä vastaavaa henkilöä koskisi uusi vaatimus, jonka mukaan hänen tulee kyetä asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan. Vaatimus on tarpeen, jotta voitaisiin estää vakavaraisuusvaatimuksen kiertäminen. Vaatimuksen täyttymistä seurattaisiin lähinnä ulosottotietojen avulla.

Joukkoliikenneluvan myöntäminen perustuisi 1 päivästä tammikuuta 1995 lukien yksinomaan soveltuvuusharkintaan. Joukkoliikennelupa olisi linja-autoyrittäjien alalovelupa, joka antaisi laajat oikeudet liikenteen harjoittamiseen.

9 a §. *Linjaliikenneluvan myöntämisen edellytykset.* Linjaliikenneluvan hakijalta edellytettäisiin joukkoliikennelupa, jolloin hakijan henkilöä koskevia edellytyksiä ei tarvitsisi uudestaan selvittää linjaliikennelupia myönnettäessä. Tällä on huomattava byrokratiaa vähentävä vaikutus, sillä sama yritys voi harjoittaa liikennettä usean lupaviranomaisen luvalla. Mahdollisuus, että joku haluaisi harjoittaa vain linjaliikennettä, on näillä näkymin teoreettinen.

Linjaliikennelupia myönnettäessä sovellettaisiin edelleen tarveharkintaa, mutta soveltamis-

käytäntöä lievennettäisiin niin, että lupa voitaisiin myöntää ilman näyttöä liikennetarpeesta edellyttäen, että uusi liikenne ei nykyistä käytäntöä soveltaen haittaisi olemassa olevaa liikennettä, jolloin myös ostoliikenne voisi olla linjaliikenneluvan myöntämisen este.

9 b §. *Taksiluvan ja sairaankuljetusluvan myöntämisen edellytykset.* Taksiliikenteessä otettaisiin käyttöön yrittäjäkoulutus. Lisäksi edellytettäisiin käytännön kokemusta taksikuljettajana toimimisesta. Viisi vuotta henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä toimineelta ei vaadittaisi yrittäjäkurssia, vaan hyväksytysti suoritettu kurssin loppukoe riittäisi.

Jos hakijoiden joukossa ei olisi käytännön kokemuksen omaavia, voitaisiin lupa myöntää henkilölle, joka on suorittanut yrittäjäkurssin.

Taksilupia myönnettäessä sovellettaisiin edelleen tarveharkintaa, mutta uudella tavalla. Keskeistä olisi kysynnän huomioon ottaminen sekä kokonaisuudessaan että eri asiakasryhmien kannalta. Toisaalta olisi otettava huomioon sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

Pykälän 4 momentin säännös keventäisi luvanmyöntämismenettelyä, sillä yksittäisiä hakemuksia koskevia lausuntoja ei enää tarvitsisi hankkia nykyisessä laajuudessa. Hakijan asiana olisi esittää suunnitellun toiminnan tarkoituksenmukaisuutta ja taloudellisia edellytyksiä koskevat perustelut.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan liikenneministeriölle uutta ohjauskeinoja, jota käyttäen voitaisiin varmistaa taksipalvelujen tasapuolinen tarjonta koko maassa. Jos jonkin läänin alueella esiintyisi jatkuva, taksitoiminnan vaarantavaa taksien ylitarjontaa, liikenneministeriö voisi vahvistaa taksiluvulle läänikohtaisen enimmäismäärän.

Sairaan kuljetusluvut myönnettäisiin edelleen tarveharkintaisina, mutta niitä koskisi sama uudistus kuin taksilupiakin. Toiminnan luonteesta johtuen eri asiakasryhmien tarpeiden huomioon ottaminen ei sovellu sairaankuljetuslupia myönnettäessä. Ainakaan toistaiseksi ei otettaisiin käyttöön koulutusvaatimusta, sillä alan luonteesta johtuen on tärkeämpää kiinnittää huomiota kuljettajien ja muun sairaankuljetushenkilökunnan koulutukseen kuin yrittäjien koulutukseen. Yritysten koulutuksen kehittäminen jäisi siten toistaiseksi alan järjestöjen vastuulle.

10 §. *Liikenneluvan myöntäminen.* Joukkoli-

kenneluvussa vahvistettaisiin yrityksen autojen enimmäismäärä, jolloin huomioon otettaisiin myös linjaliikenteessä tarvittavat autot. Tieto autojen kokonaismäärästä on tarpeen sen vuoksi, että yrityksen vakavaraisuus todennetaan autojen määrän perusteella. Soveltuvuusharkintaan siirryttäessä valvontapaikkana voisi olla aina hakijan kotipaikka.

Linjaliikenneluvussa vahvistettaisiin aikataulu, jollei se erityisistä syistä olisi tarpeetonta. Aikataulu voitaisiin jättää vahvistamatta liikennelaitosten luissa. Muissa tapauksissa, joissa aikataulun vahvistamatta jättäminen muutettavaksi ehdotetun 3 momentin mukaan on ollut mahdollista, ei linjaliikennelupaa myönnettäisi enää ollenkaan. Linjaliikennelupa voisi olla voimassa enintään viisi vuotta.

Taksiluvissa ja sairaankuljetusluissa ei enää määriteltäisi liikennealuetta. Taksiluvissa voitaisiin asettaa kalustoa koskevia ehtoja erityisesti vammaisille soveltuvan kaluston saatavuuden varmistamiseksi. Tästä asiasta säädettäisiin tarkemmin asetuksella.

11 §. *Taksat.* Pykälän 2 ja 3 momentin säännökset ehdotetaan poistettaviksi. Näissä säännöksissä kuvatuissa tilanteissa matkustajilta perittävät hinnat määrätään tai niistä sovitetaan liikenteenharjoittajan ja toimivaltaisen viranomaisen kesken. Menettely määräytyy EY:n palveluvelvoiteasetuksen mukaisesti.

Taksanvahvistus rajoittuisi pykälässä mainittuun kolmeen taksaan. Taksapäätöksissä määriteltäisiin, että kyseessä on enimmäistaksa, jollei erityisistä syistä olisi tarpeen sallia vahvistetun taksan ylittämistä. Tällainen syy saat- taisi olla esimerkiksi taksiliikenteenä hoidetuissa lentokenttäkuljetuksissa sovellettu henkilö- määrän perusteella määräytyvä hinta.

12 §. *Henkilöautolla harjoitettava joukkoliikenne.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. Asia- ta säädettäisiin uudessa 6 a §:ssä.

13 §. *Liikenteenharjoittajan velvollisuus harjoittaa liikennettä.* Voimassa olevan lain 2 ja 3 momentin säännökset poistettaisiin. Pykälän uudessa 1 momentissa olisi yleissääntö, joka velvoittaisi toimimaan luvan mukaisesti. Velvollisuus harjoittaa luvan mukaista liikennettä perustuu luvan haltijan lupaa hakiessa esittämään tahdonilmaisuun. Luvat voidaan kuitenkin peruuttaa luvan haltijan pyynnöstä.

Linjaliikenteen liikennöintivelvoitetta koskevat säännökset poistuisivat. ETA-sopimukseen sisältyvän palveluvelvoiteasetuksen mukaan yrityksillä on oikeus hakea liikennöintivelvoit-

teiden lakkauttamista. Velvoite on kyseessä silloin, kun kustannukset ovat tuottoja suuremmat. Asiaa arvioidaan vuotuisen laskelman perusteella. Toimivaltaisella viranomaisella on mahdollisuus pitää voimassa tai asettaa liikennöintivelvoite kaupunkien, esikaupunkien tai alueellisessa liikenteessä, mutta ei läänin rajat ylittävässä liikenteessä.

Päätettäessä säilyttää liikennöintivelvoite on samalla määrättävä velvoitteesta aiheutuvien rasitusten hyvittämisestä. Jos yritys harjoittaa sekä velvoiteliikennettä että muuta toimintaa, on niitä hoidettava omina osastoinaan, joista kummastakin pidetään erillistä kirjanpitoa.

Toinen asetuksen mukainen vaihtoehto on lakkauttaa liikennöintivelvoitteet, jolloin täydentävät palvelut hankitaan ostamalla, pääsääntöisesti tarjouskilpailua käyttämällä. Päätös velvoitteiden lakkauttamisesta tai säilyttämisestä on tehtävä vuoden kuluessa hakemuksen jättämisestä.

Ehdotettu 2 momentti vastaa voimassa olevaa 4 momenttia, mutta sen sanamuotoa on hieman muutettu. Lupajärjestelmän muuttuessa säännös saa uutta sisältöä, sillä huolimatta lupien rajoitusten poistamisesta taksirytykset voivat edelleenkin erikoistua tietentyypiseen toimintaan, esimerkiksi yritysajoihin tai vammaiskuljetuksiin. Tällaisessa tapauksessa päteväksi syyksi ajosta kieltäytymiseen on katsottava esimerkiksi se, että yritys on erikoistunut vain tietentyyppeihin ajoihin.

Ehdotetun 3 momentin mukainen määräys on aikaisemmin sisältynyt lääninhallitusten vahvistamien taksiohjesääntöihin. Määräys antaa poliisille toimivallan rajoittaa 2 momentin mukaista ajovelvollisuutta, minkä vuoksi säännös on syytä ottaa lakiin. Pykälän 3 momentin nojalla ei voida rajoittaa autoilijoiden oikeutta harjoittaa ostoliikennettä.

14 §. *Linjaliikenteen haittaamiskielto.* Pykälän otsikko ja sisältö muuttuvat kokonaan. Säännös tilausliikenteen harjoittamisesta linja-autolla käy lupajärjestelmän uudistamisen vuoksi tarpeettomaksi. Linjaliikenteen haittaamisesta on aiemmin säädetty asetuksella. Säännöksen merkitystä on haluttu korostaa sijoittamalla se lakiin. Haittaamiskiellon tehosteeksi on ehdotettu uhkasakon käyttömahdollisuutta.

Tilaus- ja ostoliikennettä harjoittamalla ei saisi haitata linjaliikennettä. Liikenteen ei kuitenkaan yleensä katsottaisi haittaavan linjaliikennettä, mikäli liikennettä harjoitetaan sellaisella alueella, jolla linjaliikenteen luvat myön-

tää kunnan viranomaisen. Syynä on se, että haittaamistapausten tulkinta on tiheään liikennöidyillä alueilla hyvin ongelmallista ja selvien sääntöjen luominen lähes mahdotonta. Lisäksi on todennäköistä, että kaupungin viranomaisen, joka sekä myöntää linjaliikenneluvat että ostaa täydentävän liikenteen alueellaan, huolehtii linjaliikenteen etujen huomioon ottamisesta. Silloin, kun kaupunkiliikenteeseen käytetään valtion rahaa, voidaan linjaliikenteen haittaaminen kieltää myös rahoituspäätöksen ehdoissa.

Linjaliikenteen haittaamiskiellon tehosteena on ollut liikenneluvan peruuttaminen tai tilausliikenteen harjoittamisen kieltäminen. Näiden sanktioiden käyttö on kuitenkin koettu toisinaan liian ankaraksi ja vaikutuksiltaan liian laajaksi, minkä vuoksi haittaamistilanteisiin ei ole aina puututtu ollenkaan. Uhkasakon käyttömahdollisuus parantaisi keinovalikoimaa ja uhkasakkoa käyttäen sanktio voitaisiin kohdistaa vain siihen toimintaan, joka on tämän pykälän nojalla kielletty.

15 §. *Tilausliikenteen harjoittaminen henkilö- ja sairausautolla.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. Pykälän 1 momentti käy tarpeettomaksi liikennealueista luovuttaessa. Pykälän 2 momentin nojalla lääninhallitukset ovat vahvistaneet taksiradio-ohjesäännön ja taksiohjesäännön. Taksiradio-ohjesäännön vahvistaminen on tarpeetonta sen jälkeen kun tilauskeskusten sääntelyä on kevennetty. Taksiohjesäännöistä luopumisessa on pääosin kyse tarpeettoman norminannon vähentämisestä.

16 §. *Tilausjärjestelmät ja taksiasemat.* Taksien tilausjärjestelmien sääntelyä ehdotetaan oleellisesti kevennettäväksi. Toiminnasta tulisi kuitenkin ilmoittaa keskuksen sijaintipaikan lääninhallitukselle. Lääninhallitus voisi kieltää toiminnan, kunnes laissa mainitut puutteet on korjattu.

Takseilla ei olisi enää velvollisuutta liittyä tilauskeskukseen. Samalla alueella voisi toimia useampia tilauskeskuksia.

Voimassa olevaa 3 momenttia vastaavaan 4 momenttiin on lisätty maininta velvollisuudesta odottaa ajoja taksiasemilla.

17 §. *Tavarankuljetus.* Koska ostoliikenteeseen ei enää myönnetä linjaliikennelupaa, on tavarankuljetusta koskevaa säännöstä tarkistettava niin, että tavarankuljetus on edelleen mahdollista myös julkisin varoin tarjottavassa liikenteessä. Ostoliikenteessä tavaraa saisi kuljettaa ostajan kanssa sovitulla tavalla. Pykälän

sanamuotoa on selkiytetty ja siinä on todettu, milloin tavarankuljetus on sallittu henkilökuljetuksiin myönnetyn luvan nojalla. Muutoin tavarankuljetukseen sovelletaan luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä annettua lakia.

18 §. *Tietojen antaminen.* Säännöstä on täsmennetty niin, että siitä käy selville, mihin tarkoitukseen tietoja voidaan pyytää. Uutta on myös se, että liikenneministeriö voi salassapito-velvollisuuden estämättä luovuttaa näitä tietoja lääninhallituksille liikennesuunnittelua ja tutkimusta varten. Ilman lain valtuutustakin lupaviranomaisella on oikeus saada vireillä olevaa asiaa koskevia tietoja.

Voimassa olevan lain mukaan tietojenantovelvollisuuden laiminlyöminen on rangaistava teko. Rangaistus soveltuu kuitenkin huonosti tilanteessa, jossa tarkoituksena on yksinomaan varmistaa haluttujen tietojen saanti. Rangaistussäännös ehdotetaan korvattavaksi uhkasakon asettamisoikeudella.

19 §. *Poikkeusmääräykset.* Sanat "luvan myöntänyt viranomainen" on korvattu sanalla "lupaviranomainen". Muutos on tarpeen epäselvyyksien välttämiseksi lupatoimivaltaa muutettaessa.

20 §. *Liikenneluvan peruuttaminen.* Pykälässä on sanat "liikenneluvan myöntänyt viranomainen" korvattu sanalla "lupaviranomainen" epäselvyyksien välttämiseksi. Uutta on säännös siitä, että peruutettaessa joukkoliikennelupa on samalla peruutettava myös luvanhaltijan linjaliikenneluvat. Säännöksen tekee perustelluksi se, että linjaliikenneluvan myöntäminen edellyttää joukkoliikennelupaa. Jos joukkoliikennelupa peruutetaan, eivät linjaliikenneluvan myöntämisen edellytyksetkään enää täyty. Jos toimivalta lupia peruutettaessa jakautuisi eri viranomaisille, voi menettely venyä liian pitkäksi ja luvanhaltijan kuuleminen muotoutua monivaiheiseksi ja turhia kustannuksia aiheuttavaksi.

Linjaliikennelupaa peruuttaessaan joukkoliikenneluvan myöntävän viranomaisen tulee ennen päätöksentekoa kuulla linjaliikenneluvan myöntäviä viranomaisia ja huolehtia siitä, että jää riittävästi aikaa esimerkiksi korvaavan liikenteen järjestämiseen.

Pykälän 2 momentin soveltaminen tulee kyseeseen lähinnä silloin, kun kyse on linjaliikenteestä. Sitä ei sovellettaisi lainkaan joukkoliikennelupiin.

Henkilöliikenneasetuksessa on 1 päivänä tammikuuta 1995 voimaan tuleva säännös,

jonka mukaan oikeushenkilölle myönnetty henkilö- ja sairausauton tilausliikennelupa on voimassa enintään niin kauan kuin liikennelupaa myönnettäessä hyväksytty liikenteestä vastaava henkilö tosiasiallisesti vastaa liikenteen hoidosta. Liikenteestä vastaavan henkilön vaihtuminen ennalta arvaamattomasta syystä ei kuitenkaan vaikuta luvan voimassaoloon. Säännöksen tarkoituksena on estää liikennelupien myynnillä tapahtuva keinottelu. Säännös ehdotetaan siirrettäväksi lakiin ja kirjoitettavaksi entistä täsmällisempään muotoon.

21 §. *Joukkoliikenneluvan nojalla harjoitettavan liikenteen kieltäminen ja rajoittaminen.* Pykälän 1 momentin säännöstä on muutettu vastaamaan uutta lupatyyppitystä. Toimivalta olisi joukkoliikenneluvan myöntävällä viranomaisella, joka olisi siirtymäkauden aikana liikenneministeriö ja sen jälkeen lääninhallitus. Säännös mahdollistaa sanktion käytön niin, että yleisesti käytettävät linja- ja ostoliikennepalvelut voivat jatkua häiriöttä. Liikenteenharjoittamiskiellosta tehtäisiin merkintä joukkoliikennelupaan.

ETA-sopimuksen lisäpöytäkirjaan sisältyvän, yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla annetun neuvoston asetuksen 16 artiklan mukaan sopimusvaltioiden viranomaisilla on velvollisuus estää rikkomustilanteissa liikenteenharjoittajaa hoitamasta asetuksen mukaista kansainvälistä liikennettä. Pykälän 2 momentin säännös täyttää tämän velvoitteen niissä tapauksissa, joissa kansainvälisen liikenteen harjoittamiseen ei tarvita erillistä lupaa, vaan toimintaa saa harjoittaa joukkoliikenneluvan nojalla. Toimivaltaiseksi viranomaiseksi ehdotetaan liikenneministeriötä, joka muutoinkin hoitaa kansainvälisen liikenteen lupa-asiat.

22 §. *Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä.* Säännös ehdotetaan siirrettäväksi asetukseen, jossa jo nyt on osittain säädetty asiasta. Asetuksella on muutoinkin säädetty vastaavista järjestelyistä.

3 luku. Valtionrahoitus

Luvun otsikko on muutettu. Luvussa säädetäisiin valtion varoin tapahtuvasta palvelujen ostamisesta ja yrityksille asetettavien velvoitteiden hyödyntämisestä sekä joukkoliikenteen kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeisiin käytettävästä valtion rahoituksesta.

23 §. *Käyttötarkoitukset.* Valtion rahoitusta koskeva säännös on kirjoitettu niin, että sen sisältö vastaa EY:ssä hyväksyttyjä julkisen liikenteen tukia. Valtion rahoitusta voitaisiin edelleenkin käyttää myös joukkoliikenteen kehittämishankkeisiin sekä tutkimukseen ja suunnitteluun.

23 a §. *Määrärahan kiintiöinti ja käyttö.* Säännös merkitsee toimivallan delegoimista lääninhallituksille ja kunnille. Tarkemmin asiasta määrättäisiin liikenneministeriön päätöksellä. ETA-sopimuksen voimaansaattamislaissa on lisäksi valtuutus, jonka nojalla liikenneministeriö voi antaa tarkempia määräyksiä EY:n palveluvalvoiteasetuksen täytäntöönpanosta.

25 §. *Muutoksenhaku.* Pykälän 1 momentin säännöksen poistaminen merkitsisi liikenneministeriön valitustoimivallan lakkaamista. Yleisenä tavoitteena on päästä eroon erityissäännöksillä luoduista muutoksenhakuasteista. Muutos poistaisi ristiriidan, joka on vallinnut ministeriön toimiessa samanaikaisesti lainkäyttöviranomaisena ja hallintoviranomaisena. Suuntaus lupia myönnettäessä on tarkoituksen mukaisuusharkinnasta laillisuusharkintaan. Muutoksen tekee perustelluksi myös julkisista hankinnoista annetun lain mukaisten oikeus-suojakeinojen käyttöönotto ostoliikenteessä sekä joukkoliikennelupien tarveharkinnan poistuminen, joilla on korkeimpaan hallinto-oikeuteen suuntautuvia valituksia vähentävä vaikutus. Muutosta on perusteltu myös yleisperusteluissa. Nykyinen 2 momentti siirtyisi muuttumattomana 1 momentiksi. Sen sanontaa on tarkistettu, mutta merkitys ei muutu.

Uhkasakon asettamista koskeva valituskielto vastaa yleistä käytäntöä.

27 §. *Rangaistussäännökset.* Lain 18 §:n mukaisen tietojen antamisen tehosteeksi on ehdotettu säädettäväksi uhkasakko. Sen käyttöönotto tekee rangaistussäännöksen tarpeettomaksi. Rikkomuksen nimike muuttuu samalla yksiselitteiseksi.

28 §. *Luvattoman liikenteen keskeyttäminen.* Lain tarkoitusta on selvennetty käyttämällä sanaa "poliisimies" "poliisin" asemesta. Voimassa olevan lain sanavalinta on johtanut säännöksen tarkoituksen mitätöivään tulkintaan, jonka mukaan kuljetuksen keskeyttäminen edellyttäisi hallintopäätöstä. "Maantieliikennesopimus" on korvattu sanalla "sopimus", jolloin myös ETA-sopimuksen sisältämien kansainvälistä liikennettä koskevien säännösten

mukaiset asiakirjat tulevat pykälän soveltamispiiriin. Samaan tähtää sanan "kuljetuslupa" korvaaminen sanalla "lupa". Liikenteen voisi keskeyttää myös silloin, kun kuljettaja ei voi esittää tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten perusteella mukana pidettävää asiakirjaa.

Asetuksella voitaisiin edelleenkin antaa tarkempia säännöksiä liikenteen valvonnasta. Nykyistä kattavampi säännös autossa mukana pidettävistä asiakirjoista voi tulla tarpeelliseksi luvan myöntämisen edellytysten väljentyessä.

29 §. *Valtuutussäännös.* Pykälän 1 momentin säännöstä on laajennettu. Asetuksella voitaisiin säätää myös alihankinnasta, kuolin- ja konkurssipesän oikeudesta harjoittaa liikennettä, liikenteestä vastaavan henkilön vaihtumisesta sekä lupaviranomaisten ja kuntien velvollisuudesta antaa lääninhallituksille tietoja myöntämistään luvista ja ostamastaan liikenteestä.

Valtionapuja koskevat liikenneministeriön määräykset annettaisiin osin ETA-sopimuksen voimaansaattamislain mukaisin valtuutuksin. Lisäksi 23 §:ssä on erillinen valtuutus.

Valvontajärjestelmän toimivuuden parantamiseksi ehdotetaan, että sisäasiainministeriölle annettaisiin valtuudet antaa tarkempia määräyksiä poliisille. Sisäasiainministeriö käyttäisi valtuuttaan yhteistyössä liikennehallinnon kanssa.

30 §. *Henkilörekisteritiedot.* Säännöksen soveltamisalaa on laajennettu niin, että lupaviranomaisella olisi oikeus saada tietoja myös ulosottorekisteristä. Säännöksessä on tällä kohdin ollut ilmeinen puute.

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994 lukuun ottamatta 8 §:n 1 momentin, 9 b §:n 2—5 momentin, 16 §:n 1—3 momentin sekä 20 §:n 3 momentin säännöksiä, jotka tulisivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 1995. Tuolloin myös kumottaisiin 15 §:n 2 momentti. Tarpeettomiksi käyvät liikenneministeriön päätökset ja lääninhallitusten ohjesäännöt ehdotetaan kumottaviksi.

Siirtymäaikana joukkoliikenneluvan myöntäisi liikenneministeriö eivätkä uudet joukkoliikenneluvat pääsääntöisesti antaisi oikeutta tilausliikenteen harjoittamiseen.

Siirtymäsäännöksiin on otettu tarvittavat lupatyyppityksen muuttumisesta johtuvat sään-

nökset. Silloin kun kunnan ja liikenteenharjoittajien kesken on sovittu vain matkustajilta perittävistä hinnoista, linjaliikenneluvat jäävät voimaan.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkoitus on kumota henkilöliikenneasetus kokonaan. Se korvattaisiin uudella asetuksella. Nykyisen asetuksen seuraavat säännökset käyvät lain muutoksen vuoksi tarpeettomiksi: joukkoliikenteen suunnittelu (1 §), oikeushenkilölle myönnetty henkilö- ja sairausauton liikennelupa (16 §), linjaliikenneluvan haltijan tilausajo-oikeus (18 §), taksiradiotilaukseskukseen liittymisvelvollisuudesta vapauttaminen (20 §), linjaliikenteen haittaamiskielto (21 §) ja sairausautolla harjoitettava liikenne (22 §). Julkisia hankintoja koskeva lainsäädäntö korvaa kilpailuttamista koskevan pykälän (6 §).

Muutostarpeita on ainakin seuraavissa sään-

nöksissä: liikenneluvan myöntämisen henkilöä koskevat edellytykset (3 §), liikenneluvan sisältö (7 §), liikenneluvan muuttaminen ja uusiminen (9 §), alihankinta (10 §), liikenteestä vastaavan henkilön vaihtuminen (11 §), tilausliikenteen harjoittaminen henkilöautolla (19 §) ja liikenteen valvonta (23 §). Lisäksi tarvitaan uudet säännökset ainakin lupaviranomaisten yhteistyöstä sekä lupaviranomaisten ja kuntien velvollisuudesta antaa lääninhallituksille tietoja myöntämistään luvista ja ostamastaan liikenteestä.

3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan pääosin 1 päivänä heinäkuuta 1994 ja taksiliikennettä koskevilta osin 1 päivänä tammikuuta 1995.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (343/91) 12, 15 ja 22 §,

muutetaan 1 §:n 2 momentti, 2—4, 6, 8—11, 13, 14 ja 16—21 §, 3 luvun otsikko, 23 §, 25 §:n 1 ja 2 momentti, 27 §:n 2 momentti, 28—30 § sekä

lisätään lakiin uusi 6 a, 7 a, 9 a, 9 b ja 23 a § seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Lain 2 §:n 6 kohdan, 3 ja 4 §:n, 18, 23, 23a ja 24 §:n sekä 25 §:n 2 momentin säännökset koskevat myös raide-, vesi- ja ilmaliikennettä.

2 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luvanvaraisella henkilöliikenteellä* sellaista henkilöiden kuljetusta tiellä, jonka harjoittamiseen 5 §:n mukaan tarvitaan liikennelupa;

2) *linjaliikenteellä* luvanvaraista henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä, jonka reitin liikennelupaviranomainen vahvistaa ja jonka harjoittaminen ei perustu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn ostosopimukseen;

3) *pikavuoroliikenteellä* nopeaa linjaliikennettä, jossa pysähdytään matkustajien ottamista ja jättämistä varten vain liikenneluvassa määritellyissä paikoissa;

4) *ostoliikenteellä* joukkoliikenneluvan tai taksiluvan nojalla harjoitettavaa henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen;

5) *tilausliikenteellä* luvanvaraista henkilöliikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla, sekä muuta luvanvaraista henkilöliikennettä, joka ei ole linjaliikennettä eikä ostoliikennettä;

6) *joukkoliikenteellä* linjaliikennettä, ostoliikennettä ja muuta säännöllistä henkilöliiken-

nettä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä;

7) *liikenteestä vastaavalla henkilöllä* henkilöä, joka on oikeushenkilön tähän tehtävään esittämä ja lupaviranomaisen hyväksymä ja joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen kuljetustoimintaa sekä edustaa yritystä liikenneluvan myöntävän ja liikennettä valvovan viranomaisen kanssa asioitaessa; sekä

8) *asemapaikalla* paikkaa tai paikkakuntaa, jolta liikennettä harjoitetaan tai lupaa haettaessa aiotaan harjoittaa.

3 §

Suunnitteluviranomaiset

Joukkoliikenteen hoitamisen edellytykset tulee ottaa huomioon kaavoituksessa sekä muussa maankäytön ja liikenneväylien suunnittelussa.

Liikennetarpeet ja -palvelut on aina pyrittävä yhteensovittamaan. Liikennettä suunniteltaessa viranomaisen vastuulla on selvittää ja hyödyntää joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet.

Kunnan tehtävänä on määritellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavilta osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien yhteensovittamaan eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottaa huomioon eri väestöryhmien kuten lasten, vanhusien ja vammaisten tarpeet. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan tehtävistä joukkoliikennettä suunniteltaessa on lisäksi säädetty erikseen.

Lääninhallituksen tehtävänä on edistää kuntien liikennesuunnittelua ja luoda edellytyksiä niiden yhteistyön onnistumiselle.

Liikenneministeriön tehtävänä on erityisesti yhteensovittaa eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä edistää joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia parantavaa liikennesuunnittelua ja -tutkimusta.

4 §

Joukkoliikennepalveluiden tuottaminen ja hankkiminen

Kunnat voivat joukkoliikennepalveluita tuottaessaan ja hankkiessaan toimia tarpeen mukaan yhteistyössä toistensa kanssa. Kunta voi tuottaa ostoliikennepalveluita myös toisen kunnan alueelle.

Ostoliikennepalveluita hankittaessa tulee noudattaa julkisista hankinnoista voimassa olevia säännöksiä.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairaautolla;

2) suorittaa kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta;

a) kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan; tai

b) kunnan tai kuntayhtymän palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla henkilöautolla silloin, kun kuljetus liittyy oleellisesti henkilön työtehtäviin ja ajokorvauksen määrä on työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen; sekä

3) kuljettaa huollettavanaan olevan henkilön kouluun, työhön, hoitolaitokseen tai vastaavaan ja takaisin silloin, kun ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä.

6 a §

Liikennelupajärjestelmä

Luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen on sallittu joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan, taksiluvan tai sairaankuljetusluvan nojalla.

Joukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan tilaus- ja ostoliikennettä linja-autolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Linjaliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linjaliikennettä linja-autolla.

Taksilupa oikeuttaa harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä yhdellä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ot-

tamatta. Tilausliikenteenä saa harjoittaa myös linja-auto-, raide-, vesi- tai lentoliikennettä täydentävää, yleisesti käytettävissä olevaa liikennettä.

Tämän pykälän 2—4 momentissa mainituissa luvissa voidaan antaa oikeus harjoittaa liikennettä museoajoneuvolla.

Sairaankuljetusta yhdellä sairaautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

7 a §

Linja-autolla harjoitettavasta kansainvälisestä liikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetuissa neuvoston asetuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla annetuissa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 684/92 tarkoitettu lupaviranomainen on Suomessa liikenneministeriö, joka myös ottaa vastaan 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut ilmoitukset ja antaa 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut todistukset. Asetuksen 11 artiklan 5 kohdan mukaisia toimivaltaisia viranomaisia, joilta liikenteenharjoittajat saavat kuljetusasiakirjoja, ovat liikenneministeriön lisäksi lääninhallitukset. Asetuksen 14 ja 15 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi sekä ajo- ja lepoaikojen noudattamista koskevilta osin myös työsuojeluviranomaiset.

Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa, annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/92 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa on liikenneministeriö. Asetuksen 6 artiklassa tarkoitettu tarkastusviranomainen on poliisi.

8 §

Lupaviranomaiset

Joukkoliikenneluvan myöntää hakijan kotipaikan lääninhallitus.

Linjaliikenneluvan myöntää lääninhallitus. Jos linjan reitti ulottuu useamman kuin yhden läänin alueelle, luvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella on pisin osa linjan reitistä. Linjaliikenneluvan läänin rajan ylittävään liikenteeseen, joka ajetaan kokonaan tai osittain

pikavuoroliikenteenä, myöntää kuitenkin liikenneministeriö. Se myöntää myös valtakunnan rajan ylittävän linjaliikenteen luvat.

Asetuksella säädetään niistä kunnista ja kuntayhtymistä, joiden alueella harjoitettavaan linjaliikenteeseen liikenneluvan myöntää kunnan tai kuntayhtymän viranomaisena. Yksinomaan pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan toimialueella harjoitettavaan linjaliikenteeseen myöntää liikenneluvan yhteistyövaltuuskunta, jollei luvan myöntäminen kuulu kunnan toimivalta.

Taksiluvan ja sairaankuljetusluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen asemapaikka on.

9 §

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Joukkoliikennelupa on myönnettävä hakijalle, joka hallitsee itseään ja omaisuuttaan, on vakavarainen, hyvämaineinen, ammattitaitoinen sekä muutoinkin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä. Jos lupaa hakee oikeushenkilö, luvan myöntämisen edellytyksenä on, että se on vakavarainen ja että sen liikenteestä vastaava henkilö hallitsee itseään ja omaisuuttaan ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan sekä on hyvämaineinen, ammattitaitoinen ja muutoinkin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä.

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 rikoksesta; tai

2) hänet on vähintään kolmesti viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista taikka liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta.

Hakija tai liikenteestä vastaava henkilö on katsottava ammattitaitoiseksi, jos:

1) hän on suorittanut hyväksytysti linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin liikenneministeriön hyväksymässä oppilaitoksessa; ja

2) hänellä on käytännön kokemusta liikennealalta.

Yrittäjäkurssia ei vaadita henkilöltä, jolla on vähintään viisi vuotta jatkunut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä. Hänen on kuitenkin suoritettava hyväksytysti kurssin loppukoe.

9 a §

Linjaliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Linjaliikennelupa voidaan myöntää hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa.

Liikennelupaa myönnettäessä on otettava huomioon ennen kaikkea liikennepalvelujen kysyntä sekä olemassa olevat liikennepalvelut, myös ostoliikenne, kuntien henkilöliikenteen järjestämistä koskevat tarpeet ja sen liikenteen taloudellisuus ja tarkoituksenmukaisuus, jonka harjoittamiseen lupaa haetaan.

9 b §

Taksiluvan ja sairaankuljetusluvan myöntämisen edellytykset

Taksilupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetty edellytykset.

Taksiluvan hakija ja liikenteestä vastaava henkilö on katsottava ammattitaitoiseksi, jos:

1) hän on suorittanut hyväksytysti taksiliikenteen yrittäjäkurssin liikenneministeriön hyväksymässä oppilaitoksessa ja hänellä on käytännön kokemusta taksinkuljettajana; taikka

2) hän täyttää 9 §:n 5 momentissa säädetty edellytykset.

Jos hakijoiden joukossa ei ole sellaista, joka täyttää 2 momentissa säädetty edellytykset, lupa voidaan myöntää hakijalle, joka on suorittanut hyväksytysti 2 momentin 1 kohdassa säädetyn yrittäjäkurssin.

Taksilupaa myönnettäessä on otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä kokonaisuudessaan, eri asiakasryhmien tarpeet sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

Liikenneministeriö voi vahvistaa taksiluvulle läänikohtaiset enimmäismäärät. Edellytyksenä on, että läänin alueella esiintyy jatkuvaa, taksitoiminnan vaarantavaa taksien ylitarjontaa. Liikenneministeriön päätös on voimassa korkeintaan kaksi vuotta kerrallaan.

Sairauksikuljetuslupa voidaan myöntää haki-

jalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetyt edellytykset. Lupaa myönnettäessä on lisäksi otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

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

Linjaliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. Siinä on lisäksi vahvistettava liikenteen valvontapaikka, reitti, yleensä aikataulu sekä aika, jona liikenne on aloitettava. Siihen voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa ja alihankintaa koskevia ehtoja.

Taksilupa ja sairaankuljetuslupa ovat voimassa enintään viisi vuotta. Niissä on lisäksi vahvistettava liikenteen asemapaikka tai asemapaikat sekä aika, jona liikenne on viimeistään aloitettava, ja niihin voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa koskevia ehtoja. Taksilupa voidaan tarvittaessa lisäksi sisällyttää kalustoa koskevia ehtoja.

11 §

Taksat

Liikenneministeriö voi tarvittaessa vahvistaa taksitaksan, sairaankuljetustaksan ja valtakunnallisen linjaliikenteen sarjalipputaksan.

13 §

Luvanhaltijan velvollisuus harjoittaa liikennettä

Liikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä luvan mukaisesti ja muutoin asianmukaisesti.

Taksiluvan haltija on velvollinen pyydettyään suorittamaan luvan mukaisen ajon, jollei ole voittamattomia esteitä tai muita päteviä syitä.

Asemapaikan poliisi voi tarvittaessa taksiluvan haltijoiden tai heidän enemmistöään edustavan yhteisön esityksestä vahvistaa ajovuorojärjestyksen, jota on noudatettava tilausliikennettä harjoitettaessa. Luvanhaltija voi suorittaa häneltä ennalta tilatun ajon myös silloin, kun siihen ei ajovuorojärjestyksen mukaan ole velvollisuutta.

14 §

Linjaliikenteen haittaamiskielto

Tilaus- ja ostoliikenteen harjoittaminen on kielletty, jos sen tarkoituksena on kuljettaa sellaisia matkustajia, joiden käytettävissä on sopivat linjaliikenneyhteydet.

Linjaliikenteelle aiheutuvaa haittaa arvioitaessa on otettava huomioon toisaalta linjaliikenteen matkustajien väheneminen, toisaalta matka-aika odotuksineen, vaihtojen määrä, matkustajien erityiset tarpeet sekä tilaus- tai ostoliikenteellä hoidettujen kuljetusten toistuvuus.

Joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen voi asettaa haittaamiskiellon tehosteeksi uhkasakon noudattaen, mitä uhkasakkolaissa (1113/90) säädetään.

16 §

Tilausjärjestelmät ja taksiasemat

Jos tilauksia välitetään tilausliikennettä harjoittaville henkilöautoille taksiradiotilauskeskuksen kautta, on toiminnasta ilmoitettava keskuksen sijaintipaikan lääninhallitukselle.

Lääninhallitus voi tarvittaessa kieltää tilauskeskuksen toiminnan, jos:

1) keskuksen toimintaa ei ole järjestetty ympärivuorokautiseksi; tai

2) ennakotilauksen vastaanottoa ei ole järjestetty; taikka

3) keskus ei ole esittänyt toiminnastaan vastaavaa henkilöä.

Kielto on voimassa, kunnes puutteet on korjattu.

Lääninhallitus voi määrätä henkilöautoilla harjoitettavan tilausliikenteen hoidettavaksi taksiasemilta. Ajoja tulee odottaa taksiasemalla, silloin kun sellainen on.

17 §

Tavarankuljetus

Linja- ja ostoliikenteessä saa kuljettaa myös tavaraa. Linjaliikenteessä ei auton matkustajatiloissa saa kuljettaa muuta tavaraa kuin matkustajien käsimatkatavaroita. Ostoliikenteessä saa kuljettaa tavaraa siten kuin siitä ostajan kanssa sovitaan.

Tilausliikenteessä saa henkilöautolla kuljettaa kevyitä tavaralahetyksiä edellyttäen, ettei se haittaa luvan sisältämää henkilökuljetusveloitusta.

18 §

Tietojen antaminen

Liikenteenharjoittajan tulee pyynnöstä antaa liikenneministeriölle liikennesuunnittelua, tilastointia ja tutkimusta varten tarpeelliset tiedot taloudestaan ja harjoittamastaan liikenteestä. Liikenneministeriöllä on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa näitä tietoja liikennesuunnittelua ja tutkimusta varten lääninhallituksille.

Tietojen antamisen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko noudattaen, mitä uhkasakko-laissa säädetään.

19 §

Poikkeusmääräykset

Lupaviranomainen voi antaa liikenneluvasta poikkeavia määräyksiä liikenteen harjoittamisesta, jos se muuttuneiden olosuhteiden vuoksi tai muusta erityisestä syystä on välttämätöntä.

20 §

Liikenneluvan peruuttaminen

Jos liikenneluvan haltija ei enää täytä liikenneluvan myöntämisen edellytyksiä tai jos liikennettä ei harjoiteta luvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti, voi lupaviranomainen peruuttaa liikenneluvan määräajaksi tai kokonaan. Jos joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen peruuttaa joukkoliikenneluvan, sen on kuultuaan linjaliikenneluvat myöntäviä viranomaisia samalla peruutettava myös luvanhaltijan linjaliikenneluvat.

Lupaviranomainen voi peruuttaa liikenneluvan, ei kuitenkaan joukkoliikennelupaa, myös, jos liikenteen ei enää voida katsoa olevan tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti järjestettyä ja liikenteen uudelleen järjestely on yleisen edun kannalta välttämätöntä.

Lupaviranomaisen on peruutettava oikeushenkilölle myönnetty taksilupa ja sairaankuljetuslupa, jos yritys myydään tai muutoin vastiketta vastaan siirretään ja lupaviranomaisen hyväksymä liikenteestä vastaava henkilö on lakannut tai lakkaa hoitamasta hänelle tämän lain mukaan kuuluvia tehtäviä.

21 §

Joukkoliikenneluvan nojalla harjoitettavan liikenteen kieltäminen ja rajoittaminen

Jos liikennettä harjoitetaan joukkoliikenne-

luvan tai linjaliikenneluvan nojalla tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastaisesti, voi joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen, vaikka liikennelupaa ei peruuteta, kieltää luvanhaltijaa määräajaksi tai toistaiseksi harjoittamasta tilausliikennettä.

Jos liikennettä harjoitetaan joukkoliikenneluvan nojalla kansainvälisten sopimusten vastaisesti, voi liikenneministeriö kieltää luvanhaltijaa määräajaksi tai toistaiseksi harjoittamasta kansainvälistä liikennettä tai rajoittaa sen harjoittamista.

3 luku

Valtionrahoitus

23 §

Käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa osoitetuin määrärahoihin voidaan:

1) maksaa yritysten kanssa palvelujen ostamisesta tehdyistä sopimuksista aiheutuvat korvaukset ja hyvittää yrityksille asetetuista palveluvaikeuksista aiheutuneet kulut siten kuin julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 tarkemmin määrätään,

2) ostaa lentoliikennepalveluja, sekä

3) rahoittaa joukkoliikenteen kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeita.

23 a §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö

Liikenneministeriö päättää valtion talousarviossa osoitetun määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä lääninhallituksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta 23 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin.

Lääninhallitukset ja liikenneministeriö saavat itse käyttää määrärahaa 23 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionapua kunnalle, seudulliselle kuntayhtymälle tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalle käytettäväksi samoihin tarkoituksiin.

25 §

Muutoksenhaku

Oikeus hakea muutosta liikennelupaa koske-

vaan päätökseen on hakijalla ja luvanhaltijalla, jonka oikeuteen päätös voi vaikuttaa, sekä sillä kunnalla, jossa lupahakemuksessa tarkoitettua liikennettä aiotaan harjoittaa tai liikenneluvan mukaista liikennettä harjoitetaan.

Viranomaisen 14 §:n 3 momentin ja 18 §:n 2 momentin nojalla antamaan uhkasakon asettamista koskevaan päätökseen ei saa erikseen hakea muutosta valittamalla.

27 §

Rangaistussäännökset

Joka laiminlyö tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetyn ilmoituksen tekemisen on tuomittava *ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

28 §

Luvattoman liikenteen keskeyttäminen

Poliisimies voi keskeyttää kuljetuksen, jos kysymyksessä on luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista liikennelupaa tai kansainvälisen sopimuksen edellyttämää lupaa tai asiakirjaa taikka jos ajoneuvon kuljettaja ei voi esittää asiakirjaa, jonka mukana pitämiseen hänellä on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan velvollisuus.

29 §

Valtuutussäännös

Asetuksella annetaan tarkemmat säännökset liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä, liikenneluvan hakemisesta, muuttamisesta ja uusimisesta, alihankinnasta, kuolin- ja konkurssipesän oikeudesta harjoittaa liikennettä, liikenteestä vastaavan henkilön vaihtumisesta, liikenteen valvonnasta, lupaviranomaisten ja kuntien velvollisuudesta antaa lääninhallituksille tietoja myöntämistään luvista ja ostamastaan liikenteestä sekä muusta tämän lain täytäntöönpanosta.

Liikenneministeriö voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten luvan myöntämisen edellytysten täytyminen osoitetaan, taksiliikenteen harjoittamisesta, 7a §:ssä mainittujen Euroopan yhteisöjen asetusten soveltamisesta sekä valtionapujen hakemisesta, myöntämisestä, maksuksesta ja käytön valvonnasta.

Sisäasiainministeriö voi antaa tarkempia

määräyksiä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan poliisille kuuluvien tehtävien suorittamisesta.

30 §

Henkilörekisteritiedot

Lupaviranomaisella on oikeus saada tietoja ajokorttirekisteristä, rikosrekisteristä ja ulosottorekisteristä liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä varten.

1. Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 1994. Lain 8 §:n 1 momentin, 9 b §:n 2—5 momentin, 15 §:n 2 momentin, 16 §:n 1—3 momentin sekä 20 §:n 3 momentin osalta laki tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 1995. Lain 7a § tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

2. Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3. Tällä lailla kumotaan kaupunkimaisen paikallisliikenteen taksat hyväksyvistä kunnista 27 päivänä helmikuuta 1991 annettu liikenneministeriön päätös (444/91), henkilöautolla harjoitettavan tilausliikenteen liikennealuejaosta 14 päivänä huhtikuuta 1992 annettu liikenneministeriön päätös (355/92), luvanvaraisen linja-autoliikenteen harjoittajan ammattitaidon ja vakavaraisuuden osoittamisesta 21 päivänä toukokuuta 1993 annettu liikenneministeriön päätös (458/93) sekä linja-autolla tilausliikenneoikeuden nojalla harjoitettavasta joukkoliikenteestä 17 päivänä joulukuuta 1993 annettu liikenneministeriön päätös (1399/93). Lisäksi kumotaan lääninhallitusten vahvistamat taksiradio-ohjesäännöt ja taksiohjesäännöt 1 päivästä tammikuuta 1995 lukien.

4. Sen, jolla on oikeus harjoittaa linja-autolla linja- tai tilausliikennettä 30 päivänä kesäkuuta 1994, katsotaan täyttävän tässä laissa säädetty joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset ja sille annetaan hakemuksesta joukkoliikennelupa. Nämä luvat, jotka antaa liikenneministeriö, oikeuttavat harjoittamaan liikennettä 6 a §:n 2 momentin mukaisesti päivästä kuuta 1994 lukien.

5. Myös muut joukkoliikenneluvat myöntää 31 päivään joulukuuta 1994 asti liikenneministeriö ja niiden nojalla saa mainittuun ajankohtaan asti harjoittaa ainoastaan ostoliikennettä,

jollei ole 9 a §:n 2 momentin mukaisia perusteita sallia myös tilausliikenteen harjoittamista.

6. Silloin kun kunta tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta vastaa taloudellisesti linjaliikenneluvan nojalla harjoitettavasta liikenteestä ja liikenteenhoito perustuu ostosopimukseen, linjaliikenneluvat lakkaavat olemasta voimassa päivästä kuuta 1994 lukien, jonka jälkeen liikenteenhoito määräytyy yksinomaan sopimuksen perusteella.

7. Kaupunkimaisen paikallisliikenteen taksat hyväksyvistä kunnista annetun liikenneministeriön päätöksen nojalla hyväksytyt taksat ovat päivästä kuuta 1994 lukien sellaisinaan voimassa kunnes kunnat toisin päättävät tai liikenteenharjoittajien kanssa toisin sopivat.

8. Tammikuun 1 päivään 1995 asti on taksilupia myönnettäessä noudatettava 9 §:n 1—3 momenttia ja 9a §:n 2 momenttia.

9. Henkilöauton ja invataksin tilausliikenne-

luvan haltijan katsotaan täyttävän taksiluvan myöntämisen edellytykset. Sairasautoluvan haltijan katsotaan täyttävän sairaankuljetusluvan myöntämisen edellytykset.

10. Henkilöauton ja sairausauton tilausliikenneluvat oikeuttavat päivästä kuuta 1994 lukien harjoittamaan liikennettä koko maassa. Invataksilupien rajoitukset lukuun ottamatta kalustoa koskevaa rajoitusta poistuvat päivästä kuuta 1994 lukien. Muut taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavien lupien kuljetus- ja kalustorajoitukset poistuvat 1 päivästä tammikuuta 1997 lukien.

11. Muutoin ennen tämän lain voimaantuloa myönnetty liikenneluvat ovat sellaisinaan voimassa luvassa määrätyn ajan.

12. Lääninhallitusten 1 päivään tammikuuta 1995 mennessä hyväksymien taksiradiotilaukseskusten ei tarvitse tehdä 16 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilmoitusta.

Helsingissä 22 päivänä huhtikuuta 1994

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri Ole Norrback

Laki

luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (343/91) 12, 15, ja 22 §,
muutetaan 1 §:n 2 momentti, 2—4, 6, 8—11, 13, 14 ja 16—21 §, 3 luvun otsikko, 23 §, 25 §:n 1 ja 2 momentti, 27 §:n 2 momentti, 28—30 § sekä
lisätään lakiin uusi 6 a, 7 a, 9 a, 9 b ja 23 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Soveltamisala

Lain 3 §:n 2 momentin, 11 §:n 2 ja 3 momentin, ja 18 §:n säännökset koskevat myös raideliikennettä ja lain 3 §:n 1, 3 ja 4 momentin, 4 ja 23—24 §:n säännökset myös raide-, vesi- ja ilmaliikennettä

Lain 2 §:n 6 kohdan, 3 ja 4 §:n, 18, 23, 23 a ja 24 §:n sekä 25 §:n 2 momentin säännökset koskevat myös raide-, vesi- ja ilmaliikennettä.

2 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) luvanvaraisella henkilöliikenteellä sellaista henkilöiden kuljetusta tiellä, jonka harjoittamiseen 5 §:n mukaan tarvitaan liikennelupa;

2) linjaliikenteellä luvanvaraista henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka reitin liikennelupaviranomainen vahvistaa;

2 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) luvanvaraisella henkilöliikenteellä sellaista henkilöiden kuljetusta tiellä, jonka harjoittamiseen 5 §:n mukaan tarvitaan liikennelupa;

2) linjaliikenteellä luvanvaraista henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä, jonka reitin liikennelupaviranomainen vahvistaa ja jonka harjoittaminen ei perustu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn ostosopimukseen;

3) pikavuoroliikenteellä nopeaa linjaliikennettä, jossa pysähdytään matkustajien ottamista ja jättämistä varten vain liikenneluvassa määritellyissä paikoissa;

4) ostoliikenteellä joukkoliikenneluvan tai taksiluvan nojalla harjoitettavaa henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen;

Voimassa oleva laki

3) tilausliikenteellä luvanvaraista henkilöliikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla ja joka ei ole linjaliikennettä;

4) joukkoliikenteellä linjaliikennettä ja muuta säännöllistä henkilöliikennettä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä;

5) kaupunkimaisella paikallisliikenteellä joukkoliikennettä, jonka kulkuneuvot kulkevat lyhyin vuorovälein ja joka palvelee ensisijaisesti taajama-alueen sisäisiä matkustustarpeita;

6) peruspalveluliikenteellä erikseen määritellyä koulu-, asiointi- ja työmatkaliikennettä, kuntakeskusten välisiä välttämättömiä yhteyksiä, liityntäliikennettä kaukoliikenteeseen ja välttämättömiä alueellisia yhteyksiä.

3 §

Joukkoliikenteen palvelutason suunnittelu

Kunnan tulee tarvittavilta osin suunnitella alueensa joukkoliikenteen palvelutaso. Palvelutasoa suunnitellessaan kunnan tulee toimia yhteistyössä muiden kuntien, asianomaisen lääninhallituksen ja liikenteenharjoittajien kanssa.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta ja kunta, joka vastaa taloudellisesti alueensa paikallisliikenteestä, päättävät alueensa joukkoliikenteen palvelutason.

Lääninhallituksen tulee tarvittavilta osin suunnitella joukkoliikenteen palvelutaso läänin alueella. Palvelutasoa suunnitellessaan lääninhallituksen tulee toimia yhteistyössä kuntien ja liikenteenharjoittajien kanssa.

Liikenneministeriön tehtävänä on edistää joukkoliikenteen suunnittelua ja tutkimusta sekä pyrkiä yhteensovittamaan joukkoliikenteen palveluja.

Ehdotus

5) tilausliikenteellä luvanvaraista henkilöliikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla, *sekä muuta luvanvaraista henkilöliikennettä, joka ei ole linjaliikennettä eikä ostoliikennettä;*

6) joukkoliikenteellä linjaliikennettä, *ostoliikennettä* ja muuta säännöllistä henkilöliikennettä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä;

7) liikenteestä vastaavalla henkilöllä henkilöä, joka on oikeushenkilön tähän tehtävään esittämä ja lupaviranomaisen hyväksymä ja joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen kuljetustointia sekä edustaa yritystä liikenneluvan myöntävän ja liikennettä valvovan viranomaisen kanssa asioitaessa; sekä

8) asemapaikalla paikkaa tai paikkakuntaa, jolta liikennettä harjoitetaan tai lupaa haettaessa aiotaan harjoittaa.

3 §

Suunnitteluviranomaiset

Joukkoliikenteen hoitamisen edellytykset tulee ottaa huomioon kaavoituksessa sekä muussa maankäytön ja liikenneväylien suunnittelussa.

Liikennetarpeet ja -palvelut on aina pyrittävä yhteensovittamaan. Liikennettä suunniteltaessa viranomaisen vastuulla on selvittää ja hyödyntää joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet.

Kunnan tehtävänä on määritellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavilta osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien yhteensovittamaan eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottaa huomioon eri väestöryhmien kuten lasten, vanhusten ja vammaisten tarpeet. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan tehtävistä joukkoliikennettä suunniteltaessa on lisäksi säädetty erikseen.

Lääninhallituksen tehtävänä on edistää kuntien liikennesuunnittelua ja luoda edellytyksiä niiden yhteistyön onnistumiselle.

Liikenneministeriön tehtävänä on erityisesti yhteensovittaa eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä edistää joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia parantavaa liikennesuunnittelua ja -tutkimusta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

Maankäytön suunnittelu

Joukkoliikenteen hoitamisen edellytykset tulee ottaa huomioon kaavoituksessa sekä muussa maankäytön ja liikenneväylien suunnittelussa siten kuin siitä erikseen säädetään.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntainliiton tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla;

2) suorittaa kunnan järjestämiin sosiaalipalveluihin kuuluvaa henkilöiden ja tavarankuljetusta:

a) kunnan tai kuntainliiton hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä korvausta vastaan; tai

b) kunnan tai kuntainliiton palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla henkilöautolla silloin, kun kuljetus liittyy oleellisesti henkilön työtehtäviin ja ajokorvaus määräytyy työ- tai virkaehtosopimuksen perusteella;

3) kuljettaa huollettavanaan olevan henkilön koulun, työhön, huoltolaitokseen tai vastaavaan ja takaisin silloin, kun *kuljetus ei kohtuudella ole järjestettävissä joukko- tai tilausliikenteenä ja ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä; sekä*

4) suorittaa samalla uitto- tai metsätyömaalla työskentelevien, kuljettajan lisäksi enintään neljän henkilön kuletusta yhden työntekijän hallinnassa olevalla henkilöautolla sille vahvistetun henkilöluvun rajoissa, jos työmaalle ei ole järjestetty eikä voida järjestää työaikoihin ja -matkoihin soveltuvaa linja-autoliikennettä ja sinne on hankalaa muunlaisin kulkuneuvoin ja kohtuullisin kustannuksin päästä.

4 §

Joukkoliikennepalveluiden tuottaminen ja hankkiminen

Kuntien tulee joukkoliikennepalveluita tuottaessaan ja hankkiessaan toimia tarpeen mukaan yhteistyössä toistensa kanssa. Kunta voi tuottaa ostoliikennepalveluita myös toisen kunnan alueelle.

Ostoliikennepalveluita hankittaessa tulee noudata julkisista hankinnoista voimassa olevia säännöksiä.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla;

2) suorittaa kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta:

a) kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan; tai

b) kunnan tai kuntayhtymän palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla henkilöautolla silloin, kun kuljetus liittyy oleellisesti henkilön työtehtäviin ja ajokorvauksen määrä on työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen; sekä

3) kuljettaa huollettavanaan olevan henkilön koulun, työhön, hoitolaitokseen tai vastaavaan ja takaisin silloin, kun ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 a §

Liikennelupajärjestelmä

Luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen on sallittu joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan, taksiluvan tai sairaankuljetusluvan nojalla.

Joukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan tilaus- ja ostoliikennettä linja-autolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Linjaliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linjaliikennettä linja-autolla.

Taksilupa oikeuttaa harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä yhdellä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Tilausliikenteenä saa harjoittaa myös linja-auto-, raide-, vesi- tai lentoliikennettä täydentävää, yleisesti käytettävissä olevaa liikennettä.

Tämän pykälän 2—4 momentissa mainituissa luvissa voidaan antaa oikeus harjoittaa liikennettä museoajoneuvolla.

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

7 a §

Linja-autolla harjoitettavasta kansainvälisestä liikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetuissa neuvoston asetuksissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 684/92 tarkoitettu lupaviranomainen on Suomessa liikenneministeriö, joka myös ottaa vastaan 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut ilmoitukset ja antaa 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut todistukset. Asetuksen 11 artiklan 5 kohdan mukaisia toimivaltaisia viranomaisia, joilta liikenteenharjoittajat saavat kuljetusasiakirjoja, ovat liikenneministeriön lisäksi lääninhallitukset. Asetuksen 14 ja 15 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi sekä ajo- ja lepoaikojen noudattamista koskevilta osin myös työsuojeluviranomaiset.

Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa, annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2454/92 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa on liikenneministeriö.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

8 §

Lupaviranomaiset

Liikenneluvan linjaliikenteen harjoittamiseen (linjaliikennelupa) myöntää liikenneministeriö. Asetuksella säädetään niistä kunnista, joiden alueella harjoitettavaan linjaliikenteeseen liikenneluvan myöntää kunnan viranomainen. Yksinomaan pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan toimialueella harjoitettavaan linjaliikenteeseen myöntää liikenneluvan yhteistyövaltuuskunta, jollei luvan myöntäminen kuulu kunnan toimivaltaan.

Liikenneluvan tilausliikenteen harjoittamiseen (tilausliikennelupa) myöntää lääninhallitus. Jos alue, jolla tilausliikennettä on tarkoitus harjoittaa, ei kokonaisuudessaan kuulu lääninhallituksen toimivaltaan tai jos liikennettä on tarkoitus harjoittaa linja-autolla, luvan myöntää kuitenkin liikenneministeriö.

Liikenneministeriö voi tarvittaessa päättää maan jakamisesta liikennealueisiin ja luvanvaraisessa liikenteessä olevien autojen enimmäismäärien vahvistamisesta.

9 §

Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

Liikennelupaa myönnettäessä on otettava huomioon ennen kaikkea liikennepalvelujen kysyntä sekä olemassa olevat liikennepalvelut, kuntien henkilöliikenteen järjestämistä koskevat tarpeet ja sen liikenteen taloudellisuus ja tarkoituksenmukaisuus, jonka harjoittamiseen lupaa haetaan.

8 §

Lupaviranomaiset

Joukkoliikenneluvan myöntää hakijan kotipaikan lääninhallitus.

Linjaliikenneluvan myöntää lääninhallitus. Jos linjan reitti ulottuu useamman kuin yhden läänin alueelle, luvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella on pisin osa linjan reitistä. Linjaliikenneluvan läänin rajan ylittävään liikenteeseen, joka ajetaan kokonaan tai osittain pikavuoroliikenteenä, myöntää kuitenkin liikenneministeriö. Se myöntää myös valtakunnan rajan ylittävän linjaliikenteen luvat.

Asetuksella säädetään niistä kunnista ja kuntayhtymistä, joiden alueella harjoitettavaan linjaliikenteeseen liikenneluvan myöntää kunnan tai kuntayhtymän viranomainen. Yksinomaan pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan toimialueella harjoitettavaan linjaliikenteeseen myöntää liikenneluvan yhteistyövaltuuskunta, jollei luvan myöntäminen kuulu kunnan toimivaltaan.

Taksiluvan ja sairaankuljetusluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen asemapaikka on.

9 §

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Joukkoliikennelupa on myönnettävä hakijalle, joka hallitsee itseään ja omaisuuttaan, on vakavarainen, hyvämaineinen, ammattitaitoinen sekä muutoinkin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä. Jos lupaa hakee oikeushenkilö, luvan myöntämisen edellytyksenä on, että se on vakavarainen ja että sen liikenteestä vastaava henkilö hallitsee itseään ja omaisuuttaan ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteitaan sekä on hyvämaineinen, ammattitaitoinen ja

Voimassa oleva laki

Liikennelupa voidaan myöntää hakijalle, joka luotettavuudeltaan, ammattitaidoltaan, vakavaraisuudeltaan ja muilta ominaisuuksiltaan voidaan katsoa sopivaksi harjoittamaan liikennettä.

Jos liikennelupaa hakee oikeushenkilö, luvan myöntämisen edellytyksenä on, että liikenteestä vastaava henkilö on luotettavuudeltaan, ammattitaidoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan sopiva harjoittamaan liikennettä.

Henkilöauton ja sairausauton tilausliikennelupa voidaan myöntää luonnollisille henkilöille, vaikka toimintaa harjoitetaan yhtiömuotoisesti.

Ehdotus

muutoinkin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä.

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 rikoksesta; tai

2) hänet on vähintään kolmesti viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista taikka liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta.

Hakija tai liikenteestä vastaava henkilö on katsottava ammattitaitoiseksi, jos:

1) hän on suorittanut hyväksytysti linja-autoliikenteen yrittäjäkurssin liikenneministeriön hyväksymässä oppilaitoksessa; ja

2) hänellä on käytännön kokemusta liikennealalta.

Yrittäjäkurssia ei vaadita henkilöltä, jolla on vähintään viisi vuotta jatkunut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävissä. Hänen on kuitenkin suoritettava hyväksytysti kurssin loppukoe.

9a §

Linjaliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Linjaliikennelupa voidaan myöntää hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa.

Liikennelupaa myönnettäessä on otettava huomioon ennen kaikkea liikennepalvelujen kysyntä sekä olemassa olevat liikennepalvelut, myös ostoliikenne, kuntien henkilöliikenteen järjestämisestä koskevat tarpeet ja sen liikenteen taloudellisuus ja tarkoituksenmukaisuus, jonka harjoittamiseen lupaa haetaan.

9 b §

Taksiluvan ja sairaankuljetusluvan myöntämisen edellytykset

Taksilupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetyt edellytykset.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Taksiluvan hakija ja liikenteestä vastaava henkilö on katsottava ammattitaitoiseksi, jos:

1) hän on suorittanut hyväksytysti taksiliikenteen yrittäjäkurssin liikenneministeriön hyväksymässä oppilaitoksessa ja hänellä on käytännön kokemusta taksinkuljettajana; taikka

2) hän täyttää 9 §:n 5 momentissa säädetty edellytykset.

Jos hakijoiden joukossa ei ole sellaista, joka täyttää 2 momentissa säädetty edellytykset, lupa voidaan myöntää hakijalle, joka on suorittanut hyväksytysti 2 momentin 1 kohdassa säädetyn yrittäjäkurssin.

Taksilupaa myönnettäessä on otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä kokonaisuudessaan, eri asiakasryhmien tarpeet sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

Liikenneministeriö voi vahvistaa taksiluvulle läänikohtaiset enimmäismäärät. Edellytyksenä on, että läänin alueella esiintyy jatkuvaa, taksitoiminnan vaarantavaa taksien ylitarjontaa. Liikenneministeriön päätös on voimassa korkeintaan kaksi vuotta kerrallaan.

Sairaankuljetuslupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetty edellytykset. Lupaa myönnettäessä on lisäksi otettava huomioon pääasiallinen toiminta-alueen kysyntä sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

Liikennelupa myönnetään määräajaksi. Se voidaan myöntää rajoitettuna, ja siihen voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa ja alihankintaa koskevia ehtoja.

Linjaliikenneluvan myöntäessään lupaviranomainen vahvistaa liikenteen reitin, valvontapaikan ja aikataulun sekä tilausliikenneluvan myöntäessään alueen, jolla liikennettä saa harjoittaa (liikennealue), asemapaikan ja liikenteessä käytettävien autojen lukumäärän.

Myönnettäessä lupaa linjaliikenteeseen, joka on kaupunkimaista paikallisliikennettä ja josta kunta tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta taloudellisesti vastaa, aikataulua ei kuitenkaan tarvitse vahvistaa.

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

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

Linjaliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. Siinä on lisäksi vahvistettava liikenteen valvontapaikka, reitti, yleensä aikataulu sekä aika, jona liikenne on aloitettava. Siihen voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa ja alihankintaa koskevia ehtoja.

Taksilupa ja sairaankuljetuslupa ovat voimassa enintään viisi vuotta. Niissä on lisäksi vahvistettava liikenteen asemapaikka tai asemapaikat sekä aika, jona liikenne on viimeistään aloitettava, ja niihin voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa koskevia ehtoja. Taksilupa voidaan tarvittaessa lisäksi sisällyttää kalustoa koskevia ehtoja.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 §

Taksat

Liikenneministeriö vahvistaa tärkeimmät luvanvaraisen henkilöliikenteen taksat 2 ja 3 momentissa säädetyin poikkeuksin. Liikennettä harjoitettaessa ei kuljetuspalveluista saa periä vahvistettuja taksoja suurempia maksuja.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta hyväksyy yksinomaan toimialueellaan harjoitettavan joukkoliikenteen taksat.

Liikenneministeriö päättää niistä taloudellisesti alueensa kaupunkimaisesta paikallisiikenteestä vastaavista kunnista, jotka voivat hyväksyä tässä liikenteessä noudatettavat taksat.

12 §

Henkilöautolla harjoitettava joukkoliikenne

Henkilöautolla saa harjoittaa tilausliikenneluvan nojalla linja-auto- ja raideliikennettä täydentävää joukkoliikennettä kunnan, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan tai joukkoliikennettä harjoittavan liikenteenharjoittajan kanssa tehtävän sopimuksen mukaisesti.

13 §

Liikenteenharjoittajan velvollisuus harjoittaa liikennettä

Linjaliikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan luvan mukaista liikennettä luvan voimassaoloajan.

Hakemus, joka koskee linjaliikenteen supistamista tai lopettamista kesken luvan voimassaoloajan, on hyväksyttävä, jos liikennepalvelujen kysyntä on vähäinen tai jos liikennepalvelujen tarjonta muutoin on riittävä tai jos liikenteen harjoittaminen vaarantaa liikenteenharjoittajan linja-autoliikenteen jatkuvuuden taloudelliset edellytykset.

Linjaliikenteessä, joka on kaupunkimaista paikallisiikennettä ja josta kunta tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta taloudellisesti vastaa, liikenteenharjoittajan velvollisuus harjoittaa liikennettä määräytyy sen mukaan kuin siitä on erikseen sovittu tai päätetty.

Jollei voittamattomia esteitä tai muita päteviä syitä ole, tilausliikenneluvan haltija on velvollinen pyydettyä suorittamaan luvan mukaisen ajon.

11 §

Taksat

Liikenneministeriö voi tarvittaessa vahvistaa taksitaksan, sairaankuljetustaksan ja valtakunnallisen linjaliikenteen sarjalipputaksan.

(kumotaan)

13 §

Luvanhaltijan velvollisuus harjoittaa liikennettä

Liikenneluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä luvan mukaisesti ja muutoin asianmukaisesti.

Taksiluvan haltija on velvollinen pyydettyä suorittamaan luvan mukaisen ajon, jollei ole voittamattomia esteitä tai muita päteviä syitä.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

14 §

Tilausliikenteen harjoittaminen linja-autolla

Linja-auton linjaliikenneluvan haltija saa ilman tilausliikennelupaa harjoittaa tilausliikennettä asetuksella säädettävällä tavalla. Luvan haltija on myös velvollinen pyydettäessä suorittamaan asetuksen mukaan sallitun ajon.

Tilausliikenneoikeuden nojalla voidaan linja-autolla harjoittaa joukkoliikennettä liikenneminstriön määräämällä tavalla. Tilausliikenne voi olla vain linjaliikennettä täydentävää.

15 §

Tilausliikenteen harjoittaminen henkilö- ja sairausautolla

Henkilö- tai sairausauton tilausliikenneluvan haltija saa suorittaa ajoja myös liikennealueen ulkopuolelle ja sen ulkopuolelta liikennealueelle.

Lääninhallitus vahvistaa tarvittaessa henkilöautolla harjoitettavaa luvanvaraista henkilöliikennettä koskevia ohjesääntöjä.

16 §

Tilausjärjestelmät ja taksiasemat

Harjoitettaessa tilausliikennettä henkilöautoilla saa saman alueen autoille ajotilauksia välittää vain yksi lääninhallituksen hyväksymä taksiradiotilaukskeskus.

Kaikkien autojen tulee olla tilattavissa tilauskeskuksen kautta lääninhallituksen vahvistaman taksiradio-ohjesäännön mukaisesti. Lääninhallitus voi erityisistä syistä myöntää vapautuksen liittymisvelvollisuudesta.

14 §

Linjaliikenteen haittaamiskielto

Tilaus- ja ostoliikenteen harjoittaminen on kielletty, jos sen tarkoituksena on kuljettaa sellaisia matkustajia, joiden käytettävissä on sopivat linjaliikenneyhteydet.

Linjaliikenteelle aiheutuvaa haittaa arvioitaessa on otettava huomioon toisaalta linjaliikenteen matkustajien väheneminen, toisaalta matka-aika odotuksineen, vaihtojen määrä, matkustajien erityiset tarpeet sekä tilaus- tai ostoliikenteellä hoidettujen kuljetusten toistuvuus.

Joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen voi asettaa haittaamiskiellon tehosteeksi uhkasakon noudattaen, mitä uhkasakkolaissa (1113/90) säädetään.

(kumotaan)

16 §

Tilausjärjestelmät ja taksiasemat

Jos tilauksia välitetään tilausliikennettä harjoittaville henkilöautoille taksiradiotilaukskeskuksen kautta, on toiminnasta ilmoitettava keskuksen sijaintipaikan lääninhallitukselle.

Lääninhallitus voi tarvittaessa kieltää tilauskeskuksen toiminnan, jos:

- 1) keskuksen toimintaa ei ole järjestetty ympärivuorokautiseksi; tai
- 2) ennakotilauksen vastaanottoa ei ole järjestetty; taikka

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Lääninhallitus voi määrätä henkilöautoilla harjoitettavan tilausliikenteen hoidettavaksi taksiasemilta.

17 §

Tavarankuljetus linja- ja henkilöautolla

Linja-auton linjaliikenneluvan tai henkilöauton tilausliikenneluvan haltija saa kuljettaa myös tavaraa. Linjaliikenteessä ei auton matkustajatilassa saa kuljettaa muuta tavaraa kuin matkustajien käsimatkatavaroita. Tilausliikenteessä saa henkilöautolla kuljettaa kevyitä tavaralahetyksiä edellyttäen, ettei se haittaa luvan sisältämää henkilökuljetusvelvoitetta.

18 §

Tietojen antaminen

Liikenteenharjoittajan tulee vaadittaessa antaa liikenneministeriölle liikenteellisiä ja taloudellisia tietoja.

19 §

Poikkeusmääräykset

Liikenneluvan myöntänyt viranomais voi antaa liikenneluvasta poikkeavia määräyksiä liikenteen harjoittamisesta, jos se muuttuneiden olosuhteiden vuoksi tai muusta erityisestä syystä on välttämätöntä.

20 §

Liikenneluvan peruuttaminen

Jos liikenneluvan haltija ei enää täytä liiken-

3) keskus ei ole esittänyt toiminnastaan vastaavaa henkilöä.

Kielto on voimassa, kunnes puutteet on korjattu.

Lääninhallitus voi määrätä henkilöautoilla harjoitettavan tilausliikenteen hoidettavaksi taksiasemilta. Ajoja tulee odottaa taksiasemalla, silloin kun sellainen on.

17 §

Tavarankuljetus

Linja- ja ostoliikenteessä saa kuljettaa myös tavaraa. Linjaliikenteessä ei auton matkustajatilassa saa kuljettaa muuta tavaraa kuin matkustajien käsimatkatavaroita. Ostoliikenteessä saa kuljettaa tavaraa siten kuin siitä ostajan kanssa sovitaan.

Tilausliikenteessä saa henkilöautolla kuljettaa kevyitä tavaralahetyksiä edellyttäen, ettei se haittaa luvan sisältämää henkilökuljetusvelvoitetta.

18 §

Tietojen antaminen

Liikenteenharjoittajan tulee pyynnöstä antaa liikenneministeriölle liikennesuunnittelua, tilastointia ja tutkimusta varten tarpeelliset tiedot taloudestaan ja harjoittamastaan liikenteestä. Liikenneministeriöllä on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa näitä tietoja liikennesuunnittelua ja tutkimusta varten lääninhallituksille.

Tietojen antamisen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko noudattaen, mitä uhkasakkolais-
sa säädetään.

19 §

Poikkeusmääräykset

Lupaviranomais voi antaa liikenneluvasta poikkeavia määräyksiä liikenteen harjoittamisesta, jos se muuttuneiden olosuhteiden vuoksi tai muusta erityisestä syystä on välttämätöntä.

20 §

Liikenneluvan peruuttaminen

Jos liikenneluvan haltija ei enää täytä liiken-

Voimassa oleva laki

neluvan saannin edellytyksiä tai jos liikennettä ei harjoiteta luvan mukaisesti ja muutoinkin asianmukaisesti, voi luvan myöntänyt viranomainen peruuttaa liikenneluvan määräajaksi tai kokonaan.

Liikenneluvan myöntänyt viranomainen voi peruuttaa liikenneluvan myös, jos liikenteen ei enää voida katsoa olevan tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti järjestettyä ja liikenteen uudelleen järjestely on yleisen edun kannalta välttämätöntä.

21 §

Linja-autolla harjoitettavan tilausliikenteen kieltäminen ja rajoittaminen

Jos linja- tai tilausliikennettä linja-autolla harjoitetaan tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten taikka liikennelupaehtojen vastaisesti, voi liikenneministeriö vaikka liikennelupaa ei peruuteta, kieltää liikenteenharjoittajaa määräajaksi tai toistaiseksi harjoittamasta tilausliikennettä, jota hän 14 §:n mukaan saa harjoittaa, tai rajoittaa sen harjoittamista.

22 §

Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos liikenneluvan haltija kuolee, on kuolinpesällä oikeus jatkaa liikennettä enintään kahden vuoden ajan ehdolla, että kuolinpesä kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa luvan myöntäneelle viranomaiselle luvanhaltijan velvollisuuksista vastaavan asetuksella säädetty

Ehdotus

neluvan myöntämisen edellytyksiä tai jos liikennettä ei harjoiteta luvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti, voi *lupaviranomainen* peruuttaa liikenneluvan määräajaksi tai kokonaan. Jos joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen peruuttaa joukkoliikenneluvan, sen on kuultuaan linjaliikenneluvat myöntäviä viranomaisia samalla peruutettava myös luvanhaltijan linjaliikenneluvat.

Lupaviranomainen voi peruuttaa liikenneluvan, ei kuitenkaan joukkoliikennelupaa, myös jos liikenteen ei enää voida katsoa olevan tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti järjestettyä ja liikenteen uudelleen järjestely on yleisen edun kannalta välttämätöntä.

Lupaviranomaisen on peruutettava oikeushenkilölle myönnetty taksilupa ja sairaankuljetuslupa, jos yritys myydään tai muutoin vastiketta vastaan siirretään ja lupaviranomaisen hyväksymä liikenteestä vastaava henkilö on lakannut tai lakkaa hoitamasta hänelle tämän lain mukaan kuuluvia tehtäviä.

21 §

Joukkoliikenneluvan nojalla harjoitettavan liikenteen kieltäminen ja rajoittaminen

Jos liikennettä harjoitetaan joukkoliikenneluvan tai linjaliikenneluvan nojalla tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastaisesti, voi joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen, vaikka liikennelupaa ei peruuteta, kieltää luvanhaltijaa määräajaksi tai toistaiseksi harjoittamasta tilausliikennettä.

Jos liikennettä harjoitetaan joukkoliikenneluvan nojalla kansainvälisten sopimusten vastaisesti, voi liikenneministeriö kieltää luvanhaltijaa määräajaksi tai toistaiseksi harjoittamasta kansainvälistä liikennettä tai rajoittaa sen harjoittamista.

(kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

edellytykset täyttävän henkilön, jonka mainittu viranomainen voi hyväksyä.

Jos luvan haltija joutuu konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa liikennettä kolmen kuukauden ajan konkurssiin joutumisesta. Konkursipesän on ilmoitettava luvan myöntäneelle viranomaiselle 14 vuorokauden kuluessa 1 momentissa tarkoitettu henkilö.

3 luku

Joukkoliikenteen valtionavut

23 §

Valtionavun myöntäminen

Valtionapua voidaan tulo- ja menoarvion rajoissa hakemuksesta myöntää:

1) kannattamattoman peruspalveluliikenteen ylläpitämiseksi kustannuksiin, jotka saadaan vähentämällä ajokustannuksista yleisesti noudatettavan taksatason mukaiset lipputulot edellyttäen että liikenne on yleisen edun kannalta taloudellisesti ja liikenteellisesti tarkoituksenmukaisella tavalla järjestetty,

2) matkustuskustannusten alentamiseksi joukkoliikenteessä ja

3) joukkoliikenteen suunnitteluun ja tutkimukseen sekä suunniteltuihin, määräaikaisiin joukkoliikenteen liikennekokeiluihin ja joukkoliikennevälineiden varustamiseen vammaisten tarpeisiin sopivaksi.

25 §

Muutoksenhaku

Lääninhallituksen, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan tai kunnan tämän lain tai sen

3 luku

Valtionrahoitus

23 §

Käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa osoitetuin määrärahoihin voidaan:

1) maksaa yritysten kanssa palvelujen ostamisesta tehdyistä sopimuksista aiheutuvat korvaukset ja hyvittää yrityksille asetetuista palveluvoitteista aiheutuneet kulut siten kuin julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 tarkemmin määrätään;

2) ostaa lentoliikennepalveluja, sekä

3) rahoittaa joukkoliikenteen kehittämisen, suunnittelu- ja tutkimushankkeita.

23 a §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö

Liikenneministeriö päättää valtion talousarviossa osoitetun määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä lääninhallituksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta 23 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin. Lääninhallitukset ja liikenneministeriö saavat itse käyttää määrärahaa 23 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionapua kunnalle, seudulliselle kuntayhtymälle tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalle käytettäväksi samoihin tarkoituksiin.

25 §

Muutoksenhaku

Voimassa oleva laki

nojalla annettujen säännösten perusteella tekemään päätökseen haetaan muutosta valittamalla liikenneministeriöön ja liikenneministeriön päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Oikeus hakea muutosta liikennelupaa koskevaan päätökseen on luvan hakijalla ja haltijalla, toisella liikenteenharjoittajalla, jonka oikeuteen päätös voi vaikuttaa, sekä sillä kunnalla, jossa lupahakemuksessa tarkoitettua liikennettä aiotaan harjoittaa tai liikenneluvan mukaista liikennettä harjoitetaan.

Ehdotus

Oikeus hakea muutosta liikennelupaa koskevaan päätökseen on hakijalla ja luvanhaltijalla, jonka oikeuteen päätös voi vaikuttaa, sekä sillä kunnalla, jossa lupahakemuksessa tarkoitettua liikennettä aiotaan harjoittaa tai liikenneluvan mukaista liikennettä harjoitetaan.

Viranomaisen 14 §:n 3 momentin ja 18 §:n 2 momentin nojalla antamaan uhkasakon asettamista koskevaan päätökseen ei saa erikseen hakea muutosta valittamalla.

27 §

Rangaistussäännökset

Joka laiminlyö tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetyn ilmoituksen tekemisen tai tietojenantovelvollisuuden, on tuomittava luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettujen säännösten rikkomisesta sakkoon.

Joka laiminlyö tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetyn ilmoituksen tekemisen, on tuomittava **ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä** sakkoon.

28 §

Luvattoman kuljetuksen keskeyttäminen

Poliisi voi keskeyttää kuljetuksen, jos kysymyksessä on luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista liikennelupaa tai kansainvälisten maantieliikennesopimusten edellyttämää kuljetuslupaa.

28 §

Luvattoman liikenteen keskeyttäminen

Poliisimies voi keskeyttää kuljetuksen, jos kysymyksessä on luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista liikennelupaa tai kansainvälisen sopimuksen edellyttämää lupaa taikka jos ajoneuvon kuljettaja ei voi esittää asiakirjaa, jonka mukana pitämiseen hänellä on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan velvollisuus.

29 §

Valtuutussäännös

Tarkemmat säännökset liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä, liikenneluvan sisällöstä, hakemisesta, muuttamisesta ja uusimisesta, liikenteen valvonnasta, auton merkitsemisestä liikenneluvulle sekä muusta tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

Asetuksella voidaan säätää liikenneluvan hakevat julistamisesta ja kilpailunäkökohtien huomioon ottamisesta liikennettä järjestettäessä.

29 §

Valtuutussäännös

Asetuksella annetaan tarkemmat säännökset liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä, liikenneluvan hakemisesta, muuttamisesta ja uusimisesta, alihankinnasta, kuolin- ja konkurssipesän oikeudesta harjoittaa liikennettä, liikenteestä vastaavan henkilön vaihtumisesta, liikenteen valvonnasta, auton merkitsemisestä liikenneluvulle, lupaviranomaisten ja kuntien velvollisuudesta antaa lääninhallituksille tietoja myöntämistään luvista ja ostamastaan liikenteestä sekä muusta tämän lain täytäntöönpanosta.

Voimassa oleva laki

Liikenneministeriö antaa tarkemmat määräykset valtionapujen hakemisesta, myöntämisestä, maksatuksesta ja käytön valvonnasta.

Liikenneministeriö voi antaa yksityiskohtaisia määräyksiä ammattitaidon ja vakavaraisuuden osoittamisesta.

30 §

Henkilörekisteritiedot

Lupaviranomaisella on oikeus saada tietoja rikosrekisteristä ja ajokorttirekisteristä liikenneluvan myöntämisestä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä varten.

Ehdotus

Liikenneministeriö voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten luvan myöntämisen edellytysten täyttyminen osoitetaan, taksiliikenteen harjoittamisesta, 7a §:ssä mainittujen Euroopan yhteisöjen asetusten soveltamisesta sekä valtionapujen hakemisesta, myöntämisestä, maksatuksesta ja käytön valvonnasta.

Sisäasiainministeriö voi antaa tarkempia määräyksiä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan poliisille kuuluvien tehtävien suorittamisesta.

30 §

Henkilörekisteritiedot

Lupaviranomaisella on oikeus saada tietoja ajokorttirekisteristä, rikosrekisteristä ja ulosottorekisteristä liikenneluvan myöntämisestä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä varten.

1. Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 1994. Lain 8 §:n 1 momentin, 9 b §:n 2—5 momentin, 15 §:n 2 momentin, 16 §:n 1—3 momentin sekä 20 §:n 3 momentin osalta laki tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 1995. Lain 7 a § tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

2. Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3. Tällä lailla kumotaan kaupunkimaisen paikallisliikenteen taksat hyväksyvistä kunnista 27 päivänä helmikuuta 1991 annettu liikenneministeriön päätös (444/91), henkilöautolla harjoitetavan tilausliikenteen liikennealuejaosta 14 päivänä huhtikuuta 1992 annettu liikenneministeriön päätös (355/92), luvanvaraisen linja-autoliikenteen harjoittajan ammattitaidon ja vakavaraisuuden osoittamisesta 21 päivänä toukokuuta 1993 annettu liikenneministeriön päätös (458/93) sekä linja-autolla tilausliikenneoikeuden nojalla harjoitettavasta joukkoliikenteestä 17 päivänä joulukuuta 1993 annettu liikenneministeriön päätös (1399/93). Lisäksi kumotaan lääninhallitusten vahvistamat taksiradio-ohjesäännöt ja taksiohjesäännöt 1 päivästä tammikuuta 1995 lukien.

4. Sen, jolla on oikeus harjoittaa linja-autolla linja- tai tilausliikennettä 30 päivänä kesäkuuta 1994, katsotaan täyttävän tässä laissa säädetyt joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset ja sille annetaan hakemuksesta joukkoliikennelupa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Nämä luvat, jotka antaa liikenneministeriö, oikeuttavat harjoittamaan liikennettä 6 a §:n 2 momentin mukaisesti päivästä kuuta 1994 lukien.

5. Myös muut joukkoliikenneluvat myöntää 31 päivään joulukuuta 1994 asti liikenneministeriö ja niiden nojalla saa mainittuun ajankohtaan asti harjoittaa ainoastaan ostoliikennettä, jollei ole 9 a §:n 2 momentin mukaisia perusteita sallia myös tilausliikenteen harjoittamista.

6. Silloin kun kunta tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta vastaa taloudellisesti linjaliikenneluvan nojalla harjoitettavasta liikenteestä ja liikenteenhoito perustuu ostosopimukseen, linjaliikenneluvat lakkaavat olemasta voimassa päivästä kuuta 1994 lukien, jonka jälkeen liikenteenhoito määräytyy yksinomaan sopimuksen perusteella.

7. Kaupunkimaisen paikallisliikenteen taksat hyväksyvistä kunnista annetun liikenneministeriön päätöksen nojalla hyväksytyt taksat ovat päivästä kuuta 1994 lukien sellaisinaan voimassa, kunnes kunnat toisin päättävät tai liikenteenharjoittajien kanssa toisin sopivat.

8. Tammikuun 1 päivään 1995 asti on taksilupia myönnettäessä noudatettava 9 §:n 1—3 momenttia ja 9 a §:n 2 momenttia.

9. Henkilöauton ja invataksin tilausliikenneluvan haltijan katsotaan täyttävän taksiluvan myöntämisen edellytykset. Sairasautoluvan haltijan katsotaan täyttävän sairaankuljetusluvan myöntämisen edellytykset.

10. Henkilöauton ja sairausauton tilausliikenneluvat oikeuttavat päivästä kuuta 1994 lukien harjoittamaan liikennettä koko maassa. Invataksilupien rajoitukset lukuun ottamatta kalustoa koskevaa rajoitusta poistuvat päivästä kuuta 1994 lukien. Muut taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavien lupien kuljetus- ja kalustorajoitukset poistuvat 1 päivästä tammikuuta 1997 lukien.

11. Muutoin ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyt liikenneluvat ovat sellaisinaan voimassa luvassa määrätyn ajan.

12. Läninhallitusten 1 päivään tammikuuta 1995 mennessä hyväksymien taksiradiotilauksusten ei tarvitse tehdä 16 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilmoitusta.

