

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av kollektivtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att kollektivtrafiklagen ändras. Det föreslås att det i lagen tas in bestämmelser om hur Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (nedan EU:s förordning om busspassagerares rättigheter) ska tillämpas i Finland.

Det föreslås också att trafikidkarna ska lämna ut uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket.

De behöriga myndigheter som avses i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter är konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket (*nedan Trafi*). Den behöriga myndigheten vid enskilda tvister mellan passagerare som betraktas som konsumenter och trafikidkare är konsumenttvistenämnden och vid enskilda tvister mellan affärsresenärer och trafikidkare Trafi. I det senare fallet är den påföljd som föreslås om förordningen inte iakttas ett av Trafi utfärdat förbud mot

att bedriva verksamhet i strid med bestämmelserna i förordningen eller ett föreläggande att ändra eller rätta till sådan verksamhet i överensstämmelse med förordningen. Trafi kan förena ett förbud eller ett föreläggande med vite. När det gäller passagerare som betraktas som konsumenter kan konsumentskyddslagstiftningen tillämpas om förordningen inte iakttas.

Propositionen innehåller också ett förslag till utökade uppgifter för Trafi så, att verket ges befogenhet att utse de bussterminaler som förutsätts i förordningen och där handikappade och funktionshindrade ska få assistans. Inom den reguljära busstrafiken mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge börjar förordningen enligt förslaget tillämpas först den 1 mars 2021. När det gäller förordningens bestämmelser om förarutbildning föreslås det att de ska tillämpas från och med den 1 mars 2018.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2013.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
<i>Passagerarnas rättigheter</i>	3
<i>Utlämnande av uppgifter</i>	6
2 EU:S FÖRORDNING OM BUSSPASSAGERARES RÄTTIGHETER	7
3 FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR	10
<i>Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter</i> ..	10
<i>Propositionens förhållande till bestämmelserna om kvalitetslöfte</i>	12
<i>Utseende av busstationer</i>	12
<i>Påföljder som avses i förordningen och sökande av ändring</i>	13
<i>Övergångsbestämmelser i fråga om trafiken till och från Ryssland och Norge samt</i> <i>ordnande av utbildning</i>	13
<i>Utlämnande av uppgifter</i>	13
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	13
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	14
6 IKRAFTTRÄDANDE	15
LAGFÖRSLAG	16
om ändring av kollektivtrafiklagen	16
BILAGA	19
PARALLELLTEXT	19
om ändring av kollektivtrafiklagen	19

MOTIVERING

1 Nuläge

Passagerarnas rättigheter

Bedrivandet av busstrafik regleras på nationell nivå i kollektivtrafiklagen (869/2009). Lagen innehåller inte några särskilda bestämmelser om passagerares rättigheter. I 48 § ingår emellertid en bestämmelse om att innehavaren av ett trafiktillstånd och en sammanslutning av innehavare av trafiktillstånd ska ange kvaliteten på sina trafiktjänster (kvalitetslöfte om trafiktjänster). Innehavaren av trafiktillståndet ska kontrollera att kvalitetslöftet infrias.

I kvalitetslöftet ska åtminstone följande fastställas: 1) trafiktjänster som tillhandahålls, 2) information om tjänsterna och om ändrade eller inahiberade 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 trafiktillstånd och en sammanslutning av innehavare av trafiktillstånd ska lägga ut sitt kvalitetslöfte om trafiktjänster på sina webbsidor. Kvalitetslöftet ska också vara tillgängligt för allmänheten och passagerarna på annat sätt och utan ersättning.

Trots det kan den behöriga myndigheten och trafikidkaren i ett avtal om upphandling av allmän trafik komma överens om att den behöriga myndigheten svarar för avgivande av kvalitetslöftet om trafiktjänster, för publiceringen av det och för tillsynen över genomförandet av trafiken enligt avtalet.

Bestämmelsen om kvalitetslöfte är förpliktande för alla som innehar trafiktillstånd för

busstrafik oberoende av tillståndstyp och av hurudan trafik tillståndshavaren bedriver.

Skyldigheten att lägga fram ett kvalitetslöfte trädde i kraft i slutet av 2011. Trafikidkarna och sammanslutningarna av trafikidkare har i regel utarbetat och lagt fram sina kvalitetslöften. Det råder fortfarande ovisshet om huruvida kvalitetslöfterna uppfyller alla krav i kollektivtrafiklagen, och man har inte heller några erfarenheter av hur kvalitetslöfterna har fungerat i praktiken.

Kollektivtrafiklagen innehåller också principen för myndigheternas trafikplanering. Detta innebär att de behöriga myndigheterna ska planera kollektivtrafiktjänsterna så att olika befolkningsgruppers, såsom barns, ungas, kvinnors, mäns, äldre personers och handikappades, behov beaktas.

Detta är viktigt med tanke på hur rättigheterna för i synnerhet passagerare med funktionshinder tillgodoses.

En stor del av den reglering som gäller busstrafiken är direkt tillämplig EU-lagstiftning. Kollektivtrafiklagen kompletterar 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). Bestämmelser om villkoren för tillträde till busstrafikmarknaden finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG. Bestämmelser om internationella persontransporter med buss ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006. Beställningstrafiken mellan Europeiska unionens medlemsstater och vissa andra stater regleras genom rådets beslut 2002/917/EG om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss. Dessutom re-

gleras persontransporter med buss genom vissa internationella avtal, såsom överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om internationell vägtrafik.

Bestämmelser om gravt handikappades rätt till färdtjänst ingår i lagen om service och stöd på grund av handikapp (380/1987, nedan handikappservicelagen) och den förordning som utfärdats med stöd av den (759/1987). Gravt handikappade har rätt till skälig färdtjänst jämte följeslagarservice inom sin hemkommun eller till närbelägna kommuner. Skyldigheten att ordna färdtjänst åligger dock kommunen och inte trafikidkarna. Som gravt handikappade betraktas de som har särskilda svårigheter att röra sig och som på grund av sitt handikapp eller sin sjukdom inte kan anlita de offentliga kollektivtrafikmedlen utan oskäligt stora svårigheter. Till färdtjänst jämte följeslagarservice hör sådana transporter som en gravt handikappad behöver för arbete, studier, utträttande av ärenden, deltagande i samhällelig verksamhet eller rekreation eller av annan sådan orsak och som hör till det dagliga livet. Utöver de resor som är nödvändiga med tanke på arbete och studier är antalet resor med färdtjänst begränsade till 18 enkelresor per månad.

Man strävar efter att trygga rätten till fri rörlighet för handikappade och rörelsehindrade personer också genom lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (519/1977) och den kompletterande förordningen samt i socialvårdslagen (710/1982) och den förordning som utfärdats med stöd av den (607/1983). Bestämmelserna i anslutning till dessa författningar är inte lika förpliktande för kommunerna som de bestämmelser i handikappservicelagen som nämns ovan.

Personskador som föranleds av ett motorfordon som används i trafik och i viss utsträckning också skador på egendom ersätts i första hand av trafikförsäkringen för fordonet i enlighet med trafikförsäkringslagen (279/1959). För bagagets vidkommande beror passagerarnas rätt till ersättning på vilken typ av olycka det är fråga om. Enligt 5 § 4 punkten i trafikförsäkringslagen täcker försäkringen endast skador på kläder eller andra

personliga bruksföremål som passagerare haft på sig eller med sig i fordonet. För lasten betalas inte någon ersättning.

Enligt 8 § i trafikskadelagen kan övrigt bagage och last emellertid ersättas av trafikförsäkringen för det motorfordon som orsakade trafikskadan, om det t.ex. är fråga om en trafikskada med två inblandade motorfordon. Vid sidan av bestämmelserna i trafikförsäkringslagen kan det i enskilda fall dock förutom passagerarens rätt till ersättning på grundval av en personförsäkring bli fråga om att tillämpa bestämmelserna i skadeståndslagen (412/1974) gentemot ett bussföretag.

Enligt konsumentskyddslagen (38/1978) betraktas som konsument en fysisk person som skaffar en konsumtionsnyttighet huvudsakligen för annat ändamål än den näringsverksamhet som han idkar. Som konsument betraktas därmed inte en fysisk person som använder en nyttighet eller tjänst, såsom en resa, som skaffats av någon annan aktör än konsumenten själv i anslutning till den näringsverksamhet han idkar.

Den reglering i konsumentskyddslagen som gäller marknadsföring och avtalsvillkor tillämpas också på busstrafik. Konsumentombudsmannen övervakar marknadsföringen av passagerartjänster till konsumenterna, förfarandena i kundrelationer och avtalsvillkorens skälighet. Om det t.ex. på grund av anmälningar från konsumenterna eller konsumentombudsmannens iakttagelser upptäcks förfaranden eller avtalsvillkor som strider mot förordningen har konsumentombudsmannen flera medel till sitt förfogande. I första hand försöker man få bolaget att frivilligt upphöra med eller ändra sitt lagstridiga förfaringssätt. Man kan begära en utredning om på vilket sätt företaget avser att avhjälpa den upptäckta förseelsen eller begära förhandlingar med företaget i syfte att komma överens om att förfaringssättet ska upphöra eller ändras. Man kan också begära en skriftlig förbindelse från företaget enligt vilken företaget upphör med eller ändrar sitt lagstridiga förfarande på det sätt som överenskommits eller krävts.

Om olägenheterna inte avhjälpas med dessa medel eller om förseelsen är uppenbar och/eller upprepas, kan konsumentombudsmannen föra saken inför marknadsdomstolen

eller i uppenbara fall själv meddela förbud mot ett fortsatt lagstridigt förfarande. Såväl marknadsdomstolen som konsumentombudsmannen kan förena ett förbud med vite. Om företaget trots förbudet fortsätter med sitt lagstridiga förfarande, kan konsumentombudsmannen ansöka hos marknadsdomstolen om utdömande av vite. När det gäller marknadsdomstolens beslut kan bägge parter ansöka om besvärstillstånd hos högsta domstolen. Ett förbud som konsumentombudsmannen meddelat kan inte överklagas, men det förfaller om företaget framför invändningar inom åtta dagar. Då för konsumentombudsmannen ärendet till marknadsdomstolen och ansöker om fastställelse av beslutet om förbud hos den.

Konsumentombudsmannen kan även meddela ett temporärt förbud, om det t.ex. på grund av ärendets omfattning eller förfarandets snabba verkan är nödvändigt att skyndsamt hindra företagets förfarande. Ett temporärt förbud träder i kraft omedelbart, men ärendet ska föras inför marknadsdomstolen inom tre dagar för fastställelse, och marknadsdomstolen ska behandla ärendet senast den åttonde dagen efter det att ansökan om fastställelse inkom.

Passagerarens rättigheter i fall som gäller avtalsbrott, såsom förseningar eller felaktiga prestationer, fastställs enligt principerna för allmän avtalsrätt. När det gäller t.ex. förseningar har passageraren, beroende på situationen, följande påföljder till sitt förfogande: rätt att hålla inne betalningen, rätt att kräva att avtalet fullföljs, rätt att kräva skadestånd och rätt att häva avtalet. Den skada som passageraren har lidit på grund av förseningen ska ersättas, om inte trafikidkaren kan visa att han handlat omsorgsfullt. När det gäller fel har passageraren rätt att hålla inne betalningen, rätt att kräva att felet avhjälpes eller en ny prestation, rätt till prisavdrag, rätt att kräva skadestånd och rätt att häva avtalet.

Konsumenttvistenämnden har också avgjort sådana fall där en passagerare har krävt ersättning för skador som uppstått på grund av att en buss inte har anlänt i enlighet med tidtabellen. I sådana fall har den passagerare som haft för avsikt att resa med bussen jämförts med en passagerare som redan slutit

avtal om en resa eller förhandlat om ett avtal om resa.

Om passageraren är konsument, har han eller hon möjlighet att föra en tvist som gäller resa till konsumenttvistenämnden för behandling. Konsumenttvistenämnden meddelar med stöd av 2 § i lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) rekommendationer om hur enskilda tvister mellan näringsidkare och konsumenter bör lösas. Om det är nödvändigt av disciplinära skäl (t.ex. för att säkerställa att konsumenttvistenämndens beslut iakttas) eller för att få ett förhandsavgörande, kan konsumentombudsmannen fatta beslut om att bistå en enskild konsument inför domstol i ett tvistemålsärende. Ett kriterium för detta är emellertid alltid att ärendet är av allmänt intresse för konsumenterna, inte att få ett avgörande i en enskild tvist. Konsumentombudsmannen kan också anhängiggöra ett gruppslagomål vid konsumenttvistenämnden, om så krävs på eget initiativ, varvid tvister av samma slag kan behandlas som ett och samma fall. Konsumentombudsmannen kan också väcka grupptalan.

År 2010 inkom enligt uppgifterna i konsumenttvistenämndens diarium begäran om avgörande av uppskattningsvis 7 tvister som gällde busstrafik. Av dem avgjordes 3 genom nämndens beslut medan 2 slutade med att sökanden avstod från att driva tvisten, 1 avgjordes genom förlikning och 1 överfördes till en annan myndighet. År 2011 var motsvarande antal ärenden 6, varav 3 avgjordes genom nämndens beslut, 1 inte togs upp till behandling på grund av att det inte ingick i nämndens behörighet, 1 slutade med att sökanden avstod från att driva tvisten och 1 överfördes till en annan myndighet. År 2012 var motsvarande antal ärenden 2.

Ett verkställbart beslut i en tvist fattas dock med stöd av 12 kap. 1 d § i konsumentskyddslagen av den allmänna underrätt inom vars domkrets konsumenten är bosatt.

Om passageraren är affärsresenär eller reser på t.ex. en förenings, såsom en handikapporganisations bekostnad, kan han eller hon inte hänvisa till konsumentmyndigheterna och begära en rekommendation om avgörande från konsumenttvistenämnden, utan en tvist som gäller en resa ska avgöras vid allmän underrätt.

När det gäller andra slag av trafik kan det nämnas att konsumentombudsmannen och Trafi bägge inom sin behörighet övervakar verkställigheten av förordningen i Finland i fråga om såväl järnvägs- som lufttrafiken. Trafi övervakar verkställigheten av förordningen bl.a. med tanke på bestämmelserna om järnvägssäkerheten och flygsäkerheten och konsumentombudsmannen utövar tillsyn över att flygbolagens förfaranden överensstämmer med förordningen med tanke på konsumentkollektivet i enlighet med de tillsynsmetoder och förfaringssätt som står till hans förfogande. De åtgärder som konsumentombudsmannen vidtagit inom ramen för den kollektiva tillsynen har indirekt ansetts vara till nytta också för affärsresenärer. Alla passagerare har t.ex. dragit nytta av att de uppgifter som ingår i informationen till passagerare korrigeras i enlighet med bestämmelserna i förordningen. Konsumentombudsmannen samarbetar målmedvetet med Trafi för att säkerställa att de finländska myndigheter som övervakar efterlevnaden av förordningen tolkar förordningen på samma sätt. När det gäller flygtrafiken deltar bägge myndigheterna i det samarbete mellan tillsynsmyndigheterna som EU-kommissionen samordnar.

Inom flygtrafiken är det konsumenttvistenumnden som meddelar rekommendationer om avgöranden i enskilda tvister mellan konsumenter och flygtrafikidkare som gäller tillämpningen av förordningen och Trafi när det gäller tvister mellan affärsresenärer och flygtrafikidkare. Detta har lett till situationer i vilka en del av de passagerare som klagat över att en viss avgång ställts in eller blivit försenad begär rekommendation om avgörande hos konsumenttvistenumnden och en del hos den myndighet som övervakar flygtrafiken, dvs. Trafi. Det har emellertid ingen betydelse till vilken kategori passageraren hör, till konsumenterna eller affärsresenärerna, när det gäller bedömningen av om inställandet eller förseningen var berättigad (eller ska ersättas). Med tanke på en jämlik och rättvis behandling strävar man från bägge myndigheternas sida efter att komma till samma resultat i sina avgöranden. Trafi har dock ansett behandlingen av enskilda tvister vara problematisk, eftersom tillämpningen av

allmän avtalsrätt i tvister inte heller i övrigt ingår i Trafis uppgifter och resurserna för detta varit knappa. Behandlingen av rekommendationer om avgöranden vid Trafi har i praktiken krävt att flera olika experter samordnar sitt arbete. Enligt Trafi har man trots informationsutbytet mellan Trafi och konsumenttvistenumnden fortfarande inte nödvändigtvis kunnat garantera att alla passagerare behandlas lika.

De tvister gällande affärsresenärer inom flygtrafiken som inkommit till Trafi har dock årligen uppgått till endast ca 35–45 fall. Av dessa har de flesta konstaterats falla under konsumenttvistenumndens behörighet, och de har därför överförts till konsumenttvistenumnden för behandling. Trafi behandlar därmed årligen färre än tjugo fall som gäller begäran om rekommendationer om avgörande från affärsresenärer. Årligen avgörs några enskilda fall som gäller begäran om rekommendationer från handikappade.

Utlämnande av uppgifter

Bestämmelserna i 57 § i kollektivtrafiklagen gäller utlämnande av uppgifter till myndigheter. Enligt 1 mom. har kommunikationsministeriet rätt att få uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom den trafik som trafikidkaren bedriver samt om dennes ekonomi för bestämmande av nivån på servicen i trafiken på riksnivå och för statistikföring och forskning. Bestämmelsen förpliktar inte trafikidkaren att lämna dessa uppgifter till Trafikverket, som på grund av sina uppgifter är den myndighet som är bäst lämpad att sköta statistikföring och forskning. Enligt bestämmelserna i paragrafen ska uppgifter om rutter och tidtabeller vid behov lämnas ut också för information om trafiktjänsterna. Trafikidkaren är emellertid inte förpliktad att lämna ut information om rutter, hållplatser och tidtabeller till de behöriga myndigheterna eller Trafikverket med tanke på samlingsdatabasen för kollektivtrafiken. Trafikverket upprätthåller en öppen, riksfattande samlingsdatabas för kollektivtrafiken och avsikten är att den ska innehålla så heltäckande, tillförlitlig och aktuell information som möjligt. Denna information behövs

för trafikplanering och information till passagerarna.

2 EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (nedan EU:s förordning om busspassagerares rättigheter) antogs i februari 2011. Förordningen ska tillämpas från och med den första mars 2013.

Syftet med förordningen är att skapa regler för tryggnad av passagerarnas rättigheter inom följande tre delområden: 1. passagerares rättigheter vid olyckor, 2. särskilda rättigheter för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, 3. passagerarnas rättigheter vid inställda resor eller förseningar.

Dessa sammanhänger med gemenskapens trafikpolitik och övriga politikområden, i synnerhet riktlinjerna för konsumentskyddet. I vitboken om den Europeiska trafikpolitiken 2010 betonas passagerarnas rättigheter som en viktig del av gemenskapens trafikpolitik. Passagerarnas rättigheter ska förbättras inom alla former av trafik. För närvarande finns det gällande gemenskapslagstiftning om passagerares rättigheter vid flygresor, (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 1107/2006, vid tågresor, (EG) nr 1371/2007, och vid resor till sjöss och på inre vattenvägar, (EU) nr 1177/2010. Noteras bör, att passagerare enligt gällande eller ikraftträdande regler inom Europeiska unionen inte avser enbart sådana passagerare som enligt den nationella lagstiftningen i Finland betraktas som konsument, utan även affärsresenärer.

Enligt artikel 2.1 i förordningen om busspassagerares rättigheter ska förordningen tillämpas på passagerare som reser med inhemsk eller internationell linjetrafik när transportsträckan enligt tidtabell är 250 km eller längre. Passagerarna har dock rättigheter oberoende av hur lång sträcka han eller hon reser med sådan linjetrafik.

Följande bestämmelser i förordningen ska emellertid tillämpas också på linjetrafik som gäller kortare sträckor än så, såsom den interna linjetrafiken i städer: artikel 4.2 (icke-

diskriminering på grundval av passagerarens nationalitet), artikel 9 (rätt till transport utan extra kostnad oavsett funktionshinder), artikel 10.1 (undantag från transportskyldigheten i fråga om passagerare med funktionshinder), artikel 16.1 led b (transportörers och terminaloperatörers skyldighet att ge personal, inbegripet förare, som direkt har att göra med den resande allmänheten utbildning om funktionshinder), artikel 16.2 (uppskov med skyldigheten att ge utbildning), artikel 17.1 och 17.2 (transportörers och terminaloperatörs skadeståndsansvar om hjälpmedel förloras eller skadas) och artiklarna 24-28 (transportörers och terminaloperatörers skyldighet att ge reseinformation och säkerställa att passagerarna får information om sina rättigheter enligt förordningen, transportörers skyldighet att ordna hantering av klagomål samt tidsfristerna för klagomål).

På beställningstrafik tillämpas förordningen endast i begränsad utsträckning. De bestämmelser som förordningen ålägger medlemsstaterna att iaktta är endast artikel 4 (skyldigheten att ge biljetter eller annan resehandling och att tillämpa icke-diskriminerande avtalsvillkor), artikel 7 (rätt till ersättning för dödsfall eller personskada som drabbar passagerare samt förlorat eller skadat resgods) och artikel 8 (trafikidkares skyldighet att ge passagerare behövlig hjälp i händelse av en olycka).

Under en tid av högst fyra år från och med den dag då förordningen börjar tillämpas får en medlemsstat, efter att ha underrättat kommissionen, undanta viss linjetrafik från tillämpningen av bestämmelserna i förordningen av det skälet att en betydande del av denna linjetrafik, inbegripet minst ett uppehåll enligt tidtabell, tillhandahålls utanför unionen. Ett sådant undantag får förnyas en gång. Finland kan därmed genom att underrätta kommissionen undanta linjetrafik till Ryssland eller Norge eller linjetrafik från Ryssland eller Norge till Finland från tillämpningen av bestämmelserna i förordningen under högst åtta år. När en medlemsstat beviljar undantag ska öppenhet och icke-diskriminerande grunder iakttagas.

Förordningen innehåller skyldigheter för bussföretag, researrangörer, resebyråer och terminaloperatörer. Dessutom innehåller för-

ordningen också en bestämmelse som gäller underleverans (artikel 5.1), enligt vilken t.ex. en researrangör som har anförtrott en transportör fullgörandet av skyldigheterna enligt förordningen själv är ansvarig för den utförande partens handlande eller underlåtenhet. Detta utgör naturligtvis inget hinder för en eventuell regressionsrätt i förhållande till trafikidkaren.

Förordningen innehåller rättigheter för passagerare och särskilda rättigheter för passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Med person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet avses i förordningen en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk funktionsnedsättning eller på grund av annat funktionshinder eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till denna persons särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare. Begreppet är därmed specifikt för förordningen och betydligt mera omfattande än den definition av gravt handikappade som ingår i handikappservicelagen.

Det konstateras dock särskilt i förordningen att ingenting i den ska anses stå i konflikt med eller införa ytterligare krav utöver befintlig lagstiftning om tekniska krav på busar eller infrastruktur eller utrustning vid busshållplatser och terminaler.

Kapitel I i förordningen innehåller allmänna bestämmelser, inklusive artikel 4.1, enligt vilken transportörer ska utfärda en biljett till passageraren, såvida inte andra handlingar ger rätt till transport. Enligt artikel 4.2 ska de avtalsvillkor och taxor som tillämpas av transportörer erbjudas allmänheten utan någon direkt eller indirekt diskriminering på grundval av den slutlige kundens nationalitet eller etableringsorten för transportörerna, eller biljettutfärdare inom unionen. Det konstateras dock i artikeln att detta inte ska påverka subventionerade taxor.

I kapitlet (artikel 6) konstateras dessutom att bestämmelserna i förordningen är tvingande, men att transportörerna får erbjuda avtalsvillkor som är gynnsammare för passagerarna än de villkor som fastställs i förord-

ningen. Därmed kan t.ex. de bestämmelser i kollektivtrafiklagen som gäller kvalitetslöften erbjuda bättre avtalsvillkor än vad som krävs enligt förordningen, men inte försvaga rättigheterna enligt den.

Kapitel II i förordningen innehåller bestämmelser om ersättningar och assistans i händelse av olyckor. Passagerare har i enlighet med tillämplig nationell lag rätt till ersättning vid dödsfall eller personskada och för resgods som förlorats eller skadats på grund av olyckor som inträffar till följd av användning av bussen (artikel 7). Rätten till ersättning i händelse av en passagerares död ska enligt förordningen åtminstone gälla för de personer mot vilka passageraren var eller skulle ha blivit underhållsskyldig. Ersättningsbeloppet fastställs i enlighet med den nationella lagstiftningen. Eventuella i nationell lag föreskrivna maximibelopp för ersättning i varje enskilt fall får inte understiga 220 000 euro per passagerare och 1 200 euro per kolli. Hjälpmedel ska dock alltid ersättas till det fulla beloppet för kostnaderna för att ersätta eller reparera den förlorade eller skadade utrustningen.

I händelse av en olycka som inträffar till följd av användning av bussen ska transportören dessutom tillhandahålla rimlig och proportionell assistans med avseende på passagerarnas omedelbara praktiska behov efter olyckan. Sådan assistans ska vid behov innefatta inkvartering, mat, kläder, transport och tillhandahållande av första hjälpen. Transportören får, för varje passagerare, begränsa den totala kostnaden för inkvartering till 80 euro per natt och inkvarteringsens längd till maximalt två nätter (artikel 8).

Kapitel III i förordningen innehåller bestämmelser om rättigheter för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Dessa särskilda rättigheter för passagerare innefattar rätten till transport utan extra kostnader, trots funktionshinder eller nedsatt rörlighet (artikel 9), villkor för tillgänglighet, dvs. anvisningar och uppgifter om hur bussen eller en utsedd terminal uppfyller de villkor för tillgänglighet med avseende på transport av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet som transportörer och terminaloperatörer har utarbetat i samar-

bete med organisationer som företräder personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet och om hur sådana personer betjänas (artikel 11). Av villkoren för tillgänglighet ska det också framgå på vilken lagstiftning om säkerhetskrav eller på vilka fastställda myndighetsbestämmelser om hälsa eller säkerhet eventuella undantag grundar sig (artikel 10), myndigheternas skyldighet att utse bussterminaler där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet tillhandahålls (artikel 12), rätten till assistans på terminaler och ombord på bussar om inte något annat framgår av villkoren för tillgänglighet (artikel 13), de förfaranden för utbildning av personalen som transportörer och terminaloperatörer ska införa (artikel 16) samt ersättning för hjälpmedel (artikel 17).

Rätten till transport enligt artikel 9 är dock inte absolut. Transportörer, resebyråer eller researrangörer kan vägra att godkänna en bokning från, vägra att utfärda en biljett till, eller vägra att släppa ombord en person med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet, om denna vägran grundar sig på säkerhetskrav som fastställts i internationell rätt, unionsrätt eller nationell rätt. En vägran kan också grunda sig på att utformningen av fordonet eller infrastrukturen, inbegripet busshållplatser och terminaler, fysiskt omöjliggör påstigning, avstigning eller transport av personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet på ett säkert och för driften lämpligt sätt. Passageraren har då rätt att få resa, om han eller hon begär att få ledsagas av en annan person. I de fall då passageraren vägras transport har denne också rätt att få veta anledningen till detta och information om eventuella alternativa tjänster och, om resan redan är reserverad och han eller hon i tid har meddelat om sitt behov av assistans, även rätt till ersättning och vid behov till kostnadsfri returreisa. Alternativt kan passageraren, med undantag för de fall då det inte är praktiskt möjligt, begära fortsatt resa eller ombokning till rimlig alternativ transport till bestämmelseorten. Den som ledsagar passageraren har samma rättigheter som passageraren.

Rätt till assistans (artikel 13) förutsätter att den som är i behov av assistans meddelar

detta minst 36 timmar i förväg och att personen anmäler sig på angiven plats inom den tid som transportören har angett eller, om en sådan tid inte har angetts, minst 30 minuter före avgångstiden.

Enligt artikel 16 ska transportören och i tillämpliga delar terminaloperatören se till att personalen är utbildad för att assistera personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Personal som ger direkt assistans till sådana personer, med undantag av förare, ska utbildas eller instrueras så snart förordningen har trätt i kraft, dvs. från och med den 1 mars 2013. Utbildningen ska omfatta både medvetenhet om funktionshinder och assistans till personer med funktionshinder. I fråga om medvetenhet om funktionshinder ska transportören ordna allmän utbildning också för förarna. För skyldigheten att utbilda alla förare kan medlemsstaterna bevilja en övergångstid till den 1 mars 2018. Med alla förare avses sådana förare som kommer i direkt kontakt med passagerare.

Kapitel IV i förordningen innehåller bestämmelser om passagerares rättigheter vid inställd resa eller försening. Enligt artikel 19 ska en transportör omedelbart låta passagerarna välja mellan fortsatt resa eller ombokning utan extra kostnader till slutdestinationen om transportören på skäliga grunder kan anta att linjetrafiken vid avgången från en terminal kommer att försenas med mer än två timmar, eller vid överbokning. Transportören ska alternativt erbjuda passagerarna återbetalning av biljettpriset och kostnadsfri returreisa med buss till den första avreseplatsen. Om passageraren inte erbjuds detta val, ska passageraren utöver återbetalningen av biljettpriset ha rätt till ersättning som uppgår till 50 procent av biljettpriset. Om linjetrafiken vid avgången från en busshållplats försenas med mer än två timmar eller ställs in, ska passagerare ha samma rättigheter, utom i fråga om ersättning utöver biljettpriset.

Vid inställda eller försenade avgångar i linjetrafiken ska de passagerare som reser från en terminal underrättas om situationen senast 30 minuter efter den i tidtabellen angivna avgångstiden (artikel 20). Passagerarna ska också informeras om alternativa anslutningar. Informationen ska ges i sådan form att

den når även personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Enligt artikel 21 ska transportören, om långa resor, dvs. resor som enligt tidtabellen överstiger tre timmar, ställs in eller avgången är mer än 90 minuter försenad, kostnadsfritt erbjuda passageraren snacks, måltider eller förfriskningar i skäligen proportion till väntetiden eller förseningen, förutsatt att sådana finns att tillgå ombord på bussen eller i terminalen eller rimligen kan anskaffas. Dessutom ska hotellrum eller annan inkvartering ordnas för passageraren samt assistans med att anordna transport mellan terminalen och inkvarteringen. Inkvartering eller transport mellan terminalen och inkvarteringen behöver inte ordnas, om den inställda eller försenade avgången förorsakas av svåra väderleksförhållanden eller större naturkatastrofer.

Bestämmelserna om passagerares rättigheter vid förseningar eller inställda avgångar är inte uttömmande. Oberoende av dem kan en passagerare begära skadestånd i enlighet med nationell lagstiftning för skadorna (artikel 22).

Kapitel V innehåller allmänna bestämmelser om information och klagomål, dvs. rätten att få adekvat information under hela resan (artikel 24), passagerares rätt att få information om de egna rättigheterna (artikel 25) och hantering av klagomål (dvs. enskilda tvister, artiklarna 26-27). Passagerare i linjetrafik ska ges information om sina rättigheter i terminalerna och, i förekommande fall, på Internet och informationen ska innehålla kontaktuppgifter till det nationella tillsynsorganet. Den tid passagerarna har på sig för inlämnande av klagomål till transportören (reklamationstid) är tre månader och klagomålet ska avgöras inom tre månader. Reklamationstiden gäller dock inte skadeståndskrav i enlighet med artikel 7 som föranletts av en olycka.

Kapitel VI innehåller bestämmelser om efterlevnad av förordningen. Enligt artikel 28.1 ska varje medlemsstat utse ett eller flera oberoende organ (tillsynsmyndigheter) som ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för efterlevnaden av förordningen. Enligt artikel 28.3 i förordningen får varje passagerare lämna klagomål till detta organ eller till ett annat behörigt organ som en medlemsstat har utsett i fråga om överträdelse av förordning-

en. En medlemsstat får dock besluta att ett klagomål i första hand ska lämnas till transportören, i vilket fall det nationella tillsynsorganet eller ett annat behörigt organ som en medlemsstat har utsett utgör överklagandeinstans. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de organ som är ansvariga för tillsynen och för hanteringen av klagomål.

Artiklarna 29, 30, 32 och 34 innehåller sedvanliga genomförandebestämmelser, dvs. om rapportering och om informationsutbyte mellan nationella tillsynsmyndigheter samt om ikraftträdande. Artikel 31 innehåller sedvanliga bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att fastställa regler för sanktioner vid överträdelse av bestämmelserna i förordningen. Medlemsstaterna ska anmäla dessa sanktioner till kommissionen senast den 1 mars 2013.

Bilagorna till förordningen anger vad den assistans som ska lämnas till personer med funktionshinder ska omfatta och vad utbildningen om assistansen ska innehålla.

3 Föreslagna ändringar

I denna proposition föreslås det att kollektivtrafiklagen ändras. Det föreslås att det i lagen tas in bestämmelser om hur EU:s förordning om busspassagerares rättigheter ska tillämpas i Finland. Det föreslås också att trafikidkarna ska vara skyldiga att lämna ut uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket.

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

De behöriga myndigheter som avses i artikel 28.1 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter ska i fråga om den allmänna tillsynen vara konsumentombudsmannen och Trafi.

Konsumentombudsmannen ska i enlighet med sin allmänna behörighet enligt konsumentskyddslagen övervaka innehållet i och distributionen av den information till passagerarna som avses i förordningen, hur trafikidkare och sammanslutningar av trafikidkare, terminaloperatörer och resebyråer marknadsför sig och vilka avtalsvillkor och förfaran-

den de tillämpar i sina kundförhållanden, inklusive den assistans som enligt förordningen ska ges vid olyckor. Om det t.ex. på grund av anmälningar från konsumenterna eller konsumentombudsmannens iakttagelser upptäcks förfaranden eller avtalsvillkor som strider mot förordningen har konsumentombudsmannen flera medel till sitt förfogande. I första hand försöker man få företaget att frivilligt upphöra med eller ändra sitt lagstridiga förfaringssätt. Man kan begära en utredning om på vilket sätt företaget avser att avhjälpa den upptäckta förseelsen eller begära förhandlingar med företaget i syfte att komma överens om att förfaringssättet ska upphöra eller ändras. Man kan också begära en skriftlig förbindelse från företaget enligt vilken företaget upphör med eller ändrar sitt lagstridiga förfarande på det sätt som överenskommits eller krävs.

Om problemet inte avhjälpas med dessa medel eller om förseelsen är uppenbar och/eller upprepas, kan konsumentombudsmannen föra saken inför marknadsdomstolen eller i uppenbara fall själv meddela förbud mot ett fortsatt lagstridigt förfarande.

Trafi har till uppgift att övervaka efterlevnaden av förordningen i fråga om de rättigheter och skyldigheter som inte faller under konsumentmyndigheternas behörighet. Därmed är det Trafis uppgift att bl.a. övervaka att de allmänna rättigheterna för andra än konsumenter, såsom affärsresenärer, också tillgodoses. Trafi ska dessutom i egenskap av trafikmyndighet se till att de allmänna skyldigheter som gäller trafikidkare eller trafikomsorg fullgörs i enlighet med förordningen. Sådana skyldigheter är bl.a. de som gäller reseinformation och utbildning och de som gäller assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet. I praktiken kan de allmänna tillsynsuppgifterna till viss del överlappa dem som åligger konsumentmyndigheterna. Därmed är informationen mellan myndigheterna väsentlig för likabehandlingen av passagerare. Trafi kan vidta åtgärder antingen på basis av egna iakttagelser eller på basis av anmälningar från passagerarna.

Eftersom förordningen omfattar alla passagerare oavsett om konsumentlagstiftningen enligt Finlands nationella lagstiftning kan

tillämpas eller inte, ska passagerarna också i fråga om enskilda tvister ha tillgång till samma rättsmedel, oavsett begränsningarna i den nationella lagstiftningen.

Enligt artikel 28.3 i förordningen får varje passagerare lämna klagomål till det organ som ansvarar för efterlevnaden av förordningen eller till ett annat behörigt organ som en medlemsstat har utsett när det gäller överträdelser av förordningen. Vid detta slag av enskilda tvister, såsom fall där en trafikidkare vid en olycka inte har sört för att passagerarna fått inkvartering, är den behöriga myndigheten för konsumenternas vidkommande konsumenttvistenämnden. En passagerare kan i egenskap av konsument föra ärendet till konsumenttvistenämnden, som ger sin rekommendation till avgörande i ärendet. Eftersom konsumenttvistenämnden inte kan behandla andra enskilda tvister än sådana som gäller konsumenter, kan övriga passagerare, såsom affärsresenärer, begära en rekommendation om avgörande hos Trafi. En sådan rekommendation från Trafi kan begäras t.ex. av en representant för en handikapporganisation när denne på organisationens bekostnad har önskat resa med buss, men har vägrats tillträde till bussen och därför tvingats åka taxi.

Om ett företag vägrar iaktta konsumenttvistenämndens eller Trafis rekommendationer, kan passageraren vända sig till den allmänna underrätten för avgörande.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafiken. Enligt 18 § 1 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter och inrättningar. Enligt 23 § i samma lag ankommer förvaltningen i angelägenheter som har hänförts till landskapets lagstiftningsbehörighet på självstyrelsemyndigheterna. Därmed är utgångspunkten att Ålands självstyrelsemyndigheter ska svara för genomförandet av EU:s förordning om busspassagerares rättigheter på Åland i den utsträckning som uppgiften i riket åligger Trafi. Enligt 27 § 10 punkten i självstyrelselagen har riket dock lagstiftningsbehörighet i fråga om konsumentskydd. Enligt 30 § 10 punkten i samma lag handhas i landskapet de

uppgifter som i riket ankommer på konsumentklagonämnden av en särskild av landskapsregeringen tillsatt nämnd.

Propositionens förhållande till bestämmelserna om kvalitetslöfte

Den gällande paragrafen om kvalitetslöfte förpliktar en innehavare av trafiktillstånd och en sammanslutning av innehavare av trafiktillstånd att uppge vissa särskilt angivna uppgifter i kvalitetslöftet, såsom hur information om ändringar ges, vilka biljetter som används, vilka fordon som används och vilken eventuell assistans som står till handikappades och rörelsehindrade passagerares förfogande. En innehavare av trafiktillstånd eller en sammanslutning av innehavare av trafiktillstånd har trots det rätt att själv bestämma hur hög kvalitetsnivå i fråga om de angivna uppgifterna som utlovas passagerarna. Bestämmelserna om kvalitetslöfte är förpliktande för alla innehavare av trafiktillstånd, oberoende av vilket slag av trafiktillstånd det är fråga om och hur trafiken bedrivs.

EU:s förordning om busspassagerares rättigheter innehåller bestämmelser om bl.a. icke-diskriminering, information, assistans till passagerare med funktionshinder och nedsatt rörlighet samt uppställande av villkor för tillgänglighet. Bestämmelserna är tvingande och förpliktar till att garantera passagerarna en viss, i förordningen närmare reglerad kvalitetsnivå. Bestämmelserna i förordningen tillämpas ändå på olika sätt, beroende på hur lång tidtabellsenlig färdväg det är fråga om, om resan går utanför Europeiska unionens gränser och om det är fråga om beställningstrafik. Förordningen är också direkt förpliktande för andra än transportörer eller sammanslutningar av transportörer, såsom terminaloperatörer, biljettutfärdare, researrangörer och resebyråer.

Det bör noteras att skyldigheterna i fråga om kvalitetslöfte, såsom information om hur handikappade passagerare assisteras, eller huruvida de alls assisteras, bibehålls, även om en transportör eller en sammanslutning av transportörer inte direkt vore skyldig att erbjuda assistans enligt förordningen. Där emot kan passagerarnas rättigheter enligt förordningen inte försämrats i kvalitetslöftet.

Utseende av busstationer

Propositionen innehåller också ett förslag till utökade uppgifter för Trafi så, att verket ges befogenhet att i enlighet med förordningen utse sådana terminaler, dvs. busstationer, där trafikidkare och terminaloperatörer ska assistera handikappade och funktionshindrade. Enligt förordningen avses med terminal en bemannad terminal där en buss i linjetrafik enligt tidtabellen för en angiven färdväg ska stanna för på- och avstigning av passagerare och som är utrustad med inrättningar som incheckningsdisk, väntsal eller biljettkontor.

Det förutsätts inte i förordningen att dessa busstationer eller de bussar som används i realiteten ska vara tillgängliga på ett sådant sätt att handikappade passagerare eller passagerare med funktionshinder ska ha lättare att röra sig utan hjälp. I praktiken behöver dessa passagerare dock mera assistans ju mindre anpassad stationen är till deras behov. Många busstationer har emellertid byggts om i enlighet med byggbestämmelserna och anvisningarna för resecentraler så att de är mera tillgängliga.

Terminaler där assistans finns att tillgå ska ses ut även om de inte är helt funktionella med tanke på handikappade passagerare eller passagerare med funktionshinder. I dessa terminaler behöver assistans dock inte ges i alla situationer. Grunderna för att vägra ge assistans ska i så fall nämnas särskilt i de villkor för tillgänglighet som nämns i artikel 11.1 i förordningen.

Ordalydelsen i artikel 13 antyder att fler än en terminal ska utses. I praktiken bör terminalerna utses så, att man möjliggör ett nätverk av utsedda terminaler eller åtminstone assistans för passagerare som är i behov av sådan både vid avgångs- och slutstation på vissa reguljära busslinjer. Eftersom beslutet bl.a. förutsätter en utredning om lämpliga busslinjer och eventuella befintliga transportkorridorer, ska Trafi höra de myndigheter som är behöriga att bevilja tillstånd för linje-baserad trafik och de behöriga närings-, tra-

fik- och miljöcentralerna enligt trafikavtalsförordningen. Dessutom ska Trafi höra innehavarna av terminalerna och lokala handikapporganisationer.

Påföljder som avses i förordningen och sökande av ändring

De föreslagna påföljderna enligt denna proposition om förordningen inte iakttas är utöver de påföljder som står till konsumentmyndigheternas förfogande ett förbud utfärdat av Trafi mot att bedriva verksamhet i strid med bestämmelserna i förordningen eller ett föreläggande att ändra eller korrigera sådan verksamhet i enlighet med förordningen. Trafi kan förena ett förbud eller ett föreläggande med vite.

Påföljderna kan utöver innehavare av trafiktillstånd och sammanslutningar av innehavare av trafiktillstånd gälla de terminaloperatörer, researrangörer och resebyråer som avses i förordningen. Påföljderna ska också kunna gälla biljettutfärdare i den utsträckning de har anförtrots fullgörandet av en skyldighet enligt artikel 5.2 i förordningen.

I en påföljd som Trafi bestämt ska ändring få sökas enligt 53 § 3 mom. på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet ska kunna verkställas omedelbart, även om det inte vunnit laga kraft, om inte något annat bestäms i beslutet.

I Trafis beslut om utseende av en terminal får ändring inte sökas genom besvär. Däremot kan rättelse yrkas hos Trafi inom 30 dagar efter det att information om beslutet har mottagits. Ändring i ett beslut med anledning av rättelseyrkande får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen enligt vad som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Överklagande av förvaltningsdomstolens beslut kräver dock att högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Övergångsbestämmelser i fråga om trafiken till och från Ryssland och Norge samt ordnande av utbildning

Inom den reguljära busstrafiken mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge börjar förordningen tillämpas först den 1 mars 2021. Därmed tillämpas förordningen t.ex. inte på linjetrafiken mellan

Helsingfors och S:t Petersburg till den del den passerar finländskt territorium före det nämnda datumet.

På annan trafik än reguljär trafik tillämpas förordningen dock redan från och med den 1 mars 2013. I praktiken tillämpas förordningen så snart den har trätt i kraft på beställningstrafiken mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge. På denna trafik ska därmed tillämpas skyldigheterna enligt artikel 4 att utfärda en biljett eller en annan resehandling och att erbjuda allmänheten de avtalsvillkor och taxor som tillämpas av transportören utan någon diskriminering på grundval av kundens nationalitet eller etableringsorten för transportören eller biljettutfärdaren inom unionen, skyldigheterna enligt artikel 7 att betala ersättning vid dödsfall, personskada och förlorat eller skadat bagage samt skyldighet enligt artikel 8 att tillhandahålla passagerare inkvartering, mat, kläder och transport vid en olycka.

När det gäller förordningens bestämmelser om utbildning av alla förare tillämpas de först från den 1 mars 2018. All annan utbildning som avses i artikel 16 i förordningen ska ges så snart förordningen trätt i kraft.

Utlämnande av uppgifter

Det föreslås i propositionen att trafikidkaren ska vara skyldig att lämna aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller till behöriga myndigheter och till Trafikverket för den riksomfattande samlingsdatabasen innan trafiken inleds eller ändras. Detta gör det möjligt att bygga upp en riksomfattande, samordnad databas för rutter och tidtabeller som betjänar passagerarna.

Det föreslås att de uppgifter som gäller statistikföring och forskning ska överföras från kommunikationsministeriet till Trafikverket. Dessutom föreslås några mindre, lagtekniska ändringar i fråga om utlämnande av uppgifter till myndigheterna.

4 Propositionens konsekvenser

Propositionen och den EU-förordning som ligger till grund för den har i någon mån ekonomiska konsekvenser för bussföretag, terminaloperatörer, researrangörer och reseby-

råer, närmast när det gäller anordnande av utbildning, assistans och information.

För hushållen har propositionen positiva konsekvenser, bl.a. tack vare bättre kvalitet på och information om trafikservicen. Genom propositionen förbättras möjligheterna för passagerare med funktionshinder och handikappade att resa med buss, eftersom den ökar busspersonalens kännedom om handikapp och gör det möjligt att få assistans på långa resor.

Förslaget om busspassagerares rättigheter påverkar konsumentmyndigheternas uppgifter och ökar mängden uppgifter för Trafi. Ändringarna påverkar personalens arbetsuppgifter, men de nya uppgifterna kräver inte nödvändigtvis att antalet anställda utökas.

De föreslagna ändringar som gäller myndigheternas rätt att få uppgifter bedöms inte ha några konsekvenser för personalen vid de behöriga myndigheterna eller Trafikverket.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med justitieministeriet och Trafikverket. När det gäller busspassagerarnas rättigheter har beredningen genomförts i anslutning till den övriga beredningen av verkställandet av förordningen i samarbete med justitieministeriet, Linja-autoliitto ry, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry, Oy Matkahuolto Ab, Resebyråbranschens förbund i Finland rf, Trafi, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry, Konsumentverket och Invalidförbundet rf samt det riksomfattande handikapprådet. I samband med beredningen av propositionen har kommunikationsministeriet också kontaktat Ålands landskapsregering.

Propositionen har varit ute på remiss.

Utlåtanden inkom från justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, finansministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, Konkurrens- och konsumentverket, Konsumenttvistenämnden, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry, Resebyråbranschens förbund i Finland rf, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Trafikverket, Dataombudsmannens byrå, Fin-

lands Kommunförbund, närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Sydöstra Finland, Södra Österbotten, Norra Österbotten, Birkaland och Norra Savolax, Linja-autoliitto ry, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työntekijäliitto ry, HSL Helsingin seudun liikenne JHL ry, Åbo, Uleåborgs, Kuopio, Koivola, Björneborgs, Tavastehus och Nyslotts stad, det riksomfattande handikapprådet, Handikappforum rf, Invalidförbundet rf, Finska Hörsselförbundet rf och Ålands landskapsregering.

Enligt förordningen har en passagerare samma rättigheter oberoende av om han eller hon själv betalat sin resa eller om arbetsgivaren, såsom en organisation, betalat resan. Utgångspunkten för den nationella konsumentlagstiftningen är dock att enbart privatpersoner som kan betraktas som konsumenter ska skyddas i lag. Därför ingick det i det ursprungliga förslaget två alternativ i fråga om behörigheten beträffande passagerares enskilda tvister, och enligt det primära alternativet skulle den behöriga myndigheten ha varit konsumenttvistenämnden i alla tvister, också sådana som gäller andra passagerare än de som betraktas som konsumenter. Enligt det andra alternativet, som stod inom hakparens, föreslogs Trafi vara behörig myndighet i fråga om de passagerare som inte betraktas som konsumenter. Remissinstanserna ombads göra en egen bedömning av dessa alternativ.

I en stor del av utlåtandena, såsom i de som inkom från de behöriga myndigheterna och i Invalidförbundets utlåtande, understöddes det förslag enligt vilket den behöriga myndigheten alltid ska vara konsumenttvistenämnden i enskilda tvister som gäller passagerare. Som motivering till att uppgifterna bör koncentreras, hänvisade man till allmän likabehandling och till att förfarandena ska vara klara och tydliga. I utlåtandet från Trafi underströks dessutom att det inte kan vara en god lösning att processa vid två olika instanser och dessutom eventuellt i flera steg. Trafi underströk också att konsumenttvistenämndens befogenhet redan har utvidgats i t.ex. ärenden som gäller bostadsköp.

Justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, konsumenttvistenämnden, Konkurrens- och konsumentverket och Konsumentförbundet motsatte sig dock kraftigt detta alternativ i sina utlåtanden och understödde en lösning där Trafi är behörig myndighet i fråga om de passagerare som inte betraktas som konsumenter. Som motivering angavs bl.a. att det inte finns något skäl att ändra de grundläggande principerna i den nationella konsumentlagstiftningen på grund av en enda gemenskapsförordning, och det framfördes även en misstanke om att näringsidkares tvister skulle kunna handläggas med skattemedel. På grund av de kraftiga protesterna ändrades förslaget i fråga om enskilda tvister så, att Trafi ska vara behörig myndighet när det gäller de passagerare som inte betraktas som konsumenter och att konsumenttvistenämnden enbart ska handlägga konsumenttvistemål.

Förslaget preciserades också utifrån påpekanden i fråga om utseende av terminaler, sökande av ändring och Ålands ställning. Samtidigt gjordes vissa mindre, lagtekniska ändringar (1 § 1 mom. och vissa ställen i 57 §).

Största delen av remissinstanserna stödde förslaget i fråga om tillgången till information. I vissa utlåtanden önskade man dock att rätten att få tillgång till uppgifter för statistikföring och forskning skulle utvidgas till att omfatta också de behöriga myndigheterna utöver Trafikverket. Vissa instanser motsatte sig däremot skyldigheten att lämna uppgifter. Dessa utlåtande har emellertid inte gett anledning till ändringar, eftersom syftet med propositionen inte har varit någon mera omfattande reform och uppgifterna i vilket fall som helst behövs för planering av trafiken och för information till passagerarna. I ett senare skede tas det ställning till vilka av de övriga föreslagna ändringarna som är nödvändiga.

6 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2013.

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

*Lagförslag***Lag****om ändring av kollektivtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i kollektivtrafiklagen (869/2009) 1 § 1 mom., 53 § 1 mom. och 57 §, av dem 53 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1694/2009, samt
fogas till 2 § en ny 7 punkt och till lagen en ny 16 §, i stället för den 7 punkt och den 16 § som upphävts genom lag 1219/2011, samt till lagen en ny 52 a och en ny 55 a § som följer:

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 EU-förordningar. 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 punkten, 14 §, 6 kap. och 53 § 2 mom. tillämpas enbart på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen.

2 §*Definitioner*

I denna lag avses med

7) EU:s förordning om busspassagerares rättigheter Europaparlamentets och rådets

förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004,

16 §*Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*

Utöver vad som föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet i någon annan lag, är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndighet som avses i artikel 28.1 och 28.3 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

7 kap.**Bedrivande av trafik****52 a §***Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*

Trafiksäkerhetsverket utser de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för handikappade och rörelsehindrade personer ska tillhandahållas, efter att ha hört de behöriga myndigheter som avses i 12 § 2 och 3

mom. och de närings-, trafik- och miljöcentraler som är behöriga vägtrafikmyndigheter i enlighet med trafikavtalsförordningen, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer.

53 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

I Trafiksäkerhetsverkets bedömning av ett prov som avses i 21 § eller i ett beslut om utseende av bussterminaler som avses i 52 a § får ändring inte sökas genom besvär. Rättelse i bedömningen av ett prov eller i ett beslut om utseende av en bussterminal får sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Rättelseyrkande ska framställas skriftligen inom 30 dagar efter det att provresultatet eller beslutet om utseende av en bussterminal har mottagits. I ett beslut med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

55 a §

Påföljder vid överträdelse av EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

Utöver vad som på något annat ställe i lag föreskrivs om konsumentmyndigheternas rätt att bestämma påföljder kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda trafikidkare, en sammanslutning av trafikidkare, bussterminaloperatörer, researrangörer, resebyråer och biljettutfärdare att handla i strid med bestämmelserna i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter eller förelägga den som handlat i strid med förordningen att ändra eller rätta till bristerna i sin verksamhet så att den överensstämmer med kraven i förordningen. Förbudet eller föreläggandet gäller till dess bristerna har avhjälpits. Trafiksäkerhetsverket kan förena ett förbud eller ett föreläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990).

57 §

Utlämnande av uppgifter

En trafikidkare är skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till kommunikationsministeriet för bestämmande av nivån på servicen i trafiken på riksnivå och till Trafikverket för statistikföring och forskning 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. Aktuella uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller ska lämnas ut till de behöriga myndigheterna och till Trafikverket för information om trafiktjänsterna.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. ska på myndighetens begäran lämnas ut inom en skälig tid och avgiftsfritt. Uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller ska dock lämnas ut avgiftsfritt innan trafiken inleds eller ändras. Om uppgifterna inte lämnas ut på begäran och trots uppmaning, eller uppgifterna om rutter, hållplatser och tidtabeller inte lämnas ut innan trafiken inleds eller ändras, inom en skälig, minst en månad lång tid, kan myndigheten ålägga trafikidkaren att rätta till sin försummelse. Myndigheten kan förena ett åläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen.

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 rätt att använda och publicera uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller samt lämna ut uppgifterna för ändamål som syftar till att förbättra nivån på servicen i kollektivtrafiken och främja dess konkurrenskraft. 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.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkaren ska lämna ut med stöd av 1–3 mom. och i vilken form.

—————

Denna lag träder i kraft den 20.

EU:s förordning om busspassagerares rättigheter ska tillämpas på reguljär busstrafik

Helsingfors den 4 april 2013

mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge från och med den 1 mars 2021.

Bestämmelserna i artikel 16.1 led b i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter enligt vilka trafikidkare är skyldiga att införa förfaranden för utbildning om funktionshinder ska tillämpas från och med den 1 mars 2018.

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av kollektivtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i kollektivtrafiklagen (869/2009) 1 § 1 mom., 53 § 1 mom. och 57 §, av dem 53 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1694/2009, samt
fogas till 2 § en ny 7 punkt och till lagen en ny 16 §, i stället för den 7 punkt och den 16 § som upphävts genom lag 1219/2011, samt till lagen en ny 52 a och en ny 55 a § som följer:

Gällande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

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 *EU-förordningar*. 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 punkten, 14 §, 6 kap. och 53 § 2 mom. tillämpas enbart på kollektivtrafik som bedrivs enligt trafikavtalsförordningen.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

7) *EU:s förordning om busspassagerares rättigheter Europaparlamentets och rådets*

förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004,
—————

16 §

(16 § har upphävts genom L 1219/2011)

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

Utöver vad som föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet i någon annan lag, är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndighet som avses i artikel 28.1 och 28.3 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

7 kap.

Bedrivande av trafik

52 a §

Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

Trafiksäkerhetsverket utser de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för handikappade och rörelsehindrade personer ska tillhandahållas, efter att ha hört de behöriga myndigheter som avses i 12 § 2 och 3 mom. och de närings-, trafik- och miljöcentraler som är behöriga vägtrafikmyndigheter i enlighet med trafikavtalsförordningen, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer.

53 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

I Trafiksäkerhetsverkets bedömning av ett prov som avses i 20 § får ändring inte sökas genom besvär. Rättelse i bedömningen av provet får sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Rättelseyrkande ska framställas skriftligen inom 30 dagar från den dag då personen fick kännedom om provresultatet. I ett beslut med

53 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

I Trafiksäkerhetsverkets bedömning av ett prov som avses i 21 § eller i ett beslut om utseende av bussterminaler som avses i 52 a § får ändring inte sökas genom besvär. Rättelse i bedömningen av ett prov eller i ett beslut om utseende av en bussterminal får sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Rättelseyrkande ska

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996).

framställas skriftligen inom 30 dagar efter det att provresultatet *eller beslutet om utseende av en bussterminal har mottagits*. I ett beslut med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). *Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.*

55 a §

Påföljder vid överträdelse av EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

Utöver vad som på något annat ställe i lag föreskrivs om konsumentmyndigheternas rätt att bestämma påföljder kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda trafikidkare, en sammanslutning av trafikidkare, bussterminaloperatörer, researrangörer, resebyråer och biljettutfärda-re att handla i strid med bestämmelserna i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter eller förelägga den som handlat i strid med förordningen att ändra eller rätta till bristerna i sin verksamhet så att den överensstämmer med kraven i förordningen. Förbudet eller föreläggandet gäller till dess bristerna har avhjälpats. Trafiksäkerhetsverket kan förena ett förbud eller ett föreläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990).

57 §

Utlämnande av uppgifter till myndigheter

En trafikidkare är skyldig att trots företags- och yrkeshemlighet till kommunikationsministeriet för statistikföring och forskning samt för bestämmande av nivå 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 myndig-

57 §

Utlämnande av uppgifter

En trafikidkare är skyldig att, trots företags- och yrkeshemlighet, till kommunikationsministeriet för bestämmande av nivå på servicen i trafiken på riksnivå och *till Trafiksäkerhetsverket* för statistikföring och forskning 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 myndig-

heterna enligt 3 kap. för bestämmande av nivå 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 trafiktillstånd 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 skälig tid och avgiftsfritt. Om uppgifterna inte lämnas ut på begäran och trots uppmaning inte inom en skälig, minst en månad lång tid, kan myndigheten ålägga innehavaren av ett kollektivtrafiktillstånd 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.

heterna enligt 3 kap. för bestämmande av nivå på servicen och för planering av trafiken lämna ut uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan inom trafik som hör till dessa myndigheters behörighet. *Aktuella* uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller ska lämnas ut till de *behöriga myndigheterna och till Trafikverket* för information om trafiktjänsterna.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. ska på myndighetens begäran lämnas ut inom en skälig tid och avgiftsfritt. Uppgifter om rutter, hållplatser och tidtabeller ska dock lämnas ut avgiftsfritt innan trafiken inleds eller ändras. Om uppgifterna inte lämnas ut på begäran och trots uppmaning, eller uppgifterna om rutter, hållplatser och tidtabeller inte lämnas ut innan trafiken inleds eller ändras, inom en skälig, minst en månad lång tid, kan myndigheten ålägga trafikidkaren att rätta till sin försummelse. Myndigheten kan förena ett åläggande med vite på det sätt som bestäms i viteslagen.

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 rätt att använda och publicera uppgifter om rutter, *hållplatser* och tidtabeller samt lämna ut uppgifterna för ändamål som syftar till att förbättra nivån på servicen i kollektivtrafiken och främja dess konkurrenskraft. 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.

Genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om vilka uppgifter trafikidkaren ska lämna ut med stöd av 1–3 mom. och i vilken form.

Denna lag träder i kraft den 20 .

EU:s förordning om busspassagerares rättigheter ska tillämpas på reguljär busstrafik mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge från och med den 1 mars 2021.

Bestämmelserna i artikel 16.1 led b i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter enligt vilka trafikidkare är skyldiga att införa förfaranden för utbildning om funktionshin-

Gällande lydelse

RP 36/2013 rd

23

Föreslagen lydelse

*der ska tillämpas från och med den 1 mars
2018.*
