

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av 4 § lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg ändras. Kommuner och samkommuner skall få rätt att med trafikidkarna avtala om priserna på region- och kommunbiljetter när kommuner eller staten finansierar rabatter på dessa biljetter. En eller flera kommuner eller sam-

kommuner samt regionens eller kommunens trafikidkare kan tillsammans eller var för sig vara parter i ett sådant avtal.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

MOTIVERING

1. Nuläget och de föreslagna ändringarna

Trafikministeriet började från och med 1994 i syfte att sänka biljettpriserna ge statsbidrag till stadskommuner och kommuner inom samma pendlingsområde som stadskommunerna. En förutsättning för detta var att kommunerna skulle delta i finansieringen av rabatten med en lika stor andel som staten.

Regionbiljetten är vanligen ett periodkort som är i kraft 30 dagar eller en månad och som berättigar till ett obegränsat antal resor. I de nuvarande regionbiljettsystemen används vanligen en grundtaxetabell motsvarande den av trafikministeriet fastställda seriebiljettaxan. Företagen beviljar en rabatt om 25 procent av grundpriset och därtill sänks biljettpriset med hjälp av statliga och kommunala subventioner. Biljettpriset varierar kommunvis men alla invånare i samma kommun kan köpa biljett till samma pris. Prisskillnaderna mellan olika kommuner kan förklaras dels med längden på de resor kommuninvånarna gör, dels med subventionernas storlek.

I slutet av 1996 var regionbiljetten i bruk på 14 områden utöver huvudstadsregionen. Avsikten var att ta i bruk regionbiljett på cirka tio områden under 1997. I över hälften av Finlands kommuner tillämpas regionbiljettsystemet.

På alla områden där regionbiljetten tagits i bruk har bussresandet ökat. Passagerarna har allt mer övergått till att använda regionbiljett. Samtidigt har bruket av seriebiljett minskat på dessa områden.

Trafikministeriet anser att regionbiljettavtalen är sådana avtal om offentliga tjänster som avses i rådets förordning (EEG) nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (*EG:s trafikpliktsförordning*) och som medlemsstaternas behöriga myndigheter kan avtala om med transportföretagen och som därmed är acceptabla och lagliga. Då lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991, nedan *persontrafiklagen*) ändrades i mars 1997, fogades till 4 § en bestämmelse vars syfte var att komplettera och klargöra tolkningen av EG:s trafikpliktsförordning. Enligt denna kan kommuner avtala om anskaffning av sådana kollektivtrafiktjänster vars syfte är att sänka det pris som passagerare betalar för en resa.

Enligt konkurrensverket är regionbiljettavtalen i 6 § lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992, nedan *konkurrensbegränsningslagen*) avsedda förbjudna avtal som rör vederlag som skall uppbäras eller betalas i samband med näringsverksamhet. Konkurrensverket anser att tillägget i 4 § persontrafiklagen endast klargör tillämpningen för kommunernas del men inte för trafikidkarnas del.

Justitiekanslersadjointen anser i sitt beslut i tolkningstvisten att förhållandet mellan persontrafiklagen och konkurrensbegränsningslagen inte till denna del är klart. Bägge myndigheternas tolkningar är enligt lagstiftningen på respektive förvaltningsområde försvarbara men det verkar som om detta skulle leda till problem med tanke på förvaltningsverksamheten som helhet. Justitiekanslersadjointen anser det höra till statsrådet att skrida till åtgärder för att klargöra lagstiftningen, ifall det anses behövligt.

I syfte att eliminera den ovan beskrivna motstridigheten mellan lagarna föreslås 4 § 2 mom. persontrafiklagen ändras så, att kommuner och samkommuner ges rätt att med trafikidkarna avtala om priserna på region- och kommunbiljetter när kommuner 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. Enligt 2 § 4 punkten lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996) godkänner samarbetsdelegationen taxorna och biljettsystemen för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen och taxorna i den regionala trafiken. Det är därför inte nödvändigt att ändra lagen för huvudstadsregionens del.

Regionbiljettavtalen skall innehålla fyra centrala punkter. För det första skall avtalet fastställa den pristabell, enligt vilken rabatterna skall definieras. För det andra skall den rabattprocent som företagen beviljar fastslås. För det tredje skall överenskommelse träffas om den del av rabatten som kommunerna gottgör trafikidkarna samt om förfaringssättet i detta sammanhang. För det fjärde skall avtalet slå fast att trafikidkarna skall följa den överenskomna taxan inom den linjetrafik och upphandlade trafik som idkas på det område som definieras i avtalet.

Rabatterna finansieras med statliga och

kommunala medel. Statens andel är densamma i hela landet. Det är i sista hand kommunens sak att besluta hur låga de priser som passagerarna betalar skall vara. En förutsättning för det statsstödd kommunerna får skall vara att kommunerna deltar i finansieringen av rabatten med en andel som är minst lika stor som statens.

Trafiken där biljetterna godtas idkas dels som linjetrafik, dels som upphandlad trafik.

Lagen skall tillämpas även då en biljett är i kraft på endast en kommuns område.

Paragrafens rubrik föreslås bli ändrad så att den motsvarar paragrafens utvidgade innehåll.

2. Propositionens ekonomiska verkningar

Propositionen har inga betydande ekonomiska verkningar. Bruket av regionbiljett har dock i någon mån ökat trafikens lönsamhet. Som resultat av detta har trafikidkarna varit redo att på egen ekonomisk risk trafikera sådana turer som tidigare måste ordnas som upphandlad trafik.

3. Ärendets beredning

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet. Utlåtanden om propositionsutkastet begärdes av konkurrensverket, länsstyrelserna, Finlands kommunförbund och intresseorganisationerna på området. Trafikministeriet har även stått i förbindelse med handels- och industriministeriet.

4. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst.

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

Lag

om ändring av 4 § lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras rubriken för 4 § och 4 § 2 mom. lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991), sådana de lyder, rubriken i lag 662/1994 och 2 mom. i lag 91/1997, som följer:

4 §

*Produktion och anskaffning av
kollektivtrafiktjänster samt avtal om priser*

kommuner 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.

Dessutom har kommuner och samkommuner rätt att med trafikidkarna avtala om priserna på region- och kommunbiljetter när

Denna lag träder i kraft den 1998.

Helsingfors den 6 mars 1998

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Matti Aura*

Lag

om ändring av 4 § lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras rubriken för 4 § och 4 § 2 mom. lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991), sådana de lyder, rubriken i lag 662/1994 och 2 mom. i lag 91/1997, som följer:

Gällande lydelse

4 §

Produktion och anskaffning av kollektivtrafikjänster

Föreslagen lydelse

4 §

Produktion och anskaffning av kollektivtrafikjänster samt avtal om priser

Kommunerna kan dessutom ingå avtal om anskaffning av sådana kollektivtrafikjänster som avser att sänka det pris passagerarna betalar för resan.

Dessutom har kommuner och samkommuner rätt att med trafikidkarna avtala om priserna på region- och kommunbiljetter när kommuner 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.

Denna lag träder i kraft den

1998.