

Kollektivtrafikkforeningen
c/o Ruter As
Postboks 1030 Sentrum
0104 Oslo

Samferdselsdepartementet
Postboks 810 Dep
0030 Oslo

26.2.2014

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

Vi viser til departementet sitt høringsbrev av 18.12.13, vedrørende forslag til lovendring, i forbindelse med gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr.181/2011 om busspassasjerrettigheter.

Kollektivtrafikkforeningen har følgende merknader:

Kollektivtrafikkforeningen arbeider gjennom sine medlemmer, komitéer, forum og utvalg for å gjøre det enklere å reise kollektivt. Gjennom vår visjon "Vern miljøet – reis kollektivt" og overordnede nasjonale mål om sterk satsing på kollektivtransport, vil vi styrke vår innsats for bedre kollektivtrafikk for kunder, samfunn og miljø.

Vår målsetting om å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft, slik at flere velger å reise kollektivt, innebærer styrket satsing på bedret tilrettelegging og kundeorientering. Sammen med mange aktører arbeider vi på ulike arenaer for å fjerne terskler og å gjøre det enklere for alle å reise kollektivt.

Forslaget til endringer i yrkestransportloven er på de fleste punkter i samsvar med våre mål.

Kollektivtrafikkforeningen ser positivt på forslaget om en samordning av transportklager og at det legges til rette for bedret tilgjengelighet på definerte knutepunkter. Lesbarhet, sømløshet og ens standarder er viktig for å nå mål om å gjøre det enklere å reise kollektivt.

Kollektivtrafikkforeningen slutter seg til departementets forslag om at også klager på transportvilkårene til trikk, bybane og T-bane skal legges inn under ansvarsområdet til Transportklagenemnda.

De foreliggende forslagene vil med stor sannsynlighet føre til økte kostnader for kollektivtrafikken. Kollektivtrafikkforeningen er bekymret for at nye kostnader kan bety behov for økte billettpriser og dermed fare for at kollektivtrafikken kan tape konkurransekraft. Det er derfor viktig at myndighetene vurderer finansieringsløsninger som holder de reisende skadesløse.

Mer konkret om noen av punktene i forslaget:

1. Det nasjonale klageorganet - kompetanse når det gjelder transportvilkårene

Forordningen stiller krav til at offentlige myndigheter skal opprette et nasjonalt klageorgan som skal behandle klager som gjelder rettigheter etter forordningen. Det blir foreslått av departementet i høringsnotatet at Klagenemnda for fly- og jernbanepassasjerer (Transportklagenemnda) skal utvides til også å omfatte klager fra busspassasjerer. I høringsnotatet legger departementet opp til å gå lenger enn det som følger av forordningen, ved at det blir foreslått at det nasjonale klageorganet også skal ha kompetanse til å behandle klager som gjelder rettigheter som følger av transportvilkårene til transportørene. En slik utviding av ansvarsområdet vil blant annet føre til at klager på gebyr for manglende billett kommer inn under ordningen.

Kollektivtrafikkforeningen har ingen innvendinger mot departementet sitt forslag til utvidelse av kompetanseområdet for det nasjonale klageorganet. Foreningen vil likevel peke på, at forslaget om at avgjørelser ikke skal være rettslig bindende og at passasjene først må benytte seg av interne klagemuligheter, er vesentlige premisser i denne sammenheng.

2. Det nasjonale klageorganet – representasjon

Kollektivtrafikkforeningen er enig med departementet i at det nasjonale klageorganet skal få utvidet sitt ansvarsområde til å omfatte klager etter transportørens transportvilkår. Foreningen slutter seg også til forslaget om at transportvilkårene for reisende med trikk, t-bane og bybane skal omfattes av klageordningen. Dette begrunnes med at disse transportartene er så integrert i øvrig kollektivtilbud at det vil være urimelig både for passasjerer og operatører å skille på disse og tilsvarende klageordning for busspassasjerer.

Kollektivtrafikkforeningen representerer samtlige fylker. Forslagene til endringer i yrkestransportloven berører sentrale områder i foreningens ansvars- og aktivitetsområder. Forholdene til kunder, mellom operatører og oppdragsgivere og andre sentrale deler av kollektivtrafikkens rammevilkår blir påvirket av de foreliggende forslag. Vi ser det derfor som riktig og viktig at foreningen er representert i den nasjonale klagenemnda.

3. Terminaler og busser - assistanse for personer med nedsatt funksjons- eller bevegelsesevne

For de lengre rutene (ruteavstand over 250 km) skal det etter forordningen pekes ut terminaler der det skal være assistanseordninger for personer med nedsett funksjons- eller bevegelsesevne. Målet med forordningen er å sikre et ensartet nivå for beskyttelse av- og ytelse av assistanse til busspassasjerer overalt i EU. Kollektivtrafikkforeningen slutter seg til grunnregelen om reiseregler og at definisjoner både skal være ensartede, enkle å forstå og enkle å etterleve. Det er i denne sammenheng fornuftig å slutte seg til den definisjon av terminaler som er satt opp Statens vegvesen sin handbok 232. Her defineres fire ulike nivå på knutepunkt for kollektivreiser:

1. Nasjonale knutepunkt
2. Regionale knutepunkt
3. Lokale knutepunkt

4. Mindre knutepunkt

Etter Kollektivtrafikkforeningens vurdering må det være de to førstnevnte knutepunktkategoriene som vil være aktuelle for innføring av assistanseordning.

Foreningen ser i tillegg positivt på det som fremkommer i forordningen av innspill og intensjoner (Bilag II) når det gjelder styrking av bransjens kompetanse når det gjelder assistanse og tilrettelegging for reisende med nedsatt funksjons- og bevegelsesevne.

4. Økonomiske konsekvenser

Departementet skriver følgende i høringsnotatet:

«På bakgrunn av framlegget frå departementet om at bussbransjen skal finansiere det nasjonale klageorganet, vil dei direkte kostnadene transportørane har, i stor grad vere knytte til finansiering av denne ordninga. Det vil føre til ein auke i kostnadene om transportørane vert pålagde å betale ei avgift per passasjer per reise.

[...]

Dei auka kostnadene vil kunne dekkjast både gjennom eiga effektivisering, auke i billettprisane og tilpassing av rutetilbodet.

For ruter med offentlig godtgjering kan kostnadene og dekkjast gjennom å auke vederlaget.»

Mange av medlemmene i Kollektivtrafikkforeningen medlemmer drifter busstrafikken i sine områder gjennom bruttoavtaler med sine operatører. Nye kostnader for transportørerne vil bety nye kostnader for fylkeskommunen. Avtaler er inngått etter gjennomførte anbudskonkurranser og det er ikke mer å hente gjennom «eiga effektivisering».

Dersom forslaget blir stående vil kollektivselskaper og fylkeskommuner stå framfor valget mellom å kutte i rutetilbudet eller å øke billettprisene, for å dekke inn disse kostnadene. Etter vår vurdering er ikke dette noen god løsning for de reisende. Kollektivtrafikkforeningen ber derfor departementet vurdere finansieringsløsninger som ikke medfører at de reisende blir skadelidende.

Oslo 26.2.2014

Odd Aksland (sign.)
styreleder


Silje Hjellev Strand
konstituert sekretariatsleder