

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi joukkoliikennelain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi joukkoliikennelakia sekä eräitä siihen liittyviä lakeja.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi joukkoliikennelakia siten, että helpotettaisiin reittiliikenneluvan saamista ja poistettaisiin liikennöinnin vähimmäisajat ja näin luotaisiin paremmat edellytykset markkinaehtois- sen joukkoliikenteen harjoittamiseen. Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten työtä helpotettaisiin selkeyttämällä lupahallintoon ja liikennelupien ehtoihin liittyviä säännöksiä. Lisäksi lakiin ehdotetaan lakitek- nisiä muutoksia.

Esityksessä ehdotetaan myös joukkoliikennelain ja kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamista niin, että kuolinpesä saisi määrätyin edellytyksin jatkaa liikennettä kuusi kuukautta luvanhaltijan kuoleman jälkeen. Harmaata taloutta linja- autoliikenteessä torjuttaisiin lisäämällä joukkoliikennelupa- an konkurssien ketjuttamisen estämistä koskeva ehto ja lisäämällä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tiedon- saantioikeuksia muiden viranomaisten rekis- tereistä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2015.

## SISÄLLYS

|  |    |
|--|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....   | 1  |
| SISÄLLYS.....  | 2  |
| YLEISPERUSTELUT.....   | 3  |
| 1 NYKYTILA.....  | 3  |
| 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....  | 3  |
| 1.1.1 Lainsäädäntö.....  | 3  |
| 1.1.2 Käytäntö ja nykytilan arviointi.....                                       | 5  |
| 2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....                              | 7  |
| 2.1 Tavoitteet.....  | 7  |
| 2.2 Keskeiset ehdotukset.....  | 7  |
| 3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....   | 7  |
| 3.1 Taloudelliset vaikutukset.....   | 7  |
| 3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....                                    | 8  |
| 3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....   | 8  |
| 4 ASIAN VALMISTELU.....  | 8  |
| 5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....   | 9  |
| YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....  | 10 |
| 1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....   | 10 |
| 1.1 Joukkoliikennelaki.....  | 10 |
| 1.2 Tieliikennelaki.....   | 14 |
| 1.3 Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä.....                          | 14 |
| 2 VOIMAANTULO.....   | 14 |
| 3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....                                 | 14 |
| LAKIEHDOTUS.....   | 16 |
| joukkoliikennelain muuttamisesta.....  | 16 |
| tieliikennelain muuttamisesta.....   | 21 |
| kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 26 §:n muuttamisesta..... | 22 |

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

##### 1.1.1 Lainsäädäntö

##### Joukkoliikennelaki

Joukkoliikennelaki (869/2009) tuli samaan aikaan 3 päivänä joulukuuta 2009 voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä lokakuuta 2007 antaman asetuksen rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, jäljempänä *palvelusopimusasetus*, kanssa. Palvelusopimusasetuksen voimaantulon seurauksena kansallista lainsäädäntöä piti muuttaa asetusta vastaavaksi ja sitä täydentäväksi, minkä johdosta annettiin joukkoliikennelaki.

Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaisten viranomaisten on sovellettava turvatussa kansalaisille riittävät, laadukkaat ja varmat julkisen henkilöliikenteen palvelut. Joukkoliikennelaissa säädetään palvelusopimusasetuksen mukaisesta tuetusta liikenteestä ja markkinaehtoisesta liikenteestä.

Joukkoliikennelaissa alalle tulon edellytyksenä on joukkoliikennelupa tai yhteisön liikennelupa. Alalle tuloa koskeva lupasääntely perustuu pitkälti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Markkinaehtoisesti toimivan reittiliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen harjoittaminen edellyttää lisäksi reittiliikennelupaa tai kutsujoukkoliikennelupaa. Palvelusopimusasetuksen mukaista julkisesti tuettua liikennettä harjoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen perusteella.

Joukkoliikennelupien määrää ei ole rajoitettu, vaan lupa myönnetään kaikille lain edellytykset täyttävälle hakijoille.

Lakiin sisältyy 10 vuoden siirtymäaika vanhoille linjaliikenneluville. Joukkoliikennelain voimaantulon yhteydessä linjaliikenneluvat muutettiin siirtymäajan sopimuksiksi,

jotka päättyvät portaittain vuosien 2014 ja 2019 välillä. Ensimmäiset siirtymäajan sopimukset päättyvät siten kesäkuussa 2014. Joukkoliikennelain toimeenpano on edellyttänyt liikenteenharjoittajilta ja lain mukaisilta toimivaltaisilta viranomaisilta sekä valtion keskushallinnolta uusien toimintatapojen omaksumista.

Joukkoliikennelain mukaan tilausliikenteellä tarkoitetaan markkinaehtoista liikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla.

Laissa säädetään myös joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä. Lähtökohdiana tältä osin on unionilainsäädäntö. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*, mukaiset maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset, on täysi-ikäinen, hänen toimintakelpoisuuttaan ei ole rajoitettu eikä hänelle ole määrätty edunvalvojaa. Hakija ei myöskään saa olla konkurssissa. Hakijalla ei saa olla eräänntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin. Hakijaa ei saa olla määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Jos hakijana on oikeushenkilö, sen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaiset edellytykset hyvämaineisuudesta, vakavaraisuudesta ja ammatillisesta pätevyydestä. Myös hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten tulee olla hyvämaineisia.

Reittiliikennelupa myönnetään lain mukaan hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laissa tarkoitettun laatulupauksen mukaisesti vähintään kahden vuoden ajan. Kyseessä on kansallinen

ratkaisu, jossa yhdeksi minimisääntelyn keinoksi on asetettu liikennöinnin vähimmäisaika.

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomais voi hylätä lupahakemuksen muun muassa, jos luvan myöntävä viranomais päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle taikka haetut reitit tai pysäkit eivät ole liikennöintiin käytettävissä.

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomais voi hylätä hakemuksen myös, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi joukkoliikenteen palvelutason. Säännöstä voidaan soveltaa vain tilanteissa, joissa arvioidaan uuden reittiliikenteen haittaa olemassa olevalle reittiliikenteelle.

Myös kutsujoukkoliikennelupa sisältää kansallinen ratkaisu liikennöinnin vähimmäisajasta. Kutsujoukkoliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laissa tarkoitettun laatulupauksensa mukaisesti vähintään yhden vuoden ajan.

Joukkoliikennelupa on voimassa viisi vuotta. Siinä on vahvistettava liikenteessä käytettävien linja-autojen enimmäismäärä. Joukkoliikenneluvan alkuperäiskappaleen lisäksi liikenteenharjoittajalle annetaan liikenteessä käytettävien autojen enimmäismäärää vastaava määrä joukkoliikenneluvan oikeaksi todistettuja jäljennöksiä.

Reittiliikennelupa on voimassa enintään kymmenen vuotta. Siinä on vahvistettava luvan voimassaoloaika, liikenteen reitti, kaikki tai tärkeimmät pysäkit, aikataulu sekä ajankohdat, jolloin liikenne on aloitettava, liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa ja jolloin liikenteen aikaisintaan saa lopettaa, sekä tarvittaessa liikenteen luonne. Kutsujoukkoliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. Siinä on vahvistettava luvan voimassaoloaika, toiminta-alue, kuvaus matkojen yhdistelystä sekä ajankohta, jolloin liikenne on aloitettava ja jolloin sen aikaisintaan saa lopettaa.

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus myöntää joukkoliikenneluvat sekä valvoo vuosittain sitä, täyttävätkö luvan haltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Laissa edellytetään kaikkien luvan myöntämisen edellytysten täyttymisen valvontaa jokaisen luvan haltijan osalta.

Joukkoliikennelaki sisältää lisäksi joukkoliikenteeseen kohdennettavan valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Yksityiskohtaisemmin valtionrahoituksen myöntämisen perusteista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

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

Liikenteenharjoittajalla on myös velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa toimivaltaisille viranomaisille niiden toimivaltaan kuuluvan liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevia tietoja palvelutason määrittelyä ja liikenteen suunnittelua varten. Ajantasaiset liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot on luovutettava toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista varten.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin, mitä tietoja ja missä muodossa liikenteenharjoittajan tulee luovuttaa.

Joukkoliikennelupavalvonnan suorittamiseksi Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada joukkoliikenneluvan hakijaa ja haltijaa, liikenteestä vastaava henkilöä sekä yrityksen toimitusjohtajaa ja vastuunalaisia yhtiömiehiä koskevat välttämättömät tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja Verotuksen tietojärjestelmästä. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on lisäksi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada poliisilta, Verohallinnolta, tullilaitokselta, työsuojeluhallinnolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta vält-

tämättömät tiedot joukkoliikenneluvan haltijoita koskevista yritystarkastuksista ja joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi välttämättömät muut tiedot.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetus koskee pakollista liikennelupaa joukkoliikenteessä ja tavarankuljetuksissa yli 3500 kilon kokonaismassan ajoneuvoilla. Siinä ei ole säädetty kuolinpesän oikeudesta liikenteen harjoittamiseen. Koska säännöksiä ei ole, luvanhaltijan kuollessa henkilökohtainen liikennelupa lakkaa olemasta voimassa eikä liikennettä voi enää harjoittaa. Luvan ja sen mukana kuljetusten välitön lakkaaminen aiheuttaa usein kohtuuttomia ongelmia kuljetuksen tilaajalle ja kuolinpesälle. Vastaavaa ongelmaa ei ole yhtiömuotoisesti toimivalla kuljetusyriyksellä, koska yhtiö ja sen liikennelupa säilyy omistajan kuollessa. Kuolinpesä voidaan rinnastaa yhtiöön.

#### Muut lait

Tieliikennelaki (267/1981) sisältää muun muassa ajoneuvon kuljettajia koskevia vastuusäännöksiä. Se sisältää myös pykälän lasten turvalaitteiden käytöstä ja invataksikuljetusten turvallisuudesta.

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä sisältää liikenneluvan vaativan tavarankuljetuksen säännökset. Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*, sisältää Euroopan Unionin säännökset joukkoliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan myöntämisestä.

#### 1.1.2 Käytäntö ja nykytilan arviointi

Joukkoliikennelaki tuli voimaan vuonna 2009 ja sen soveltamiskokemuksia on selvitetty siitä lähtien. Eräät lain säännökset ovat osoittautuneet käytännössä tulkinnanvaraisiksi tai toimimattomiksi.

Tilausliikenteen määritelmä joukkoliikennelaisissa on avoin, mikä on aiheuttanut tulkin- taongelmia siitä, milloin on kyse reittiliikenteestä ja milloin tilausliikenteestä. Käytännössä on ilmennyt tapauksia, joissa liikenteenharjoittaja on ilmoittanut kerran tai toistuvasti ajettavasta kuljetuksesta esimerkiksi sanomalehdessä tai internetissä ja kuluttajat ovat voineet varata paikkansa vuorolle etukäteen. Näille reiteille ei ole haettu reittiliikennelupaa. Liikenteenharjoittajat eivät myöskään ole pystyneet yksiselitteisesti osoittamaan tilausliikenteen harjoittamisessa edellytettyä kuljetusten tilaajaa.

Käytännössä tilausliikennettä on harjoitettu tilanteissa, joissa voidaan katsoa tosiasiaa ollen kyseessä reittiliikenne, mutta joissa reittiliikennelupaa ei ole haettu tai on haettu mutta ei ole saatu.

Reittiliikenneluvan saamisen edellytyksenä oleva kahden vuoden liikennöinnin vähimmäisaika on käytännössä osoittautunut liian pitkäksi. Tilanteissa, joissa ei ole joukkoliikennelain mukaisia perusteita peruuttaa reittiliikennelupaa, mutta liikenteenharjoittaja toivoo peruuttamista esimerkiksi liikenteen selvän tappiollisuuden vuoksi, voi kahden vuoden vähimmäisaika muodostua kohtuuttomaksi liikenteenharjoittajalle. Vähimmäisaika voi johtaa jopa liikenteenharjoittajan konkurssiin, jos erittäin tappiollista linjaa pitää jatkaa vähintään kahden vuoden ajan. Vähimmäisaika ei ole myöskään oikea keino pyrkiä ehkäisemään alan toimijoiden velvoitteiden laiminlyöntejä. Myös kutsujoukkoliikenneluvan liikennöinnin vähimmäisaika voi joissakin tilanteissa johtaa liikenteenharjoittajalle kohtuuttomaan tilanteeseen.

Reittiliikennelupahakemus voidaan vain poikkeuksellisissa tilanteissa hylätä sillä perusteella, että sen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi alueelle määritellyn joukkoliikenteen palvelutason.

Lain esitöissä (HE 110/2009 vp) on todettu, että säännöksellä ei ole tarkoitus rajoittaa kilpailua. Pääsääntönä on, että hakemukset hyväksytään. Viranomaisella olisi kuitenkin mahdollisuus etukäteen arvioida hakemuksen hyväksymisen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia. Normaalisti reitin tarjonnan lisäänty-

minen on kuluttajan etu. Mikäli reitille muodostuisi hakemuksen hyväksymisen johdosta niin selkeä ylitarjonta, että yhden tai useamman liikenteenharjoittajan toiminta uhkaisi tämän vuoksi loppua reitillä, viranomaisella olisi mahdollisuus hylätä hakemus kokonaan tai osittain. Hylkäävä päätös rajoittaisi yritysten tuotannon määrää ja puuttuisi niiden väliseen kilpailuun. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi selvittää mahdollisuudet hakemusten keskinäiseen sovittamiseen liikenteenharjoittajien välisellä yhteistyöllä.

Käytännössä hylkäysperusteen soveltaminen voi joskus tulla kyseeseen, jos esimerkiksi haettu reittiliikennelupa on aikataulultaan täysin päällekkäinen tai selkeästi liian lähekkäin reitillä jo liikennöivän vuoron kanssa. Jos kyseessä on tällainen tilanne, on lisäksi arvioitava, vaarantuu ko reitin luotettavien liikennepalveluiden saatavuus vakavasti. Aina näin ei tapahdu, mikä voi johtua esimerkiksi olemassa olevan liikenteen suurista matkustajamääristä tai lisäkysynnästä tai osittain molemmista.

Se, että uudella tarjonnalla on vaikutusta olemassa olevan liikenteen kannattavuuteen, ei vielä riitä hylkäysperusteeksi, vaan uhka liikennepalvelujen saatavuuden vaarantumisesta täytyy olla objektiivisesti todettavissa ja perusteltavissa esimerkiksi matkustajalaskennoin ja taloudellisin laskelmin. Sekä markkinoilla jo olevan liikenteenharjoittajan että uuden luvan hakijan perusteluilla on merkitystä asiaa arvioitaessa. Lisäksi viranomaisen on hyödynnettävä vastaavanlaisista tilanteista karttunutta kokemuseräistä tietoa.

Lainkohdan mukaan hakemus voidaan hylätä myös, jos reitin tarjonta ylittäisi selvästi joukkoliikenteen palvelutason. Säännös on kuitenkin ongelmallinen, koska perustuslailla suojattua elinkeinovapautta voidaan rajoittaa vain hyväksyttävästä syystä. Rajoittamisen tulee olla painavan yhteiskunnallisen syyn vaatima. Elinkeinovapauden yksi perusidea on palvelujen ylläpitäminen ja parantaminen. Palvelutason ylityksessä on kyse nimenomaan palvelujen parantumisesta. Siten elinkeinovapauden rajoittamisen syy on tässä kohdin lähtökohdiltaan ristiriidassa elinkeinovapauden yhden perusidean kanssa. Onkin kyseenalaista, voidaanko hakemusta lainkaan hylätä tämän kriteerin perusteella.

Hakemuksen hylkäämiseen johtavan palvelutason ylittymisen on oltava selvä. Käytännössä on tulkittu, että esimerkiksi yhden vuoron lisääminen jollekin reitille ei vielä ylitä palvelutasoa selvästi, vaikkakin jo yhden vuoron lisääminen voi jossain tapauksessa vaarantaa liikennepalveluiden saatavuuden. Palvelutason tulee ylittyä niin, että esimerkiksi yhden tai useamman liikenteenharjoittajan toiminta ja siten luotettavien liikennepalvelujen saatavuus vaarantuu reitillä.

Säännöksen tavoitteena on luotettavien joukkoliikenteen palveluiden saatavuuden turvaaminen. Tätä tavoitetta toteutettaessa voidaan lain mukaisesti rajoittaa perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädettyä elinkeinovapautta, mutta ei poistaa sitä. Rajoitukset voivat tulla sovellettavaksi vain siltä osin, kuin niiden olennainen sisältö kuten laajuus ja edellytykset, ilmenevät laista.

Tämä reittiliikenneluvan hylkäämisperuste on käytännössä osoittautunut liian tulkinnanvaraiseksi, mikä heikentää oikeusvarmuutta ja hankaloittaa lupaviranomaisen työtä.

Reittiliikennelupa voidaan hylätä myös palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavan liikenteen suojaamiseen liittyvistä syistä. Palvelusopimusasetuksen lähtökohtana on, että viranomaisen ei puutu yritysten väliseen kilpailuun tai rajoita tarjonnan määrää. Markkinaehtoisen liikenteen harjoittamista voidaan kuitenkin rajoittaa niin sanotulla minimisääntelyllä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että markkinaehtoisen liikenteen aloittamiselle asetetaan ehtoja. Näiden ehtojen tarkoituksena voivat olla viranomaisen ja matkustajien tiedontarpeen tyydyttäminen, tarjotun palvelun laadun ja jatkuvuuden varmistaminen tai turvallisuuden parantaminen. Joukkoliikenneläisissä on edellä kuvatun palvelutason ylittymiseen liittyvän hylkäämisperusteen lisäksi kolme perustetta, joilla reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä sen vuoksi, että lupaa haetaan viranomaiselta, joka päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan linja-autoliikenteen palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle.

Viranomaisen työtä hankaloittaa myös se, että joukkoliikenneläisissä on puutteita, jotka estävät tehokkaan ja tarkoituksenmukaisen lupavalvonnan.

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus myöntää joukkoliikenneluvat sekä valvoo luvan voimassaoloaikana, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksiin ei sisälly kriteerejä, joilla lupaviranomainen voi varmistua siitä, että hakija ei ole syyllistynyt harmaan talouden harjoittamiseen. Harmaan talouden torjuntaa on painotettu hallitusohjelmassa.

Joukkoliikenneläisissä edellytetään kaikkien joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen valvontaa vuosittain jokaisen luvanhaltijan osalta. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen henkilöresurssit huomioon ottaen tämä on osoittautunut kohtuuttoman suureksi työmääräksi ja estänyt siten tehokkaan puuttumisen räikeimpiin rikkomustapauksiin. Lisäksi ongelmallista on ollut, että Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ei voi joukkoliikenne-lain mukaan kootusti ja teknisen käyttöyhteyden avulla saada velvoitteidenhoitoselvityksiä verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksiköstä, vaan kaikki tiedot on kerättävä erikseen eri viranomaisilta.

## **2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

### **2.1 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on muuttaa joukkoliikennelakia siten, että joukkoliikennemarkkinat toimivat liikenteenharjoittajan ja viranomaisten kannalta mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi tavoitteena on poistaa lain käytännön soveltamisessa esiintyneet ongelmat.

### **2.2 Keskeiset ehdotukset**

Ehdotuksessa esitetään poistettavan joukkoliikenneläistä mahdollisuus reittiliikenneluvan hylkäämiseen sillä perusteella, että haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle. Reittiliikenneluvan hylkäämisperusteista poistettaisiin lisäksi säännös, jonka mukaan hakemus on hylättävä, jos sen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta selvästi ylittäisi alueelle määritellyn joukkoliikenteen palvelutason. Lisäksi luovutettaisiin reittiliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen vähimmäisliikennöntiajoista.

Joukkoliikenteeseen liittyvien tietojen luovuttamista koskevaan pykälään tehtäisiin täsmennyksiä, joilla varmistettaisiin, että viranomaisilla on käytössään ajantasainen ja kattava tieto eri tarkoituksiin.

Joukkoliikennelakiin lisättäisiin säännös Liikenneviraston toimivallasta joukkoliikenteen valtakunnallisessa kehittämisessä ja toimivaltaisten viranomaisten ohjaamisessa.

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen roolia joukkoliikennelain mukaisena lupaviranomaisena helpotettaisiin muuttamalla lupavalvontaa koskevaa sääntelyä tarkoituksenmukaisemmaksi siten, että valvontaa voidaan tehokkaammin kohdentaa merkittäviin tapauksiin. Lisäksi joukkoliikenneluvan saamisen edellytyksiin lisätään harmaata taloutta torjuva säännös.

Esityksessä ehdotetaan myös joukkoliikennelakiin ja kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettuun lakiin lisättävien säännökset kuolinpesän oikeudesta jatkaa määrätyn edellytyksin liikennettä kuusi kuukautta luvanhaltijan kuoleman jälkeen.

Kuljettajan vastuuta vammaisen asiakkaan turvallisesta matkustamisesta lisättäisiin.

## **3 Esityksen vaikutukset**

### **3.1 Taloudelliset vaikutukset**

#### *Vaikutukset kotitalouksiin*

Joukkoliikennelain muutosehdotuksiin sisältyvällä reittiliikenneluvan saamisen helpottamisella arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia reittiliikenteen tarjonnan lisää-

tymiseen, mikä voi merkitä palvelutason parantumista.

#### *Yritysvaikutukset*

Joukkoliikennelakiin ehdotettavista muutoksista eniten yritysvaikutuksia on reittiliikenneluvan myöntämiseen liittyvillä muutoksilla. Kun jatkuvan ja vakavan haitan käsitteeseen nojaavat reittiliikenneluvan hylkäämisperusteet poistettaisiin, joukkoliikenteen markkinat perustuisivat vielä nykyistä enemmän kilpailulle.

Ehdotetuilla muutoksilla olisi vaikutusta sekä markkinaehtoista että palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä harjoittaville liikenteenharjoittajille. Esityksen myötä viranomaisen hankkimalla liikenteellä ei olisi enää erityistä suojaa markkinaehtoiseen liikenteeseen nähden. Tämän vuoksi tuettua liikennettä harjoittavien yrittäjien mahdollisuudet ennakoita liiketoimintansa kannattavuutta vähenisivät. Toisaalta markkinoille pääsy helpottuisi ja uudet yrittäjät voisivat käynnistää liikennettä ympäri maata. Muutos mahdollistaisi yrityksille reittisuunnittelun liiketaloudellisista lähtökohdista käsin ilman viranomaiskäsittelyyn liittyvää epävarmuutta.

Muilla joukkoliikennelakiin ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan mittavia yritysvaikutuksia. Esityksessä on paljon lakiteknisia muutoksia ja määritelmien täsmenämistä, joiden tarkoituksena on lain selkeyttäminen.

Liikennöinnin vähimmäisajan poistamisen arvioidaan helpottavan jonkin verran kannattamattomia linjoja ajavien liikenteenharjoittajien tilannetta ja siten parantavan näiden liikenteenharjoittajien toimintamahdollisuuksia.

Kuolinpesälle myönnettävä oikeus harjoittaa liikennettä puoli vuotta luvanhaltijan kuoleman jälkeen auttaisi lähinnä pieniä yhden tai kahden auton linja-auto- ja kuorma-autoyrityksiä hoitamaan kuljetusveloitteensa loppuun. Se vähentäisi myös kuljetuksia tilaavien yritysten hankaluuksia kuljetusten jatkuvuuden hoitamisessa. Muutoksella ei olisi suurta merkitystä, sillä tapauksia on vain muutama vuodessa.

### **3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Joukkoliikennelakiin ehdotettavilla muutoksilla olisi pääasiassa viranomaisten työtä helpottavia vaikutuksia. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi keskittyä lupavalvonnassaan merkittäviin tapauksiin, kun valvontaa ei tarvitsisi kohdistaa kaikkiin joukkoliikenneluvan saamisen edellytyksiin ja kun eri viranomaisten rekistereistä saatavat valvontatiedot olisivat helpommin kerättävissä. Toimivaltaisten viranomaisten työ helpottuisi, kun kumottaisiin tulkintaongelmia aiheuttanut reittiliikenneluvan hylkäämisperuste, jonka mukaan hakemus voidaan hylätä, jos sen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalvelujen saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi määritellyn palvelutason. Toisaalta toimivaltaisten viranomaisten mahdollisuudet suunnitella alueensa liikennettä kokonaisuutena saattaisivat heiketä, kun poistettaisiin mahdollisuus reittiliikennelupien hylkäämiseen sillä perusteella, että haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa viranomaisen hankkimalle liikenteelle. Liikenneviraston toimivallasta säätämällä olisi viraston työtä helpottava vaikutus.

### **3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset**

Yhteiskunnan näkökulmasta linja-autoliikennemarkkinoiden avaamisella olisi myönteisiä vaikutuksia. Se nostaisi henkilöliikennemarkkinoiden tehokkuutta ja tätä kautta muutosten vaikutus kansantalouden tuottavuuteen olisi positiivinen. Samalla muutokset mahdollistaisivat suorat hyödyt julkistaloudessa.

Joukkoliikennelain muutosehdotuksiin sisältyvillä konkurssiketjutuksen estävillä ja työnantajaveloitteiden noudattamista korostavilla säännöksillä arvioidaan olevan harmaata taloutta torjuvia ja siten yhteiskunnallista hyvinvointia edistäviä vaikutuksia.

## **4 Asian valmistelu**

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esitys liittyy hallituksen ra-



kennepoliittiseen ohjelmaan kuuluvaan henkilökuljetusten uudistamishankkeeseen. Ministeriö päätti, että henkilöliikennelainsäädännön mittavampi uudistus käynnistetään henkilökuljetusuudistuksen seuraavassa vaiheessa keväällä 2015 lähtökohdista, joiden mukaan henkilöliikenne perustuisi edelleen pääosin luvanvaraisuuteen, mutta tiukasta ja rajoittavasta sääntelystä luovuttaisiin.

Joukkoliikennelakiin ehdotettavat muutokset on pääosin valmisteltu keräämällä joukkoliikennelain soveltamiskokemuksia joukkoliikennealan eri toimijoilta lain voimaantulosta lähtien.

Esityksestä on pyydetty lausunnot. Lausuntoaika oli 27.6.2014–5.9.2014. Lausuntoja saatiin 97 kappaletta. Lausuntojen antajatahot ja pääasiallinen sisältö on referoitu lausuntoyhteenvedossa, joka on luettavissa HARE-verkkopalvelussa ja liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla.

Lausuntojen perusteella esitystä muokattiin siten, että luovuttiin alkuperäisessä esityksessä taksiliikennelakiin ehdotetusta esteettömiä taksien lupakiintiöiden vapauttamisesta ja tavarankuljetusoikeuden laajentamisesta. Samoin luovuttiin ajoneuvolakiin ehdotetusta taksamittarin käyttöoikeuden laajentamisesta. Joukkoliikennelain osalta esitykseen lisättiin ehdotus Liikenneviraston toimivallasta joukkoliikenneasioissa. Lisäksi lausuntopalautteen vuoksi esitykseen lisättiin ehdotus siitä, että reittiliikennelupaa ei voisi enää hylätä

sillä perusteella, että haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavalle liikenteelle. Reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvalla harjoitetun liikenteen lopettamisesta annettavan ilmoituksen määräaika ei lausuntopalautteen johdosta esitetä pidennettäväksi kuuteen kuukauteen. Kutsujoukkoliikenneluvan määritelmän osalta luovutaan ehdotuksesta poistaa kolmen ennakkotilauksen vaatimus. Samoin esityksessä on luovuttu ehdotuksesta poistaa viiden matkustajan vähimmäisvaatimus harjoitettaessa tilausliikennettä enintään 16-paikkaisella linja-autolla. Myös joukkoliikennelakiin ehdotetusta tavarankuljetusoikeuden laajentamisesta luovuttiin.

## 5 Riippuvuus muista esityksistä

Valtiovarainministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys metropolihallintolaiksi sekä eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta. Esityksessä muutettaisiin myös joukkoliikennelakia. Muutettavat pykälät eivät olisi samat kuin tässä esityksessä.

Oikeusministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys eduskunnalle eräiden hallintoasioiden muutoksenhakusäännösten tarkistamisesta, johon sisältyvät ehdotukset joukkoliikennelain 1 ja 53 §:n muuttamisesta.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Joukkoliikennelaki

**1 §. Soveltamisala.** Pykälän 1 ja 3 momenttia muutettaisiin siten, että niiden sisältämät viittaukset 2 §:n määritelmiin vastaisivat muutettavaksi ehdotetun 2 §:n uutta numeointia.

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 1 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että yhdistettäisiin a ja b alakohta. Säännöksen sisältö ei muuttuisi.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että tilaajan olisi oltava yksilöitävissä ja tämän tulisi määrätä kuljetuksen yksityiskohdista etukäteen. Nykyisin tilausliikenteen määritelmä on väljempi, mikä on aiheuttanut ongelmia tilausliikenteen ja reittiliikenteen väliseen rajanvetoon.

Tilausliikenteen määritelmän täyttymisessä olisi tehtävä kokonaisarvio liikenteen laadusta. Tilausliikenteenä ei saisi harjoittaa liikennettä, jonka harjoittamiseen tosiasiallisesti tarvittaisiin reittiliikennelupa.

Reittiliikenteen ja tilausliikenteen eroja tarkasteltaessa huomiota voidaan kiinnittää esimerkiksi liikenteen säännöllisyyteen. On kuitenkin huomattava, että liikenteen satunnaisuus ei välttämättä poista tarvetta reittiliikenneluvulle. Reittiliikenteen on oltava kaikille avointa, mutta tilausliikennettä harjoitettaessa asiakasryhmä voi olla rajattu.

Tilausliikenteen määritelmään kuuluu yksilöitävissä oleva tilaaja. Yksilöitävissä olevalla tilaajalla ei tarkoitettaisi esimerkiksi henkilökuntaa, joka saa kerran tai toistuvasti liikennöitävästä vuorosta tiedon ilmoituksesta ja ostaa internetistä liput linja-automatkalle.

Toisaalta on kuitenkin huomattava, että tietynlainen, esimerkiksi linja-autoyrityksen itsensä tai vähittäiskaupan asiakkailleen järjestämä liikenne voidaan katsoa tilausliikenteeksi. Tällaiselle liikenteelle on tyypillistä, että 1) tilausajon sisältävä palvelu on tuotetettu ennalta, 2) palveluun on usein kytketty oheistuote, kuten kulttuuritapahtuma tai ruokailu, 3) palvelu on satunnainen, 4) palvelu-

lun toteutuminen edellyttää riittävää matkustajamäärää ja 5) palveluun kuuluvien kuljetusten lähtö- ja paluuaajat ja -paikat on ilmoitettu ennalta.

Pykälän 1 momentin 6 kohta kumottaisiin. EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus määriteltäisiin jäljempänä 9 §:ssä, jossa siihen viitataan.

Pykälän 1 momentin 7 kohta kumottaisiin. EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus määriteltäisiin jäljempänä 16 §:ssä, jossa siihen viitataan.

Pykälän 1 momentin 8 kohta kumottaisiin. EU:n liikenteenharjoittaja-asetus määriteltäisiin 1 momentin uudessa 6 kohdassa liikenteestä vastaavan henkilön määritelmän yhteydessä.

Pykälän 1 momentin voimassaoleva 10 kohta olisi uusi 6 kohta. Määritelmään lisättäisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen määritelmä, koska sen erillinen määritelmä kumottaisiin.

Pykälän 1 momentin voimassaoleva 11 kohta olisi uusi 7 kohta. Säännös vastaisi sisällöltään voimassaolevaa säännöstä.

**9 §. Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että sen kansainvälistä liikennettä ja kabotaasiliikennettä koskeva loppuosaa siirrettäisiin uudeksi 5 momentiksi. Uuteen 5 momenttiin lisättäisiin 2 §:n määritelmistä poistetut Interbus-sopimuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen koko nimet.

Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, joka vastaisi sisällöltään voimassaolevan pykälän 1 momentin kansainvälistä liikennettä ja kabotaasiliikennettä koskevaa loppuosaa täydennettynä Interbus-sopimuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen koko nimillä.

**10 a §. Joukkoliikenteen valtakunnallinen kehittäminen ja ohjaaminen.** Lakiin lisättäisiin uusi 10 a §, jossa säädettäisiin Liikenneviraston toimivallasta joukkoliikenteen valtakunnallisessa kehittämisessä ja ohjaamisessa.

Liikenneviraston toimivallasta joukkoliikenneasioissa ei ole voimassaolevassa laissa

säännöksiä. Liikennevirasto ohjaa toimivaltaisia viranomaisia, myöntää joukkoliikenteen valtionavustuksia ja hoitaa joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä valtakunnallisia hankkeita.

**16 §.** *Toimivaltaiset viranomaiset matkustajien oikeuksia koskevissa asioissa.* Pykälää muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin 2 §:n määritelmistä poistettu EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen koko nimi.

**19 §.** *Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin konkurssiketjutuksen estävä ehto. Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että myöskään hakijan Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei saa olla asetettu konkurssiin joukkoliikenne- tai taksilupaa vaativalla toimialalla viimeisimmän kahden vuoden aikana. Nykyisin konkurssikielto koskee vain luvanhakijaa itseään.

Pykälän 1 momentin 4 kohtaa muutettaisiin täsmentämällä erääntyneiden velkojen ja sosiaaliturvamaksujen käsitteitä. Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi asetettaisiin, että hakijalla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyönnejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan lopussa korvattaisiin piste puolipisteellä. Momenttiin lisättäisiin uusi 6 kohta, jolloin luettelo ei päättyisi 5 kohtaan.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan joukkoliikenneluvan saamisen edellytyksenä olisi työoikeudellisten velvoitteiden noudattaminen. Liikennelupa myönnettäisiin hakijalle, joka ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain, työehtosopimuslain, työaikalain tai vuosilomalain mukaisten työsuhde-etuuksien suorittamista taikka tapaturmavakuutuslain mu-

kaista työntekijän pakollista vakuutusvelvollisuutta.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että siihen sisältyisi viittaus uuteen 1 momentin 6 kohtaan.

**22 §.** *Reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momentista poistettaisiin vaatimus vähintään kahden vuoden liikennöinnistä reittiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä. Vaatimuksen poistamista on perusteltu yleisperusteluissa kohdassa 1.1.2 Käytäntö ja nykytilan arviointi.

Pykälän 2 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että luvan voisi hylätä, jos haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa 62 §:ssä tarkoitetun siirtymäajan liikennöintisopimuksen mukaisesti harjoitetulle liikenteelle. Voimassaolevassa laissa viitataan palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettuun liikenteeseen.

Pykälän 2 momentin 2 kohtaa muutettaisiin samoin siten, että luvan voisi hylätä, jos haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa 62 §:ssä tarkoitetun siirtymäajan liikennöintisopimuksen mukaisesti harjoitetulle liikenteelle.

Pykälän 2 momentin 3 kohta kumottaisiin.

Palvelusopimusasetuksen lähtökohtana on markkinaehtoisen liikenteen ensisijaisuus palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettavaan liikenteeseen nähden. Kumoamalla palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavan liikenteen osalta reittiliikenneluvan hylkäämisperuste, jolla palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettava liikenne nauttisi suojaa markkinaehtoisen reittiliikenteeseen nähden, avattaisiin joukkoliikennemarkkinoita edelleen, helpotettaisiin uusien yritysten alalle tuloa ja toteutettaisiin paremmin palvelusopimusasetuksen tavoitetta viranomaisen puuttumattomuudesta markkinoiden toimintaan.

Lain 62 §:ssä siirtymäajan liikennöintisopimukset on rinnastettu palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavaan liikenteeseen sovellettaessa 22 §:n 2 momentin 1—3 kohtaa sekä 3 ja 4 momenttia. Koska siirtymäajan liikennöintisopimukset on yhdessä linja-autoalan kanssa neuvoteltuja, liikenteenharjoittajan ja toimivaltaisen viranomaisen välisiä sopimuksia, joihin sisältyy perusteltu odotuksia liiketoiminnan jatkuvuuden

turvaamisesta, 22 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdan mukaiset reittiliikenteen hylkäämisperusteet jätetään voimaan siirtymäajan liikennöintisopimuksia koskien.

Pykälän 2 momentin 4 kohdasta tulisi uusi 3 kohta, 5 kohdasta uusi 4 kohta ja 6 kohdasta uusi 5 kohta.

Pykälän 2 momentin 5 kohtaa muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin viittaus kumottavaksi esitettävään 33 §:n 2 momenttiin, jossa kielletään reittiliikenneluvan peruuttaminen ennen vähimmäisliikennöinti-aikojen päättymistä. Sen sijaan momentissa viitattaisiin 33 §:ään. Siten reittiliikenneluvan hylkääminen olisi edelleen mahdollista sillä perusteella, että hakija on viimeksi kuluneiden kahden vuoden aikana lopettanut reittiliikenteen tai kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen ilman viranomaisen tekemää päätöstä asiasta.

Pykälän 3 momentti kumottaisiin. Tämän reittiliikenneluvan hylkäämisperusteen kumoamista on perusteltu yleisperusteluissa kohdassa 1.1.2 Käytäntö ja nykytilan arviointi.

Pykälän 4 momentista tulisi uusi 3 momentti. Momenttia muutettaisiin siten, että siinä viitattaisiin 2 momentin 1-3 kohtaan.

**23 §. Kutsujoukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momentista poistettaisiin vaatimus vähintään yhden vuoden liikennöinnistä kutsujoukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä. Vaatimuksen poistamista on perusteltu yleisperusteluissa kohdassa 1.1.2 Käytäntö ja nykytilan arviointi.

Pykälän 2 momentin viittaukset muutettaisiin vastaamaan muutetun 22 §:n 2 momentin kohtia.

Pykälän 3 momentin viittaukset muutettaisiin vastaamaan muutetun 22 §:n 2 momentin kohtia.

**27 §. Reittiliikenneluvan hakeminen ja muuttaminen.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa olisi ilmoitettava liikenteen kaikki pysäkit. Voimassaolevan lain sanamuodon mukaan hakemuksessa on ilmoitettava kaikki tai tärkeimmät pysäkit. Muutoksella edistettäisiin luotettavan ja ajantasaisen matkustajainformaation saamista sekä annettaisiin toimivaltaiselle viran-omaiselle

aiempaa tarkempi tietopohja alueensa joukkoliikennetarjonnan koordinointiin.

**30 §. Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot.** Pykälän 1 momentista poistettaisiin virke, jonka mukaan joukkoliikennelupa on merkittävä liikenteessä käytettävien linja-autojen enimmäismäärä. Tämä mahdollistaisi liikenteessä käytettävien linja-autojen enimmäismäärän lisäämisen kesken lupakauden ilman, että lupa jäljennöksineen pitäisi peruuttaa ja myöntää tilalle uusi muutetulla linja-autojen enimmäismäärällä.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että reittiliikenneluvassa vahvistettaisiin liikenteen kaikki pysäkit. Voimassaolevan lain sanamuodon mukaan luvassa on vahvistettava kaikki tai tärkeimmät pysäkit. Muutos on tarpeellinen, koska 27 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että hakemuksessa on ilmoitettava kaikki pysäkit. Luvassa ei vahvistettaisi ajankohtaa, jolloin liikenteen aikaisintaan saa lopettaa, sillä laista poistettaisiin reittiliikenteen harjoittamisen vähimmäisaika.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että kutsujoukkoliikenneluvassa ei vahvistettaisi ajankohtaa, jolloin liikenteen aikaisintaan saa lopettaa, sillä laista poistettaisiin kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen vähimmäisaika.

**30 a §. Valvonta.** Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen olisi lupaviranomaisena selvítettävä kerran kalenterivuodessa vain jonkin 19 §:ssä säädetyn joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksen osalta, täyttävätkö luvan haltijat sen edelleen. Organisaatiohenkilöiden osalta selvitys olisi tehtävä vain, jos siihen on erityinen syy. Voimassaolevan lain mukaan kerran vuodessa tehtävä valvonta tulee kohdistaa kaikkiin 19 §:n mukaisiin luvan myöntämisen edellytyksiin. Valvonnan väljentäminen mahdollistaisi sen, että Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi käyttää resurssinsa nykyistä tarkoituksenmukaisemmin.

**33 §. Reittiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan peruuttaminen luvan haltijan pyynnöstä.** Pykälän 2 momentti kumottaisiin tarpeettomana, sillä laista poistettaisiin reitti- ja kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen vähimmäisaika.

Myös pykälän 3 momentti kumottaisiin tarpeettomana, sillä se soveltuu vain tilanteisiin, joissa reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvan edellyttämä vähimmäisliikennöintiäika ei olisi kulunut umpeen. Koska laista poistettaisiin reitti- ja kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen vähimmäisaika, säännös olisi tarpeeton.

**34 §. Liikenneluvan peruuttaminen muissa tapauksissa.** Pykälän 2 momentti kumottaisiin. Markkinaehtoisen liikenteen ensisijaisuutta palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettuun liikenteeseen nähden on perusteltu edellä kohdassa 1.1.2 Käytäntö ja nykytilan arviointi.

**45 §. Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset.** Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, joka sisältäisi valtuussäännöksen valtioneuvoston asetuksen antamiseen. Voimassaoleva joukkoliikenteen valtionavustuksista annettu asetus on erillisen valtuussäännöksen puuttuessa annettu valtionavustuslain (688/2001) nojalla.

**47 §. Velvollisuus harjoittaa liikennettä.** Pykälän 2 momentti kumottaisiin tarpeettomana, koska laista poistettaisiin reittiliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen vähimmäisliikennöintiäikää koskevat säännökset.

**50 §. Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä.** Lakiin lisättäisiin uusi 50 §. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa ei ole säädetty kuolinpesän oikeudesta liikenteen harjoittamiseen. Koska säännöksiä ei ole, luvanhaltijan kuollessa henkilökohtainen liikennelupa lakkaa olemasta voimassa eikä liikennettä voi enää harjoittaa. Luvan ja sen mukana kuljetusten välitön lakkaaminen aiheuttaa usein kohtuuttomia ongelmia kuljetuksen tilaajalle ja kuolinpesälle. Vastaavaa ongelmaa ei ole yhtiömuotoisesti toimivalla kuljetusyrityksellä, koska yhtiö ja sen liikennelupa säilyy omistajan kuollessa. Kuolinpesä voidaan rinnastaa yhtiöön.

Esityksessä ehdotetaan kuolinpesälle oikeutta jatkaa liikennettä kuuden kuukauden ajan, kun se kolmen kuukauden kuluessa ilmoittaa lupaviranomaiselle uuden liikenteestä vastaavan henkilön. Säännös vastaa taksiliikennelain 23 §:ää, jossa kuolinpesälle mahdollistetaan liikenteen harjoittamisen oikeus 18 kuukaudeksi.

Samaa säännöstä ehdotetaan tässä esityksessä myös lakiin kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä.

Taksiliikennelain säännöstä vastaava säännös kuolinpesän oikeudesta oli luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun asetuksen 17 §:ssä, kunnes se EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen voimaan tullessa vuonna 2011 kumottiin. Koska liikenteestä vastaavan henkilön palvelut voi mainitun asetuksen 4 artiklan mukaan nykyisin ostaa ulkopuoliselta ja yrityksen toiminta kuolinpesänä on poikkeuksellista, lyhyempää aikarajoitusta voi pitää perusteltuna.

**57 §. Tietojen luovuttaminen viranomaiselle.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että Liikennevirasto tai sen toimeksiannosta toimivataho saisi oikeuden käyttää liikenteen kysyntä- ja tarjontatietoja tilastointiin, tutkimukseen ja kehittämiseen. Voimassaolevan lain mukaan vain Liikennevirastolla on oikeus käyttää tietoja tilastointiin ja tutkimukseen. Muutoksella helpotettaisiin Liikenneviraston työtä joukkoliikenteen kansallisessa kehittämisessä.

Pykälän 2 momentin viimeisen virkkeen sanamuotoa täsmennettäisiin, ja momentin loppuun lisättäisiin uusi, toimivaltaisten viranomaisten tietojen luovuttamista koskeva säännös. Liikenteenharjoittajalla olisi velvollisuus luovuttaa liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista varten. Myös toimivaltaisilla viranomaisilla olisi velvollisuus luovuttaa Liikennevirastolle liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot silloin, kun toimivaltainen viranomainen vastaa liikenteen reitti- ja aikataulutiedoista.

Pykälän 5 momenttia muutettaisiin siten, että tietojen luovuttamisesta säädetäisiin valtioneuvoston asetuksella liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen sijaan. Nykyisen käytännön mukaan asetukset annetaan pääsääntöisesti valtioneuvoston asetuksina. Momentin loppuun lisättäisiin säännös, jossa annettaisiin Liikennevirastolle valtuus antaa määräyksiä tietojen luovuttamiseen liittyen. Muutos on tarpeen, jotta Liikennevirasto voi määrätä liikenteenharjoittajia ja toimivaltaisia viranomaisia sellaisella yksityiskohtai-

suuden tasolla, johon ei ole tarkoituksenmukaista mennä valtioneuvoston asetuksella.

**58 §.** *Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin.* Säännöksen 1 ja 2 momentti kumottaisiin.

Säännökseen lisättäisiin uusi 1-4 momentti, jotka vastaavat sisällöltään aiempaa 1 ja 2 momenttia, mutta niihin sisällytettäisiin viittaus verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikköön. Joukkoliikennelupaa myönnettäessä ja lupavalvontaa suoritettaessa tehtävät tarkastukset edellyttävät monien erilaisten viranomaistietojen keräämistä yksitellen. Harmaan talouden selvitysyksikkö toimittaa niin sanottuja velvoitteidenhoitoselvityksiä, joista ilmenevät paitsi vero- ja ulosottovelkojen määrä, myös muut yrityksen vakavaraisuutta ilmaisevat tunnusluvut sekä yrityksen organisaatiohenkilöiden kytkennät. Muutos mahdollistaisi näiden tietojen saamisen kerralla teknisen käyttöyhteyden avulla. Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan selvitysyksikkö voi antaa tiedot joukkoliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista varten.

**62 §.** *Liikennelupien ja sopimusten voima- saaloon liittyvät siirtymäsäännökset.* Pykälän 11 momentti kumottaisiin tarpeettomana. Siirtymäajan sopimusten rinnastaminen palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavaan liikenteeseen on huomioitu siten, että 22 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohta on sisällytetty viittaus siirtymäajan liikennöintisopimuksiin.

## 1.2 Tieliikennelaki

**88 c §.** *Lasten turvalaitteen käyttöä ja vammaisten ja paareilla matkustavien henkilöiden kuljetuksia koskevat vastuusäännökset.* Pykälän otsikkoa ja 2 momenttia muutettaisiin kattamaan kaikkien niiden kuljettajien vastuu, jotka kuljettavat vammaisia henkilöitä henkilöautolla tai linja-autolla, joka on rekisteröity korkeintaan 16 matkustajalle. Myös kuljetettavien piiriä laajennettaisiin kattamaan paareilla matkustavat henkilöt, joita ei voi pitää vammaisina henkilöinä. Nykyinen pykälä koskee vain invataksien kuljet-

tajia, pyörätuolin kiinnitystä invataksiin ja matkustamisessa tarvittavia turvalaitteita.

Invataksien määritelmä sisältyy ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 13 §:ään. Vammaiset henkilöt käyttävät kuitenkin nykyään paitsi invataksia, myös esteetöntä taksia, tavallista henkilöautotaksia ja linja-autoa. Kunnat käyttävät kuljetuspalveluihin yhä enemmän pienlinja-autoja. Kunnat voivat käyttää kuljetuksiin myös omaa kalustoaan. Vammaisia henkilöitä voidaan luonnollisesti kuljettaa myös muussa kuin ammattimaisessa liikenteessä. Kuljettajan olisi huolehdittava siitä, että matkustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita kuten pyörätuolinostinta tai luiskaa käytetään asianmukaisesti. Ajoneuvon kuljettajan olisi lisäksi huolehdittava siitä, että matkustajien pyörätuolit ja paarit on kiinnitetty ajoneuvoon asianmukaisesti.

## 1.3 Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä

**26 §.** *Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä.* Lakiin lisättäisiin uusi 26 §, jossa säädettäisiin kuolinpesälle oikeus jatkaa liikennettä kuuden kuukauden ajan, kun se kolmen kuukauden kuluessa ilmoittaisi lupaviranomaiselle uuden liikenteestä vastaavan henkilön. Perustelut ovat samat kuin edellä joukkoliikennelain 50 §:n osalta. Vastaava säännös sisältyi aiemmin voimassa olleeseen kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 26 §:ään, joka kumottiin vuoden 2011 lopussa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen tullessa voimaan.

## 2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2015.

## 3 Suhde perustuslakiin ja sääätämisjärjestys

Esityksessä säädettäisiin ammattimaisen henkilöliikenteen liikennelupiin ja liikenteen harjoittamiseen liittyvistä asioista. Sääntelyä on arvioitava lähinnä perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden, 15 §:ssä sääde-

tyn omaisuudensuojan ja erityisesti 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta.

Joukkoliikennelain muutoksella kumottaisiin säännös, jonka mukaan reittiliikenneluvan myöntävä viranomais voi hylätä hakemuksen, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi joukkoliikenteen palvelutason. Viranomaisen on mahdollista puuttua säännöksellä tarjonnan määrään ja yritysten väliseen kilpailuun. Säännös on havaittu ongelmalliseksi elinkeinovapauden kannalta. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on katsonut, että elinkeinovapautta voidaan rajoittaa vain hyväksyttävästä syystä. Elinkeinovapauden yksi perusajatus on palvelujen ylläpitäminen ja parantaminen, ja joukkoliikenteen palvelutason ylitymisessä on kyse nimenomaan palvelujen parantumisesta. Kuluttajan kannalta säännöksen tavoitteena on

ollut varmistaa joukkoliikennepalvelujen saatavuus. Voidaan kuitenkin katsoa, että lähtökohtaisesti kilpailun ja tarjonnan lisääntyminen parantaa myös kuluttajan asemaa. Näin ollen elinkeinovapauden rajoittamisen syy on tässä lähtökohdiltaan ristiriidassa elinkeinovapauden yhden perusajatuksen kanssa. Esitys edistäisi siten elinkeinovapauden toteutumista.

Edellä mainitut säännökset olisivat oikeasuhtaisia myös suhteessa viranomaisille niistä aiheutuvaan työmäärään, koska niiden avulla lupaviranomaisten työtä pääsääntöisesti vain helpotettaisiin.

Edellä kuvatun perusteella esitetyt lait voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## 1.

**Laki****joukkoliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* joukkoliikennelain (869/2009) 2 §:n 6–8 kohta, 22 §:n 3 momentti, 30 §:n 4 momentti, 33 §:n 2 ja 3 momentti, 34 §:n 2 momentti, 47 §:n 2 momentti, 58 §:n 1 ja 2 momentti sekä 62 §:n 11 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 6 ja 8 kohta ja 33 §:n 2 ja 3 momentti laissa 1219/2011, 2 §:n 7 kohta laissa 389/2013 sekä 58 §:n 1 ja 2 momentti laissa 872/2012,

*muutetaan* 1 §:n 1 ja 3 momentti, 2 §:n 1, 3, 5, 10 ja 11 kohta, 9 §:n 1 momentti, 16 §, 19 §:n 1 momentin 3–5 kohta ja 2 momentti, 22 §:n 1, 2 ja 4 momentti, 23, 27, 30 §:n 1–3 ja 5 momentti, 30 a §, 52, 57 ja 62 §, sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 11 kohta, 16 ja 57 § laissa 389/2013, 2 §:n 10 kohta, 9 §:n 1 momentti, 19 §, 30 §:n 1 momentti ja 33 §:n 1 momentti laissa 1219/2011 sekä 30 a § laissa 872/2012, sekä

*lisätään* 9 §:n 5 momentti, 10 a §, 19 §:n 1 momentin 6 kohta, 45 §:n 2 momentti, 50 §, 58 §:n 1–4 momentti seuraavasti:

## 1 §

*Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan joukkoliikenteenä harjoitettavaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla, jollei rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä palvelusopimusasetus, tai muista Euroopan unionin asetuksista muuta johdu. Lain 2 §:n 1 ja 6 kohdan, 3–7 §:n, 8 §:n 1 momentin, 9 §:n 1 ja 2 momentin, 47 ja 48 §:n, 49 §:n 2 momentin, 52 §:n, 53 §:n 3 momentin sekä 57 ja 58 §:n säännöksiä sovelletaan myös palvelusopimusase-

tuksen mukaisesti harjoitettavaan joukkoliikenteeseen. Lain 2 §:n 7 kohdan, 14 §:n, 6 luvun sekä 53 §:n 2 momentin säännöksiä sovelletaan vain palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavaan joukkoliikenteeseen.

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

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

## 2 §



### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *joukkoliikenteellä* yleisesti käytettävissä tai tilattavissa olevaa, useiden ihmisten kuljettamiseen tarkoitettua ammattimaista markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettua linja-autoliikennettä ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettua raideliikennettä;

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

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

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

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

6) *liikenteestä vastaavalla henkilöllä* maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, 2 artiklan 5 kohdassa ja 4 artiklassa tarkoitettua henkilöä;

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

### 9 §

*Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat ja asiakirjat*

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla korvausta vastaan on sallittu joukkoliikenneluvan, reittiliikenneluvan tai kutsujoukkoliikenneluvan perusteella. Liikenteen harjoittamisesta viranomaisen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella säädetään palvelusopimusasetuksessa.

-----

Kansainvälisen liikenteen harjoittamisesta määrätään linja-autoilla harjoitettavaa satunnaisista kansainvälistä matkustajaliikennettä koskevan sopimuksen (Interbus-sopimus) tekemisestä tehdyssä neuvoston päätöksessä 2002/917/EY tarkoitettussa sopimuksessa, jäljempänä *Interbus-sopimus*, ja kahdenkeskisissä sopimuksissa sekä säädetään kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus*, jossa myös säädetään kabotaasiliikenteen harjoittamisesta.

### 10 a §

*Joukkoliikenteen valtakunnallinen kehittäminen ja ohjaaminen.*

Liikennevirasto ohjaa 14 §:n 1 momentissa tarkoitettuja viranomaisia ja vastaa joukkoliikenteen valtakunnallisista kehittämishankkeista.

### 16 §

*EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset*

Sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta, Liikenteen turvallisuusvirasto on matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan

parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus, 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

## 19 §

*Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset.*

Joukkoliikennelupa myönnetään hakijalle:

3) jota tai jonka harmaan talouden selvityksiköistä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu kurssiin sen toimiessa joukkoliikenne- tai taksilupaa vaativalla toimialalla viimeisimmän kahden vuoden aikana;

4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) joka ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain (55/2001), työehtosopimuslain (436/1946), työaikalain (605/1996) tai vuosilomalain (162/2005) mukaisten työsuhde-etuksien suorittamista taikka tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaista työntehtäjän pakollista vakuutusvelvollisuutta.

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

## 22 §

*Reittiliikenneluvan myöntämisen edellytykset*

Reittiliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä 48 §:ssä tarkoitettun laatulupauksensa mukaisesti.

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen, jos:

1) haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa 62 §:ssä säädetyn siirtymäajan liikennöintisopimuksen mukaan harjoitettavalle liikenteelle;

2) haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan toisen toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn, 62 §:ssä säädetyn siirtymäajan liikennöintisopimuksen mukaan;

3) haetut reitit tai pysäkit eivät ole liikennöintiin käytettävissä;

4) hakija on ilman viranomaisen 33 §:n nojalla tekemää liikenneluvan peruuttamis päätöstä viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana lopettanut reittiliikenteen tai kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen;

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

Sovellettaessa 2 momentin 1, 2 tai 3 kohtaa hakemus voidaan hylätä myös osittain.

## 23 §

*Kutsujoukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset*

Kutsujoukkoliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä 48 §:ssä tarkoitettun laatulupauksensa mukaisesti.

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen 22 §:n 2 momentin 4 ja 5 kohdan mukaisin perustein.

## 27 §

*Reittiliikenneluvan hakeminen ja muuttaminen*

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

-----

30 §

*Liikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot*

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

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

Kutsujoukkoliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. Siinä on vahvistettava luvan voimassaoloaika, toiminta-alue, kuvaus matkojen yhdistelystä sekä ajankohta, jolloin liikenne on aloitettava.

Harjoitettaessa tilausliikennettä linja-autolla, jossa on istumapaikkoja matkustajille

enintään 16 ja kuljetuksen tilaajana on yksityinen henkilö, tulee kuljetuksessa olla mukana vähintään viisi henkilöä. Pienemmän henkilömäärän kuljettaminen on sallittua, jos matkustajien matkatavaroiden määrä tai matkustajan tarvitsema pyörätuoli edellyttää suurikokoista autoa.

-----

30 a §

*Valvonta*

-----

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on vähintään kerran kalenterivuodessa selvitettävä jonkin 19 §:ssä säädetyn liikenneluvan myöntämisen edellytyksen osalta, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen tämän edellytyksen. Organisaatiohenkilöistä selvitys on tehtävä vain kun siihen on erityinen syy.

45 §

*Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset*

-----  
Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä joukkoliikenteen valtionavustusten myöntämisestä.

50 §

*Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä*

Jos joukkoliikenneluvan haltija kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään kuuden kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 4 artiklan edellytykset täyttävän liikenteestä vastaavan henkilön lupaviranomaiselle.

## 57 §

*Tietojen luovuttaminen*

Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä talouttaan koskevia tietoja liikenne- ja viestintäministeriölle valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelyä varten sekä Liikennevirastolle tai sen toimeksiannosta toimivalle taholle tilastointia, tutkimusta ja kehittämistä varten.

Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa 3 luvussa tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille niiden toimivaltaan kuuluvan liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevia tietoja palvelutason määrittelyä ja liikenteen suunnittelua varten. Liikenteenharjoittajan on luovutettava ajantasaiset liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista varten. Toimivaltaisen viranomaisen on luovutettava ajantasaiset liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista varten.

-----

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä siitä, mitä tietoja ja missä muodossa liikenteenharjoittajan tai toimivaltaisen viranomaisen tulee luovuttaa 1–3 momentin perusteella. Liikennevirasto antaa tarkemmat määräykset sen vahvistamien pysäkkitunnisteiden käytöstä sekä 1–3 momentissa tarkoitettujen tietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

## 58 §

*Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin*

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja muulta julkista tehtävää hoitavalta välttämättömät tiedot liikenneluvan myöntämiseksi,

valvonnan suorittamiseksi sekä luvan peruuttamisen edellytysten selvittämiseksi.

Lisäksi Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus saada 1 momentissa mainittuja tietoja vastaavat välttämättömät tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä sekä välttämättömät tiedot mainituista rekistereistä seuraavien asioiden käsittelemistä varten:

- 1) varoituksen antaminen;
- 2) EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa tarkoitetun henkilön soveltumattomuuden selvittäminen;
- 3) liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttaminen.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tiedot saadaan pyytää tulee pyynnöstä antaa:

- 1) liikenneluvan hakijasta ja haltijasta;
- 2) liikenteestä vastaavasta henkilöstä;
- 3) yrityksen toimitusjohtajasta;
- 4) vastuunalaisista yhtiömiehistä; ja
- 5) Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on organisaatiohenkilöasemassa.

Tässä pykälässä tarkoitettuja tietoja saa hakea teknisen käyttöyhteyden avulla ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapitovelvollisuus on säädetty.

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa ollut 22 §:n 2 momentin 1–3 kohtaa sovelletaan kuitenkin reittiliikennelupahakemusten käsittelyyn silloin, kun haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti, tai jota on tarkoitus harjoittaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti edellyttäen, että liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

2.

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan tieliikennelain (267/1981) 88 c §:n otsikkoja 2 momentti sellaisina kuin ne ovat laissa 234/2006, seuraavasti:*

88 c §

*Lasten turvalaitteen käyttöä ja vammaisten ja paareilla matkustavien henkilöiden kuljetuksia koskevat vastuusäännökset*

kustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytetään asianmukaisesti. Ajoneuvon kuljettajan on lisäksi huolehdittava siitä, että matkustajien pyörätuolit ja paarit on kiinnitetty ajoneuvoon asianmukaisesti.

-----  
Ajoneuvon kuljettajan on, jos ajoneuvo on rekisteröity kuljettajan lisäksi korkeintaan 16 matkustajalle, huolehdittava siitä, että mat-

-----  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

## 3.

**Laki****kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 26 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettuun lakiin (693/2006) lailla 1283/2011 kumotun 26 §:n tilalle uusi 26 § seuraavasti:

## 26 §

*Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä*

Jos yhteisöluvan, kotimaan liikenneluvan tai traktoriliikenneluvan haltija kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään kuuden kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä

ilmoittaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 artiklan edellytykset täyttävän liikenteestä vastaavan henkilön lupaviranomaiselle.

-----  
 Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Helsingissä 4 päivänä joulukuuta 2014

**Pääministeri**

**ALEXANDER STUBB**

Liikenne- ja kuntaministeri *Paula Risikko*