



Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon

SOLIDARITET

INNFLYTELSE

LIKESTILLING

DELTAKELSE

Samferdselsdepartementet
Kollektivtransport- og baneavdelinga
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår fil: B14-CL06
Deres ref: 13/1660
Vårt arkiv: 402
Saksbehandler: Cato Lie

Oslo, 12. februar 2014

Høringssvar om framlegg til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Innledning

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er en paraplyorganisasjon for 75 ulike organisasjoner av funksjonshemmede og kronisk syke og representerer over 335 000 medlemmer.

Mange av våre medlemmer opplever utfordringer ved å reise med offentlige kommunikasjonsmidler, herunder buss. Universell utforming kan løse flere av disse utfordringene, men noen er også avhengig av assistanse for å kunne benytte seg av busstransport.

FFOs hovedsynspunkter

- FFO mener at sammenblanding av begrepene bevegelsehemmede og personer med nedsatt funksjonsevne er uheldig.
- FFO støtter at regler om ikke-diskriminering innarbeides i gjeldende lovverk.
- FFO går imot at det åpnes for å nekte personer med nedsatt funksjonsevne transport på grunn av sikkerhetskrav.
- FFO går imot at det skilles på planlagt ruteavstand på 250 km når det gjelder nivå på assistanse.
- FFO støtter at assistansen skal være gratis.
- FFO støtter ikke kravet om at assistansebehovet skal varsles 36 timer i forkant av reisen.
- FFO mener at behovet for ledsager eller assistanse må avgjøres av den reisende.

- FFO støtter transportørens plikt til å gi tilpasset informasjon i et tilgjengelig format dersom passasjerer ber om det.
- FFO støtter forslaget om at Klagenemnda for fly- og jernbanepassasjerer (Transportklagenemnda) også skal omfatte klager fra busspassasjerer.
- FFO går imot at Vegdirektoratet foreslås som håndhevingsorgan.
- FFO er positive til at departementet skal vurdere hvorvidt ansvarsområdet for klageorganet skal omfatte klager på transport med trikk, T-bane, bybane og drosje.

Uheldig begrepsbruk

FFO har ved flere høringer på transportområdet påpekt uheldig sammenblanding av begreper. Vi påpekte i vårt høringssvar fra 2009 om samme tema at man opererte med begrep som var upresise og misvisende. Dette handler om begrepene «bevegelseshemmede» og «personer med nedsatt funksjonsevne», som brukes om hverandre. Begge begrepene benyttes i utkast til lovtekst § 32 a Passasjerrettar, noe som er svært uheldig. Vi mener at begrepet «personer med nedsatt funksjonsevne» bør benyttes gjennomgående, hvor bevegelseshemmede er inkludert i dette samlebegrepet. Vi vil benytte samlebegrepet videre i dette høringssvaret.

Passasjerrettigheter

FFO er tilfreds med at blant annet regler om ikke-diskriminering av passasjerer, assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne samt tilrettelagt informasjon til passasjerer, innarbeides i gjeldende lovverk.

EUs forordning om busspassasjerrettigheter setter minstekrav til hvilke rettigheter busspassasjerer skal ha. Den skal særlig bedre rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne og sikre ikke diskriminering og i tillegg gi assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne. Forbudet mot diskriminering ved å nekte personer med nedsatt funksjonsevne å stige om bord i bussene gjelder for all rutetransport og det gjelder også utstedelse av billett.

Sikkerhet

Vi konstaterer at det åpnes for å nekte personer med nedsatt funksjonsevne transport, dersom det er nødvendig på grunn av sikkerhetskrav. Det begrunnes i folkeretten, EU-retten eller nasjonal rett eller på grunn av helse- eller sikkerhetskrav som er fastsatt av lokale styresmakter. Videre kan transport nektes på grunn av måten kjøretøyet er konstruert eller infrastrukturen. Dette kan eksempelvis gjelde dersom holdeplasser og terminaler gjør det fysisk umulig å la personer med nedsatt funksjonsevne stige på eller av bussen eller frakte passasjerer på en trygg og gjennomførbar måte.

FFO ser ikke hva som kan være sikkerhetsmessige grunner til at en person med nedsatt funksjonsevne kan nektes adgang til bussen. Vi ser at det finnes noen fysiske begrensninger for rullestoler i transportmidler, herunder buss. FFO mener imidlertid at siden det i nye krav til busser stilles krav om avsetning av plass til rullestol, vil de fleste rullestoler få plass i bussen. Dette betinger imidlertid gode av- og påstigningsløsninger og rutiner i forbindelse med dette. FFO har dessverre fått mange tilbakemeldinger på at bussjåfører har nektet rullestolbrukere adgang til bussen av sikkerhetsmessige årsaker. Da handler det etter vår oppfatning om å

tilrettelegge bussen, ved at eksempelvis innfestingsløsninger for rullestol monteres i bussen.

Assistanse

Høringsnotatet skiller på planlagt ruteavstand på over og under 250 km. På de lengre rutene gir forordningen utvidede rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne. Når det gjelder tilfeldig transport (turvognkjøring) skal ikke disse rettighetene gjelde. FFO mener vi at alle bemannede terminaler må kunne yte assistanse til reisende med slike behov og at assistanse skal kunne gis under alle typer bussreise.

FFO konstaterer at assistansen fortsatt er underlagt visse vilkår ved at assistansebehovet skal varsels 36 timer i forkant av reisen. Dette er et kortere tidskrav enn de 48-timene som ble foreslått i 2009. Videre skal den reisende med assistansebehov møte på et særskilt møtested. At det ikke settes bestemte tidskrav til oppmøte er positivt. Det er mer hensiktsmessig at dette avtales i hvert enkelt tilfelle. Det sies videre at dersom opplysninger om assistansebehovet ikke foreligger, skal transportør og terminaloperatør prøve å legge til rette for at personen med nedsatt funksjonsevne kan gjennomføre reisen.

Det sies at bussjåføren i god tid skal vite at det står en person som trenger assistanse på bussholdeplassen, og hvilken assistanse vedkommende trenger. Vi mener at dette blir meningsløst i forhold til reiser med by- og forstadsbusser, som ofte skjer spontant og over kortere avstander. Når det gjelder reiser med ekspressbuss, kan det muligens fungere i noen tilfeller å si fra på forhånd, men FFO mener dette også i de fleste tilfeller bør være unødvendig.

Den assistansen man har krav på ved bussreiser, er godt beskrevet. Dette gjelder også opplæringsbehovet for de som skal utføre assistansen. FFO mener at de elementene i opplæringen som er beskrevet, bør sikre god nok kompetanse til å utføre assistanse uten å vite om det på forhånd. Unntaket kan være hvis en blind person skal reise på egenhånd, og ikke får reist fordi bussen kjører rett forbi (han/hun vet ikke hvilken buss han/hun skal stoppe). I slike tilfeller bør man ha mulighet til å forhåndsvarsle busselskapet. Det er svært viktig at det etableres gode systemer for å få slik informasjon fram til føreren av bussen. Men FFO mener generelt at det vil være urimelig å stille krav om forhåndsvarsling til alle som trenger litt assistanse under reisen.

Busselskaper skal utføre assistanse vederlagsfritt. FFO savner imidlertid en tydeligere ansvarliggjøring av sjåføren. Det vil jo i de fleste tilfeller være føreren av bussen som vil være den som utfører assistansen, og vi mener det må stå tydelig at sjåføren har ansvar for dette.

Det er positivt at det fastslås at dersom det oppstår skade på rullestol, eller andre hjelpemidler for personer med nedsatt funksjonsevne, skal erstatning alltid tilsvare reparasjonskostnaden eller erstatning av det tapte eller skadde utstyret uansett reiseavstand.

Ledsager og assistent

FFO ser at det i forslaget åpnes for at busselskapet, billettutsteder eller reisebyrået kan stille krav om at en person med funksjonsnedsettelse skal ha med assistent

under reisen. Dette er kontroversielt, fordi den gjeldende oppfatning er at flest mulig skal kunne reise selvstendig og at det skal legges til rette for dette gjennom universell utforming av transportsektoren. De fleste reisende med funksjonsnedsettelse ønsker å klare seg selv. Noen har imidlertid med seg egen ledsager fordi de trenger det under reisen.

FFO mener behovet for ledsager eller assistanse under reisen må avgjøres av den reisende. Den som skal reise vet selv best om han eller hun vil trenge en egen ledsager eller assistent under reisen, eller om han eller hun kan reise på egen hånd med litt assistanse fra sjåføren. Hvis den som reiser har ønske om eller behov for å ha med egen ledsager eller assistent, må vedkommende ha rett til å reise gratis eller til redusert pris jfr. nasjonale regler om ledsagerordning og ledsagerbevis. Dette siste må nedfelles tydelig i forskriften.

Informasjonsplikt

Alle passasjerer skal få relevant informasjon på reisen, som gis i et tilgjengelig format dersom passasjerer ber om det. Det gjelder eksempelvis ved kansellering eller forsinkelser, hvor transportør plikter å gi tilpasset informasjon til personer med nedsatt funksjonsevne, uten at dette er nærmere beskrevet. Videre skal det tas særlig praktiske hensyn til behovene til denne gruppen når reisen forsinkes eller kanselleres, noe vi mener er svært viktig.

Nasjonalt klageorgan og håndhevingsorgan

FFO støtter forslaget om at Klagenemnda for fly- og jernbanepassasjerer (Transportklagenemnda) skal utvides til også å omfatte klager fra busspassasjerer. Vi mener imidlertid at det er uheldig at avgjørelsene i klageorganet ikke skal være rettslig bindende. Vi mener at pålegget om å følge opp fallende resultat i klagenemnda blir for svakt, når det kun skal gjøres rede for hvordan avgjørelsen skal følges opp og hvorfor de eventuelt ikke vil følge opp avgjørelsen i nemnda. Vi mener videre at det er uheldig at klagenemndas ansvarsområde ikke skal omfatte transport utenfor rute, som turvogn og drosje. FFO får eksempelvis mange klager på diskriminerende adferd knyttet til transport med drosjer.

FFO er forundret over at ikke Vegtilsynet får ansvar for håndheving av forordningen, slik som Luftfartstilsynet og Jernbanetilsynet har på sine områder. Det foreslås at håndhevingen legges til Vegdirektoratet, noe vi altså er uenig i. Imidlertid er vi glade for at dette organet kan gripe direkte inn med sanksjoner, eksempelvis tvangsmulkt.

Vi er positive til at departementet vurderer at ansvarsområdet til klageorganet også bør omfatte klager på transport med trikk, T-bane og bybane. Videre ser vi positivt på at departementet vurderer å innlemme en klageordning for drosjepassasjerer i Transportklagenemndas ansvarsområde.

Med vennlig hilsen

FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON



Liv Arum
Generalsekretær