

YOO Haapasaari Riitta(OM)

02.05.2022
JULKINEN

Asia

Matkapakettidirektiivin uudelleentarkastelu

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio on 15.2.2022 avannut julkisen kuulemisen, jonka määräaika päättyy 10.5.2022.

Kuulemisen tarkoituksena on saada sidosryhmiltä tietoja ja mielipiteitä, jotka koskevat matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä annettua direktiiviä (EU) 2015/2302 (jäljempänä "matkapakettidirektiivi" tai "direktiivi"), sen säännöksistä saatuja kokemuksia ja tehtyjä havaintoja sekä mahdollisten muutosvaihtoehtojen vaikutuksia. Komissio antaa ehdotuksen matkapakettidirektiivin muuttamiseksi mahdollisesti vuoden 2022 lopulla.

Tässä muistiossa esitetty Suomen kanta perusteluineen on tarkoitus esittää komission julkisessa kuulemisessa, minkä lisäksi kannan pohjalta voidaan osallistua muuhun tulevia ehdotuksia koskevaan ennakkovaikuttamiseen ja keskusteluun. Suomen lopullinen kanta määritellään mahdollisen ehdotuksen sisällön täsmentyessä.

Suomen kantaYleistä

Matkapakettidirektiiviä alettiin soveltaa heinäkuussa 2018 eikä direktiivejä ole syytä yleensä muuttaa näin lyhyen ajan kuluttua. COVID-19 -pandemia on kuitenkin tuonut erityisesti maksukyvyttömyyssuojassa ilmi seikkoja, joita direktiiviä valmisteltaessa ei osattu ottaa huomioon. Myöskään tehty direktiivin soveltamisalan laajennus ei ole käytännössä toiminut toivotulla tavalla. Suomi suhtautuukin myönteisesti direktiivin uudelleen tarkasteluun.

Suomi pitää tärkeänä, että maksukyvyttömyyssuojaa koskevissa säännöksissä olevat puutteet korjataan. Suomi painottaa erityisesti sitä, että maksukyvyttömyyden varalta otettavan vakuuden tulisi kattaa myös sellaiset matkustajien maksunpalautussaavat, jotka ovat syntyneet ennen maksukyvyttömyyttä. Suomi pitää tärkeänä myös, että direktiivin soveltamisalan laajennuksen hyötyjä ja kustannuksia selvitetään ja sen perusteella arvioidaan tarvetta muuttaa ja selkeyttää direktiivin säännöksiä.

Matkustajien korkea suoja tulee turvata niin normaaliaikoina kuin kriisitilanteissa. Suomi pitää kuitenkin välttämättömänä toteuttaa muutoksia vain siinä laajuudessa, että alalla toimivien elinkeinonharjoittajien taloudellista tai hallinnollista taakkaa ei lisätä vähäistä merkittävämmiin.

Määritelmät ja soveltamisala

Matkapakettidirektiiviä uudistettaessa sen soveltamisalaan pyrittiin sisällyttämään mahdollisimman laajasti kaikki erilaiset tavat hankkia matkapalveluyhdistelmiä. Erityisesti pyrittiin soveltamisalaan saamaan verkon kautta hankittavat yhdistelmät. Edellä todetun mukaisesti soveltamisalan laajentaminen ei kuitenkaan ole käytännössä toiminut toivotulla tavalla. Direktiivin säännöksissä ei ole esimerkiksi riittävässä määrin huomioitu verkossa toimivien matkanjärjestäjien, verkkoalustojen ja välittäjien rooleja matkapalvelujen hankinnassa, mistä on käytännössä aiheutunut ongelmia. Myös eräät soveltamisalaan otettujen matkayhdistelmien määritelmät, erityisesti kytkettyjen verkkovarauspakettien (ns. click through –pakettien) sekä yhdistettyjen matkajärjestelyjen määritelmät, ovat epäselviä ja käytännössä vaikeasti sovellettavia. Määritelmien tulkinnanvaraisuuden vuoksi säännöksiä on myös mahdollista kiertää. Elinkeinonharjoittajille ja matkustajille on usein epäselvää, kuuluuko tarjottu palvelu direktiivin soveltamisalaan. Valvovan viranomaisen on käytännössä lähes mahdotonta valvoa, noudattavatko esimerkiksi click through –pakettien ja yhdistettyjen matkajärjestelyjen tarjoajat direktiivin säännöksiä. Matkustajien näiden säännösten nojalla saama suoja vaikuttaisi olevan vähäinen suhteessa säännösten noudattamisesta matkapalvelujen tarjoajille aiheutuvaan hallinnolliseen taakkaan ja siihen työmäärään, joka aiheutuu valvoville viranomaisille.

Direktiivin uudistamisessa onkin tärkeää harkita tarvetta muuttaa ja selkeyttää direktiivin soveltamisalaa. Myös direktiivin suhde muihin kuluttajansuojan, matkustajan suojan ja alustasääntelyn instrumentteihin tulisi huomioida matkailualan tarkoituksenmukaisen sääntelyn varmistamiseksi sekä sääntelyaukkojen välttämiseksi. Suomi katsoo, että click through –pakettien ja yhdistettyjen matkajärjestelyjen osalta olisi perusteltua tehdä vaikutustenarviointi, jossa selvitettäisiin, missä määrin näiden määritelmien mukaisia palveluja käytännössä tarjotaan, ovatko matkustajat hyötäneet näistä säännöksistä sekä minkä verran säännöksistä on aiheutunut palvelujen tarjoajille hallinnollista taakkaa. Vaikutustenarvioinnin perusteella olisi mahdollista arvioida, vastaako matkustajien säännösten perusteella saama hyöty niistä elinkeinonharjoittajille aiheutunutta hallinnollista taakkaa vai olisiko ne tarkoituksenmukaista kokonaan poistaa soveltamisalasta. Lisäksi vaikutustenarvioinnissa tulisi ottaa huomioon valvontaviranomaisille aiheutuva työmäärä.

Peruutukset, maksuvalmius ja korvaukset

Suomi pitää ongelmallisena sitä, että säädettäisiin erikseen virallisten matkustusvaroitusten oikeudellisista seurauksista arvioitaessa väistämättömiä ja poikkeuksellisia olosuhteita. Perusteet antaa virallisia matkustusvaroituksia poikkeavat toisistaan eri maissa, joten niiden seurauksista ei ole mahdollista säätää yhtenäisesti. Sitä vastoin mahdollisessa direktiiviehdotuksessa olisi tarpeellista selkeyttää normaalissa peruutustilanteessa kuluttajalle palautettavasta matkapaketin hinnasta matkanjärjestäjän veloittaman peruutusmaksun, kuten toimisto- ja varausmaksun, määräytymisen perusteita, sillä peruutusmaksut ovat kasvaneet huomattavan suuriksi direktiivin voimaantulon jälkeen.

Suomi pitää lähtökohtaisesti kannatettavana sitä, että direktiiviin otettaisiin nimenomaiset säännökset matkakupongeista. Suomi pitää tärkeänä, että matkakuponkien antaminen maksunpalautusten sijaan edellyttää matkustajan nimenomaista suostumusta, oikeutta saada rahat takaisin, jos matkustaja ei käytä matkakuponkia sekä matkakuponkien suojaamista niiden antajan maksukyvyttömyyden varalta.

Suomi ymmärtää tarpeen säätää matkanjärjestäjän ja yksittäisten palvelujen tarjoajien keskinäisestä vastuusta ja maksujen palautuksista, erityisesti tilanteissa, joissa matkoja peruutetaan merkittävässä määrin pandemian tai muun vastaavan syyn vuoksi. Näistä, puhtaasti elinkeinonharjoittajien välisistä sopimuskysymyksistä ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista säätää kuluttajansuojadirektiivissä, joka koskee matkustajan oikeuksia palvelun virhe- ja peruutustilanteissa.

Suomi ei tässä vaiheessa pidä tarpeellisenä muuttaa maksujen palautuksen 14 päivän määräaikaa vastaamaan matkapakettiin mahdollisesti sisältyvää kuljetusmuotoa koskevan säädöksen mukaista maksun palautusaikaa.

Maksukyvyttömyyssuoja, ennakkomaksut ja maksuvalmiuskriisiin varautuminen

Direktiivissä maksukyvyttömyyssuojajärjestelmän yksityiskohdat on jätetty jäsenmaiden määriteltäviksi. Suomi pitää kannatettavana sitä, että kansallisesti määriteltyjen maksukyvyttömyysjärjestelmien tehokkuutta ja vahvuutta sekä vakuusratkaisujen saatavuutta tarkastellaan. Matkustajille on pyrittävä turvaamaan maksujen palautukset myös maksuvalmiuskriisissä. Suomi pitää ensisijaisen tärkeänä, että jokaisessa jäsenvaltiossa on huolehdittu direktiivissä edellytetyn kattavan ja toimivan vakuusjärjestelmän olemassaolosta. Suomi suhtautuu tässä vaiheessa varauksellisesti siihen, että näitä järjestelmiä yhdenmukaistettaisiin. Vakuusjärjestelmien tarkastelussa havaittavat mahdolliset puutteet kansallisissa järjestelmissä tulisi korjata komission valvonnan ja ohjeiden avulla.

Suomi suhtautuu varauksellisesti siihen, että unionin tasolle luotaisiin esimerkiksi rahastomuotoinen varajärjestelmä niiden tilanteiden varalle, joissa matkanjärjestäjän maksukyvyttömyyssuoja ei riitä kattamaan kaikkia maksujen palautuksia ja paluukuljetuksia. Samoin Suomi suhtautuu varauksellisesti unionin tasolla perustettavaan kriisirahastoon. Sen sijaan vastaavien kansallisten varajärjestelmien tai kriisirahastojen perustamista voidaan harkita. Suomi painottaa sitä, että direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueelle sijoittautuneet matkanjärjestäjät asettavat vakuuden matkustajien suorittamien kaikkien maksujen palauttamiseksi sekä matkustajien paluukuljetuksen järjestämiseksi matkanjärjestäjän maksukyvyttömyystilanteessa. Jos jäsenvaltio ei ole asianmukaisesti huolehtinut tästä velvollisuudestaan, se voi joutua korvausvelvolliseksi matkustajalle, joka ei ole saanut täyttä korvausta.

Suomi pitää tärkeänä, että pandemian esiintuomat matkakuponkien käyttöön liittyvät sääntelykysymykset arvioidaan huolellisesti direktiiviä uudistettaessa. Suomi pitää kannatettavana sitä, että ennen matkanjärjestäjän maksukyvyttömyyttä annetut matkakupongit ja sitä ennen syntynyt oikeus saada maksunpalautusta suojataan maksukyvyttömyyssuojalla niin normaaliaikoina kuin kriisitilanteissa.

Suomi suhtautuu varauksellisesti siihen, että ennakkomaksujen suuruutta ainakaan merkittävässä määrin rajoitettaisiin direktiivillä. Tämä heikentäisi pienempien matkanjärjestäjien toimintamahdollisuuksia. Yksittäiset matkapalveluiden tarjoajat edellyttävät yleensä ennakkomaksua palvelua varattaessa. Pienemmät matkanjärjestäjät

eivät välttämättä pysty varaamaan palveluja, elleivät ne saa matkustajilta ennakkomaksuja.

Suomi suhtautuu varauksellisesti myös siihen, että direktiivissä säädettäisiin maksukyvyttömyystilanteissa loman jatkamisen mahdollisuuden tarjoaminen ensisijaiseksi vaihtoehdoksi. Maksukyvyttömyyssuojajärjestelmät ovat eri maissa erilaisia ja esimerkiksi Suomen järjestelmän kannalta voisi olla ongelmallista se, että maksujen palauttamisesta vastuussa olevalla taholla olisi velvollisuus järjestää matkan jatkamiseksi tarpeelliset palvelut.

Muut kysymykset

Suomi pitää sinänsä kannatettavana sitä, että matkustajien ja muiden kuluttajien tietoisuutta heidän hankkimiensa palvelujen vaikutuksista ympäristöön lisätään. Arvioitaessa tarvetta säätää elinkeinonharjoittajien velvollisuudesta vähentää palvelun ympäristövaikutuksia sekä tiedottaa kuluttajille palvelujen ympäristöjalanjäljestä tulisi kuitenkin välttää merkittävien lisävelvoitteiden asettamista matkanjärjestäjille. Direktiivi velvoittaa jo nykyisin antamaan matkustajille erilaista tietoa matkapaketista. Harkittaessa palveluntarjoajille asetettavaa lisävelvollisuutta tiedottaa matkustajille ympäristökysymyksistä, tulisi direktiivin edellyttämää tiedottamista arvioida kokonaisuutena ja arvioida, mikä tieto on matkustajan näkökulmasta tarpeellista.

Suomi ei pidä tarpeellisena säännöksiä matkanjärjestäjien ammattivastuuvakuutuksesta. Direktiivi tarjoaa jo nykyisellään matkustajille riittävän suojan ja erillinen vastuuvakuutus lisäisi matkanjärjestäjille aiheutuvaa taloudellista taakkaa ja aiheuttaisi hinnankorotuspaineita.

Suomi suhtautuu avoimesti siihen, että selvitetään toimenpiteitä, joilla direktiivin noudattamisen valvontaa jäsenmaissa voitaisiin parantaa. Direktiivin säännösten rikkomisesta aiheutuvien mahdollisten seuraamusten osalta tulisi huomioida yhdenmukaisuus muiden vastaavia säännöksiä sisältävien kuluttajansuojadirektiivien kanssa.

Pääasiallinen sisältö

Yleistä

Kuulemisen taustalla on marraskuussa 2020 julkaistu uusi kuluttaja-asioiden toimintaohjelma (COM(2020) 696 final) sekä vuonna 2021 toteutettu alustava vaikutustenarviointi (Ares(2021) 5004927-06/08/2021). Uudessa kuluttaja-asioiden toimintaohjelmassa komission ilmoitti tekevänsä vuoteen 2022 mennessä perusteellisemmän analyysin siitä, saavutetaanko nykyisillä EU:n säännöillä aina vahva ja kattava kuluttajansuoja. Analyysissä hyödynnetään edellä mainittua vaikutustenarviointia.

Komission tavoitteena on saada julkisella kuulemisella sidosryhmiltä tietoja ja mielipiteitä, jotka koskevat matkapaketeista ja yhdistetyistä matkanjärjestelyistä annettuja unionin nykyisiä sääntöjä, niistä saatuja kokemuksia ja tehtyjä havaintoja sekä mahdollisten muutosvaihtoehtojen vaikutuksia. Kyselylomakkeen vastausvaihtoehdoissa on otettu huomioon sidosryhmiltä jo saatu palaute samoin kuin asiaa koskevissa tutkimuksissa ja raporteissa annetut suositukset.

Kuulemisen kyselylomakkeessa on kysymyksiä, joihin kaikki vastaajat voivat vastata, ja lisäksi erityisesti tietyille vastaajaryhmille osoitettuja kysymyksiä. Tällaisia erityisiä vastaajaryhmiä ovat matkapalvelujen käyttäjät, kuluttajajärjestöt ja viranomaiset, yritykset ja yritysjärjestöt sekä maksukyvyttömyyssuojan tarjoajat.

Kuulemisen kaikille vastaajille suunnatun osan kysymykset koskevat markkinoiden kehittymistä, matkapakettidirektiivin määritelmiä ja soveltamisalaa, sopimusten peruutuksia, matkanjärjestäjien maksuvalmiutta ja korvauksia sekä yhdistettyjä matkajärjestelyjä.

Määritelmät ja soveltamisalat

Matkapakettidirektiivissä ”matkapaketti” määritellään vähintään kahden erityyppisen, samaa matkaa tai lomaa varten yhdistetyn matkapalvelun yhdistelmäksi, jos tietyt palvelujen välistä läheistä yhteyttä osoittavat kriteerit täyttyvät. Toisiinsa yhdistetyillä matkajärjestelyillä tarkoitetaan eri myyntipisteissä tehtyjä verkkovarauksia, jotka määritellään matkapaketiksi, jos elinkeinonharjoittaja, jonka kanssa ensimmäinen sopimus tehdään, toimittaa asiakkaan nimen, sähköpostiosoitteen ja maksutiedot toisen matkapalvelun tarjoajalle ja toinen sopimus tehdään 24 tunnin kuluessa ensimmäisen sopimuksen tekemisestä.

Kysymyksissä tiedustellaan vastaajien kantaa matkapaketin ja yhdistetyn matkajärjestelyn määritelmiin ja niiden mahdolliseen muuttamiseen. Edelleen tiedustellaan, pitäisikö nykyisiä määritelmiä muuttaa siten, että elinkeinonharjoittajat, jotka varaavat matkustajille matkapalveluja samaa matkaa tai lomaa varten, eivät enää olisi vastuullisia matkanjärjestäjiä, vaikka palvelut valittaisiin yhdessä yhdestä myyntipisteestä.

Majoituksen ja muiden matkailupalvelujen kuin kuljetuksen tai autonvuokrauksen yhdistelmiä ei pidetä matkapaketteina eivätkä ne näin ollen kuulu matkapakettidirektiivin soveltamisalaan, jos muun matkailupalvelun arvo on alle 25 prosenttia yhdistelmän kokonaisarvosta. Vastaajien kantaa tiedustellaan siihen, olisiko tällaisten matkapalveluiden yhdistelmät vapautettava matkapakettidirektiivin soveltamisalasta siinäkin tapauksessa, että muun matkailupalvelun arvo on yli 25 prosenttia kokonaishinnasta.

Peruutukset, maksuvalmius ja korvaukset

Matkapakettidirektiivissä annetaan matkustajille mahdollisuus purkaa sopimus milloin tahansa ennen matkan alkua ja saada maksetut määrät takaisin vähennettynä asianmukaisella peruutusmaksulla. Lisäksi matkustajilla (ja matkanjärjestäjillä) on oikeus purkaa matkapakettisopimus, jos ”väistämättömät ja poikkeukselliset olosuhteet” vaikuttavat merkittävästi matkapaketin toteuttamiseen. Tällaisissa tapauksissa matkustajalla on oikeus siihen, että hänelle palautetaan kaikki hänen matkapaketista suorittamansa maksut 14 päivän kuluessa, eikä hänen tarvitse maksaa peruutusmaksua.

Kyselylomakkeessa todetaan, että covid-19-pandemia aiheutti matkojen joukkoperuutuksia, mutta matkustajille palautettiin heidän suorittamansa maksut usein vasta paljon myöhemmin tai heidän oli pakko hyväksyä matkakuponkeja maksujen palautuksen sijasta. Matkanjärjestäjät vetosivat covid-19-pandemian aiheuttamiin maksuvalmiusongelmiin ja siihen, etteivät ne kyenneet maksamaan korvauksia matkustajille, koska ne eivät olleet saaneet maksujen palautuksia palvelujen tarjoajilta, kuten lentoyhtiöiltä. Lisäksi matkanjärjestäjien ja matkustajien välillä oli toisinaan

erimielisyyksiä siitä, oliko peruutus oikeutettu. Matkapakettidirektiivissä ei ole säännöksiä mahdollisuudesta tarjota matkakuponkeja tai niiden ominaisuuksista, eikä siinä näin ollen vaadita antamaan matkakupongeille maksukyvyttömyyssuojaa. Komissio esitti 13. toukokuuta 2020 antamassaan suosituksessa (EU) 2020/648 periaatteita, joiden ansiosta matkakupongeista tulisi matkustajille houkuttelevampi vaihtoehto, muun muassa siksi, että niille annettaisiin maksukyvyttömyyssuojaa.

Peruutusoikeuksia koskevissa kysymyksissä tiedustellaan, ovatko peruutusoikeussäännökset riittäviä vai pitäisikö niitä muuttaa tai täsmentää sekä sitä, olisiko virallisten matkustusvaroitusten seurauksista säänneltävä erikseen samoin kuin matkakuponkien antamisen edellytyksistä. Kysymyksissä nostetaan esille matkanjärjestäjän ja matkanvälittäjän roolit maksujen palauttamisessa ja matkustajien tietämys niistä sekä tiedustellaan, ovatko nykyiset säännökset riittävän selkeitä.

Kysymyksissä tuodaan esille tilanne, jossa matkanjärjestäjä tai matkustaja purkaa matkapakettisopimuksen, jolloin matkanjärjestäjän - ei yksittäisen palvelujen tarjoajan - on korvattava matkapaketti matkustajille, koska matkanjärjestäjä on vastuussa paketeista kokonaisuudessaan. Tällaisessa tilanteessa osa matkanjärjestäjistä väittää, että niiden on vaikea maksaa korvauksi matkustajille, jos ne eivät saa maksujen palautuksia palveluntarjoajilta. Kysymyksissä tiedustellaan, olisiko nykyisiin säännöksiin tehtävä muutoksia, jotka helpottaisivat matkanjärjestäjän tilannetta maksujen palautuksen yhteydessä. Tällainen muutos voisi olla esimerkiksi se, että matkapakettimatkustajat saisivat maksujen palautuksen suoraan palveluntarjoajilta tai matkanjärjestäjät saisivat oikeuden maksujen palautukseen palveluntarjoajalta tietyssä määräajassa.

Maksujen palautuksen määräaika on nykyisin 14 päivää, jos matkapakettisopimus puretaan väistämättömien ja poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi. Kysymyksissä tiedustellaan, pitäisikö 14 päivän määräaika säilyttää vai pitäisikö maksujen palautuksen määräaika määräytyä matkapakettiin sisältyvän kuljetusmuodon mukaan ja olisiko sen vastattava erillisiin matkalippuihin sovellettavia kulkuvälineen mukaisia määräaikoja.

Maksukyvyttömyyssuoja, ennakkomaksut ja maksuvalmiuskriisiin varautuminen

Maksukyvyttömyyssuojaa, ennakkomaksuja ja maksuvalmiuskriisiin varautumista koskevien kysymysten johdannossa todetaan, että matkapakettidirektiivissä jätetään jäsenvaltioiden tehtäväksi määrittää maksukyvyttömyyssuojajärjestelmien yksityiskohdat sekä myös se, valitaanko julkinen vai yksityinen matkavakuusrahasto vai vakuuksiin tai pankkitakauksiin perustuva järjestelmä. Matkapakettidirektiiviin sisältyy kuitenkin kansallisten järjestelmien tehokkuutta koskevia kriteerejä.

Joissakin kansallisissa maksukyvyttömyyssuojajärjestelmissä mahdollisesti olevista aukoista ja vakuusratkaisujen saatavuudesta on herännyt kysymyksiä Thomas Cookin jouduttua maksukyvyttömyyteen vuonna 2019 sekä covid-19-pandemian yhteydessä. Lisäksi sidosryhmiltä saatu alustava palaute viittaa siihen, että rajoittamattomat vakuudet eivät ehkä ole aina realistinen tavoite. Kysymysten tarkoituksena on tarkastella yhdenmukaistamisen jatkamista, lisäjärjestelmiä ja/tai ennakkomaksujen rajoittamista sekä muita tapoja varmistaa maksujen palautukset maksuvalmiuskriisissä.

Kysymyksissä tiedustellaan mielipidettä siitä, ovatko matkanjärjestäjiä koskevat maksukyvyttömyyssuojavaatimukset joissakin jäsenvaltioissa merkittävästi heikompia kuin toisissa jäsenvaltioissa ja minkälaisiin seurauksiin mahdolliset erot voivat johtaa. Lisäksi pyydetään arvioimaan esitettyjä väittämiä maksukyvyttömyyssuojajärjestelmien tehokkuudesta ja vahvuudesta.

Matkapakettidirektiivissä edellytettävä vakuus kaikkien matkustajien suorittamien maksujen palauttamiseksi ei välttämättä kata maksujen palautusta koskevia oikeuksia ja matkakuponkeja, jotka on annettu ennen kuin matkanjärjestäjästä tuli maksukyvytön. Kysymyksissä esitetään vaihtoehtoja kuluttajansuojan parantamiseksi mainitussa tilanteessa sekä pyydetään esittämään muita mahdollisuuksia maksukyvyttömyyssuojan vaikuttavuuden, tehokkuuden ja kestävyuden parantamiseksi. Lisäksi pyydetään esittämään arvio, missä määrin maksujärjestelmien kautta saatavat suojausmenetelmät parantavat matkustajien suojaa sopimuksen purkutilanteissa tai matkanjärjestäjän maksukyvyttömyystilanteissa. Edelleen kysytään mielipidettä ja toteuttamisvaihtoehtoa sille, että matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä ennen palvelun toteuttamista suoritettavien ennakkomaksujen perimistä rajoitettaisiin tai kielletäisiin sekä tämän menettelyn suhdetta muihin palveluntarjoajiin.

Kysymyksissä tiedustellaan, onko ajatus kriisirahaston perustamisesta kannatettava ja kenen tai keiden pitäisi osallistua kriisirahaston rahoittamiseen. Kriisirahaston avulla varmistettaisiin matkanjärjestäjien maksuvalmiuden riittävyys ja maksujen palautusten oikea-aikaisuus, jos joukkoperuutukset johtuvat väistämättömistä ja poikkeuksellisista olosuhteista.

Matkustajien paluukuljetusten osalta kysymyksissä tiedustellaan, olisiko matkapakettidirektiivissä viitattava loman jatkamiseen vakioratkaisuna, jolloin kotiinkuljetus ennen loman suunniteltua päättymistä toteutettaisiin vain, jos jatkaminen on mahdotonta tai hyvin vaikeaa.

Yhdistetyt matkajärjestelyt

Yhdistettyjä matkajärjestelyjä koskevien kysymysten johdannossa todetaan, että yhdistetyt matkajärjestelyt otettiin käyttöön matkapaketin ja erillisten matkapalvelujen välisenä ryhmänä. Matkapakettidirektiivissä määritellään kaksi yhdistettyjen matkajärjestelyjen tyyppiä, jotka liittyvät erilaisiin varausskenaarioihin. Toisin kuin matkapaketeissa yksikään elinkeinonharjoittaja ei vastaa matkan tai loman toteutumisesta kokonaisuutena eikä useimpia matkapaketteihin sovellettavia oikeuksia sovelleta.

Matkustajat hyötyvät maksukyvyttömyyssuojasta, jos yhdistettyjen matkajärjestelyjen hankkimista helpottava elinkeinonharjoittaja ottaa matkustajilta vastaan ennakkomaksuja ja niin kauan kuin kyseinen elinkeinonharjoittaja ei ole toimittanut rahoja edelleen palveluntarjoajalle. Paluukuljetus sisältyy palveluun, jos yhdistettyjen matkajärjestelyjen hankkimista helpottava elinkeinonharjoittaja on liikenteenharjoittaja.

Kun kyse on mahdollisista yhdistetyistä matkajärjestelyistä, matkustajille on tiedotettava matkapakettidirektiivin liitteessä II olevilla pakollisilla lomakkeilla, että matkapaketteja koskevia sääntöjä ei sovelleta, mutta että heidän yhdistettyjen matkajärjestelyjen hankkimista helpottavalle elinkeinonharjoittajalle suorittamansa maksut kuuluvat maksukyvyttömyyssuojan piiriin. Komission saaman alustavan palautteen perusteella vaikuttaa siltä, että yhdistettyjä matkajärjestelyjä koskevat säännöt ovat liian monimutkaisia, että niitä on vaikea valvoa ja että ne hämmentävät matkustajia.

Ensimmäisessä yhdistettyjen matkajärjestelyjen tyyppissä on kyse yhdistetyistä matkajärjestelyistä, joissa matkustaja varaa erityyppisiä matkapalveluja yhden myyntipisteeseen tehdyn käynnin tai yhden myyntipisteeseen otetun yhteyden aikana, mutta valitsee ja maksaa palvelut erikseen. Kysymyksissä tiedustellaan, ovatko tämän

tyyppisiä yhdistettyjä matkajärjestelyjä koskevat säännökset parantaneet kuluttajansuojaa ja pitäisikö niitä koskevia sääntöjä muuttaa ja jos, niin miten.

Toisessa tyyppissä kyseessä ovat yhdistetyt matkajärjestelyt, jos sen jälkeen, kun matkustaja on varannut matkapalvelun yhdeltä elinkeinonharjoittajalta, tämä helpottaa vähintään yhden täydentävän matkapalvelun hankkimista toiselta elinkeinonharjoittajalta kohdennetusti ja jos lisävaraus tehdään 24 tunnin kuluessa ensimmäisen matkapalvelun varauksen vahvistamisen jälkeen. Varaukset tehdään kahdessa tai useammassa myyntipisteessä toisin kuin edellä ensimmäisessä tyyppissä tarkoitettussa järjestelyssä. Kysymysten johdannossa todetaan muun muassa, että sidosryhmiltä saadun alustavan palautteen mukaan tätä yhdistettyjen matkajärjestelyjen mallia käytetään harvoin, koska useinkaan ei ole selvää, milloin helpottamista voidaan pitää ”kohdennettuna”, ja koska tällaisia yhdistettyjä matkajärjestelyjä helpottavat elinkeinonharjoittajat eivät usein saa muilta elinkeinonharjoittajilta tietoa siitä, että toinen varaus tehtiin 24 tunnin kuluessa. Kysymyksissä tiedustellaan, ovatko tämän tyyppisiä yhdistettyjä matkajärjestelyjä koskevat säännökset parantaneet kuluttajansuojaa ja pitäisikö niitä koskevia sääntöjä muuttaa ja jos, niin miten.

Kummannkin yhdistetyn matkajärjestelyn osalta tiedustellaan, mitkä ovat tärkeät näkökohdat, jos yhdistetyistä matkajärjestelyistä luovutaan tai ne korvataan yksinkertaisimmilla säännöillä.

Muut kysymykset

Muut kysymykset liittyvät matkustamisen ja matkailun ympäristövaikutusten vähentämiseen, matkajärjestäjien mahdolliseen ammattivastuuvakuutukseen, muihin näkökohtiin kuluttajansuojan ja/tai sisämarkkinoiden toiminnan tehostamiseen ja matkapakettidirektiivin noudattamisen valvonnan tehostamiseen.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Matkapakettidirektiivin oikeusperusta on SEUT 26 artikla ja 114 artiklan 3 kohta.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Luonnoksesta E-kirjeeksi järjestettiin 11.4.2022 kuulemistilaisuus sidosryhmille ja viranomaisille.

Luonnos E-kirjeeksi on käsitelty kilpailukykyjaoston (EU8) kirjallisessa menettelyssä 20.4. – 25.4.2022.

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä säädetään Suomessa laissa matkapalveluyhdistelmistä (901/2017) ja laissa matkapalveluyhdistelmien tarjoajista (921/2017).

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 22 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat elinkeinotoimintaa ottaen huomioon, mitä on säädetty 11 §:ssä, 27 §:n 2, 4, 9, 12-15, 17-19, 26, 27, 29-34, 37 ja 40 kohdassa sekä 29 §:n 1 momentin 3-5 kohdassa, kuitenkin niin, että myös maakuntapäivillä on toimivalta ryhtyä toimenpiteisiin näissä kohdissa tarkoitetun elinkeinotoiminnan edistämiseksi.

Itsehallintolain 27 §:n 10 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kuluttajansuojaa.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisiin vaikutuksiin otetaan tarkemmin kantaa mahdollisten lainsäädäntöehdotusten yhteydessä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Komission julkinen kuuleminen.

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Riitta Haapasaari (OM), riitta.haapasaari@gov.fi, 02951 50139
Sari Alho (TEM), sari.alho@gov.fi, 02950 49007

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
