

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 34/2014 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av kollektivtrafiklagen och till vissa lagar som har samband med den

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 10 december 2014 regeringens proposition med förslag till lag om ändring av kollektivtrafiklagen och till vissa lagar som har samband med den (RP 315/2014 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Jenni Rantio och överinspektör Iida Huhtanen, kommunikationsministeriet
- enhetschef Jenni Eskola, Trafikverket
- kollektivtrafikexpert Rauno Matintupa, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Östergötland
- projektchef för kollektivtrafik Tom Heino, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- expert på kollektivtrafik Soile Koskela, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland

- direktör för HRT:s avdelning för kollektivtrafikplanering Tero Anttila, Helsingforsregionens trafik HRT
- verkställande direktör Heikki Alanko, Pohjojan Liikenne Oy
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- verksamhetsledare Pekka Aalto, Finlands Lokaltrafikförbund rf
- styrelseordförande Jari Kujala, vicehäradshövding Elina Honkajuuri och rådgivare Martin Saarikangas, Suomen Pikkubussiliitto ry
- chefsjurist Anne Kangasniemi, Suomen Taksiiliitto.

Dessutom har skriftliga yttranden lämnats av

- Konkurrens- och konsumentverket
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Finlands Kommunförbund.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att kollektivtrafiklagen ska ändras. Det ska bli lättare att få tillstånd för linjebaserad trafik samtidigt som man slopar minimitrafikeringstiden för att på så sätt skapa bättre förutsättningar för att bedriva kollektivtrafik på marknadsvillkor. De behöriga kollektivtrafik-

myndigheternas arbete förenklas genom att bestämmelserna om tillståndsförvaltningen och förutsättningarna för trafiktillstånd förtydligas. Vidare föreslås lagtekniska ändringar.

I propositionen föreslås det också att kollektivtrafiklagen och lagen om kommersiell gods-

transport på väg ändras så att ett dödsbo under vissa förutsättningar får fortsätta trafiken under högst sex månader från det att tillståndshavaren har avlidit. Den grå ekonomin i busstrafiken ska bekämpas genom att det för kollektivtrafiktillståndens del fogas till ett villkor som hindrar att

konkurser kedjas samman och genom att närings-, trafik- och miljöcentralens rätt att få information ur andra myndigheters register utvidgas.

Lagarna avses träda i kraft den 1 mars 2015.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Regeringen föreslår att kollektivtrafiklagen (869/2009), vägtrafiklagen (267/1981) och lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) ändras. Genom propositionen försöker man bland annat skapa bättre förutsättningar för att bedriva linjebaserad trafik på marknadsvillkor och underlätta tillståndsmyndigheternas arbete. Det allmänna syftet med förslagen är enligt propositionen att kollektivtrafikmarknaden ska fungera så effektivt som möjligt. Syftet är att i detta nu avhjälpa vissa problem som har uppdagats vid den praktiska tillämpningen av lagen.

Flera av de förslag som förekom i diskussionerna och även i offentligheten under beredningen har gallrats bort från den slutliga propositionen. Därför har man också i utfrågningen av sakkunniga delvis koncentrerat sig på sådana frågor som enligt önskemålen borde ha reglerats i lag. Enligt inkommen utredning till utskottet fortsätter man bereda och utvärdera dessa frågor inom ramen för de lagberedningsprojekt som gäller vidareutveckling av persontrafiken.

Regeringen föreslår att bestämmelsen om en minimitrafikeringstid på två år slopas, liksom bestämmelsen i 22 § 3 mom. om möjligheten att på vissa villkor vägra bevilja tillstånd för linjebaserad trafik. För att bekämpa svart ekonomi föreslås bland annat att det för kollektivtrafiktillståndens del fogas till ett villkor som förhindrar konkurskedjor och bestämmelser om att de arbetsrättsliga skyldigheterna ska efterlevas.

Enligt kollektivtrafiklagen ska närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten minst en gång per år utreda om förutsättningarna för beviljade kollektivtrafiktillstånd fortfarande uppfylls i fråga om i princip alla tillstånds-

havare. Genom förslaget ska bestämmelserna om tillståndskontrollen ändras så att myndighetstillsynen och resurserna för den i fortsättningen ska kunna inriktas på betydande fall mer effektivt än för närvarande. Det föreslås i propositionen att tillståndsmyndighetens rätt att få uppgifter ur andra myndigheters register ska utvidgas. På det sättet försöker man säkerställa att tillståndsmyndigheten har tillgång till den heltäckande och aktuella information den behöver för att utföra sina uppgifter. Utskottet anser att alla förslag som leder till en mera förnuftig resursfördelning och som gäller myndighetens rätt att få uppgifter är befogade och värda att understödja.

Det är bra att dödsbon enligt förslaget till ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg får fortsätta trafiken under högst sex månader efter tillståndshavarens död, förutsatt att dödsboet inom tre månader från dödsdagen till tillståndsmyndigheten uppger en trafikansvarig. Utskottet anser förslaget vara viktigt för kontinuiteten i verksamheten för i synnerhet små lastbils- och bussföretag. Det är också bra att bestämmelserna om förarens ansvar i vägtrafiklagen utökas med bestämmelser om att föraren ska se till att bland annat barn och personer med funktionsnedsättning tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet. Dessutom föreslås det att dessa skyldigheter och kraven på en säker användning av hjälpmedel och på exempelvis fastspännandet av rullstolar i fortsättningen ska gälla också förare av andra fordon som är registrerade för högst 16 passagerare än förarna av tillgängliga taxibilar.

Det föreslås också att en bestämmelse om Trafikverkets uppgift i samband med den natio-

nella utvecklingen av kollektivtrafiken ska fogas till kollektivtrafiklagen. Vidare föreslås ett flertal lagtekniska ändringar i lagen.

Förslagen om slopande av vissa bestämmelser.

Ett centralt förslag i propositionen är att 22 § 3 mom. i kollektivtrafiklagen ska upphävas. Enligt bestämmelsen kan en ansökan avslås när ett godkännande allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafik tjänster eller utbudet på linjen kommer att överstiga den för området fastställda servicenivån med klar marginal. Enligt bedömningar kommer det här att underlätta inträdet på marknaden, öka utbudet på linjebaserad trafik och främja konkurrensen. Bestämmelsen har betraktats som svår att tillämpa och tolka i praktiken och bland annat ansetts kunna leda till att de olika aktörerna behandlats orättvist. Förslaget att slopa bestämmelsen har fått ett förhållandevis brett understöd bland de sakkunniga som hörts.

Enligt utskottet ligger det i princip också i konsumenternas intresse att hindren för marknadsinträde undanröjs. Slopandet av bestämmelsen kommer förmodligen att underlätta tolkningen av lagen och göra besluten om trafik tillstånd mera enhetliga och förutsägbara. Samtidigt är det är emellertid ofrånkomligt att de behöriga myndigheternas möjlighet att ingripa i exempelvis problem som gäller någon specifik rutt i viss mån försämrats, påpekar utskottet. Enligt inkommen utredning finns det risk för att förslaget i och med den försvagade myndighetskontrollen ger rum för osund konkurrens och åtminstone i teorin också ger större möjligheter till att avsiktligt störa marknaden på en viss rutt. Det är enligt utredningen möjligt att man på detta sätt exempelvis försöker utesluta en viss aktör från marknaden, vilket i sin tur kan leda till avbrott i servicen och därigenom öka myndigheternas arbetsbörda.

En mycket viktig synpunkt är trots det att förslaget ökar aktörernas frihet att själva planera sina ruttor och gör det möjligt att organisera dem i större och eventuellt mera lönsamma helheter, till exempel genom att kombinera vissa av dem. Det är i sista hand fördelaktigt också med tanke

på tillgången på tjänster att underlätta marknadsinträdet och främja konkurrensen. Det är emellertid viktigt att de behöriga myndigheterna har tillräckliga befogenheter att sörja för tillgången på tjänster och för att verksamhetsbetingelserna är stabila. Det här bör dessutom beaktas när lagstiftningen vidareutvecklas.

Det föreslås att också bestämmelsen i kollektivtrafiklagen om en minimitrafikerings tid på två år slopas. Utskottet påpekar att passagerarna i princip i rimlig mån ska kunna lita på att det finns ett kontinuerligt utbud på busstrafik och på att linjerna är bestående. Enligt utredning har en del busslinjer dragits in i förtid enbart genom en anmälan till tillståndsmyndigheten, fastän det för närvarande enligt kollektivtrafiklagen är ett tillståndsvillkor för linjebaserad trafik att tillståndshavaren förbinder sig att bedriva trafik i minst två år. Det här kan emellertid anses bevisa att bestämmelsen om minimitrafikerings tid inte har fungerat som det var tänkt och inte är ett effektivt sätt att trygga ett fortsatt utbud på service. Enligt inkommen utredning har det också visat sig att minimitrafikerings tiden är ett orimligt villkor för företagarna i situationer där en linje visar sig vara olönsam eller upphör att vara lönsam. Dessutom kan slopandet sänka tröskeln för inträde på marknaden eller för att inleda trafik på en viss rutt och sålunda också i vissa fall öka serviceutbudet. Utskottet ställer sig därför bakom förslaget. Trots det är det viktigt och bra att man inte föreslår slopande av den bestämmelse enligt vilket tillståndsmyndigheten ska meddelas om en eventuell nedläggning av trafiken på en rutt tre månader innan trafiken läggs ned för att myndigheten ska hinna bedöma olika alternativ och möjligheter att ordna trafiken på annat sätt.

Utskottet hoppas att förslagen om att slopa de bestämmelser som visat sig vara problematiska kommer att underlätta vardagen för trafikidkarna och göra att nya företagare etablerar sig på marknaden, samtidigt som det ökar servicen till kunderna. Som helhet betraktat är konsekvenserna av de föreslagna bestämmelserna förmodligen relativt små med avseende på kollektivtrafiksystemets funktion, konstaterar utskottet. Att organisera kollektivtrafik och upprätthålla dess

KoUB 34/2014 rd — RP 315/2014 rd

servicenivå innebär fortfarande en anse-
nlig utmaning, i synnerhet i glest be-
bodda områden. Detsamma gäller fun-
gerande kollektivtrafik mellan exem-
pelvis kommuner och landskapscentrum.
Det är väsentligt att man försöker hitta
nya svar även på dessa frågor och på hur
trafiken ska göras lönsam inom ramen för
de projekt som ska utveckla lagstiftningen
om persontrafiken. Enligt utskottet är det
bra att man i lagberedningen enligt upp-
gift har börjat utvärdera olika alternativ
till den så kallade allmänna regeln och
andra motsvarande åtgärder och möj-

ligheterna att på så vis främja kollektiv-
trafikutvecklingen.

Sammantaget anser utskottet propositionen
vara behövlig och angelägen. Utskottet
tillstyrker propositionen utan ändringar.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslagen utan ändringar.

Helsingfors den 30 januari 2015

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd (delvis)
Suna Kymäläinen /sd

Janne Sankelo /saml
Hanna Tainio /sd
Eila Tiainen /vänst (delvis)
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Reijo Hongisto /saf (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.