

## KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 18/2009 rd

### Regeringens proposition med förslag till kollektivtrafiklag och till lagar om ändring av vissa lagar som har samband med den

#### INLEDNING

##### **Remiss**

Riksdagen remitterade den 8 september 2009 en proposition med förslag till kollektivtrafiklag och till lagar om ändring av vissa lagar som har samband med den (RP 110/2009 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

##### **Sakkunniga**

Utskottet har hört

- överdirektör Juhani Tervala, regeringsråd Minna Kivimäki, regeringsråd Mikael Nyberg och konsultativ tjänsteman Hannamari Helke, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Sten Palmgren, justitieministeriet
- regeringssekreterare Johanna Lähde och regionutvecklingsdirektör Pekka Urjanheimo, arbets- och näringsministeriet
- budgetråd Esko Tainio, finansministeriet
- konkurrensråd Riitta Ryhänen, Konkurrensverket
- trafikchef Pekka Rintamäki och specialplanerare Satu Hyvärinen, länsstyrelsen i Södra Finlands län
- jurist Jukka Kaakkola, Konsumentverket
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- förvaltningsdirektör Yrjö Judström, Helsingfors stads trafikverk, HST
- verkställande direktör Suvi Rihtniemi, Samkommunen Helsingforsregionens trafik

- kommundirektör Tarmo Aarnio, Kyrklätt kommun
- trafikingenjör Minna Soininen, Uleåborgs stad
- kollektivtrafikchef Mika Periviita, Tammerfors stad
- trafikdirektör Niilo Järviluoma, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD
- trafikdirektör Kari Keinonen, Länsilinjat Oy
- persontrafikschef Jukka Ylitalo, Matkahuolto Oy Ab
- persontrafikschef Antti Jaatinen, VR-Yhtymä
- ordförande Timo Rätty, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen och ordförande Martti Paunu, Bussförbundet
- verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Finlands Taxiförbund
- ombudsman Pekka Aalto och ordförande Matti Rainio, Finlands Lokaltrafikförbund rf
- vice ordförande Jari Mäkinen, Suomen palvelutaksit
- jurist Liisa Murto, Handikappforum rf
- ordförande Kalle Könkkölä, riksomfattande handikapprådet VANE
- professor Tuomas Ojanen.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- kommunikationsministeriet
- länsstyrelsen i Västra Finlands län
- Folkpensionsanstalten
- Hyvinge stad
- Nurmijärvi kommun

- Birkalands förbund
- Sibbo kommun
- Tusby kommun

- Egentliga-Finlands förbund
- Centralhandelskammaren.

## PROPOSITIONEN

I denna proposition föreslås att det ska stiftas en kollektivtrafiklag.

Det centrala syftet med kollektivtrafiklagen är att med lagstiftningsmetoder skapa förutsättningar för att trygga kollektivtrafiktjänster på basnivå i hela landet samt att öka anlitandet av kollektivtrafik i de viktigaste stadsregionerna och inom trafiken mellan dem. Målet är att genomföra verksamhetsmodeller som lämpar sig så bra som möjligt för förhållandena i Finland med beaktande av de krav som olika verksamhetsmiljöer ställer.

Kollektivtrafiklagen ska tillämpas på yrkesmässig trafik som bedrivs med buss och delvis även på persontransporter inom spårtrafik. I lagen föreslås bestämmelser om tillståndsplikt för yrkesmässig trafik, trafiktillstånd, villkor för erhållande av trafiktillstånd, återkallande av tra-

fiktillstånd, behöriga myndigheter och annat som hänför sig till bedrivande av busstrafik.

I kollektivtrafiklagen föreslås också bestämmelser om de behöriga myndigheterna för tre av Europeiska unionens förordningar och om den övriga tillämpningen av förordningarna. Av dessa är Europaparlamentets och rådets förordning med bestämmelser om kollektivtrafik på järnväg och väg ny och av central betydelse. De övriga förordningarna gäller internationell trafik och nationell trafik som bedrivs av utlänningar.

I propositionen ingår förslag till ändringar av lagen om taxitrafik, lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland, lagen om begränsning av användningen av indexvillkor och lagen om offentlig upphandling.

Lagarna föreslås träda i kraft den 3 december 2009.

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

### *Allmän motivering*

Med hänvisning till propositionens motivering och annan utredning anser utskottet att propositionen är behövlig och lämplig. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Enligt utskottets mening är syftet med propositionen, dvs. att lagstiftningsvägen skapa förutsättningar för att trygga kollektivtrafiktjänster på basnivå i hela landet och att öka anlitandet av kollektivtrafik i de viktigaste stadsregionerna och inom trafiken mellan dem, mycket gott mot bakgrunden av behovet att förverkliga medborgarnas mobilitet, regional jämlikhet och uttalande miljömål.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) 1107/70, nedan trafikavtalsförordningen, träder i kraft den 3 december 2009. I förordningen finns bestämmelser om åtgärder och tillvägagångssätt som de behöriga myndigheterna ska tillämpa för att säkerställa att medborgarna får tillräckliga, högklassiga och säkra allmänna persontransporttjänster. Propositionen innebär att trafikavtalsförordningen genomförs nationellt på ett sätt där man under de speciella förhållanden som råder i Finland försöker hitta verksamhetsformer som lämpar sig bäst för oss också med beaktande av

de krav som verksamhetsmiljön i olika regioner ställer.

Kollektivtrafiken utgör omkring 15 procent av persontransportarbetet i Finland. Marknadsandelen har minskat år för år, samtidigt som personbilstrafiken har ökat sin andel. Det finns många faktorer som påverkar konkurrensen mellan kollektivtrafik och privatbilism, som samhällsstrukturen, människors värderingar och preferenser, kostnaderna för alternativa färd sätt, subventionerna för kommunal trafik samt trafikskatter och trafikavgifter. En tät samhällsstruktur gynnar kollektivtrafik, medan en gles struktur gynnar personbilstrafik.

Kommunikationsutskottet har redan tidigare, bl.a. i sitt betänkande (KoUB 9/2008 rd) om den trafikpolitiska redogörelsen sagt att kollektivtrafiken måste bli attraktivare och att även markanvändningen ska utvecklas i en riktning som stöder kollektivtrafiken. Detta är viktigt inte minst för att bl.a. de miljörelaterade mål som ställts för trafiken ska kunna nås. I stadsregionerna lever och rör sig invånarna över kommungränserna och kollektivtrafiken behöver ordnas därefter. Kollektivtrafiktjänsterna i både städer och glesbygder måste planeras i ett större sammanhang.

De utfrågade experterna anförde att det i framtiden med tanke på såväl planeringen av kollektivtrafiken som informationen till passagerarna eventuellt kan behövas bestämmelser som förpliktar myndigheterna att på ett enhetligt sätt lagra uppgifter om rutten och tidtabeller. Enligt utskottet vore det viktigt att undersöka hur detta kan förverkligas och vilka alternativ som står till buds och därefter vid behov bereda lagstiftning om saken.

Kommunikationsutskottet vill särskilt uppmärksamma mobiliteten för dem som bor i glesbygderna. I den takt befolkningen åldras och människor i arbetsför ålder flyttar med arbetet till större kommuncentra och städer försämrades den äldre befolkningens rörelsemöjligheter om saken inte uppmärksammas särskilt. Där är det svårt att tillhandahålla skäligen kollektivtrafiktjänster som är anpassade för att utträtta ärenden. Utskottet hoppas och tror att propositionen bidrar till att man i den förändrade omvärlden små-

ningom allt bättre lyckas skapa en anpassad kollektivtrafik med hänsyn till hela kollektivtrafiknätverket. Utskottet vill framhålla att det är viktigt att också satsa på utveckling av kollektivtrafiken i stora stadsregioner och inse vilken roll dessa områden spelar särskilt när det gäller miljömålen. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande enligt vilket

*riksdagen förutsätter att kollektivtrafiken görs attraktivare och att kollektivåkandet ökas kraftigt genom bättre biljettsystem, en samordnad service, högre servicenivå och tillförlitligare transporter. Särskilt stödet för kollektivtrafiken i de stora stadsregionerna måste höjas så att det motsvarar dessa regioners betydande utmaningar när det gäller att förbättra kollektivtrafiken och uppnå de formulerade miljömålen för trafiken.*

Utskottet konstaterar att det krävs ett välfungerande samarbete mellan dels de olika aktörerna i branschen, dels staten och de regionala myndigheterna för att reformen ska kunna genomföras med framgång. Kommunerna måste höras i tillräcklig utsträckning i samband med att tillstånd beviljas och servicenivåer definieras. Utskottet slår fast att nivån på statens och kommunernas anslag till kollektivtrafiken och utvecklingen av finansieringen kommer att ha en avgörande betydelse för om målen nås. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande enligt vilket

*riksdagen förutsätter att uppföljningen av hur lagen fungerar och vilka effekter den har är heltäckande och att även trafikidkarnas synpunkter och praktiska erfarenheter beaktas. Kommunikationsministeriet ska före utgången av 2012 lämna en utredning till kommunikationsutskottet om hur lagen fungerar och om dess konsekvenser.*

Utskottet konstaterar att regionförvaltningsprojektet ALKU pågår. Inom ramen för projektet överförs bl.a. vägdistrikten och länsstyrelserna till de nya närings-, trafik- och miljöcentraler

som ska inrättas 2010. Utskottet påpekar att eftersom kollektivtrafiklagen träder i kraft före de viktigaste lagarna inom ramen för regionförvaltningsreformen ska kommunikationsministeriet så snabbt som möjligt lägga fram behövliga ändringsförslag så att exempelvis kollektivtrafiklagens bestämmelser om länsstyrelserna ges den utformning som den nämnda reformen kräver.

#### **Förutsättningar för att bevilja tillstånd för linjebaserad trafik**

Huvudregeln för tillstånd för linjebaserad trafik ska enligt den föreslagna kollektivtrafiklagen vara att trafikidkaren beviljas tillstånd på ansökan om sökanden uppfyller tillståndskriterierna. I 22 § regleras villkoren för att bevilja tillstånd och avslå ansökan.

I vissa undantagsfall kan den behöriga myndigheten tillämpa förhandsregleringen i föreslagna 22 § 3 mom. som bygger på rättslig prövning. Enligt bestämmelsen ska ansökan kunna avslås helt eller delvis om ett godkännande allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafiktjänster eller utbudet på linjen kommer att överstiga den fastställda servicestandarden med klar marginal.

Det är beklagligt att det praktiskt taget helt och hållet saknas detaljmotiv till den här bestämmelsen i propositionen. Med tanke på bestämmelsens acceptabilitet och en förutsebar och samordnad tillämpning anser utskottet det nödvändigt att i detaljmotiven i betänkandet skriva in lämpliga och tillräckligt exakta anvisningar om hur bestämmelsen ska tolkas.

#### **Anropsstyrd kollektivtrafik**

I flera sakkunnigutlåtanden lyfts det fram att bestämmelserna om anropsstyrd kollektivtrafik inte tillräckligt exakt och tydligt definierar anropsstyrd kollektivtrafik i förhållande till konventionell taxitrafik. Enligt utredning kan de föreslagna bestämmelserna leda till att man utifrån ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik kan bedriva verksamhet som liknar konventionell taxitrafik, utan några skyldigheter som gäller för sådan verksamhet.

Utskottet föreslår en rad preciseringar och tillägg till bestämmelserna, så att gränsen mellan anropsstyrd kollektivtrafik och taxitrafik blir tillräckligt klar.

#### **Nya system för regionbiljetter, stadsbiljetter och pendlarbiljetter**

Utskottet har erfarit att de nuvarande region-, stads- och pendlarbiljettavtalen med alla parter samtycke kan fogas till trafikavtalen under övergångsperioden, om trafikföretaget särredovisar och en efterkalkyl över stödet upprättas. I mallen för trafikavtal under övergångsperioden har man i fråga om biljettavtal stannat för en lösning där stöd betalas enligt gällande avtal fram till den 31 augusti 2010 och ersättningar enligt den nya mallen ska avtalas senast den 30 april 2010. Trafikföretaget får säga upp trafikavtalet under övergångsperioden så att det upphör den 31 augusti 2010, om man inte senast den 30 april 2010 har avtalat om priserna på region-, stads- och pendlarbiljetter som ska säljas från och med den 1 juli 2010 och tillhörande ersättningsgrunder.

Biljettstödet har stor betydelse för biljettpriset och påverkar därmed också passagerarvolymen. Således får det också konsekvenser för trafikidkarnas inkomstbildning och spelar en central roll när man ska övergå till ett nytt system enligt kollektivtrafiklagen. Utskottet anser att en tidsfrist på sex månader för att avtala om en ny modell är onödigt kort och inte medger tillräckligt med tid att ta fram nya modeller och vidta behövliga åtgärder för att införa dem, med hänsyn till de långsiktiga investeringar som verksamheten kräver och de aspekter som gäller bland annat skyddet för berättigade förväntningar och stabila omvärldsvillkor i sektorn. Enligt utredning ställer heller inte EU-rätten några hinder för att förlänga tidsfristen i rimlig omfattning.

Det är ytterst påkallat att aktörerna får tillräckligt med tid att planera en ny modell för biljettersättning och komma överens om frågan. Minst ett år är en lämplig och skälig tid för att få ordning på frågan med hänsyn till kraven i EU-bestämmelserna.

**Samordnade biljettsystem**

Det är viktigt att biljettsystemen i olika regioner är samordnade och kompatibla, både för trafikidkarna och passagerarna. Samordnad biljettp Praxis och flexibel prissättning kan också göra det mer attraktivt att åka kollektivt. Men enligt utredning kan de som bedriver trafik på marknadsmissiga villkor åtminstone inte förpliktas att ansluta sig till ett enhetligt biljettsystem.

Det är nödvändigt att genom samarbete mellan aktörerna och behövliga myndighetsåtgärder särskilt lägga vikt vid att samordna biljettsystemen, eftersom det är mycket viktigt både för bolagen och busspassagerarna.

**Personalen**

Regeringen förväntar sig att propositionen påverkar sysselsättningen i det avseendet att konkurrensen skärps och kostnader följaktligen sparas om servicestandard förblir densamma som nu, vilket leder till att antalet sysselsatta personer minskar. Målet att höja servicestandard leder till fler arbetstillfällen. Utvecklingen av anropsstyrd kollektivtrafik kommer att föra med sig ändringar i typen av arbete för busschaufförerna i jämförelse med att köra i linjetrafik.

Artikel 4 i trafikavtalsförordningen föreskriver om personalens villkor. Där står det bl.a. att de behöriga myndigheterna får kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter bl.a. i fråga om omställningsskydd som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt rådets direktiv (2001/23/EG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter. Detta påverkar dock inte tillämpningen av nationell lagstiftning eller kollektivavtal. Regeringen tar inte ställning till tillämpningen av trafikavtalsförordningens bestämmelser om skydd för personalen.

Utskottet lägger stor vikt vid personalens ställning och beaktande av den i den föreliggande reformen av kollektivtrafiken. När en behö-

rig myndighet ordnar trafik enligt trafikavtalsförordningen, ska den i upphandlingskontraktet skriva in bestämmelser om att fullgöra skyldigheterna enligt beställaransvarslagen (1233/2006).

**Bestämmelser om tidtabeller**

Det behövs särskild uppmärksamhet på servicestandard och utbud enligt efterfrågan olika tider under dygnet, så att den liberaliserade regleringen av tidtabeller inte leder till att utbudet blir alltför koncentrerat till rusningstider på bekostnad av andra trafikeringstider.

**Kostnadsfördelning mellan kommuner och stat**

Utskottet har erfarit att ikraftträdandet av lagförslaget inte kommer att föra med sig några ändringar i kostnadsfördelningen för kollektivtrafiken mellan staten och kommunerna. Det är mycket viktigt att detta också omsätts i praktiken.

Kommunikationsministeriet har tillsatt en arbetsgrupp som ska fastlägga vilken kollektivtrafik som omfattas av statlig finansiering och lägga fram ett förslag till framtida arbetsfördelning mellan staten och kommunerna och till grunder för kostnadsfördelningen inom organisering och utveckling av tjänsterna.

**Övergångsperioder och trafikavtal**

Enligt mallen för trafikavtal under övergångsperioden, som inte är bindande för parterna, kan trafikföretaget under avtalstiden föreslå ändringar i tidtabeller och rutter eller nedläggning av avgångar. Det är i princip den behöriga myndigheten som ska godkänna motiverade förslag att minska avgångarna. Enligt avtalsmallen ska man i trafikavtalet under övergångsperioden ändå inte kunna lägga till avgångar, men däremot i viss mån ersätta dem med andra. Ändringar i trafiken görs genom skriftliga avtal. Men om utökad trafik ska man ingå ett separat kontrakt om offentlig tjänsteupphandling eller söka ett särskilt tillstånd för linjebaserad trafik. Avtalsmal-

len ska göra det lättare att upprätta trafikavtal under övergångsperioden, men den är inte bindande för avtalsparterna. Utskottet ser det som påkallat att ta fram tillräckligt flexibla procedurer för trafikavtal under övergångsperioden för att genomföra eventuella ändringar under avtalens giltighetstid.

Sakkunniga har påpekat att de långa övergångstiderna för trafikavtal kommer att försvåra en flexibel regional planering av kollektivtrafiken och organiseringen i stora stadsregioner. Därför bör övergångstiderna i fråga om stora städer kortas av. Visserligen har en del också menat att det är nödvändigt med tillräckligt långa övergångsperioder, så att trafikföretagen och kommunerna får tillräckligt med tid att anpassa sig till bland annat nya sätt att organisera trafiken och trafikavtalen när omvärlden förändras.

Enligt utredning har man i lagförslaget försökt beakta de stora städernas behov av kortare övergångstider genom att gradera övergångsperioderna. De föreslagna övergångstiderna, som är resultatet av en kompromiss, avses garantera en kontrollerad övergång till tillämpningen av den nya lagen. Trafikföretagen får tillräckligt med tid att anpassa sig och det är möjligt att utveckla trafiken under övergångstiden också. Vidare menar man i utredningen att det är möjligt att utöver trafik under övergångsperioden enligt trafikavtalen också upphandla ny trafik. Dessutom är det tänkbart att trafik på marknadsmässiga villkor uppkommer från och med den 3 december 2009.

Enligt propositionen ska den behöriga myndigheten i Helsingforsregionen inrätta samkommunen Helsingforsregionens trafik. Utskottet har ingående granskat en utveckling av trafiken i samkommunens verksamhetsområde. Utifrån behandlingen och en utredning anser utskottet att det i fråga om Kervoregionen och Kyrkslättregionen är motiverat att lagstifta om att trafikavtalen för övergångsperioden kan sägas upp redan ett år tidigare än vad regeringen föreslår.

## Detaljmotivering

### 1. 1. Kollektivtrafiklag

*1 §. Tillämpningsområde.* Utskottet föreslår av lagtekniska skäl att hänvisningsbestämmelsen i 3 mom. korrigeras.

*2 §. Definitioner.* För att precisera och tydliggöra skillnaden mellan anropsstyrd kollektivtrafik och beställningstrafik som bedrivs med stöd av taxitillstånd föreslår utskottet att definitionen av anropsstyrd kollektivtrafik i 5 punkten kompletteras för att det tydligare ska framgå att anropsstyrd kollektivtrafik måste vara förbeställd för att kunna köras och att rutten uttryckligen bestäms utifrån de beställningar som gjorts på förhand och genom samordning av förbeställda transporter. Dessutom föreslår utskottet ett preciserande tillägg om samordning av transporter, dvs. att med samordning av transporter avses att minst tre förbeställda transporter kombineras till en linje.

*9 §. Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik.* För att precisera och tydliggöra skillnaden mellan anropsstyrd kollektivtrafik och beställningstrafik som bedrivs med stöd av taxitillstånd föreslår utskottet att 4 mom. kompletteras med att den som bedriver anropsstyrd kollektivtrafik inte får ta emot körningar vid taxistationer och utan förbeställning inte heller på busshållplatser eller erbjuda körningar på offentliga platser. Med offentlig plats avses alla platser som normalt betraktas som offentliga; i ändringsförslaget nämns områden framför hotell eller restauranger som exempel.

*12 §. Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik.* Under utfrågningen av sakkunniga framhölls det att behöriga kommunala myndigheter bör få ta ut en avgift för beviljande av trafiktillstånd på samma villkor som statliga myndigheter. Utskottet föreslår ett nytt 4 mom. som tillåter den behöriga kommunala myndigheten att ta ut en avgift för handläggning av tillstånd för linjebaserad trafik. Avgiftsgrunden ska

i tillämpliga delar motsvara principerna i lagen om grunderna för avgifter till staten. Närmare föreskrifter om avgiftsgrunderna utfärdas genom en taxa som kommunen godkänner.

*13 §. Myndigheter som beviljar tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik.* Med samma motive- ring som under 12 § föreslår utskottet ett nytt 3 mom. som tillåter den behöriga kommunala myndigheten att ta ut en avgift för handläggning av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Avgiftsgrunden ska i tillämpliga delar motsvara principerna i lagen om grunderna för avgifter till staten. Närmare föreskrifter om avgiftsgrunderna utfärdas genom en taxa som kommunen godkänner.

*18 §. Myndigheter enligt bilaterala avtal.* Utskottet föreslår att "linjebaserad trafik" byts ut mot "rutter". Ändringen behövs för att de tillstånd som nämns i bestämmelsen inte ska blandas ihop med tillstånd för linjebaserad trafik.

*19 §. Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd.* Utskottet föreslår en språklig korrigering av 1 mom. Ändringen påverkar inte den svenska texten.

*22 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik.* Utskottet föreslår att 2 mom. 5 punkten preciseras och att den felaktiga hänvisningsbestämmelsen 22 § 1 mom. korrigeras till 23 § 1 mom.

I praktiken saknas det detaljmotiv till 22 § 3 mom. i propositionen. Utskottet konstaterar att möjligheten att använda den på rättslig grund baserade förhandsprövning som föreslås i 22 § 3 mom. för linjebaserad trafik i trafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor är principiellt viktig, särskilt med hänsyn till tillgången till service, kvaliteten på servicen och stabila verksamhetsvillkor för branschen. För att dessa mål ska nås kan det hända att 22 § 3 mom. skulle behöva tillämpas i vissa fall. Men enligt information till utskottet är bestämmelsen enbart avsedd för fall där det är nödvändigt att avslå ansökan på grund av de i bestämmelsen nämnda starkt negativa effekterna.

Utskottets uppfattning är att det ofta finns en koppling mellan tillgången till tillförlitlig service och stabila branschvillkor. Om villkoren är stabila skapar det förutsättningar för en långsiktig och lönsam affärsverksamhet och därmed till tillgång till service av god kvalitet. Förhandsprövningen kunde användas för att uppnå dessa mål t.ex. i sådana fall där ruttutbudet klart överstiger den fastlagda kvalitetsnivån men tillgången till tillförlitlig och stabil service äventyras av att ansökan om linjetrafik tidtabellsmässigt överlappar eller tydligt ligger alltför nära trafik som redan beviljats tillstånd för samma rutter. Bestämmelsen kunde eventuellt också bli tillämplig t.ex. om bifall till ansökan skulle leda till ett så markant överutbud att det finns risk för att en eller flera trafikidkare tvingas lägga ner verksamheten på ruten. Situationer av detta slag skulle de facto kunna leda till försämrad service- tillgång och servicekvalitet och till ett instabilt serviceutbud för resenärerna. Myndigheterna skulle med stöd av bestämmelsen om förhandsprövning kunna titta på om ansökan eventuellt ger upphov till negativa effekter om den godkänns. Utskottet konstaterar att den behöriga myndigheten trots allt bör klarlägga om ansökningarna eller tillstånden kunde samordnas t.ex. genom samarbete mellan trafikidkarna innan den börjar grunna på möjligheten att avslå ansökan med stöd av 22 § 3 mom.

Utskottet understryker emellertid att en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik kan avslås med stöd av 22 § 3 mom. endast i uppenbart exceptionella fall där de ovan nämnda målen inte kan uppnås med andra, mindre konkurrensbegränsande metoder. Dessutom bör myndigheten innan den tillämpar bestämmelsen i mån av möjlighet försäkra sig om att beslutet inte strider mot trafikavtalsförordningen. A och O är alltså att den föreslagna bestämmelsen tillämpas på ett sätt som är förenligt med gemenskapslagstiftningen.

*30 §. Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd.* För att precisera och tydliggöra skillnaden mellan anropsstyrd kollektivtrafik och beställnings- trafik som bedrivs med stöd av taxitillstånd före-

slår utskottet att paragrafen kompletteras med ett nytt 4 mom. Därmed blir propositionens 4 mom. 5 mom.

Enligt information till utskottet ingår bland villkoren för kollektivtrafiktillstånd normalt bl.a. att körning är tillåten om beställaren är en enskild person och minst fem personer deltar i transporten. Villkoret tillåter dock transport av en mindre grupp om passagerarnas bagage kräver en stor bil eller en passagerares rullstol tar mycket plats. Utskottet föreslår att 30 § kompletteras med ett nytt 4 mom. med ett innehåll taget ur tillståndsvillkoret. Förslaget innebär inte att alla fem personer måste sitta med under transporten från start- till slutpunkt.

Eftersom alla centrala tillståndsvillkor lyfts upp på lagnivå i propositionen, lär det inte behövas särskilda bestämmelser om tillståndsvillkor som begränsar anropsstyrd kollektivtrafik.

*33 §. Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på tillståndshavarens begäran.* Enligt 2 mom. kan ett tillstånd för linjebaserad trafik på tillståndshavarens begäran återkallas delvis eller helt, om kollektivtrafikutbudet på rutten eller rutterna har ökat efter att det tillstånd som enligt begäran ska återkallas har beviljats. Det förutsätts då att trafiken enligt det tillstånd som begärs bli återkallat är olönsam. Utskottet menar att om trafiken är olönsam måste trafikidkaren ha rätt att på begäran få ansökan återkallad. Utskottet föreslår att formuleringen ändras så att ett tillstånd ska återkallas på tillståndshavarens begäran i den situationen som avses i bestämmelsen.

*34 §. Återkallande av trafiktillstånd i övriga fall.* För att precisera och tydliggöra skillnaden mellan anropsstyrd kollektivtrafik och beställningstrafik som bedrivs med stöd av taxitillstånd och för att kraven på anropsstyrd kollektivtrafik ska uppfyllas föreslår utskottet att till 1 mom. läggs en bestämmelse om återkallande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik när begränsningarna i 9 § inte har följts.

*36 §. Upphandlingsförfaranden.* Utskottet föreslår en språklig korrigering av paragrafen. Ändringen påverkar inte den svenska texten.

*46 §. Kvotering och användning av anslag.* Utskottet noterar att det över huvud taget inte finns någon bestämmelse i propositionen om återkrav av felaktigt betald ersättning från statsbudgeten eller en kommunal budget för tillhandhållande av en trafiktjänst eller nedsättning av biljettpris. I lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) finns det bestämmelser om återkrav av statsbidrag. I realiteten har dessa bestämmelser ersatts av bestämmelser i 5 kap. i statsunderstödslagen (688/2001). Dessutom blir lagen om tillämpning av vissa av Europeiska gemenskapernas bestämmelser om statligt stöd (300/2001) aktuell när kommissionen har beslutat att utbetalningen av stöd enligt artikel 87.1 i fördraget ska avbrytas och stödet återkrävas.

Dessa lagar täcker emellertid inte situationer där den behöriga myndigheten eller kommunen har betalat till trafikidkaren ersättning för att tillhandahålla trafiktjänster eller sänka biljettpriset och ersättningen visar sig ha varit felaktigt utbetald på ett eller annat sätt.

Utskottet föreslår att 46 § kompletteras med nya 3—6 mom. om återkrav av ersättning som redan betalats ut och om återkravsförfarandet i felfall. Dessutom föreslår utskottet att paragrafrubriken ändas för att motsvara det nya innehållet.

*50 §. Döds- och konkursbons rätt att fortsätta trafiken.* I 2 mom. talas det felaktigt om innehavaren av ett trafiktillstånd. Utskottet föreslår att lydelsen ändras så att bestämmelsen avser innehavare av ett kollektivtrafiktillstånd.

*52 §. Godstransport.* Enligt 2 mom. får man transportera gods i trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen efter överenskommelse med den behöriga myndigheten. Utgående från erhållen information föreslår utskottet att överenskommelsen också ska gälla kommunen eller samkommunen.

53 §. *Rättelseyrkande och ändringssökande.* I 3 mom. står det att i övrigt får ändring i ett beslut som fattas med stöd av denna lag sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Beslutet ska iakttas även om det överklagas, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Utskottet påpekar att besvärsmyndigheten med stöd av 32 § i förvaltningsprocesslagen kan besluta att förbjuda att beslutet verkställs och att den föreslagna bestämmelsen följaktligen är överflödigt på denna punkt. Däremot anser utskottet att den myndighet som fattat beslut i vissa fall kan ha behov av att förbjuda att det verkställs. Utskottet föreslår att bestämmelsen ändras så att beslutet ska iakttas även om det överklagas, om inte den myndighet som fattat beslutet bestämmer något annat.

62 §. *Övergångsbestämmelser för trafikstillståndens och avtalens giltighet.* Utskottet har blivit upplyst om att inom samkommunen Helsingforsregionens trafik är det endast i Kyrkslätt som kollektivtrafiken ordnats i form av linjebaserad trafik. Inom Kervo gäller ett enda tillstånd för linjebaserad trafik. Den regionala trafiken i Kyrkslätt kommer enligt uppgift att under en övergångsperiod vara frikopplad från den övriga trafiken i Helsingforsregionen, trots att det hade varit bättre att utveckla all trafik samtidigt. Det har framhållits för utskottet att graderingen av övergångstiderna beror på att man velat ta hänsyn till att de stora städerna inte behöver lika långa övergångsperioder som andra områden. Men utskottet anser i alla händelser att det för Kervo och Kyrkslätt vore motiverat med en be-

stämmelse om att trafikeringsavtal får sägas upp ett år tidigare än vad som föreslagits. I och med ändringen kan trafiken inom Kervo och Kyrkslätt, alltså den lokala trafiken, läggas om snabbare än regiontrafiken och bl.a. matartrafiken till järnvägsstationer förbättras genom interntrafikarrangemang. Ändringen gäller inte den regionala busstrafiken i de två kommunerna.

Utskottet föreslår att 5 mom. kompletteras med en ny bestämmelse om att inom Kervo och Kyrkslätt får vardera avtalsparten säga upp ett trafikeringsavtal under övergångsperioden så att det upphör den 30 juni 2013 eller senare, med iakttagande av en uppsägningstid på 18 månader, om den behöriga myndigheten har fattat ett beslut enligt 14 § 4 mom. om att ordna trafiken i enlighet med trafikavtalsförordningen och ordnar trafiken genom anbudsförfarande.

Dessutom föreslår utskottet en korrigering av språkdräkten i 9 mom. och en rättelse av villkoret att bedriva trafik så att linjetrafikstillstånd ska återkallas i de fall som avses i bestämmelsen om trafik har bedrivits mindre än två år.

### **Förslag till beslut**

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

*att lagförslag 2—5 godkänns utan ändringar,*

*att lagförslag 1 godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och*

*att två uttalanden godkänns (Utskottets förslag till uttalanden).*

## 1.

**Kollektivtrafiklag**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 kap.

**Allmänna bestämmelser**

## 1 §

*Tillämpningsområde*

(1 och 2 mom. som i RP)

Bestämmelserna i 2 § 1 och 11 (utesl.) punkten, 3—7 och 14 §, 6 kap. och 57 § tillämpas även på spårtrafik.

(4 och 5 mom. som i RP)

## 2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

(1—4 punkten som i RP)

5) *anropsstyrd kollektivtrafik* trafik på marknadsvillkor som bedrivs lokalt eller regionalt och är av fortgående karaktär och som *alltid* ska beställas på förhand och vars rutt och tidtabell bestäms på basis av *dess* förbeställningar och med hjälp av samordning av *beställda* transporter; *med samordning av transporter avses att minst tre förbeställda transporter kombineras till en rutt,*

(6—11 punkten som i RP)

3—7 §  
(Som i RP)

## 2 kap.

**Tillståndspliktig trafik**

8 §  
(Som i RP)

## 9 §

*Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik*

(1—3 mom. som i RP)

Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik berättigar till att bedriva anropsstyrd kollektivtrafik med buss. *Den som bedriver anropsstyrd kollektivtrafik får inte ta emot körningar vid taxistationer och utan förbeställning inte heller på busshållplatser eller erbjuda körningar på offentlig plats, såsom exempelvis framför hotell eller restauranger.*

## 3 kap.

**Behöriga myndigheter**

10 och 11 §  
(Som i RP)

## 12 §

*Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik*

(1—3 mom. som i RP)

*Den behöriga kommunala myndigheten får ta ut en avgift för handläggningen av tillståndet för linjebaserad trafik. Avgiftsgrunden ska i tillämpliga delar motsvara principerna i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare föreskrifter som avgiftsgrunderna utfärdas genom en taxa som kommunen godkänner. (Nytt)*

## 13 §

*Myndigheter som beviljar tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik*

(1 och 2 mom. som i RP)

*Den behöriga kommunala myndigheten får ta ut en avgift för handläggningen av tillståndet för anropsstyrd kollektivtrafik. Avgiftsgrunden ska i tillämpliga delar motsvara principerna i lagen om grunderna för avgifter till staten. Närmare föreskrifter som avgiftsgrunderna utfärdas genom en taxa som kommunen godkänner. (Nytt)*

14—17 §  
(Som i RP)

## 18 §

*Myndigheter enligt bilaterala avtal*

Fordonsförvaltningscentralen beviljar transporttillstånd för sådan tillfällig internationell persontransport med buss utomlands som baserar sig på ett bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat. Kommunikationsministeriet beviljar övriga på bilaterala avtal baserade tillstånd för *rutter* som överskrider riksgränserna.

## 4 kap.

**Förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd**

## 19 §

*Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd*

(1 mom. som i RP. Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska texten.)

(2—4 mom. som i RP)

20 och 21 §  
(Som i RP)

## 22 §

*Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik*

(1 mom. som i RP)

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan, om:

(1—4 punkten som i RP)

5) sökanden utan ett beslut om återkallande som myndigheten fattat med stöd av 33 § 2 mom. under de två senaste åren har upphört att bedriva linjebaserad trafik (*utesl.*) innan den minimitid för bedrivande av trafik som anges i 1 mom. har löpt ut *eller anropsstyrd kollektivtrafik innan den minimitid för bedrivande av trafik som anges i 23 § 1 mom. har löpt ut,*

(6 punkten som i RP)

(3 och 4 mom. som i RP)

23 och 24 §  
(Som i RP)

## 5 kap.

**Tillståndsförfarande**

25—29 §  
(Som i RP)

## 30 §

*Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd*

(1—3 mom. som i RP)

*Vid beställningstrafik med en buss som är utrustad med sittplatser för högst sexton passagerare ska minst fem personer vara med under transporten när beställaren är en enskild person. Transport av ett mindre antal personer är tillåten, om en större bil behövs på grund av passagerarnas bagage eller en rullstol som en passagerare behöver. (Nytt)*

(5 mom. som 4 mom. i RP)

31 och 32 §  
(Som i RP)

## 33 §

*Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på tillståndshavarens begäran*

(1 mom. som i RP)

Utöver vad som bestäms i 1 mom. ska ett tillstånd för linjebaserad trafik på tillståndshavarens begäran återkallas delvis eller helt, om kollektivtrafikutbudet på rutten eller rutterna har ökat efter beviljandet av det tillstånd som enligt begäran ska återkallas. Det förutsätts då att trafiken enligt det tillstånd för vilket återkallande söks är olönsam. *Tillståndet ska återkallas på tillståndshavarens begäran, om det av grundad anledning bör anses vara oskäligt att kräva fortsatt trafik.*

## 34 §

*Återkallande av trafiktillstånd i övriga fall*

Den myndighet som beviljar trafiktillstånd kan återkalla ett trafiktillstånd, om det vid bedrivandet av trafiken har uppdagats allvarliga och betydande förseelser eller försummelser som hänför sig till tillgången på service, prisinformationen, de bilar som använts i trafik eller andra med dessa jämförbara omständigheter. Ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska återkallas, om trafiken inte har inletts vid den tidpunkt som fastställts i tillståndet eller om bedrivandet av trafik har upphört, om inte trafikidkaren anför något godtagbart skäl för sitt förfarande och inte lägger fram någon plan för tidpunkten då trafiken ska inledas. *Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik kan också återkallas, om begränsningarna i 9 § inte har följts och om de förseelser och försummelser som gäller begränsningarna är betydande eller allvarliga.*

(2 mom. som i RP)

## 35 §

(Som i RP)

## 6 kap.

**Trafik enligt trafikavtalsförordningen**

## 36 §

*Upphandlingsförfaranden*

(1 mom. som i RP. Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska texten.)

(2 och 3 mom. som i RP)

## 37—45 §

(Som i RP)

## 46 §

***Kvotering och användning av anslag samt återkrav av betald ersättning***

(1 och 2 mom. som i RP)

*Den behöriga myndigheten ska bestämma att utbetalningen av ersättning från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om ersättningstagaren*

*1) underlåtit att återbetala sådan ersättning eller en del av den som denne fått på felaktiga grunder, till för stort belopp eller uppenbart utan grund,*

*2) lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter för att ersättningen ska beviljas eller utbetalas eller när den övervakas och om detta förfarande har varit ägnat att väsentligt inverka på erhållandet av ersättningen, ersättningsbeloppet eller villkoren för ersättningen, eller hemlighållit en sådan omständighet,*

*3) använt ersättningen för ett väsentligen annat ändamål än det har betalats för, eller*

*4) i övrigt på ett med 1–3 punkten jämförbart sätt väsentligen brutit mot bestämmelserna om ersättningen eller utbetalningsvillkoren. (Nytt)*

*Den behöriga myndigheten kan bestämma att utbetalningen av ersättning från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om*

*1) ersättningstagaren har vägrat lämna de uppgifter, handlingar och annat material eller*

bistånd som krävs i lag eller avtal för utbetalning och övervakning av ersättningen,

2) ersättningen på något annat sätt än det som avses i 3 mom. betalats på felaktiga grunder eller utan grund. (Nytt)

Ersättningstagaren ska på det belopp som återbetalas eller återkrävs räknat från den dag då ersättningen betalades ut betala en årlig ränta enligt 3 § 2 mom. i räntelagen (633/1982) ökad med tre procentenheter. (Nytt)

Om det återkrävda beloppet inte betalas senast den dag som satts ut av den behöriga myndigheten, ska en årlig dröjsmålsränta betalas på beloppet enligt 4 § i räntelagen. (Nytt)

## 7 kap.

### Bedrivande av trafik

#### 47 §

#### *Skyldighet att bedriva trafik*

(1 mom. som i RP)

Innehavaren av ett tillstånd för linjebaserad trafik är skyldig att bedriva trafik i minst två år och innehavaren av ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik är skyldig att bedriva trafik i minst ett år, om inte tillståndet har återkallats enligt denna lag.

48 och 49 §  
(Som i RP)

#### 50 §

#### *Döds- och konkursbons rätt att fortsätta trafiken*

(1 mom. som i RP)

Om innehavaren av ett kollektivtrafikillstånd försätts i konkurs, får konkursboet fortsätta trafiken i tre månader räknat från konkursens början. Konkursboet ska utan dröjsmål underrätta länsstyrelsen, om huruvida det vill utnyttja den-

na rätt. De som förvaltar konkursboet ansvarar för de uppgifter som åligger den trafikansvarige.

51 §  
(Som i RP)

#### 52 §

#### *Godstransport*

I linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik får även transporterats gods. I linjebaserad trafik får i ett fordons passagerarutrymmen inte transporterats annat gods än passagerarnas handbagage. I trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen får gods transporterats, om det har överenskommit om detta med den behöriga myndigheten eller med kommunen eller samkommunen.

(2 mom. som i RP)

## 8 kap.

### Särskilda bestämmelser

#### 53 §

#### *Rättelseyrkande och ändringssökande*

(1 och 2 mom. som i RP)

I övrigt får ändring i ett beslut som fattats med stöd av denna lag sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet ska iaktas även om det överklagas, om inte den myndighet som fattat beslutet bestämmer något annat.

54—58 §  
(Som i RP)

## 9 kap.

### Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

59—61 §  
(Som i RP)

## 62 §

*Övergångsbestämmelser för trafiktillståndens och avtalens giltighet*

(1—4 mom. som i RP)

Inom behörighetsområdet för samkommunen Helsingforsregionens trafik kan vardera avtalsparten säga upp ett trafikeringsavtal för övergångsperioden så att det upphör den 30 juni 2014 eller senare med iakttagande av en uppsägnings- tid på 18 månader, om den behöriga myndighe- ten har fattat ett beslut enligt 14 § 4 mom. om att ordna trafiken i enlighet med trafikavtalsförord- ningen och ordnar trafiken genom anbudsförfa- rande. *Inom Kervo och Kyrkslätt får vardera av- talsparten emellertid säga upp ett trafikerings- avtal så att det upphör den 30 juni 2013 eller för övergångsperioden därefter med iakttagande av en uppsägnings- tid på 18 månader, om den behö- riga myndigheten har fattat ett beslut enligt 14 §*

*4 mom. om att ordna trafiken i enlighet med tra- fikavtalsförordningen och ordnar trafiken ge- nom anbudsförfarande.*

(6—8 mom. som i RP)

Om trafikeringsavtal för övergångsperioden inte har ingåtts senast den 2 december 2009, be- traktas linjetrafiktillstånd som beviljats innan denna lag har trätt i kraft som sådana tillstånd för linjebaserad trafik som avses i 9 § i denna lag. De är i kraft den tid som angetts i tillstånden och på dem tillämpas vad som i 27 § 2 mom. i denna lag bestäms om ändring av tillstånd för linjeba- serad trafik, vad som i 32—34 § bestäms om återkallande av trafiktillstånd och vad som i 35 § bestäms om varning och när grunden för återkal- lande kan rättas till. Trots 33 § och 47 § 2 mom. ska ett linjetrafiktillstånd dock återkallas på till- ståndshavarens begäran om trafik med stöd av tillståndet har bedrivits *mindre än två* år.

(10 och 11 mom. som i RP)

**Utskottets förslag till uttalanden**

1. Riksdagen förutsätter att kollektivtrafi- ken görs attraktivare och att kollektivå- kandet ökas kraftigt genom bättre biljett- system, en samordnad service, högre ser- vicenivå och tillförlitligare transporter. Särskilt stödet för kollektivtrafiken i de stora stadsregionerna måste höjas så att det motsvarar dessa regioners betydande utmaningar när det gäller att förbättra

*kollektivtrafiken och uppnå de formulerade miljömålen för trafiken.*

2. Riksdagen förutsätter att uppföljningen av hur lagen fungerar och vilka effekter den har är heltäckande och att även tra- fikidkarnas synpunkter och praktiska er- farenheter beaktas. Kommunikationsmi- nisteriet ska före utgången av 2012 läm- na en utredning till kommunikationsut- skottet om hur lagen fungerar och om dess konsekvenser.

Helsingfors den 21 oktober 2009

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst  
vordf. Saara Karhu /sd  
medl. Mikko Alatalo /cent  
Marko Asell /sd  
Leena Harkimo /saml  
Kalle Jokinen /saml  
Jyrki Kasvi /gröna  
Lauri Kähkönen /sd  
Mats Nylund /sv

Pentti Oinonen /saf  
Markku Pakkanen /cent  
Lyly Rajala /saml  
Tero Rönni /sd  
Pertti Salovaara /cent  
Janne Seurujärvi /cent  
Ilkka Viljanen /saml  
Anne-Mari Virolainen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.