

Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport 2023

1 Bakgrund och rättsgrund

För närvarande finns det åtta utsedda terminaler i Finland där assistans för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet tillhandahålls.

Under våren 2023 inledde Transport- och kommunikationsverket (Traficom) en omdömning av de utsedda terminalerna som tillhandahåller assistans då Oy Matkahuolto Ab meddelade betydande förändringar i busstationers ansvarsinstanser samt i serviceutbudet. Efter att ha hört behöriga vägtrafikmyndigheter, terminalinnehavarna samt representanter för ortens funktionshinderorganisationer fattar Traficom under 2023 ett nytt beslut om utsedda terminaler som ska tillhandahålla assistans.

Denna motiveringspromemoria har utarbetats till stöd för hörandet och beslutsfattandet. Motiveringspromemorian innehåller en presentation av rättsgrunden, en beskrivning av de utsedda terminalernas nuläge, en bedömning av beslutsfattandets konsekvenser samt eventuella lösningalternativ.

1.1 Rättsgrund

Bestämmelser om passagerares rättigheter vid busstransport finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 (nedan förordningen).

Transport- och kommunikationsverket (Traficom) utser i enlighet med 187 § i lagen om transportservice (320/2017) de bussterminaler som avses i artikel 12 i förordningen där assistans för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska tillhandahållas, efter att ha hört behöriga vägtrafikmyndigheter, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer. Medlemsstaterna ska underrätta Europeiska kommissionen om utseendet. Kommissionen tillhandahåller en förteckning över de utsedda bussterminalerna på sin webbplats.

Enligt artikel 3 j i förordningen avses med en person med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet 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.

1.1.1 Definition av terminal

Med terminal avses enligt artikel 3 m i förordningen 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. Med terminaloperatör avses enligt artikel 3 o en organisatorisk enhet i en medlemsstat som ansvarar för administrationen och skötseln av en utsedd terminal.

Enligt artikel 3 n i förordningen avses med busshållplats en plats som inte är en terminal och där en buss i linjetrafik enligt tidtabellen för den angivna färdvägen ska stanna för på- och avstigning av passagerare.

1.1.2 Rätt till assistans på utsedda terminaler och ombord på bussar

Bestämmelser om den assistans som terminaloperatörer och transportörer ska tillhandahålla vid utsedda terminaler finns i artikel 13 i förordningen och i bilaga I. I artikel 13.1 konstateras:

Med förbehåll för de villkor för tillgänglighet som anges i artikel 11.1 ska transportörer och terminaloperatörer, inom sina respektive behörighetsområden, på terminaler som utsetts av medlemsstater, utan kostnad tillhandahålla personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet åtminstone den assistans som anges i bilaga I del a.

Vid tillhandahållandet av assistansen ska alltså de villkor för tillgänglighet som transportörer och terminaloperatörer har fastställt i enlighet med artikel 11.1 beaktas. Dessutom ska transportörer enligt artikel 13.2 ombord på bussar tillhandahålla personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet åtminstone den assistans som anges i bilaga I del b.

Enligt bestämmelsen om tillämpningsområde i artikel 2.1 i förordningen har passagerare rätt att få assistans när de reser med linjetrafik och transportsträckan enligt tidtabell är 250 km eller längre. Den sträcka som passageraren reser kan vara kortare.

Enligt artikel 14.1 i förordningen ska transportörer och terminaloperatörer samarbeta för att tillhandahålla personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet assistans. Passageraren ska enligt artikel 14.1 a meddela transportören, terminaloperatören, resebyrå eller researrangören om sitt behov av assistans senast 36 timmar innan assistansen behövs. Dessutom ska personen som behöver assistans meddela sin ankomst på angiven plats vid den tidpunkt som i förväg angivits av transportören (dock inte mer än 60 minuter före angiven avgångstid). Om ingen tidpunkt har angivits, ska personen meddela sin ankomst på angiven plats senast 30 minuter före angiven avgångstid.

Om inget meddelande om behovet av assistans lämnas ska transportörer, terminaloperatörer, resebyråer och researrangörer enligt artikel 14.4 i förordningen så långt det kan anses vara rimligt se till att personen med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet får den assistans som krävs för att han eller hon ska kunna stiga på en avgående buss, byta till en anslutande buss eller stiga av en ankommande buss under en resa för vilken han eller hon köpt biljett.

1.1.3 Assistans vid utsedda terminaler

Bestämmelser om assistans vid utsedda terminaler finns i artikel 13.1 i förordningen samt i bilaga I del a. Enligt bilaga I del a ska utsedda terminaler tillhandahålla assistans och arrangemang som är nödvändiga för att möjliggöra för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet att

- anmäla sin ankomst till terminalen och begära assistans på angivna platser,
- förflytta sig från den angivna platsen till incheckning, väntsal och påstigningsområde,
- stiga på fordonet, med hjälp av hissar, rullstolar eller annan assistans som i förekommande fall kan behövas,
- lasta sitt bagage och hämta sitt bagage,
- förflytta sig till sin sittplats,

- stiga av fordonet,
- medföra en erkänd assistanshund ombord på bussen.

Assistansen i fråga tillhandahålls i enlighet med artikel 13.1 i förordningen och med beaktande av de villkor för tillgänglighet som avses i artikel 11 av transportörer och terminaloperatörer inom sina respektive behörighetsområden.

Dessutom ska terminaloperatören enligt artikel 14.5 i förordningen anvisa en plats i eller utanför terminalen där personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet kan meddela sin ankomst och begära assistans. Platsen ska vara tydligt skyltad och vid denna ska finnas grundläggande information om terminalen och den assistans som tillhandahålls, i en form som är tillgänglig för personen i fråga.

1.2 Beskrivning av nuläget

Genom sitt beslut av den 10 december 2020 utsåg Traficom följande åtta terminaler där assistans för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas: Kampens terminal för fjärtrafik (Helsingfors), Lahtis resecentrum, Tammerfors busstation, Jyväskylä resecentrum, Kuopio busstation, Vasa resecentrum, Uleåborg busstation och Rovaniemi busstation. Matkahuolto ansvarar för assistanstjänsten. Målet med den föregående utseendeprocessen var att beakta regional täckning och befolkningstäckning, jämlik tillgång till mobilitetstjänster samt lika möjligheter för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet att använda busstjänster.

Matkahuolto meddelade i början av 2023 om betydande ändringar i serviceutbudet vid busstationer. Under våren 2023 överfördes Matkahuoltos resekort stegvis från fysiska resekort till mobilapplikationen Resor och Biljetter i hela Finland. Försäljningen av Matkahuoltos resekort och kundtjänsten vid busstationer och hos ombud slutade den 30 juni 2023. Denna förändring i verksamhetsmiljön påverkar också tillhandahållandet av assistanstjänsten i de nuvarande utsedda terminalerna.

1.2.1 Användningen av assistanstjänsten vid de utsedda terminalerna

Enligt Traficoms utredning har användningen av assistanstjänsten vid de utsedda terminalerna varit mycket liten. Enligt förordningen ska assistans tillhandahållas vid sådan linjetrafik där transportsträckan enligt tidtabell är 250 km eller längre. Till skillnad från förordningen har Matkahuolto tillhandahållit assistans vid de utsedda terminalerna oberoende av transportsträckans längd. Trots detta har det enligt Matkahuolto under 2022 endast funnits sammanlagt färre än fem (5) assistansfall där passageraren i förväg har meddelat sitt behov av assistans. Dessutom har det vid de utsedda terminalerna förekommit enstaka assistansfall där assistans har tillhandahållits utan att passageraren i förväg har meddelat om behovet.

Det finns inte närmare uppgifter om den assistans som transportörer tillhandahåller. Begäran om assistans som gjorts direkt hos transportörer ingår inte i det ovan nämnda antalet assistansfall. Förordningens definition av person med funktionsnedsättning och person med nedsatt rörlighet är ganska omfattande, varför det kan uppskattas att tusentals sådana passagerare använder fjärrbusstrafik årligen.

Det finns sannolikt flera orsaker till att assistanstjänsten inte används mycket. Assistanstjänsten enligt förordningen är fortfarande dåligt känd på samma sätt som passagerares rättigheter inom EU i allmänhet. Till exempel enligt Eurobarometern 2020 kände endast sex procent av de finländare som under de senaste tolv månaderna hade använt transporttjänster (inom flyg-, spår-, buss-,

fartygs- eller färjetrafik) passagerares rättigheter vid busstransport¹. Dessutom betjänar den fordonsmateriel som används inom busstrafik inte exempelvis alla personer med nedsatt rörlighet, varför de troligen hellre använder andra transportformer. Till exempel inom linjetrafik erbjuder endast OnniBus.com Oy rullstolsplatser på de rutter som trafikeras med dubbeldäckare med låggolv.

Förbindelserna och passagerarantalet inom fjärrbusstrafik har inte återgått till nivån före coronapandemin. Dessutom har de höga bränslepriserna påverkat branschen betydligt och alla förbindelser som lades ner under pandemin har inte tagits i bruk på nytt. På basis av den offentliga trafikens prestationsstatistik² var passagerarantalet inom fjärrbusstrafik år 2021 under hälften av passagerarantalet år 2019.

1.2.2 Bussrutter i Finland som omfattas av förordningens tillämpningsområde

Enligt bestämmelsen om tillämpningsområde i artikel 2.1 i förordningen har passagerare rätt att få assistans när de reser med linjetrafik och transportsträckan enligt tidtabell är 250 km eller längre. Den sträcka som passageraren reser kan dock vara kortare.

Enligt de uppgifter som Traficom samlat in körs det under juni 2023 i Finland 87 sådana bussturer per dygn vars transportsträcka enligt tidtabell är 250 km eller längre. Flest sådana turer avgår från eller anländer till Kampens terminal för fjärrtrafik i Helsingfors och näst flest från eller till Åbo.

¹ [Special Eurobarometer 485 \(2020\). Passenger rights – factsheet Finland](#)

² [Offentliga trafikens prestationsstatistik, 2015–2021](#)

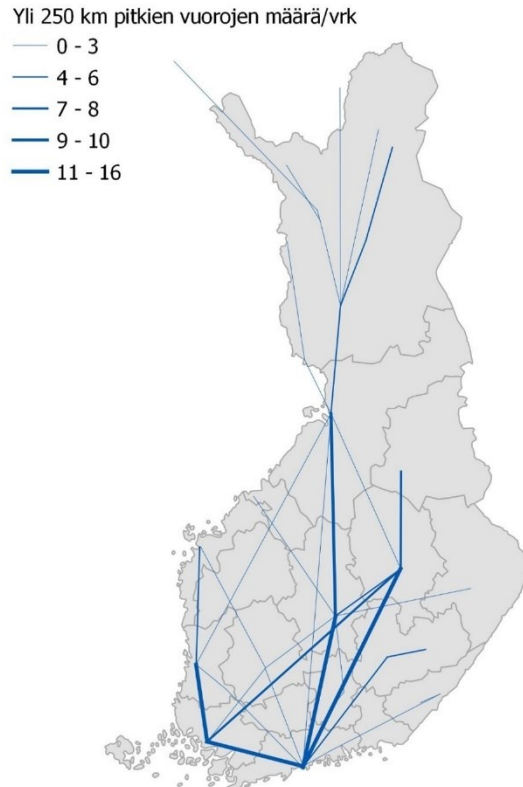


Bild 1. Turer på över 250 km på kartan enligt avgångs- eller destinationsstad och antalet turer per dygn (situation 2.6.2023).

2 Servicenivån och ansvarsinstanserna vid terminalerna

De busstationer som betjänar fjärrbusstrafik och nivån på passagerartjänster vid dem, såsom väntsalar, kundtjänst och passagerarinformation, har genomgått en förändring under de senaste åren. I bakgrunden finns i synnerhet den allmänna digitaliseringen av kundtjänst, förändringar på bussmarknaden och övergången mot tillhandahållande av digitala passagerar- och transportörtjänster. Dessutom har bussterminaler i flera städer flyttats eller kommer i framtiden att flyttas i anslutning till resecentrum.

2.1 Passagerarantalen vid terminalerna

Enligt en kalkyl som Traficom beställt och som baserar sig på en nationell trafikmodell körs det flest fjärrbussresor (över 100 km långa sträckor i granskningen, inte 250 km långa sträckor enligt förordningen) till Kampens terminal för fjärrtrafik, via Tammerfors busstation och Åbo busstation (över 1 000 påstigningar per dygn). Antalet påstigningar vid de övriga bussterminalerna i Finland är under 1 000 per dygn.

Nousuja vuorokaudessa 2022

100 km ja sitä pidemmät linja-automatkat

- 40 - 100
- 100 - 200
- 200 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 1500
- yli 1500



Bild 2. Uppskattning av antalet påstigningar vid fjärrbusstrafik (sträckor över 100 km) per dygn 2022. Uppskattningen baserar sig på en trafikmodell.

2.2 Servicenivån och ansvarsinstanserna vid större terminaler

Traficom gjorde en närmare utredning av servicenivån samt ägar- och ansvarsinstanserna vid de nuvarande åtta utsedda terminalerna samt vid Åbo busstation. Utöver Matkahuolto har kommuner en tydlig roll vid terminalerna på grund av att de äger plattformsområdena. Dessutom ansvarar kommunerna för passagerarinformationen vid vissa terminaler samt även för underhållet av väntsalarna vid några terminaler.

Av tjänsterna för passagerare inom fjärrbusstrafik vid de nio terminaler som granskades bevaras efter sommaren och hösten 2023 väntsalarna och toalettutrymmen tills vidare vid alla stationer och passagerarinformation i realtid på sex stationer. Biljettförsäljning och därigenom personlig kundtjänst tillhandahålls inte längre vid någon av stationerna. R-kiosker säljer biljettprodukter för fjärrbusstrafik endast i mycket begränsad utsträckning.

Plattformsområdena: Ägarskapet och ansvaret för underhållet av plattformsområdena vid de nio terminaler som granskades hör i regel till kommunerna. Matkahuolto har avstått från ägandet av alla plattformsområden och terminaler som betjänar persontrafiken inom busstrafik. Matkahuolto ansvarar på basis av ett hyresförhållande för skötseln och underhållet av plattformsområden endast vid Kampens terminal för fjärrtrafik.

Väntsalarna: Ägarskapet och ansvaret för underhållet av väntsalar som är avsedda för passagerare inom fjärrbusstrafik varierar mycket mellan stationerna. Av de nio stationer som granskades bevarar alla väntsalarna åtminstone tills vidare efter att Matkahuolto drar sig tillbaka. I Vasa utreder staden fortfarande under sommaren 2023 den fortsatta användningen av väntsalarna vid bussterminalen, men passagerarna inom busstrafik kan använda väntsalarna vid järnvägsstationen. I Rovaniemi bevaras väntsalarna åtminstone tills vidare. Matkahuolto hyr eller sköter inte andra väntsalar än väntsalarna vid Kampens terminal för fjärrtrafik och Tammerfors busstation efter sommaren 2023.

Biljettförsäljning och kundtjänst: Biljettförsäljningen och således kundtjänsten läggs ned vid alla de granskade terminalerna senast under hösten 2023. Vid en del av stationerna säljer R-kiosker biljetter för lokaltrafik och till exempel OnniBus.com Oy, men inte biljetter för annan fjärrbusstrafik. I fortsättningen har Matkahuolto personal endast vid Kampens terminal för fjärrtrafik och vid byggnaden bredvid Lahtis resecentrum i och med pakettjänsterna.

Information om tidtabeller i realtid: Tidtabellsskärmar för fjärrbusstrafik finns vid alla terminaler som granskades med undantag av Uleåborg, Vasa och Rovaniemi. Matkahuolto äger skärmarna och producerar informationen endast vid terminalerna i Kampen och Tammerfors. Vid de övriga terminalerna äger staden skärmarna och ansvarar för informationen.

3 Kriterierna för utsedda terminaler som tillhandahåller assistans

Förordningen innehåller vissa kriterier för hurdana terminaler som kan utses som terminaler som ska tillhandahålla assistans. En utsedd terminal ska motsvara förordningens definition av terminal, det vill säga vara "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". Dessutom har medlemsstaten prövningsrätt i fråga om vilka terminaler som den utser som terminaler som ska tillhandahålla assistans.

3.1 Infrastrukturen och utrymmena vid terminalen

Terminalen ska uppfylla vissa kriterier med tanke på infrastrukturen och ha vissa utrymmen för passagerare i enlighet med förordningen. För det första är terminalen avsedd för bussar i linjetrafik att stanna för på- och avstigning av passagerare, varför terminalen ska vara försedd med bland annat tillräckliga plattformar eller annan lämplig infrastruktur. Dessutom ska terminalen enligt förordningen vara utrustad med inrättningar som incheckningsdisk, väntsal eller biljettkontor.

I det föregående kapitlet beskrivs hurdana utrymmen som de största busstationerna i Finland för närvarande har. Busstationerna har till exempel väntsalar och skärmar med tidtabellsinformation i realtid.

3.2 Bemannad terminal

Enligt förordningen ska terminalen också vara bemannad. Förordningen innehåller dock inte någon närmare definition av 'bemannad terminal'. I samband med beredningen av ärendet har det bedöms om bemannad innebär att det vid terminalen finns till exempel kundtjänst eller annan motsvarande personal vars verksamhet uttryckligen anknyter till busstrafik. I detta fall kunde bemannad

terminal avse en busstation med personal som arbetar exempelvis inom kundtjänst eller biljettförsäljning. Det finns inte alls sådana bemannade terminaler i Finland i fortsättningen.

I och med att betydelsen av digitala tjänster ökar ska också förordningens definition av en bemannad terminal granskas inom ramen för den förändrade verksamhetsmiljön. Vid granskningen av kriterierna för terminaler har det alternativt funderats på om ordet 'bemannad' i dagens värld med digitala tjänster och funktioner kunde betyda att det vid terminalen finns en väntsal för passagerare där det tillhandahålls resetjänster, såsom reseinformation i realtid, utan att det på plats finns någon egentlig kundtjänstpersonal eller annan personal vars arbete anknyter till busstrafik. Det viktiga är alltså busstationens praktiska funktioner som stöder tjänsterna inom busstrafik. I detta fall ordnas assistanstjänsten på basis av en förhandsanmälan så att personalen som tillhandahåller assistansen endast kommer till terminalen för att ge assistans.

Dessutom ska det beaktas att transportörer är skyldiga att inom sina respektive behörighetsområden tillhandahålla assistans vid utsedda terminaler för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. En del av assistansen vid de utsedda terminalerna kan tillhandahållas av transportörer, till exempel bussförare. Terminaloperatörer och transportörer kunde sinsemellan komma överens om skötseln av uppgifter som anknyter till assistans på så sätt att assistansuppgifterna sköts på ett ändamålsenligt sätt. Sådan verksamhetsmodell förutsätter överenskommelse om ansvar och utbildning av personal i de förändrade arbetsuppgifterna. Det är dock terminaloperatören som ansvarar för att anvisa en angiven plats.

Traficom konstaterar att den personal som tillhandahåller assistans ska i alla fall utbildas i enlighet med bilaga II del a till förordningen. När det gäller förare, förpliktar förordningen att ordna dem utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder enligt bilaga II del b. I Finland kan utbildningen för förare också ordnas som en del av utbildningen i yrkeskompetens. Matkahuolto har ansvarat för utbildningen av den personal som tillhandahåller assistans.

3.3 Internationell jämförelse

Enligt artikel 12 i förordningen ska medlemsstaterna utse bussterminaler där assistans för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska tillhandahållas. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska tillhandahålla en förteckning över de utsedda bussterminalerna på Internet³. För att bereda beslutet granskade Traficom antalet utsedda terminaler i andra EU-medlemsstater samt utredde kriterierna för utseendet i några medlemsstater. Närmare uppgifter om utseendet erhöles från Sverige och Tyskland.

I regel har medlemsstaterna utsett endast få terminaler. Tolv medlemsstater har 1–3 utsedda terminaler. Till exempel har Österrike, Belgien, Danmark, Lettland, Holland, Luxemburg och Slovenien endast utsett en (1) terminal. Tyskland, Sverige och Kroatien har utsett tre terminaler. Av de stora medlemsstaterna, som också är populära bland turister, har exempelvis Frankrike utsett elva terminaler och Spanien sex terminaler. Endast sju medlemsstater har över tio utsedda terminaler. Flest utsedda terminaler finns i Rumänien (87), Grekland (26), Ungern (19) och på Cypern (16).

³ [Designated bus terminals to assist persons with reduced mobility and disabilities](#)

4 Bedömning av beslutets konsekvenser

I detta kapitel finns en kort beskrivning av utseendebeslutets konsekvenser för terminaloperatörer och transportörer samt för passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Allmänt sett kan det dock konstateras att det delvis är svårt att bedöma och förutse beslutets konsekvenser på grund av att verksamhetsmiljön förändras snabbt i och med digitaliseringen.

4.1 Konsekvenser för terminaloperatörer och transportörer

Tillhandahållandet av assistanstjänsten vid utsedda terminaler förutsätter att terminaloperatörer och transportörer upprätthåller vissa funktioner och tjänster samt att de har tillgång till och utbildar den personal som ger assistans, vilket medför kostnader. Behovet av assistans ska kunna meddelas på förhand, det ska finnas en angiven plats vid terminalen och den personal som ger direkt assistans ska få tillräcklig utbildning om assistans enligt bilaga II till förordningen.

Dessutom ska transportörer, terminaloperatörer, resebyråer och researrangörer enligt artikel 14.3 i förordningen vidta alla åtgärder som krävs för att underlätta mottagandet av meddelanden om behovet av assistans från personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Enligt förordningen ska denna skyldighet gälla vid alla utsedda terminaler och deras försäljningsställen, även vid telefon- och Internetförsäljning.

Terminaloperatören ska enligt artikel 14.5 i förordningen anvisa en plats i eller utanför terminalen där personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet kan meddela sin ankomst och begära assistans. Platsen ska vara tydligt skyltad och vid denna ska finnas grundläggande information om terminalen och den assistans som tillhandahålls, i en form som är tillgänglig för personen i fråga.

Enligt artikel 16.1 a i förordningen ska den personal som ger direkt assistans till personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet utbildas eller instrueras enligt bilaga II del a och del b. För den personal som ger direkt assistans till personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska utöver utbildning om medvetenhet ordnas utbildning om assistans som inbegriper omfattande olika frågor gällande assistansen, bland annat hur man hjälper rullstolsanvändare att flytta sig till och ur en rullstol, hur man ger assistans till personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet som reser med en erkänd assistanshund, tekniker för ledsagning av passagerare med nedsatt synförmåga och för hantering och transport av erkända assistanshundar, användning av den utrustning för assistans vid påstigning och avstigning som ska användas och kunskap om de lämpliga assistansförfaranden vid påstigning och avstigning som är avsedda att trygga säkerheten och värdigheten för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet samt kunskaper i första hjälpen. Dessutom behandlar utbildningen i fråga behovet av tillförlitlig och professionell assistans, även medvetenhet om att vissa passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet kan uppleva känslor av sårbarhet under resan eftersom de är beroende av den assistans som ges.

Vid bedömningen av beslutets konsekvenser har det beaktats att förändringen av kundtjänst- och biljettförsäljningsfunktioner vid terminaler också kan påverka ansvaren hos transportörer så att transportörer i fortsättningen har större roll i att tillhandahålla assistanstjänsten. Detta kan påverka utbildningen av transportörernas personal, i synnerhet bussförare.

4.2 Konsekvenser för passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet

Den faktiska användningen av assistanstjänsten har varit mycket liten, endast några enstaka assistansfall per år, varvid beslutets konsekvenser för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet bedöms vara små.

När kundtjänst- och biljettförsäljningsfunktioner vid bussterminaler läggs ned minskas assistanstjänsten vid terminaler men den slutar inte helt. Transportörer är även i fortsättningen skyldiga att tillhandahålla assistanstjänst inom sitt behörighetsområde, det vill säga i praktiken ge assistans vid påstigning och avstigning.

5 Förslag till beslut

Som bussterminal enligt artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 där assistans för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas utses:

- Helsingfors busstation (Köpcentret Kamppi, terminalen för fjärtrafik)

Transportörerna och terminaloperatörerna ska inom sina respektive behörighetsområden tillhandahålla assistanstjänst vid terminalen.