

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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 trafiktillstånd, behöriga myn-

digheter 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.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
Lagstiftning om bedrivande av trafik	4
Praxis för bedrivande av trafik	6
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	7
Allmänt	7
Sverige	8
Norge	8
Danmark	8
Estland	8
Storbritannien	9
Nederländerna	9
Tyskland	10
Österrike	10
Frankrike	10
Europeiska Unionen (EU)	11
2.3 Bedömning av nuläget	12
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	14
3.1 Målsättning.....	14
3.2 Alternativ	14
Ordnanande av linjebaserad busstrafik	14
3.3 De viktigaste förslagen.....	17
Allmänt.....	17
Behöriga myndigheter	18
Nivån på servicen i kollektivtrafiken	19
Planering av trafiken	19
Linjebaserad trafik med buss och anropsstyrd kollektivtrafik.....	20
Bestämmelser som kompletterar trafikavtalsförordningen.....	22
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	22
4.1 Ekonomiska konsekvenser	23
Inledning.....	23
Konsekvenser för hushållen	23
Konsekvenser för företagen.....	23
Konsekvenser för den offentliga ekonomin	24
Samhällsekonomiska konsekvenser	24
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	25
Konsekvenser för relationerna mellan myndigheterna.....	25
Konsekvenser för myndigheternas uppgifter och tillvägagångssätt	25
Konsekvenser för personalen och organisatoriska konsekvenser.....	26
4.3 Miljökonsekvensbedömning	26
4.4 Övriga samhälleliga konsekvenser.....	26
Konsekvenser för medborgarna och verksamheten i medborgarsamhället	26

	Sociala konsekvenser och konsekvenser för hälsan	27
	Konsekvenser för jämlikheten, barnen och jämställdheten mellan könen	27
	Konsekvenser för sysselsättningen och arbetslivet	27
	Konsekvenser för den regionala utvecklingen.....	27
	Konsekvenser för brottsbekämpningen och tryggheten	28
5	BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	28
6	SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	29
	DETALJMOTIVERING	30
1	LAGFÖRSLAG	30
1.1	Kollektivtrafiklag.....	30
	1 kap. Allmänna bestämmelser	30
	2 kap. Tillståndspliktig trafik	33
	3 kap. Behöriga myndigheter	34
	4 kap. Förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd	36
	5 kap. Tillståndsförfarande	37
	6 kap. Trafik enligt trafikavtalsförordningen	40
	7 kap. Bedrivande av trafik	43
	8 kap. Särskilda bestämmelser	45
	9 kap. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	47
1.2	Lag om ändring av lagen om taxitrafik	49
1.3	Lag om ändring av 10 § i lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland.....	49
1.4	Lag om ändring av 2 § i lagen om begränsning av användningen av indexvillkor.....	49
1.5	Lag om ändring av 8 § i lagen om offentlig upphandling.....	49
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	49
3	IKRAFTTRÄDANDE	50
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING	50
	Näringsfriheten.....	50
	Övergångsbestämmelser.....	52
	LAGFÖRSLAGET	54
	Kollektivtrafiklag	54
	om ändring av lagen om taxitrafik.....	72
	om ändring av 10 § i lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland	73
	om ändring av 2 § i lagen om begränsning av användningen av indexvillkor	73
	om ändring av 8 § i lagen om offentlig upphandling	74
	BILAGA	75
	PARALLELLEXT	75
	om ändring av lagen om taxitrafik.....	75
	om ändring av 10 § i lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland	76
	om ändring av 2 § i lagen om begränsning av användningen av indexvillkor	77
	om ändring av 8 § i lagen om offentlig upphandling	78

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

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. Ikraftträdandet av förordningen skapar ett behov av att ändra den nationella lagstiftningen så att motstridigheterna med förordningen undanröjs. Det är också nödvändigt att fastslå hur företagen kan tillhandahålla trafiktjänster när trafikavtalsförordningen inte tillämpas.

Under den första fasen av totalreformen av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991), nedan persontrafiklagen, stiftades lagen om taxitrafik (217/2007). Totalreformen kommer att slutföras genom den lag som nu föreslås. Tillämpningsområdet ska omfatta bl.a. busstrafik i dess helhet samt olika former av spårtrafik till den del trafikavtalsförordningen ska tillämpas på den. När nivån på servicen i trafiken på riksnivå fastslås ska dessutom flygtrafiken beaktas. Det föreslås att bestämmelserna om sjuktransport ska överföras till lagstiftningen inom social- och hälsovårdsministeriets ansvarsområde.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Lagstiftning om bedrivande av trafik

I persontrafiklagen finns bestämmelser om tillståndspliktig trafik som bedrivs med buss och ambulans. Vissa paragrafer i lagen tillämpas också på spår-, vatten- och lufttrafik. Persontrafiklagen ändrades till centrala delar 1994 (662 och 663/1994) då EG-lagstiftningen i och med Finlands medlem-

skap i EEG började tillämpas utöver den nationella lagen. Genom 1994 års lagändring genomfördes EG:s bestämmelser om transportörers rätt att bedriva transporter. Det var också viktigt att undanröja motstridigheten mellan den nationella lagen och rådets förordning (EEG) nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (rådets trafikpliktsförordning).

Efter det har lagen genomgått ett flertal smärre ändringar som gällt bl.a. region- och stadsbiljetter, trafik som bedrivs med stöd av kollektivtrafiktillstånd, behöriga myndigheter för internationell busstrafik och cabotage trafik samt förutsättningar för rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Den 1 augusti 2007 trädde en större ändring än de ovan nämnda i kraft, då bestämmelserna om taxitrafik i persontrafiklagen upphävdes och en ny lag om taxitrafik stiftades. Persontrafiklagen kompletteras av förordningen om tillståndspliktig persontrafik på väg (666/1994).

Med tillståndspliktig persontrafik på väg avses persontransport mot ersättning på väg med buss eller ambulans. Persontransport tillåts undantagsvis med buss utan trafiktillstånd för interna persontransporter inom en koncern. Utan trafiktillstånd får också utföras sjuktransporter med en ambulans som innehas av staten, en kommun, en samkommun eller ett sjukhus. Den som bedriver trafik utan det tillstånd som krävs kan dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

I persontrafiklagen ingår bestämmelser om trafikplanering. Förutsättningarna för skötseln av kollektivtrafiken ska beaktas vid planläggning samt vid annan planering av markanvändningen och av trafikleder. Trafikbehoven och trafiktjänsterna ska om möjligt alltid samordnas. När trafiken planeras har myndigheten ansvaret för att möjligheterna att använda kollektivtrafik utreds och utnyttjas.

Kommunerna har till uppgift att till behövliga delar fastställa nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt område. Kommunerna ska samarbeta med varandra och försöka

samordna de tjänster som tillhandahålls inom olika persontrafikformer samt beakta behoven hos olika befolkningsgrupper. Länsstyrelsen har till uppgift att främja kommunernas trafikplanering och skapa förutsättningar för att kommunernas samarbete ska lyckas. Kommunikationsministeriet har till uppgift att i synnerhet samordna de tjänster som tillhandahålls inom olika persontrafikformer samt främja sådan trafikplanering och trafikforskning som förbättrar möjligheterna att anlita kollektivtrafik.

Bedrivande av tillståndspliktig persontrafik är tillåtet med stöd av kollektivtrafiktillstånd, linjetrafiktillstånd och sjuktransporttillstånd. Ett kollektivtrafiktillstånd berättigar innehavaren till att bedriva beställnings- och köptrafik i hela landet med undantag för Åland. Beställningstrafik avser persontrafik som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer samt annan tillståndspliktig persontrafik som inte är linjetrafik eller köptrafik. Köptrafik avser persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt och som sköts på basis av ett avtal om köp av tjänster med en kommun eller länsstyrelsen. Ordnanande av köptrafik baserar sig på lagen om offentlig upphandling (348/2007), nedan upphandlingslagen. Rådets trafikpliktsförordning tillämpas på bedrivande av köptrafik. När det gäller köptrafik ska myndigheten betala trafikidkaren ersättning.

Ett linjetrafiktillstånd berättigar innehavaren till att bedriva linjetrafik med buss. Med linjetrafik avses tillståndspliktig persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt, vars rutt tillståndsmyndigheten fastställer och som inte bedrivs på basis av ett köpeavtal som ingåtts med en kommun, en samkommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation eller länsstyrelsen. Linjetrafik bedrivs enligt en tidtabell. Rådets trafikpliktsförordning tillämpas när linjetrafik läggs ned.

Ett sjuktransporttillstånd berättigar innehavaren till att bedriva sjuktransporter med en ambulans i hela landet med undantag för Åland.

Kollektivtrafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort. Linjetrafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen i

det län där trafiken bedrivs. Om linjens rutt omfattar flera än ett län, beviljas tillståndet av länsstyrelsen i det län där den längsta sträckan av ruten finns. Linjetrafiktillstånd för trafik som överskrider länsgränsen och som helt eller delvis körs som snabbturstrafik beviljas dock av länsstyrelsen i Södra Finlands län. Dessutom beviljar 28 städer linjetrafiktillstånd inom sitt område. Städerna är Esbo, Helsingfors, Hyvinge, Tavastehus, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kajana, Kemi, Karleby, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahtis, Villmanstrand, S:t Michel, Uleåborg, Björneborg, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Nyslott, Seinäjoki, Tammerfors, Åbo, Vasa, Vanda och Varkaus. Sjuktransporttillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för trafiken finns.

I lagen finns bestämmelser om befogenheterna för de myndigheter som avses i trafikpliktsförordningen. I lagen finns likaså bestämmelser om de myndigheter som har hand om myndighetsuppgifter i anslutning till internationell trafik och cabotagetrafik.

För att kollektivtrafiktillstånd ska beviljas måste sökanden ha rättshandlingsförmåga och gott anseende samt vara solvent och yrkeskunnig. Tillstånd beviljas en solvent juridisk person, om den person som svarar för trafiken hos den juridiska personen uppfyller de övriga nämnda kraven. Kraven på sökanden baserar sig på rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörens etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter, nedan direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Ett kollektivtrafiktillstånd beviljas för tio år. Tillståndsmyndigheten ska regelbundet och minst vart femte år kontrollera att innehavaren av kollektivtrafiktillståndet och den person som svarar för trafiken vid den juridiska personen fortfarande uppfyller villkoren för beviljande av tillstånd.

Linjetrafiktillstånd kan beviljas en sökande som innehar ett kollektivtrafiktillstånd. Vid beviljande av linjetrafiktillstånd ska framför allt beaktas efterfrågan på trafik tjänster samt befintliga trafik tjänster, även köptrafik, be-

hoven av att ordna persontrafik i kommunerna samt lönsamheten och ändamålsenligheten hos den trafik som ansökan gäller. Ett tillstånd beviljas för högst tio år.

Sjuktransporttillstånd kan beviljas en sökande som uppfyller de krav som gäller personer. Vid beviljande av tillstånd ska beaktas efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller. Ett sjuktransporttillstånd gäller högst fem år.

Innehavaren av ett trafiktillstånd är skyldig att bedriva trafik enligt tillståndet och även i övrigt på behörigt sätt. Det är förbjudet att bedriva beställnings- eller köptrafik som omfattas av lagens tillämpningsområde, om syftet är att transportera passagerare som har sådana linjetrafikförbindelser till sitt förfogande som lämpar sig för dem och tillgodoser deras särskilda behov. Vid bedrivande av beställningstrafik får inte körningar från taxi-stationer tas emot. Bedrivandet av beställningstrafik har begränsats också med stöd av tillståndsvillkoren för kollektivtrafiktillstånd. I linje- och köptrafik får även transporteras gods.

Kommunikationsministeriet kan vid behov fastställa sjuktransporttaxan och den riksomfattande seriebiljettaxan för linjetrafiken. Dessutom har kommuner och samkommuner rätt att med trafikidkarna avtala om priserna på region- och stadsbiljetter när kommunerna eller staten finansierar rabatter på dessa biljetter. En eller flera kommuner eller samkommuner samt regionens eller kommunens trafikidkare kan tillsammans eller var för sig vara parter i ett sådant avtal.

Om innehavaren av ett trafiktillstånd inte längre uppfyller villkoren för erhållande av trafiktillstånd eller om trafiken inte bedrivs enligt tillståndet eller i övrigt på behörigt sätt, kan tillståndsmyndigheten återkalla trafiktillståndet helt eller för en viss tid. Om den myndighet som beviljat ett kollektivtrafiktillstånd återkallar kollektivtrafiktillståndet, ska den samtidigt återkalla tillståndshavarens linjetrafiktillstånd. Tillståndsmyndigheten kan återkalla ett trafiktillstånd, dock inte ett kollektivtrafiktillstånd, också när trafiken inte längre kan anses vara ändamålsenligt och lönsamt organiserad och om en omorganise-

ring av trafiken är nödvändig med tanke på allmän fördel. I en situation där ett företag säljs ska tillståndsmyndigheten återkalla ett sjuktransporttillstånd som beviljats en juridisk person, om de villkor som anges närmare i lag uppfylls.

Om trafik som bedrivs med stöd av ett kollektivtrafiktillstånd eller linjetrafiktillstånd bedrivs i strid med lagen eller de författningar eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller med villkoren i trafiktillståndet, kan den myndighet som beviljar kollektivtrafiktillstånd förbjuda tillståndshavaren att under en viss tid eller tills vidare bedriva beställningstrafik, även om trafiktillståndet inte återkallas. Om trafik som bedrivs med stöd av ett kollektivtrafiktillstånd bedrivs i strid med internationella avtal, kan kommunikationsministeriet förbjuda tillståndshavaren att under en viss tid eller tills vidare bedriva internationell trafik eller begränsa bedrivandet av den.

Genom anslag som anvisats i statsbudgeten kan företagen betalas ersättningar för köp av tjänster och gottgörelser för kostnader till följd av den trafikplikt som ålagts företagen på det sätt som föreskrivs i rådets trafikpliktsförordning. Anslagen kan dessutom användas för köp av flygtrafiktjänster samt utvecklings-, planerings- och forskningsprojekt för kollektivtrafiken. Kommunikationsministeriet och länsstyrelserna använder själva anslaget för dessa ändamål. De kan även bevilja kommuner, regionala samkommuner och huvudstadsregionens samarbetsdelegation statsbidrag för samma ändamål. I lagen finns också bestämmelser om kvotering av anslaget för länsstyrelserna och om återkrav av statsbidrag.

Praxis för bedrivande av trafik

Kravet på trafiktillstånd har i praktiken tolkats strikt. Lagens undantag för koncerner har tillämpats mycket sällan, eftersom koncernerna vanligen använder i första hand personbilar. Med stöd av undantagsbestämmelsen i lagen utförs sjuktransporter däremot på bred basis utan trafiktillstånd.

Bestämmelsen om att förutsättningarna för skötseln av kollektivtrafiken ska beaktas vid

planläggning och vid markanvändning har inte tillämpats. Däremot tillämpas markanvändnings- och bygglagen (132/1999). Bestämmelserna om planering av trafiken har inte heller i övrigt alltid haft tillräcklig styreffekt.

Lagrummet om region- och stadsbiljetter har tillämpats i vida kretsar. De bestämmelser om skyldighet att följa taxebestämmelserna som finns i rådets trafikpliktsförordning har däremot inte tillämpats. Tillämpningen av den nationella lagen har fortgått också efter det att Europeiska gemenskapernas domstol i fallet Altmark (C-280/00) ansåg att rådets trafikpliktsförordning är förpliktande rätt för medlemsstaterna. Samtidigt fastställde domstolen de förutsättningar utifrån vilka stöd får betalas när en medlemsstat med stöd av artikel 1 i förordningen har beslutat att förordningen inte ska tillämpas inom lokal eller regional trafik.

Gränsdragningen mellan beställningstrafik med stöd av kollektivtrafiktillstånd och taxitillstånd har medfört problem som man försökt avhjälpa genom att komplettera 6 a § i lagen. Trots lagändringen och kompletterande nya tillståndsvillkor för kollektivtrafiktillstånd är arbetsfördelningen mellan taxibilar och små bussar inte heller än i denna dag helt klar. Det här föranleder begäran om tolkningar och sysselsätter även tingsrätterna i någon mån.

Bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av linjetrafiktillstånd är vaga och lämnar utrymme för tolkningar. Vid beviljande av linjetrafiktillstånd tillämpas behovsprövning från fall till fall. Remissinstansernas uppfattning om behovet av tillstånd är av central betydelse med tanke på möjligheterna att få tillstånd. I lagen finns inte några bestämmelser om på vilken grund tillståndshavaren väljs när samma trafikidkare ansöker om tillstånd för samma tur. Trots att paragraferna är vaga har tolkningsproblem varit sällsynta på sistone, eftersom den avtagande efterfrågan på kollektivtrafik har lett till att tillståndsansökningarna har ändrat karaktär. Tillståndsansökningarna gäller oftast indragning av trafik eller små linje- och tidtabellsändringar. På indragning av trafik tillämpas inte persontrafiklagen, utan rådets trafikpliktsförordning. Förvaltningslagen

(434/2003) tillämpas på förfarandet för beviljande av trafiktillstånd.

Kommunikationsministeriet fastställer sjuktransporttaxan. Efter 2005 har det inte längre fastställts någon allmän seriebiljettaxa för busstrafiken, utan bara en taxa som tillämpas uteslutande på skol- och studieresor.

Tillämpningsområdet för förbudet mot vållande av olägenhet för linjetrafiken har krympt efter det att lagen om taxitrafik trädde i kraft. Paragrafen om förbud mot vållande av olägenhet har efter det tillämpats bara på trafik med buss. Förbudet mot vållande av olägenhet har inte heller i övrigt återopats nästan alls på sistone. Möjligheten att förena förbudet mot vållande av olägenhet med vite har inte tillämpats.

Trafikidkarens skyldighet att lämna uppgifter om sin ekonomi och den trafik som trafikidkaren bedriver har tillämpats med åtgärder från Statistikcentralens sida. Det har varit ett problem att allt färre trafikidkare har gått med på att lämna uppgifter. Vite har inte tillämpats i samband med detta. Kommunikationsministeriet har begärt trafikidkarna lämna uppgifter om inkomsterna av och antalet passagerare inom linjetrafiken. Det har varit svårt att få uppgifterna, delvis därför att trafikidkarna inte alltid samlar uppgifter för olika linjer eller turer. Uppgifterna har begärts för forskning som betjänar lagberedningen. Det har upprepade gånger framkommit att uppgifterna skulle behövas även för planering av och prissättning av trafiken.

Trafiktillstånd för busstrafik har nästan inte alls återkallats. Ett företag har vanligen sålts innan dess solvenstillstånd skulle ha föranlett att tillståndet återkallas.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Allmänt

I det följande granskas lagstiftningen om och praxisen för bedrivande av buss- och spårtrafik i olika länder. Trafikavtalsförordningen träder i kraft den 3 december 2009.

Beredningen av genomförandet av förordningen pågår fortfarande i flera länder, vilket innebär att de uppgifter som kan fås om detta är generella och bristfälliga. Ändringarna av lagstiftningen har beskrivits för perioden 2002—2009.

Utredningarna om lagstiftningen i utlandet har gjorts på hösten 2008.

Sverige

I Sverige har den lokala busstrafiken och regionbusstrafiken konkurrensutsatts. Inom fjärrtrafiken är det fritt att inträda på marknaden och prissätta biljetterna. Trafikidkarna ansvarar också själva för planeringen. Biljettstöd betalas för rabatter för specialgrupper.

En del av järnvägstrafiken produceras av ett internt företag (intern operatör) och en del har konkurrensutsatts. Med internt företag avses en offentligt ägd organisation som producerar trafik tjänster. Det har föreslagits att trafiken ska ändras till trafik på marknadsvillkor vid ingången av 2010. Trafiken på marknadsvillkor ska alltså kompletteras genom konkurrensutsättningar.

I Sverige utreds som bäst hur lagstiftningen bör ändras på grund av trafikavtalsförordningen.

Norge

En del av den lokala busstrafiken har konkurrensutsatts i Norge. Dessutom används även exklusiva rättigheter som beviljats utan anbudsförfarande. Ett internt företag producerar spårvägs- och tunnelbanetrafiktjänster. Myndigheten ansvarar för planeringen och prissättningen av biljetter. De stöd som betalas är en kombination av olika slags stöd, vilket innebär biljettstöd för specialgrupper och ersättning för förlusterna för det interna företaget. Inom fjärrtrafiken är det fritt att inträda på marknaden och prissätta biljetterna. Trafikidkaren svarar för planeringen, och fjärrtrafiken subventioneras inte.

Ett internt företag producerar järnvägstrafiktjänster. Trafikidkaren och den behöriga myndigheten planerar biljettpriserna till-

sammans. Den ersättning som betalas trafikidkaren inrymmer stöd.

Bussfjärrtrafiken öppnades för konkurrens 2003. Lokaltrafik som stöds har dock skyddats från konkurrens som gäller fjärrtrafik. Ändringar som föranleds av trafikavtalsförordningen utreds som bäst.

Danmark

I Danmark har den lokala busstrafiken konkurrensutsatts. En myndighet ansvarar för planeringen av rutterna och tidtabellerna samt prissättningen av biljetter. I sådana fall då myndigheten själv (ett internt företag) producerar trafik tjänsterna täcks förlusterna med offentligt stöd. Inom fjärrtrafiken beviljas ensamrätt utan konkurrensutsättning. Trafikidkaren svarar för planeringen av rutterna och tidtabellerna liksom för biljettpriserna, som inte subventioneras.

Den lokala persontrafiken på järnväg konkurrensutsatts eller tillhandahålls så att myndigheten producerar tjänsterna själv genom att anlita ett internt företag. I det fallet planerar trafikidkaren linjernas rutter och tidtabellerna enligt villkoren i trafikavtalet. Tidtabellsplanen ska godkännas av den nationella järnvägsmyndigheten. Ansvar för prissättningen av biljetterna bestäms enligt typen av avtal. Trafikidkaren bestämmer priserna när trafikidkaren får behålla biljettintäkterna. Prissättningsfriheten begränsas dock av villkoren i trafikavtalet. Om myndigheten bestämmer priserna behåller den också biljettintäkterna.

Fjärrtrafiktjänster på järnväg produceras genom anlitan av ett internt företag, som också planerar tidtabellerna. Trafikidkaren behåller biljettintäkterna och ansvarar för biljettprissättningen inom ramen för de nationella prisgränserna. De stöd som betalas utgörs av en kombination av olika slags stöd.

Estland

I Estland har den lokala busstrafiken konkurrensutsatts med undantag för Tallinn och Narva där myndigheten producerar tjänsterna genom att anlita interna företag. Trafikidka-

ren ansvarar för planeringen och ska låta myndigheten godkänna sin plan. Myndigheten beslutar om biljettpriserna. De stöd som betalas utgörs av en kombination av olika slags stöd.

Fjärrtrafiken har delvis konkurrensutsatts och bedrivs delvis på marknadsvillkor. Trafikidkaren planerar trafiken, som myndigheten samordnar tillsammans med trafikidkaren. Fjärrtrafiken subventioneras i allmänhet inte, bortsett från biljetter för specialgrupper.

Järnvägstrafiktjänsterna produceras av två trafikidkare. Inom området för Tallinn svarar ett internt företag för trafiken. På annat håll producerar en trafikidkare tjänsterna på basis av ett avtal som förhandlats fram. Också i fråga om spårtrafiken planeras trafiken av en trafikidkare, som ska låta sin plan godkännas av myndigheten. När det gäller att besluta om biljettpriserna samarbetar trafikidkaren med myndigheterna. Trafikministeriet godkänner de slutliga priserna. Privata trafikidkare får ersättning på basis av ett avtal som förhandlats fram. Ersättningen innehåller stöd. Förlusterna för interna företag gottgörs.

I slutet av 2009 träder lagändringar i kraft vilka gäller beviljande av ensamrätt utan anbudsförfarande samt avtalens längd.

Storbritannien

Cirka 80 procent av den lokala busstrafiken utanför London produceras på marknadsvillkor. Det utbud som uppkommer på detta sätt kompletteras med trafik som planerats och konkurrensutsatts av myndigheten och som också subventioneras. När det gäller trafiken på marknadsvillkor betalas inte något annat stöd än biljettstöd för specialgrupper. I London konkurrensutsatts de rutter som den lokala myndigheten planerat. Fjärrtrafik bedrivs på marknadsvillkor och trafikidkarna prissätter biljetterna.

I Storbritannien har inga lagändringar som gäller busstrafiken genomförts under perioden 2002—2008. Som bäst behandlar parlamentet ett lagförslag där avsikten är att tillhandahålla myndigheten allt bättre metoder för att anordna anbudsförfanden. Ett annat syfte är att förbättra samarbetet mellan trafik-

idkarna och myndigheterna bl.a. när det gäller att fastslå de högsta tillåtna biljettpriserna.

Nederländerna

Den lokala busstrafiken konkurrensutsatts i Nederländerna, bortsett från Amsterdam, Haag och Rotterdam. I de städerna producerar myndigheten tjänsterna genom att anlita interna företag. Ansvaret för planeringen varierar från fall till fall. Ersättningen har ofta slagits fast på förhand, och då blir kvaliteten det avgörande kriteriet vid anbudsförfandet. Myndigheten beslutar dock om minimikvaliteten. I Nederländerna håller man på att övergå till smartkort. Ett nationellt prissättningssystem används. Efter en övergångsperiod kommer trafikidkarnas prissättningsfriheter att utökas.

Det betalas ersättning för trafikverksamhet. En del av ersättningen kan uppfattas som stöd för kollektivtrafiken. Förlusterna för de interna företagen täcks. Den lokala myndigheten beslutar om biljettstöd för specialgrupper. Fjärrtrafiken har ordnats som en del av lokaltrafiken. Den lokala myndigheten fastställer förbindelsesträckorna och det lägsta antalet turer. Trafikidkaren beslutar om den noggrannare ruten och tidtabellen, ofta för ett år åt gången. Det förekommer stora lokala skillnader i biljettpriserna och stödbeloppen.

Inom järnvägstrafiken kan ensamrätt beviljas utan anbudsförfarande, men för att ensamrätt ska tillåtas måste den motiveras med t.ex. investeringar eller innovationer. Avtalsperioden är kortare än för konkurrensutsatta avtal. På vissa lokalt viktiga förbindelsesträckor utövar också den lokala myndigheten inflytande när det gäller att fördela bankapaciteten. Den nationella trafikidkaren fastställer biljettpriserna i samarbete med myndigheterna efter att först ha hört passagerarnas intresseorganisationer. Trafikidkaren får inte något stöd. Inom lokaltrafiken är prissättningsförfandena desamma oavsett trafikform. Specialgrupper beviljas rabatter.

I Nederländerna fattades år 2005 ett beslut enligt vilket det skulle ha blivit obligatoriskt att konkurrensutsätta lokaltrafiken från och med 2007. Senare fattades likväl beslut om att senarelägga ikraftträdandet i Amsterdam

till 2012 och i Rotterdam och Haag inledningsvis till 2009 och senare till 2012. Som bäst utreds möjligheterna att ändra lagen så att de interna företagen i de tre största städerna kan få ensamrätt utan något anbudsförfarande. Också möjligheten att förlänga de längsta giltighetstiderna för avtalen övervägs.

Tyskland

I Tyskland varierar sättet att producera lokal busstrafik. Städerna och stadsregionerna har möjlighet att välja om trafiken ska produceras av ett internt företag eller utifrån konkurrensutsättning. I stora städer anlitas ofta interna företag för att producera lokaltrafik. Planeringsansvaret liksom sättet att producera tjänsterna varierar från en stad till en annan. Myndigheten beslutar dock till övervägande del om biljettpriserna. Också när det gäller fjärtrafik varierar sättet att producera tjänsterna på samma sätt som i fråga om lokaltrafiken.

I Tyskland har man genomfört en lagreform genom vilken produktionen av lokala busstrafiktjänster åtskilts från beställningen av dem. Det nuvarande systemet består av tre nivåer: en strategisk nivå, en taktisk nivå och en operativ nivå. På den strategiska nivån beslutar myndigheterna i städerna eller stadsregionerna tillsammans om minimikraven för kollektivtrafikens kvalitet, om konkurrensutsättningen och om reglerna för ordnande av kollektivtrafik. På den taktiska nivån beslutar sammanslutningar av trafikföretag om beställning av trafiktjänster samt sammanjämkar tidtabellerna och biljettsystemen. Sammanslutningarna sköter alltså uppgifter som myndigheterna vanligen ansvarar för. På den operativa nivån körs rutterna av privata trafikföretag eller interna företag.

Inom järnvägstrafiken kan delstaterna skaffa trafiktjänsterna direkt av DB (Deutsche Bahn) eller genom konkurrensutsättning. Anbudsförbanden har ordnats sedan 1996. Upphandlingssättet varierar inom delstaterna. Alternativen är öppet anbudsförfarande, begränsat anbudsförfarande och förhandlingsförfarande. Det förekommer sällan konkurrens, och största delen av trafikavtalen går direkt till DB och dess dotterbolag. I de flesta

fall ansvarar myndigheterna för planeringen och för att planeringen motsvarar den minimikvalitet som tillämpas i delstaten. Banförvaltningen beslutar om biljettpriserna.

Österrike

I Österrike producerar myndigheten lokala busstrafiktjänster genom att anlita ett internt företag. I Wien gäller att om kostnadsnivån stiger ska det interna företaget låta staden godkänna de ändrade biljettpriserna. De stöd som betalas trafikidkarna varierar.

År 2006 genomfördes ändringar av konkurrensutsättningen och möjligheterna att förnya ensamrätt. Avsikten är att all lagstiftning med anknytning till trafikavtalsförordningen ska gås igenom och behövliga ändringar göras innan förordningen träder i kraft.

Frankrike

I Frankrike kan lokal busstrafik produceras genom anlitan av ett internt företag eller genom konkurrensutsättning. Exempelvis i Lyon och Dijon har hanteringen av bussystemet utlokaliseras som en helhet så att fordonen och depåerna kvarstår i myndighetens ägo. Planeringen genomförs i samarbete mellan myndigheterna och trafikidkarna så att myndigheterna planerar och trafikidkaren kommenterar planerna eller vice versa. Myndigheten ansvarar för biljettprissättningen efter att ha hört trafikidkaren. Fjärtrafiken ordnas som en del av lokaltrafiken genom samma avtal.

Inom området för Paris produceras och planeras de lokala busstrafiktjänsterna i huvudsak av ett internt företag. En liten del av rutterna har utlokaliseras genom konkurrensutsättning. Myndigheten ansvarar för prissättningen.

Merparten av järnvägstrafiken produceras av det interna företaget SNCF, som har ensamrätt att trafikera det nationella bannätet, som täcker största delen av hela bannätet. SNCF ansvarar därmed också för närtågstrafiken i Parisregionen. Myndigheten beslutar om prissättningen av biljetterna. De lokala

myndigheterna får besluta om biljettpriserna för specialgrupper inom sitt område.

I syfte att förebygga en överkompensation lämnas t.ex. i Lyon rapporter om de turer som uteblivit under en månad. Om antalet är högre än det som är tillåtet enligt avtalet, sänks ersättningen enligt trafikavtalet, oavsett om den uteblivna körningen beror av trafikidkaren eller inte.

Europeiska Unionen (EU)

Inom EU regleras kollektivtrafiken genom rådets trafikpliktsförordning. Förordningen kommer att upphävas den 3 december 2009, då trafikavtalsförordningen träder i kraft.

Trafikavtalsförordningen tillämpas på trafiktjänster av allmänt intresse när de behöriga myndigheterna för kollektivtrafiken vill säkerställa kollektivtrafiktjänster som är bättre än tjänsterna på marknadsvillkor. Insatserna för att förbättra den allmänna trafiken kan gälla det allmänna trafikutbudets volym, kvalitet, säkerhet, tillförlitlighet och passagerarpriser.

Den behöriga myndigheten kan välja sättet att anordna trafiken bland flera alternativa modeller. Alla transporttjänster kan produceras på basis av fri konkurrens utan att myndigheten ingriper i verksamheten på marknaden, varvid konkurrensen mellan trafikföretagen inte begränsas och företagen inte får offentligt stöd. Transporttjänsterna kan produceras på marknadsvillkor även så att alla eller en del av passagerarpriserna sänks med tillämpning av allmänna bestämmelser enligt trafikavtalsförordningen. Trafik som uppkommer på kommersiell grund kan kompletteras med myndighetsköp, på vilken förordningen tillämpas. Alla transporttjänster kan produceras i enlighet med förordningen och med tillämpning av beställar-utförarmodellen eller utifrån koncessionsavtal eller som myndighetens egen produktion eller med anlitande av interna företag. När förordningen tillämpas kan myndigheten eller trafikföretaget ta initiativ till ordnandet av trafiken.

Myndigheten ska fastställa allmän trafikplikt för trafikföretagen alltid när den tillämpar trafikavtalsförordningen. I förordningen finns bestämmelser om de förfaranden enligt

vilka de behöriga myndigheterna betalar trafikföretagen ersättning för kostnaderna till följd av att de uppfyller den allmänna trafikplikten och enligt vilka dessa beviljar exklusiva rättigheter att bedriva kollektivtrafik.

Trafikavtalsförordningen tillämpas på spårtrafik och landsvägstrafik. Om en medlemsstat så önskar kan den tillämpa förordningen även på inre vattenvägar och i begränsad utsträckning även på nationella marina vatten. Det huvudsakliga tillämpningsområdet för förordningen omfattar nationell trafik, men förordningen tillämpas också på internationell trafik, om villkoren för tillämpningen uppfylls.

I trafikavtalsförordningen bestäms om de metoder med vilka myndigheten får ingripa i verksamheten på marknaden. Den behöriga myndigheten ska i allmänhet använda avtal om allmän trafik, men när den fastställer högsta taxa kan den alternativt tillämpa allmänna bestämmelser.

I förordningen regleras innehållet i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser i detalj. Avtalen ska gälla en viss tid. Huvudregeln är att löptiden är högst tio år inom busstransport och 15 år inom spårburen transport.

De behöriga myndigheterna får kräva att det utvalda trafikföretaget erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som personalen skulle ha haft i samband med överlåtelse av rörelsen. Det här begränsar dock inte tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning eller kollektivavtal.

I avtal och anbudshandlingar ska begränsningarna i fråga om entreprenad anges. Det företag som är avtalslutande part ska självt ha hand om driften av hälften av tjänsterna. Utläggande på entreprenad har inte begränsats, om avtalet förutom trafikidkandet också täcker planering och byggnation.

Trafikavtalsförordningen begränsar inte och ändrar inte tillämpningen av direktiv 2004/17/EG och 2004/18/EG (upphandlingsdirektiven). Avtal som gäller trafik med buss eller spårvagn ska alltså tilldelas i enlighet med direktiven när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal tilldelas i enlighet med direktiven ska bestämmelser

serna om undantag från skyldigheten att konkurransutsätta tjänsterna inte tillämpas.

Den behöriga lokala myndigheten kan besluta att själv tillhandahålla allmänna persontransporter. Den kan också ingå avtal utan konkurransutsättning med en av sina juridiskt fristående enheter (ett internt företag). I förordningen finns dessutom detaljerade bestämmelser om hur myndighetens bestämmanderätt ska bedömas, om territoriella begränsningar och om situationer där det inte finns någon lokal myndighet i den berörda medlemsstaten.

När den behöriga myndigheten beslutar att anförtro en tjänst åt ett tredje företag ska avtal tilldelas på basis av anbudsförfarande. Huvudregeln kan frångås i tre fall, om den behöriga myndigheten beslutar det.

Skyldigheten att konkurransutsätta gäller inte avtal som understiger tröskelvärdet. Det allmänna tröskelvärdet är avtalets genomsnittliga värde, som understiger 1 miljon euro eller en produktionsvolym under 300 000 km per år. För små och medelstora företag gäller högre värden: 2 miljoner euro eller 600 000 km. Som små och medelstora företag betraktas företag som trafikerar linjerna med högst 23 fordon.

Skyldigheten att konkurransutsätta gäller inte heller i situationer där den behöriga myndigheten bör vidta nödgärder i händelse av trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar.

Det tredje undantaget från skyldigheten att konkurransutsätta gäller järnvägstrafik. Löptiden för avtalet är då högst tio år.

När det gäller undantag från tröskelvärden och undantag för järnvägstrafik kan den behöriga myndighetens rätt att direkttilldela avtal begränsas genom nationell lagstiftning.

Medlemsstaterna ska se till att de som är intresserade av att bedriva trafik som inte omfattas av något konkurransutsatt avtal har tillbörliga möjligheter att få rättsskydd.

I trafikavtalsförordningen och dess bilaga ingår detaljerade bestämmelser om beloppet av ersättning som ska betalas. Avsikten är att förhindra utbetalning av överskjutande stöd. Förfarandet är förenat med separata räkenskaper för de allmännyttiga tjänsterna i sådana fall då trafikföretaget bedriver även annan verksamhet. Bestämmelserna ska tillämpas

på alla direkttilldelade avtal och på ersättningar som betalas utifrån en allmän bestämmelse.

Övergångsperioden för trafikavtalsförordningen är tio år. Övergångsperioden tillämpas endast i fråga om artikel 5, som reglerar konkurransutsättning och undantag från den. Under övergångsperioden ska medlemsstaterna vidta åtgärder för successiv tillämpning av artikel 5. I mitten av övergångsperioden ska medlemsstaterna lämna kommissionen en berättelse av vilken framgår hur den successiva tillämpningen av artikel 5 har genomförts. Övergångsbestämmelserna ska inte tillämpas när anbudsförfarande ordnas i enlighet med upphandlingsdirektiven.

I förordningen finns övergångsbestämmelser som gäller skydd för giltiga avtal. Utgångspunkten är att giltiga avtal ska få tillämpas till dess de löper ut, förutsatt att avtalens giltighetstid motsvarar de längsta giltighetstiderna enligt förordningen.

De behöriga myndigheterna kan begränsa vissa trafikföretags möjligheter att delta i anbudsförfärdanden. Denna möjlighet står till förfogande under den senare hälften av övergångsperioden. Om begränsningen tillämpas, ska den riktas till alla trafikföretag där minst hälften av värdet av den kollektivtrafik de utför beviljats ersättning eller ensamrätt enligt förordningen.

Ersättningar enligt förordningen behöver inte rapporteras till kommissionen i enlighet med artikel 88 i fördraget. Medlemsstaterna har alltså begränsade möjligheter att med stöd av artikel 73 i fördraget bevilja annat stöd än stöd enligt förordningen när stödet tillgodoser behovet av transportsamordning eller kompensation för vissa andra skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst i synnerhet som kompensation för vissa kostnader för infrastruktur samt när stödets syfte är att främja antingen forskning om eller utveckling av transportsystem och transportteknik som är mer ekonomiska för gemenskapen som helhet.

2.3 Bedömning av nuläget

På det hela taget har finansieringen av och efterfrågan på kollektivtrafik utvecklats som

följer under perioden 1997—2005: Inom järnvägstrafiken har passagerarantalet ökat med 27 procent medan den offentliga finansieringen har kvarstått oförändrad. Inom busstrafiken har biljettstödet fördubblats och finansieringen av köptrafik ökat med en fjärdedel. Det totala antalet passagerare har dock minskat en aning, med ca 3 procent. Under samma tid har körprestationerna uppmätta i körkilometer ökat med ca 5 procent inom både järnvägs- och busstrafiken. Det nuvarande systemet för finansiering av busstrafik har alltså främjat möjligheterna att kvarhålla den nuvarande servicenivån. Däremot har busstrafiken inte fått några nya passagerare.

Länsstyrelserna bedömer varje år läget för basservicen i Finland. Enligt den senaste bedömningen 2007 har kollektivtrafiken inte lyckats bemöta förändringarna i omvärlden, vilket har lett till att körprestationerna för biljettintäktbaserad busstrafik, länets köptrafik och städernas interna trafik minskar och kollektivtrafikens marknadsandel krymper. Befolkningen ökar i stadsregionerna, men någon motsvarande ökning kan inte ses i antalet passagerare eller i det kollektiva trafikutbudet. Kostnadsutvecklingen för trafikskötseln och minskningen av antalet passagerare utgör ett allt mera omfattande hot mot möjligheterna att bevara kollektivtrafikförbindelserna.

Persontrafiken i Finland har kraftigt blivit allt mera bilburen sedan 1960-talet. Nätverket för och nivån på servicen i kollektivtrafiken har varit förhållandevis högklassiga i internationell jämförelse. Statistiken visar dock att kollektivtrafikens ställning ständigt försvagas. År 2002 stod busstrafiken för 10,3 procent av passagerarantalet. År 2005 var andelen inte mer än 8,5 procent, och enligt de färskaste uppgifterna från 2006 visar andelen fortfarande en vagt sjunkande trend, 8,4 procent.

Antalet passagerare har minskat i de medelstora städerna. Den växande bilismen och den spridda stadsstrukturen är de största utmaningarna. Om den nuvarande utvecklingen fortgår, kommer efterfrågan på servicen att minska och behovet av finansiering för att bevara kollektivtrafiktjänsterna att öka.

Det är speciellt oroväckande att antalet passagerare har minskat betydligt i de medelstora städerna trots att den offentliga finansi-

eringen har utökats. Exempelvis i Uleåborg har finansieringen stigit med mer än 20 procent på fem år. Under samma tid har antalet passagerare minskat med 10 procent. Utvecklingen har varit likadan i Jyväskylä och Kuopio.

Utvecklingen har varit gynnsam i Helsingforsregionen. För ett par år sedan lyckades man få det sjunkande antalet passagerare att börja stiga i Tammerfors och Åbo.

Den negativa utvecklingen kan ses också i de ekonomiska resultaten för branschföretagen. Enligt Statistikcentralens bokslutsstatistik för busstrafiken har lönsamheten inom branschen försämrats 2001—2005 oavsett om resultatet mäts med driftsbidrag, finansieringsresultat, nettoresultat, totalresultat eller avkastning på investerat kapital. Under perioden sjönk driftsbidraget från dryga 14 procent till under 12 procent. Enligt en lite färskare undersökning har branschens lönsamhet utvecklats i en något bättre riktning 2006. I undersökningen granskades situationen inom sju regionbiljettsområden närmare. I Helsingforsregionen är lönsamheten för företagen klart sämre än medelvärdena för hela landet.

Den splittrade trafikplaneringen är ett problem i anslutning till det nuvarande sättet att ordna busstrafiken. Problemet har sin upprinnelse i att trafiktjänsterna ordnas etappvis. Trafikidkarna planerar först den trafik de är beredda att producera på basis av biljettintäkterna. Efter det planerar och skaffar länsstyrelserna kompletterande stomtrafiktjänster. Helheten kompletteras ytterligare genom tjänster som kommunerna köper. Produktionen kan därmed inte planeras som en enda helhet, utan den består av tre olika delar. Partiell optimering gör det omöjligt att sörja för en effektiv helhet.

Den fragmentariska planeringen leder också till att det blir svårt att integrera tjänsterna. När servicehelheten ritas ut på en karta kan den se ut som ett servicenät, men i själva verket är den inte alltid det ur passagerarnas synvinkel. Den söndertrasade trafikplaneringen leder också till att det blir en krävande uppgift att informera om tjänsterna. Det finns därför allvarliga brister i informationen om trafiktjänsterna. I praktiken är marknadsföringen av busstrafiktjänsterna obetydlig på några undantag när. Också tidtabellsinforma-

tionen är bristfällig. I allmänhet finns det inte alls några uppgifter i realtid.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Det strategiska syftet med reformen är att med lagstiftningsmetoder skapa förutsättningar för att trygga kollektivtrafiktjänster på basnivå i hela landet samt att utöka anlitandet av kollektivtrafik i de viktigaste stadsregionerna och inom trafiken mellan dem. Möjligheterna att uppnå målen påverkas dock i avgörande grad också av storleken på de anslag som staten och kommunerna avsätter för kollektivtrafiken.

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. Vid valet av metoder har principerna varit att konkurrensen bör höjas på ett behärskat sätt och att alltför stora förändringar bör undvikas, att behövliga ändringar kan kontrolleras, att fördelarna med det nuvarande systemet bevaras och att problemen undanröjs.

3.2 Alternativ

Ordnanande av linjebaserad busstrafik

Under beredningen utreddes vilka alternativ som står till förfogande när det gäller att ordna kollektivtrafiktjänster med buss. Trafik som renodlat bedrivs på marknadsvillkor och trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen har nämnts som de självskrivna primära alternativen. Av utredningen framgick att trafikavtalsförordningen så som en vidsträckt ramlag tillåter flera olika alternativa tillämpningar. Alternativen står ständigt till förfogande för de behöriga myndigheterna och det behövs inte några lagändringar för att de ska kunna införas.

Det har särskilt utretts om det finns något tredje primärt alternativ utöver verksamhets-sätten enligt trafikavtalsförordningen och utöver konkurrensen på marknadsvillkor. Efter det har det utforskats hur trafik som bedrivs på grundval av fri konkurrens kan regleras (minimireglering).

När det tredje primära alternativet söks handlar det i grund och botten om att utreda om medlemsstaterna i enlighet med gemenskapsrätten kan begränsa konkurrensen mellan företag och produktionsmängden på något annat sätt än genom tillämpning av trafikavtalsförordningen. Enligt artikel 86.1 i EG-fördraget ska medlemsstaterna beträffande offentliga företag och företag som beviljas särskilda eller exklusiva rättigheter inte vidta och inte heller bibehålla någon åtgärd som strider mot reglerna i fördraget, i synnerhet artiklarna 12 och 81—89.

Enligt artikel 86.2 i EG-fördraget ska företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i EG-fördraget, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av reglerna inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. Artikel 73, som gäller transportstöd, är en specialbestämmelse i förhållande till artikel 86.2. Artikeln innehåller bestämmelser om ersättning för allmän trafikplikt inom sektorn för landtransporter. Detta har befästs genom EG-domstolens avgörande (C-280/00, Altmark). Enligt domstolen är inte andra än ersättningar enligt artikel 73 statligt stöd som harmonierar med EG-fördraget. Sådana stöd är inte tillåtna enligt artikel 86.2 och inte heller med stöd av några andra bestämmelser i fördraget. Domstolen konstaterade också att den närmare tillämpningen av artikel 73 regleras på ett uttömmande sätt i förordningarna 1107/70 och 1191/69. Trafikavtalsförordningen ersätter de nämnda förordningarna. I fortsättningen tillåts alltså endast stöd enligt trafikavtalsförordningen när kollektiva persontransporttjänster tillhandahålls inom väg- och spårtrafik, om inte kommissionen med stöd av en separat notifiering har samtyckt till något annat.

Det ovan nämnda gäller inte exklusiva rättigheter men kan ligga till grund för bedömning av om andra än i trafikavtalsförordning-

en fastställda exklusiva rättigheter och särskilda rättigheter är tillåtna. Beträffande statligt stöd har det obestriddigen konstaterats att endast stöd enligt förordningen kan tillåtas. Är situationen på något sätt annorlunda när exklusiva rättigheter och särskilda rättigheter granskas? Skillnaden är att det i avdelning V i EG-fördraget, vilken gäller transport, inte finns några bestämmelser om särskilda rättigheter eller exklusiva rättigheter. Det innebär att frågan måste prövas direkt med stöd av artikel 86. En annan skillnad är att det inte finns något avgörande av EG-domstolen om huruvida med stöd av artikel 86.2 tillåtna exklusiva rättigheter i fråga om kollektivtrafik har definierats på ett uttömmande sätt i trafikavtalsförordningen.

Skillnaderna har trots allt inte någon betydelse för slutresultatet. Det framgår redan av ordalydelsen i förordningen. I artikel 1, som gäller tillämpningsområdet, konstateras följande: ”Syftet med denna förordning är att fastställa hur de behöriga myndigheterna, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.” I artikeln nämns dessutom tydligt undantag från tillämpningsområdet och situationer där medlemsstaterna kan tillämpa förordningen på basis av ett nationellt val. I fallet Altmark bedömde EG-domstolen den förpliktande karaktären hos den alltjämt gällande förordningen 1191/69 utifrån dess ordalydelse och kom fram till att det handlar om ett tvingande system.

De praktiska följderna av en eventuell tillämpning talar också obestriddigen mot nationella alternativ. Under hela den tid trafikavtalsförordningen har beretts har vikten av rättssäkerheten betonats. Om medlemsstaterna fritt får tillämpa sina system jämsides med förordningen, kan rättssäkerhet inte nås. I stället förlorar förordningen snabbt sin betydelse. Å andra sidan lämnar flera av artiklarna rum för en bred tillämpning, vilket säkerställer att förordningen kan tillämpas under olika förhållanden.

Av de orsaker som nämns ovan står det klart att trafikavtalsförordningen innehåller

uttömmande bestämmelser om hurdana ersättningar och exklusiva rättigheter som är tillåtna med stöd av artikel 86.2 i EG-fördraget. I artikel 86.1 är det förbud som riktas mot medlemsstaterna i sin tur kategoriskt. Medlemsstaterna kan alltså välja mellan att bara tillämpa trafikavtalsförordningen eller att ordna trafiken på renodlade marknadsvillkor. Det har senare nåtts visshet om att slutledningen om de två primära alternativen också är förenlig med kommissionens ståndpunkt. Bekräftelse har fåtts genom kommissionens brev daterat den 19 september 2008. Samtidigt har kommissionen klarlagt hurdan minimireglering som är tillåten i trafik på marknadsvillkor.

Efter det att det har kunnat konstateras att det inte finns något tredje primärt alternativ har det utretts på vilket sätt trafiken på marknadsvillkor kan regleras. Inom den regleringen är det viktigt att myndigheten inte ingriper i konkurrensen mellan företag och att regleringen och tillämpningen av den inte medför diskriminering. Myndigheten får inte heller begränsa produktionsvolymen. Regleringen ska ha ett godtagbart mål och regleringsmetoderna ska stå i rätt proportion till målsättningen. Samma principer gäller oavsett om trafiken på marknadsvillkor ordnas som linjebaserad trafik eller anropsstyrd kollektivtrafik.

Tänkbara regleringsmetoder: tillstånds- och registreringskrav innan trafiken inleds, krav som gäller rätten att utöva yrket och krav som gäller fordonen, konsumentskydd, minimitid för trafikeringen, tidpunkter för ändring av tidtabellerna, krav på säkerhet och begränsningar i fråga om busstationer där trafiken anhopar sig. Också det att rutten och dess hållplatser inte lämpar sig för den aktuella trafiken kan leda till att trafiken på marknadsvillkor måste regleras.

Av de nämnda metoderna är följande lätta att tillämpa: tillstånds- och registreringskravet, kraven som gäller rätten att utöva yrket, bestämmelserna om passagerarnas rättigheter, minimitiden för trafikeringen och tidpunkterna för ändring av tidtabellerna. Även begränsningar som gäller användningen av rutten och hållplatserna kan bli aktuella. De övriga metoderna är däremot förenade med problem. Med krav som gäller fordonen av-

ses sådana krav i fråga om bilarnas ålder, utrustning och tillgänglighet som är striktare än vad som krävs enligt fordonslagstiftningen. Trots att det är viktigt att t.ex. främja fordonsens tillgänglighet kan krav av detta slag överstiga vissa trafikidkares möjligheter och leda till att utbudet minskar.

Den säkerhet som ställs kan vara av varierande art, men det faller sig naturligt att kräva att det ställs säkerhet för täckningen av eventuella framtida kostnader. Exempelvis vid anbudsförfarande krävs säkerhet som kan användas för att täcka merkostnaderna till följd av ordnandet av kompenserande trafik i händelse av att kontraktet upplöses av någon av trafikidkaren själv beroende orsak. Det krävs att researrangörer i enlighet med lagen om paketreserörelser (1080/1994) ställer säkerhet som tryggar returtransport av resenärerna, inkvartering av resenärerna och ersättning för förskottsavgiften. I samband med kollektivtrafiktjänster kan det bli tänkbart att kräva säkerhet i händelse av att tjänsten inhiberas eller försenas. Med hänsyn till att problemen är obetydliga och sällsynta är det överdimensionerat och innebär onödig byråkrati att kräva säkerhet för situationer av detta slag.

När en busstation stockar sig på grund av att ett stort antal bussar startar eller anländer samtidigt kan det vara motiverat att begränsa utbudet, förutsatt att stockningen orsakar säkerhetsproblem eller säkerhetsrisker. Förfarandet kan påminna om fördelningen av flygtider (slots). Också då bör alltid principen om icke-diskriminering tillämpas. Enligt principen ska avgångstiderna delas ut på samma grunder till nya och gamla trafikidkare. Det innebär i praktiken att de gällande avgångstiderna måste delas ut på nytt, antingen på en och samma gång eller successivt. För att alla intresserade ska ha möjlighet att bedriva trafik bör de utdelade avgångstiderna vara giltiga en ganska kort tid åt gången.

Införandet av metoden för utdelning av avgångstider kommer att medföra stora ändringar så att de nuvarande linjetrafiktillstånden måste omfördelas. Utbudet kommer sannolikt att öka på de platser där efterfrågan är störst. Terminalen i Kampen i Helsingfors kommer med största sannolikt att börja omfattas av systemet för utdelning av avgångs-

tider, om systemet införs. Också på några andra busstationer kan trafiken stocka sig under de allra livligaste tiderna. Ett alternativ till systemet med utdelning av avgångstider är att merutbudet styrs till en annan terminal när den första terminalen har fyllts. Anläggandet av en ny terminal kan vara förenat med problem när det gäller att hitta ett lämpligt markområde och kan medföra kostnader. Ett ökat antal avgångstider kan däremot också uppnås genom funktionsmässiga ändringar, t.ex. kortare väntetider på plattformerna.

Under beredningen har man också diskuterat möjligheten att begränsa utbudet så att tillstånd för linjebaserad trafik inte beviljas, om den nivå på servicen som myndigheten fastställt uppnås utan det extra utbudet enligt det tillstånd som ansökan gäller. Dessutom har man granskat ett alternativ som innebär att myndigheten enligt egen prövning kan avslå en ansökan också i en situation där nivån på servicen uppnås. Bägge alternativen är dock problematiska, eftersom de inrymmer begränsningar av konkurrensen mellan företagen. Avslagsgrunder av detta slag företräder inte någon minimireglering, eftersom de begränsar produktionsvolymen. Det senare alternativet är också förenat med problem som gäller näringsfriheten, eftersom möjligheten att godkänna eller avslå ansökningarna enligt prövning inte uppfyller det krav på exakthet och noggrann avgränsning som gäller vid inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Begränsningen är problematisk också med tanke på påvisande av en godtagbarhetsgrund, eftersom reglering av begränsningen av utbudet i vilket fall som helst kan genomföras helt problemfritt genom tillämpning av trafikavtalsförordningen. Det föreslås dock att lagen ska möjliggöra användningen av förhandsprövning i vissa exceptionella fall.

På det hela taget kan en begränsning av utbudet och konkurrensen mellan trafikidkare inte bedömas utifrån samma grund som i fråga om taxitrafik. När det gäller taxitrafik har det ansetts vara möjligt att begränsa näringsfriheten av skäl som hänför sig till tryggnad av servicen. Skillnaderna i förhållande till taxitrafiken hänför sig dels till att gemenskapsrätten har en primär ställning i fråga om busstrafiken, dels till att inte heller med

grundlagen som utgångspunkt kan produktionsvolymen begränsas utgående från prövning som gäller ett enskilt fall. Av kravet på likabehandling och icke-diskriminering följer dessutom att det utöver anbudsförfarande inte finns någon disponibel metod för att begränsa konkurrensen i sådana fall då flera trafikidkare är intresserade av att producera samma trafik tjänst.

Under beredningen söktes även andra metoder för att göra det möjligt att i efterhand ingripa i problem till följd av ett eventuellt överutbud. Även om företagets möjligheter att inträda på marknaden inte hindras, kan eventuella skadliga verkningar förhindras. Det handlar om att tillräckligt snabbt ingripa i störningar på marknaden, i synnerhet när det kan påvisas att förfarandet är fångstinriktat. Ett sådant ingripande kan vara motiverat för både passagerarna och trafikidkarna. För passagerarna kommer fördelarna till uttryck i form av ett tillräckligt stabilt utbud. Det bör vara möjligt att trygga skäligen verksamhetsförutsättningar för trafikidkarna. Reglering i efterhand av detta slag är dock förenad med flera allvarliga negativa faktorer. Som exempel kan nämnas att priskonkurrens och insatser för att höja effektiviteten förhindras samt att förutsättningarna för effektiv produktion och de ekonomiska förutsättningarna äventyras. Förfarandet kräver att trafikmyndigheterna har goda kunskaper i konkurrensrätt. Dessutom kan metoderna enligt lagen om konkurrensbegränsningar anses vara tillräckliga och därför behövs det inte någon specialreglering. Uppkomsten av ett överutbud kan alltid förhindras genom tillämpning av trafikavtalsförordningen.

Med hänsyn till de aspekter som anförts ovan föreslås i denna proposition att när tillstånd som gäller trafik på marknadsvillkor beviljas ska tillståndskravet, kraven på personer, minimitiden för trafikering, tidpunkterna för ändring av tidtabellerna samt, i förekommande fall, begränsningarna i fråga om rutter och hållplatser tillämpas. Tilläggskraven beträffande bussar, säkerheten, utdelningen av terminalvisa avgångstider och förfarandena för reglering i efterhand bör däremot inte tillämpas.

3.3 De viktigaste förslagen

Allmänt

När kollektivtrafik ordnas gäller det först att avgöra om det är motiverat att tillämpa trafikavtalsförordningen eller om det utbud som uppkommer på marknaden villkor är tillräckligt till sin volym och kvalitet och sin övriga egenskaper. Det kan vara motiverat att tillämpa förordningen också därför att tjänster som tillhandahålls på marknadsvillkor inte är tillräckligt stabila eller heltäckande. Avsikten är att t.ex. region- och stadsbiljetter ska tryggas även i fortsättningen. Den behöriga myndighetens valfrihet är därmed i själva verket begränsad, eftersom ersättningar för rabatter på biljetterna ska betalas med iakttagande av trafikavtalsförordningen. Samma begränsning av valfriheten gäller också situationer där myndigheten kompletterar utbudet med egna köp. Den behöriga myndigheten ska fatta beslut om att kollektivtrafiktjänsterna ska ordnas i enlighet med trafikavtalsförordningen. Ett sådant beslut kan fattas innan den nya lagen har trätt i kraft, från den 1 november 2009.

I propositionen ingår bestämmelser om behöriga myndigheter. I enlighet med trafikavtalsförordningen har de behöriga myndigheterna rätt och skyldighet att avgöra om de vid anordnandet av kollektivtrafik tillämpar trafikavtalsförordningen eller den nationella lagstiftningen om trafik på marknadsvillkor. De behöriga myndigheterna kan senare ändra sitt val av trafikproduktionsätt mellan den modell som utgår från marknadsvillkor och den modell som baserar sig på trafikavtalsförordningen. Myndigheterna kan träffa sitt nya avgörande under övergångsperioden för förordningen och också efter det. Om myndigheten så önskar kan den tillämpa förordningen inom en del av sitt behörighetsområde.

I propositionen ingår bestämmelser som kompletterar trafikavtalsförordningen, i synnerhet de föreslagna bestämmelserna om upphandlingsförfaranden i 6 kap. I lagen bestäms dock till övervägande del om trafik på marknadsvillkor. En del av lagparagraferna kommer att tillämpas på bägge trafikformer så som anges i 1 §. De behöriga myndig-

heterna får avgöra i vilken omfattning bestämmelserna om trafik på marknadsvillkor slutligen ska tillämpas. Trafikavtalsförordningen ska tillämpas när myndigheten betalar offentligt stöd eller begränsar konkurrensen genom att bevilja exklusiva rättigheter eller på något annat sätt.

Vid tillämpning av trafikavtalsförordningen kan den behöriga myndigheten välja mellan flera olika alternativa sätt att ordna trafiken. När myndigheten köper kompletterande tjänster eller tillämpar ett upphandlingsförfarande enligt beställar-utförar-modellen, ska upphandlingslagen i allmänhet tillämpas som upphandlingsnorm. För sådan trafik har i persontrafiklagen använts och kan även i fortsättningen användas benämningen köptrafik. Ett annat alternativ är att använda koncessionsavtal. Som upphandlingsnorm tillämpas då artikel 5.2—5.7 och bestämmelserna i 6 kap. i den nya lagen. Om den behöriga myndigheten så önskar kan den dessutom tillämpa förordningen på företagsinitiativ. Den modellen innebär att trafikidkarna tar initiativ till ordnandet av trafiktjänsten och förfarandet resulterar i ett avtal enligt artikel 4 i förordningen. Anbudsförfarande ska ordnas i sådana fall där flera trafikidkare än en vill tillhandahålla den aktuella trafiktjänsten. Det går att framskrida utan anbudsförfarande, om trafikidkarna är beredd att ingå ett avtal om den trafik de önskar. Förfarandet med företagsinitiativ lämpar sig i praktiken när trafiken kan bedrivas med kundintäkter utan något offentligt stöd. Det medför att kriterierna för avgörande av ett eventuellt anbudsförfarande hänför sig utbudets volym och kvalitet.

Också när trafiken ordnas på marknadsvillkor kan man välja mellan olika verksamhetsätt. Myndigheten kan välja en renodlat marknadsmässig modell där det inte betalas ut något offentligt stöd. Då tillämpas endast minimireglering. Ett annat alternativ är att trafiken på marknadsvillkor kompletteras med köpta tjänster när nivån på servicen annars inte är tillräcklig. Ett tredje alternativ är att införa prisreglering med tillämpning av allmänna bestämmelser. Enligt en fjärde tillämpning används både kompletterande köpta tjänster och tillämpas allmänna bestämmelser. På de kompletterande köpta tjänster-

na och de allmänna bestämmelserna tillämpas dock också i den situationen trafikavtalsförordningen.

De behöriga myndigheterna har rätt och skyldighet att välja på vilket sätt trafiken ordnas. När myndigheterna träffar sitt val utövar de offentlig makt. När de utövar offentlig makt handlar de i enlighet med legalitetsprincipen. Lagbundenheten inrymmer både den nationella rätten och gemenskapsrätten. Dessa grundläggande principer ska iakttas också vid valet av sättet att ordna trafiken. Det måste finnas lagliga och förståeliga skäl till valet.

När myndigheten väljer mellan trafik på marknadsvillkor och trafik enligt trafikavtalsförordningen ska den bedöma alternativen i första hand utifrån passagerarnas behov. Det här går i praktiken till så att den nivå på servicen som definierats i 4 § i lagen jämförs med den faktiska situationen. En relevant fråga kan också vara hurdana mål myndigheten eventuellt har uppställt för andelen för det kollektiva färdstättet. Myndigheten ska bedöma lösningen också med tanke på de ekonomiska konsekvenserna. Dessutom gäller det att bedöma stabiliteten hos serviceutbudet och de åtminstone till vissa delar oförutsägbara förändringarna inom trafiken på marknadsvillkor.

Behöriga myndigheter

I 3 kap. föreslås bestämmelser om myndigheternas befogenheter. Inom busstrafiken fördelas behörigheten i huvudsak mellan statens regionförvaltningsmyndigheter och 26 kommunala tillståndsmyndigheter. Dessutom ska kommunikationsministeriet ha befogenheter när nivån på servicen i trafiken på riksnivå fastställs samt i uppgifter enligt trafikavtalsförordningen inom järnvägstrafik, med undantag för Helsingforsregionen där den behöriga myndigheten ska inrätta en ny samkommun, samkommunen Helsingforsregionens trafik. Fordonsförvaltningscentralens befogenheter kommer att kvarstå oförändrade.

Antalet myndigheter kommer att ändras något. Enligt den gällande lagen är huvudstadsregionens samarbetsdelegation och 28 städer kommunala myndigheter. Inrättandet

av samkommunen Helsingforsregionens trafik kommer att medföra att Esbo, Helsingfors, Vanda och huvudstadsregionens samarbetsdelegation stryks i förteckningen över behöriga myndigheten. I fortsättningen ska inte heller Varkaus stad vara behörig myndighet. Salo stad är en ny behörig myndighet. Det totala antalet tillståndsmyndigheter minskar därför med tre.

I fortsättningen kommer det att finnas tre regionmyndigheter: samkommunen Helsingforsregionens trafik, som inrättas genom en speciallag, samt regionmyndigheterna för Lahtis och Tavastehus. Inom Lahtisregionen och Tavastehusregionen kommer modellen med ansvarig kommun att tillämpas. Lahtisregionen omfattar kommunerna Artsjö, Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä. Tavastehusregionen omfattar kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus. Vid beslutsfattandet ska tillämpas det som kommunerna har kommit överens om med stöd av 77 § i kommunallagen (365/1995).

Nivån på servicen i kollektivtrafiken

I syfte att trygga basservicen och utöka antalet av kollektivtrafik föreslås att de behöriga myndigheterna för kollektivtrafiken ska fastställa nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt område. Myndigheterna ska till behövliga delar samarbeta med varandra och med kommunerna och landskapsförbunden i området. Fastställandet av nivån på servicen innebär inte att medborgarna får subjektiv rätt att erhålla kollektivtrafiktjänster. Avsikten är inte heller att tjänster ska tillhandahållas där det inte finns någon efterfrågan.

När nivån på servicen fastställs ska det tas ställning till hur pass bra nivån på servicen det önskas för kollektivtrafiken. Trots att lagen innehåller en allmän bestämmelse om nivån på servicen i kollektivtrafiken, ska varje behörig myndighet slutligen själv bestämma vilken nivå på servicen som är motiverad i respektive fall. Relevanta omständigheter som påverkar valet är framför allt medborgarnas behov, disponibla medel samt kollektivtrafikens miljöfördelar och övriga samhällsfördelar. Vid fastställandet av nivån på

servicen ska kommunerna också beakta sina lagstadgade skyldigheter att ordna transporttjänster.

Den fastställda nivån på servicen ska gälla en viss tid, som kan variera beroende på hur snabbt omvärlden och efterfrågan förändras. Fastställandet av nivån på servicen innebär en förbindelse att verkställa denna, eftersom arbetet i annat fall skulle ha ringa betydelse. När trafiken ordnas utifrån marknadsvillkor styr den fastställda nivån på servicen trafikidkarna. När trafikavtalsförordningen tillämpas ska de behöriga myndigheterna vidta åtgärder för att nivån på servicen ska uppnås.

Planering av trafiken

Fyra olika nivåer kan urskiljas i planeringen av kollektivtrafiken: trafiksystemplanering, planering av tjänsterna, planering av linjernas rutter och tidtabeller samt produktionsplanering. Både trafikidkare och myndigheter deltar alltid i planeringen. Oavsett vilket sätt att ordna kollektivtrafik som används, är trafiksystemplaneringen en myndighetsuppgift. Däremot är planeringen av produktionen alltid en företagsangelägenhet. Trafiksystemplanering ingår inte i tillämpningsområdet för den nya lagen.

Planeringen av tjänsterna och planeringen av linjernas rutter och tidtabellerna är partiella helheter som kan fördelas mellan trafikidkarna och myndigheterna på olika sätt utifrån det sätt på vilket trafiken ordnas. Inom modellen för trafikskötsel på marknadsvillkor planerar företagen tjänsterna, rutterna och tidtabellerna helt och hållet. Inom beställarutförar-modellen utgör helheten en uppgift för myndigheten. När koncessionsavtal tillämpas är planeringen av tjänsterna i huvudsak en uppgift för myndigheten, men även trafikidkarna har sin andel i arbetet. I koncessionsavtal kan planeringen av rutterna och tidtabellerna anvisas trafikidkarna antingen till övervägande del eller helt och hållet.

Om trafiken bedrivs på marknadsvillkor med stöd av ett trafiktillstånd som beviljas under de förutsättningar som anges i 22 och 23 §, ska trafikidkaren ha hand om planeringen av trafiken. Om ett koncessionsavtal används, ska 6 kap. tillämpas och bär trafikidkaren merparten av planeringsansvaret.

Linjebaserad trafik med buss och anropsstyrd kollektivtrafik

Bestämmelserna om linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik som bedrivs på marknadsvillkor hör till det centrala innehållet i lagen. Också trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen kan vara linjebaserad trafik eller anropsstyrd kollektivtrafik, men sättet att ordna dem anges i förordningen. I 6 kap. i lagförslaget ingår bestämmelser som kompletterar förordningen till den del det är fråga om konkurrensutsättning av koncessionsavtal och tillämpning av det i förordningen föreskrivna förbudet mot överkompensation när det gäller offentligt stöd.

Enligt trafikavtalsförordningen har de behöriga myndigheterna rätt och skyldighet att besluta om de inom trafik som ingår i deras behörighet ska tillämpa förordningen eller inte. Om de går in för att tillämpa förordningen, ska lagens bestämmelser om trafik på marknadsvillkor inte tillämpas eller tillämpas snävt.

Möjligheterna att bedriva trafik på marknadsvillkor kan begränsas genom s.k. minimireglering. Det innebär i praktiken att det uppställs villkor för inledande av trafiken. Syftet med villkoren kan vara att tillgodose myndigheternas och passagerarnas behov av information, att säkerställa kvaliteten på och kontinuiteten för den service som tillhandahålls eller att förbättra säkerheten. Minimiregleringsmetoder som kommissionen antagit har behandlats under 3.2 Alternativ. Minimiregleringen får inte ingripa i konkurrensen mellan trafikidkarna eller i produktionsvolymen. Diskriminerande reglering är förbjuden, likaså reglering som kan leda till diskriminering.

I propositionen föreslås att vissa krav som begränsar inträdet i branschen ska ställas på marknadsmässig linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik. För det första ska det krävas tillstånd för att bedriva trafiken. På trafikidkarna ska dessutom tillämpas de krav enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter som gäller gott anseende, yrkesskicklighet och solvens. För erhållande av tillstånd ska dessutom förutsättas att sökanden förbinder sig att bedriva linjebaserad trafik i minst två år. I fråga om anropsstyrd

kollektivtrafik ska trafikidkaren förbinda sig att bedriva trafik i minst ett år. Om en sådan förbindelse inte fås ska ansökan avslås. I tillståndet för linjebaserad trafik ska dessutom tas in villkor som gäller de tidpunkter då tidtabellerna årligen kan ändras. Volymen på utbudet kan variera under körårets gång. Det är möjligt att bedriva trafik av säsongtyp.

I övrigt ska ansökan om trafik på marknadsvillkor kunna avslås på sex olika grunder. Tre av dem hänför sig till skyddande av trafik som bedrivs i enlighet med trafikavtalsförordningen, två grunder hänför sig till trafikidkarens förseelser och en grund hänför sig till de rutter eller hållplatser som ansökan gäller. Det kan vara nödvändigt att skydda trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen både av skäl som hänför sig till att hålla ordning på det offentliga stödet och för att skydda företag som bedriver trafik med stöd av koncessionsavtal. Eftersom trafik enligt trafikavtalsförordningen bedrivs enligt ett avtal mellan myndigheten och trafikidkaren, kan begränsningar i fråga om trafik på marknadsvillkor vara förenade även med iakttagande av den lojalitetsskyldighet som ingår i avtalsförhållandet. Den juridiska utgångspunkten för en begränsning av trafik som bedrivs på marknadsvillkor är att trafikidkaren har beviljats ensamrätt enligt trafikavtalsförordningen. Utöver det ovan nämnda ska det i vissa exceptionella fall vara möjligt att avslå en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik för att tillgången på trafik tjänster och konsumentskyddet ska kunna tryggas.

Ansökan ska kunna avslås när tillstånd söks hos den myndighet som beslutar eller har beslutat ordna busstrafiken inom sitt område eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen och trafiken som ansökan gäller skulle orsaka kontinuerlig och allvarlig olägenhet för den trafik som har bedrivits eller som bedrivs i enlighet med trafikavtalsförordningen. I en sådan situation är avslag ett motiverat alternativ när de företag som bedriver avtalsenlig trafik har beviljats ensamrätt. Myndigheten ska dock också kunna godkänna ansökan, i synnerhet när den trafik på marknadsvillkor som ansökan gäller kompletterar den avtalsbaserade trafiken. Som exempel kan nämnas anropsstyrd kollektivtrafik som bedrivs i huvudsak när den

avtalsenliga linjebaserade trafiken inte tillhandahåller tjänsterna. Myndigheten kan avslå ansökan också samtidigt som den beslutar övergå till att tillämpa trafikavtalsförordningen.

Ansökan ska kunna avslås också när trafiken på marknadsvillkor bara delvis har körningar inom det område där myndigheten tillämpar eller börjar tillämpa trafikavtalsförordningen. Ett exempel är rutter för snabbturstrafik vilka körs delvis inom ett stadsområde. När det gäller trafik enligt exemplet är det primära alternativet att ansökan godkänns. Om linjens rutt börjar i närheten av stadsgränsen, kan det handla om en situation där trafik på marknadsvillkor medför allvarliga och fortlöpande olägenheter för den avtalsbaserade trafiken. Ansökan kan avslås eller i tillståndet kan tas in begränsningar som skyddar den avtalsbaserade trafiken, i första hand begränsningar i fråga om möjligheterna att ta och lämna av passagerare.

Ansökan ska kunna avslås också när de rutter eller hållplatser som ansökan gäller inte står till förfogande för trafik. Sådana situationer kan framkomma t.ex. i städernas centrumområden där det med tanke på ett välfungerande trafiksystem är motiverat att kollektivtrafiken styrs bara till vissa gator. Hållplatserna har ofta anvisats separat för lokaltrafiken och fjärrtrafiken och med hjälp av en tilläggs skylt för snabbturer. En sådan fördelning är förnuftig för att säkerställa att hållplatsutrymmet är tillräckligt och motiverad också för att kollektivtrafiksystemet ska vara begripligt.

Ansökan ska kunna avslås också om sökanden har upphört med vilken som helst linjebaserad trafik eller anropsstyrd kollektivtrafik innan trafiken har pågått minimitiden till slut. På så vis kan det förtida avslutandet av trafiken sanktioneras på ett sätt som lämpar sig för förseelsens natur; i en situation där trafiken har avslutats är det inte någon negativ påföljd för trafikidkaren att tillståndet återkallas. Ansökan ska dessutom kunna avslås om det i den trafik som sökanden tidigare bedrivit, under de två senaste åren har uppdragats allvarliga och väsentliga förseelser eller försummelse som har lett till att tillståndet har återkallats eller en varning har getts.

Ansökan ska kunna avslås även delvis t.ex. genom att de disponibla rutterna och hållplatserna begränsas. Detta kan vara motiverat både för att skydda trafik enligt trafikavtalsförordningen och när de rutter och hållplatser som ansökan gäller inte till alla delar står till förfogande för trafiken.

I enlighet med vad som anförts ovan ska ansökan kunna avslås helt eller delvis också när ett godkännande allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafik tjänster eller utbudet på linjen kommer att överstiga den fastställda nivån på servicen med klar marginal. Bestämmelsen syftar inte till att begränsa konkurrensen. Huvudregeln är att ansökningarna ska godkännas. Myndigheten ska dock på förhand kunna bedöma eventuella negativa konsekvenser av ett godkännande. I normala fall gagnar det konsumenterna att utbudet ökar. Om ett godkännande medför att det på en rutt uppkommer ett så klart överutbud att en eller flera trafikidkares trafik är hotad på den aktuella linjen, ska myndigheten kunna avslå ansökan helt eller delvis. Ett avslag begränsar företagets produktionsvolym och ingriper i konkurrensen mellan företagen. Den behöriga myndigheten ska klarlägga möjligheterna att samordna ansökningarna genom samarbete mellan trafikidkarna. Det ska inte längre vara möjligt att tillämpa behovsprövning inom trafik på marknadsvillkor.

Den som ansöker om ett tillstånd för linjebaserad trafik och den som ansöker om ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska i sin ansökan informera om sitt kvalitetslöfte om trafik tjänster. Bestämmelser om kvalitetslöftet föreslås i 48 §. Alternativt ska sökanden kunna tillämpa ett kvalitetslöfte som getts av en sammanslutning av företag. Om sökanden redan bedriver annan trafik räcker det med att i ansökan uppge den webbadress där kvalitetslöftet finns. Om ansökan är bristfällig på denna punkt, ska myndigheten begära att den kompletteras genom förfaranden enligt förvaltningslagen. Behandlingen av ansökan får då vänta på kompletteringen.

I ansökan ska också lämnas uppgifter om eventuellt samarbete mellan trafikidkare. Trafikidkarna kan samarbeta i enlighet med rådets förordning (EG) nr 169/2009 om till-

lämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar.

Bestämmelser som kompletterar trafikavtalsförordningen

Behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen definieras i 14 § i den nya lagen. Till denna del har förslaget motiverats under rubriken Behöriga myndigheter.

I 6 kap. föreslås bestämmelser som kompletterar trafikavtalsförordningen. I kapitlet bestäms närmare om upphandlingsförfarandet i synnerhet när koncessionsavtal konkurrensutsätts och om den öppenhet för insyn som förutsätts i fråga om överdrivet offentligt stöd som förbjuds i förordningen.

Trafikavtalsförordningen gör det möjligt att tillämpa upphandlingsnormer enligt upphandlingslagen när den behöriga myndigheten skaffar trafiktjänster genom att köpa en viss, noggrant definierad produktionsinsats. Det handlar om ett sådant förfarande när enstaka turer köps och när den s.k. beställarutförar-modellen tillämpas.

I artikel 5.3 i trafikavtalsförordningen finns bestämmelser om förfaranden som ska tillämpas när ett avtal om allmän trafik uppfyller rekvisitet för tjänstekoncession enligt 5 § 6 punkten i upphandlingslagen. I artikel 7 bestäms om offentliggörande. Bestämmelserna är dock mycket generella och principiella och tillhandahåller därför inte tillräckliga normer för förfarandet för den behöriga myndighet som ansvarar för upphandlingen. I lagen föreslås därför upphandlingsbestämmelser som täcker de olika faserna vid upphandling. I förordningen finns tillräckligt noggranna bestämmelser om upphandling utan något anbuds-förfarande. Till denna del föreslås därför inte några kompletterande nationella bestämmelser. Dessa bestämmelser i förordningen ska tillämpas i stället för upphandlingslagen. I 8 § i upphandlingslagen föreslås dessutom en bestämmelse som skapar klarhet i tillämpningsområdet för kollektivtrafiklagen och upphandlingslagen.

Det föreslås att den kompletterande regleringen ska genomföras i förhållandevis snäv form och så att onödiga skillnader jämfört med upphandlingslagen undviks. Där- emot kommer paragraferna att bilda en helhet

och i dem beaktas terminologiska och övriga skillnader mellan trafikavtalsförordningen och upphandlingslagen.

Bestämmelserna om konkurrensutsättning av koncessionsavtal kommer att innehålla följande element: att utse och fastställa upphandlingsförfaranden, bestämmelser om annonsering av upphandlingen och de minimitider som ska tillämpas i samband med detta samt bestämmelser om innehållet i anbuds-förfrågan, val av anbudsgivare och val av anbud. Dessutom föreslås bestämmelser om förhandlingar efter anbudsinslämningen, om tilläggsbeställning, om förlängning av avtalet och om upphandlingsbeslut. I 53 § 2 mom. bestäms om rättsmedel i fråga om upphandling så som förutsätts i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen. Beträffande det sistnämnda sakkomplexet hänvisas i huvudsak till upphandlingslagen.

Bilagan till trafikavtalsförordningen innehåller bestämmelser som ålägger trafikföretagen att föra separata redovisningar för att öka insynen och undvika korssubventioner. Den bestämmelsen och bilagan till förordningen kompletteras med bestämmelser som gäller uppgifternas offentlighet, sekretess och förvaring av uppgifterna.

4 Propositionens konsekvenser

Syftet med reformen är att utveckla nivån på servicen i kollektivtrafiken så att människorna i hela landet har tillgång till sådana nödvändiga kollektivtrafiktjänster som svarar mot deras dagliga behov av att förflytta sig. Ett annat mål är att nivån på servicen ska vara så pass hög att andelen för det kollektiva färd-sättet ökar inom trafiken i och mellan rikligt befolkade stadsregioner. Som en lag-ändring med anknytning till näringsverksamhet påverkar den verksamhetsmiljön för busstrafiken. Ändringarna blir dock inte verklig- het utan myndigheternas åtgärder. Avsikten är att ändringarna ska medföra positiva konsekvenser för konsumenterna och den ekonomiska välfärden i samhället.

Man har låtit utföra en separat bedömning av konsekvenserna av kollektivtrafiklagen. Konsekvensbedömningen utfördes av Tempo Economics Oy. I konsekvensbedömningen granskades två alternativ som jämfördes med

den ”grundfära” där man i framtiden skulle befinna sig om lagen inte ändrades. Enligt det första undersökta alternativet är all kollektivtrafik som bedrivs med buss marknadsmässig, dvs. omfattas bara av s.k. minimireglering (nedan marknadsvillkorsmodellen). Enligt det andra undersökta alternativet är snabbturstrafiken (fjälltrafiken) marknadsmässig och den övriga busstrafiken trafik enligt trafikavtalsförordningen (nedan trafikavtalsmodellen). Busstrafiken skulle basera sig på koncessionsavtal mellan myndigheten och trafikidkaren i enlighet med trafikavtalsförordningen. I båda modellerna är antagandet att beställar-utförar-modellen fortsätter att tillämpas som tidigare i Helsingforsregionen, i Åbo och i Tammerfors. Förslaget till kollektivtrafiklag gör det möjligt att genomföra båda alternativen och flera andra varianter. Myndigheternas beslut avgör vilken kombination som genomförs.

I konsekvensbedömningen bedömdes dessutom hur en fortsättning enligt nuläget skulle påverka den offentliga ekonomin och omsättningen inom branschen.

De konsekvenser som presenteras i det följande innehåller referat av den ovan nämnda konsekvensbedömningen, som har kompletterats utgående från andra disponibla källor och utlåtanden. De referat som gäller Tempo Consulting Oy:s konsekvensbedömning har åtskilts från de övriga bedömningarna genom en anteckning i slutet av stycket, (Tempo)

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Inledning

Eftersom offentligt stöd kan betalas endast i enlighet med trafikavtalsförordningen, följer de viktigaste ekonomiska konsekvenserna av trafikavtalsförordningen och inte av den nationella lagen.

När de ekonomiska konsekvenserna av lagändringen analyseras går det inte att jämföra den framtida situationen med dagsläget eller med t.ex. befintliga statistiska uppgifter om nuläget. Det är en motiverad utgångspunkt att jämföra de ändringar som ägt rum efter det att ekonomin har sökt ett nytt balansläge med den ”grundfära” där man skulle befinna sig om lagen inte ändrades. (Tempo)

Konsekvenser för hushållen

Den nya kollektivtrafiklagen har konsekvenser för hushållen åtminstone i och med att nätet för linjernas rutter inom busstjänsterna, prissättningen och kvaliteten ändras. Marknadsvillkorsmodellen kommer att styra företagsverksamheten inom branschen i en riktning där efterfrågan tydligare än för närvarande bestämmer hur utbudet utvecklas. Nätet för rutterna kommer sannolikt att förtätas i stadsregionerna och andra områden med livlig efterfrågan samt inom snabbturstrafiken. På landsbygden kan nätet däremot eventuellt glesna. Priserna för passagerare kan utsättas för ett tryck på sänkning jämfört med en situation där nuläget fortgår. På en del av rutterna kan biljettpriserna trots allt stiga jämfört med alternativet att nuläget fortgår. Tjänsterna kommer att bilda ett mångsidigare spektrum än för närvarande. På grund av den större invånartätheten i städerna kommer en majoritet av hushållen att dra nytta av förändringen. De negativa konsekvenserna kommer att drabba i synnerhet icke-bilburna hushåll på landsbygden. Om det allmänna fortsätter att subventionera kollektivtrafiken genom att sänka priserna för passagerare eller genom att köpa kompletterande trafik, kommer både de positiva och de negativa verkningarna av marknadsvillkorsmodellen att bli lindrigare än verkningarna av en renodlad marknadsvillkorsmodell. (Tempo)

Vid tillämpning av trafikavtalsmodellen beror konsekvenserna av ändringen i sista hand av myndigheternas beslut, vilket innebär att konsekvenserna inte har kunnat prognostiseras på samma sätt. Om kraven på nivån på servicen motsvarar den nuvarande nivån på servicen, kommer inte konsekvenserna för hushållen att vara betydande jämfört med att nuläget fortgår. (Tempo)

Konsekvenser för företagen

Inom marknadsvillkorsmodellen kommer trycket på sänkta biljettpriser att öka jämfört med att nuläget fortgår. Det innebär att omsättningen för bussbranschen sannolikt minskar något i förhållande till referenssituationen. Ändringen kommer att försämra företa-

gens lönsamhet. Reformen gagnar sådana företag som anpassar sig till den nya situationen och framgångsrikt lyckas agera under förhållanden på marknadsvillkor. (Tempo)

Enligt trafikavtalsmodellen kommer buss-tjänsterna i princip att börja omfattas av konkurrensutsättning. Konkurrensen är av annan karaktär än i samband med marknadsvillkorsmodellen, eftersom konkurrens förekommer endast under fasen för anbuds-förfarandet. Branschkonsekvenserna beror av myndigheternas beslut, vilket gör det svårt att prognostisera dem. (Tempo)

Ett kvalitetslöfte om trafik-tjänster enligt 48 § i lagförslaget kommer att bidra till att kollektivtrafiken ökar i popularitet. Ett ökat antal passagerare inom kollektivtrafiken kommer i sin tur att förbättra företagets resultat.

Bestämmelserna i 52 § i lagförslaget gör det möjligt att transportera enbart gods med buss inom beställningstrafik och köptrafik. Det skapar nya affärsmöjligheter för trafikidkarna och främjar uppkomsten av effektiva transporthelheter.

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Grundfäran för bussverksamhetens utveckling om branschregleringen fortgår i sin nuvarande form medför utmaningar i fråga om tillräckligheten hos den offentliga finansieringen. Om den utveckling som skett under 2000-talet fortgår, kommer man år 2019 att resa klart mindre med buss än i dag. Enligt prognoserna kommer efterfrågan på busstrafik att sjunka med 25–32 procent jämfört med år 2007 när det gäller landsbygdstrafik och trafiken i andra stadsregioner än Helsingfors, Åbo och Tammerfors. Snabbturstrafiken ser ut att behålla sin ställning. Den offentliga direkta finansieringen kommer att stiga med 92–99 procent jämfört med år 2007 inom landsbygdstrafiken och trafiken i andra stadsregioner än Helsingfors, Åbo och Tammerfors. Det innebär ett tillägg om 93 miljoner euro för den offentliga finansieringen, varav största delen kommer att riktas till kommunsektorn. Det ovan nämnda innebär att de offentliga skattemedlens kalkylerade effekt per reskilometer och per passagerare kommer att sjunka tydligt jämfört med nuläget. Bran-

schens omsättning kommer att stiga till över 1 miljard euro. (Tempo)

Marknadsvillkorsmodellen kommer att effektivisera användningen av offentliga skattemedel inom busstrafiken. Kalkylmässigt kommer marknadsvillkorsmodellen att medföra årliga besparingar om ca 190 miljoner euro jämfört med att nuläget fortsätter år 2019. Reformen kommer att ha positiva samhällsekonomiska konsekvenser när produktiviteten förbättras. Följderna påverkas av om modellen genomförs i renodlad form eller så att det allmänna alltjämt subventionerar en del av passagerarpriserna eller köper kompletterande trafik. Besluten fattas i sista hand av de behöriga myndigheterna och därför är det omöjligt att förutse konsekvenserna. (Tempo)

Inom trafikavtalsmodellen kommer konkurrensen att ha en annan karaktär än i samband med trafik på marknadsvillkor. Om anbuds-förfaranden ordnas tillräckligt ofta och om den ökade effektivitet som den växande konkurrensen åstadkommer och den sänkning av kostnaderna som detta medför beaktas i koncessionsavtalspriserna, kommer modellen att effektivisera användningen av skattemedel inom ordnandet av busstrafik jämfört med att nuläget fortgår. (Tempo)

Samhällsekonomiska konsekvenser

Marknadsvillkorsmodellen har klart positiva totalekonomiska konsekvenser. Jämfört med att nuläget fortgår möjliggör en övergång till marknadsvillkorsmodellen en bättre produktivitet utveckling för branschen och positiva samhällsekonomiska konsekvenser. Reformen kommer att förbättra förutsättningarna för konkurrens inom bussbranschen betydligt och effektivisera branschen. Reformen kommer också att effektivisera användningen av offentlig finansiering inom busstrafiken. (Tempo)

Också vid tillämpning av trafikavtalsmodellen blir det möjligt att förbättra produktivitet utvecklingen för branschen och därigenom åstadkomma positiva samhällsekonomiska konsekvenser. Konsekvenserna kommer dock sannolikt att vara mindre omfattande än enligt marknadsvillkorsmodellen. Viktiga aspekter med tanke på de samhällseko-

nomiska och de totalekonomiska konsekvenserna är åtminstone det praktiska genomförandet av anbudsförfaranden, avgränsningarna av de regioner som konkurrensutsättningen gäller och samordningen mellan regionerna när kollektivtrafiktjänsterna planeras, periodiseringen av anbudsförfarandena, de tröskelvärden som tillämpas samt de avtalsvillkor som slagits fast i koncessionsavtalen och tillsynen över avtalsvillkoren. (Tempo)

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Konsekvenser för relationerna mellan myndigheterna

Enligt propositionen ska länsstyrelserna och särskilt utsedda kommuner alltså vara behöriga myndigheter. Samkommunen Helsingforsregionens trafik ska vara behörig myndighet i stället för Esbo, Helsingfors och Vanda stad. I samkommunen ingår även Grankulla och Kervo stad och Kyrkslätt kommun. På samkommunen Helsingforsregionens trafik överförs Esbo, Helsingfors och Vanda stads uppgifter och en del av uppgifterna för länsstyrelsen i Södra Finlands län. Enligt lagförslaget ska en del av uppgifterna för länsstyrelsen i Södra Finlands län överföras på Lahtis stad. Till skillnad från tidigare ska Lahtis stad vara behörig myndighet inom området för kommunerna Artsjö, Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä. Enligt lagförslaget ska en del av uppgifterna för länsstyrelsen i Södra Finlands län också överföras på Tavastehus stad. Till skillnad från tidigare ska Tavastehus stad vara behörig myndighet inom området för kommunerna Hattula och Janakkala. Det föreslås att Salo stad ska bli behörig myndighet, och på den överförs en del uppgifter från länsstyrelsen i Västra Finlands län. Varkaus ska inte längre vara behörig myndighet och dess uppgifter överförs på länsstyrelsen i Östra Finlands län. Antalet behöriga myndigheter minskar från 34 till 31. Konsekvenser för myndigheternas uppgifter och tillvägagångsätt

De konsekvenser som införandet av marknadsvillkorsmodellen har för myndigheterna beror av beslut som gäller subventionering av biljettpiserna och av eventuella kompletterande köp. I dagens läge är det myndigheternas uppgift att bevilja kollektivtrafik- och linjetrafiktillstånd. Marknadsvillkorsmodellen innebär att myndigheternas uppgift som beviljare av behovsprövade linjetrafiktillstånd slopas. Enligt en renodlad marknadsvillkorsmodell slopas även köpen av kompletterande trafik och subventioneringen av biljettpiserna. Alla dessa faktorer innebär att myndigheternas arbetsuppgifter minskar i väsentlig grad. Om marknadsvillkorsmodellen genomförs så att den offentliga sektorn köper kompletterande trafik och subventionerar biljettpiserna, kommer myndigheternas arbetsuppgifter inte att minska lika mycket. Det handlar då närmast om att arbetsuppgifterna ändras – myndigheternas arbetsinsatser behövs i högre grad för att köpa trafik och i mindre grad för att ha hand om tillståndsuppgifter. (Tempo)

Enligt trafikavtalsmodellen kommer mängden och arten av myndigheternas arbetsuppgifter att förändras för de myndigheter som har haft hand om uppgifter i anslutning till ordinär linjetrafik och lokaltrafik. Konkurrensutsättning och köp av trafik kommer att bli den huvudsakliga uppgiften. Myndigheterna ska också kunna åta sig trafik- och linjeplanering. Å andra sidan kan myndigheterna koncentrera sig på att bestämma i första hand kraven för nivån på servicen och låta de företag som deltar i anbudsförfaranden överta den exakta planeringen av trafiken och linjernas rutter. Planeringen kan också utföras i form av beställningsarbete. (Tempo)

En övergång till koncessionsavtal kommer att minska antalet överklagbara upphandlingsbeslut, eftersom koncessionsavtalen utgör mera omfattande helheter än de nuvarande köpeavtalen. Det här kommer sannolikt att minska antalet ansökningar hos marknadsdomstolen.

Det fastställande av nivån på servicen som föreslås i 4 § i den nya lagen kommer att medföra delvis nya uppgifter för de behöriga myndigheterna. Inom projektet Ketju har man redan fastställt nivån på servicen i medelstora stadsregioner. Den konsult som anli-

tats för arbetet har behövt två till fem dagar arbetstid för varje objekt där nivån på servicen har fastställts. Dessutom har det förts två till fem överläggningar med de olika parterna. Arbetsmängden kommer att minska i fortsättningen, eftersom de fastställda nivåerna på servicen bara behöver uppdateras.

Övergångsperioden enligt propositionen medför extraarbete av engångsnatur för myndigheterna då linjetrafiktillstånden ersätts med trafikavtal för övergångsperioden.

Konsekvenser för personalen och organisatoriska konsekvenser

Det kan antas att behovet av arbetskraft minskar enligt den renodlade marknadsvillkorsmodellen, vilket medför kostnadsbesparingar inom den offentliga sektorn. Om marknadsvillkorsmodellen genomförs så att den offentliga sektorn köper kompletterande trafik och subventionerar biljettpriserna, kommer myndigheternas arbetsuppgifter inte att minska lika mycket. Om trafik som bedrivs på marknadsvillkor försämrar trafik-tjänsterna i glesbebyggda områden, kan det antas att köpandet av kompletterande trafik-tjänster kommer att erbjuda arbetsuppgifter för åtminstone lika många tjänstemän som i dag. När arbetsuppgifterna ändras måste det ordnas utbildning för de nya uppgifterna, vilket åtminstone i någon mån medför merkostnader. (Tempo)

Trafikavtalsmodellen innebär att konkurrensutsättning och köp av trafik blir den huvudsakliga uppgiften för myndigheterna, och då behövs det utbildning för de nya uppgifterna. Det behövs mera personal, om planeringen av trafiken och linjernas rutter blir en uppgift för myndigheterna. (Tempo)

Som exempel på vilka konsekvenser en förändring har på myndigheternas personal kan presenteras uppgifter enligt en utredning som gäller Uleåborgs stad. Enligt den förhandsutredning (2008) som WSP och WayStep Consulting gjort i fråga om alternativa modeller för organisering av lokaltrafiken i Uleåborg har Uleåborg för närvarande resurser för beställar- och myndighetsuppgifter inom kollektivtrafiken motsvarande 0,4 årsverken. I utredningen bedömdes att enligt en

marknadsvillkorsmodell med biljettstöd uppgår myndighetens resursbehov till 1–1,5 årsverken. Enligt en modell baserad på koncessionsavtal behövs det uppskattningsvis minst två personer för att sköta enbart uppgifter i anslutning till kollektivtrafiken. Enligt en beställar-utförar-modell behövs det en enhet med fem personer så som vid kollektivtrafikbyråerna i Åbo och Tammerfors, en biljettförsäljningsorganisation med minst två personer och en person inom marknadsföringen.

4.3 Miljökonsekvensbedömning

En målsatt ökning av andelen för det kollektiva färd sättet kommer att ha positiva konsekvenser för miljön. Om andelen för det kollektiva färd sättet ökar och andelen för färd sättet med personbilar samtidigt minskar, kommer den totala mängden skadliga trafikutsläpp att minska. Luftkvaliteten kommer att förbättras och bullret och trafikstockningarna kommer att minska. De positiva miljökonsekvenserna kommer att gälla i synnerhet stadsregioner, där trivselen i stadsmiljön kommer att öka i väsentlig grad. Det är viktigt att främja kollektivtrafiken också med tanke på möjligheterna att bromsa upp klimatförändringen.

4.4 Övriga samhällsliga konsekvenser

Konsekvenser för medborgarna och verksamheten i medborgarsamhället

Ett målsatt trygghet och främjande av en tillräcklig nivå på servicen i kollektivtrafiken ger bättre möjligheter än tidigare för människorna att leva och verka utan egen bil. Den nya lagen innebär att fastställandet av nivån på servicen blir heltäckande. Upprepat fastställande av nivån på servicen säkerställer att saker och ting ses över regelbundet. Hörandet av parterna under processens gång ökar medborgaraktiviteten och möjligheterna att påverka. Enligt förslaget gäller det att vid planeringen av nivån på servicen och vid trafikplaneringen ta hänsyn till olika befolkningsgrupper, såsom barn, unga, kvinnor,

män, äldre personer och handikappade. Egen aktivitet och möjligheter att förflytta sig självständigt för alla befolkningsgrupper främjar rörelsefriheten och medverkan i verksamheten i samhället. Också ett av hindren för att söka arbete undanröjs. Kollektivtrafiklagen ökar därmed på många sätt den sociala jämlikheten.

Sociala konsekvenser och konsekvenser för hälsan

Kollektivtrafiklagen ger människorna möjligheter till ett självständigt liv och till samhällelig medverkan, vilket bidrar till att undvika utslagning och kan främja socialt umgänge. En ökning av andelen för det kollektiva färdssättet förbättrar luftkvaliteten, vilket främjar hälsan i synnerhet i stadsregionerna.

Konsekvenser för jämlikheten, barnen och jämställdheten mellan könen

Ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik gör det möjligt för dem som inte har bil eller körkort att röra sig. Barns och ungas möjligheter att på egen hand ta sig till sina hobbyer förbättras, vilket främjar deras jämlikhet. Samtidigt kan föräldrarna befrias från att skjutsa barnen och ungdomarna.

För närvarande är en stor del av dem som anlitar kollektivtrafiken kvinnor. Bättre kollektiva trafikförbindelser främjar omedelbart deras möjligheter att förflytta sig. Insatser för att beakta männens särskilda behov när nivån på servicen fastställs och trafiken planeras kan öka männens andel som anlitare av kollektivtrafiken, vilket främjar jämställdheten.

Företagarna inom bussbranschen är i regel män. Företagsverksamheten inom den linjebaserade trafiken har i regel baserat sig på nedärvda företag och företagsköp. Det har därför varit svårt för nya företagare att börja bedriva linjebaserad trafik. Det här har inte främjat möjligheterna att skapa större jämställdhet inom branschen eller kvinnornas möjligheter att komma in i branschen. I och med den nya kollektivtrafiklagen kommer det att uppkomma nya tillfällen att bedriva linjebaserad trafik oavsett om trafikavtalsför-

ordningen eller marknadsvillkorsmodellen tillämpas. De nya möjligheterna kan medföra att könsfördelningen bland företagarna balanseras.

I propositionen föreslås att tillträdet som trafikidkare ska förenhetligas i förhållande till lagen om kommersiella godstransporter på väg och lagen om taxitrafik. För att få delta i ett prov enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter har det tidigare krävts en företagarkurs i busstrafik eller fem års praktisk erfarenhet i ledande uppgifter i ett företag inom persontrafiken. Det föreslås att det ska bli möjligt att delta i provet redan med två års praktisk erfarenhet. Den föreslagna ändringen underlättar möjligheterna för nya företagare att komma in i branschen, vilket också kan skapa större balans i könsfördelningen bland företagarna inom branschen.

Konsekvenser för sysselsättningen och arbetslivet

Om nivån på servicen kvarstår på dagens nivå, kommer den skärpta konkurrensen och kostnadsbesparingarna till följd av den att ta sig uttryck i ett minskat antal sysselsatta personer. Målet att höja nivån på servicen kommer att resultera i fler arbetstillfällen. Utvecklingen av anropsstyrd kollektivtrafik kommer att förändra karaktären hos busschaufförernas arbete i jämförelse med att köra linjetrafik. Anropsstyrd kollektivtrafik är inte som sådan något nytt fenomen, eftersom t.ex. servicebussar redan nu har körts enligt en liknande verksamhetsidé.

Konsekvenser för den regionala utvecklingen

Tryggandet i hela landet av nödvändiga kollektivtrafiktjänster som svarar mot de dagliga behoven att förflytta sig säkerställer alla medborgares möjligheter att röra sig. Genom beslut av de behöriga myndigheterna kan man trygga möjligheterna att bevara kollektivtrafiktjänsterna också på landsbygden, vilket trafiken på marknadsvillkor inte kan göra.

Konsekvenser för brottsbekämpningen och tryggheten

I 56 § 1 mom. i den nya lagen föreslås en bestämmelse enligt vilken straffmaximum för bedrivande av olovlig busstrafik ska höjas från tre månader till sex månader. Med hjälp av ändringen kan man bereda sig på att tillsynen har tillgång till tillräckligt effektiva medel i händelse av att det uppstår problematiska situationer. Ändringen är nödvändig för att förhindra svart ekonomi. Ändringen gör det möjligt för polisen att undersöka bokföringen hos den som har bedrivit olovlig verksamhet och på så sätt utreda förtjänsten av den olovliga verksamheten när den som misstänks för brott inte är samarbetsvillig. Det här underlättar förundersökningen.

Den föreslagna bestämmelsen om trafiktillståndsförseelse i 56 § 2 mom. tillhandahåller nya möjligheter att övervaka trafiken. Det föreslås en bestämmelse om bötesstraff för den som överlåter ett trafiktillstånd för att användas av någon annan och den som försummar skyldigheten att medföra eller att visa upp trafiktillståndet.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts i en arbetsgrupp bestående av företrädare för statliga myndigheter, huvudstadsregionens samarbetsdelegation, Finlands Kommunförbund, arbetsgivarorganisationer samt trafikidkare och deras organisationer. Dessutom har det ordnats ett flertal separata möten med myndigheterna och trafikidkarna. Tjänstemän vid kommunikationsministeriet har presenterat det centrala innehållet i propositionen vid ett flertal möten som ordnats av länsstyrelserna och Bussförbundet. Dessutom har det tillsatts tre arbetsgrupper för att bereda genomförandet av trafikavtalsförordningen och ärenden som hänförs till offentlig finansiering av kollektivtrafiken. Konsekvensbedömningen beställdes från Tempo Economics Oy. Regeringspropositionen har till övervägande del avfattats som tjänsteuppdrag.

Utlåtande om förslaget till proposition begärdes hos mer än 100 instanser. Utlåtande

begärdes hos statens centralförvaltning, behöriga myndigheter, kommuner samt organisationer som företräder kommunerna, trafikidkarna, passagerarna, näringslivet, arbetsgivarna och arbetstagarna. Det inkom 100 utlåtanden. Det har sammanställts ett referat över utlåtandena.

Remissinstanserna förhöll sig positivt till förslaget om fastställande av nivån på servicen. Justitieministeriet konstaterade att enligt trafikavtalsförordningen har de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna rätt och skyldighet att avgöra om de ska tillämpa trafikavtalsförordningen när de ordnar kollektivtrafiken eller om de ska nöja sig med de tjänster som uppkommer på marknadsvillkor. Enligt de behöriga myndigheterna ger trafikavtalsförordningen och kollektivtrafiklagen den behöriga myndigheten mångsidigare möjligheter än enligt det nuvarande systemet när det gäller att uppnå de mål för nivån på servicen i kollektivtrafiken som de uppställt. De gör det också möjligt för nya innovationer och företagare att inträda i branschen. I ett flertal utlåtanden från kommunsektorn konstaterades att trafiken på marknadsvillkor knappast kommer att höja nivån på servicen så att den motsvarar fastställandena av nivån på servicen.

Arbets- och näringsministeriet har i sitt utlåtande framfört att upphandlingsannonsersystemet måste ändras i och med att kollektivtrafiklagen stiftas. Kommunikationsministeriet svarar för dessa kostnader.

Konkurrensverket, centralhandelskammaren, vissa bussföretag och flera städer ansåg en minimireglering enligt propositionen vara bra. I några utlåtanden framfördes önskemål om att behovsprövning bör tas in i förhandsregleringen av trafiken på marknadsvillkor eller att det bör hittas en sådan laglig metod i analogi med behovsprövning som gör det möjligt att på förhand förhindra uppkomsten av överkapacitet inom marknadsvillkorsmodellen. Det har inte varit möjligt att foga behovsprövning till marknadsvillkorsmodellen, eftersom EU-lagstiftningen gör det omöjligt att begränsa konkurrensen mellan företagen och begränsa utbudet inom trafik som bedrivs på marknadsvillkor. Det har dock ansetts möjligt att i lagförslaget inkludera en ringa möjlighet till förhandsreglering som

grundar sig på rättsprövning också inom trafiken på marknadsvillkor.

Utlåtandena innehöll flera förslag som har beaktats vid den fortsatta beredningen. Lagens tillämpningsområde och förhållande till upphandlingslagen har preciserats utgående från utlåtandena. Ställningen för andra än tillståndsmyndigheterna har gjorts tydligare och betydelsen av samarbete mellan myndigheterna har betonats.

På basis av utlåtanden ströks en bestämmelse om reglering i efterhand av trafiken på marknadsvillkor i händelse av störningar på marknaden. Bestämmelserna om konsumentskydd uteblev bortsett från bestämmelserna om trafikidkarnas kvalitetslöfte.

Enligt huvudregeln ska ett trafikavtal för övergångsperioden ingås för samma tid som linjetrafiktillståndet är i kraft. För att säkerställa en anpassningstid för trafikidkarna ska trafikavtalen för övergångsperioden dock alltid ingås åtminstone till utgången av juni 2014, om trafikidkaren så önskar. Bland övergångsbestämmelserna finns också en bestämmelse som gör det möjligt att säga upp trafikavtalet för övergångsperioden.

6 Samband med andra propositioner

Vid finansministeriet bereds en lag som gäller samarbete kring avfallshanteringen och kollektivtrafiken i huvudstadsregionen. Genom lagen kommer de fyra kommunerna i huvudstadsregionen, dvs. städerna Esbo, Helsingfors, Grankulla och Vanda, att åläggas skyldighet att i form av samarbete sköta ordnandet av avfallshanteringen och planeringen av kollektivtrafiken i regionen samt uppgifter i anslutning till upphandling av tjänsterna. Det bör inrättas två separata samkommuner för skötseln av uppgifterna. Andra kommuner ska kunna ansluta sig till samkommunen. Avsikten är att den nya samkommunen Helsingforsregionens trafik ska vara behörig myndighet enligt 12—14 § i den nämnda lagen. Regeringspropositionen kommer att överlämnas under vårsessionen 2009. De två propositionerna har anpassats till varandra.

I den föreslagna kollektivtrafiklagen finns inte längre några bestämmelser om tillståndspliktig sjuktransport. Vid social- och arbetsministeriet har det inletts ett beredningsarbete där målet är att regleringen av tillståndspliktig sjuktransport och sjuktransporttaxorna ska börja omfattas av den lagstiftning som hör till social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag**1.1 Kollektivtrafiklag****1 kap. Allmänna bestämmelser**

1 §. Tillämpningsområde. Enligt 1 mom. ska lagen tillämpas på trafik på väg med buss, om inte något annat följer av trafikavtalsförordningen. I momentet klargörs dessutom vilka bestämmelser i lagen som ska tillämpas på både trafik på marknadsvillkor och trafik som avses i trafikavtalsförordningen. I momentet föreslås dessutom en bestämmelse om vilka bestämmelser i lagen som ska tillämpas enbart på trafik som avses i förordningen.

Enligt 10 § i fordonslagen (1090/2002) avses med buss (fordon i kategori M2 och M3) ett för persontransport tillverkat fordon med plats för fler än åtta personer utöver föraren. Totalmassan för en buss i kategori M2 är högst 5 ton och i kategori M3 över 5 ton.

I 2 mom. i paragrafen om lagens tillämpningsområde införs begreppet yrkesmässig, som tillämpas inom taxitrafik och som tidigare fram till 1991 var ett kännetecken på trafik som förutsätter trafik tillstånd. Begreppet yrkesmässig trafik ska uppfattas i vid bemärkelse så att det utöver egentlig näringsverksamhet också omfattar annan transport som utförs i förvärvssyfte. Även persontransport som utförs som bisyssla eller i samband med en annan näring mot ersättning anses vara trafik som kräver trafik tillstånd.

Lagen ska tillämpas på trafik som bedrivs på väg. Med begreppet förstås detsamma som i vägtrafiklagen (267/1981). Enligt 2 § i vägtrafiklagen är väg en allmän benämning som används för bl.a. allmänna och enskilda vägar, gator, byggnadsplanevägar, torg och andra områden som är avsedda för allmän trafik eller allmänt används för trafik.

I 3—5 mom. föreslås bestämmelser om till vilka delar lagen ska tillämpas på spårtrafik, flygtrafik och godstransport med buss.

2 §. Definitioner. I paragrafen definieras de centrala begreppen i lagen. I 1 punkten defi-

nieras begreppet kollektivtrafik i anslutning till lagens tillämpningsområde och namn, vilket inrymmer både trafik som bedrivs på marknadsvillkor och trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Merparten av bestämmelserna i lagen gäller kollektivtrafik med buss, men bestämmelser som hänför sig till trafikavtalsförordningen ska också tillämpas på spårtrafik.

Med kollektivtrafik avses i den nya lagen landtrafik som bedrivs för att transportera ”kollektivt”. Sedvanlig taxitrafik faller alltså utanför begreppet. Trots att målet har fastställts på detta sätt händer det ofta i kollektivtrafiken att fordonet transporterar bara ett fåtal eller inga passagerare. Det kan bero på t.ex. att efterfrågan tillfälligt är liten, att passagerarna stiger av redan före ändhållplatsen eller att kombinationen av transporterna i vissa fall inte har nått det ursprungligen avsedda resultatet, dvs. att flera människor ska transporteras samtidigt.

Enligt 6 a § i den gällande persontrafiklagen får inte körningar från taxistationer tas emot när beställningstrafik bedrivs med stöd av ett kollektivtrafik tillstånd. Ett kollektivtrafik tillstånd får dessutom förenas med villkor som förtydligar arbetsfördelningen mellan taxibilar och bussar. Det framgår dock redan av trafikmärket att en taxistation är avsedd enbart för taxibilar. Trafik tillståndsvillkoren har inte alltid haft önskad verkan. I punkten föreslås därför att bestämmelserna ersätts med en begränsning som ingår i begreppet kollektivtrafik. I 9 § förbjuds dessutom mottagande av körningar från taxistationer.

Begreppet trafik på marknadsvillkor definieras negativt i 2 punkten. Med trafik på marknadsvillkor avses all sådan trafik som inte har ordnats i enlighet med trafikavtalsförordningen och på vilken den nya lagen ska tillämpas i sin helhet bortsett från 6 kap, 14 § och 53 § 2 mom. Också köptrafik enligt persontrafiklagen ska betraktas som trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Trafik på marknadsvillkor ska kunna bestå av beställningstrafik, linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik. Kundinkomster som betalas med stöd av speciallagstiftning

eller offentligt stöd som betalas med stöd av allmänna bestämmelser undanröjer inte att trafiken bedrivs på marknadsvillkor.

I 3 punkten föreslås en definition av beställningstrafik på samma sätt som i lagen om taxitrafik.

I 4 punkten föreslås att begreppet linjebaserad trafik införs, vilket i huvudsak motsvarar linjetrafik enligt persontrafiklagen. Det nya begreppet införs för att trafik som bedrivs på den rutt som fastslagits i trafiktillståndet och som avses i den lag som föreslås bli upphävd ska kunna åtskiljas från motsvarande trafik enligt den nya lagen. Det här behövs eftersom linjebaserad trafik avviker från linjetrafik i fråga om tillträdet till marknaden. Definitionen är också något noggrannare än definitionen av linjetrafik. En nyhet är att tillståndsstyrelsens myndighet alltid fastställer ändpunkterna för rutten. Det här motsvarar den etablerade tolkningen även i stadsregioner när tillståndet beviljas av någon annan än en myndighet i staden.

Det föreslås att begreppet anropsstyrd trafik lyfts upp till lagnivå i 5 punkten. En motsvarande definition har tillämpats enligt statsrådets förordning om statsunderstöd för kollektivtrafik (1153/2008).

Till följd av lagens tillämpningsområde avses med linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik i den nya lagen enbart trafik på marknadsvillkor. Samma benämningar kan dock användas inom trafik som ordnas i enlighet med trafikavtalsförordningen. Det här är motiverat framför allt därför att kunderna vanligen inte vet och inte heller så som anlitare av tjänsten behöver veta om det är fråga om trafik som bedrivs på marknadsvillkor eller trafik som bedrivs i enlighet med trafikavtalsförordningen.

I 6—9 punkten föreslås kortformer för namnen på vissa av gemenskapslagstiftningens förordningar och direktiv och på överenskommelsen om tillfällig internationell trafik.

Definitionen av trafikansvarig ledare i 10 punkten motsvarar i hög grad den gällande bestämmelsen, men definitionen har harmoniserats med lagen om taxitrafik och lagen om kommersiell godstransport på väg genom att den har kompletterats med ett omnämnande av att den trafikansvarige ansvarar för

att trafiken bedrivs i enlighet med lagen och också annars på behörigt sätt. I enlighet med den föreslagna 47 § ska trafiken också bedrivs med yrkesskicklighet och omsorgsfullt.

I 11 punkten definieras koncessionsavtal, som motsvarar begreppet tjänstekoncession i upphandlingslagen. För den finskspråkiga lagen innebär förslaget att benämningen förkortas, dvs. 'käyttöoikeussopimus' i stället för 'palveluja koskeva käyttöoikeussopimus'. Med koncession avses rättighet och skyldighet att sköta kollektivtrafiken inom en separat angiven del av det kollektiva trafiknätet så att trafikidkaren får intäkterna av biljetterna och ansvarar för kostnaderna för trafiken och på motsvarande sätt kan bidra till ökad omsättning genom sitt eget planerings- och marknadsföringsarbete. Trafikidkaren kommer alltså att ta på sig de ekonomiska riskerna med tillhandahållandet av servicen. Enligt EG-domstolens tolkning är det kännetecknande för en koncession att den som innehar rättigheten får en betydande del av inkomsterna från kunderna.

3 §. Lagens syfte. I paragrafen fastslås lagens syfte på ett allmänt plan. Avsikten är att styra de behöriga myndigheterna när de med stöd av 4 § ska fastställa nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt område.

Nivån på servicen ska svara mot människornas nödvändiga dagliga behov av att förflytta sig. Hit hör resor för att uträtta ärenden, skolresor och arbetsresor samt förbindelser till fjärrtrafiken. Med rikligt befolkade stadsregioner avses områden med fler än 50 000 invånare, där andelen arbetsresor (pendling) till centrumstaden överstiger 10 procent. I sådana stadsregioner och mellan dem bör nivån på servicen vara högre än basservicenivån. Målet är att nivån på servicen i kollektivtrafiken är sådan att den lockar nya passagerare. Ett motsvarande mål har också uppställts i det klimatpolitiska programmet för kommunikationsministeriets förvaltningsområde för åren 2009—2020.

I lagen har inte tidigare angetts någon målsättning som gäller nivån på servicen. En liknande definition har dock redan länge tillämpats i statsbudgetarna och i kommunikationsministeriets verksamhets- och ekonomiplaner.

Fastställandet av nivån på servicen innebär inte att medborgarna får subjektiv rätt att erhålla kollektivtrafiktjänster. Avsikten är inte heller att tjänster ska tillhandahållas där det inte finns någon efterfrågan. Tjänsterna ska kunna ordnas på olika sätt så att de i respektive situation bäst bemöter efterfrågan. När efterfrågan är obetydlig är samordning av transporter och anropsstyrd kollektivtrafik ett ändamålsenligare alternativ än regelbunden linjebaserad trafik. De myndigheter som ansvarar för fastställandet av nivån på servicen bör ta fastställandet som rättesnöre för sina egna insatser.

4 §. Fastställande av nivån på servicen i kollektivtrafiken. De myndigheter som ansvarar för ordnandet av kollektivtrafik ska fastställa nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. Sådana myndigheter är myndigheterna i städerna och de regionala myndigheterna. Kommunikationsministeriet ska fastställa nivån på servicen i trafiken på riksnivå. Med trafiken på riksnivå avses annan än regional trafik, regiontrafik och lokal trafik. Vid fastställandet av nivån på servicen granskas snabbturstrafiken med buss, järnvägstrafiken med undantag för den regionala trafiken samt även flygtrafiken.

När nivån på servicen fastställs ska behoven hos olika befolkningsgrupper beaktas. Vid fastställandet granskas alltså t.ex. arbetsrelaterade resor, resor för att uträtta ärenden och resor på fritiden samt olika befolkningsgruppers olika behov i fråga om dessa resor. Befolkningen kan grupperas på olika grunder, men när nivån på servicen fastställs är det viktigt att granska frågan ur i synnerhet barns, ungas, mäns, kvinnors, äldre personers och handikappades synvinkel.

Myndigheterna ska samarbeta. På så sätt kan de nivåer på servicen som olika myndigheter fastställt sammanjämkas samt såväl trafiken mellan regioner som trafiken inom en region beaktas i stadsområden. Myndigheterna ska också samarbeta med kommunerna och förbunden på landskapsnivå inom sitt område. Under beredningen ska myndigheterna lämna uppgifter om utgångspunkterna för och målen med fastställandet av nivån på servicen till dem vilkas möjligheter att förflytta sig eller näring påverkas av fastställandet. Myndigheterna ska också ge dessa be-

rörda möjlighet att yttra sin åsikt. Nivån på servicen i kollektivtrafiken påverkar i synnerhet trafikidkarnas näringsidkande, men skyldigheten att ge information och skyldigheten att höra utsträcks också till de näringsidkare vilkas anställda och kunder anlitar eller kan anlita kollektivtrafiken.

Kommunikationsministeriet kan med metoder som hänför sig till informationsstyrning bidra till att en tillräcklig enhetlighet uppnås när nivån på servicen fastställs. Genom ministeriets styrning kan man påverka valet av de viktigaste delfaktorerna för nivån på servicen och, genom att dra nytta av forskningsrön, bidra till en lämplig accentuering av delfaktorerna. Nivån på servicen omfattar delfaktorer som hänför sig till både mängden service och kvaliteten på servicen. Delfaktorerna kan bestå av bl.a. linjernas omfattning, trafikeringstid, turintervaller, tillgänglighet, restid och promenadavstånd till hållplatserna. Ministeriet ger också akt på hur den fastställda nivån på servicen uppnås och utreder vad eventuella avvikelser beror på.

Förbunden på landskapsnivå ska ha en samlande och sammanjämkande roll när det gäller att fastställa nivån på servicen. Förbunden ska också beakta de kollektiva trafikbehoven vid områdesplanering och planeringsplanering.

Den fastställda nivån på servicen ska gälla en viss tid, och efter det ska ett nytt och ändrat fastställande tillämpas. Myndigheterna ska själva bestämma hur lång tid ett fastställande gäller. Beroende på förhållandena kan en lämplig giltighetstid vanligen vara ungefär fyra till tio år.

5 §. Ansvar för planeringen av kollektivtrafiken. Fyra olika nivåer kan urskiljas i planeringen av kollektivtrafiken: trafiksystemplanering, planering av tjänsterna, planering av linjernas rutter och tidtabeller samt planering av trafikproduktionen.

Planeringen av tjänsterna preciserar och konkretiserar fastställandet av nivån på servicen i kollektivtrafiken. Det handlar om att fastställa tjänsterna närmare. När tjänsterna planeras gäller det att fastslå de omständigheter som är viktiga för uppnåendet av nivån på servicen och för servicehelheten. Fastställandet av tjänsterna kan gälla t.ex. direkta förbindelser utan omstigningar, säkerställande

av att byten och anslutningar fungerar, beaktande av viktiga resebehov vid vissa klocktider, såsom skol- och arbetsresor, samt fastställande av vissa biljetter och priserna på dem. Planering av trafikproduktionen innebär planering av den rent praktiska trafiken och innefattar planering av bl.a. användningen av fordonen och personalen samt biljetterna och biljettpiserna.

I paragrafen föreslås bli bestämt om trafikidkarnas och de behöriga myndigheternas ansvar när kollektivtrafiken planeras. I samband med trafik på marknadsvillkor ska trafikidkarna bära ansvaret, bortsett från trafiksystemplanering, som alltid är en uppgift för myndigheterna. Trafiksystemplanering ingår dock inte i tillämpningsområdet för den nya lagen. Vid planering av kollektivtrafiken kommer arbetsfördelningen mellan myndigheterna att följa den övriga behörighetsfördelningen. Planeringsansvaret bärs av den myndighet som har behörighet enligt 14 § att tillämpa trafikavtalsförordningen.

I samband med trafik som bedrivs med stöd av ett koncessionsavtal ska trafikidkarna ansvara för planeringen av rutterna och tidtabellerna. När trafikidkarna planerar rutterna och tidtabellerna ska de dock utgå från den nivån på servicen och de tjänster som myndigheten har fastställt. När beställar-utförarmodellen tillämpas kommer den behöriga myndigheten att i huvudsak bära ansvaret för planeringen av rutterna och tidtabellerna.

6 §. Principer för myndigheternas trafikplanering. I paragrafen bestäms om de allmänna principer som ska iaktas vid planering av kollektivtrafiken. Liknande principer finns i 3 § i persontrafiklagen. I markanvändnings- och bygglagen (132/1999) finns bestämmelser om hur arrangemangen för kollektivtrafik ska beaktas i samband med beslut om markanvändningen. Vikten av att i tillräcklig omfattning beakta behoven hos olika befolkningsgrupper kommer att betonas, likaså myndigheternas samarbetskyldigheter. Det finns inte någon lagstiftning om trafiksystemplanering. Planeringen av trafiksystem inrymmer också sådant som gäller kollektivtrafiken.

I lagen kommer inte att finnas någon norm för trafikidkarnas planering, utan till denna del kan trafikidkarna välja principerna för

planeringen och besluta om dem. I sådana fall då trafiken ordnas på basis av koncession kan myndigheten förutsätta att trafikidkaren iaktar de principer som nämns i denna paragraf.

7 §. Samarbete mellan trafikidkare. Enligt rådets förordning (EG) nr 169/2009, som kodifierades 2009 och ursprungligen härrör från 1968, kan företag som bedriver transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar, om de så önskar, samarbeta t.ex. när det gäller sambruk av transportutrustning och personal, val av sträckor och samordning av anslutande förbindelser. Samarbetet kan ske genom tillämpning av enhetliga tariffer och organisering och utförande av successiva, kompletterings-, ersättnings- eller kombinerade transporter. Regleringen motsvarar i sak vad som i 4 och 5 § i lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992) bestäms om förbudet samarbete mellan företag och möjligheter att göra undantag från förbudet. Företagen ansvarar för att samarbetet inte bedrivs utöver det som föreskrivs i förordningen. Konkurrensmyndigheten ska övervaka tillämpningen av förordningen.

2 kap. Tillståndspliktig trafik

8 §. Behov av tillstånd. Bestämmelsen i 1 mom. motsvarar i huvudsak 5 § 1 mom. i persontrafiklagen. I enlighet med den nya lagens tillämpningsområde begränsas behovet av tillstånd dock till yrkesmässig persontransport.

I 2 mom. bestäms om undantag från tillståndsplikten. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 6 § 2 mom. i persontrafiklagen. Utöver en koncern nämns dock även andra privata och kommunala sammanslutningar vilkas interna persontransporter är tillåtna utan trafikillstånd. Sammanslutningar och samfund har definierats på samma sätt som i 7 § 8 punkten i lagen om kommersiell godstransport på väg och i 4 § 2 mom. 2 punkten i lagen om taxitrafik.

I paragrafen tas inte in någon bestämmelse om bedrivande av trafik med en hyrd bil. Bestämmelsen har i praktiken visat sig vara föråldrad. Det föreslås att den bestämmelse som

förbjuder persontransport på väg med en s.k. moppedbil mot ersättning överförs till lagen om taxitrafik.

9 §. Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik. I paragrafen bestäms om tillståndssystemet enligt lagen. Paragrafen motsvarar delvis 6 a § i persontrafiklagen. Utöver det tidigare tas dock in bestämmelser om trafiktillstånd och handlingar som krävs för bedrivande av internationell trafik och cabotagetrafik.

I 1 och 2 mom. hänvisas till trafikavtalsförordningen. Den trafik som regleras i förordningen ska få bedrivas med stöd av ett kollektivtrafiktillstånd och ett i lagen om taxitillstånd angivet taxitillstånd, förutsatt att den behöriga myndigheten har ingått ett sådant avtal med trafikidkaren som avses i trafikavtalsförordningen. Avtalsenlig trafik kan vara av sådan typ som den trafik som bedrivs på de sträckor som fastställts i avtalet eller till en del eller helt och hållet anropsstyrd kollektivtrafik. Det ska fortfarande vara förbjudet att ta emot körningar från taxistationer.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse om anropsstyrd kollektivtrafik, för vilken det inte finns någon bestämmelse i persontrafiklagen.

3 kap. Behöriga myndigheter

10 §. Myndighet som beviljar kollektivtrafiktillstånd. Bestämmelsen i 1 mom. motsvarar 8 § 1 mom. i den gällande kollektivtrafiklagen. Länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort ska alltså bevilja kollektivtrafiktillstånd.

Paragrafens 2 mom. är nytt. Genom bestämmelsen skapas klarhet i rättsläget när sökanden inte har hemort i Finland.

11 §. Behöriga myndigheter och organ enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Paragrafen motsvarar 9 d § i persontrafiklagen. I paragrafen bestäms i enlighet med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter om de myndigheter och organ som utfärdar de intyg och andra handlingar som avses i direktivet till personer som ämnar bedriva trafik i någon annan stat som

hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland.

12 §. Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik. I paragrafen bestäms om de myndigheter som ska bevilja linjebaserade trafiktillstånd för trafik på marknadsvillkor. Fördelningen av befogenheter är i huvudsak densamma som i 8 § 2 och 3 mom. i persontrafiklagen och i 1 § i persontrafikförordningen.

Behöriga myndigheter är enligt förslaget länsstyrelserna, 23 städer, samkommunen Helsingforsregionens trafik som inrättas genom en speciallag och städerna Tavastehus och Lahtis i egenskap av regionmyndigheter. Länsstyrelsen är behörig myndighet när det gäller trafik över kommungränsen för två angränsande kommunala behöriga myndigheter. Samkommunen Helsingforsregionens trafik ska vara behörig inom området för Esbo, Helsingfors, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt och Vanda. Den ska hand om de ärenden som enligt gällande lag omfattas av behörigheten för huvudstadsregionens samarbetsdelegation, Esbo, Helsingfors och Vanda samt dessutom de ärenden som i fråga om Kervo och Kyrkslätt har omfattats av behörigheten för länsstyrelsen i Södra Finlands län.

Bestämmelser om samkommunen Helsingforsregionens trafik finns i lagen om samarbete som gäller avfallshanteringen och kollektivtrafiken i kommunerna inom huvudstadsregionen (/2009). Samarbetet är obligatoriskt för Esbo, Helsingfors, Grankulla och Vanda i enlighet med den nämnda lagen. Enligt 5 § i lagen kan även andra kommuner vara medlemmar i samkommunen. Kyrkslätt kommun och Kervo stad blir medlemmar i samkommunen vid ingången av 2010. Samkommunen som verkar som behörig myndighet omfattar alltså sammanlagt sex kommuner.

Enligt den gällande lagen är Varkaus stad behörig myndighet. Varkaus stad har dock meddelat att den vill avstå från uppgiften. De uppgifter som hittills hört till Varkaus kommer därför att överföras på länsstyrelsen i Östra Finlands län.

Salo stad har meddelat sitt intresse för att ha hand om uppgifterna som behörig myndighet inom sitt område. Det föreslås därför

att Salo stad fogas till förteckningen över kommunala myndigheter i 2 mom.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om de kommunala behöriga myndigheter som är regionmyndigheter enligt modellen med värdkommun eller ansvarig kommun. Vid beslutsfattandet tillämpas då det som kommunerna har kommit överens om med stöd av 77 § i kommunallagen (365/1995).

Beredningen av Lahtis regionmyndighet har inletts i samband med kommun- och servicestrukturen. Regionförvaltningen för Lahtis stadsregion beredde ärendet till utgången av 2008. Efter det har beredningen fortsatt i enlighet med det samarbetsavtal om kollektivtrafik inom regionen som undertecknats av alla kommuner i Päijänne-Tavastland. Regionstyrelsen beslöt i december 2008 att en kollektivtrafiknämnd för regionen ska inrättas under ansvarsområdet för teknik och miljö vid Lahtis stad. I nämnden ska alla kommuner som deltar i samarbetet vara representerade. Tidsschemat för beredningen har planerats så att kollektivtrafiknämnden ska kunna inleda sin verksamhet när den nya lagen träder i kraft.

Hattula, Janakkala och Tavastehus har ett samarbetsavtal om kollektivtrafik för 2009. Samarbetet baserar sig på ramavtalet för regionsamarbete i Hattula, Janakkala och Tavastehus. Stadsstyrelsen i Tavastehus stad har föreslagit för kommunerna Janakkala och Hattula att det ska inrättas en gemensam regionmyndighet för kollektivtrafiken så att Tavastehus stad är behörig myndighet enligt modellen med ansvarig kommun. Bildningsnämnden i Hattula kommun och kommunstyrelsen i Janakkala kommun har godkänt Tavastehus stads förslag. Tidsschemat för beredningen har planerats så att Tavastehus stad ska kunna börja verka som behörig myndighet för området när lagen träder i kraft.

13 §. Myndigheter som beviljar tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. I paragrafen bestäms om de myndigheter som beviljar trafik tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på marknadsvillkor. Fördelningen av befogenheter motsvarar den behörighetsfördelning i fråga om tillstånd för linjebaserad trafik som föreslås i 12 §.

14 §. Behöriga myndigheter enligt trafikavtalsförordningen och deras samarbete samt beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen. I 1 mom. bestäms om de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen. Behörighetsfördelningen motsvarar i stora drag det som bestäms i 7 b § i persontrafiklagen. I paragrafen bestäms om de behöriga myndigheterna enligt tjänstepliktsförordningen som upphävts genom trafikavtalsförordningen. Den inbördes behörighetsfördelningen mellan de behöriga myndigheterna är densamma som deras behörighetsfördelning när tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik inom trafik på marknadsvillkor beviljas. Trafiktjänster som ordnas av den behöriga kommunala myndigheten ska dock kunna sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde. I praktiken har sådana överskridningar av kommungränserna varit obetydliga och de har diskuterats med den kommun till vars område trafiken kommer att utsträckas. Till denna del motsvarar bestämmelsen nuvarande praxis.

De behöriga kommunala myndigheter som nämns i 12 § 2 och 3 mom. ska vara behöriga när trafikavtalsförordningen tillämpas i fråga om busstrafik, metrotrafik och spårtrafik. Också alla andra kommuner ska vid behov kunna ordna kompletterande busstrafiktjänster på sitt eget kostnadsansvar. Till denna del baserar kommunernas behörighet sig på det allmänna ansvarsområde för en kommun som avses i 2 § i kommunallagen. Enligt paragrafen sköter kommunen de uppgifter som den har åtagit sig med stöd av självstyrelsen.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om bemyndigande att utfärda allmänna bestämmelser. Allmänna bestämmelser om högsta taxa ska enligt trafikavtalsförordningen tillämpas på alla trafikföretag inom ett givet geografiskt område. Det handlar därmed om ett förpliktande normbeslut vars innehåll ska regleras genom förordning. I artikel 3.2 i trafikavtalsförordningen sägs att om den allmänna trafikplikten avser att fastställa högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare kan den omfattas av allmänna bestämmelser. En allmän bestämmelse är ett alternativ till att priserna fastställs i ett avtal mellan trafikföretaget och myndig-

heten. Den behöriga myndigheten ska ersätta kollektivtrafikföretagen för den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader som följer av uppfyllandet av taxevillkor som fastställts i allmänna bestämmelser. När ersättningen räknas ut ska förändringarna i inkomsterna och eventuella utgiftsökningar beaktas. Trafikföretaget har rätt till en rimlig vinst. Ersättningen får inte vara överkompenserande.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om samarbete mellan myndigheterna. Samarbete mellan myndigheterna behövs för att integrera trafik tjänster som hör till olika myndigheters behörighet så att ett välfungerande kollektivt trafiknät står till förfogande för passagerarna. Med hjälp av samarbete kan myndigheterna främja en effektiv kollektivtrafik genom att kombinera trafikbehov och trafik tjänster. Statens regionförvaltning ska ta initiativ till samarbete, om samarbete inte annars uppkommer.

I 4 mom. bestäms om skyldigheten att fatta ett beslut, om myndigheten vill ordna trafiken i enlighet med trafikavtalsförordningen. Beslutet ska få överklagas. Beslutet ska iaktas även om det överklagas, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat. I momentet återges texten i artikel 1.1 första stycket i trafikavtalsförordningen. Av texten framgår syftet med förordningen. Enligt förvaltningslagen och för god förvaltnings sed förutsätts att beslutskriterierna har presenterats tydligt. Den behöriga myndigheten ska motivera sitt beslut i enlighet med förvaltningslagen.

Paragrafen ska få tillämpas redan innan den nya lagen har trätt i kraft, från den 1 november 2009. På så sätt kan det säkerställas att beslut om att ordna trafiken i enlighet med trafikavtalsförordningen från och med den 3 december 2009 kan fattas i god tid innan förordningen träder i kraft.

15 §. Myndigheter enligt förordningen om gemenskapens internationella trafik. Paragrafen motsvarar i huvudsak 7 a § 1 mom. i persontrafiklagen. I syfte att underlätta läsningen har den dock indelats i tre moment. Kommunikationsministeriet, Fordonsförvaltningscentralen och länsstyrelserna ska alltjämt vara behöriga myndigheter.

16 §. Myndigheter enligt förordningen om gemenskapens cabotage trafik. Paragrafen

motsvarar i huvudsak 7 a § 2 mom. i persontrafiklagen. Fordonsförvaltningscentralen ska alltjämt vara behörig myndighet.

17 §. Myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen. Paragrafen motsvarar 7 c § i persontrafiklagen. Fordonsförvaltningscentralen ska alltjämt vara behörig myndighet.

18 §. Myndigheter enligt bilaterala avtal. Innehållet i paragrafen motsvarar den första meningen i 7 d § 1 mom. och den sista meningen i 8 § 2 mom. i persontrafiklagen. Kommunikationsministeriet och Fordonsförvaltningscentralen ska alltjämt vara behöriga myndigheter.

4 kap. **Förutsättningar för beviljande av trafik tillstånd**

19 §. Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafik tillstånd. I paragrafen bestäms om de viktigaste förutsättningarna för beviljande av kollektivtrafik tillstånd. I 20 § bestäms dessutom om företagarkurs i busstrafik, skriftligt prov och intyg, vilka hänför sig till kravet på yrkesskicklighet, och i 21 § om de ekonomiska resurser som krävs. Innehållet i paragrafen motsvarar 9 § 1–3 och 5–6 mom. i persontrafiklagen. I direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter förutsätts att trafikföretaget har gott anseende, är solvent och är yrkeskunnigt. I 1 mom. föreslås en terminologisk ändring. I den gällande lagen används begreppet 'slutprov för företagarkursen i busstrafik', som nu ersätts med begreppet 'skriftligt yrkesskicklighetsprov'.

I 4 mom. föreslås en ändring av längden på den praktiska erfarenheten. Enligt den gällande lagen ska företagarkurs inte krävas av den som har minst fem års fortlöpande praktisk erfarenhet i ledande uppgifter i ett företag inom persontrafiken. Både när det gäller företagare som bedriver kommersiell godstrafik och när det gäller företagare som bedriver yrkesmässig taxitrafik krävs i motsvarande situation två års praktisk erfarenhet. I enlighet med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter kan en person som har fem års praktisk erfarenhet befrias från det skriftliga provet; enligt direktivet finns det inget kurstvang. I syfte att förenhetliga lagstiftningen om yrkesmässig trafik föreslås

att det också i fråga om busstrafik ska krävas två års praktisk erfarenhet när en person inte fullgör någon företagarkurs.

20 §. Företagarkurs i busstrafik, skriftligt prov och intyg. Paragrafen motsvarar i huvudsak 9 c § i persontrafiklagen och 3 § i persontrafikförordningen. I paragrafen bestäms om angelägenheter förknippade med trafikidkarnas yrkesskicklighet. I 1 mom. bestäms om företagarkurser, i 2 mom. om skriftliga prov och i 3 mom. om intyg över godkänd kurs.

21 §. Ekonomiska resurser. Innehållet i paragrafen motsvarar 4 § i persontrafikförordningen.

22 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik. Beviljandet av tillstånd för linjebaserad trafik har motiverats i allmänna motiveringen under 3.2 Alternativ och 3.3 De viktigaste förslagen.

23 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Förutsättningarna för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på marknadsvillkor och grunderna för avslag på ansökan är desamma som förutsättningarna för tillstånd för linjebaserad trafik enligt 22 §. Ansökan om tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska dock inte kunna avslås med motiveringen att de rutter eller hållplatser som ansökan gäller inte står till förfogande för trafik. I ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik fastställs inte de rutter eller hållplatser som trafiken omfattar.

24 §. Förutsättningar för beviljande av transporttillstånd som avses i bilaterala avtal. Förutsättningarna för beviljande av transporttillstånd ska vara desamma som enligt 7 d § 2 mom. i persontrafiklagen.

5 kap. Tillståndsförfarande

25 §. Ansökan om och ändring av kollektivtrafiktillstånd. I paragrafen bestäms om innehållet i ansökan om kollektivtrafiktillstånd och de utredningar som ska åtfölja ansökan.

26 §. Handlingar som krävs av en sökande från en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Paragrafen motsvarar den gällande lagen. Motsvarande bestämmelser om solvens finns i 9 § 2 mom.

i persontrafiklagen, om gott anseende i 9 § 4 mom. och om yrkesskicklighet i 9 § 5 mom.

27 §. Ansökan om och ändring av tillstånd för linjebaserad trafik. I paragrafen bestäms om innehållet i ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik. Ansökan ska innehålla de uppgifter som enligt 30 § 2 mom. ingår i ett trafiktillstånd och som behövs på grund av det elektroniska register som myndigheten för. Uppgifterna i registret används som grund för elektronisk passagerarinformation, och därför är det av väsentlig betydelse att uppgifterna inte innehåller några felaktigheter.

Till ansökan ska fogas en utredning över att de trafikleder och hållplatser som ansökan gäller står till förfogande för trafik. Även ändpunkterna betraktas som hållplatser. Information om dem fås av väghållaren eller gatuhållaren. Information om samarbete mellan myndigheterna har betydelse när det ska kontrolleras om t.ex. tidpunkten för inledande av trafiken har kopplingar till andra ansökningar. På så sätt kan det säkerställas att t.ex. de transportkedjor som trafikidkarna planerar blir verklighet.

Enligt 48 § ska innehavarna av ett trafiktillstånd fastställa kvaliteten på de trafiktjänster de tillhandahåller. Detta fastställande benämns kvalitetslöfte om trafiktjänster. I samband med förfarandet för ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik kontrolleras om trafikidkaren har fullgjort denna skyldighet. Om ansökan är bristfällig på denna punkt, ska sökanden bli ombedd att komplettera sin ansökan. Uppgifterna om innehållet i kvalitetslöftet ska lämnas in till tillståndsmyndigheterna bara av sökande som ännu inte bedriver trafik. I annat fall räcker det med ett meddelande om på vilken webbadress kvalitetskraven finns.

Ansökan ska lämnas in till den behöriga myndigheten senast tre månader före den planerade tidpunkt då trafiken inleds.

28 §. Ansökan om och ändring av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. I paragrafen bestäms om innehållet i ansökan om tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. I en ansökan om tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska lämnas uppgifter om verksamhetsområdet, samordningen av resorna med tillhörande förmedling av information mellan passa-

geraren, beställningsfunktionen och fordonet, de villkor som tillämpas på samordningen av resorna och den planerade tidpunkt då trafiken inleds. Också i en ansökan om tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska lämnas uppgifter om samarbete mellan företag och om kvalitetslöftet. Genom anropsstyrd kollektivtrafik kan man ordna förbindelser med tidtabellsenlig trafik på vissa rutter. På så sätt kan resekedjor bildas.

29 §. *Ansökan om transporttillstånd som avses i bilaterala avtal och återställande av tillståndet.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 7 d § i persontrafiklagen. I en ansökan om transporttillstånd som avses i ett bilateralt avtal ska ingå de uppgifter som tillståndsmyndigheten begär och som behövs för behandlingen av ansökan. Det närmare innehållet i uppgifterna kan bestämmas utifrån avtalet mellan Finland och en annan stat. Fordonsförvaltningscentralen ska kunna bestämma en ansökningstid för transporttillståndet.

30 §. *Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd.* I paragrafen bestäms om trafiktillståndens giltighetstid och innehållet i tillstånden. Det föreslås att giltighetstiden för kollektivtrafiktillstånd ska förkortas från tio till fem år. Det här är ändamålsenligt eftersom det i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter föreskrivs att den behöriga myndigheten regelbundet och minst vart femte år ska kontrollera att den som innehar ett kollektivtrafiktillstånd och den trafikansvarige fortfarande uppfyller kraven på gott anseende, solvens och yrkesskicklighet. Tillstånd för linjebaserad trafik ska beviljas för högst tio år och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik för högst fem år.

I kollektivtrafiktillståndet ska fastställas antalet bussar som används i trafiken. I tillståndet för linjebaserad trafik ska fastställas linjens rutt, alla eller de viktigaste hållplatserna, tidtabellen samt den tidpunkt då trafiken inleds. I tillståndet ska också fastställas de tidpunkter då tidtabellerna kan ändras. I tillståndet för linjebaserad trafik ska också kunna fastställas trafikens natur, t.ex. att trafiken körs som snabbturer.

I tillståndet för anropsstyrd kollektivtrafik ska fastställas uppgifterna om verksamhetsområdet, samordningen av resorna med tillhörande förmedling av information mellan

passageraren, beställningsfunktionen och fordonet, de villkor som tillämpas på samordningen av resorna och den planerade tidpunkt då trafiken inleds.

Paragrafens 4 mom. motsvarar i huvudsak 10 § 2 mom. i persontrafikförordningen. Genom momentet säkerställs att trafiken inte bryts på grund av att handläggningen av ärendet fördröjs.

31 §. *Återkallande av kollektivtrafiktillstånd.* I paragrafen bestäms om återkallande av kollektivtrafiktillstånd. Tillståndet ska återkallas när tillståndshavaren inte längre uppfyller de krav på erhållande av tillstånd som anges i 19–21 §. I 35 § bestäms om varning som alternativ till återkallande av tillståndet och om när grunden för återkallande kan rättas till.

32 §. *Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik i samband med att ett kollektivtrafiktillstånd återkallas eller dess giltighetstid löper ut.* För att en sökande ska erhålla ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik måste sökanden ha ett kollektivtrafiktillstånd. Samma krav har gällt också linjetrafiktillstånd som beviljats före den nya lagens ikraftträdande. Tillstånden för linjebaserad trafik och tillstånden för anropsstyrd kollektivtrafik ska därför återkallas när ett kollektivtrafiktillstånd återkallas. Principen enligt paragrafen motsvarar det som bestäms i 20 § 1 mom. i persontrafiklagen. Av samma orsak ska länsstyrelsen återkalla tillståndshavarens tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik när giltighetstiden för tillståndshavarens kollektivtrafik-tillstånd löper ut och tillståndet inte har förnyats.

Innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd kan ha av flera olika myndigheter beviljade tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik samt avtal enligt trafikavtalsförordningen. Det är viktigt att dessa myndigheter informeras om hotet om återkallande av kollektivtrafiktillståndet, eftersom de sannolikt blir tvungna att ordna kompenserande tjänster. Myndigheterna bör därför reserveras skäligen tid för åtgärderna. Länsstyrelsen ska höra myndigheterna innan kollektivtrafiktillståndet och de övriga

tillstånden återkallas. Om ett kollektivtrafik-tillstånd återkallas, ska avtalen om trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen återkallas. I en sådan situation kan de behöriga myndigheterna ordna kompenserande trafik-tjänster genom att tillämpa artikel 5.5 i trafikavtalsförordningen. Enligt den nämnda punkten i artikeln kan ett avtal i en sådan situation tilldelas utan något konkurrensutsatt anbuds-förfarande för högst två år.

33 §. Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik på tillståndshavarens begäran. Enligt paragrafen ska innehavaren av ett trafik-tillstånd ha rätt att få sitt tillstånd återkallat med iakttagande av en anmälningstid på tre månader. Ansökan ska inte behöva motiveras. Ansökan ska dock inte behöva bifallas, om den tvååriga trafiktiden enligt 22 § 1 mom. eller den ettåriga trafiktiden enligt 23 § 1 mom. ännu inte har löpt ut. Det ska finnas två undantag från bestämmelsen. Om trafik-idkaren upphör med sin verksamhet helt och hållet och också vill få sitt kollektivtrafik-tillstånd återkallat, ska även tillstånden för linjebaserad trafik och tillstånden för anropsstyrd kollektivtrafik återkallas också i det fallet att minimitrafiktiden ännu inte har löpt ut. Ett tillstånd för linjebaserad trafik ska av orsaker som hänför sig till skäligheten kunna återkallas innan den tvååriga trafiktiden löpt ut också när trafiken enligt det tillstånd som ansökan om återkallande gäller är olönsam. Denna grund ska kunna tillämpas endast om utbudet har ökat efter beviljandet av det trafik-tillstånd som ansökan om återkallande gäller. Bland övergångsbestämmelserna anges hur det gäller att förfara när innehavaren av ett trafik-tillstånd begär att ett linjetrafik-tillstånd som beviljats före den nya lagens ikraftträdande ska återkallas.

34 §. Återkallande av trafik-tillstånd i övriga fall. I paragrafen bestäms om återkallande av trafik-tillstånd när trafiken inte bedrivs som sig bör. I paragrafen fastslås i enlighet med grundlagen exakt hurdana förseelser eller försummelser som uppdagats vid bedrivande av trafik och som kan leda till att trafik-tillståndet återkallas. Det centrala är att endast allvarliga och betydande förseelser och försummelser ska ha relevans. Ett oanvänt trafik-tillstånd ska likaså återkallas.

En trafikidkare som slutat bedriva trafik eller försummat att inleda trafiken ska dock i vissa fall kunna lägga fram godtagbara skäl till sitt förfarande. Det är sannolikt att sådana skäl kan påträffas endast i undantagsfall. När trafikidkaren är en fysisk person, kan ett motiverat skäl hänföra sig till exempelvis en akut, allvarlig sjukdom. Om det finns ett godtagbart skäl, ska tillståndet inte återkallas förutsatt att trafikidkaren meddelar när trafiken inleds på nytt.

Ett tillstånd för trafik på marknadsvillkor ska kunna återkallas också när myndigheten har beslutat börja tillämpa trafikavtalsförordningen. Tillståndet ska kunna återkallas bara om trafiken på marknadsvillkor skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. I en sådan situation ska tillståndet alternativt kunna bestå, vilket innebär att ställningen för trafiken på marknadsvillkor blir beroende av trafikidkarens egna åtgärder.

Myndigheten ska fatta beslut om återkallande av trafik-tillståndet senast 18 månader före den tidpunkt då bedrivandet av trafik upphör. Det är ofta motiverat att fatta beslutet tidigare än så, eftersom den tid som behövs för ordnande av ny trafik, konkurrens-utsättning av trafiken och den vinnande anbudsgivande trafikidkarens förberedelser i många fall kan vara längre än de föreslagna 18 månaderna. Samtidigt får den trafikidkare som upphör med trafiken en skäligen anpassningstid. Bestämmelsen bidrar till att förbättra förutsebarheten hos myndigheternas verksamhet. Bland övergångsbestämmelserna anges hur paragrafen ska tillämpas på linjetrafik-tillstånd som beviljats innan den nya lagen har trätt i kraft.

35 §. Varning och rättelse av en försum-melse. I paragrafen bestäms om varningar och när grunden för återkallande av ett trafik-tillstånd kan rättas till. I lindrigare fall kan det ges en varning i stället för att tillståndet återkallas. I sådana fall då ett fel eller någon annan orsak kan rättas till, ska det ges tillfälle till detta innan återgärder för återkallande vidtas. Liknande bestämmelser finns också i 22 § i lagen om taxitrafik.

Enligt 2 mom. får den utsatta tiden för att avhjälpa ett fel eller en brist inte vara kortare än tre månader. Bestämmelsen stämmer

överens med bestämmelserna i lagen om taxitrafik och lagen om kommersiell gods-transport på väg. En brist som kan rättas till kan hänföra sig till tillståndshavarens solvens och förseelser eller försummelser som uppdragats i skötseln av trafiken. Tidsfristen tre månader är vanligen tillräcklig för att undanröja problem av detta slag, och därför kan den anses vara skäligen för trafikidkaren.

6 kap. **Trafik enligt trafikavtalsförordningen**

36 §. Upphandlingsförfaranden. I paragrafen bestäms om upphandlingsförfaranden i samband med att trafikavtalsförordningen tillämpas. Genom bestämmelserna i denna paragraf och i 37–43 § preciseras artiklarna 5.3 och 7 i trafikavtalsförordningen. I lagen föreslås inte några bestämmelser om avtal som ingås utan anbudsförfarande, utan i fråga om sådana ska förordningen tillämpas. I 42 § finns en bestämmelse som gäller användning av s.k. optioner samt bestämmelser som gäller tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid. I 53 § 2 mom. bestäms om rättsskydd i anslutning till upphandling.

Bestämmelserna i kapitlet har ansetts behövliga därför att de bestämmelser i trafikavtalsförordningen som gäller upphandlingsförfarande är mycket generella. De inrymmer i första hand bara rättsliga principer, som trots att de är viktiga inte tillhandahåller tillämparna tillräckliga rättsnormer. Koncessionsavtal utgör det centrala tillämpningsområdet för bestämmelserna. Med koncession avses rättighet och skyldighet att sköta kollektivtrafiken inom en separat angiven del av det kollektiva trafiknätet så att trafikidkaren får intäkterna av biljetterna och ansvarar för kostnaderna för trafiken och på motsvarande sätt kan bidra till ökad omsättning genom sitt eget planerings- och marknadsföringsarbete. Trafikidkaren kommer därmed att ta på sig de ekonomiska riskerna med tillhandahållandet av servicen. Enligt EG-domstolens tolkning är det kännetecknande för en koncession att den som innehar rättigheten får en betydande del av inkomsterna från kunderna. Av

koncessionsavtalens natur följer att avtalen vanligen är av betydande värde.

Bestämmelserna ska tillämpas vid upphandling av andra i trafikavtalsförordningen avsedda tjänster än järnvägstrafiktjänster när det årliga värdet av avtalet överstiger 2 miljoner euro eller när trafikvolymen är mer än 300 000 km per år. Av specialbestämmelsen om små och medelstora företag följer att den behöriga myndigheten ska kunna ingå avtal utan anbudsförfarande också när det årliga värdet av avtalet understiger 2 miljoner euro eller den årliga trafikvolymen inte når upp till 600 000 km. Det förutsätts då att trafikidkaren använder högst 23 fordon. Av den tioåriga övergångsperioden enligt förordningen följer att tjänster som överstiger tröskelvärdena ska konkurrensutsättas etappvis under övergångsperioden. Det innebär att inte ens stora upphandlingar behöver konkurrensutsättas genast när förordningen har trätt i kraft. Medlemsstaterna ansvarar dock för att förordningen börjar tillämpas successivt redan under övergångsperioden.

I 1 och 2 mom. skapas klarhet i förhållandet mellan tillämpningsområdena för detta kapitel och de lagar som gäller offentlig upphandling. På grund av att angelägenheten är viktig föreslås i 2 mom. en bestämmelse om att trafikavtalsförordningen i huvudsak ska tillämpas också när upphandlingen följer förfaranden enligt upphandlingslagarna. Endast artikel 5.2–5.6 och artikel 8.2–8.4 ska inte tillämpas på förfarandena. I propositionen ingår ett förslag till ändring av upphandlingslagen (lag 5), där det likaså skapas klarhet i förhållandet mellan tillämpningsområdet för den nya lagen och upphandlingslagen.

I paragrafen fastslås de upphandlingsförfaranden som ska tillämpas, dvs. två stycken. Förfarandena står mycket nära begreppen 'öppet förfarande' och 'selektivt förfarande' enligt upphandlingslagen. För att underlätta möjligheten att göra åtskillnad mellan dem föreslås dock att förfarandena får egna benämningar. Det går inte att ta in direkta hänvisningar till upphandlingslagen, eftersom definitionerna i upphandlingslagen delvis står i konflikt med de begrepp som används i trafikavtalsförordningen. Skillnaderna är terminologiska. I den nya lagen används begreppen 'förfarande i ett steg', som står nära be-

greppet öppet förfarande i upphandlingslagen, och 'förfarande i två steg', som står nära begreppet selektivt förfarande i upphandlingslagen.

37 §. Annonsering om upphandling och minimitidsfrister. I artikel 7 i trafikavtalsförordningen finns bestämmelser om myndigheternas skyldighet att offentliggöra. Enligt artikeln ska de behöriga myndigheterna se till att myndighetens kontaktuppgifter, den planerade tilldelningsmetoden samt tjänster och områden som avtalet omfattar offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning ett år innan anbudsproceduren inleds. Annonserna är dock inte någon egentlig upphandlingsannons. Den räcker inte heller till när anbudsförfarandet anordnas, utan i paragrafen föreslås en bestämmelse enligt vilken myndigheten dessutom ska annonsera sin upphandling på webbadressen www.hankintailmoitukset.fi.

I 2 och 3 mom. bestäms om de tidsfrister som ska tillämpas vid upphandlingsförfarandet. Anbudstiderna motsvarar till sin längd de tider som tillämpas på öppet och selektivt förfarande enligt upphandlingslagen när upphandlingsannonserna lämnas in för att publiceras i elektroniskt format. Tiderna är minimitider. Med hänsyn till upphandlingarnas omfattning och den tid som behövs för anbudet kan det ofta vara motiverat att tillämpa längre anbudstider än minimitiderna.

38 §. Anbudsförfrågan. I paragrafen bestäms om innehållet i anbudsförfrågan. Bestämmelserna i 1 mom. motsvarar 40 § 1 mom. i upphandlingslagen, bortsett från den skillnaden att det i den finskspråkiga lagen i enlighet med trafikavtalsförordningen talas om 'liikenteenharjoittaja' i stället för 'tarjoaja'. Den svenska termen 'trafikidkare' följer den gällande lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna i 2 mom. motsvarar i hög grad 41 § i upphandlingslagen. I en av punkterna nämns dock minimikvalitetskrav och i punkt 6 används termen 'liikenteenharjoittaja' respektive 'trafikidkare'.

I 3 mom. bestäms om tillämpning av 44–46 § i upphandlingslagen på alla avtal som avses i det aktuella kapitlet. I de nämnda paragraferna bestäms om tekniska specifikationer, tekniska specifikationer som gäller miljöegenskaper och påvisande av att anbudet

svarar mot kraven. Bestämmelserna är av central betydelse för säkerställande av icke-diskriminering. I fråga om alla avtal som gäller järnvägstrafik ska den annonserings-skyldighet i efterhand som anges i 35 § i upphandlingslagen tillämpas.

39 §. Val av anbudsgivare. Bestämmelserna om val av anbudsgivare motsvarar 52–54 § i upphandlingslagen, men de har uttryckts på ett kortare sätt och delvis genom hänvisningar till upphandlingslagen.

40 §. Förhandlingar efter anbudsinlämningen. Enligt artikel 5.3 i trafikavtalsförordningen kan det efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval föras förhandlingar som ska vara öppna för alla företag, rättvisa och följa principerna om insyn och icke-diskriminering för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

I punkt 22 i ingressen till trafikavtalsförordningen sägs att i vissa fall måste de behöriga myndigheterna inom ramen för anbudsinfordringar fastställa och beskriva sammansatta system. När dessa myndigheter tilldelar avtal i sådana fall bör de därför ha rätt att efter anbudsinlämningen förhandla om detaljerna med några eller samtliga potentiella kollektivtrafikföretag.

I paragrafen bestäms om gränserna för förhandlingsförfarandet. De föreslagna principerna motsvarar bestämmelserna i 25 § 2 mom. 2 punkten och 26 § 1 och 2 mom. i upphandlingslagen. När paragrafen tillämpas gäller det att beakta att 38 § förpliktar till att utforma en så tydlig anbudsförfrågan att det utifrån den är möjligt att lämna anbud som kan mätas med samma mått och är jämförbara. Den behöriga myndigheten bör agera så pass omsorgsfullt att det i regel inte behövs några förhandlingar.

Det kan vara motiverat att reservera en förhandlingsmöjlighet eftersom anbud som gäller koncessionsavtal är förenade med ett betydande avsnitt som gäller planering av trafiken. I enlighet med koncessionens natur är det motiverat att planeringsarbetet anvisas trafikidkarna. Planeringsfriheten kan dock leda till exempelvis att ett i övrigt bra anbud i fråga om vissa detaljer avviker från den önskade nivån på servicen eller att en anslutande förbindelse inte följer myndighetens önske-

mål. Till exempel i sådana situationer kan det vara motiverat att föra förhandlingar.

Avsikten är att möjligheten att förhandla ska tillgripas endast i exceptionella situationer där anbudsförfrågan inte kan fyllas direkt med de anbud som lämnats in. Förhandlingsmöjligheten är avsedd för att precisera anbudet, inte för att ändra de ekonomiska villkoren.

41 §. Val av anbud. De kriterier för val av anbud som föreslås i 1 mom. motsvarar de kriterier som nämns i 62 § i upphandlingslagen. Det gäller att välja det anbud som är det billigaste eller det totalekonomiskt sett fördelaktigaste. Exempelen på det totalekonomiskt sett fördelaktigaste anbudet har delvis till skillnad från upphandlingslagen valts så att de lämpar sig så bra som möjligt för upphandling av kollektivtrafiktjänster. Den behöriga myndigheten ska kunna tillämpa principen om totalekonomisk fördelaktighet också så att priset inte ingår bland de avgörande kriterierna. Som kriterier används då utbudsvolym och andra lämpliga kriterier, och priset uppges i upphandlingsannonsern. Ett sådant handlingsmönster lämpar sig när myndigheten förfogar över ett begränsat belopp eller när det av någon anledning är speciellt svårt att förutsäga storleksklassen för avtalspriset.

Innehållet i 2 mom. motsvarar 62 § 3 mom. i upphandlingslagen.

Det är önskvärt att innehållet i referensgrunderna definieras så noggrant som möjligt när paragrafen tillämpas.

42 §. Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid. I paragrafen bestäms om förlängning av avtalets giltighetstid i två olika situationer. Bestämmelserna i 1 mom. motsvarar i huvudsak 28 § 3 mom. i upphandlingslagen. Förfarandet enligt bestämmelsen benämns option. När bestämmelsen tillämpas handlar det i hög grad om att den behöriga myndigheten anser det vara det fördelaktigaste alternativet att fortsätta avtalet. Enligt upphandlingslagen kan en tilläggsbeställning göras inom högst tre år efter det att det ursprungliga avtalet ingicks. I paragrafen föreslås inte någon liknande begränsning av användningen, utan bestämmelsen ska få tillämpas förutsatt att den totala avtalslängden inte överskrider det som anges i trafikavtals-

förordningen. Huvudregeln är alltså att maximitiden är tio år inom busstrafik och 15 år inom spårtrafik.

I 2 och 3 mom. bestäms om möjligheten att förlänga avtalet, om trafikidkaren i enlighet med de mål som de avtalslutande parterna uppställt tillsammans har lyckats förbättra sina prestationer under tiden för det ursprungliga avtalet. Ett sådant avtalsvillkor fungerar som en drivfjäder. Myndighetens målsättning kan vara bättre nivå på servicen eller fler passagerare. Bättre nivå på servicen kan hänföra sig till bl.a. striktare miljö- och tillgänglighetskrav eller ökat utbud. Det primära målet för trafikidkaren kan vara att avtalet fortsätter. Trafikidkaren kan få mera intäkter när antalet passagerare ökar. Om tillämpningen av en option av detta slag lyckas kan följden bli självstyrighet, vilket bidrar till att minska myndigheternas uppgifter, t.ex. behovet av att övervaka att avtalet iaktas. Också i de situationer som avses i 2 mom. ska möjligheten att förlänga avtalet uppges i den ursprungliga upphandlingsannonsern.

43 §. Upphandlingsbeslut. Enligt paragrafen ska 73 och 75 § i upphandlingslagen tillämpas på upphandlingsbeslut. I 73 § i upphandlingslagen bestäms om upphandlingsbeslut och i 75 § om tillämpning av bestämmelserna om handlingars offentlighet.

I 2 mom. föreslås i analogi med 74 § i upphandlingslagen bli bestämt om tidpunkten för när ett avtal om allmän trafik ska ingås. Enligt huvudregeln ska ett avtal få ingås tidigast 21 dagar efter det att trafikidkaren har fått del av upphandlingsbeslutet.

44 §. Bestämmelser om tillämpning av artiklarna 4.1 och 6 i trafikavtalsförordningen och av bilagan till förordningen. I paragrafen bestäms om angelägenheter i anslutning till genomförandet av bilagan till trafikavtalsförordningen. Bestämmelserna i 2—4 mom. är viktiga. Genom tillämpning av dem kan man fullgöra den skyldighet att medge insyn som förutsätts i trafikavtalsförordningen när det gäller offentligt stöd. I 5 mom. föreslås en bestämmelse om utlämnande av uppgifter till kommissionen.

I 1 mom. definieras en särredovisningskyldig trafikidkare genom en hänvisning till trafikavtalsförordningen. I momentet fastställs också att de skyldigheter som anges i

paragrafen gäller särredovisningsskyldiga trafikidkare enligt förordningen.

I 2 mom. bestäms om skyldighet att lämna upplysningar och om förvaring av dem. Uppgifterna bör förvaras i tio år för att det ska vara möjligt att fullgöra den skyldighet att lämna upplysningar som åberopas i 5 mom.

Utöver 2 och 3 mom. ska trafikidkarna iaktta bokföringslagen (1336/1997) och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. I bokföringslagen vidkänns inte begreppen separat redovisning eller delbokföring, men enligt lagen får noteringar göras i huvudbokföringen på basis av sammanställningar på det sätt som handels- och industriministeriet beslutar närmare. I handels- och industriministeriets beslut om de metoder som skall användas vid bokföring (47/1998) förutsätts att delbokföring eller sammanställning av sådan ska avstämmas mot huvudbokföringen minst en gång per räkenskapsperiod. I avstämningen ska saldona på delbokföringens konton jämföras med saldona på motsvarande konton i huvudbokföringen.

På särredovisningsskyldiga ska i tillämpliga delar tillämpas vad som i handels- och industriministeriets beslut bestäms om avstämning av delbokföringen mot huvudbokföringen minst en gång per räkenskapsperiod. Kostnader som hänför sig till flera kostnadsställen och allmänna kostnader måste då vanligen fördelas på olika kostnadsställen t.ex. enligt omsättningen eller någon annan lämplig grund.

I 4 mom. bestäms om kommunikationsministeriets och de behöriga myndigheternas rätt att få uppgifter, oavsett tystnadsplikt.

I 5 mom. bestäms om kommunikationsministeriets rätt att vidarebefordra de uppgifter som ministeriet fått till Europeiska gemenskapernas kommission.

45 §. Statsfinansieringens användningsändamål. I paragrafen definieras användningsändamålen för statsfinansieringen. Användningssätten för offentligt stöd specificeras enligt trafikavtalsförordningen. Dessutom ska ersättning alltså kunna betalas för utvecklings-, planerings- och forskningsarbete.

46 §. Kvotering och användning av anslag. I paragrafen bestäms om kvotering och användning av det anslag som anvisats för kol-

lektivtrafik i statsbudgeten. Innehållet i paragrafen är detsamma som innehållet i 23 a § i persontrafiklagen.

7 kap. **Bedrivande av trafik**

47 §. Skyldighet att bedriva trafik. I paragrafen bestäms om allmän skyldighet att bedriva trafik enligt tillståndet. En nyhet är att det förutsätts att trafiken bedrivs med yrkesskicklighet och omsorgsfullt. En trafikidkare har i regel rätt att upphöra att bedriva trafik när som helst, men om en sådan avsikt inte har meddelats tillståndsmyndigheten ska bedrivandet av trafiken fortsätta i enlighet med tillståndet och i övrigt på behörigt sätt. En innehavare av ett tillstånd för linjebaserad trafik är skyldig att bedriva trafik i två års tid, bortsett från om det handlar om i 33 § 2 mom. avsett utbud som klart och fortlöpande överstiger efterfrågan.

Också i konsumentskyddslagen (38/1978) förutsätts att en tjänst ska utföras med yrkesskicklighet och omsorg. Samma principer kommer således att tillämpas också på kollektivtrafiken. Av alla trafikidkare förutsätts yrkesskicklighet i enlighet med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Det kan därmed förutsättas att trafikidkarna har kunskaper och färdigheter på en nivå enligt den måttstock som vanligen uppställs för företagare inom branschen. I kriterierna ingår också att tjänsten ska produceras på det sätt som säkerheten kräver. Själva prestationen ska utföras på behörigt sätt. Om produktionen av tjänsten misslyckas bör kunderna informeras eller bör det åtminstone göras försök att informera dem. En yrkesskicklig prestation är också förenad med den aspekten att den organiseras tillräckligt omsorgsfullt och rationellt. Det här innebär t.ex. att produktionshelheterna planeras så att turerna håller tidtabellerna.

Kravet på omsorgsfullhet sträcker sig i viss mån längre än kravet på yrkesskicklighet. Det centrala innehållet består av de tekniska kunskaper och färdigheter som krävs för att utföra tjänsten och av färdigheter att betjäna kunderna enligt deras behov.

48 §. Kvalitetslöfte om trafiktjänster. I 1—2 mom. bestäms om skyldigheten för inneha-

varen av ett trafiktillstånd och en sammanslutning av innehavare av trafiktillstånd att definiera kvaliteten på sina trafik tjänster och de delfaktorer hos kvaliteten som åtminstone ska ingå i definieringen. En sådan definiering av kvaliteten föreslås bli benämnd kvalitetslöfte om trafik tjänster. Trafikidkaren ska kontrollera att kvalitetslöftet infrias.

Marknadsföringssammanslutningen ExpressBus är ett exempel på en sammanslutning enligt 1 mom. Trots att kvalitetskraven kan ha definierats av en sammanslutning av detta slag, ska trafikidkaren alltid bära ansvaret för att kvalitetslöftet iakttas. För att kvaliteten ska kunna utvecklas och övervakas systematiskt förutsätts vanligen att ett system för kvalitetskontroll införs. Det föreslås dock inte något krav på detta.

I enlighet med 2 mom. ska trafikidkaren ordna handläggningen av besvär och skadestånd och återbetalningar. Kunden ska få veta hurdan förfarandet är. Företaget ska i sitt kvalitetslöfte beskriva hur pass hög eller bra kvalitet företaget förbinder sig vid och hurdan kvalitet passagerarna därmed kan vänta sig av tjänsten. I paragrafen förutsätts bl.a. att det informeras om typer av biljetter och biljettpriser liksom hurdana fordon som står till förfogande för behoven hos äldre passagerare, dem som rör sig med barnvagn och rörelsehindrade passagerare. I paragrafen förutsätts också att det informeras om viktig extra service för handikappade och andra rörelsehindrade passagerare. Sådan extra service är t.ex. möjligheten att få assistans. Det ska också uppges hur olika befolkningsgruppers behov har beaktats, t.ex. på vilket sätt företaget eventuellt har berett sig på att betjäna kunder som är barn.

Information om vilket informations- och biljettsystem trafikidkaren har anslutit sig till hjälper passagerarna när de ska ta reda på t.ex. om det egna resekortet lämpar sig för den aktuella tjänsten. Skyldigheten att informera är också ägnad att upprätthålla tjänster av detta slag.

I 3 mom. bestäms om hur kvalitetslöftet ska hållas tillgängligt. Kvalitetsbestämmelserna ska vara så lättillgängliga för passagerarna som möjligt, inte bara på Internet utan också t.ex. i fordonen och, när det är möjligt, på de platser där biljetter säljs.

I 4 mom. bestäms om möjligheten att komma överens om att i trafik som bedrivs med stöd av avtal ska den behöriga myndigheten svara för skyldigheterna enligt paragrafen. Uppgifterna lämpar sig för myndigheten när den ansvarar för planeringen av trafiken och bär inkomstrisken, dvs. i synnerhet när beställar-utförar-modellen tillämpas.

Språklagen (432/2003) ska tillämpas på kvalitetslöften om trafik tjänster. På myndigheter tillämpas 10 § i språklagen, på affärsverk samt statliga och kommunala bolag 24 § och på privata 25 §.

49 §. Underleverans. I paragrafen bestäms om underleverans. Innehållet i bestämmelserna motsvarar 16 § 1 och 3 mom. i persontrafikförordningen. När trafikavtalsförordningen tillämpas ska bestämmelserna om entreprenad i artikel 4.7 i trafikavtalsförordningen tillämpas. Enligt paragrafen gäller dock att också i trafik enligt trafikavtalsförordningen ska underleverantören ha ett kollektivtrafik tillstånd eller ett taxitillstånd.

50 §. Döds- och konkursbons rätt att fortsätta trafiken. I 1 mom. bestäms om fortsatt trafikverksamhet när en trafikidkare avlider och i 2 mom. om fortsatt trafikverksamhet när en trafikidkare försätts i konkurs. Paragrafen motsvarar i huvudsak 17 § i persontrafikförordningen. Bestämmelsen behövs alltså jämt eftersom man med hjälp av den kan säkerställa kontinuiteten i kollektivtrafikservice i de exceptionella situationer som nämns i paragrafen. Om dödsboet eller konkursboet inte vill fortsätta med trafiken, kan den behöriga myndigheten ordna kompenserande trafik genom tillämpning av vad som i artikel 5.5 i trafikavtalsförordningen bestäms om nödåtgärder.

51 §. Byte av trafikansvarig. I paragrafen bestäms om de förfaranden som ska tillämpas när det framkommer en orsak att snabbt byta ut den trafikansvarige. Orsakerna kan hänföra sig till exempelvis insjuknande eller olycksfall. Innehållet i paragrafen motsvarar 11 § i persontrafikförordningen.

52 §. Godstransport. I 1 mom. bestäms om rätt att transportera gods i busstrafik. Paragrafen motsvarar i huvudsak 17 § i persontrafiklagen. Trafikavtalsförordningen tillämpas inte på godstransport. Det föreslås därför att 52 § ska innehålla bestämmelser om rätt att

transportera gods i trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen.

Bestämmelserna i 2 mom. är nya. Bussar ska ges rätt att transportera godsfrändelser under 100 kg också när trafiken inte är avsedd för passagerare. Taxibilar har motsvarande rätt med stöd av 18 § i lagen om taxi- trafik. Små godsfrändelser ska få transporteras också i samband med trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen, t.ex. så att fordonet med stöd av samma avtal först kör en tur avsedd för passagerare, sedan sköter godstransporten och därefter återgår till persontransport. Sådana trafikhelheter kan ingå i transporter som kommunerna beställer. Genom tillämpning av bestämmelsen kan transporternas totala effektivitet förbättras och kan de som bedriver busstrafik likställas med taxin på denna punkt.

8 kap. Särskilda bestämmelser

53 §. Rättelseyrkande och ändringssökande. I 1 mom. bestäms om framställande av rättelseyrkande som gäller ett i 20 § 2 mom. avsett prov. Rättelseyrkande ska framställas inom 30 dagar från delfäendet. I förvaltningsprocesslagen (586/1996) finns bestämmelser om sökande av ändring i ett beslut med anledning av ett rättelseyrkande.

I 2 mom. bestäms om rättsskydd som gäller upphandlingar enligt 6 kap. I paragrafen hänvisas till bestämmelserna om rättsskydd i 11 kap. i upphandlingslagen. De bestämmelser om sökande av ändring som finns i upphandlingslagen täcker bara sökande av ändring på grundval av motstridighet med upphandlingslagen. På andra grunder får också ett upphandlingsbeslut överklagas hos allmän förvaltningsdomstol i enlighet med förvaltningsprocesslagen och kommunallagen. Överklaganden av detta slag kan handla om i första hand jäv eller något annat motsvarande på den allmänna lagstiftningen baserat fel i förfarandet som myndigheten begått.

Rättsmedel som gäller upphandling ska stå till förfogande oavsett värdet av upphandlingen. Rättsskyddet täcker därmed, så som förutsätts i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen, också de situationer där det inte har ordnats något anbuds-förfarande inför upp-

handlingen. Upphandlingslagen tillämpas inte om det uppskattade värdet av en upphandling understiger 15 000 euro. Utifrån ordalydelsen i paragrafen är rättsskyddet enligt 2 mom. därmed mera övergripande än enligt upphandlingslagen. Skillnaden är dock skenbar, eftersom koncessionsavtalen för bedrivande av kollektivtrafik i praktiken aldrig kan ha ett lägre värde än 15 000 euro.

I trafikavtalsförordningen åläggs medlemsstaterna att genomföra åtgärder för att möjliggöra prövning (överklagande). Denna skyldighet för medlemsstaterna fullgörs genom att de relevanta bestämmelserna i upphandlingslagen tillämpas. I 76 § i upphandlingslagen finns bestämmelser om påföljder som bestäms av marknadsdomstolen och i 77 § finns bestämmelser om att föra ärenden till marknadsdomstolen. Av 78 §, som gäller parter, ska 1 mom. tillämpas. I 2 mom. föreslås en bestämmelse som motsvarar 2 mom. i den nämnda paragrafen. Dessutom ska följande bestämmelser i upphandlingslagen tillämpas: temporära förbud i 79 §, hörande i 80 §, vite i 81 §, besvär-förbud i 82 §, att överklaga marknadsdomstolens beslut i 83 § och skadestånd i 84 §.

I 3 mom. bestäms om annat sökande av ändring i beslut som avses i lagen. Ett beslut ska iaktas även om det överklagas, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Verkställighet av beslutet trots att det har överklagats har varit huvudregel också enligt den gällande lagen. Rätten att verkställa är motiverad eftersom kollektivtrafiktjänsterna bör kunna tryggas trots eventuella besvär.

54 §. Skyldighet att visa upp handlingar. Bestämmelsen om uppvisande av handlingar är densamma som i 15 § i den gällande persontrafikförordningen. I fordonet ska alltid medföras en styrkt kopia av ett kollektivtrafiktillstånd. Med tanke på övervakningen är det inte någon fullständigt tillfredsställande lösning att kräva enbart en kopia. Det föreslås dock inte i detta skede att bestämmelsen ska ändras, eftersom det vid EU:s institutioner som bäst bereds förordningar om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter och om internationell trafik, vilka föranleder en bedömning på nya grunder av nödvändigheten av kollektivtrafiktillstånd. Eventuellt kan kollektivtrafiktillstånden senare ersättas helt

eller delvis med gemenskapstillstånd och sådana kopior av dem som är svåra att förfalska. I samband med genomförandet av den nya gemenskapslagstiftningen är avsikten att genomföra ändringar som behövs för tillsynen.

Bestämmelsen kompletteras med ett omnämnande av skyldigheten att vid behov medföra ett tillstånd eller någon annan handling som krävs i internationell trafik.

55 §. Avbrytande av transport. I paragrafen bestäms om en polis-, tull- och gränsbevakningsmans rätt att avbryta en transport. Innehållet i paragrafen motsvarar i huvudsak vad som i 28 § i persontrafiklagen bestäms om avbrytande av transporter. Bestämmelserna i 2 mom. är nya. De behövs för att effektivisera övervakningen. Motsvarande bestämmelser finns i 26 § 3 mom. i lagen om taxitrafik.

Polisen övervakar kollektivtrafiken i samband med annan trafikövervakning. I trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen övervakar den behöriga myndigheten att trafiken bedrivs enligt avtalsvillkoren. Kunderna kan underrätta den behöriga myndigheten om brister i servicen. Kvalitetslöftet om trafiktjänster tillhandahåller kunderna medel för att bedöma om tjänsterna är tillbörliga i respektive fall.

56 §. Straffbestämmelser. I 1 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken straffmaximum för bedrivande av olovlig busstrafik ska höjas från tre månader till sex månader. Med hjälp av ändringen kan man bereda sig på att tillsynen ska ha tillgång till tillräckligt effektiva medel i händelse av problematiska situationer. Ändringen är nödvändig för att förhindra svart ekonomi. Ändringen kommer att göra det möjligt för polisen att undersöka bokföringen hos den som har bedrivit olovlig verksamhet och kommer på så sätt att göra det möjligt att utreda förtjänsten av den olovliga verksamheten när den som misstänks för brott inte är samarbetsvillig. Det föreslagna straffmaximumet motsvarar det maximistraff som i 28 § i lagen om taxitrafik anges för olovligt bedrivande av taxitrafik.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om bötesstraff för den som överlåter ett trafiktillstånd för att användas av någon annan och den som försummar skyldigheten att medföra eller visa upp trafiktillståndet. En motsvaran-

de bestämmelse finns i lagen om taxitrafik och lagen om kommersiell godstransport på väg.

57 §. Utlämnande av uppgifter till myndigheter. I 18 § i persontrafiklagen bestäms om trafikidkarens skyldighet att lämna kommunikationsministeriets uppgifter. I paragrafen föreslås en exaktare bestämmelse som breddar trafikidkarnas skyldighet att lämna uppgifter. På begäran ska uppgifter lämnas ut även till andra myndigheter än kommunikationsministeriet. Myndigheten ska också ha rätt att i upphandlingshandlingar ta in uppgifter om efterfrågan på trafiken. Detta är nödvändigt för att alla anbudsgivare ska ha jämlika möjligheter att uppskatta intäkterna av trafiken. När anbud upprättas är det också svårt att utan att veta hur många passagerare det blir uppskatta t.ex. storleken på och mängden fordon som ska användas för trafiken. Myndigheterna ska ha rätt att använda och lämna ut uppgifter om rutter och tidtabeller för ändamål som förbättrar informationen om kollektivtrafiken.

Bestämmelserna om utlämnande av uppgifter ska tillämpas på busstrafik och spårtrafik. Uppgifterna om utbudet ska i allmänhet samlas in vid ett förfarande för ansökan om trafiktillstånd eller vid ett upphandlingsförfarande. Det enklaste sättet att få uppgifter om den faktiska efterfrågan är att begära uppgifterna av trafikidkarna.

När det gäller förfarandet för utlämnande av uppgifter ska statistiklagen (280/2004) tillämpas. Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas och i vilken form de ska lämnas. Det behövs noggrannare bestämmelser för att myndigheternas rätt att få upplysningar ska vara tillräckligt noggrant avgränsad och trafikidkarna kan bereda sig på att fullgöra sin skyldighet att lämna ut uppgifter.

58 §. Rätt att få registeruppgifter. I paragrafen bestäms om myndighetens rätt att få uppgifter. I paragrafen nämns de register ur vilka det är nödvändigt att få uppgifter för behandlingen av ärenden som nämns i paragrafen. Till skillnad från tidigare ska straffregistret inte längre nämnas, eftersom avsikten är att det i straffregisterlagen ska finnas uttömmande bestämmelser om utlämnande

av uppgifter ur straffregistret. I 4 a § 1 mom. 2 punkten i straffregisterlagen bestäms närmare om utlämnande av dessa uppgifter för de ändamål som nämns i den föreslagna paragrafen, och i den föreslagna 19 § bestäms närmare om användningsändamålet. Straffregisteruppgifter kan alltså fås även i fortsättningen.

9 kap. **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

59 §. Ikraftträdande. Avsikten är att lagen ska träda i kraft den 3 december 2009 samtidigt som trafikavtalsförordningen. En del av lagen ska dock tillämpas från och med den 1 november 2009. Bestämmelsen behövs för att nödvändiga åtgärder ska kunna vidtas innan trafikavtalsförordningen träder i kraft. Övergångsbestämmelserna enligt trafikavtalsförordningen skyddar de avtal som ingåtts innan förordningen har trätt i kraft. Enligt punkt 9 i ingressen till förordningen kan avtalets form och benämning variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar. Med anledning av rättssäkerheten måste de nuvarande linjetrafiktillstånden ändras till avtalsform. Samtidigt ändras biljettstöden i enlighet med förordningen för att stöd ska kunna betalas även i fortsättningen.

Genom lagen upphävs persontrafiklagen. När en lag upphävs, upphävs enligt vedertagen tolkning också de förordningar som utfärdats med stöd av ett bemyndigande i lagen. Således upphävs också persontrafikförordningen, trafikministeriets beslut om genomförande av trafikpliktsförordningen (816/1994), kommunikationsministeriets förordning om seriebiljettaxor för busstrafik (390/2008) och kommunikationsministeriets förordning om taxor för sjuktransport (2/2009).

I paragrafen ingår också en sedvanlig allmän övergångsbestämmelse.

60 §. Övergångsbestämmelser som gäller nivån på servicen i kollektivtrafiken och kvalitetskraven för trafiktjänsterna. Målen för nivån på servicen har delvis redan uppställt. En stor del av städerna med fler än 40 000 invånare har fastställt målen för nivån på servicen. Dessutom finns det mål för nivån på servicen fastställda för stadsregioner,

landskap och kommuner. Också länsstyrelserna har slagit fast målen för nivån på servicen inom sitt område.

I enlighet med 1 mom. ska de behöriga myndigheterna fastställa nivån på servicen inom sitt behörighetsområde inom två år efter lagens ikraftträdande. Om nivån på servicen redan har fastställts, ska det första fastställandet enligt den nya lagen göras senast inom fyra år efter ikraftträdandet.

Enligt 2 mom. ska det reserveras två år för beredningen av de kvalitetslöften om trafik-tjänster som avses i 48 §.

61 §. Övergångsbestämmelser för de behöriga myndigheterna. Samkommunen Helsingforsregionens trafik inleder sin verksamhet vid ingången av 2010. Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ska ha hand om trafiksamkommunens uppgifter från och med lagens ikraftträdande till utgången av 2009. Den ska också ingå de i 63 § avsedda trafikavtalen för övergångsperioden på det område där den nya samkommunen är behörig myndighet.

62 §. Övergångsbestämmelser för trafiktillståndens och avtalens giltighet. I paragrafen föreslås övergångsbestämmelser för de trafiktillstånd och avtal som är i kraft. Tillämpningen av paragrafen hör i huvudsak nära samman med övergångsperioden enligt trafikavtalsförordningen.

Enligt 1 mom. ska kollektivtrafiktillstånden fortsätta att gälla utan ändringar den tid som fastställts i tillstånden. För fullgörande av skyldigheterna enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter ska länsstyrelserna dock vart femte år kontrollera att innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd och en juridisk persons trafikansvarige fortfarande uppfyller villkoren för beviljande av kollektivtrafiktillstånd. De kollektivtrafiktillstånd som beviljas efter det att lagen har trätt i kraft ska i enlighet med 30 § 1 mom. gälla i fem år, vilket innebär att kontrollskyldigheten enligt detta moment blir obehövlig med tiden.

I 2 och 3 mom. bestäms om ett förfarande som innebär att trafikrättigheterna enligt linjetrafiktillstånden kvarstår oavsett om de är tillstånd för snabbturstrafik eller ordinär linjetrafik. När den behöriga myndigheten tillämpar trafikavtalsförordningen inom sitt be-

hörighetsområde behövs det i lagen en bestämmelse som anger att tillstånden anses vara avtal enligt övergångsbestämmelsen i artikel 8.3 i trafikavtalsförordningen. För att trafikavtal för övergångsperioden ska kunna ingås förutsätts inte att den behöriga myndigheten fattar eller har fattat ett beslut enligt 14 § 4 mom. om att ordna trafiken i enlighet med trafikavtalsförordningen. Det här är motiverat med tanke på trafikidkarnas rättskydd. I praktiken kan tillståndet fogas till det avtal som både trafikidkaren och myndigheten styrker med sin underskrift.

Det föreslås att avtalen ska benämnas trafikavtal för övergångsperioden. Avtalen avviker från de avtal som kommer att ingås senare, eftersom de enbart syftar till att vidmakthålla de rättigheter och skyldigheter som baserar sig på linjetrafiktillstånden samt region-, stads- och pendlarbiljetter, om inte något annat följer av trafikavtalsförordningen. Till trafikavtalen för övergångsperioden ska med samtycke av alla avtalsparter och den behöriga myndigheten kunna fogas region-, kommun- eller pendlarbiljettavtal som kommunerna eller samkommunerna och trafikidkarna ingått och som hänför sig till linjetrafiktillstånd som beviljats före den 3 december 2009. När de nämnda biljetterna inte används inom linjetrafiken eller om det meddelas allmänna bestämmelser för området, ska avtalet gälla enbart de rättigheter och skyldigheter som ingår i linjetrafiktillstånden.

I avtalet ska skyldigheten att bedriva trafik fastställas liksom de biljettpriser som subventioneras. Trafikidkare ska kunna beviljas ensamrätt av motsvarande karaktär som ett linjetrafiktillstånd. I avtalet kan ingå villkor för i vilken situation trafikidkaren kan lägga ned trafiken t.ex. på grund av olönsamhet. Den allmänna utgångspunkten är dock att ett avtal är bindande.

Om en trafikidkare inte vill ingå något avtal om linjetrafiktillstånden, ska tillstånden betraktas som tillstånd för linjebaserad trafik. På tillstånden ska då tillämpas samma bestämmelser som på tillstånden för linjebaserad trafik.

Enligt 4 mom. ska ett trafikavtal för övergångsperioden ingås så att det gäller till dess att linjetrafiktillståndet upphör, dock högst

till den 2 december 2019, då övergångsperioden för trafikavtalsförordningen upphör till alla delar. Trafikidkarna får dock en drygt fyra och ett halvt år lång anpassningstid också i de fall då linjetrafiktillståndets giltighetstid löper ut före utgången av juni 2014. Om en trafikidkare vill fortsätta bedriva trafiken i form av trafik på marknadsvillkor efter det att trafikavtalet för övergångsperioden upphört, ska trafikidkaren ansöka om tillstånd för linjebaserad trafik för sin trafik.

För de linjetrafiktillstånd som upphör under tiden mellan den 3 december 2009 och den 30 juni 2014 ska ingås ett trafikavtal för övergångsperioden, vilket upphör den 30 juni 2014. För de linjetrafiktillstånd som upphör under tiden mellan den 1 juli 2014 och den 2 december 2019 ska ingås ett trafikavtal för övergångsperioden, vilket gäller till den dag linjetrafiktillståndet upphör.

Enligt 5—8 mom. ska trafikavtalen för övergångsperioden kunna sägas upp, 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. Uppsägningstiden ska i samtliga fall vara 18 månader. Den första möjliga uppsägningstidpunkten varierar dock från en region till en annan. Den regionala indelningen gör det möjligt att genomföra trafikavtalsförordningen stegvis. I samband med ändringar av myndighetens behörighetsområde ändras inte uppsägningstiden för ett trafikavtal för övergångsperioden.

Enligt 5 mom. ska vardera avtalsparten inom behörighetsområdet för samkommunen Helsingforsregionens trafik kunna säga upp ett trafikavtal för övergångsperioden så att det upphör den 30 juni 2014 eller senare med iakttagande av en uppsägningstid på 18 månader. Uppsägningsmöjligheten ska inte gälla de trafikavtal för övergångsperioden som upphör senast den 30 juni 2014.

Enligt 6 mom. ska vardera avtalsparten inom behörighetsområdet för de behöriga myndigheterna för städerna Tavastehus, Jyväskylä, Kouvola, Kuopio, Lahtis, Uleåborg, Tammerfors och Åbo kunna säga upp ett trafikavtal för övergångsperioden så att det upphör den 30 juni 2015 eller senare med iakttagande av en uppsägningstid på 18 må-

nader. Uppsägningsmöjligheten ska inte gälla de trafikavtal för övergångsperioden som upphör senast den 30 juni 2015.

Enligt 7 mom. ska vardera avtalsparten inom behörighetsområdet för andra än i 5 och 6 mom. avsedda kommunala behöriga myndigheter kunna säga upp ett trafikavtal för övergångsperioden så att det upphör den 30 juni 2016 eller senare med iakttagande av en uppsägningstid på 18 månader. Uppsägningsmöjligheten gäller därmed inte de trafikavtal för övergångsperioden som upphör senast den 30 juni 2016.

Enligt 8 mom. ska vardera avtalsparten i andra än i 5—7 mom. avsedda trafikavtal för övergångsperioden kunna säga upp ett trafikavtal för övergångsperioden så att det upphör den 30 juni 2017 eller senare med iakttagande av en uppsägningstid på 18 månader. Uppsägningsmöjligheten gäller därmed inte de trafikavtal för övergångsperioden som upphör senast den 30 juni 2017.

I 9 mom. anges vilka bestämmelser om tillstånd för linjebaserad trafik som ska tillämpas på linjetrafiktillstånd i händelse av att det inte ingås något trafikavtal för övergångsperioden.

Enligt 10 mom. ska de avtal om köptrafik som ingåtts innan lagen har trätt i kraft fortsätta att gälla den tid som anges i avtalet, om inte något annat följer av avtalet eller tillämpningen av det.

Enligt 11 mom. ska trafikavtalen för övergångsperioden och de avtal som avses i 10 mom. jämföras med avtal om allmän trafik när 22 § 2 mom. 1–3 punkten samt 3 och 4 mom. tillämpas.

1.2 Lag om ändring av lagen om taxitrafik

2 §. *Definitioner.* Till lagen fogas en definition av trafikavtalsförordningen. Definitionen av taxitillstånd ändras så att trafikrättigheterna enligt tillståndet kvarstår oförändrade. Med stöd av ett taxitillstånd ska det alljämt vara tillåtet att bedriva trafik på grundval av ett avtal som ingåtts med myndigheten.

4 §. *Tillståndspliktiga transporter.* Det föreslås att den bestämmelse i persontrafiklagen som innebär förbud mot att bedriva yrkesmässig trafik med s.k. mopedtaxin ska överföras till lagen om taxitrafik. Förbudet ska gälla fordon i kategori L5e och L7e.

1.3 Lag om ändring av 10 § i lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanalund

10 §. *Landskapsfullmäktiges uppgifter vid förvaltningen av den nationella utvecklingsfinansieringen.* Det föreslås att hänvisningen till persontrafiklagen ändras så att det hänvisas till kollektivtrafiklagen.

1.4 Lag om ändring av 2 § i lagen om begränsning av användningen av indexvillkor

2 §. *Undantag.* I stället för termen köptrafik i persontrafiklagen föreslås en hänvisning till trafikavtalsförordningen.

1.5 Lag om ändring av 8 § i lagen om offentlig upphandling

Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till 8 §, varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. I det nya 2 mom. skapas klarhet i förhållandet mellan tillämpningsområdet för kollektivtrafiklagen och upphandlingslagen. I 36 § i kollektivtrafiklagen finns en bestämmelse som klarlägger tillämpningsområdet för dessa lagar.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I kollektivtrafiklagen föreslås en bestämmelse om bemyndigande att utfärda allmänna bestämmelser. Enligt trafikavtalsförordningen ska allmänna bestämmelser om högsta taxa tillämpas på alla trafikföretag inom ett givet geografiskt område. Eftersom det handlar om ett förpliktande normbeslut, ska innehållet regleras genom förordning. De allmänna bestämmelser som avses i artikel 3.2 i trafikavtalsförordningen ska utfärdas genom förordning av statsrådet, eftersom innehållet i bestämmelserna kan påverka flera ministeriers ansvarsområde. När allmänna bestäm-

meler utfärdas ska iakttas vad som i artikel 4.1–4.3 bestäms om innehållet i dem och vad som i artikel 6 och i bilagan bestäms om ersättningar i anslutning till dem.

I kollektivtrafiklagen föreslås ett bemyndigande som gäller utlämnande av uppgifter till myndigheter. Det finns exakta bestämmelser om skyldigheten att lämna uppgifter redan i lagen, men det är skäl att utfärda ännu mer detaljerade bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas ut och formen för utlämnandet. På detta sätt får trafikidkarna bättre möjligheter att förbereda sig på att lämna ut uppgifter. Eftersom det handlar om ett förpliktande normbeslut, ska innehållet regleras genom förordning. Förordningarna utfärdas genom beslut av kommunikationsministeriet, eftersom innehållet i dem har verkningar endast inom kommunikationsministeriets ansvarsområde.

3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 3 december 2009. Lagen bör träda i kraft vid samma tidpunkt som trafikavtalsförordningen.

4 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Näringsfriheten

I denna proposition föreslås bestämmelser om tillståndspflicht för yrkesmässig persontrafik, trafikstillstånd, förutsättningar för erhållande av sådana, återkallande av trafikstillstånd samt andra angelägenheter som hänför sig till bedrivande av busstrafik. Regleringen måste bedömas mot näringsfriheten enligt 18 § 1 mom. i grundlagen, i synnerhet till den del det i lagförslaget bestäms om behovet av tillstånd (1 § 2 mom. och 8 §), förutsättningar för beviljande av trafikstillstånd (4 kap.), återkallande av trafikstillstånd, och varningar (30–35 §) samt skyldighet att bedriva linjebaserad trafik i två år och anropsstyrd kollektivtrafik i ett år (22, 23 och 47 §).

Riksdagens grundlagsutskott har i sin praxis ansett näringsfriheten vara en grundlagsfäst huvudregel. Det är trots allt i undantagsfall tillåtet att kräva tillstånd för näringsverksamhet, om viktiga och starka samhälleliga

intressen talar för det. Den föreslagna regleringen av tillståndspflicht måste dessutom alltid uppfylla övriga allmänna krav på en lag som inskränker de grundläggande fri- och rättigheterna. Begränsningarna i näringsfriheten måste vara exakta och noggrant avgränsade. Det väsentliga innehållet i dem, såsom begränsningarnas omfattning och villkoren, måste framgå av lagen. Vad gäller innehållet är det viktigt att bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av tillstånd och tillståndets beständighet är så utformade att myndigheternas verksamhet är tillräckligt förutsebar. Det spelar också en viss roll i vilken utsträckning myndigheternas befogenheter bestäms utifrån bunden prövning. Utskottet har bara i undantagsfall godkänt att ändamålsenlighetsprövning används. Grundlagsutskottet har tidigare behandlat näringsfrihetsfrågor i ett flertal av sina utlåtanden, bl.a. i GrUU 28/2001 (bevakningsföretag), GrUU 23/2000 (lotterier), GrUU 53/2001 (affärsbanker), GrUU 14/2004 (utsläppshandel), GrUU 9/2005 (försäkringsförmedling), GrUU 33/2005 (läkemedelsförsäljning), GrUU 8/2006 (veterinärsyrket) och GrUU 31/2006 (taxitrafik).

Det finns i konstitutionellt hänseende godtagbara och vägande grunder för tillståndspflicht för yrkesmässig trafik och därmed för begränsningar i näringsfriheten. Det är motiverat att kvarhålla kravet på tillstånd, i synnerhet med tanke på kundernas säkerhet. Kravet på tillstånd har antagits också inom taxitrafiken och den kommersiella godstrafiken.

I 19–21 § föreslås bestämmelser om krav som gäller personer och anknyter till förutsättningarna för beviljande av trafikstillstånd. Bestämmelserna om gott anseende, solvens och yrkesskicklighet baserar sig på bestämmelserna i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Gemenskapslagstiftningen förpliktar till att utfärda bestämmelser om dessa krav på trafikidkare. Regleringen uppfyller kraven i fråga om inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna. Den behövs i synnerhet av skäl som hänför sig till säkerheten och konsumentskyddet. Regleringen är till alla delar på lagnivå. Bestämmelserna är också exakta och noggrant avgränsade.

I 22 § i kollektivtrafiklagen föreslås bestämmelser om förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik och i 23 § om förutsättningar för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. I de nämnda paragraferna och, i anslutning till dem, i 47 § 2 mom. föreslås bestämmelser om trafikidkarens skyldighet att bedriva linjebaserad trafik på marknadsvillkor i minst två år och anropsstyrd kollektivtrafik i minst ett år. Den föreslagna 22 § hänför sig till näringsfriheten, eftersom den begränsar den rättighet att avsluta verksamheten som ingår i näringsfriheten. Syftet med regleringen är att stabilisera kollektivtrafiktjänsterna på ett för konsumenten motiverat sätt. Regleringen är i någon mån ägnad att höja tröskeln för inträde i branschen, eftersom trafikidkaren blir tvungen att innan trafiken inleds bedöma riskerna med ökat utbud i ett senare skede. Risker reduceras dock av den rätt att upphöra med trafiken som anges i 33 § 2 mom. och som gäller i händelse av att det efter det att trafiken har inletts uppkommer ytterligare nytt utbud, vilket skulle resultera i att trafiken enligt det tillstånd som ansökan om återkallande gäller kommer att bli olönsam.

Enligt 22 § 3 mom. ska den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kunna avslå ansökan också i det fallet att ett godkännande allvarligt äventyrar tillgången på tillförlitliga trafiktjänster. Bestämmelsen berör näringsfriheten, eftersom den gör det möjligt att ingripa i utbudets volym och konkurrensen mellan företagen. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa tillgången på kollektivtrafiktjänster på ett sätt som är motiverat ur konsumentens synvinkel. Eftersom ett sådant val görs vid behov i enlighet med trafikavtalsförordningen, är valet av trafikidkare icke-diskriminerande. Regleringen kan på det hela taget anses vara rätt avvägd. Den är inte problematisk med tanke på grundlagen.

I 31—34 § föreslås bestämmelser om återkallande av trafiktillstånd och i 35 § om varningar. I samband med lagstiftning om näringsverksamhet har grundlagsutskottet brukat anse att återkallande av tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper i individens rättsliga ställning och har då kraftigare effekter än om en ansökan om tillstånd avslås. För att

lagstiftningen ska vara rätt proportionerad har utskottet därför ansett det nödvändigt att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelse och vid att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndshavaren inte har lett till att uppenbara brister i verksamheten har korrigerats. Grundlagsutskottet har behandlat frågan bl.a. i sina utlåtanden GrUU 16/2003, GrUU 44/2004 och GrUU 48/2005.

I de situationer som avses i 31—32 § och 34 § 1 mom. har återkallandet av trafiktillståndet sin grund i orsaker som hänför sig till tillståndshavarens goda anseende, solvens eller otillbörlig skötsel av trafiken. I dessa fall är varning enligt 35 § den primära påföljden. Det blir i allmänhet aktuellt med att återkalla trafiktillståndet först efter det att trafikidkaren har fått en varning. Varningen föregås ytterligare av det tillfälle som myndigheten ger att inom minst tre månader avhjälpa bristen eller försummelsen. Det kan trots allt inte bli fråga om att avhjälpa bristen, om trafikidkaren har gjort sig skyldig till brott som avses i 19 § 3 mom. och gärningarna visar att trafikidkaren är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig persontrafik. I praktiken är det också omöjligt att avhjälpa alla brister i anslutning till solvens.

Bestämmelserna i 31 och 33 § gäller situationer där en trafikidkare vill avstå från sitt tillstånd. Som bestämmelser som tillåter trafikidkaren att avstå från sitt tillstånd är de inte problematiska med tanke på lagstiftningsordningen. Bestämmelserna i 34 § 2 mom. är dock av betydelse på så sätt att det har tagits hänsyn till en situation där en trafikidkare trots sin förbindelse, på vissa villkor kan upphöra med att bedriva trafiken innan minimitiden två år har löpt ut.

Enligt 34 § 2 mom. ska ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik kunna återkallas också när den behöriga myndigheten beslutar eller har beslutat ordna trafiken i enlighet med trafikavtalsförordningen. Myndigheten ska fatta beslut om återkallande av tillståndet senast 18 månader före den tidpunkt då trafiken upphör. Utgångspunkten för att bestämmelsen ska kunna godtas är att de behöriga myndigheterna genom trafikavtalsförordningen

tilldelas rättigheter och skyldigheter att välja om de vid anordnande av kollektivtrafik tillämpar trafikavtalsförordningen eller om de nöjer sig med att tillhandahålla de tjänster som föds på den fria marknaden. Återkallande av ett tillstånd hänför sig alltså till en situation där myndigheten är missnöjd med servicen inom trafiken på marknadsvillkor och därför inom sitt område vill erbjuda tjänster som är kvantitativt och kvalitativt bättre eller stabilare för passagerarna. Överlappande trafik kan vara en ohållbar lösning av viktiga ekonomiska skäl, och därför går det inte alltid att undvika ett återkallande av trafiktillståndet. Trafikidkarna kommer dock dock alltid att få 18 månader tid på sig för de praktiska arrangemangen. Fortlöpande och allvarliga olägenheter kan också hänföra sig till näringsfriheten för den som bedriver trafik enligt trafikavtalsförordningen. Tillämpningen av koncessionsavtal medför en inkomstrisk för trafikidkaren. När koncessionsavtalen omfattas av anbudsförfarande har den som innehar koncessionen genom sitt avtalsförhållande förbundet sig att producera vissa tjänster mot en viss ersättning.

Regleringen av återkallande av trafiktillstånd och regleringen av varningar kan därmed anses vara rätt avvägda och också i övrigt tillbörliga med hänsyn till grundlagen.

Med stöd av vad som anförts ovan finns det godtagbara grunder för begränsningarna i näringsfriheten. Lagförslaget kan därför behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Övergångsbestämmelser

I denna proposition föreslås bestämmelser om sådant som hänför sig till övergångsperioden för trafikavtalsförordningen. När det gäller bestämmelserna om trafiktillståndens giltighet bör regleringen bedömas med tanke på vad som bestäms om jämlikhet och likställdhet i 6 § i grundlagen till den del bestämmelserna inrymmer regionala skillnader som kan påverka tillgången på kollektivtrafiktjänster för passagerarna och objektiv behandling av trafikidkarna.

Riksdagens grundlagsutskott har i sin praxis ansett att likställdhetsregleringen enligt 6 § i grundlagen i princip förutsätter lika behandling bl.a. oberoende av boningsort. Enbart ett

geografiskt kriterium kan inte anses vara ett godtagbart skäl enligt 6 § 2 mom. i grundlagen för särbehandling i systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna, i vilket även rätten att röra sig fritt kollektivt och friheten att välja bostadsort ingår (GrUU 59/2001).

Grundlagsutskottet har dock ansett att försökslagstiftning som leder till vissa olikheter i sig kan godkännas med avseende på jämlikheten åtminstone när det gäller stödjande av hushållsarbete (GrUU 19/1997), överföring av utkomststödsuppgifter (GrUU 2/1994), hälsocentralavgiften (GrUU 3/1991) och utvecklingen av studentexamen (GrUU 58/2001). Utskottet har då betonat att likställdhetsprincipen inte leder till snäva gränser för lagstiftarens prövning då den reglering som den aktuella samhällsutvecklingen kräver eftersträvas och att försöket åtminstone inom vissa gränser kan utgöra en sådan godtagbar grund med stöd av vilken man kan pruta på den formella likställdhetsprincipen i regionalt avseende (58/2001).

Trafikavtalsförordningen förutsätter att medlemsstaterna under övergångsperioden för förordningen genomför åtgärder för att avtal om allmän trafik ska ingås successivt. Trafikavtalsförordningen tillämpas när avsikten är att trygga sådana kollektivtrafiktjänster för människorna som i fråga om volym, kvalitet och priser är bättre än de tjänster som kan produceras på marknadsvillkor. I denna proposition föreslås bestämmelser om hur man stegvis ska övergå från det nuvarande systemet till det nya systemet. I 62 § föreslås bestämmelser om hur trafikavtal för övergångsperioden ska ingås och om möjligheten att säga upp avtalen. Regleringen bör bedömas med tanke på vad som bestäms om likställdhet i 6 § 1 mom. i grundlagen, i synnerhet till den del det i propositionen föreslås bestämmelser om regionala skillnader i möjligheten att säga upp trafikavtalen för övergångsperioden. De regionala skillnaderna till följd av övergångsbestämmelserna är tillfälliga och kommer att försvinna helt och hållet fram till 2017. Eftersom situationen är temporär är den likadan som när tidsbestämd försökslagstiftning tillämpas.

Det finns konstitutionellt sett godtagbara och vägande skäl för de regionala skillnader-

na. Ändringarna kan genomföras snabbast där en ökning av kollektivtrafiken är en speciellt godtagbar och eftersträvansvärd målsättning för samhället. I de städer som har det största invånarantalet och där en utökning av andelen för det kollektiva färd sättet har positiva konsekvenser för miljön kan man snabbast övergå till att ordna trafiken enligt trafikavtalsförordningen. Samtidigt kan medborgarnas rörelsefrihet enligt 9 § i grundlagen tillgodoses på ett sätt genom vilket var och en i fråga om att röra sig kan ta sitt ansvar för miljön enligt 20 § i grundlagen. Å andra sidan gäller att också där som uppsägningsmöjligheten under övergångsperioden kan genomföras till sist kan medborgarna dock tryggas tillräcklig basservice inom kollektivtrafiken genom att trafikavtalsförordningen tillämpas på köp av kompletterande tjänster. De regionala skillnaderna innebär därför inte att människornas rättigheter inskränks i någon region. I stället kan nivån på servicen i kollektivtrafiken höjas snabbare i de tätast bebyggda regionerna och i de rikligt befolkade regionerna än i glesbygdsområdena. Lagen tillhandahåller möjligheterna, men slutresultatet påverkas också av hurdana ekonomiska satsningar kommunerna är beredda att göra. Det är ingen lagfäst uppgift för kommunerna att ordna kollektivtrafik. I kommunerna fattas beslut om nivån på servicen i kollektivtrafiken i enlighet med den kommunala demokratin.

De regionala skillnaderna bör granskas också med tanke på trafikidkarna. Genom bestämmelserna om de grundläggande fri- och rättigheterna tryggas fysiska personers rättigheter, men bestämmelserna sträcker sig även till juridiska personer, om ett ingripande i en juridisk persons ställning samtidigt innebär ingripande i rättigheterna för en individ som står bakom den juridiska personen. Busstrafikidkarna är i huvudsak juridiska

personer. Övergångsbestämmelserna i 62 § gäller bara de trafikidkare som har linjetrafiktillstånd.

Grundlagsutskottet har konstaterat i sitt utlåtande 45/1996 att ju större avstånd en juridisk person har till individerna och på motsvarande sätt ju obetydligare och indirektare konsekvenser åtgärderna har för individernas konkreta förhållanden, desto osannolikare är det att åtgärder som riktar sig mot den juridiska personen kan stå i strid med det egendomsskydd som garanteras i grundlagen. I allmänhet har det dock ansetts att konkurrens och ökad konkurrens är en risk som hänförs sig till näringsverksamhet. Lagar som undanröjer konkurrenshinder har därför kunnat stiftas i normal beslutsordning.

Utgångspunkten för denna proposition är att rättigheterna enligt linjetrafiktillstånden ska kvarstå under hela den tid trafik tillståndet är giltigt. Giltighetstiden för trafikrättigheterna enligt de tillstånd som upphör att gälla inom en nära framtid kommer dock att förlängas till utgången av juni 2014. De behöriga myndigheterna ska senare på ett regionalt periodiserat sätt ha möjlighet att säga upp trafikrättigheterna i enlighet med de grunder som noggrant anges i lagen. En uppsägnings- tid på 18 månader ska tillämpas vid uppsägningarna.

Uppsägningarna ska kunna genomföras på grunder som hänförs sig till miljöansvar och rörelsefrihet. Därmed finns det godtagbara uppsägningsskäl. Regleringen bör också anses vara rätt avvägd, eftersom trafikidkarna får ett längre skydd under övergångsperioden när skälen till trafikändringarna inte är lika vägande som i områden med trafikanhopningar.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Kollektivtrafiklag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på yrkesmässig persontransport på väg med buss när transporten bedrivs som kollektivtrafik, om inte något annat följer av 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) nr 1107/70, nedan trafikavtalsförordningen, eller av andra gemenskapsförordningar. Bestämmelserna i 2 § 1 och 10 punkten, 3—7 §, 8 § 1 mom., 9 § 1 och 2 mom., 47 och 48 §, 49 § 2 mom., 52 §, 53 § 3 mom. samt 57 och 58 § tillämpas också på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Bestämmelserna i 2 § 11 och 12 punkten, 14 §, 6 kap. och 53 § 2 mom. tillämpas enbart på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen.

Med yrkesmässig persontransport avses transport av personer mot ersättning i avsikt att idka näring eller skaffa försörjning eller förvärva inkomst på något annat sätt så som huvudsyssla eller bisyssla eller annars vid sidan om annan näring.

Bestämmelserna i 2 § 1, 11 och 12 punkten, 3—7 och 14 §, 6 kap. och 57 § tillämpas även på spårtrafik.

Bestämmelserna i 4 § tillämpas även på flygtrafik.

Bestämmelserna i 52 § tillämpas på yrkesmässig godstransport på väg med buss.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *kollektivtrafik* allmänt tillgänglig eller beställningsbar, för transport av flera människor avsedd

a) yrkesmässig busstrafik, oavsett om trafiken bedrivs på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsförordningen,

b) spårtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen,

2) *trafik på marknadsvillkor* annan busstrafik än sådan som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen,

3) *beställningstrafik* trafik på marknadsvillkor som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer,

4) *linjebaserad trafik* trafik på marknadsvillkor som är regelbunden, vars tjänster kan anlitas allmänt och i fråga om vilken tillståndsmyndigheten fastställer ändpunkterna för rutten, hållplatserna eller de viktigaste hållplatserna och tidtabellen,

5) *anropsstyrd kollektivtrafik* trafik på marknadsvillkor som bedrivs lokalt eller regionalt och är av fortgående karaktär och som ska beställas på förhand och vars rutt och tidtabell bestäms på basis av beställningarna och med hjälp av samordning av transporter,

6) *förordningen om gemenskapens internationella trafik* rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss,

7) *förordningen om gemenskapens cabotagetrafik* rådets förordning (EG) nr 12/98 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande,

8) *direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter* rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörens etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter,

9) *Interbusöverenskommelsen* den överenskommelse som avses i rådets beslut 2002/917/EG om ingåendet av Interbusöverenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss,

10) *trafikansvarig* en person som en juridisk person har föreslagit för uppdraget och som den behöriga myndigheten har godkänt och som ansvarar för att trafiken bedrivs i enlighet med lagen, yrkeskunnigt och omsorgsfullt och i övrigt på ett tillbörligt sätt samt som företräder företaget vid kontakter till de myndigheter som avses i denna lag och reellt och varaktigt leder företagets trafikverksamhet,

11) *koncessionsavtal* i 5 § 6 punkten i lagen om offentlig upphandling (348/2007) definierad tjänstekoncession.

3 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att utveckla kollektivtrafiken så att människorna i hela landet har tillgång till sådana nödvändiga kollektiv-

trafiktjänster som svarar mot människornas dagliga behov av att förflytta sig. Målet är dessutom att trafiken i och mellan rikligt befolkade stadsregioner ska ha en så hög nivå på servicen att andelen för det kollektiva färd sättet ökar.

4 §

Bestämmande av nivån på servicen i kollektivtrafiken

De myndigheter som avses i 14 § 1 mom. är skyldiga att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. Kommunikationsministeriet bestämmer nivån på servicen i trafiken på riksnivå. När nivån på servicen bestäms ska behoven hos olika befolkningsgrupper beaktas.

När myndigheterna bereder bestämmandet av nivån på servicen ska de till behövliga delar samarbeta sinsemellan samt med kommunerna och förbunden på landskapsnivå. Den angivna nivån på servicen gäller en viss tid.

5 §

Ansvar för planeringen av kollektivtrafiken

Trafikidkarna ansvarar för planeringen av trafiken på marknadsvillkor.

De behöriga myndigheterna ansvarar för bestämmandet av tjänsterna när det gäller trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Ansvar för planeringen av rutter och tidtabeller i den nämnda trafiken kan bäras av trafikidkarna eller myndigheterna eller delas av dem. Trafikidkarna ansvarar för planeringen av trafikproduktionen.

6 §

Principer för myndigheternas trafikplanering

De behöriga myndigheterna ska planera kollektivtrafiktjänsterna i första hand som regionala helheter i syfte att åstadkomma ett välfungerande kollektivtrafiknät. Trafikbehoven och trafiktjänsterna ska om möjligt samordnas vid planeringen. Olika befolkningsgruppers, såsom barns, ungas, kvinnors, mäns, äldre personers och handikappades,

behov ska beaktas. När myndigheterna planerar kollektivtrafiken ska de samarbeta med varandra och med andra kommuner.

7 §

Samarbete mellan trafikidkare

I rådets förordning (EG) nr 169/2009 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar finns bestämmelser om samarbete mellan trafikidkare.

2 kap.

Tillståndspliktig trafik

8 §

Behov av tillstånd

Det krävs trafiktillstånd för yrkesmässig persontransport på väg med buss.

Utan trafiktillstånd får dock interna persontransporter utföras med en buss som innehas av en koncern eller en jämförbar sammanslutning, en kommun, en samkommun eller en sammanslutning där en kommun har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen (1336/1997).

9 §

Tillstånd och handlingar som berättigar till att bedriva trafik

Yrkesmässig persontransport på väg med buss mot ersättning är tillåten på basis av ett kollektivtrafiktillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik. Bestämmelser om bedrivande av trafik med stöd av ett avtal med en myndighet finns i trafikavtalsförordningen. Bestämmelser om bedrivande av internationell trafik finns i förordningen om gemenskapens internationella trafik, Interbusöverenskommelsen och i bilaterala avtal. Bestämmelser om bedrivande av cabotagetrafik finns i förordningen om gemenskapens cabotagetrafik.

Ett kollektivtrafiktillstånd berättigar till att med buss bedriva i trafikavtalsförordningen avsedd trafik enligt avtal med den behöriga myndigheten, en kommun eller samkommun samt beställningstrafik i hela landet med undantag för landskapet Åland. Vid bedrivande av beställningstrafik får dock inte körningar från taxistationer tas emot.

Ett tillstånd för linjebaserad trafik berättigar till att bedriva linjebaserad trafik med buss.

Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik berättigar till att bedriva anropsstyrd kollektivtrafik med buss.

3 kap.

Behöriga myndigheter

10 §

Myndighet som beviljar kollektivtrafiktillstånd

Länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort beviljar kollektivtrafiktillstånd på ansökan.

Om sökanden inte har hemort i Finland, beviljas kollektivtrafiktillståndet av länsstyrelsen i Södra Finlands län.

11 §

Behöriga myndigheter och organ enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter

I denna paragraf bestäms om de myndigheter och organ som utfärdar de intyg eller andra handlingar som avses i artiklarna 8—10 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter till dem som ämnar bedriva persontrafik på väg i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland.

Ett sådant intyg över gott anseende som avses i artikel 8 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter utfärdas av polisen på hemorten. Ett sådant intyg över solvens som avses i artikel 9 utfärdas av ett kreditinstitut eller av en revisor eller revisionsammanslutning som Centralhandels-

kammaren eller en handelskammare har godkänt. Den länsstyrelse som beviljar kollektivtrafik tillståndet utfärdar ett sådant intyg över yrkesskicklighet som avses i artikel 10 i direktivet till dem som före den 2 oktober 1999 första gången har fått rätt att bedriva persontrafik. I övriga fall utfärdas det ovan nämnda intyget av Fordonsförvaltningscentralen.

12 §

Myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik

Tillstånd för linjebaserad trafik beviljas av den länsstyrelse inom vars behörighetsområde rutten finns. Om linjens rutt omfattar flera än en länsstyrelses behörighetsområde, beviljas tillståndet av den länsstyrelse på vars område den längsta sträckan av rutten finns.

Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart i Björneborg, Hyvinge, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kajana, Karleby, Kemi, Kotka, Kouvola, Kuopio, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Tammerfors, Uleåborg, Vasa, Villmanstrand eller Åbo beviljas av den behöriga kommunala myndigheten. Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart i det område som kommunerna Esbo, Helsingfors, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt och Vanda bildar beviljas av samkommunen Helsingforsregionens trafik.

Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom det område som kommunerna Artsjö, Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar beviljas av den behöriga myndigheten i Lahtis stad. Tillstånd för linjebaserad trafik som bedrivs enbart inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar beviljas av den behöriga myndigheten i Tavastehus stad.

13 §

Myndigheter som beviljar tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik

Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik beviljas av den länsstyrelse inom vars behö-

righetsområde trafikens verksamhetsområde finns. Om trafikens verksamhetsområde finns inom flera än en länsstyrelses område, beviljas tillståndet av den länsstyrelse inom vars område största delen av verksamhetsområdet finns.

Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik som bedrivs enbart inom området för de kommuner som nämns i 12 § 2 och 3 mom. beviljas av den behöriga kommunala myndigheten. Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik som bedrivs enbart inom behörighetsområdet för samkommunen Helsingforsregionens trafik beviljas av samkommunen.

14 §

Behöriga myndigheter enligt trafikavtalsförordningen och deras samarbete samt beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen

I Finland är länsstyrelserna och de kommunala myndigheter som nämns i 12 § 2 och 3 mom. sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen. Den inbördes behörighetsfördelningen mellan myndigheterna följer 12 och 13 §, dock så att trafiktjänster som ordnas av den behöriga kommunala myndigheten i en obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde. Behörig i ärenden som gäller järnvägstrafik är kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, samkommunen Helsingforsregionens trafik. Behöriga i ärenden som gäller annan spårtrafik är de kommunala myndigheter som nämns i 12 § 2 och 3 mom. inom sitt behörighetsområde.

De allmänna bestämmelser som avses i artikel 3.2 i trafikavtalsförordningen utfärdas genom förordning av statsrådet när de avser den allmänna trafikplikten med syfte att fastställa högsta taxa för samtliga eller för vissa grupper av passagerare. I artikel 4.1—4.3 i trafikavtalsförordningen bestäms om det obligatoriska innehållet i de allmänna bestämmelserna. I artikel 6 i trafikavtalsförordningen bestäms om de ersättningar som ska betalas enligt allmänna regler.

När de behöriga myndigheter som avses i 1 och 2 mom. tillämpar trafikavtalsförordning-

en ska de till behövliga delar samarbeta med varandra.

De myndigheter som avses i 1 mom. fattar beslut om att ordna kollektivtrafiktjänsterna inom sitt behörighetsområde eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen. Myndigheterna ska tillämpa trafikavtalsförordningen i enlighet med artikel 1.1 första stycket för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som är bland annat tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än vad enbart den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

15 §

Myndigheter enligt förordningen om gemenskapens internationella trafik

Behöriga myndigheter enligt förordningen om gemenskapens internationella trafik är i Finland kommunikationsministeriet, som även tar emot de anmälningar som avses i artikel 2.3 i förordningen och utfärder de certifikat som avses i artikel 13.1 och 13.3, samt Fordonsförvaltningscentralen och länsstyrelserna av vilka trafikidkarna får de handlingar som avses i artikel 11.4. Polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontroll- och tillsynsmyndigheter som avses i artiklarna 14 och 15.

Länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort är behörig att bevilja i artikel 3 a i förordningen avsedda gemenskapstillstånd samt återkalla och återta tillstånden i enlighet med artikel 16.1 och 16.3.

I artiklarna 6—9 avsedd myndighet som beviljar tillstånd för regelbunden trafik är den länsstyrelse inom vars område rutten finns. Om linjens rutt finns inom flera än en länsstyrelses behörighetsområde, beviljas tillståndet av den länsstyrelse inom vars område den längsta sträckan av rutten finns.

16 §

Myndigheter enligt förordningen om gemenskapens cabotagetrafik

I Finland är Fordonsförvaltningscentralen behörig myndighet enligt förordningen om gemenskapens cabotagetrafik.

Polisen är den kontrollmyndighet som avses i artiklarna 5 och 6 i förordningen. Polisen är även behörig att återta sådana förfalskade handlingar som avses i artikel 11.3.

17 §

Myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen

Det kontrolldokument för avreglerad tillfällig trafik som avses i artikel 6 i Interbusöverenskommelsen utfärdas i Finland av Fordonsförvaltningscentralen. I Finland är kommunikationsministeriet den behöriga myndighet som beviljar transporttillstånd och som avses i artikel 15 i överenskommelsen. Polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet är sådana kontrollmyndigheter som avses i artikel 18 i överenskommelsen.

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 linjebaserad trafik som överskrider riksgränserna.

4 kap.

Förutsättningar för beviljande av trafik-tillstånd

19 §

Förutsättningar för beviljande av kollektivtrafiktillstånd

Kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande som har rättshandlingsförmåga och gott anseende samt är solvent och yrkesskicklig. Tillstånd beviljas även en juridisk person som uppfyller kravet på solvens, om den trafikansvarige hos den juridiska personen uppfyller de övriga kraven.

Sökanden ska anses solvent, om sökanden på behörigt sätt förmår svara för sina förpliktelser och visar att han har tillräckliga ekonomiska resurser att starta ett företag och sköta trafiken på ett ändamålsenligt sätt.

Sökanden eller den trafikansvarige ska inte anses uppfylla kravet på gott anseende enligt 1 mom., om denne

1) under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff, eller

2) under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, bedrivande av trafik, iakttagande av kör- och vilotider, trafik- eller fordonssäkerhet eller miljöskydd eller andra bestämmelser om yrkesansvar

och gärningarna visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig persontrafik.

Sökanden eller den trafikansvarige ska anses yrkesskicklig, om han har fullgjort en företagarkurs i busstrafik och avlagt ett skriftligt prov samt av Fordonsförvaltningscentralen fått ett intyg över det godkända skriftliga provet. Fullgjord företagarkurs krävs inte av den som har minst två års fortlöpande praktisk erfarenhet i ledande uppgifter i ett företag inom persontrafiken, om han eller hon har blivit godkänd i det skriftliga provet.

20 §

Företagarkurs i busstrafik, skriftligt prov och intyg

Företagarkurser i busstrafik omfattar minst 160 timmar. I kursens undervisning ska ingå åtminstone de ämnesblock som anges i förteckningen i bilaga I till direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter och som avges i artikel 3.4. i direktivet.

Företagarkursens skriftliga prov ska till innehåll och struktur motsvara det som anges i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Fordonsförvaltningscentralen svarar för anordnandet av provet. Fordonsförvaltningscentralen godkänner som deltagare i provet den som inte behöver anlägga företagarkursen. Fordonsförvaltningscentralen kan anlita en utomstående expert för ut-

arbetandet av provuppgifterna och ordnandet av provtillfället.

Fordonsförvaltningscentralen utfärdar ett intyg till den som har godkänts i det prov som nämns i 2 mom. Intyget ska till sin form överensstämma med bestämmelserna om utformningen av examensprovet i bilaga I till direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter och med modellen i bilaga I a till direktivet.

21 §

Ekonomiska resurser

Den som ansöker om och den som innehar ett kollektivtrafiktillstånd anses ha tillräckliga ekonomiska resurser att inleda trafik och att på ett ändamålsenligt sätt sköta den, om dennes disponibla medel uppgår till minst 9 000 euro för den första bussen som används i tillståndspliktig persontrafik och minst 5 000 euro för de därpå följande bussarna.

Som medel anses sökandens eller innehavarens

1) finansieringstillgångar, inräknat möjligheter till överdrag och inestående krediter som beviljats av kreditinstitut,

2) omsättningstillgångar,

3) anläggningstillgångar som kan utnyttjas som säkerhet och andra långfristiga placeringar.

Om den som ansöker om eller den som innehar ett trafiktillstånd är en fysisk person eller ett öppet bolag eller ett kommanditbolag, kan som medel även anses en fysisk persons, bolagsmäns eller ansvariga bolagsmäns personliga egendom som kan utnyttjas som säkerhet.

När trafiken inleds eller antalet fordon utökas räknas de disponibla medlen ut genom att de anskaffningsutgifter för fordon, lokaler, maskiner och utrustning som orsakas av inledandet av verksamheten eller utökandet av antalet fordon dras av från de tillgångar som räknats ut enligt 2 och 3 mom. De disponibla medlen ska uppgå till det i 1 mom. nämnda beloppet för varje buss som sökanden har.

Att de disponibla medlen är tillräckliga påvisas genom att tillståndsmyndigheten tillställs

1) en säkerhet, som kan vara en av ett kreditinstitut ställd borgensförbindelse eller bankdeposition, eller

2) ett intyg utfärdat av en revisor eller revisorssammanslutning som är godkänd av Centralhandelskammaren eller en handelskammare eller en person som är införd i den förteckning över de personer som har avlagt examen för revisorer inom den offentliga förvaltningen och ekonomin som förs av revisionsnämnden för den offentliga förvaltningen och ekonomin.

22 §

Förutsättningar för beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik

Tillstånd för linjebaserad trafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 § i minst två år.

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

1) samma myndighet beslutar eller har beslutat att ordna kollektivtrafiktjänsterna inom sitt område eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen och den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs eller kommer att bedrivas enligt trafikavtalsförordningen,

2) den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs enligt ett i trafikavtalsförordningen avsett avtal om allmän trafik som ingåtts med en annan behörig myndighet, en kommun eller en samkommun,

3) den trafik som ansökan gäller skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som avses bli bedriven enligt det avtal som nämns i 2 punkten, förutsatt att de uppgifter som avses i artikel 7.2 i trafikavtalsförordningen har lämnats för att publiceras i Europeiska unionens officiella tidning,

4) de linjer eller hållplatser som ansökan gäller inte står till förfogande för trafik,

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 eller anrops-

styrd kollektivtrafik innan den minimitid för bedrivande av trafik som anges i 1 mom. har löpt ut,

6) sökandens tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik under de två senaste åren har återkallats med stöd av 34 § 1 mom. eller sökanden har fått en varning enligt 35 § 1 mom.

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik kan avslå ansökan också ifall ett godkännande av ansökan allvarligt kan äventyra tillgången på tillförlitliga trafik-tjänster eller utbudet på linjen med klar marginal kommer att överstiga de bestämmanden av nivån på servicen i kollektivtrafiken som avses i 4 §.

När 2 mom. 1—4 punkten eller 3 mom. tillämpas kan ansökan avslås även delvis.

23 §

Förutsättningar för beviljande av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik

Tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik beviljas en sökande som har ett kollektivtrafiktillstånd och som förbinder sig att bedriva trafik i enlighet med sitt kvalitetslöfte enligt 48 § i minst ett år.

Den myndighet som beviljar tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik kan avslå ansöka på de grunder som anges i 22 § 2 mom. 1—3, 5 och 6 punkten.

När en grund enligt 22 § 2 mom. 1—3 punkten tillämpas kan ansökan avslås även delvis.

24 §

Förutsättningar för beviljande av transporttillstånd som avses i bilaterala avtal

Ett tillstånd som avses i ett bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat ska beviljas, om den transport som ansökan gäller kan anvisas tillstånd enligt en internationell förpliktelse som är bindande för Finland. Om endast en del av de sökande kan beviljas tillstånd på grund av det ringa antalet tillstånd, ska tillståndet beviljas de sökande som först ansökt om tillstånd.

5 kap.

Tillståndsförfarande

25 §

Ansökan om kollektivtrafikstillstånd

Ansökan om kollektivtrafikstillstånd ska göras skriftligen hos den behöriga länsstyrelsen enligt 10 §. I ansökan ska läggas fram de uppgifter som länsstyrelsen begärt och som behövs för handläggningen av ansökan.

26 §

Handlingar som krävs av en sökande från en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

En sökande från en någon stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland kan visa

1) sin solvens med ett intyg enligt artikel 9 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transport,

2) sitt goda anseende med en handling som avses i artikel 8 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter,

3) sin yrkesskicklighet med ett intyg över godkänt skriftligt prov enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transport.

27 §

Ansökan om och ändring av tillstånd för linjebaserad trafik

I en ansökan om tillstånd för linjebaserad trafik ska anges rutten för trafiken, alla hållplatser eller de viktigaste hållplatserna, tidtabellen och den planerade tidpunkt då trafiken inleds, de tidpunkter då tidtabellerna för trafiken kan ändras och vid behov trafikens natur. Till ansökan ska vid behov fogas en utredning över att de trafikleder och hållplatser som ansökan gäller står till förfogande för trafik. Dessutom ska i ansökan uppges om inlämnandet av ansökan har föregåtts av i 7 § avsett samarbete mellan trafikidkare. Till ansökan ska fogas ett i 48 § avsett kvalitetslöfte om trafik tjänster eller i ansökan ska anges på

vilken webbadress handlingen kan fås. Ansökan ska lämnas in till den behöriga myndigheten senast tre månader före den tidpunkt då trafiken ska inledas.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också på en ansökan om ändring av ett tillstånd för linjebaserad trafik.

28 §

Ansökan om och ändring av tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik

I en ansökan om tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska lämnas uppgifter om verksamhetsområdet, samordningen av resorna med tillhörande förmedling av information mellan passageraren, beställningsfunktionen och fordonet, de villkor som tillämpas på samordningen av resorna och den planerade tidpunkt då trafiken inleds. I ansökan ska dessutom uppges om inlämnandet av ansökan har föregåtts av i 7 § avsett samarbete mellan trafikidkare. Till ansökan ska fogas ett i 48 § avsett kvalitetslöfte om trafik tjänster eller i ansökan ska anges på vilken webbadress handlingen kan fås. Ansökan ska lämnas in till den behöriga myndigheten senast tre månader före den tidpunkt då trafiken ska inledas.

Bestämmelser i 1 mom. tillämpas också på en ansökan om ändring av ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik.

29 §

Ansökan om transporttillstånd som avses i bilateral avtal och återställande av tillståndet

I en ansökan om transporttillstånd ska finnas de uppgifter som kommunikationsministeriet eller Fordonsförvaltningscentralen begärt och som behövs för behandlingen av ansökan.

Fordonsförvaltningscentralen kan bestämma en ansökningstid för transporttillståndet.

Tillståndshavaren är skyldig att utan dröjsmål till Fordonsförvaltningscentralen återställa ett tillstånd som inte kommer att användas eller som inte använts.

30 §

Giltighetstid och villkor för trafiktillstånd

Ett kollektivtrafiktillstånd är giltigt i fem år. I tillståndet ska fastställas maximiantalet bussar som används i trafiken.

Ett tillstånd för linjebaserad trafik gäller i högst tio år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, rutten för trafiken, alla hållplatser eller de viktigaste hållplatserna, tidtabellen samt de tidpunkter då trafiken ska inledas, då tidtabellerna kan ändras och då trafiken tidigast får avslutas och vid behov trafikens natur.

Ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik gäller i högst fem år. I tillståndet ska fastställas dess giltighetstid, verksamhetsområdet, beskrivningen av samordningen av resorna samt den tidpunkt då trafiken ska inledas och då den tidigast får avslutas.

Om ett ärende som gäller förnyande av ett trafiktillstånd har anhängiggjorts senast tre månader före trafiktillståndets sista giltighetsdag, får bedrivandet av trafik fortsätta med det tillstånd som ska förnyas till dess att ärendet har avgjorts.

31 §

Återkallande av kollektivtrafiktillstånd

Om inte något annat följer av 35 §, kan den länsstyrelse som beviljar tillstånd återkalla ett kollektivtrafiktillstånd helt eller för en viss tid, om tillståndshavaren inte längre uppfyller villkoren för beviljande av tillståndet. Ett tillstånd ska återkallas, om tillståndshavaren begär det.

32 §

Återkallande av tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik i samband med att ett kollektivtrafik-tillstånd återkallas eller dess giltighetstid löper ut

Om länsstyrelsen återkallar ett kollektivtrafik-tillstånd ska den samtidigt återkalla även tillståndshavarens tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektiv-

trafik. Länsstyrelsen ska också återkalla tillståndshavarens tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik, om giltighetstiden för tillståndshavarens kollektivtrafik-tillstånd löper ut.

Innan länsstyrelsen återkallar de trafik-tillstånd som nämns i 1 mom. ska den höra de myndigheter som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik och vilkas tillstånd tillståndshavaren har, och de i trafikavtalsförordningen avsedda behöriga myndigheter, kommuner och samkommuner med vilka ingåtts sådana avtal om allmän trafik som tillståndshavaren har.

33 §

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

Den myndighet som beviljar tillstånd för linjebaserad trafik och tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik ska återkalla ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik delvis eller helt, om tillståndshavaren begär det. Begäran ska lämnas in till myndigheten senast tre månader före den planerade tidpunkten då trafiken upphör. Ett trafik-tillstånd får dock inte återkallas med stöd av denna paragraf förrän minimitiden för trafikverksamhet har löpt ut, förutom om att tillståndshavaren har begärt att också tillståndshavarens kollektivtrafik-tillstånd ska återkallas.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. kan 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.

34 §

Återkallande av trafik-tillstånd i övriga fall

Den myndighet som beviljar trafik-tillstånd kan återkalla ett trafik-tillstånd, om det vid bedrivandet av trafiken har uppdagats allvar-

liga 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.

Den myndighet som beviljar trafiktillstånd kan återkalla ett tillstånd för linjebaserad trafik och ett tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik, om myndigheten har fattat ett beslut enligt 14 § 4 mom. att ordna trafiken i enlighet med artikel 5.1—5.3 i förordningen och om trafik på marknadsvillkor skulle orsaka fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen. Myndigheten ska fatta beslut om återkallande av trafiktillståndet senast 18 månader före den tidpunkt då rätten att bedriva trafik upphör.

35 §

Varning och rättelse av en försummelse

Den myndighet som beviljar trafiktillstånd ska i de fall som avses i 31 § och 34 § 1 mom. i stället för att återkalla trafiktillståndet ge tillståndshavaren en varning, om ett återkallande av tillståndet skulle vara oskäligt och de brister, förseelser eller försummelser som har framkommit har rättats till eller är ringa.

Om grunden för återkallande av trafiktillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan återkallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

6 kap.

Trafik enligt trafikavtalsförordningen

36 §

Upphandlingsförfaranden

Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används när koncessionsavtal som gäller landsvägstrafik och annan spårtrafik än järnvägstrafik ingås. Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används när avtal som gäller järnvägstrafik ingås oavsett om de är koncessionsavtal eller andra i trafikavtalsförordningen avsedda avtal om allmän trafik. I artiklarna 4—8 i trafikavtalsförordningen finns bestämmelser om tilldelning av avtal utan konkurrensutsatt anbuds förfarande. I 42 § i denna lag bestäms om tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid.

På andra än i 1 mom. nämnda avtal om allmän trafik tillämpas upphandlingsförfaranden enligt lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (349/2007). På dessa avtal tillämpas trafikavtalsförordningen med undantag för bestämmelserna i artikel 5.2—5.6 och artikel 8.2—8.4.

De behöriga myndigheterna enligt 14 § kan när koncessionsavtal ingås tillämpa ett förfarande där alla trafikidkare som avses i trafikavtalsförordningen kan lämna anbud (*förfarande i ett steg*) eller ett förfarande där alla de nämnda trafikidkarna kan lämna ansökan om deltagande och den behöriga myndigheten därefter bland dem som lämnat in en ansökan väljer ut dem som får lämna anbud (*förfarande i två steg*).

37 §

Annonsering om upphandling och minimitidsfrister

Utöver vad som bestäms i artikel 7 i trafikavtalsförordningen ska den behöriga myndigheten offentligt informera om koncessionsavtal som genomförs genom förfaranden enligt 36 § 3 mom. Annonserna ska sän-

das för publicering på webbadressen www.hankintailmoitukset.fi.

När tidsfristerna för upphandlingsförfarandet sätts ut ska hänsyn tas till upphandlingens storlek och avtalets längd samt hur lång tid som behövs för att utarbeta och sända anbuden. Tidsfristerna beräknas från den dag som följer på den då upphandlingsannonsen skickades för publicering. Om den behöriga myndigheten tillämpar förfarandet i två steg räknas anbudstiden från den dag då anbudsförfrågan skickades.

Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för inlämnande av ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst 45 dagar och vid ett förfarande i två steg minst 40 dagar.

38 §

Anbudsförfrågan

Anbudsförfrågan ska utarbetas skriftligen och så tydligt att det utifrån den är möjligt att lämna anbud som kan mätas med samma mått och är jämförbara. I anbudsförfrågan ombeds trafikidkarna lämna sina anbud inom utsatt tid.

Anbudsförfrågan och i tillämpliga delar upphandlingsannonsen ska innehålla

- 1) en definition av föremålet för upphandlingen och minimikvalitetskrav,
- 2) en hänvisning till den publicerade upphandlingsannonsen,
- 3) tidsfristen för lämnande av anbud,
- 4) adress till vilken de skriftliga anbuden ska skickas,
- 5) det eller de språk som anbuden ska avfattas på,
- 6) krav som gäller trafikidkarnas ekonomiska och finansiella situation samt tekniska och yrkesmässiga kvalifikationer och övriga krav samt en förteckning över de handlingar som ska tillhandahållas,
- 7) grunden för valet av anbud,
- 8) anbudens giltighetstid.

Vid upphandling tillämpas dessutom bestämmelserna i 44—46 § i lagen om offentlig upphandling, vilka gäller tekniska specifikationer, tekniska specifikationer som gäller miljöegenskaper och påvisande av att anbu-

det svarar mot kraven. I fråga om andra avtal som gäller järnvägstrafik än koncessionsavtal tillämpas dessutom vad som i 35 § i den nämnda lagen bestäms om annonseringsskyldighet i efterhand.

39 §

Val av anbudsgivare

Vid ett förfarande i två steg ska anbudsgivare väljas samt vid ett förfarande i ett steg anbudsgivarnas lämplighet bedömas utifrån förhandsanmälda grunder som hänför sig till anbudsgivarnas ekonomiska och finansiella situation, tekniska prestationsförmåga eller yrkesmässiga kvalifikationer eller utifrån andra objektiva och icke-diskriminerande grunder.

Vid anbudsförfarande ska uteslutas trafikidkare som inte har tekniska, ekonomiska eller andra förutsättningar att genomföra upphandlingen eller som gjort sig skyldiga till brott som nämns i 53 § i lagen om offentlig upphandling. En trafikidkare kan uteslutas på basis av i 54 § i nämnda lag.

40 §

Förhandlingar efter inlämnande av anbud

Efter att anbud lämnats in kan den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 5.3 i trafikavtalsförordningen förhandla med de trafikidkare som lämnat anbud, om anbudsförfrågan inte har kunnat avfattas så exakt att det bästa anbudet kan väljas ut eller om anbuden inte till sitt innehåll motsvarar anbudsförfrågan. Det förutsätts dessutom att avtalsvillkoren enligt anbudsförfrågan inte ändras i väsentlig grad.

Syftet med de förhandlingar som avses i 1 mom. är att välja det bästa anbudet. Den behöriga myndigheten ska förhandla i syfte att anpassa anbuden till de krav som angetts i upphandlingsannonsen eller anbudsförfrågan. Förhandlingarna kan föras i successiva steg så att antalet trafikidkare som deltar i förhandlingarna under förhandlingen minskas på grundval av kriterier för valet av anbud.

41 §

Val av anbud

Det anbud ska antas som för den behöriga myndigheten totalekonomiskt sett är det mest fördelaktiga utifrån kriterier som är kopplade till föremålet för upphandlingen eller det som har det lägsta priset. Kriterier för valet av det totalekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan vara till exempel kvalitet på den service som anbudet gäller, fordonens kvalitet, fordonens tillgänglighet, integrering av servicen, pris, utbudets volym, passagerarpriser, miljöegenskaper samt uppfyllande av miljökrav.

När kriteriet för valet är att anbudet är det totalekonomiskt mest fördelaktiga ska kriterierna och deras inbördes viktning nämnas i upphandlingsannonsen eller förfrågningsunderlaget. Viktningen av de olika kriterierna kan också anges i form av ett lämpligt variationsintervall. Om en inbördes viktning av kriterierna av motiverad anledning inte kan göras, ska kriterierna anges i prioritetsordning.

42 §

Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid

Den behöriga myndigheten kan göra en tilläggsbeställning utan något anbudsförfarande, om tilläggsbeställningen motsvarar en tidigare upphandling genom ett förfarande i ett steg eller ett förfarande i två steg. En ytterligare förutsättning är att en eventuell senare upphandling utan anbudsförfarande har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen enligt 37 § 1 mom. och att avtalets längd med beaktande av tilläggsbeställningens tid inte överskrider den maximitid som anges i artikel 4.3 i trafikavtalsförordningen.

Ett koncessionsavtal kan innehålla avtalsvillkor för de mål enligt vilka trafiken utvecklas under avtalsperioden. Målen kan gälla uppnående av nivån på servicen eller ökning av antalet passagerare. I avtalsvillkoren kan trafikidkaren åläggas att delvis eller helt

ansvara för valet av metoder som behövs för att målen ska uppnås.

Den ursprungliga giltighetstiden för ett koncessionsavtal kan förlängas om avtalet innehåller villkor som avses i 2 mom. och de mål som anges i villkoren eller en del av dem har uppnåtts genom trafikidkarens åtgärder. En ytterligare förutsättning är att möjligheten att förlänga avtalet har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen, att avtalets längd med beaktande av förlängningen av giltighetstiden inte överskrider maximitiden enligt 1 mom. och att trafikidkaren inte får någon annan gottgörelse för måluppfyllelsen.

43 §

Upphandlingsbeslut

På upphandlingsbeslut ska 73 och 75 § i lagen om offentlig upphandling tillämpas.

Efter det att upphandlingsbeslutet har fattats ska den behöriga myndigheten ingå ett i artikel 3.1 i trafikavtalsförordningen avsett avtal om allmän trafik. Det obligatoriska innehållet i avtalet anges i artikel 4 i förordningen. Ett avtal om allmän trafik kan ingås och beslutet verkställas tidigast 21 dagar efter det att de trafikidkare som deltagit i anbudsförandet har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen om hur man söker ändring. Avtalet kan emellertid också ingås tidigare, om detta av ett tvingande allmänintresse eller av oförutsebara skäl som inte beror på den behöriga myndigheten är absolut nödvändigt.

44 §

Bestämmelser om tillämpning av artiklarna 4.1 och 6 i trafikavtalsförordningen och av bilagan till förordningen

I denna paragraf föreskrivs om särredovisningsskyldig trafikidkares skyldigheter. Med särredovisningsskyldig trafikidkare avses ett i punkt 5 i bilagan till trafikavtalsförordningen avsett trafikföretag som är skyldig att ha separat redovisning.

Den skyldighet att medge insyn som gäller för särredovisningsskyldiga trafikidkare omfattar skyldighet att lämna detaljerade uppgifter om de metoder genom vilka intäkterna och kostnaderna fördelas på olika verksamheter. De uppgifter som omfattas av denna skyldighet att lämna upplysningar ska förvaras i minst tio år efter utgången av räkenskapsperioden.

I fråga om de separata räkenskaper som avses i punkt 5 i bilagan till trafikavtalsförordningen är resultaträkningarna offentliga och ska presenteras som en not till den särredovisningsskyldiga trafikidkarens bokslut.

Trots vad som i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) bestäms om sekretess, har kommunikationsministeriet och de behöriga myndigheter som avses i 14 § rätt att av de särredovisningsskyldiga trafikidkarna få de uppgifter som avses i trafikavtalsförordningen för skötseln av de uppdrag som avses i förordningen.

Trots sekretessbestämmelserna har kommunikationsministeriet rätt att vidarebefordra uppgifter som ministeriet fått med stöd av 3 mom. till Europeiska gemenskapernas kommission för användning i den utsträckning som förutsätts för den i trafikavtalsförordningen avsedda skyldigheten att medge insyn för bedömning av om de ersättningar som betalts är förenliga med förordningen.

45 §

Statsfinansierings användningsändamål

Genom anslag som anvisats i statsbudgeten kan betalas

1) ersättningar till trafikidkare i enlighet med avtal om allmän trafik så som anges i trafikavtalsförordningen,

2) ersättning till trafikidkare för fullgörande av prisskyldigheterna på grundval av en allmän bestämmelse enligt trafikavtalsförordningen,

3) stöd för ändamål som avses i artikel 9.2 det inledande stycket och punkt b i trafikavtalsförordningen,

4) ersättning till andra än trafikidkare för utvecklings-, planerings- och forskningsarbete.

46 §

Kvotering och användning av anslag

Kommunikationsministeriet beslutar om kvotering av det anslag som anvisats i statsbudgeten eller en del därav för länsstyrelserna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på de ändamål som nämns i 45 §.

Kommunikationsministeriet och länsstyrelserna får själva använda anslaget för de ändamål som nämns i 45 §. De kan också bevilja kommuner och samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

7 kap.

Bedrivande av trafik

47 §

Skyldighet att bedriva trafik

Innehavaren av ett trafikillstånd är skyldig att bedriva trafik enligt tillståndet, med yrkesskicklighet, omsorgsfullt och i övrigt på behörigt sätt. Trafik enligt trafikavtalsförordningen ska bedrivas i enlighet med ett avtal mellan den behöriga myndigheten och trafikidkaren.

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 något annat följer av 33 §.

48 §

Kvalitetslöfte om trafiktjänster

Innehavaren av ett trafikillstånd och en sammanslutning av innehavare av trafikillstånd ska ange kvaliteten på sina trafiktjänster (*kvalitetslöfte om trafiktjänster*). Innehavaren av trafikillståndet ska kontrollera att kvalitetslöftet infrias.

I ett kvalitetslöfte om trafik tjänster ska fastställas åtminstone följande:

- 1) trafik tjänster som tillhandahålls,
- 2) information om tjänsterna och om ändrade eller inhyllade tjänster,
- 3) biljetter som används och priser som gäller,
- 4) informations- och biljettsystem som trafikidkaren har anslutit sig till,
- 5) fordon som används, huruvida de eventuellt är låggolvade fordon och utrustning som underlättar passagerarnas möjligheter att ta sig in,
- 6) mätning av kundtillfredsställelsen,
- 7) behandling av klagomål, återbetalning av priset, hävning av avtal och skadestånd,
- 8) service och assistans som står till förfogande för handikappade och rörelsehindrade passagerare och information om dessa samt beaktande av olika befolkningsgruppers behov i övrigt.

Innehavaren av ett trafik tillstånd och en sammanslutning av innehavare av trafik tillstånd ska lägga ut sitt kvalitetslöfte om trafik tjänster på sina webbsidor. Kvalitetslöftet ska också vara tillgängligt för allmänheten och passagerarna på annat sätt och utan ersättning.

Trots 1—3 mom. kan den behöriga myndigheten och trafikidkaren i ett i artikel 4 i trafikavtalsförordningen avsett avtal om allmän trafik komma överens om att den behöriga myndigheten svarar för avgivande av kvalitetslöftet om trafik tjänster, för publiceringen av det och för tillsynen över genomförandet av trafiken enligt avtalet.

49 §

Underleverans

Innehavaren av ett trafik tillstånd kan i form av underleveranser överlåta en del av den trafik som avses i innehavarens tillstånd för linjebaserad trafik och innehavarens tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik till den som har ett kollektivtrafik tillstånd eller ett i 2 § 3 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) avsett taxitillstånd. Ansvar för skötseln av trafiken kvarstår hos innehavaren av tillståndet för linjebaserad trafik och tillståndet för anropsstyrd kollektivtrafik.

En underleverantör som bedriver trafik enligt trafikavtalsförordningen ska ha ett kollektivtrafik tillstånd eller ett i 1 mom. avsett taxitillstånd. I övrigt bestäms om underleverans i artikel 4.7 i trafikavtalsförordningen.

Den som bedriver beställningstrafik kan i form av underleverans överlåta en körning till den som har ett kollektivtrafik tillstånd eller ett i 1 mom. avsett taxitillstånd, om den som gjort beställningen accepterar det.

50 §

Döds- och konkursbans rätt att fortsätta trafiken

Om innehavaren av ett kollektivtrafik tillstånd avlider, får dödsboet fortsätta med trafiken i högst 18 månader från dödsdagen, om det inom tre månader från dödsdagen gör en anmälan hos länsstyrelsen för godkännande av en person som ansvarar för tillståndshavarens skyldigheter. Denne ska med undantag för kravet på yrkesskicklighet uppfylla de krav som föreskrivs beträffande den trafikansvarige.

Om innehavaren av ett trafik tillstånd 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 denna rätt. De som förvaltar konkursboet ansvarar för de uppgifter som åligger den trafikansvarige.

51 §

Byte av trafikansvarig

Om den trafikansvarige måste bytas på grund av dödsfall, plötslig allvarlig sjukdom, olycksfall eller någon annan därmed jämförbar oförutsedd händelse, ska en ansökan om byte av trafikansvarig göras hos länsstyrelsen utan dröjsmål. Om den trafikansvarige inte längre uppfyller de föreskrivna kraven, ska tillståndshavaren sedan denne fått kännedom om saken omedelbart underrätta länsstyrelsen.

Om en person som uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet inte i de fall som nämns i 1 mom. genast kan föreslås för detta

uppdrag, ska utredningar som visar att kraven uppfylls företes så snart som möjligt, dock senast ett år efter den händelse som föranlett bytesbehovet.

52 §

Godstransport

I linjebaserad trafik och anropsstyrd kollektivtrafik får även transporterats gods. I linjebaserad trafik får i ett fordon's passagerarutrymmen inte transporterats annat gods än passagerarnas handbagage. I trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen får gods transporterats, om det har överenskommits om detta med den behöriga myndigheten.

Godsförsändelser under 100 kg får transporterats i beställningstrafik så som överenskommits med beställaren och i trafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen så som överenskommits med den behöriga myndigheten.

8 kap.

Särskilda bestämmelser

53 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

I Fordonsförvaltningscentralens bedömning av ett prov som avses i 20 § får ändring inte sökas genom besvär. Rättelse i bedömningen av provet får sökas hos Fordonsförvaltningscentralen. Rättelseyrkande ska framställas skriftligen inom 30 dagar från den dag då personen fick kännedom om provresultatet. I ett beslut med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Bestämmelserna om rättsmedel i 11 kap. i lagen om offentlig upphandling, med undantag av 78 § 2 mom. i nämnda lag, tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt 36 § 1 mom. i denna lag. Utöver vad som nämns i 78 § 1 mom. i lagen om offentlig upphandling kan ett ärende föras till marknadsdomstolen av kommunikationsministeriet, om det gäller gemenskapens tillsynsförfarande.

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

54 §

Skyldighet att visa upp handlingar

När trafik bedrivs ska i bilen medföras en styrkt kopia av ett kollektivtrafiktillstånd och vid behov en officiell kopia av ett gemenskapstillstånd eller ett tillstånd som förutsätts enligt en internationell överenskommelse eller någon annan handling som på anmodan ska visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

55 §

Avbrytande av transport

Om den som utför en transport inte genast kan visa upp en handling som avses i 54 §, ska en polis-, tull- eller gränsbevakningsman avbryta transporten, om det inte finns särskilda skäl att tillåta att den fortsätter.

Om transporten avbryts, har polis-, tull- och gränsbevakningsmannen rätt att vid behov omhänderta fordonets registerutdrag och registreringsskyltar. De ska återlämnas när det inte längre finns grund för avbrytandet av transporten.

56 §

Straffbestämmelser

Den som bedriver yrkesmässig persontrafik på väg med buss utan i denna lag avsett kollektivtrafiktillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik, i förordningen om gemenskapens internationella trafik avsett gemenskapstillstånd eller tillstånd för linjetrafik, i förordningen om gemenskapens cabotagetrafik avsett tillstånd för linjetrafik eller i Interbusöverenskommelsen eller ett bilateralt avtal mellan Finland och en annan stat avsett tillstånd ska för bedrivande av olovlig busstrafik

dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som överlåter ett kollektivtrafikstillstånd, tillstånd för linjebaserad trafik, tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik eller något annat tillstånd som avses i 1 mom. för att användas av någon annan eller försummar skyldigheten att medföra eller visa upp trafikstillståndet ska för trafikstillståndsförseelse dömas till böter.

57 §

Utlämnande av uppgifter till myndigheter

En trafikidkare är skyldig att trots av företags- och yrkeshemlighet till kommunikationsministeriet för statistikföring och forskning samt för bestämmande av nivån på servicen i trafiken på riksnivå lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom den trafik som trafikidkaren bedriver samt om sin ekonomi.

En trafikidkare är skyldig att trots företags- och yrkeshemlighet till de behöriga myndigheterna enligt 3 kap. för bestämmande av nivån på servicen och för planering av trafiken lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom trafik som hör till dessa myndigheters behörighet, samt de uppgifter som en myndighet begär och som behövs för beviljande och återkallande av trafikstillstånd som hör till myndighetens behörighet och för tillsyn över den trafik som bedrivs med stöd av tillståndet. Uppgifter om rutter och tidtabeller ska vid behov lämnas ut också för information om trafiktjänsterna.

De myndigheter som nämns i 2 mom. har rätt att trots tystnadsplikten till en annan myndighet lämna ut de uppgifter de fått, om användningsändamålet inte ändras. Myndigheten har också rätt att i en anbudsförfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik ta in sådana uppgifter om efterfrågan på trafiken som myndigheten har fått. Myndigheten har rätt att publicera uppgifter om trafikens rutter och tidtabeller samt lämna ut uppgifterna för ändamål som syftar till att förbättra nivån på servicen i kollektivtrafiken och främja dess konkurrenskraft.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. ska på myndighetens begäran lämnas ut inom en

skäligen tid och avgiftsfritt. Om uppgifterna inte lämnas ut på begäran och trots uppmaning inte inom en skäligen, minst en månad lång tid, kan myndigheten ålägga innehavaren av ett kollektivtrafikstillstånd att rätta till sin försummelse. Myndigheten kan förena ett åläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990).

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkarna ska lämna ut med stöd av 1—4 mom. och i vilken form.

58 §

Rätt att få registeruppgifter

Den behöriga länsstyrelsen har rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter ur bötesregistret, fordonstrafikregistret, utsökningsregistret och skatteförvaltningens datasystem om dem som ansöker om kollektivtrafikstillstånd, innehavare av kollektivtrafikstillstånd och trafikansvariga för behandlingen av ärenden som gäller beviljande av i artikel 3a i förordningen om gemenskapens internationella trafik avsedda gemenskapstillstånd, kontroll av förutsättningarna för beviljande av tillstånd och återkallande av tillstånd samt för återlämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

9 kap.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

59 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . Dess 14 och 61 § samt 62 § 2—4 mom. ska dock tillämpas från och med den 1 november 2009.

Genom denna lag upphävs lagen av den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) jämte ändringar

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

60 §

Övergångsbestämmelser som gäller nivån på servicen i kollektivtrafiken och kvalitetskraven för trafiktjänsterna

Det bestämmande av nivån på servicen i kollektivtrafiken som avses i 4 § ska göras före utgången av 2011. De bestämmanden av nivån på servicen i kollektivtrafiken som gjorts före lagens ikraftträdande gäller till utgången av 2013.

De kvalitetslöften för trafiktjänster som avses i 48 § ska avges och publiceras före utgången av 2011. Före det ska kvalitetslöftet, med avvikelse från 27 § 1 mom. och 28 § 1 mom., uppges eller fogas till ansökan bara om det redan har avgetts och getts ut.

61 §

Övergångsbestämmelser för de behöriga myndigheterna

Behöriga myndigheter som avses i 12 § 2 mom. är till utgången av 2009 utöver dem som nämns i momentet även myndigheterna i kommunerna Esbo, Helsingfors och Vanda. Till utgången av 2009 är Huvudstadsregionens samarbetsdelegation behörig myndighet enligt 12 § 2 mom., 13 § 2 mom. och 14 § 1 mom. i stället för samkommunen Helsingforsregionens trafik. Samarbetsdelegationen ingår också de i 62 § avsedda trafikeringsavtalen för övergångsperioden som gäller linjetrafik som bedrivs inom området för kommunerna Esbo, Helsingfors, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt och Vanda.

62 §

Övergångsbestämmelser för trafiktillståndens och avtalens giltighet

De kollektivtrafiktillstånd som beviljats innan denna lag har trätt i kraft gäller den tid som fastställts i tillstånden. Länsstyrelsen ska regelbundet och minst vart femte år kontrollera att innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd som beviljats före ikraftträdandet och en juridisk persons trafikansvarige uppfyller

de villkor för beviljande av kollektivtrafik-tillstånd som anges i 19 §.

Linjetrafiktillstånd som beviljats före den 3 december 2009 betraktas som sådana avtal om allmän trafik som avses i artikel 8.3 punkterna b och d i trafikavtalsförordningen och som i enlighet med förordningen kan fortsätta att tillämpas högst till den 2 december 2019, förutsatt att den behöriga myndighet som avses i 14 § och trafikidkaren har ingått ett avtal enligt 3 mom. senast den 2 december 2009.

I de situationer som avses i 2 mom. ingår den behöriga myndigheten ett avtal med varje trafikidkare som bedriver linjetrafik (trafikeringsavtal för övergångsperioden). Trafikeringsavtal för övergångsperioden behöver inte föregås av något upphandlingsbeslut enligt 74 § i upphandlingslagen. Om trafikidkaren inte vill ingå något avtal, betraktas linjetrafiktillståndet som ett sådant tillstånd för linjebaserad trafik som avses i 9 § i denna lag. På tillståndet tillämpas då 9 mom.

Ett trafikeringsavtal för övergångsperioden gäller till dess att linjetrafiktillståndets giltighetstid löper ut, dock högst till den 2 december 2019. Om trafikidkaren så önskar fortsätter avtalets giltighetstid dock den 30 juni 2014 också i det fallet att linjetrafiktillståndets giltighetstid löper ut före det.

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 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.

Inom behörighetsområdet för de behöriga myndigheterna för städerna Tavastehus, Uleåborg, Jyväskylä, Kouvola, Kuopio, Lahtis, Tammerfors och Åbo kan vardera avtalsparten säga upp ett trafikeringsavtal för övergångsperioden så att det upphör den 30 juni 2015 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.

Inom behörighetsområdet för andra än i 5 och 6 mom. avsedda kommunala behöriga myndigheter kan vardera avtalsparten säga upp ett trafikeringsavtal för övergångsperioden så att det upphör att gälla den 30 juni 2016 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.

I fråga om andra än i 5—7 mom. avsedda trafikeringsavtal för övergångsperioden kan vardera avtalsparten säga upp trafikavtalet för övergångsperioden så att det upphör att gälla den 30 juni 2017 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.

Om trafikeringsavtal för övergångsperioden inte har ingåtts senast den 2 december 2009, betraktas linjetrafiktillstånd som beviljats innan denna lag har trätt i kraft som sådana tillstånd för linjebaserad trafik som av-

ses 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 linjebaserad trafik, vad som i 32–34 § bestäms om återkallande av trafiktillstånd och vad som i 35 § bestäms om varning och när grunden för återkallande kan rättas till. Trots 33 § och 47 § 2 mom. ska ett linjetrafiktillstånd dock återkallas på tillståndshavarens begäran om trafik med stöd av tillståndet har bedrivits en kortare tid än ett år.

De köpeavtal som gäller köptrafik enligt lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg och som ingåtts innan denna lag har trätt i kraft är i kraft den tid som anges i avtalen, om inte något annat följer av avtalet. Det samma gäller avtal om bedrivande av anropsstyrd kollektivtrafik om trafiken enligt avtalet ska bedrivas som beställningstrafik.

När 22 § 2 mom. 1—3 punkten samt 3 och 4 mom. tillämpas ska trafikeringsavtalen för övergångsperioden och de avtal som avses i 10 mom. jämföras med avtal om allmän trafik.

2.

Lag**om ändring av lagen om taxitrafik**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 2 mars 2007 om taxitrafik (217/2007) 2 § 2 och 3 punkten samt
fogas till 4 § ett nytt 3 mom. som följer:

2 §

Definitioner

bedriva beställningstrafik och trafik som avses i trafikavtalsförordningen,

I denna lag avses med

4 §

2) *trafikavtalsförordningen* 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) nr 1107/70,

Tillståndspliktiga transporter

3) *taxitillstånd* ett trafiktillstånd som beviljas på ansökan och som berättigar tillståndshavaren att i hela landet, med undantag för Åland, med en personbil eller med en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet

Det är förbjudet att mot ersättning transportera personer på väg med trehjulingar, fyrehjulingar eller lätta fyrehjulingar enligt 13 § i fordonslagen (1090/2002).

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag**om ändring av 10 § i lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 9 maj 2003 om ett förvaltningsförsök i Kajanaland (343/2003) 10 § 3 punkten, sådan den lyder i lag 764/2006, som följer:

10 §

Landskapsfullmäktiges uppgifter vid förvaltningen av den nationella utvecklingsfinansieringen

3) ersättningar enligt 45 § 1 punkten i kollektivtrafiklagen (/) i enlighet med avtal som ingåtts med trafikidkarna,

Landskapsfullmäktige beslutar om fördelningen av Kajanalands utvecklingspengar på olika myndigheter för följande ändamål:

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag**om ändring av 2 § i lagen om begränsning av användningen av indexvillkor**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 21 december 2000 om begränsning av användningen av indexvillkor (1195/2000) 2 § 12 punkten som följer:

2 §

Undantag

ning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70,

Denna lag tillämpas inte på

12) sådana avtal om allmän trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förord-

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag**om ändring av 8 § i lagen om offentlig upphandling**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 8 § i lagen av den 30 mars 2007 om offentlig upphandling (348/2007) ett nytt 2
mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., som följer:

8 §	avses i 36 § 1 mom. i kollektivtrafiklagen (/
<i>Undantag från tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling</i>) bara till den del som bestäms i nämnda lag.
-----	-----

----- Denna lag träder i kraft den 20 .
Utöver vad som bestäms i 1 mom. tilläm-
pas denna lag på upphandlingskontrakt som

Helsingfors den 26 juni 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Suvi Lindén*

*Bilaga
Parallelltext*

2.

Lag

om ändring av lagen om taxitrafik

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 2 mars 2007 om taxitrafik (217/2007) 2 § 2 och 3 punkten samt
fogas till 4 § ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

2) *köptrafik* trafik som avses i 2 § 4 punkten i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991),

3) *taxitillstånd* ett trafiktillstånd som beviljas på ansökan och som berättigar tillståndshavaren att i hela landet, med undantag för Åland, med en personbil eller med en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet bedriva beställningstrafik och köptrafik samt trafik som kompletterar buss-, spår-, vatten- eller flygtrafik och som kan utnyttjas allmänt,

4 §

Tillståndspliktiga transporter

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

2) *trafikavtalsförordningen* 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) nr 1107/70,

3) *taxitillstånd* ett trafiktillstånd som beviljas på ansökan och som berättigar tillståndshavaren att i hela landet, med undantag för Åland, med en personbil eller med en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet bedriva beställningstrafik och trafik som avses i trafikavtalsförordningen,

4 §

Tillståndspliktiga transporter

Det är förbjudet att mot ersättning transportera personer på väg med trehjulingar, fyrehjulingar eller lätta fyrehjulingar enligt 13 § i fordonslagen (1090/2002).

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag**om ändring av 10 § i lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 9 maj 2003 om ett förvaltningsförsök i Kajanaland (343/2003) 10 § 3 punkten, sådan den lyder i lag 764/2006, som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

10 §

10 §

Landskapsfullmäktiges uppgifter vid förvaltningen av den nationella utvecklingsfinansieringen

Landskapsfullmäktiges uppgifter vid förvaltningen av den nationella utvecklingsfinansieringen

Landskapsfullmäktige beslutar om fördelningen av Kajanalands utvecklingspengar på olika myndigheter för följande ändamål:

Landskapsfullmäktige beslutar om fördelningen av Kajanalands utvecklingspengar på olika myndigheter för följande ändamål:

3) köp av trafik enligt 23 § 1 punkt lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991),

3) ersättningar enligt 45 § 1 punkten i kollektivtrafiklagen (/) i enlighet med avtal som ingåtts med trafikidkarna,

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag**om ändring av 2 § i lagen om begränsning av användningen av indexvillkor**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 21 december 2000 om begränsning av användningen av indexvillkor
(1195/2000) 2 § 12 punkten som följer:

Gällande lydelse

2 §

Undantag

Denna lag tillämpas inte på

12) ett i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) nämnt köpeavtal som avser regelbunden persontrafik vars tjänster kan utnyttjas allmänt och som gäller tills vidare eller har ingåtts för minst tre år,

Föreslagen lydelse

2 §

Undantag

Denna lag tillämpas inte på

12) sådana avtal om allmän trafik som avses i 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) nr 1107/70,

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag**om ändring av 8 § i lagen om offentlig upphandling**

I enlighet med riksdagens beslut fogas till 8 § i lagen av den 30 mars 2007 om offentlig upphandling (348/2007) ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., som följer:

Gällande lydelse

8 §

Undantag från tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Denna lag tillämpas inte på tjänsteupphandlingar som gäller

1) förvärv eller hyra, oavsett finansieringsform, av mark, befintliga byggnader eller annan fast egendom eller rättigheter till sådan,

2) anskaffning, utveckling, produktion eller samproduktion av programmaterial avsett för idkare av televisions- och radioverksamhet samt sändningstid,

3) skiljemanna- och förlikningstjänster,

4) centralbankstjänster eller finansiella tjänster i samband med utfärdande, förvärv, försäljning eller överlåtelse av värdepapper eller andra finansiella instrument, däribland den upphandlande enhetens transaktioner för att skaffa pengar eller kapital,

5) arbetsavtal,

6) forsknings- och utvecklingstjänster, utom de som uteslutande är till nytta för en upphandlande enhet i dess egen verksamhet, förutsatt att den tillhandahållna tjänsten helt betalas av den upphandlande enheten,

7) anskaffning av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet till Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar (FördrS 12/2005 och 13/2005), eller

8) upphandling av flygtrafiktjänster som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen.

Föreslagen lydelse

8 §

Undantag från tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Utöver vad som bestäms i 1 mom. tillämpas denna lag på upphandlingskontrakt som avses i 36 § 1 mom. i kollektivtrafiklagen (/) bara till den del som bestäms i nämnda lag.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Med avvikelse från bestämmelserna i 1 mom. 1 punkten tillämpas lagen på kontrakt om finansiella tjänster som ingås samtidigt med, före eller efter varje slag av förvärvs- eller hyreskontrakt.

Denna lag träder i kraft den 20 .