

Linja-autoliikenteen reittiliikennelupien käsittelyä koskeva ohje

- Tämä liikenne- ja viestintäministeriön ohje on tarkoitettu reittiliikennelupia käsitteleville ja myöntäville viranomaisille, joita ovat joukkoliikennelain 12 §:ssä tarkoitetut toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä toimivaltaiset kunnalliset viranomaiset.
- Ohjeen tarkoituksena on yleisellä ohjauksella varmistaa lain soveltamisen riittävä yhtenäisyys ja liikenteenharjoittajien tasapuolinen kohtelu riippumatta siitä, miltä viranomaiselta lupaa haetaan.
- Ohjeessa käydään läpi reittiliikennelupien hakua, valmistelua ja käsittelyä koskevat asiat. Lyhyesti on käsitelty myös lupien muuttamista ja peruuttamista. Ohjeen yhtenä keskeisenä osana ovat siirtymäajan sopimusten suojaan liittyvät asiat.
- Joukkoliikennelain siirtymäsäännöksen tarkoituksena on ollut turvata hallittu siirtyminen uuden lain soveltamiseen ja antaa liikenteenharjoittajille riittävä sopeutumisaika toimintaympäristön muuttuessa. Siirtymäajan sopimusten tarkoituksena on linjaliikennelupiin sekä seutu-, kaupunki- ja työmatkalippuihin sisältyvien oikeuksien ja velvollisuuksien säilyttäminen, ellei palvelusopimusasetuksesta muuta johdu.
- Lakien tulkinnassa tärkeää aineistoa ovat hallituksen esitys ja eduskunnan valiokuntien mietinnöt. Ks. joukkoliikennelakia koskeva hallituksen esitys (HE 110/2009 vp) sekä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö (18/2009 vp).
- Ohje voidaan julkaista viranomaisen Internet-sivuilla.

Pikaohje

1. Toimenpiteet ennen asian vireille saattamista (s.3)

Reittiliikenne on markkinaehtoista liikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka reitin päätepiisteet, pysäkit tai tärkeimmät pysäkit sekä aikataulun luvan myöntävä viranomaisen vahvistaa.

Aloitteen reittiliikenteestä tekee aina liikenteenharjoittaja.

Lupa voidaan myöntää vain henkilölle, jolla on joukkoliikennelupa.

Luvan myöntämisen edellytyksenä on liikenteenharjoittajan julkaisema laatulupaus.

Reittiliikenteessä käytössä oleviin matkalippuihin ei makseta tukea julkisista varoista.

Viranomaisen määrittelee toimialueensa joukkoliikenteen palvelutason ja julkaisee sen internetsivuilla.

2. Reittiliikennelupahakemuksen vireillepano (s.5)

Hakemuksen voi jättää milloin tahansa toimivaltaiselle viranomaiselle.

Hakemus on jätettävä vähintään kolme kuukautta ennen liikenteen aloittamisaikaa.

Luvan voimassaoloaika on vähintään kaksi vuotta ja enintään kymmenen vuotta.

Tarvittaessa hakemukseen on liitettävä selvitys siitä, että liikenne pystyy käyttämään esitettyjä linja-autoasemia, pysäkkejä ja väyliä liikennöintiin.

3. Reittiliikennelupaa koskevan hakemuksen käsittely (s.5)

Hakemuksesta voidaan pyytää lausuntoja muilta viranomaisilta ja kuulla muita reitillä liikennöiviä liikenteenharjoittajia sekä muita samalle reitille hakemuksia jättäneitä liikenteenharjoittajia.

Hakemus pyritään yleensä ratkaisemaan kolmen kuukauden kuluessa sen saapumisesta.

4. Päätöksenteko (s.7)

Lain vaatimukset täyttävät hakemukset yleensä hyväksytään. Siirtymäajan sopimukset nauttivat sopimusten sitovuudesta johtuvaa oikeudellista suojaa. Kyse ei kuitenkaan ole yksipuolisesti ja pelkästään siirtymäajan sopimusten suojasta, vaan samalla on otettava huomioon reittiliikenneluvan hakijan perustuslain mukainen elinkeinovapaus. Tarveharkintaa ei sovelleta.

Erytisestä syystä voidaan hakemus hylätä tai hyväksyä osittain.

Päätökseen voivat vaikuttaa reitillä olevat muut liikennepalvelut, tienpitäjän lupa väylän tai sen osan käyttöön sekä liikenteenharjoittajan aiempi toiminta. Päätös on perusteltava ilmoittamalla mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainitsemalla sovelletut säännökset. Päätös annetaan tiedoksi niille, joilla on asiassa valitusoikeus.

5. Reittiliikenneluvan muuttaminen (s.12)

Kahden ensimmäisen liikennöintivuoden aikana hyväksyttäviä ovat vain vähäiset reitti- tai aikataulumuutokset. Suuremmat muutokset käsitellään uuden liikenteen hakemuksina. Hakija ilmoittaa eri aikataulukaudet jo lupaa hakiessaan.

6. Reittiliikenneluvan peruuttaminen ja varoituksen antaminen (s.13)

Lupa peruutetaan jos liikenteenharjoittajan joukkoliikennelupa peruutetaan tai liikenteenharjoittaja hakee sitä itse peruutettavaksi aikaisintaan kahden vuoden kuluttua luvan saamisesta. Liikenteenharjoittajan pyynnöstä lupa voidaan peruuttaa aikaisemmin vain, jos tarjonta reitillä on lisääntynyt ja liikenne on tappiollista tai jos liikenteen jatkaminen on muusta syystä kohtuutonta.

Viranomaisen voi peruuttaa luvan jos liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia rikko- muksia tai laiminlyöntejä taikka liikennettä ei ole lainkaan aloitettu.

Lisätietoja:

<http://www.edilex.fi/saadokset/lainsaadanto/20090869>

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livm_18_2009_p.shtml

1 Toimenpiteet ennen asian vireille saattamista

Joukkoliikennelain 2 §:n 4 kohdan mukaan reittiliikenteellä¹ tarkoitetaan markkinaehtoista liikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka reitin pääte-pisteet, pysäkit tai tärkeimmät pysäkit sekä aikataulun luvan myöntävä viranomaisen vahvistaa. Milloin sitten liikenne on sillä tavoin säännöllistä ja milloin se on siten yleisesti käytettävissä, että reittiliikennelupa on tarpeen? Lain perustelujen mukaan reittiliikenteen käsite vastaa pääosin joukkoliikennelailla kumotussa henkilöliikennelaissa tarkoitettua linjaliikenteen käsitettä. Siten tulkinta siitä, milloin liikenne on säännöllistä ja yleisesti käytettävissä, ei ole perusteiltaan muuttunut. Lakiin sisältyy kuitenkin muita muutoksia, jotka vaikuttavat jossain määrin säännöllisyys-käsitteen tulkintaan.

Säännöllisyyttä arvioitaessa on kyse siitä, että vuoro ajetaan aina samanlaisena, samaa reittiä ja samaa aikataulua noudattaen. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota siihen, kuinka usein vuoro ajetaan ja kuinka kauan palvelua tarjotaan. Tavanomaista on, että palvelua tarjotaan joka päivä tai arkisin taikka viikonloppuina. Tätä harvemminkin tarjottavat palvelut voivat olla säännöllisiä ja niihin voidaan antaa reittiliikennelupa. Käytännössä säännöllisyyden rajoja on henkilöliikennelain voimassa ollessa lähestytty sesonkiluonteisissa palveluissa, esim. Pohjois-Suomen hiihto- ja ruskalomalaisia palvelevilla vuoroilla.

Säännöllisyyden käsitettä arvioitaessa on kiinnitettävä huomiota myös siihen, että mikään palvelu ei jäisi tarjoamatta tarpeettoman ahtaan tulkinnan takia. Henkilöliikennelain voimassa ollessa yritys pystyi järjestämään hyvin harvoin ajettavan vuoron tilausliikenteenä. Esimerkkinä voidaan mainita vuosittain järjestettävän tapahtuman tai yksittäisen juhlapyhän kuten vapunpäivän liikenne. Nyt tämä ei enää ole samalla tavalla mahdollista, ellei ajolla ole tilaajaa. Muutos johtuu tilausliikenteen määritelmän muuttumisesta. Näistä syistä säännöllisyyden käsitettä voidaan tulkita entistä väljemmin. Siten ongelmia ei aiheuttane, vaikka reittiliikennelupa myönnettäisiin vain kerran vuodessa ajettavaan liikenteeseen varsinkin jos lupaa haetaan pitkähköksi ajaksi, esimerkiksi neljäksi vuodeksi.

Määritelmään sisältyvä vaatimus siitä, että palvelu on yleisesti käytettävissä, on yksitulkintainen. Reittiliikenne on aina kaikille avointa palvelua. Esimerkiksi käyttäjäryhmän mukaan rajoitettua markkinaehtoista palvelua voi tarjota vain tilausliikenteenä.

Reittiliikennelupa voidaan myöntää vain henkilölle, jolla on joukkoliikennelupa. Tästä syystä reittiliikenneluvan hakijan on ensin haettava ja saatava joukkoliikennelupa, jos hänellä ei sitä ennestään ole. Mahdollista on myös, että reittiliikennelupaa koskeva hakemus jätetään odottamaan joukkoliikenneluvan myöntämistä.

Toimivaltaiset viranomaiset ovat määritelleet joukkoliikenteen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä (joukkoliikennelain 4 § ja 60 §:n 1 momentti). Toimivaltaisen viranomaisen ennen lain voimaantuloa laatimat palvelutason määrittelyt ovat voimassa vuoden 2013 loppuun asti. Viranomaiset julkaisevat palvelutasomäärittelynsä Internet-sivuillaan. Liikenteenharjoittaja voi palvelutasomäärittelyn perusteella arvioida, millaisia palveluja viranomaiset odottavat syntyvän, sekä sitä, onko hakemuksen myötä poikkeuksellisesti syntymässä tilanne, jossa tarjonta selvästi ylittäisi reitille määritellyn joukkoliikenteen palvelutason. Siten palvelutason määrittelyllä on ohjaava vaikutus reittiliikenteen synnyn kannalta.

Reittiliikenneluvan hakija voi halutessaan olla yhteistyössä toisten liikenteenharjoittajien kanssa ennen hakemuksen jättämistä (joukkoliikennelain 7 §). Esimerkiksi matkaketjujen luomiseen liittyvä yhteistyö on sallittu. Tällainen yhteistyö on mahdollista myös muiden liikenne-
muotojen (raideliikenne, laivaliikenne, lentoliikenne) kanssa. Luvanhakijan on kuitenkin samalla otettava huomioon kilpailuoikeuden vaatimukset ja pidättäytyttävä kielletystä yhteistyöstä, esimerkiksi markkinoiden jakamisesta. Toimivaltaiset lupaviranomaiset eivät anna yksittäistä-

¹ Tämä suositus ei koske Suomen ja toisen valtion väliseen kahdenkeskiseen sopimukseen perustuvien reittien lupien käsittelyä (joukkoliikennelain 18 ja 24 §).

pauksessa neuvoja siitä, mikä on kiellettyä yhteistyötä. Sallittu yhteistyö perustuu neuvoston asetukseen N:o 169/2009, joka on julkaistu lupaviranomaisen internetsivuilla. Asetuksen 2 artiklan (Teknisiä sopimuksia koskeva poikkeus) nojalla kilpailuoikeudellinen yritysten välisen yhteistyön kieltä ei koske sopimuksia, päätöksiä tai yhdenmukaistettuja menettelytapoja, joiden tarkoituksena tai seurauksena ovat tekniset parannukset tai tekninen yhteistyö

- standardoimalla laitteita, kuljetustarvikkeita, kulkuneuvoja tai kiinteitä laitteita
- vaihtamalla tai käyttämällä yhdessä henkilöstöä
- järjestämällä ja toteuttamalla peräkkäisiä, toisiaan täydentäviä, korvaavia tai yhdistettyjä kuljetuksia sekä vahvistamalla tai noudattamalla niissä käytettäviä maksuja ja ehtoja, mukaan lukien erityiset kilpailukykyiset hinnat
- käyttämällä toiminnan kannalta tarkoituksenmukaisimpia reittejä yhdellä kuljetusmuodolla tapahtuviin kuljetuksiin
- sovittamalla yhteen jatkoyhteyksien kuljetusaikatauluja
- yhdistämällä yksittäisiä lähetyksiä
- vahvistamalla yhdenmukaisia sääntöjä maksutaulukoiden rakenteesta ja niiden käyttämisestä koskevista ehdoista, jos näillä säännöillä ei vahvisteta kuljetusmaksuja eikä ehtoja.

Asetuksen johdanto-osassa todetaan, että ensisijaisesti yritysten tehtävänä on arvioida, onko niiden sopimusten, päätösten tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen pääasiallisena seurauksena kilpailun rajoittuminen vai kilpailun rajoittumiseen oikeuttavat taloudelliset edut, ja sen mukaisesti omalla vastuullaan päättää tällaisten sopimusten, päätösten tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen laittomuudesta tai laillisuudesta. Näin ollen toimivaltaiset lupaviranomaiset tai asetuksen soveltamisen valvonnasta vastaavat kilpailuviranomaiset eivät anna yksittäistapauksessa neuvoja siitä, mikä on kiellettyä yhteistyötä.

Tältä osin sääntely vastaa asiallisesti kilpailulain (948/2011) 5 ja 6 §:n säännöksiä kielletystä yritysten välisestä yhteistyöstä ja siitä poikkeamisen mahdollisuuksista. Vaikka asetus erityissäännöksenä luettelee joukon esimerkkejä siitä, minkä tyyppiset yritysten väliset yhteistyöjärjestelyt voivat tehostaa toimintaa ja hyödyntää kuluttajia ja tästä syystä sallia poikkeamisen kartellikiellosta, niitä arvioitaessa on otettava huomioon yleisten kilpailusääntöjen olennaiset tausta-ajatukset ja siten tulkittava varovasti. Tämä on todettu esimerkiksi yhteisöjen ensimmäisen asteen tuomioistuimen ratkaisussa T-229/94 ja T-86/95.

2 Reittiliikennelupahakemuksen vireillepano

Reittiliikenne on tyypillistä yritysaloitteista toimintaa. Siten aloite luvan hakemiseen on aina liikenteenharjoittajilla. Ne voivat tehdä hakemuksensa milloin tahansa.

Yritysaloitteisuudesta seuraa, että reittiliikennelupia ei julisteta haettavaksi. Jos viranomaisen erityisestä syystä toivoo saavansa hakemuksen jostakin reitistä, se voi Internet-sivuillaan kiinnittää huomiota palvelutasopuutteisiin. Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta on junavuoron lakkaaminen ja sen korvaaminen olosuhteissa, joissa liikennepalvelun käyttäjien määrä antaa viitteitä siitä, että liikenne voitaisiin hoitaa ilman julkista tukea tai jos määrärahat rajoittavat palvelun ostamista.

Hakemus on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen liikenteen aiottua aloittamisaikaa.

Joukkoliikennelain 27 §:n mukaan reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava liikenteen reitti, kaikki tai tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika, ajankohdat, jolloin aikatauluja voidaan muuttaa sekä tarvittaessa liikenteen luonne. Hakemukseen on tarvittaessa liitettävä selvitys siitä, että haetut väylät ja pysäkit ovat liikennöintiin käytettävissä. Lisäksi hakemuksessa on ilmoitettava, onko hakemuksen jättämistä edeltänyt liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö (7 §). Hakemukseen on liitettävä liikennepalveluja koskeva laatulupaus (48 §) tai siinä on ilmoitettava, mistä Internet-osoitteesta se on saatavilla.

Hakijan oman edun mukaista on etukäteen varmistua siitä, että linja-autoasemilta tms. löytyy laituritilaa hakemuksen mukaisen liikenteen harjoittamista varten.

Jos hakemuksessa on puutteita, viranomaisen pyytää hakijaa täydentämään hakemustaan. Hakemuksen täydentämiselle asetetaan määräaika. Samalla ilmoitetaan, että hakemus voidaan ratkaista määräajan umpeuduttua, vaikka hakija ei olisi täydentänyt hakemustaan.

3 Reittiliikennelupaa koskevan hakemuksen käsittely

Reittiliikennelupien käsittelyssä sovelletaan hallintolakia (434/2003) kokonaisuudessaan. Joukkoliikennelakiin ei sisälly hakemuksen käsittelyyn sisältyviä säännöksiä lukuun ottamatta 27 §:n säännöstä, joka liittyy hakemuksen sisältöön ja hakuikaan.

Hallintolain ja joukkoliikennelain ohella keskeinen on myös laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999). Siitä säädettyä avoimuuden periaatetta on noudatettava ja huolehdittava siitä, että yksilöillä ja yhteisöillä on muun muassa mahdollisuus valvoa etujaan ja oikeuksiaan. Tämä voi liittyä asian selvittämiseen, jota on selostettu seuraavissa kappaleissa, mutta se voi ilmetä myös niin, että eri tahojen on helppo saada tietoa vireillä olevista asioista ja niiden käsittelystä samoin kuin viranomaisen tekemistä päätöksistä. Avoimuus reittiliikennelupien käsittelyssä voi ilmetä esimerkiksi niin, että saadut hakemukset annetaan tiedoksi laajemmin kuin asian varsinainen selvittäminen edellyttää.

Reittiliikennelupaa koskeva hakemus käsitellään ilman aiheetonta viivytystä. Päätös tulee pyrkiä tekemään niin ajoissa, että hakija voi aloittaa liikenteen suunnittelemaan ajankohtana. Viranomaisen on esitettävä hakijan pyynnöstä arvio päätöksen antamisajankohdasta sekä vastattava käsittelyn etenemistä koskeviin tiedusteluihin. Jos viranomaisen saa samasta reitistä useampia hakemuksia, ne on pääsääntöisesti käsiteltävä yhdessä siten kuin hallintolaissa (25 §) edellytetään.

Viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä (hallintolain 31 §) hankkimalla hakemuksen ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Niitä ovat lau-

sunnnot viranomaisilta, jotka järjestävät tai ovat järjestäneet toimivallassaan olevaa liikennettä palvelusopimusasetuksen mukaisesti sillä alueella, jolle reittiliikennelupaa on haettu (22 §:n 2 momentin 1-3 kohdat). Lausunnon antajan tulee tarvittaessa olla yhteydessä sopimuskumppaninaan oleviin liikenteenharjoittajiin ja tiedustella heidän kantaansa hakemukseen. Viranomaisen näkökulmasta yhteydenottoa on arvioitava sopimusvelvoitteena, joka sen tulee pysyä täyttämään. Asiassa on kyse myös liikenteenharjoittajan luottamuksensuojasta. Liikenteenharjoittajan ja toimivaltaisen viranomaisen on voitava luottaa toisiinsa sopimuskumppaneina.

Lausunnon antavan viranomaisen yhteydenotto liikenteenharjoittajaan on tarpeen etenkin, jos liikennettä harjoitetaan käyttöoikeussopimuksen mukaan. Jos kyse on bruttosopimuksesta, yhteydenotto ei välttämättä ole tarpeen. Jos liikenteenharjoittajan kanta poikkeaa lausuntoa antavan viranomaisen kannasta, on tämä seikka ilmoitettava lausunnossa. Joka tapauksessa on ilmoitettava, onko lausuntopyyntö välitetty liikenteenharjoittajalle. Liikenteenharjoittaja voi halutessaan toimittaa perustelunsa suoraan lausunnon pyytäjälle. Samoin edellytyksin toimivaltaisen viranomaisen tulee olla yhteydessä omaan sopimuskumppaniinsa ja varata sille mahdollisuus ilmoittaa kantansa.

Lain siirtymäsäännöksen mukaan (62 §) siirtymäajan liikennöintisopimukset ja ennen 3.12.2009 tehdyt ostoliikennesopimukset rinnastetaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin. Siten edellisen kappaleen mukaista selvittämismenettelyä sovelletaan myös niihin.

Jos on epätietoisuutta siitä, ovatko haetut reitit tai pysäkit liikennöintiin käytettävissä, on syytä hankkia lausunto tienpitäjältä. Lausunnon mm. Matkahuollolta tai kunnalta voidaan tarvittaessa selvittää myös, onko terminaalissa tilaa uudelle vuorolle.

Lisäksi on tarpeen selvittää, onko hakija mahdollisesti lopettanut reitti- tai kutsujoukkoliikenteen ennen kuin liikenteen harjoittamisen vähimmäisaika on umpeutunut. Samoin on tarkistettava, onko hakijan reittiliikennelupa tai kutsujoukkoliikennelupa viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana peruutettu tai onko hakijalle annettu huomautus sillä perusteella, että liikenteenhoidossa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä. Sekä liikenteen lopettaminen että luvan peruuttaminen tai varoitus ovat hakemuksen käsittelyn kannalta relevantteja riippumatta siitä, missä liikenteen harjoittaminen on lopetettu tai mikä viranomaisen on peruuttanut luvan tai antanut varoituksen.

Reittiliikennelupaa koskeva hakemus voidaan erittäin poikkeuksellisissa tapauksissa hylätä sillä perusteella, että hakemuksen hyväksyminen vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi viranomaisen määrittelemän joukkoliikenteen palvelutason. Jos kyseessä on tällainen tilanne, on reitillä ennestään reittiliikennettä harjoittavia yrityksiä kuultava.

Ennen hakemuksen ratkaisemista hakijaa on hallintolain mukaisesti vielä kuultava sellaisista asiassa saaduista selvityksistä tai vaatimuksista, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun. Asia voidaan ratkaista asianosaista kuulematta lähinnä silloin, kun hakemus hyväksytään (hallintolain 34 §).

Jos lupia on hakenut samalle reitille useampi kuin yksi, tulee hakijoilta kuulemisen yhteydessä tiedustella, pitävätkö he hakemuksensa voimassa siinäkin tapauksessa, että lupa myönnetään jokaiselle hakijalle. Vastineen antamiselle on tässä tilanteessa varattava tavanomaista pitempi aika, jotta hakijat voivat halutessaan sovittaa hakemuksensa yhteen. Sama koskee haetun liikenteen yhteensovittamista olemassa olevaan liikenteeseen, jos uhkana on, että olemassa olevat liikennepalvelut vakavasti vaarantuisivat.

4 Päätöksenteko

Markkinaehtoista reittiliikennettä koskeva hakemus on hyväksyttävä, ellei jokin joukkoliikennelain 22 §:n mukainen tai 62 §:n 11 momentin soveltamiseen liittyvä syy estä luvan myöntämistä. Hakemus on pyrittävä ratkaisemaan niin, että liikenteenharjoittaja voi aloittaa liikenteen suunnittelemanaan ajankohtana. Lain 27 §:ssä edellytetään, että hakemus on toimitettava viimeistään kolme kuukautta ennen aiottua liikenteen aloittamisaikaa. Säännös ei kuitenkaan estä viranomaista ratkaisemasta asiaa aikaisemmin, mikäli kaikki asian käsittelemiseen liittyvät toimenpiteet saadaan valmiiksi nopeammin. Hallintolain 23 §:n mukaan asia on käsiteltävä ilman aiheetonta viivytystä.

Joukkoliikennelain 62 §

Joukkoliikennelain 62 §:n 11 momentin mukaan siirtymäajan liikennöintisopimukset ja ennen 3.12.2009 tehdyt ostosopimukset rinnastetaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovellettaessa lain 22 §:n 2 momentin 1-3 kohtaa sekä 3 ja 4 momenttia. Lain siirtymäsäännöksen tarkoituksena on ollut turvata hallittu siirtyminen uuden lain soveltamiseen ja antaa liikenteenharjoittajille riittävä sopeutusaika toimintaympäristön muuttuessa. Siirtymäajan sopimusten tarkoituksena on linjaliikennelupiin sekä seutu-, kaupunki- ja työmatkalippuihin sisältyvien oikeuksien ja velvollisuuksien säilyttäminen, ellei palvelusopimusasetuksesta muuta johdu.

Joukkoliikennelain 62 §:n 11 momentin soveltaminen voi estää reittiliikenneluvan myöntämisen. Siirtymäajan sopimukset nauttivat sopimusten sitovuudesta johtuvaa suojaa. Siirtymäsäännöksen oikeudellinen luonne erityisjärjestelynä ja siitä johtuva sopimusten suoja on otettava viranomaisen päätöksenteossa huomioon sovellettaessa joukkoliikennelain 22 §:ää. Reittiliikennelupien myöntäminen ei saa johtaa tämän suojan poistumiseen eikä merkittävään heikentymiseen.

Milloin hakemus on hylättävä?

Hakemus on hylättävä, jos hakijalla ei ole joukkoliikennelupaa tai jos hän kieltäytyy antamasta sitoumusta harjoittaa luvan mukaista liikennettä vähintään kahden vuoden ajan.

Jos hakija ei ole antanut joukkoliikennelain 48 §:ssä tarkoitettua laatulupausta tai laatulupaus ei täytä lain vaatimuksia, hakemus voidaan jättää odottamaan kunnes laatulupaus on asianmukaisesti annettu. Tästä ilmoitetaan hakijalle erikseen. Jos hakija ei täydennä hakemusta asetetussa määräajassa, hakemus on hylättävä.

Lisäksi hakemus voidaan hylätä joukkoliikennelain 22 §:n 2 ja 3 momentin mukaisin perustein. Nämä hylkäämisperusteet ovat kuitenkin erittäin poikkeuksellisia. Muilla kuin lain mukaisilla syillä hakemusta ei saa hylätä. Seuraavassa on käsitelty harkinnanvaraisia hylkäämisperusteita ja niiden soveltamiseen liittyviä näkökohtia:

Joukkoliikennelain 22 §:n 2 momentin 1-3 kohdat

Pykälän 1-3 kohdissa on kyse samankaltaisista tilanteista, joissa arvioidaan uuden reittiliikenneluvan vaikutuksia palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavalle liikenteelle. Kaikissa kohdissa on kyse siitä, aiheuttaako reittiliikenne jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavalle liikenteelle.

Lain siirtymäsäännöksen nojalla siirtymäajan liikennöintisopimuksen ja ennen 3.12.2009 tehdyn ostosopimuksen nojalla harjoitettava liikenne rinnastetaan palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettavaan liikenteeseen. Tämän suosituksen julkaisemisajankohtana (toukokuu

2012) miltei kaikki linja-autolla harjoitettava säännöllinen liikenne perustuu siirtymäajan sopimukseen, ostosopimukseen tai PSA-sopimukseen. Tilanne tulee jatkumaan ainakin pääosin samankaltaisena lain siirtymäajan. Siten reittiliikennelupahakemuksia ratkaistaessa mahdollinen haitta arvioidaan lähes aina pykälän 2 momentin 1-3 kohtien perusteella. Uuden reittiliikenteen haittaa olemassa olevalle reittiliikenteelle arvioidaan 22 §:n 3 momentin perusteella (s. 11).

Huomion arvoista on, että reittiliikennelupaa koskevan hakemuksen hylkääminen on todennäköisempää 2 momentin kuin 3 momentin nojalla. Tämä johtuu siitä, että 2 momentissa lainkohdan soveltamisen edellytykset täyttyvät, jos reittiliikenne aiheuttaisi PSA-liikenteelle tai muulle sopimukseen perustuvalle liikenteelle jatkuvaa tai vakavaa haittaa. Sen sijaan 3 momenttia voidaan soveltaa, kun hakemuksen hyväksyminen vaarantaisi luotettavien liikennepalvelujen saatavuuden tai ylittäisi selvästi viranomaisen määrittelemän palvelutason. Ensin mainitussa tilanteessa reittiliikenteen asema on myös heikompi, sillä lupa voidaan peruuttaa 34 §:n 2 momentin nojalla viranomaisen ryhtyessä järjestämään liikenteen PSA:n mukaisesti.

Tulkinnan lähtökohtana on, että lisäpalvelun tarjoaminen on yleensä joukkoliikenteen käyttäjien näkökulmasta myönteistä. Lisäksi tarjonnan lisääntyminen ja monipuolistuminen voi johtaa siihen, että joukkoliikenne saa uusia asiakkaita. Siten sen, että alueen liikenne on järjestetty palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai siirtymäajan liikennöintisopimuksen taikka ostosopimuksen perusteella, ei pidä automaattisesti johtaa hakemuksen hylkäämiseen.

Hylkääminen ei yleensä ole perusteltua, jos uusi lupa parantaa liikenteen tarjontaa alueellisesti tai ajallisesti. Kyse on tällöin pikemminkin tarjonta-aukkojen täyttämistä kuin palvelun haitallisesta päällekkäisyydestä, esimerkiksi usein yöajan liikenne ja liikenne alueelle, josta tarjonta puuttuu. Hylkääminen ei yleensä tule kysymykseen myöskään silloin, kun reittiliikennettä haetaan lopetetun liikenteen tilalle, ellei sitten viranomaisen järjestä liikennettä PSA:n mukaisesti. Luvan epääminen ei yleensä ole perusteltua myöskään silloin, kun reittiliikenteen luonne esimerkiksi pysähtymiskäytännön suhteen (pikavuoro) poikkeaa PSA-liikenteen (vakiovuoro) luonteesta.

Viranomaisen ei arvioi, onko liikenne kysynnän kannalta tarpeellinen, vaan tämän arvion tekee luvanhakija. Tältä osin laissa on selvä ero aikaisemmin voimassa olleeseen henkilöliikennelakiin nähden.

Jotta hakemuksen hylkääminen olisi mahdollista, haitan tulee olla jatkuvaa ja vakavaa. Molempien vaatimusten tulee täytyä samanaikaisesti. Arvioinnin lopputulos ei saa olla riippuvainen siitä, mikä viranomaisen liikenteen on järjestänyt tai järjestää.

Lainkohtien tulkintaan ei vaikuta se, mitä sopimusmallia (siirtymäajan sopimus/käyttöoikeus/brutto) liikenteessä sovelletaan.

Haitan vakavuuden ja jatkuvuuden tapauskohtaisessa arvioinnissa on otettava edellä kuvatut seikat huomioon. Lisäksi on tarkasteltava kuhunkin tapaukseen liittyviä ominaispiirteitä. Yleistä ohjetta siitä, kuinka lähelle olemassa olevaa liikennettä reittiliikennevuoro voidaan hyväksyä, ei voida antaa. Tämä johtuu tarjonnan ja vuorovälin suurista vaihteluista maan eri osissa ja erityyppisillä alueilla. Haarautuvan tieverkon runko-osuuden pituudella on merkitystä asiaa arvioitaessa, samoin vuorojen pysähtymiskäytännöillä ja liikennetyypillä.

Siirtymäajan sopimusten osalta suuntaa tulkinnalle antaa se käytäntö, jota sovellettiin henkilöliikennelain voimassa ollessa. Siirtymäajan sopimusten tarkoituksena on säilyttää linjaliikennelupien oikeudet ja velvollisuudet, ellei PSA:sta muuta johdu. Tarkoituksena ei ollut linjaliikenneoikeuksien vahventaminen. Näin ollen ei ole estettä hyväksyä uusia reittiliikennelupia samassa laajuudessa kuin henkilöliikennelain voimassa ollessa myönnettiin uusia linjaliikennevuoroja tai tehtiin uusia ostosopimuksia. Sopimusten suojasta johtuu, että reittiliikennelupia ei pidä myöntää, jos reittiliikenne tulisi siirtymäajan sopimusten kanssa täysin samalle reitille ja aikataulullisesti liian lähelle sopimuksen nojalla harjoitettavaa liikennettä.

Lain 22 §:n 2 momentin 1-3 kohtia sovelletaan kahdessa toisistaan poikkeavassa tilanteessa, ensinnäkin silloin kun kyse on sopimuksen nojalla harjoitettavasta liikenteestä tai tilanteesta,

jossa ainakin tiedetään miten sitä tullaan harjoittamaan ja toiseksi silloin, kun liikenteen organisointi on alkuvaiheessa eikä PSA-liikennettä koskevaa tarjouskilpailua ole vielä ratkaistu. Jälkimmäisessä tilanteessa hakemusta arvioidaan samanaikaisesti 2 momentin 3 kohdan sekä 2 momentin 1-2 kohdan tai 3 momentin perusteella sen mukaan, miten olemassa oleva liikenne on järjestetty.

Joukkoliikennelain 22 §:n 2 momentin 4 kohta

Lainkohdan mukaan reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä, jos haetut reitit tai pysäkit (ml. linja-autoasemat) eivät ole liikennöintiin käytettävissä. Pysäkeistä päätöksen tekee tienpitäjä. Lainkohdan soveltamistilanteita voi ilmetä esimerkiksi kaupunkien keskusta-alueilla, joissa joukkoliikenne on liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta perusteltua ohjata vain tietyille kaduille. Pysäkit on usein osoitettu erikseen paikallisliikenteelle ja kaukoliikenteelle ja lisäksi pikavuoroliikenteelle. Tällainen jako on järkevä pysäkkitalan riittävyyden varmistamiseksi ja perusteltu myös joukkoliikennejärjestelmän ymmärrettävyyden kannalta.

Tätä kohtaa soveltamalla hakemus voidaan hylätä vasta sitten, kun hakijalle on ensin annettu mahdollisuus muuttaa hakemustaan niin, että luvan myöntämisen este poistuu. Markkinaehtoisessa liikenteessä lähtökohtana on, että luvanhakija etukäteen valitsee käytettävissä olevista pysähtymispaikoista haluamansa, jotka voivat joskus poiketa ennen lain voimaantuloa käytetyistä. Uuden pysäkin perustaminen edellyttää tienpitäjän päätöstä ja toimenpiteitä.

Toimivaltainen viranomainen voi ohjata liikenteenharjoittajia noudattamaan matkustajan kannalta riittävän yhtenäistä pysähtymiskäytäntöä. Tällainen ohjaus on selkeintä toteuttaa lupaprosessin ulkopuolella. Huomattakoon, että hakemusta ei voi hylätä sillä perusteella, että ohjausta ei ole noudatettu, paitsi jos reitit tai pysäkit eivät ole liikennöintiin käytettävissä.

Joukkoliikennelain 22 §:n 2 momentin 5 kohta

Reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä, jos hakija on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana ilman 33 §:n 2 momentin nojalla tehtyä luvan peruuttamispäätöstä lopettanut minkä tahansa markkinaehtoisesta liikenteen harjoittamisen ennen kuin lain mukainen liikenteen harjoittamisen vähimmäisaika on kulunut umpeen. Säännöstä soveltamalla voidaan sanktioida liikenteen luvaton lopettaminen rikkomuksen luonteeseen sopivalla tavalla.

Ilman lupaa tapahtuneeseen liikenteen lopettamiseen on syytä yleensä suhtautua verrattain ankarasti ottaen huomioon, että liikenteenharjoittajalla on oikeus saada liikenteen lisääntymisen vuoksi tappiolliseksi muuttunut liikenne lopetetuksi. Niin ikään on mahdollista saada lupa peruutetuksi, jos velvollisuutta liikenteen harjoittamiseen olisi muusta perustellusta syystä pidettävä kohtuuttomana.

Joukkoliikennelain 22 §:n 2 momentin 6 kohta

Lainkohdan nojalla hakemus voidaan hylätä, jos hakijan reittiliikennelupa tai kutsujoukkoliikennelupa on viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana peruutettu 34 §:n 1 momentin nojalla. Peruuttamisen syynä on voinut olla se, että liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka liittyvät palvelun saatavuuteen, hinnoista ilmoittamiseen, liikenteessä käytettyihin autoihin taikka muihin näihin rinnastettaviin seikkoihin. Peruuttamisen syynä on voinut olla myös liikenneluvan peruuttaminen sen vuoksi, että liikenteen harjoittamista ei ole aloitettu lainkaan.

Hakemus voidaan hylätä myös sen takia, että hakijalle on luvan peruuttamisen sijasta annettu varoitus. Sen sijaan hakemusta ei voida hylätä sen vuoksi, että hakijan liikennelupa on peruutettu henkilöliikennelain nojalla tai lain siirtymäsäännöksen (62 §:n 9 momentti) nojalla, koska näitä tilanteita laissa ei ole mainittu.

Hakemusta ei ole syytä automaattisesti hylätä tällä perusteella. Näin sen takia, että välttyttäisiin tarpeettomalta seuraamusten kasaantumiselta. Arviointiin vaikuttavat ainakin rikkomuksen luonne ja määrä, rikkomusten tapahtumisesta kulunut aika suhteessa kahden vuoden kokonaisuuteen sekä se, onko sattunut uusia rikkomuksia. Hylkääminen on perusteltua esimerkiksi silloin, kun viranomaisella on perusteltu syy arvioida vakavien ja olennaisten rikkomusten tai laiminlyöntien olevan toistuvia.

Joukkoliikennelain 22 §:n 3 momentti

Pykälän 3 momentin mukaan hakemus voidaan hylätä silloin, kun hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi lain 4 §:n perusteella määritellyn joukkoliikenteen palvelutason. Momenttia voidaan soveltaa vain tilanteissa, joihin 2 momentin 1-3 kohdat eivät sovellu eli kun arvioidaan uuden reittiliikenteen haittaa olemassa olevalle reittiliikenteelle. Hakemus voidaan hylätä 3 momentin nojalla vain poikkeuksellisissa tilanteissa. Reittiliikennelupaa koskeva päätös ei saa olla ristiriidassa palvelusopimusasetuksen kanssa ja muutoinkin säännöstä tulee soveltaa EU-oikeuden kanssa sopusoinnussa olevalla tavalla. Pääsäännön mukaan hakemus on siis hyväksyttävä.

Etukäteen ei myöskään aina ole helppo ennakoida, mikä vaikutus uudella tarjonnalla on olemassa olevaan liikenteeseen. Siellä missä kysyntäpotentiaalia on runsaasti, lisätarjonta yleensä parantaa kysyntää. Vähäisen kysynnän alueilla sen sijaan on todennäköistä, että lisäkysyntää ei synny, mistä johtuen osa olemassa olevan palvelun käyttäjistä siirtyy käyttämään uutta vuoroa. Lopputuloksena voi olla kummankin liikenteen kannattamattomuus ja uhkana, että koko liikenne loppuu. Toisaalta uusi tarjonta voi korvata poistuvaa tarjontaa, jolloin liikennepalvelut eivät vaarannu. Matkustajan kannalta on yleensä tärkeää, että palvelu on saatavilla ja se on laadukas ja kohtuuhintainen.

Momentin soveltaminen voi joskus tulla kyseeseen, jos esimerkiksi haettu reittiliikennelupa on aikataulultaan täysin päällekkäinen tai selkeästi liian lähellä reitillä jo liikennöivän vuoron kanssa edellyttäen, että seuraavassa selostetut kriteerit täyttyvät. Jos kyseessä on tällainen tilanne, on lisäksi arvioitava, vaarantuuko reitin luotettavien liikennepalveluiden saatavuus vakavasti. Aina näin ei tapahdu, mikä voi johtua esimerkiksi olemassa olevan liikenteen suurista matkustajamääristä tai lisäkysynnästä tai osittain molemmista.

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

Lainkohdan mukaan hakemus voidaan hylätä myös, jos reitin tarjonta ylittäisi selvästi lain 4 §:n nojalla määritellyn joukkoliikenteen palvelutason. Säännös on kuitenkin ongelmallinen, koska perustuslailla suojattua elinkeinovapautta voidaan rajoittaa vain hyväksyttävästä syystä. Rajoittamisen tulee olla painavan yhteiskunnallisen syyn vaatima. Elinkeinovapauden yksi perusidea on palvelujen ylläpitäminen ja parantaminen. Palvelutason ylittymisessä on kyse nimenomaan palvelujen parantumisesta. Siten elinkeinovapauden rajoittamisen syy on tässä kohdin lähtökohdiltaan ristiriidassa elinkeinovapauden yhden perusidean kanssa. Onkin kyseenalaista, voidaanko hakemusta lainkaan hylätä tämän kriteerin perusteella.

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

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

Kilpahakutilanne

Joukkoliikennelaissa ei ole säännöstä tarjonnan määrän rajoittamisesta silloin kun yhtä useampi liikenteenharjoittaja hakee samaa liikennettä. Olennaista on, että laissa ei säädetä valintaperusteesta, jota noudattaen kilpahakutilanne voitaisiin ratkaista. Jokaisella hakijalla on sama oikeus saada lupa. Siten ei ole olemassa oikeusohjetta, jota noudattaen yhteiskäsittelyssä voitaisiin joidenkin hakijoiden hakemus hylätä.

Henkilöliikennelain voimassa ollessa sovellettu käytäntö, jossa todettiin kysynnän tulleen tyydytetyksi, kun yhdelle hakijoista myönnettiin lupa, ei ole enää voimassa olevan lain mukaan mahdollinen. Joukkoliikennelain mukaan hakemuksen hyväksyminen ei ole riippuvainen liikenteen kysynnästä. Hakijoilla on kuitenkin mahdollisuus sovittaa hakemuksensa yhteen, joten päällekkäisen tarjonnan syntyminen on mahdollista estää. Viranomaisen tulee kertoa hakijoille lain 7 §:stä ja siinä mainitun asetuksen 169/2009 mahdollistamasta yhteistyöstä, mutta se ei itse osallistu neuvotteluihin. Jos viranomaisen osallistuisi liikenteenharjoittajien välisiin neuvotteluihin, se voisi joutua osavastuuseen, jos yhteistyö menee yli sen, mitä asetuksen mukaan on sallittua.

Jos hakijat eivät ole käyttäneet mahdollisuutta sovittaa hakemuksensa yhteen, ovat vaihtoehtoina joko kaikkien hakemusten hyväksyminen tai hylkääminen. Hylkääminen on mahdollista vain, jos edellä kuvatut lain edellytykset täyttyvät (jatkuva ja vakava haitta PSA-liikenteelle/siirtymäajan sopimisliikenteelle; luotettavien liikennepalveluiden vakava vaarantuminen; palvelutason selvä ylittyminen). Esimerkiksi liikenteen jakaminen hakijoiden kesken ei ole lain mukaista paitsi, jos hakijat ovat yhteisissä neuvotteluissa siihen päätyneet.

Hakemuksen hylkääminen osittain

Hakemus voidaan hylätä myös osittain, jos hylkäysperusteena on 22 §:n 2 momentin 1-4 kohta tai 3 momentti. Osittainen hylkääminen voi tarkoittaa esimerkiksi jonkin pysäkin poistamista sen vuoksi, että se ei ole liikennöintiin käytettävissä.

Jos viranomaisen aikoo hylätä hakemuksen osittain, on ennen päätöksentekoa selvítettävä, suostuuko liikenteenharjoittaja antamaan kahden vuoden liikennöintiä koskevan sitoumuksen. Jos liikenteenharjoittaja ei sitoumusta anna, hakemus hylätään kokonaan. Jos hän suostuu harjoittamaan vähintään kahden vuoden ajan liikennettä, joka poikkeaa hänen hakemuksensa, lupa myönnetään. Liikenteenharjoittajalla on kuitenkin sitoumuksestaan huolimatta oikeus valittaa päätöksestä, joka ei ole hakemuksen mukainen.

Reittiliikenneluvan voimassaoloaika ja ehdot

Reittiliikennelupa myönnetään määräajaksi ja se voi olla voimassa enintään kymmenen vuotta. Luvan voimassaoloaika määräytyy aina hakemuksen perusteella, mutta ei voi liikenteen harjoittamiselle säädetystä vähimmäisajasta johtuen olla lyhyempi kuin kaksi vuotta. Reittiliikenneluvassa on vahvistettava liikenteen reitti, kaikki tai tärkeimmät pysäkit, aikataulu sekä ajankohdat, jolloin liikenne on aloitettava, liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa ja jolloin liikenteen aikaisintaan saa lopettaa. Tarvittaessa on vahvistettava myös liikenteen luonne hakemuksen mukaisesti. Lähtökohtana on muutoinkin, että luvan sisältö vahvistetaan hakemuksen mukaisesti.

Jos kuitenkin on selvää, että haettua aikataulua ei voida noudattaa tieliikennelakia rikkomatta, ei haettua aikataulua pidä hyväksyä, vaan se tulee muuttaa. Liikenteen aikaisin lopettamisajankohta on kaksi vuotta luvassa mainitusta liikenteen aloittamisajasta eteenpäin.

Päätöksen perusteleminen

Päätös on perusteltava hallintolain 45 §:n mukaisesti. Kielteinen päätös on perusteltava aina ja myönteinenkin päätös pääsääntöisesti. Kokonaan myönteinen päätös voidaan jättää perustelematta, jos muilla ei ole oikeutta hakea päätökseen muutosta.

Tiedoksianto

Päätös annetaan tiedoksi noudattaen hallintolain 9 ja 10 luvun säännöksiä. Päätös annetaan tiedoksi niille, joilla on asiassa valitusoikeus. Kopio päätöksestä lähetetään lausunnonantajille.

5 Reittiliikenneluvan muuttaminen

Reittiliikenneluvan muuttamiseen sovelletaan soveltuvin osin samaa menettelyä kuin uuden luvan hakemiseen. Erityistilanne on kuitenkin olemassa, jos luvanhaltija haluaa muuttaa lupansa ennen kuin kahden vuoden vähimmäisaika on kulunut umpeen. Sääntelyn tavoitteena on vakauttaa joukkoliikenteen palveluja kuluttajan kannalta perustellulla tavalla.

Sääntely on omiaan jossain määrin nostamaan alalle tulon kynnystä, koska liikenteenharjoittaja joutuu ennen liikenteen aloittamista arvioimaan myöhempään tarjonnan lisääntymiseen tai kysynnän vähentymiseen liittyviä riskejä. Näin ollen lähtökohtana on, että hyväksyttäviä ovat vain vähäiset reitti- tai aikataulumuutokset. Suuremmat muutokset tulee käsitellä uuden liikenteen hakemuksina, joihin liittyy alkuperäisen liikenteen lopettaminen lain 33 §:n 2 momentin nojalla.

Lähtökohtana on, että liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa vain liikenneluvassa määritellyinä ajankohtina. Eri aikataulukausien aikataulut on ilmoitettu jo hakemusvaiheessa. Suositeltavaa on, että aikataulukaudet ovat mahdollisimman yhtenäiset muun liikenteen kanssa (tavanomaisesti kouluvuoden alku, vuodenvaihde, kesäliikenteen alku). Toimivaltainen viranomainen voi toimenpiteillään vaikuttaa aikataulukausien ja pysähtymiskäytäntöjen yhtenäisyyteen. Hakemusta ei voi kuitenkaan hylätä aikataulukausien poikkeuksellisuuden takia, koska laissa ei sellaista perustetta ole. Myöskään poikkeavien pysäkkien käyttö ei ole hylkäysperuste muutoin kuin 22 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaisissa tilanteissa.

6 Reittiliikenneluvan peruuttaminen ja varoituksen antaminen

Reittiliikenneluvan peruuttaminen voi olla pakollista lain edellytysten täytyessä tai peruuttamiseen voi liittyä harkinnanvaraa. Peruuttamistilanteita ovat seuraavat:

- 1) luvanhaltijan joukkoliikennelupa peruutetaan,
- 2) luvanhaltija pyytää luvan peruuttamista ja liikenteen aloittamisesta on kulunut vähintään kaksi vuotta,
- 3) luvanhaltija pyytää samalla joukkoliikennelupansa peruuttamista,
- 4) luvanhaltija pyytää lupansa peruuttamista ennen kuin kahden vuoden vähimmäisaika on kulunut umpeen silloin, kun reitin tarjonta on lisääntynyt peruutettavaksi pyydetyn luvan myöntämisen jälkeen, jos luvanhaltija osoittaa liikenteen tappiollisuuden,
- 5) sama tilanne kuin kohdassa 4, mutta liikenteen jatkamista on pidettävä muusta perustellusta syystä kohtuuttomana,
- 6) liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä,
- 7) liikennettä ei ole aloitettu luvassa vahvistettuna ajankohtana tai liikenteen harjoittaminen on lopetettu
- 8) toimivaltainen viranomainen on päättänyt järjestää liikenteen palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 1-3 kohdan mukaisesti, jos reittiliikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa PSA-liikenteelle.

Reittiliikennelupa on lain 32 §:n nojalla peruutettava silloin, kun luvanhaltijan joukkoliikennelupa peruutetaan. Tällöin päätöksen reittiliikennelupien, myös kaupunkiviranomaisten myöntämien, peruuttamisesta tekee se viranomainen, joka on toimivaltainen peruuttamaan joukkoliikenneluvan.

Reittiliikennelupa on lain 33 §:n 1 momentin nojalla peruutettava luvanhaltijan pyynnöstä aina kun liikenteenharjoittamista koskeva vähimmäisaika on umpeutunut. Reittiliikennelupa on peruutettava myös silloin, kun luvanhaltija pyytää samalla joukkoliikennelupansa peruuttamista (33 §:n 2 momentti).

Reittiliikennelupa on peruutettava luvanhaltijan pyynnöstä liikenteenharjoittamisen vähimmäisajan ollessa kesken, jos reitin tarjonta on lisääntynyt peruutettavaksi pyydetyn luvan myöntämisen jälkeen ja liikenteenharjoittaja osoittaa liikenteen tappiollisuuden (33 §:n 3 momentti).

Lupa on pyynnöstä peruutettava myös, jos velvollisuutta jatkaa liikenteen harjoittamista on muusta perustellusta syystä pidettävä kohtuuttomana (33 §:n 3 momentti). Tällainen tilanne on kyseessä esimerkiksi, jos liikenteen kysyntä on loppunut kokonaan. Klassinen esimerkki tästä on koulun lakkauttaminen, minkä jälkeen oppilaat siirtyvät uuteen paikkaan.

Luettelon kohdassa 6 mainitut rikkomukset ja laiminlyönnit voivat liittyä palvelun saatavuuteen, hinnoista ilmoittamiseen, liikenteessä käytettyihin autoihin taikka muihin näihin rinnastettaviin seikkoihin. Myös laatulupauksen vakava ja olennainen rikkominen voi olla tämän kohdan mukainen peruuttamisperuste. Reittiliikennelupa voidaan peruuttaa, jos rikkomukset tai laiminlyönnit ovat vakavia ja olennaisia. Arvioinnissa on kiinnitettävä huomiota erityisesti siihen, millaisen uhkan rikkomukset ja laiminlyönnit aikaan saavat liikenteen turvallisuudelle ja palvelujen luotettavuudelle. (34 §:n 1 momentti)

Silloin kun liikennettä ei ole aloitettu luvan mukaisesti tai se on lopetettu ilman peruutus päätöstä, liikenteenharjoittajalla saattaa olla hyväksyttävä syy toiminnalleen. Todennäköisesti tällaisen syyn löytyminen on poikkeuksellista. Silloin kun liikenteenharjoittaja on luonnollinen henkilö, perusteltu syy voisi liittyä esimerkiksi äkilliseen vakavaan sairauteen. Jos hyväksyttävä syy on olemassa ja hän esittää suunnitelman uudesta liikenteen aloittamisajankohdasta, lupaa ei peruuteta. (34 §:n 1 momentti)

Silloin kun lupa peruutetaan luettelon kohdassa 8 mainituista syistä, päätös on tehtävä viimeistään 18 kuukautta ennen sitä ajankohtaa, jolloin oikeus liikenteen harjoittamiseen lakkaa. Tässä tilanteessa luvat voidaan vaihtoehtoisesti jättää voimaan, jolloin markkinaehtoisen liikenteen asema jää riippuvaiseksi liikenteenharjoittajan omista toimenpiteistä.

Silloin kun luvanhaltija haluaa peruuttaa luvan lainmukaisiin syihin vedoten, lupa on peruutettava. Muutoin lain 34 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa liikenneluvan peruuttamisen sijasta on annettava liikenteenharjoittajalle varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta tai ilmenneet puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä.

Jos liikenneluvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, viranomaisen on ennen luvan peruuttamista tai varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus asetetussa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

Kun reittiliikennelupa peruutetaan, toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että liikenteen lopettamisesta tiedotetaan. Joskus saattaa olla tarpeen järjestää korvaavaa liikennettä välttämättömien liikennetarpeiden tyydyttämiseksi.