

Liikennevaliokunnan mietintö n:o 10 hallituksen esityksestä laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta ja

hallituksen esityksestä laeiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 7 §:n 1 momentin kumoamisesta

Eduskunta on 26 päivänä huhtikuuta 1994 lähettänyt liikennevaliokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o 52 ja 31 päivänä toukokuuta 1994 hallituksen esityksen n:o 87.

Valiokunta on tässä yhteydessä ottanut käsiteltäväksi myös eduskunnan 18 päivänä maaliskuuta 1994 liikennevaliokuntaan lähettämän ed. Aittoniemen toivomusaloitteen n:o 40 taksilupien tarveharkinnan säilyttämisestä.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina ylijohtaja Harri Cavén, neuvotteleva virkamies Jorma Hakala ja hallitussihteeri Tuula Ikonen liikenne ministeriöstä, poliisiylitarkastaja Markku Väinölä sisäasiainministeriöstä, neuvotteleva virkamies Arto Niemi sosiaali- ja terveysministeriöstä, kouluneuvos Anna-Ester Liimatainen-Lamberg opetushallituksesta, toimintayksikön päällikkö Jukka Nikkilä ja liikennesuunnittelija Juhani Hallenberg Uudenmaan lääninhallituksesta, sairaanhoitokorvauspäällikkö Yrjö Mattila Kansaneläkelaitoksesta, liikenneinsinööri Kari Ojala Suomen Kuntaliitosta, tutkimuspäällikkö Tuomas Huuho kilpailuvirastosta, toiminnanjohtaja Timo Hannula Lapin maakuntaliitosta, koulutussuunnittelija Jukka Syrén Hämeenlinnan ammatillisen opettajakorkeakoulun liikenneopetuskeskuksesta, toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen Linja-autoliitosta, toiminnanjohtaja Petri Jalasto Suomen Paikallisliikenneliitosta, liikennepäällikkö Juha Kuusela Ketosen Liikenne Oy:stä, projektipäällikkö Mauri Kyyrönen Suomen Kuorma-autoliitosta, johtoryhmän jäsen Teuvo Ranta Suomen Sairaankuljetusliitosta, liikennesihteeri Harri Ajomaa Liikenneliitosta, liikenneneuvos Onni Vilkas, toiminnanjohtaja Lauri Säynäjoki Suomen Taksiliitosta, puheenjohtaja Kari Siekkinen Suomen Invataksit ry:stä, puheenjohtaja Janne Ronkainen Helsingin taksikuljettajat ry:stä, toiminnanjohtaja Lasse

Vuori Helsingin taksiautoilijat ry:stä, toiminnanjohtaja Olli Veijola Suomen taksiiyhdistyksen Oulun lääninyhdistyksestä, yhdistyksen jäsen Pekka Pakonen Oulun taksiautoilijat ry:stä, ekonomisti Anna Kairamo The Yellow Line Oy:stä ja taksiiyrittäjä Timo Leppänen.

Hallituksen esitykset ja eduskunta-aloite

Hallituksen esityksessä n:o 52 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. Esityksessä ehdotetaan kumottavaksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain palveluvelvoitteita koskevat kohdat.

Liikennelupatoimivaltaa siirrettäisiin liikenne ministeriöltä lääninhallituksille.

Esityksen keskeisenä sisältönä on liikennelupajärjestelmän yksinkertaistaminen. Lupatyyppejä olisi vain neljä: joukkoliikennelupa, linjaliikennelupa, taksilupa ja sairaankuljetuslupa.

Joukkoliikenneluvan voisi saada jokainen laissa säädetyt edellytykset täyttävä. Sen nojalla saisi harjoittaa tilausliikennettä ja ostoliikennettä.

Linjaliikennelupa ei olisi enää tarpeen silloin, kun liikenne ostetaan julkisin varoin, vaan sen korvaisi sopimus.

Taksiluvan hakijoilta edellytettäisiin pääsääntöisesti yrittäjäkoulutusta. Taksien tilauskeskusta koskevaa sääntelyä kevennettäisiin.

Muutokset on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994.

Hallituksen esityksessä n:o 87 ehdotetaan li-

sättäväksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettuun lakiin säännös siitä, mitkä viranomaiset ovat toimivaltaisia asioissa, joita tarkoitetaan Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY n:o 1191/69) julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä oleellisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä. Samalla kumotaisiin vastaava säännös Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja lain soveltamisesta annetusta laista.

Toivomusaloitteessa n:o 40 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus säilyttäisi taksilupien tarveharkinnan ja tiukat kriteerit nimenomaan asiakkaiden turvallisuutta ja palveluiden tasoa koskevien vaatimusten johdosta.

Valiokunnan kannanotot

Nykyinen henkilöliikennelaki tuli voimaan noin kolme vuotta sitten. Vaikka laki on varsin uusi, on muutostarpeita olemassa, joten asteittainen liberalisointi on perusteltua. Voimassa olevaan henkilöliikennelakiin sisältyvät säännökset ovat myös osin ristiriidassa ETA-sopimuksen kanssa.

Liikennevaliokunta pitää tärkeänä poistaa henkilöliikennelain ja ETA-sopimuksen välinen ristiriita ja tukee hallituksen esityksen tavoitteita vapauttaa hallinnon resursseja päällekkäisestä työstä siirtämällä päätösvaltaa alaspäin ja poistaa tarpeetonta byrokratiaa.

Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan joukkoliikenteen kehittäminen vaatii hallituksen esittämiä muutoksia lainsäädäntöön. Henkilöliikenteen tehokkaampi toiminta ja joustavammat käyttömahdollisuudet edellyttävät rajoitusten asteittaista poistamista, vaikka osittainen tarveharkinta siirtymäkautena on perusteltua. Hallituksen esitys n:o 52 voi merkitä myös muutoksia julkisten liikennepalvelujen käyttöön.

Esityksen eräänä tarkoituksena on edistää liikennetarpeiden ja -palvelujen yhdistämistä. Liikennevaliokunta korostaa, että eri sektoreiden yhteistoiminnalla voidaan lakiehdotuksen myönteisiä vaikutuksia edistää. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan säästöjen aikaansaaminen on mahdollista järjestettäessä liikenne-, opetus-, sosiaali- ja terveyssektorin tarvitsemia liikennepalveluja.

Linja-autoliikenteen toiminnan osalta valio-

kunta toteaa, että bussiliikenteen kriisiryhmän (LM 29/94) mukaan koko linja-autoliikenteen rahoitusvaje nykyisellä palvelutasolla on vuonna 1994 noin 180 mmk. Arvonlisäveroprosentin keveneminen ennakoidusta 6 %:iin vähentää kuitenkin tätä rahoitustarvetta oleellisesti. Henkilöliikennelain taustalla ovat ETA-säännökset, joiden mukaan linja-autoyrittäjillä ei olisi enää velvollisuutta hoitaa kannattamatonta liikennettä, vaan palvelu tulisi ostaa. Tämä merkitsee lisärahoitustarvetta. Maaseudulla sekä pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa palvelutason pitäminen nykyisellään vaatisi valtiolta ja kunnilta lisärahoitusta arviolta 50—60 mmk. Suurimpien kaupunkien osalta valtio on säästötoimien vuoksi luopunut liikenteen rahoituksesta. Valtion lisärahoitustarve nykyisellä palvelutasolla olisi 25—30 mmk, ja mikäli valtio ryhtyisi jälleen rahoittamaan suurimpien kaupunkien paikallisliikennettä, kuten parlamentaarinen liikennekomitea edellyttää, olisi lisärahoitustarve tältä osin 200 mmk.

Liikennevaliokunta pitää tärkeänä, että joukkoliikennepalvelut turvataan koko maassa, ja huomauttaa, että tämä on täysin mahdollista, mikäli joukkoliikenteen määrärahojen taso palautetaan nykyisestä (488 mmk) ennen säästötoimia olleelle tasolle (623 mmk v. 1992).

Jos joukkoliikenteen arvonlisävero kohoaa vuonna 1996 12 %:iin, kasvaa valtion lisärahoitustarve tuntuvasti. Liikennevaliokunta huomauttaa, että joukkoliikenteen tulevaisuuden kannalta on erittäin tärkeää, että verokanta olisi pysyvästi enintään 6 %.

Taksiliikenteessä hallitus esittää yrittäjäkoulutuksen käyttöönottoa, mutta taksiluvan myöntämisessä edelleen käytettäväksi tarveharkintaa. Taksiluvan sovellusvaatimuksiin kuuluisi muun ohella lakiehdotuksen 9 b §:n mukainen pakollinen yrittäjäkoulutus.

Liikennevaliokunta tiedostaa taksiliikenteen sääntelyn tarpeen, mutta samalla huomauttaa alallepääsyn erityisrajoitusten oleellisesti rajoittavan kilpailua toimialalla. Valiokunnan käsityksen mukaan taksiliikenteen sääntelyn edelleen vapauttamista voidaan toteuttaa asteittain. Mahdolliset epäkohdat voidaan välttää riittävästi luvanhaltijoiden ja taksinkuljettajien ammattitaitovaatimuksilla. Riittävä alan yrittäjäkoulutuksen sisältävä koulutus tulisi siirtymäkauden jälkeen olla yksinomainen tapa saada taksilupa. Valiokunta korostaa, että yrittäjäkoulutuksen pääyskriteerit tulee asettaa koulutusta antavan oppilaitoksen toimesta.

Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennelupa-järjestelmä toimii ehdottoman oikeudenmukaisesti elinkeinonharjoittajien kesken. Lakiehdotuksen mukaan taksilupa oikeuttaa harjoittamaan liikennettä koko maassa. Toisaalta taksiluvan haltijoiden tai heidän enemmistöänsä edustavan yhteisön esityksestä asemapaikan poliisi voi vahvistaa ajovuorojärjestelmän. Valiokunnan käsityksen mukaan vaarana voi olla se, että valtakunnallisesta elinkeinon harjoittamiseen oikeuttavasta luvasta huolimatta kilpailevat elinkeinonharjoittajat joutuvat kilpailijan esityksestä eriarvoiseen asemaan. Liikennevaliokunta pitää tärkeänä, että ajovuorojärjestyksen vahvistamisessa noudatetaan ehdotonta tasa-voimaisuutta.

Liikennevaliokunta kiinnittää huomiota hallituksen esityksen n:o 52 sairaankuljetuksiin kohdistuviin vaikutuksiin. Viime vuosina sairaitten ihmisten kuljetusten työnjako taksien ja saira-autojen välillä on muuttunut, koska myös muihin kuin sairaautoihin on asennettu paareja ja muita sairaankuljetukseen tarkoitettuja varusteita. Liikennevaliokunta on huolissaan siitä, että kuljetuskäytännön muuttumisen myötä potilasturvallisuus vaarantuu. Vaikka tällä lakiehdotuksella ei ole suoranaisia vaikutuksia asiaan, koska esitys ei sisällä teknisiä määräyksiä, valiokunta pitää välttämättömänä, että mahdolliset epäkohdat selvitetään.

Liikennevaliokunta edellyttää liikenne-ministeriön ryhtyvän välittömiin toimenpiteisiin luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/91) sairaankuljetuksen ja taksikuljetuksen työnjakoa koskevien säännösten selkeyttämiseksi ottaen huomioon

— sairaankuljetukseen osallistuvan henkilöstön koulutuksen, ja

— ajoneuvojen varusteiden asianmukaisuuden. Tällöin on kiinnitettävä huomiota erityisesti julkisten yhteisöjen velvollisuuteen ostopalveluissa käyttää tilanteen niin edellyttäessä sairaankuljetukseen tarkoitettua ajoneuvokalustoa.

Hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää hallituksen esitykseen n:o 87 sisältyviä lakiehdotuksia tarpeellisina ja ehdottaa niiden hyväksymistä sellaisinaan. Edelleen valiokunta pitää hallituksen esitykseen n:o 52 sisältyvää lakiehdotusta tarpeellisena ja puoltaa sen hyväksymistä jäljempänä esitettävien huomautuksien ja muutosehdotuksien.

Toivomusaloitteen valiokunta ehdottaa hylättäväksi sen johdosta, että hallituksen esitys toteuttaa aloitteen olennaisen sisällön.

Yksityiskohtaiset muutosehdotukset

10 §. Kansallinen linja-autoliikenne vaatii vakaan toimintaympäristön. Liikennöimisen toimintaedellytykset ja kehittämistarpeet edellyttävät pitkäjänteisyyttä. Hallituksen esityksessä ei ole perusteltu liikenneluvan määrääjän rajoittamista viiteen vuoteen. Liikennevaliokunta ehdottaa, että liikennelupa on voimassa kymmenen vuotta. Euroopan talousalueella tapahtuvaan kansainväliseen henkilöliikenteeseen annettava lupa on ETA:n sekakomitean päätöksen n:o 7/94 eräiden määräysten hyväksymisestä mukaisesti voimassa enintään viisi vuotta (neuvoston asetus, ETY n:o 684/92). Valiokunta huomauttaa, että lakiehdotukseen sisältyy mahdollisuus tarvittaessa peruuttaa liikennelupa.

11 §. Liikennevaliokunta ehdottaa, että 1 momentin sanamuotoa täsmennetään vastaamaan paremmin lain tarkoitusta.

Edelleen valiokunta ehdottaa, että pykälään lisätään uusi 2 momentti. Valiokunnan ehdotus tarkoittaa tilanteita, joissa sairaautoa käytetään muuhun henkilökuljetukseen kuin sairaankuljetukseen. Tällöin kuljetuksesta saa periä enintään takseille vahvistetun taksan mukaisen maksun. Sairaan kuljetuksen mukainen maksu voitaisiin periä silloin, kun sairaauton käyttö on potilaan terveydentilan kannalta tarpeellista.

20 §. Henkilöliikenneasetuksessa on 1 päivänä tammikuuta 1995 voimaan tuleva säännös, jonka mukaan oikeushenkilölle myönnetty henkilö- ja sairaauton 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 kuitenkin koskee oikeushenkilöitä, jotka ovat hankkineet luvat täysin hyväksyttävällä tavalla. Muutosehdotuksen toteuttaminen aiheuttaa yhtiön arvon romahtamisen ja vakuusarvon häviämisen. Kyseisille yhteisöille ja henkilöille jäisivät vastattavaksi yhtiön hankinnasta aiheutuneet vastuut, jotka arvonalennuksen jälkeen voisivat olla kohtuuttomia. Kohtuussyistä liikennevaliokunta ehdot-

taa, että lupaa ei peruuteta, jos luvan saaja täyttää taksi- ja sairaankuljetuslupan saamisen edellytykset.

Uusien samankaltaisten tilanteiden välttämiseksi liikennevaliokunta toteaa, että valiokunnan muutosehdotus ei kuitenkaan koske oikeushenkilöitä, joille on myönnetty taksilupa tai sairaankuljetuslupa ennen 1.3.1991.

30 §. Hallituksen esitystä on muutettava, koska säännöksen soveltamisalaa olisi laajennettu koskemaan sellaista rekisteriä, jota ei ole olemassa. Liikennevaliokunta ehdottaa säännöksen poistamista.

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset. Voimaantulosäännöksen 10 kohdassa on virheellinen ilmaisu. Liikennevaliokunta ehdottaa säännöstä muutettavaksi siten, että taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavien lupien kuljetusrajoitukset poistuvat 1 päivästä tammikuuta 1997, mutta kalustorajoitukset eivät poistu.

Liikennevaliokunta ehdottaa voimaantulosäännökseen uutta 13 kohtaa. Valiokunta pitää

kohtuullisena, että kokoneiden kuljettajien asema turvataan siirtymäkaudeksi. Liikennevaliokunta ehdottaa, että 1.1.1995 mennessä viisi vuotta päätoimisena taksinkuljettajana toiminut voisi saada taksiluvan. Lupa tulisi kuitenkin myöntää siten ehdollisena, että luvansaaja ei saa harjoittaa saamansa taksiluvan nojalla henkilöliikennettä, ennen kuin hän on hyväksytysti suorittanut yrittäjäkurssin. Yrittäjäkurssi on suoritettava kahden vuoden kuluessa siitä, kun lupa on myönnetty. Taksiliikenteeseen oikeuttava lupa raukeaa, mikäli yrittäjäkurssia ei ole määräjassa suoritettu.

Valiokunta ehdottaa kunnioittaen,

että hallituksen esitykseen n:o 87 sisältävät lakiehdotukset hyväksyttäisiin muuttamattomina ja

että hallituksen esitykseen n:o 52 sisältävä lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuullavana.

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—4, 6, 6 a, 7 a, 8 ja 9—9 b §
(Kuten hallituksen esityksessä)

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

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

Linjaliikennelupa on voimassa enintään kymmenen 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.

(3 mom. kuten hallituksen esityksessä)

Liikenneluvat Euroopan talousalueella harjoitettavaan säännölliseen kansainväliseen henkilöliikenteeseen linja-autoilla ovat voimassa enintään viisi vuotta. (Uusi)

11 §

Taksat

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

Kun sairausautoa käytetään muuhun kuin sairaankuljetukseen, kuljetuksesta saa periä enintään takseille vahvistetun taksan mukaisen maksun. (Uusi)

13, 14 ja 16—19 §

(Kuten hallituksen esityksessä)

20 §

Liikenneluvan peruuttaminen

(1 ja 2 mom. kuten hallituksen esityksessä)

Lupaviranomaisen on peruutettava oikeus henkilölle 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. *Lupaa ei kuitenkaan peruuteta, mikäli ostaja tai muu siirronsaaja täyttää lain 9 b §:n 1—3 momentin taksiluvan ja sairaankuljetusluvan saamisen edellytykset ja siirron kohteena oleva lupa on myönnetty ennen 1 päivää maaliskuuta 1991.*

21, 23, 23 a, 25 ja 27—29 §

(Kuten hallituksen esityksessä)

30 §

(Poist.)

Edelleen liikennevaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 1994

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saapunki, varapuheenjohtaja Kasurinen sekä jäsenet Antvuori, Hassi, Karhunen, Kohijoki, Lahikainen,

Voimaantulosäännös
(1—9 kohta kuten hallituksen esityksessä)

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 *kuljetusrajoitukset* poistuvat 1 päivästä tammikuuta 1997 lukien.

(11 ja 12 kohta kuten hallituksen esityksessä)

13. Vuoden 1997 loppuun asti taksiluvan voi saada, jos hakija on 1 päivään tammikuuta 1995 mennessä toiminut päätoimisena taksinkuljettajana vähintään viisi vuotta. Luvansaajan on kuitenkin kahden vuoden kuluessa luvan myöntämisestä suoritettava hyväksytysti yrittäjäkurssi ennen taksiluvan nojalla harjoitettavan henkilöliikenteen aloittamista. *(Uusi)*

että toivomusaloite n:o 40 hylättäisiin.

M. Laukkanen, Myller, Mölsä, Rauramo, Renlund, Rossi, Rönholm, Suhonen, Tennilä ja Vehkaoja.

Vastalauseita

I

Hallituksen esityksellä n:o 52 laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta lopetetaan bussiyhtiöillä liikenneluvan ehtona ollut velvollisuus ajaa kannattavien linjojen lisäksi myös kannattamattomia. Perusteluna on tuotu esille se, että näin siirrytään jäykästä sääntelystä vapaaseen markkinatalouteen. Lainmuutoksen seurauksena kannattamattomia linjoja ei aja enää kukaan, ja näin julkiset liikennepalvelut huononevat edelleen. Näin käy koko maaseutualueella, mutta myös taajamissa, joissa niissäkin vain osa bussilinjoista kannattaa,

osa taas ei. Kun kannattamattomat linjat lopetetaan, on pakko lisätä henkilöautojen käyttöä. Niiden, joilla ei ole varaa omaan autoon, on pakko vähentää liikkumista.

”Ristiinsubventointivelvoite” liikenneluvan ehtona on pitänyt yllä edes jotakuinkin kattavan bussiyhteysverkon. Nyt kuntien pitäisi tulla kannattamattomien yhteyksien osalta tilaajiksi eli siis maksajiksi. Kunnilla ei kuitenkaan ole tähän tarkoitukseen rahaa eikä sitä ole niille luvassa valtiolta. Suomen Kuntaliitto kuitenkin kannatti valiokunnassa hallituksen esitystä, edel-

lyttäen että rahantarve kattavan bussiverkoston säilyttämiseksi tilausperiaatteen tullessa voimaan selvitetään ja että se myös turvataan yms. Mitään virallisia selvityksiä lain kielteisistä vaikutuksista tai niiden estämiseen tarvittavista rahasummista ei ole annettu. Kuntaliitto ei kuitenkaan ole esittänyt vastalauseita siitä, että sen nähtävästi vain muodon vuoksi esittämätkin fraasit sivuutettiin. Näin ollen myös se on vastuussa siitä, että nähtävästi jopa pääosa haja-asutusalueiden bussilinjasta ainakin kehitysalueilla loppuu ja että ne vähenevät myös rinta- mailla ja kaupungeissa.

Miksi sitten tällainen esitys?

Kyse on uusliberalismin ideologian toteuttamisesta, joka puolestaan on kyttyssä EU-jäsenyyteen. Euroopan unionin tavoite on sääntelemätön markkinatalous, johon politiikka tai hallinto "ei sokeudu" velvoitteita asettaen, määräyksiä antaen tai "kerman kuorintaa" rajoittaen. Firmojen pitää uusliberalismin ideologian mukaisesti saada toimia täysin oman tahtonsa mukaan (voiton maksimointi lähtökohtana), olivatpa seuraukset mitkä tahansa.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 1994

Esko-Juhani Tennilä

II

Valiokunnan enemmistön päätös ilman liikennelupaa sallitun liikenteen osalta on mielestäni sisällöltään aivan liian suppea.

Kuntien kustannuksia kuljetusten järjestämisestä erityisesti haja-asutusalueilla voitaisiin alentaa arviolta 100 miljoonalla markalla vuodessa, jos eri hallintokuntien kuljetuksia voitaisiin nykyistä vapaammin yhdistellä käyttäen hyväksi myös kunnan ja henkilökunnan ajoneuvoja.

Tämän johdosta lakiesityksen 6 §:n 2 kohdasta olisi tullut poistaa rajoitus, jonka mukaan ilman liikennelupaa saa suorittaa vain kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta.

Miten sitten tulkitaan sanaa "järjestämä"? Liikenneministeriön suullisesti valiokunnalle ilmoittaman mukaan ei ole tarkoitettu, että "jär-

Käsittelyssä nyt olevan hallituksen esityksen hyväksymisen seuraamuksena on siis joukkoliikennepalvelujen huononeminen, erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Mikä keskustapuolueen saa tällaista suuntausta kannattamaan, puolueen saadessa maaseudulta ainakin vielä melko laajaa tukea? Yllättävää on sekin, että demarit valiokunnassa olivat hallituksen esityksen periaatteen kannalla, vaikka "bussivapaus" lopettaa myös monia taajamien työmatkayhteyksiä.

Hallituksen esityksessä on huolestuttavaa sekin, että esityksen perusteluissa rivien väleistä tunkee näkyville hinku purkaa myös nykyinen tarveharkintaan ja hinnantarkistukseen perustuva taksiliikennejärjestelmämme. Nykyinen järjestelmä toimii hyvin: se on asiakkaille turvallinen ja turvaa kohtuutulos takseille. Liikenneministeriössä tuntuu kuitenkin olevan niitä, joiden mielestä toimiva järjestelmä tulee romuttaa "opin nimissä", jotta "villi systeemi" saadaan aikaiseksi.

Edellä esitetyn perusteella ehdotan,

että hallituksen esitykseen n:o 52 sisältyvä lakiehdotus hylättäisiin.

jestämä" kattaisi myös kunnan tai kuntayhtymän ja yksityisen palveluntuottajan väliseen ostopalvelusopimukseen perustuvat palvelut. Tulkinta on hämmästyttävä, sillä tällaiset sosiaali- ja terveyspalvelut rinnastetaan sosiaali- ja terveystalouden lainsäädännössä kunnan omiin palveluihin. Valiokunnan olisikin tullut varmistaa asiassa joustava tulkinta.

Lakiesityksen 6 §:n 2 a kohdassa asetetaan asiakasmaksua koskeva lisäehto, mikä on tarpeetonta. Olenaisempaa olisi ollut edellyttää, että kuljetukset liittyvät oleellisesti henkilön työtehtäviin ja että ajokorvauksen määrä on työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen.

Lakiehdotuksen 6 §:n 2 b kohdassa puolestaan käytetään sanontaa "kunnan tai kuntayhtymän palveluksessa", mikä käsitteenä olisi tarvinnut lisätulkinnan. Katsomme, että "palveluksessa"

oleviksi henkilöiksi tulisi lukea myös omaishoitajat, perhehoitajat ja vammaispalvelulain mukaiset henkilökohtaiset avustajat, joiden palvelusuhde kuntaan ei ole tyypillinen työ- tai virkasuhde.

Lakiehdotuksen 6 §:n 3 kohta antaa mahdollisuuden kuljettaa huollettavana olevia henkilöitä laissa tarkoin määrättyihin kohteisiin ilman liikennelupaa, mikäli ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä.

Liikenneministeriön 18.5.1994 valiokunnalle antaman kirjallisen tulkinnan mukaan "huollettavana"-sanalla tarkoitetaan vajaavaltaista henkilöä. Tulkinta on pöyristyttävä. Suomalaisessa sosiaali- ja terveydenhuollossa hoidon ja huollon tarpeessa olevia ei läheskään aina saateta hoituksen alaisuuteen (mm. dementit vanhukset). Erilaisin tukitoimenpitein tapahtuva kotihoito ja avo- ja laitoshoidon vuorottelu ovat sosiaali- ja terveydenhuollossa lisääntymässä. Mielestämme 3 kohta olisi tullut kirjoittaa niin, että se kattaisi sekä huollettavana että hoidossa olevat. Lisäksi mielestämme ei ole mitään syytä rajoittaa lain tasolla sitä, mihin kohteisiin ko. henkilöitä saa kuljettaa ilman liikennelupaa, koska rajoitteena on mainittu työ- ja virkaehtosopimuksen mukainen ajokorvauksen enimmäismäärä.

Energiankäytön, päästöjen, liikennepalvelujen saatavuuden ja liikenteen tilantarpeen kannalta edullinen henkilöautojen yhteiskäyttö sallittaisiin edelleen vain vastavuoroisuusperiaat-

teella, ts. autottomat eivät voisi siihen osallistua, kunnat eivät voisi sitä organisoida tai siitä kampanjoida ja ihmiset toimisivat edelleen lainvastaisesti. Ilman liikennelupaa tapahtuva kimpapakyyti tulisi mielestämme laillistaa, minkä johdosta esitämme 6 §:ään uutta 4 kohtaa.

Edellä olevin perusteluin ehdotamme,

että hallituksen esitykseen n:o 52 sisältyvän lakiehdotuksen 6 § hyväksyttäisiin näin kuuluvana:

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

(1 kohta kuten valiokunnan mietinnössä)

2) suorittaa kunnan tai kuntayhtymän järjestämiin (poist.) palveluihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta:

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

(b kohta kuten valiokunnan mietinnössä)

3) kuljettaa huollettavanaan tai hoidossa olevaa henkilöä (poist.), milloin ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä;

4) kuljettaa auton käyttökustannuksiin osallistuvia matkustajia henkilöautolla.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 1994

Marjatta Vehkaoja
Erja Lahikainen

Anna-Liisa Kasurinen
Riitta Myller

Satu Hassi
Mikko Rönholm

