

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att järnvägstransportlagen, lagen om transportservice och lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheter ändras.

Syftet med propositionen är att i järnvägstransportlagen uppdatera de bestämmelser som gäller nationella undantag och kompletterar Europaparlamentets och rådets nya förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Enligt propositionen ska förordningen inte tillämpas i internationell trafik, och ska inte till alla delar tillämpas i närtågstrafik och trafik som bedrivs för historiska ändamål.

Dessutom ska det i lagen om transportservice och i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheter göras vissa mindre ändringar med anledning av den nya förordningen.

De föreslagna lagarna ska avses träda i kraft den 7 juni 2023, samma dag som är det datum då bestämmelserna i den nya förordningen börjar tillämpas.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Beredningen av EU-rättsakten	3
1.2 Beredningen av propositionen	3
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	4
2.1 Allmänt	4
2.2 Tillämpningsområdet för förordningen och undantagen från förordningen	4
2.3 Annat nationellt handlingsutrymme	5
3 Nuläge och bedömning av nuläget	6
3.1 Lagstiftning och praxis	6
3.2 Bedömning av nuläget	8
4 Förslagen och deras konsekvenser	8
4.1 De viktigaste förslagen	8
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	11
5 Alternativa handlingsvägar	12
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	12
5.2 Handlingsmodeller som tillämpats eller som planeras i andra medlemsstater	14
6 Remissvar	14
7 Bestämmelser på lägre nivå än lag	15
8 Ikraftträdande	15
9 Verkställighet och uppföljning	16
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	16
LAGFÖRSLAG	19
1. Lag om ändring av 2 och 8 a § i järnvägstransportlagen	19
2. Lag om ändring av lagen om transportservice	19
3. Lag om ändring av 2 och 14 § i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna	21
BILAGOR	23
PARALLELLTEXTER	23
1. Lag om ändring av 2 och 8 a § i järnvägstransportlagen	23
2. Lag om ändring av lagen om transportservice	24
3. Lag om ändring av 2 och 14 § i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna	26
FÖRORDNINGSGÄLLANDE	28
Statsrådets förordning om vissa förbindelsesträckor i närtågstrafiken	28

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Beredningen av EU-rättsakten

Europeiska kommissionen lade den 27 september 2017 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning; COM(2017) 548 final). Syftet med förslaget var att på den fria marknaden skapa en balans mellan åtgärder för att stärka tågresenärers rättigheter och åtgärder för att minska järnvägsföretagens arbetsbörda med hänsyn till vissa områden som observerats vid konsekvensbedömningar. Bakom förslaget ligger även harmoniseringar av bestämmelser som gäller tågresenärers rättigheter med motsvarande bestämmelser som avser andra trafikslag, i synnerhet när det gäller icke-diskriminering, beredskapsplaner, utbildning i ökad medvetenhet om funktionsnedsättningar, klagomålshantering samt genomförande och tillsyn.

Justitieministeriet ordnade diskussionsmöten om förslaget den 27 oktober 2017 och den 12 juni 2019. Förslaget har behandlats i riksdagen genom en U-skrivelse U 63/2017 rd och en kompletterande skrivelse UK 9/2019 rd. Finlands ståndpunkt var att de föreslagna ändringarna i huvuddrag är ändamålsenliga, även om bestämmelserna i den gällande förordningen fungerat relativt bra i Finland. Vad man vid förhandlingarna ansåg vara särskilt viktigt var att medlemsstaterna även i fortsättningen ska ha möjlighet att i huvudsak låta bli att tillämpa bestämmelserna i förordningen på internationell järnvägstrafik. Förslaget behandlades i kommunikationsutskottet (KoUU 29/2017 rd). Stora utskottet instämde i statsrådets ståndpunkt i enlighet med kommunikationsutskottets ställningstagande (StoUts 39/2019 rd). Under förhandlingarnas gång utverkades förbättringar som överensstämde med Finlands förhandlingsmål, och rådets allmänna riktlinje kunde antas den 2 december 2019.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nedan *den nya förordningen om järnvägars ansvar* eller *förordningen*, publicerades i den officiella tidningen den 17 maj 2021, EUT 172, s 1–52. Den nya förordningen om järnvägars ansvar upphäver Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nedan *den gamla förordningen om järnvägars ansvar*, som är i kraft när den nya förordningen börjar tillämpas.

1.2 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid justitieministeriet i samarbete med kommunikationsministeriet. Justitieministeriet ordnade den 1 mars 2022 ett diskussionsmöte, till vilket kallades företrädare för de viktigaste berörda grupperna såsom järnvägsföretag, bannätsförvaltare, stationsförvaltare, researrangörer, museiaktörer, närtrafiken, handikapporganisationer, konsumentorganisationer och nationella genomförandeorgan och tillsynsorgan, dvs. myndigheter. Vid diskussionsmötet diskuterades de undantag som behöver göras i fråga om tillämpningsområdet för den nya förordningen om järnvägars ansvar samt användningen av annat nationellt handlingsutrymme som förordningen möjliggör.

Utkastet till proposition var på remiss mellan den 27 juni och den 19 augusti 2022. Möjligheten att lämna utlåtanden var öppen för alla remissinstanser via tjänsten utlåtande.fi. Utlåtande begärdes uttryckligen av 15 instanser. Det kom in nio utlåtanden om utkastet till proposition. Utifrån remissvaren gjordes vissa mindre ändringar i propositionen.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1 Allmänt

Den nya förordningen om järnvägars ansvar börjar tillämpas från och med den 7 juni 2023. De viktigaste ändringarna jämfört med den gamla förordningen om järnvägars ansvar är att möjligheterna till dispens från tillämpningsområdet minskar, medan rättigheterna för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet förbättras.

I kapitel I i förordningen finns bestämmelser om tillämpningsområdet och om tillåtna undantag (dispens) från det. Undantagen behandlas närmare nedan.

Kapitel II i förordningen innehåller bestämmelser om ingående av transportavtal, transport av en cykel, information till tågresenärerna före och under resan, distribuering av reseinformation mellan olika aktörer, tillgång till biljetter och bokningar samt om direktbiljetter.

Kapitel III i förordningen innehåller bestämmelser om järnvägsföretagens skadeståndsansvar avseende resenärer och deras resgods.

Kapitel IV i förordningen innehåller bestämmelser om järnvägsföretagens skadeståndsansvar vid försening, utebliven anslutning och inställd förbindelse.

I kapitel V i förordningen föreskrivs det om rättigheterna för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

I kapitel VI i förordningen föreskrivs det om resenärernas personliga säkerhet, järnvägsföretagets och stationsförvaltarens hantering av klagomål och om tjänstekvalitetsnormer hos järnvägsföretagen.

Kapitel VII i förordningen innehåller bestämmelser om information om passagerares rättigheter och om nationell tillsyn.

Kapitel VIII i förordningen innehåller bland annat bestämmelser om sanktioner och delegering av befogenheter.

2.2 Tillämpningsområdet för förordningen och undantagen från förordningen

Förordningen tillämpas på internationella och inrikes tågresor och järnvägstjänster som tillhandahålls av järnvägsföretag med tillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (2012/34/EU), nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*. Medlemsstaterna får från tillämpningsområdet för den nya förordningen undanta tjänster som avser sådan stads-, förorts- och regionaltrafik¹ som är persontrafik på järnväg (artikel 2.6 a i förordningen). Dispens beviljas dock inte från följande artiklar: artikel 5 (Icke-diskriminerande avtalsvillkor och priser), artikel 11 (Tillgång till biljetter och bokningar),

¹ Definitioner enligt direktiv 2012/34/EU.

6) 'stads- och förortstrafik': transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion, inklusive gränsöverskridande storstadsregioner, samt transportbehov mellan en sådan stadskärna eller storstadsregion och omgivande områden.

7) 'regional trafik': transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven i en region, inklusive gränsöverskridande regioner.

artikel 13 (Skadeståndsansvar avseende resenärer och resgods), artikel 14 (Försäkring och skadeståndsansvar), artikel 21 (Rätten till transport), artikel 22 (Information till personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet), artikel 27 (Resenärernas personliga säkerhet) och artikel 28 (Klagomål).

I fråga om den regionala trafiken ges det mindre möjligheter till dispens. Om en medlemsstat undantar den regionala trafiken från tillämpningsområdet för förordningen, får medlemsstaten utöver från ovannämnda artiklar inte heller bevilja dispens från följande bestämmelser: artikel 6 (Cyklar) och artikel 12 (Direktbiljetter), artikel 18.3 (avtal om ombokning med en annan leverantör av transporttjänster) samt kapitel V (Personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet). De dispenser genom vilka regionaltrafik som är persontrafik på järnväg undantas från tillämpningsområdet för artiklarna 12.1 och 18.3 får tillämpas till och med den 7 juni 2028 (artikel 2.8 andra och tredje stycket).

Den nya förordningen om järnvägars ansvar innehåller liksom den gamla förordningen ett undantag som gäller internationell persontrafik på järnväg. Medlemsstaterna får från tillämpningsområdet för förordningen undanta internationell persontrafik på järnväg där en betydande del, inbegripet minst ett stationsuppehåll enligt tidtabell, tillhandahålls utanför unionen (artikel 2.6 b i den nya förordningen). Dispenser som gäller internationell persontrafik på järnväg och som beviljats före den 6 juni 2021 i enlighet med den gamla förordningen ska dock fortsätta att gälla till utgången av deras giltighetstid (artikel 2.3 i den nya förordningen).

Den nya förordningen innehåller också två nya möjligheter till dispens. Medlemsstaterna får för det första från tillämpningsområdet för förordningen undanta tjänster som bedrivs uteslutande för historiska ändamål eller turiständamål (artikel 2.2 i den nya förordningen). Dispens beviljas dock inte från artiklarna 13 (Skadeståndsansvar avseende resenärer och resgods) eller 14 (Försäkring och skadeståndsansvar). För det andra får medlemsstaterna fram till den 7 juni 2030 medlemsstaterna föreskriva att artikel 10 inte ska vara tillämplig om det inte är tekniskt möjligt för en infrastrukturförvaltare att distribuera realtidsinformation i den mening som avses i artikel 10.1 till järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer eller stationsförvaltare. Åtminstone vartannat år ska medlemsstaterna göra en ny bedömning av i vilken utsträckning det är tekniskt möjligt att distribuera sådan information (artikel 2.5 i den nya förordningen).

2.3 Annat nationellt handlingsutrymme

I fråga om transport av cyklar ska järnvägsföretagen fastställa ett tillräckligt antal cykelplatser med beaktande av tågsammansättningens storlek, vilken typ av trafik som bedrivs och efterfrågan på cykelplatser. Om detta inte har fastställts, ska varje sammansättning ha minst fyra cykelplatser. Kravet gäller endast fall där ett järnvägsföretag förvärvar ny rullande materiel eller gör en större uppgradering av befintlig rullande materiel, och det tillämpas först från och med den 7 juni 2025, medan förordningen i övrigt börjar tillämpas från och med den 7 juni 2023. Medlemsstaterna får fastställa ett högre antal än fyra som lämpligt lägsta antal cykelplatser (artikel 6.4). Medlemsstaterna får också kräva att järnvägsföretag eller behöriga myndigheter upprättar planer för hur man ska öka transporten av cyklar (artikel 6.5 andra stycket).

Om det inte finns något biljettkontor eller någon tillgänglig biljettautomat på avgångsstationen eller något annat tillgängligt sätt att köpa en biljett i förväg ska personer med funktionsnedsättning tillåtas att köpa biljetter ombord på tåget utan extra kostnad. Järnvägsföretagen får begränsa eller vägra denna rättighet av motiverade skäl som rör säkerhet eller obligatorisk platsbokning (artikel 11.4 första stycket). Medlemsstaterna får utvidga denna rätt till att omfatta alla resenärer (artikel 11.4 fjärde stycket).

Den nya förordningen ger också medlemsstaterna möjlighet att kräva att vissa kommunikationsmedel används i vissa situationer. Medlemsstaterna får för det första kräva att järnvägsföretag godtar ansökningar om återbetalning av biljettpriset och av kostnader i samband med ombokning genom särskilda kommunikationsmedel, förutsatt att begäran inte ger upphov till diskriminering (artikel 18.5 i den nya förordningen). För det andra får medlemsstaterna kräva att järnvägsföretag godtar begäranden om ersättning genom särskilda kommunikationsmedel, förutsatt att begäran inte ger upphov till diskriminering (artikel 19.6 i den nya förordningen).

Ett villkor för kostnadsfri assistans till personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet är att det järnvägsföretag, den stationsförvaltare, den biljettutfärdare eller den researrangör biljetten köpts hos eller, när så är tillämpligt, den gemensamma kontaktpunkten, underrättas om resenärens behov av sådan assistans minst 24 timmar innan assistansen erfordras. Tidsfristen för förhandsunderrättelse om en resenärs behov av assistans är 48 timmar enligt den gamla förordningen. Tiden förkortas således i enlighet med det som sägs ovan till 24 timmar. Medlemsstaterna får tillåta att 24-timmarsperioden för meddelanden förlängs upp till 36 timmar, men inte efter den 30 juni 2026 (artikel 24 a i den nya förordningen). Medlemsstaterna får även kräva att stationsförvaltare och järnvägsföretag på deras territorium samarbetar för att upprätta och driva gemensamma kontaktpunkter för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet (artikel 24 f).

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Lagstiftning och praxis

Undantag från tillämpningsområdet

Bestämmelser om de undantag från den gamla förordningen om järnvägars ansvar som Finland tillämpar finns i 8 a § i järnvägstransportlagen (1119/2009). Den gamla förordningen tillämpas för det första inte inom den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland (8 a § 2 mom.), utan på den tillämpas överenskommelsen om internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 85/2016). Överenskommelsen innehåller bestämmelser om passagerares rättigheter och transportörers skyldigheter. Kommissionen har vart femte år underrättats om tillämpningen av undantaget. Den senaste underrättelsen gavs den 27 november 2019.

För det andra är följande bestämmelser i den gamla förordningen sådana som inte tillämpas inom regionalstågstrafiken på de banavsnitt som anges i lagen: artikel 10 om reseinformations-system och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering (8 a § 3 mom.). De angivna banavsnitten är

- 1) Helsingfors–Kyrklätt,
- 2) Helsingfors–Karis,
- 3) Helsingfors–Vandaforsen–Flygplatsen–Sandkulla–Helsingfors,
- 4) Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors,
- 5) Helsingfors–Lahtis,

6) Lahtis–Riihimäki.

Inom regionalstågstrafiken har resenären dock rätt till ersättning för förseningar med stöd av 21 § i järnvägstransportlagen.

Transport av cyklar på tåg

I Finland finns det redan i tågen inom närtrafiken i regel åtta cykelplatser och i tågen inom fjärrtågstrafiken i regel antingen tre eller fem cykelplatser. I Pendolinotåg kan cyklar inte transporteras.

Biljettförsäljningskanalerna och deras tillgänglighet

Tågbiljetter säljs på många olika sätt. VR:s fjärrtågsbiljetter kan förutom ombord på tåg även köpas på webbplatsen, i en applikation, i biljettförsäljningen på stationer, i biljettautomater, per telefon i kundtjänsten samt i R-kiosker, hos Matkahuoltos försäljningsställen och ombud, av resebyråer och återförsäljare. För de biljetter som säljs på tågen tas det ut en extra avgift. Enligt VR är antalet biljetter som köps ombord på tågen litet: år 2022 stod de för cirka 0,5 procent av alla sålda biljetter. VR har biljettkontor på stationerna i Helsingfors, Hyvinge, Träskända och Tammerfors. Biljettautomater finns på flera stationer. I VR:s närtrafik finns det ingen biljettförsäljning på tågen. Biljetter för närtrafiken kan köpas via internet, i en applikation, i biljettförsäljningen på stationer, i biljettautomater eller i R-kiosker. Samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT:s enkelbiljetter kan köpas i en applikation, i biljettautomater och på försäljningsställen som finns exempelvis i vissa matbutiker, eller laddas ned på HRT-resekortet.

Tillgänglighet innebär olika saker för olika passagerargrupper. Ur lagstiftningssynvinkel ställs det flera olika krav på tillgängliga sätt att köpa biljett. Digitala tjänster, såsom webbplatser och applikationer, måste vara tillgängliga. Lagen om tillhandahållande av digitala tjänster (306/2019), innehåller bestämmelser om minimikrav på tillgänglighet till offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer. Lagen om tillhandahållande av digitala tjänster tillämpas också på tjänster som tillhandahålls av VR och HRT till den del de hör till lagens tillämpningsområde. Tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster, nedan *tillgänglighetsdirektivet*, omfattar bl.a. webbplatser, mobilapplikationer, elektroniska biljetter och elektroniska biljettförsäljningstjänster, förmedling av information om transporttjänster samt interaktiva självbetjäningsterminaler. Persontrafiktjänsterna inom närtrafiken hör till direktivets tillämpningsområde till den del som gäller interaktiva självbetjäningsterminaler. Bestämmelserna i direktivet ska tillämpas från och med den 28 juni 2025. För biljettautomater som tagits i bruk före det datumet gäller en övergångsperiod på 20 år från det att de togs i bruk (RP 41/2022 rd). Bestämmelser om tillgänglighet i fråga om biljettautomater finns även i de specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgänglighet som ingår i kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet.

Tillgängligheten för olika transporttjänster har utretts bland annat i samband med bedömningen av konsekvenserna av genomförandet av tillgänglighetsdirektivet. (Esteettömyysdirektiivin vaikutusarvio liikenteen palveluille, Ramboll Finland Oy, Piuva et al., 2021, på finska). Transport- och kommunikationsverket har i sin lägesbild även inkluderat information om tillgängligheten vid köp av tågbiljetter. (<https://tieto.trafficom.fi/fi/tilastot/junaliikenteen-esteettomyys>). VR:s

webbplats och mobilapplikationer är redan nu i huvudsak både förenliga med tillgänglighetsdirektivet och tillgängliga. VR:s och HRT:s biljettautomater är ännu inte fullt tillgängliga för alla specialgrupper. Tillgängligheten i de butiker och kiosker som säljer biljetter har inte utretts.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att det finns många författningar som innehåller krav på tillgänglighet. Trenden är att allt fler kanaler för biljettköp uppfyller eller kommer att uppfylla de föreskrivna kraven. För att olika grupper ska ha tillgång till tillgängliga alternativ förutsätts det dock att man behåller tillräckligt många alternativa kanaler.

Kommunikationsmedel som ska användas för vissa ansökningar

Den nya förordningen ger medlemsstaterna möjlighet att kräva att vissa kommunikationsmedel godtas i situationer som gäller återbetalning av biljettpriset och ansökan om ersättning. För närvarande kan ersättning sökas hos VR antingen på en webblankett, på ett biljettförsäljningskontor eller genom att kunden ringer till kundtjänsten, som skickar kunden en blankett för ansökan om ersättning per post.

3.2 Bedömning av nuläget

Det behöver fattas beslut om utnyttjande av det nationella handlingsutrymme som den nya förordningen om järnvägars ansvar medger, i synnerhet i fråga om undantagen från förordningens tillämpningsområde, och i enlighet med detta behöver bestämmelserna i 8 a § i järnvägstransportlagen ses över. I enlighet med vad som konstateras ovan är det möjligt att lämna den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland även utanför tillämpningsområdet för den nya förordningen, och detta anses således även vara motiverat. Däremot behöver de bestämmelser i paragrafen som gäller undantag från bestämmelserna i förordningen i fråga om regionalstågstrafiken ses över. En översyn behövs dels på grund av ändringar av bestämmelser i förordningen, dels av lagstiftningstekniska skäl.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Undantag i fråga om stads-, förorts- och regionaltrafiken

I propositionen föreslås det att möjligheten enligt den nya förordningen att låta bli att tillämpa vissa bestämmelser i förordningen på sådan stads-, förorts- och regionaltrafik som är persontrafik på järnvägar ska utnyttjas. Det nuvarande undantaget i 8 a § 3 mom. i järnvägstransportlagen gäller regionalstågstrafik. Begreppet uppdateras till den allmänt använda termen ”närtågstrafik”. Inom närtågstrafiken reser man vanligen korta resor mellan hem och arbete eller för att sköta ärenden, och närtågen gör täta uppehåll.

Avsikten är att bestämmelser om de förbindelsesträckor som undantaget gäller i fortsättningen ska utfärdas genom förordning av statsrådet, för att det ska vara möjligt att snabbt ändra bestämmelserna när förbindelsesträckorna ändras. I förordningen föreslås en förteckning över förbindelsesträckorna, till vilka föreslås bli fogat avsnittet Kouvola-Kotka inom närtågstrafiken i Kymmenedalen, som är trafik som kommunikationsministeriet avtalat om inom ramen för den allmänna trafikplikten. Dessutom fogas till förteckningen närtågsförbindelsen mellan Tammerfors och Nokia.

Det föreslås att de bestämmelser i förordningen som inte ska tillämpas på den ovannämnda närtågstrafiken uppdateras i lagen. Eftersom den nya förordningen om järnvägars ansvar inte innehåller några bestämmelser om reseinformation och bokningssystem som motsvarar bestämmelserna i artikel 10 i den gamla förordningen, behöver dessa bestämmelser inte längre omfattas av undantag inom närtågstrafiken.

Inom närtågstrafiken ska man fortfarande kunna göra undantag från bestämmelserna om ersättning. I fråga om artikel 19 i den nya förordningen, som gäller ersättning och som i huvudsak innehåller liknande bestämmelser som artikel 17 i den gamla förordningen, föreslås ett undantag. Även enligt den nya förordningen ersätts endast förseningar på 60 minuter eller mer, den minsta ersättningen, den minsta ersättningen vid förseningar är fortfarande 25 procent av biljettpriiset vid 60–119 minuters försening och 50 procent av biljettpriiset vid 120 minuters försening eller mer, och järnvägsföretagen får fortfarande fastställa en lägsta gräns under vilken ingen ersättning betalas ut. Denna gräns får inte överskrida fyra euro per biljett. Också i närtågstrafiken kommer ersättningarna sannolikt att bli små även enligt den nya förordningen. Därför är det inte ändamålsenligt att bygga upp ett tungt system för handläggning av ersättningar, med beaktande även av att en passagerare med stöd av 21 § i järnvägstransportlagen kan ha rätt till ersättning för en verifierbar ekonomisk skada, såsom kostnader för utebliven anslutning, om tågavgången fördröjs.

För ett undantag från de ovannämnda bestämmelserna i den nya förordningen talar också det faktum att ett järnvägsföretag enligt ett tillägg till förordningen inte ska vara skyldigt att betala ut ersättning om det kan visa att förseningen, den uteblivna anslutningen eller den inställda resan orsakades av extraordinära omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften. Extraordinära omständigheter har i fråga om andra transportslag, särskilt inom flygtrafiken, orsakat många klagomål och ärenden har förts vidare till tvistlösningsorgan. Det finns ingen orsak att införa ett system som belastar såväl järnvägsföretagen och resenärerna som tillsynsorganen för situationer av detta slag där det belopp som ska ersättas sannolikt kommer att vara lågt eller till och med ligga under den gräns som järnvägsföretaget enligt förordningen får fastställa och under vilken ingen ersättning betalas ut.

Under beredningen av propositionen övervägde man i synnerhet huruvida bestämmelsen i artikel 19.2 som gäller förseningar och inställda förbindelser som inträffar upprepade gånger under periodkortets eller abonnemangets giltighetstid borde tillämpas på närtågstrafiken. Man beslutade dock att inte föreslå detta, eftersom det ur såväl resenärernas som verksamhetsutövarnas synvinkel är ändamålsenligt med en ersättningspraxis som baserar sig på nationella bestämmelser och rättsprinciper.

Inte heller bestämmelserna om skyldighet att tillhandahålla måltider och inkvartering anses vara ändamålsenliga att tillämpas på närtågstrafiken (se orsaken till undantaget i RP 103/2009 rd, s. 4). I fråga om artikel 20.2 a och 20.2 b i den nya förordningen, som gäller dessa skyldigheter och som i huvudsak innehåller liknande bestämmelser som artikel 18.2 a och 18.2 b i den gamla förordningen, föreslås ett undantag. Om en försening uppgår till 60 minuter eller mer eller om förbindelsen ställs in, ska det järnvägsföretag som tillhandahåller den försenade eller inställda förbindelsen erbjuda resenärerna a) kostnadsfria måltider och förfriskningar, dock med hänsyn till väntetiden, tillgången till sådana måltider och förfriskningar och omständigheter som gäller deras leverans och b) hotellrum eller annan inkvartering samt transport mellan järnvägsstationen och inkvarteringsplatsen när ett uppehåll på en eller fler nätter eller ett ytterligare uppehåll blir nödvändigt, där och om detta är fysiskt möjligt. Det är skäl att betona att de övriga bestämmelserna i artikel 20 som gäller resenärers rättigheter ska tillämpas fullt ut även på närtågstrafiken.

Undantag i fråga om trafik som bedrivs för historiska ändamål och turiständamål

I propositionen föreslås det att man utnyttjar möjligheten enligt den nya förordningen att, med vissa undantag, låta bli att tillämpa bestämmelserna i förordningen på sådan trafik som uteslutande bedrivs för historiska ändamål. Eftersom de museitrafikoperatörer som för närvarande är verksamma i Finland inte har tillstånd enligt järnvägsmarknadsdirektivet, tillämpas inte bestämmelserna i förordningen på de trafiktjänster som de tillhandahåller (artikel 2.1 i förordningen). Här föreslås dock ett undantag, eftersom i framtiden även sådana järnvägsföretag som har tillstånd kan tillhandahålla sådana trafiktjänster, och det är motiverat att tjänsteutbud av liknande slag behandlas jämlikt.

Undantaget kommer att omfatta småskalig, närmast säsongsbetonad trafik som bedrivs med museifordon. Undantaget ska dock inte gälla artiklarna 13 (Skadeståndsansvar avseende resenärer och resgods) eller 14 (Försäkring och skadeståndsansvar) i den nya förordningen om järnvägars ansvar.

Övriga förslag

Det föreslås vidare att definitionen av ett järnvägsföretag i 2 § i järnvägstransportlagen ses över. I paragrafen föreslås i stället för en hänvisning till definitionen i den upphävda järnvägslagen (198/2003) en hänvisning till definitionen av ett järnvägsföretag i 4 § 34 punkten i spårtrafiklagen (1302/2018), som grundar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

Utöver de ändringar som föreslås i järnvägstransportlagen föreslås det i anslutning till genomförandet av förordningen även ändringar i lagen om transportservice (320/2017).

Ändringsbehov finns för det första i fråga om lagens 58 §, där det föreskrivs om beredskaps-skyldighet, inklusive utarbetande av en beredskapsplan. Beredskapsplanen ska enligt 3 mom. i paragrafen innehålla uppgifter om hurdan assistans järnvägsföretaget erbjuder passagerare enligt artikel 18 i den gamla förordningen om järnvägars ansvar, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna. Bestämmelsen baserar på kravet i artikel 13a.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. Hänvisningen i momentet behöver uppdateras till en hänvisning till artikel 20 i den nya förordningen om järnvägars ansvar. Artikel 20.6 innehåller dessutom ett krav på att beredskapsplanerna ska innehålla tillgänglighetskrav för varnings- och informationssystem.

Ett ytterligare ändringsbehov finns i fråga om 186 § i lagen om transportservice, som innehåller en bestämmelse om behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter. Justeringen är av teknisk natur, och behörighetsfördelningen mellan myndigheterna ändras inte. Vidare uppdateras hänvisningen i 255 a § som gäller påföljdsavgifter.

Även i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna (566/2020) föreslås vissa ändringar. Utöver de tekniska uppdateringar som föreslås i 2 § föreslås det ändringar i 14 § 3 punkten som gäller påföljdsavgifter. Enligt bestämmelsen kan påföljdsavgift för närvarande påföras en näringsidkare som till konsumenternas nackdel uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot eller åsidosätter skyldigheten enligt artikel 17 i förordningen om järnvägars ansvar, på det sätt förordningen tillämpas nationellt, att vid försening betala ersättning av biljettpriiset till resenärer vars biljett inte är ett periodkort eller abonnemang eller skyldigheten enligt artikel 18 i den förordningen när det gäller att ge assistans vid försening. Till den nämnda punkten fogas i fråga om skyldigheten att ge assistans även inställda förbindelser, eftersom till ordalydelsen i artikel 20 i den nya förordningen om järnvägars ansvar har fogats ett omnämnande av inställelse.

Däremot stryks i bestämmelserna om påföljdsavgift hänvisningen till artikel 17 som gäller ersättning vid försening. I den nya förordningen motsvaras den artikeln av artikel 19, till vilken har fogats en bestämmelse om extraordinära omständigheter, under vilka ett järnvägsföretag inte ska åläggas att betala ersättning. På grund av tillägget är det osäkert om bestämmelsen alltfjämt kan anses vara så noggrant avgränsad att påföljdsavgiften fortfarande kan kopplas till brott mot den. Att ersätta omnämmandet av artikel 17 med en hänvisning till artikel 19 kan således inte anses vara möjligt. I stället föreslås det att den artikel som gäller ersättning vid försening stryks helt och hållet i bestämmelserna om påföljdsavgift.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

År 2019 gjordes nästan 93 miljoner resor inom persontrafiken på Finlands järnvägar. Uppgifterna för det året är de sista statistikuppgifterna innan passagerarvolymerna avsevärt minskade på grund av coronapandemin. Av resorna gjordes 84 procent inom närtrafiken och 16 procent med tåg inom fjärrtrafiken. Av resorna inom fjärrtrafiken gjordes 14,3 miljoner resor i hemlandet och 0,6 miljoner resor i internationell trafik. (Finlands officiella statistik (FOS): Järnvägsstatistik [e-publikation]. ISSN=2670-3343. 2019. Helsingfors: Statistikcentralen [hänvisat: 21.3.2022].

Cirka 1,19 % av tågen inom fjärrtrafiken och 0,04 % av tågen inom närtrafiken var minst 60 minuter försenade. Således skulle antalet sådana försenade resor där artikel 19 som gäller ersättningar kunde ha blivit tillämplig och man hade behövt bedöma om extraordinära omständigheter föreligger ha varit uppskattningsvis 200 000 per år utan någon dispens från tillämpningsområdet. Om man från detta antal drar av antalet resor i närtrafik och internationell trafik, uppgick antalet sådana resor till cirka 168 000. I en konsekvensanalys som kommissionen gjort (SWD/2017/0318 final) görs det utifrån uppgifterna från en medlemsstat ett antagande om att högst 17–20 % av förseningar som räcker längre än 60 minuter kan hänföras till force majeure-situationer. Detta kunde innebära cirka 30 000 resor per år. Vid tidpunkten för kommissionens konsekvensanalys var emellertid formuleringen för exempelvis bestämmelsen om extraordinära omständigheter ännu inte fastställd, och förhållandena är olika i olika medlemsstater. Således rör det sig endast om en grov uppskattning.

De undantag från den nya förordningen om järnvägars ansvar som gäller stads-, förorts- och regionaltrafik och som föreslås i lagförslag 1 motsvarar i sak i stor utsträckning de gällande undantagen. De har således inga nämnvärda nya konsekvenser för tågresenärernas rättigheter eller järnvägsföretagens skyldigheter. Undantaget i fråga om trafik som bedrivs för historiska ändamål har inga konsekvenser, eftersom järnvägsföretagen för närvarande inte bedriver sådan verksamhet.

De behöriga myndigheterna är enligt lagförslag 2 de samma som tidigare. Skötseln av uppgifter i anslutning till den nya förordningen bedöms inte medföra något behov av tilläggsresurser för de behöriga myndigheterna, dvs. konsumentombudsmannen och Transport- och kommunikationsverket. Den behöriga myndigheten vid behandlingen av enskilda klagomål från resenärer är konsumenttvistenämnden i fråga om resenärer som är konsumenter, och Transport- och kommunikationsverket i fråga om andra resenärer och resenärer med funktionsnedsättningar samt personer med nedsatt rörlighet. I och med den nya förordningen kan arbetsbördan för konsumenttvistenämnden och Transport- och kommunikationsverket som behandlar klagomål från resenärer i enskilda tvistemål i någon mån påverkas av att det till artikel 19 i förordningen, som gäller ersättning, på det sätt som konstateras ovan har fogats bestämmelser om extraordinära omständigheter. Enligt punkt 10 i den artikeln ska ett järnvägsföretag inte vara skyldigt att betala ut ersättning om det kan bevisa att förseningen, den uteblivna anslutningen eller den inställda resan orsakades direkt av omständigheter som närmare anges i punkten, såsom större

kriser eller katastrofer, fel från resenärens sida eller tredje mans beteende. Den reglering i förordningen om flygpassagerares rättigheter (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91) som gäller extraordinära omständigheter har inneburit stora belastningar för resenärer, flygbolag, behöriga myndigheter och tvistlösningsorgan. Med beaktande av att artikel 19 i den nya förordningen om järnvägars ansvar enligt lagförslag 1 inte ska tillämpas på närtågstrafiken eller den internationella trafiken och att tvister som gäller ersättning överlag är betydligt mindre frekventa i järnvägstrafiken än inom flygtrafiken, förväntas ansökningarna till konsumenttvistenämnden och Transport- och kommunikationsverket inte öka i en sådan utsträckning att det skulle krävas ytterligare resurser för att sköta uppgifterna enligt den nya förordningen.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Reseinformation i realtid

Enligt artikel 2.5 i den nya förordningen om järnvägars ansvar får medlemsstaterna fram till den 7 juni 2030 föreskriva att artikel 10 inte ska vara tillämplig om det inte är tekniskt möjligt för en infrastrukturförvaltare att distribuera realtidsinformation om ankommande och avgående tåg i den mening som avses i artikel 10.1 till järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer eller stationsförvaltare. Finntraffics Digitraffic är en tjänst vars inkommande trafikdata är öppna data som delas via öppna gränssnitt. Med anledning av det som sägs ovan har Finland inget behov av undantag från tillämpningen av artikel 10.

Cyklar

Enligt den nya förordningen får medlemsstaterna fastställa ett högre antal än fyra som lämpligt lägsta antal cykelplatser (artikel 6.4 tredje stycket). I enlighet med vad som konstateras i avsnitt 3.1 har Finland redan i regel den kapacitet att transportera cyklar som förutsätts i förordningen. Inom både när- och fjärrtågstrafiken omfattar tjänsteutbudet redan nu i stor utsträckning möjligheten att transportera cyklar. Således kan det inte för närvarande anses vara nödvändigt att införa ett större minimiantal cykelplatser än vad som förutsätts i förordningen.

Rätt att köpa biljetter

Om det inte finns något biljettkontor eller någon tillgänglig biljettautomat på avgångsstationen eller något annat tillgängligt sätt att köpa en biljett i förväg ska personer med funktionsnedsättning tillåtas att köpa biljetter ombord på tåget utan extra kostnad. Järnvägsföretagen får begränsa eller vägra denna rättighet av motiverade skäl som rör säkerhet eller obligatorisk platsbokning (artikel 11.4 första stycket). Medlemsstaterna får utvidga denna rätt till att omfatta alla resenärer (artikel 11.4 fjärde stycket).

Enligt vad som framgår av avsnitt 3.1 uppfyller allt fler kanaler för biljettköp de föreskrivna tillgänglighetskraven, eller kommer att uppfylla dem, men för närvarande finns det ännu inte i alla situationer ett tillgängligt sätt att köpa biljett. Vid beredningen av propositionen har man därför övervägt huruvida samtliga resenärer, eller i mindre utsträckning exempelvis endast personer med nedsatt rörlighet, i dessa fall på nationell nivå bör ges rätt att utan extra kostnad köpa biljett ombord på tåget. Då måste det på nationell nivå definieras vad som avses med personer

med nedsatt rörlighet, eftersom den nya förordningen om järnvägars ansvar inte innehåller någon sådan särskild definition.

I fråga om andra än personer med funktionsnedsättning hänför sig svårigheterna med att köpa biljett inte enbart till att de befintliga biljettförsäljningskanalerna inte är tillgängliga utan också till att i synnerhet äldre människor ofta drar sig för att använda digitala biljettförsäljningskanaler. Det är därför nödvändigt att i alla situationer se till att också sådana personer som inte kan använda digitala eller andra försäljningskanaler som baserar sig på självbetjäning kan köpa sin biljett själv. I nuläget har man inom närtrafiken sört för detta genom att biljetter alltid kan köpas i R-kioskerna. HRT-biljetter kan dessutom köpas i åtminstone vissa matbutiker. Det är i och för sig klart att det ur resenärernas synvinkel skulle vara behändigt att förutom via andra inköpskanaler även kunna köpa biljett ombord på tåget. Att man slopat försäljningen av biljetter på tågen inom närtrafiken har dock varit ett kommersiellt beslut som verksamhetsutövarna fattat för att priset på tjänsten ska vara konkurrenskraftigt för alla resenärer. Eftersom endast ett ringa antal biljetter köps ombord på tågen, vore det varken proportionerligt eller motiverat att ålägga verksamhetsutövarna att utvidga försäljningen av biljetter ombord på tågen. Det bör också noteras att i tågtrafik som omfattas av offentlig tjänsteupphandling kan kommunikationsministeriet och HRT vid behov i serviceavtalen förutsätta att biljetter säljs ombord på tågen. De behöriga myndigheter som definieras i den s.k. trafikavtalsförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70) kan nämligen kräva att det för tjänster som tillhandahålls på basis av avtal om tjänsteupphandling finns flera kanaler för biljettförsäljning än vad som krävs med stöd av artikel 11.2 första stycket i förordningen om järnvägars ansvar.

Kommunikationsmedel

Den nya förordningen öppnar också för möjligheten för medlemsstaterna att kräva att vissa kommunikationsmedel används för att ansöka om återbetalning och ersättning. (artiklarna 18.5 och 19.6 i den nya förordningen). I enlighet med vad som framgår av avsnitt 3.1 kan ersättning för närvarande sökas på en webblankett, hos biljettförsäljningsbyrån eller genom att ringa till kundtjänsten, som skickar kunden per post en blankett för ansökan om ersättning. Med beaktande av de befintliga sätten att ansöka om återbetalning och ersättning anses det inte nödvändigt att föreskriva nationellt om användningen av kommunikationsmedel.

Meddelande om behov av assistans

Enligt artikel 24 i den nya förordningen om järnvägars ansvar ska järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer samarbeta för att kostnadsfritt lämna assistans till personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Assistans ska lämnas under förutsättning att det järnvägsföretag, den stationsförvaltare, den biljettutfärdare eller den researrangör biljetten köpts hos eller, när så är tillämpligt, den gemensamma kontaktpunkt som avses i led f, underrättas om resenärens behov av sådan assistans minst 24 timmar innan assistansen erfordras. Medlemsstaterna får tillåta att 24-timmarsperioden för meddelanden förlängs upp till 36 timmar, men inte efter den 30 juni 2026 (artikel 24 a i den nya förordningen). Vidare får medlemsstaterna kräva att stationsförvaltare och järnvägsföretag på deras territorium samarbetar för att upprätta och driva gemensamma kontaktpunkter för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet (artikel 24 f).

För att rättigheterna för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet ska tillgodoses förkortas tiden för lämnande av meddelandet från 48 timmar till 24 timmar i den

nya förordningen. Om möjligheten att tillfälligt tillämpa en 36-timmarsperiod inte införs nationellt, har personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet möjlighet att få assistans enligt förordningen med en kortare tidsfrist för meddelandet. Detta ökar möjligheterna för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet att röra sig i samhället. En kortare tid att lämna meddelandet ger dock aktörerna kortare tid att förbereda sig på att lämna assistans. Till exempel i Sverige är tiden för meddelande redan för närvarande 24 timmar. Möjligheten att temporärt förlänga tiden för meddelande föreslås inte bli införd nationellt i Finland.

5.2 Handlingsmodeller som tillämpats eller som planeras i andra medlemsstater

Undantag i medlemsstaterna

Största delen av medlemsländerna har beviljat dispenser från tillämpningsområdet för den gamla förordningen om järnvägars ansvar. Kommissionen utarbetade i fråga om undantagen en rapport, COM (2015) 117 final, enligt vilken 22 medlemsstater hade beviljat dispenser från tillämpningsområdet för förordningen, och situationen förväntades inte förändras nämnvärt i dem. I fråga om inrikes persontrafik har det gjorts många undantag i olika medlemsländer. Finland har inte infört några undantag i inrikestrafiken. De artiklar i fråga om vilka man i typfall har gjort undantag i fråga om stads-, förorts- och regionaltrafiken har varit artiklarna 8, 10, 15, 16, 17 och 18 i den gamla förordningen om järnvägars ansvar, dvs. exempelvis de artiklar som gäller skadeståndsansvar vid förseningar, utebliven anslutning och inställelse av transportservice. Vid tidpunkten för utredningen hade samtliga länder som bedrev gränsöverskridande trafik till tredjeländer beviljat fullständig eller partiell dispens från tillämpningen av förordningen i fråga om denna trafik.

I och med den nya förordningen slopas undantagen i fråga om inrikes persontrafik. Det finns ännu ingen information om hur de övriga medlemsstaterna har för avsikt att förnya befintliga dispenser eller införa dispenser som den nya förordningen möjliggör, med beaktande av att förordningen börjar tillämpas först i juni 2023.

Undantag som genomförts i och planeras i Sverige

I Sverige tillämpas artiklarna 7, 8.1, 10.1, 10.2 och 10.4 samt artiklarna 15–18 i den gamla förordningen om järnvägars ansvar inte på resor där trafik tjänstens längd är mindre än 150 km. I stället för dem tillämpas den nationella lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Även i Sverige pågår fortfarande beredningen av de nationella undantagen. Ett förslag kommer eventuellt att läggas fram våren 2023. Enligt preliminära uppgifter har man för avsikt att bevara den nationella lagen.

6 Remissvar

Utlåtande om utkastet till proposition lämnades av följande nio remissinstanser: Samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT, Konkurrens- och konsumentverket/konsumentombudsmannen (KKV), Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry (Konsumentförbundet), Kommunförbundet, kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Resebyråbranschens förbund i Finland rf (SMAL), VR-Group Ab (VR) och Trafikledsverket.

I utlåtandena understöddes i huvudsak en fortsatt tillämpning av de nuvarande undantagen från tillämpningsområdet i fråga om stads-, förorts- och regionaltrafik samt internationell trafik, på

det sätt som föreslås i utkastet. Med anledning av kommentarer i fråga om detaljer i bestämmelserna har det utkast till statsrådets förordning som ingår i propositionen setts över så att det förstnämnda undantaget även gäller trafik på förbindelsesträckan Tammerfors–Nokia.

HRT, VR och Traficom anser i sina utlåtanden att sådan trafik som bedrivs uteslutande för historiska ändamål eller turiständamål bör lämnas utanför förordningens tillämpningsområde, för tydlighetens skull och för att aktörerna ska behandlas lika. Utkastet till proposition har med anledning av utlåtandena ändrats till denna del. I avsnitt 4.1 redogörs det för införandet av undantaget.

När det gäller det övriga nationella handlingsutrymmet tog remissinstanserna särskilt ställning till möjligheten att utvidga rätten att när andra tillgängliga alternativ saknas köpa biljetten ombord på tåget utan extra kostnad så att den rätten även omfattar andra än personer med funktionsnedsättning. Den föreslagna lösningen att inte utvidga rätten till andra grupper av resande understöddes av VR, HRT och Kommunförbundet. Traficom föreslog att man överväger huruvida denna rätt att köpa biljett kunde utvidgas till att utöver personer med funktionsnedsättning även omfatta vissa specialgrupper, såsom äldre personer. KKV betonade vikten av att även i samband med reformer trygga ett tillräckligt utbud av försäljningskanaler i fråga om möjligheterna att köpa biljett. Konsumentförbundet var på samma linje och menade att alla resenärgruppers möjligheter att köpa biljett bör tryggas. I propositionen föreslås inga ändringar med anledning av dessa utlåtanden. En redogörelse för orsakerna till att man inte utnyttjat optionen ges ovan i avsnitt 5.1.

VR och SMAL ägnade i sina utlåtanden uppmärksamhet även åt att minimitiden för meddelande om behov av assistans förkortas. VR har enligt sitt utlåtande beredskap att beakta ändringen i sitt underleverantörsavtal som gäller assistansservice. Den förändrade tidsfristen kommer dock att medföra extra kostnader för VR. SMAL anser det vara önskvärt ur researrangörernas synvinkel att tidsfristen för resenärens meddelande om behov av assistans förlängs till 36 timmar fram till det datum som förordningen tillåter. Propositionen har inte ändrats på grund av yttrandena. I avsnitt 5.1 ovan redogörs det för orsakerna till varför det inte anses motiverat att tillämpa möjligheten till förlängning.

Vissa remissinstanser har fört fram att begreppet ”stationsförvaltare” är oklart i finländska förhållanden. Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde har man låtit göra en utredning om begreppet stationsförvaltare och om en stationsförvaltares skyldigheter. Behandlingen av utredningen pågår fortfarande, och beredningen av ärendet kommer att fortsätta inom förvaltningsområdet efter att utredningen blivit klar.

7 Bestämmelser på lägre nivå än lag

I 8 a § 3 mom. i järnvägstransportlagen förtecknas de förbindelsesträckor på vilka vissa artiklar i den gamla förordningen om järnvägars ansvar inte tillämpas. På de förbindelsesträckor som avses i momentet rör det sig om närtrafik som den behöriga myndigheten ordnar i enlighet med den allmänna trafikplikten. Det kan ske förändringar i förbindelserna inom närtrafiken. För att det ska vara lättare att uppdatera förbindelsesträckorna är avsikten den att bestämmelser om de förbindelsesträckor som omfattas av undantaget i fortsättningen ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Ett utkast till statsrådsförordning som kompletterar lagförslaget finns som bilaga till propositionen.

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 7 juni 2023.

9 Verkställighet och uppföljning

Kommissionen har getts befogenhet att anta delegerade akter för att ändra förordningen, för det första för att anpassa de finansiella belopp som anges i artikel 15.2 i syfte att ta hänsyn till förändringar i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser, och för det andra för att ändra bilaga I i syfte att ta hänsyn till ändringar av bilaga CIV till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) (artikel 36 i den nya förordningen om järnvägars ansvar). Senast den 7 juni 2026 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och resultaten av förordningen. Rapporten ska grunda sig på den information som ska lämnas enligt förordningen. Rapporten ska vid behov åtföljas av lämpliga förslag (artikel 39 i den nya förordningen om järnvägars ansvar). Vartannat år ska de nationella tillsynsorganen offentliggöra rapporter med statistik om sin verksamhet, inbegripet sanktioner som tillämpats (artikel 32.3 i den nya förordningen om järnvägars ansvar).

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Rättigheterna för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet samt jämlikhet

Enligt artikel 24 i den nya förordningen om järnvägars ansvar ska järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer samarbeta för att kostnadsfritt lämna assistans till personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, förutsatt att de har underrättats om resenärens behov av sådan assistans minst 24 timmar innan assistansen erfordras. Medlemsstaterna får tillåta att 24-timmarsperioden för meddelanden förlängs upp till 36 timmar, men inte efter den 30 juni 2026. I enlighet med vad som anges i avsnitt 5.1 föreslås det inte i propositionen att detta handlingsutrymme som gäller förlängning av tiden för meddelanden utnyttjas. På detta sätt främjas tillgodoseendet av rättigheterna för dem som har en funktionsnedsättning och dem som har nedsatt rörlighet.

Om det inte finns något biljettkontor eller någon tillgänglig biljettautomat på avgångsstationen eller något annat tillgängligt sätt att köpa en biljett i förväg ska en person med funktionsnedsättning enligt artikel 11.4 i förordningen ha rätt att köpa biljett ombord på tåget utan extra kostnad. Medlemsstaterna får utvidga denna rätt till att omfatta alla resenärer. I propositionen har man i enlighet med vad som konstateras i avsnitt 5.1 kommit fram till att det inte föreslås att rätten att köpa biljett ombord på tåget utvidgas till att omfatta andra resenärer. Beslutet om att använda det nationella handlingsutrymme bör bedömas dels med hänsyn till den jämlikhet som tryggas i 6 § i grundlagen och i synnerhet med tanke på den allmänna jämlikhetsklausulen (1 mom.) och diskrimineringsförbudet (2 mom.) i paragrafen, dels med hänsyn till näringsfriheten som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen.

Den allmänna jämlikhetsklausulen riktas också till lagstiftaren. Människor eller människogrupper kan inte genom lag godtyckligt försättas i en gynnsammare eller ogynnsammare ställning än andra. Klausulen förutsätter dock inte att alla människor ska bemötas likadant i alla avseenden, om inte de förhållanden som inverkar på ärendet är likadana. Samtidigt är det utmärkande för lagstiftningen att den på grund av ett visst godtagbart samhällligt intresse behandlar människor olika bland annat för att främja faktisk jämlikhet (RP 309/1993 rd, s. 46, GrUU 45/2016 rd, GrUU 67/2014 rd, GrUU 31/2014 rd, GrUU 38/2006 rd, s.2).

I sin praxis har grundlagsutskottet konstaterat att inga skarpa gränser för lagstiftarens prövning följer av den allmänna jämlikhetsprincipen när en reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas (GrUU 11/2012 rd, s. 2, GrUU 2/2011 rd, s. 2, GrUU

64/2010 rd, s. 2, GrUU 35/2010 rd, s. 2, GrUU 5/2008 rd, s. 4, GrUU 38/2006 rd, s. 2, GrUU 1/2006 rd, s. 2, GrUU 15/2001 rd, s. 2). Det centrala är om varje differentiering kan motiveras på ett acceptabelt sätt med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 75/2014 rd, GrUU 67/2014 rd, GrUU 31/2014 rd, GrUU 46/2006 rd, s. 2, GrUU 16/2006 rd, s. 2, GrUU 73/2002 rd). Diskrimineringsförbudet kompletterar den allmänna jämlikhetsbestämmelsen. I 6 § 2 mom. i grundlagen finns en förteckning över vissa orsaker till särbehandling som är förbjudna. Där nämns särskilt kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp (funktionsnedsättning). Genom bestämmelsen om förbud mot diskriminering förbjuds inte all särbehandling av människor, inte ens när den beror på någon av de orsaker som nämns explicit i bestämmelsen. Det väsentliga är om en differentiering kan motiveras på ett acceptabelt sätt med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna.

Grundlagsutskottet har i sin praxis understrukit att det i den mån EU-lagstiftningen kräver eller möjliggör reglering på det nationella planet ska tas hänsyn till de krav som de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas (se till exempel GrUU 8/2021 rd, s.2, GrUU 9/2019 rd, s.2, GrUU 1/2018 rd, s.3, GrUU 14/2018 rd och GrUU 25/2005 rd).

Endast i mycket sällsynta fall saknar andra än personer med funktionsnedsättning möjlighet att använda en tillgänglig kanal för biljettköp. I närtrafiken, där biljetter inte kan köpas ombord på tågen, kan biljetter förutom via digitala kanaler eller andra kanaler för biljettförsäljning som baserar sig på självbetjäning alltid även köpas i R-kiosker och HRT-biljetter även i vissa matbutiker. Med beaktande av dels de många kanaler för biljettförsäljning som står till buds och den ringa efterfrågan på biljetter som köps ombord på tåg, dels att återinförandet av biljettförsäljning ombord på tåg skulle ingripa i verksamhetsutövarnas näringsfrihet, är det motiverat att låta bli att utvidga rätten att köpa biljett ombord på tåg till andra personer än personer med funktionsnedsättning då det finns en godtagbar samhällelig grund att försätta personer med andra funktionsbegränsningar i en annan ställning än personer med funktionsnedsättning. I detta sammanhang kan det även noteras att konventionsstaterna enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (FördrS 26–27/2016) ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på samma villkor som andra till transporter, och att särskilda åtgärder som är nödvändiga för att påskynda eller uppnå faktisk jämlikhet för personer med funktionsnedsättning inte ska betraktas som diskriminering enligt konventionen. Den föreslagna lösningen att inte utvidga rätten att köpa biljett ombord på tåg till andra än personer med funktionsnedsättning är godtagbar med hänsyn till den jämlikhet som tryggas i grundlagen.

Bemyndigande att utfärda förordning

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan republikens president, statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Det är väsentligt att det finns tillräckligt uttömmande grundläggande bestämmelser i lag om det som ska regleras och att ett bemyndigande i regel placeras i samband med den grundläggande bestämmelsen (exempelvis GrUU 10/2016 rd och GrUU 49/2014 rd, s. 5). Nivån på den nationella regleringen vid genomförandet av EU-rättsakter avgörs enligt Finlands lagstiftning.

I 8 a § i järnvägstransportlagen föreskrivs det om nationella undantag från tillämpningsområdet för förordningen om järnvägars ansvar. För att det i fortsättningen ska vara lättare att uppdatera

förbindelsesträckorna föreslås det att bestämmelser om förbindelsesträckorna ska utfärdas genom förordning av statsrådet (8 a § 3 mom. i lagförslag 1). Den grundläggande bestämmelse som gäller undantag och som inverkar på resenärernas rättigheter och näringsidkarnas skyldigheter ska fortfarande finnas på lagnivå. Avsikten är att det genom förordning ska utfärdas närmare bestämmelser om de förbindelsesträckor inom närtrafiken på vilka undantag ska tillämpas.

Påföljdsavgift

Bestämmelser om påförande av en administrativ sanktion, om grunderna för påföljdsavgiftens storlek och om rättsskyddet för den som sanktionerna gäller ska utfärdas genom lag. Enligt grundlagsutskottets etablerade praxis ska det av en lag uttryckligen framgå vilka gärningar i strid med lagstiftningen eller vilka försummelser av lagstiftningen som kan leda till en sanktion som påföljd. Gärningar och försummelser för vilka det kan utfärdas sanktioner ska dessutom beskrivas i lag för att kunna slås fast (GrUU 60/2010 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 11/2009 rd och GrUU 12/2006 rd). När bestämmelser om sanktioner införs ska det fästas särskild vikt vid avgränsningen av bestämmelserna samt rättsskyddet för dem som sanktionerna gäller (GrUU 49/2017 rd). Enligt grundlagsutskottets etablerade praxis ska administrativa påföljder av sanktionskaraktär även uppfylla proportionalitetskraven (till exempel GrUU 39/2017 rd, s. 3, GrUU 2/2017 rd, s. 5, GrUU 15/2016 rd, s. 5 och GrUU 28/2014 rd, s. 2/II). Det föreslås att 14 § 3 punkten i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna preciseras med anledning av att skyldigheten att lämna assistans, enligt ordalydelsen i artikel 20 i den nya förordningen om järnvägars ansvar, förutom förseningar även gäller inställd förbindelse (14 § 3 punkten i lagförslag 3). Bestämmelserna om påföljdsavgift är rent nationell lagstiftning. Med tanke på konsumentskyddet är det konsekvent och motiverat att sanktionerna gäller både försening och inställd förbindelse, eftersom resenärerna i bägge fallen orsakas liknande problem, varför det är korrekt att de ges hjälp.

Förslaget uppfyller också de övriga allmänna kraven på begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna. I fråga om förfarandet och rättsmedlen ska de gällande bestämmelserna i nämnda lag tillämpas.

Fördelningen av lagstiftningsbehörigheten

I 18 och 27 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) finns bestämmelser om fördelningen av behörigheten mellan landskapet Åland och riket. Vid genomförandet av Europeiska unionens lagstiftning fördelas ansvaret i enlighet med den fördelning av behörighet som anges i självstyrelselagen. Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om ärenden som gäller spårbunden trafik.

På de grunder som anförs ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Eftersom den nya förordningen om järnvägars ansvar innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av 2 och 8 a § i järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägstransportlagen (1119/2000) 2 och 8 a §, sådana de lyder, 2 § i lag 201/2003 och 8 a § i lagarna 843/2009 och 344/2018, som följer:

2 §

Järnvägsföretag

Med *järnvägsföretag* avses i denna lag ett sådant järnvägsföretag som avses i 4 § 34 punkten i spårtrafiklagen (1302/2018).

8 a §

Europeiska unionens bestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Bestämmelser om järnvägsföretags verksamhet finns dessutom i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nedan *förordningen om järnvägars ansvar*.

Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland. Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte heller på sådan järnvägstrafik som uteslutande bedrivs för historiska ändamål, med undantag för förordningens artikel 13 om skadeståndsansvar avseende resenärer och resgods och artikel 14 om försäkring och skadeståndsansvar.

Artikel 19 om ersättning och artikel 20.2 a och b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte på förbindelsesträckor inom närtågstrafiken som anges genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 58 § 3 mom., 186 § 2 mom. 3 punkten och 255 a §, sådana de lyder, 58 § 3 mom. i lag 371/2019, 186 § 2 mom. 3 punkten i lag 984/2018 och 255 a § i lag 580/2020, som följer:

58 §

Beredskapsskyldighet inom järnvägstrafiken

Beredskapsplanen ska dessutom innehålla information om hurdan assistans järnvägsföretaget erbjuder passagerare enligt artikel 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nedan *förordningen om järnvägars ansvar*, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna.

186 §

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag om behörigheten för konsumenttvistnämnden och den nämnd som avses i 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) är konsumentombudsmannen och Transport- och kommunikationsverket

3) de organ som avses i artikel 31.1 i förordningen om järnvägars ansvar,

255 a §

Påföljdsavgift

Bestämmelser om påföljdsavgift som påförs för brott mot artikel 4.3, artikel 5.1 a och b, artikel 5.2 samt artiklarna 6 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, mot artikel 20 i förordningen om järnvägars ansvar, mot artiklarna 17–19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, mot artikel 23.1 i lufttrafikförordningen samt mot artikel 19.2 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter finns i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna (566/2020).

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 2 och 14 § i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna (566/2020) 2 § 2 mom. 3 punkten och 14 § 3 punkten som följer:

2 §

Behöriga myndigheter enligt samarbetsförordningen

Behöriga myndigheter enligt samarbetsförordningen är utöver konsumentombudsmannen

3) Transport- och kommunikationsverket till den del det övervakar efterlevnaden av direktivet om elektronisk handel samt efterlevnaden av artiklarna 9–11 och 19–26 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/13/EU om samordning av vissa bestämmelser som fastställs i medlemsstaternas lagar och andra författningar om tillhandahållande av audiovisuella medietjänster (direktiv om audiovisuella medietjänster), nedan direktivet om audiovisuella medietjänster, sådana de har genomförts nationellt genom de lagar som blir tillämpliga, efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, nedan förordningen om flygpassagerares rättigheter, efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nedan förordningen om järnvägars ansvar, efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan fartygspassagerarförordningen samt efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan förordningen om busspassagerares rättigheter,

14 §

Påföljdsavgift för brott mot vissa bestämmelser som gäller resenärers rättigheter

Påföljdsavgift kan påföras en näringsidkare som till konsumenternas nackdel uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot eller åsidosätter

3) skyldigheten enligt artikel 20 i förordningen om järnvägars ansvar, på det sätt förordningen tillämpas nationellt, när det gäller att ge assistans vid försening eller inställd förbindelse,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 27 oktober 2022

Statsminister

Sanna Marin

Justitieminister Anna-Maja Henriksson

1.

Lag

om ändring av 2 och 8 a § i järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägstransportlagen (1119/2000) 2 och 8 a §, sådana de lyder, 2 § i lag 201/2003 och 8 a § i lagarna 843/2009 och 344/2018, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Järnvägsföretag

Med järnvägsföretag avses i denna lag ett sådant järnvägsföretag som avses i 2 § 1 punkten järnvägslagen (198/2003).

8 a §

Gemenskapsbestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Bestämmelser om järnvägsföretags verksamhet finns dessutom i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (*förordningen om järnvägars ansvar*).

Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland.

Artikel 10 om reseinformationssystem och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpiset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och

Föreslagen lydelse

2 §

Järnvägsföretag

Med järnvägsföretag avses i denna lag ett sådant järnvägsföretag som avses i 4 § 34 punkten i spårtrafiklagen (1302/2018).

8 a §

Europeiska unionens bestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Bestämmelser om järnvägsföretags verksamhet finns dessutom i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, *nedan förordningen om järnvägars ansvar*.

Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland. *Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte heller på sådan järnvägstrafik som uteslutande bedrivs för historiska ändamål, med undantag för förordningens artikel 13 om skadeståndsansvar avseende resenärer och resgods och artikel 14 om försäkring och skadeståndsansvar.*

Artikel 19 om ersättning och artikel 20.2 a och b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i förordningen om järn-

Gällande lydelse

inkvartering i förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom regionalstågtrafiken på följande banavsnitt:

- 1) Helsingfors–Kyrkslätt,
- 2) Helsingfors–Karis,
- 3) Helsingfors–Vandaforsen–Flygplatsen–Sandkulla–Helsingfors,
- 4) Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors,
- 5) Helsingfors–Lahtis,
- 6) Lahtis–Riihimäki.

Föreslagen lydelse

vägars ansvar tillämpas inte på förbindelsesträckor inom närtågtrafiken som anges genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen om transportservice (320/2017) 58 § 3 mom., 186 § 2 mom. 3 punkten och 255 a §, sådana de lyder, 58 § 3 mom. i lag 371/2019, 186 § 2 mom. 3 punkten i lag 984/2018 och 255 a § i lag 580/2020, som följer:

Gällande lydelse

58 §

Beredskapskyldighet inom järnvägstrafiken

Beredskapsplanen ska dessutom innehålla information om hurdan assistans järnvägsföretaget erbjuder passagerare enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna.

186 §

Föreslagen lydelse

58 §

Beredskapskyldighet inom järnvägstrafiken

Beredskapsplanen ska dessutom innehålla information om hurdan assistans järnvägsföretaget erbjuder passagerare enligt artikel 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, *nedan förordningen om järnvägars ansvar*, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna.

186 §

Gällande lydelse

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag om behörigheten för konsumenttvistenämnden och den nämnd som avses i 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) är konsumentombudsmannen och Transport- och kommunikationsverket

3) de organ som avses i artikel 30.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

255 a §

Påföljdsavgift

Bestämmelser om påföljdsavgift som påförs för brott mot artikel 4.3, artikel 5.1 a och b, artikel 5.2 samt artiklarna 6 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, mot artiklarna 17 och 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, mot artiklarna 17–19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, mot artikel 23.1 i lufttrafikförordningen samt mot artikel 19.2 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter finns i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna (566/2020).

Föreslagen lydelse

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag om behörigheten för konsumenttvistenämnden och den nämnd som avses i 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) är konsumentombudsmannen och Transport- och kommunikationsverket

3) de organ som avses i artikel 31.1 i förordningen om järnvägars ansvar,

255 a §

Påföljdsavgift

Bestämmelser om påföljdsavgift som påförs för brott mot artikel 4.3, artikel 5.1 a och b, artikel 5.2 samt artiklarna 6 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, mot artikel 20 i förordningen om järnvägars ansvar, mot artiklarna 17–19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, mot artikel 23.1 i lufttrafikförordningen samt mot artikel 19.2 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter finns i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna (566/2020).

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 2 och 14 § i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna (566/2020) 2 § 2 mom. 3 punkten och 14 § 3 punkten som följer:

Gällande lydelse

2 §

Behöriga myndigheter enligt samarbetsförordningen

Behöriga myndigheter enligt samarbetsförordningen är utöver konsumentombudsmannen

3) Transport- och kommunikationsverket till den del det övervakar efterlevnaden av direktivet om elektronisk handel samt efterlevnaden av artiklarna 9–11 och 19–26 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/13/EU om samordning av vissa bestämmelser som fastställs i medlemsstaternas lagar och andra författningar om tillhandahållande av audiovisuella medietjänster (direktiv om audiovisuella medietjänster), nedan *direktivet om audiovisuella medietjänster*, sådana de har genomförts nationellt genom de lagar som blir tillämpliga, efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (*förordningen om flygpassagerares rättigheter*), efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (*förordningen om järnvägars ansvar*), efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om

Föreslagen lydelse

2 §

Behöriga myndigheter enligt samarbetsförordningen

Behöriga myndigheter enligt samarbetsförordningen är utöver konsumentombudsmannen

3) Transport- och kommunikationsverket till den del det övervakar efterlevnaden av direktivet om elektronisk handel samt efterlevnaden av artiklarna 9–11 och 19–26 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/13/EU om samordning av vissa bestämmelser som fastställs i medlemsstaternas lagar och andra författningar om tillhandahållande av audiovisuella medietjänster (direktiv om audiovisuella medietjänster), nedan *direktivet om audiovisuella medietjänster*, sådana de har genomförts nationellt genom de lagar som blir tillämpliga, efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, *nedan förordningen om flygpassagerares rättigheter*, efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, *nedan förordningen om järnvägars ansvar*, efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr

Gällande lydelse

passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (*fartygspassagerarförordningen*) samt efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (*förordningen om busspassagerares rättigheter*),

14 §

Påföljdsavgift för brott mot vissa bestämmelser som gäller resenärers rättigheter

Påföljdsavgift kan påföras en näringsidkare som till konsumenternas nackdel uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot eller åsidosätter

3) skyldigheten enligt artikel 17 i förordningen om järnvägars ansvar, på det sätt förordningen tillämpas nationellt, *att vid försening betala ersättning av biljettpriset till resenärer vars biljett inte är ett periodkort eller abonnemang eller skyldigheten enligt artikel 18 i den förordningen* när det gäller att ge assistans vid försening,

Föreslagen lydelse

1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, *nedan fartygspassagerarförordningen* samt efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, *nedan förordningen om busspassagerares rättigheter*,

14 §

Påföljdsavgift för brott mot vissa bestämmelser som gäller resenärers rättigheter

Påföljdsavgift kan påföras en näringsidkare som till konsumenternas nackdel uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot eller åsidosätter

3) skyldigheten enligt artikel 20 i förordningen om järnvägars ansvar, på det sätt förordningen tillämpas nationellt, när det gäller att ge assistans vid försening *eller inställd förbindelse*,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Statsrådets förordning

om vissa förbindelsesträckor i närtågstrafiken

I enlighet med statsrådets beslut
föreskrivs med stöd av 8 a § 3 mom. i järnvägstransportlagen (1119/2000), sådant det lyder i lag xxx/2022:

1 §

De förbindelsesträckor inom närtågstrafiken som omfattas av det undantag som avses i 8 a § 3 mom. i järnvägstransportlagen (1119/2000) är

- 1) Helsingfors–Kyrkslätt,
- 2) Helsingfors–Karis,
- 3) Helsingfors–Vandaforsen–Flygplatsen–Sandkulla–Helsingfors,
- 4) Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors,
- 5) Helsingfors–Lahtis,
- 6) Lahtis–Riihimäki,
- 7) Kouvola–Kotka,
- 8) Tammerfors–Nokia.

2 §

Denna förordning träder i kraft den 20 .