

Fra: Beate Alsos [mailto:beate.alsos@blindeforbundet.no]

Sendt: 31. august 2009 16:19

Til: postmottak SD

Emne:

NBF-#65764-v1-2009_transport__høring_-_forslag_til_forordning_om_passasjerrettigheter_i_vegtransport sektorenn.DOC

ATT: Lone Nielsen

viser til telefonsamtale, her er høringssvar fra Norges Blindeforbund.

mvh

Beate Alsos

Det kongelige Samferdselsdepartement

v/Arnfinn Øyen

postboks 8010 Dep

0030 Oslo

26.08.09

Forslag til forordning om passasjerrettigheter i vegtransportsektoren

Vi viser til brev av 02.06. d.å. vedr. ovennevnte høring. Vi har i hovedsak gitt innspill knyttet til kap. III samt vedlegg I og II.

Norges Blindeforbund jobber for full likestilling for blinde- og svaksynte på alle samfunnsområder, også innen transport. Å reise med buss er svært utfordrende for synshemmede, og det er derfor særdeles viktig at forskriften ivaretar denne gruppen passasjerer på en best mulig måte.

Vårt hovedinntrykk av ovennevnte forslag til forordning, er at mye er ivaretatt når det gjelder assistanse og service til funksjonshemmede reisende. Likevel er det noen ting vi savner, og enkelte ting som vi mener ikke er gode nok.

Begrepsbruk og definisjoner

Vi har ved flere anledninger gitt uttrykk for upresis begrepsbruk overfor departementet, når det gjelder implementering av direktiver og forordninger på transportområdet. Man bruker begreper som ofte er upresise. Vi ser det også i dette dokumentet, hvor begrepet "bevegelseshemmede" brukes, der det ville være mer naturlig å bruke "personer med nedsatt funksjonsevne". Årsaken til dette, henger sannsynligvis sammen med at man blander sammen oversettelsen av det engelske begrepet "Persons with reduced mobility", (som også er et begrep som brukes i Norge), med "bevegelsehemmet". Dersom man fortsetter å bruke begrepet "bevegelseshemmede", vil blinde- og svaksynte og hørselshemmede stå i fare for å bli uteglemt. Vi mener at dette gir en svært uheldig signaleffekt. Vi ber derfor om at det nå ryddes opp i dette en gang for alle.

Kap. III Personer med nedsatt funksjonsevne

Norges Blindeforbund ser positivt på at det slås fast at det er forbudt å nekte personer med nedsatt funksjonsevne ombordstigning, jfr. artikkel 10 Pålæg og befordring. Vi er imidlertid ikke glade for at det åpnes for at man kan nekte dersom det foreligger sterke sikkerhetsmessige grunner til det. Vi kan ikke se hvilke sikkerhetsmessige årsaker som kan ligge til grunn for at en person med nedsatt funksjonsevne ikke kan tas med i bussen. Dette punktet må håndheves strengt for å hindre misbruk.

Vi er svært fornøyd med at muligheten til sanksjoner ligger i forslaget, og at disse skal være "effektive, stå

i forhold til overtredelsen og ha avskrekkende virkning". Sanksjoner er viktige virkemidler, og Norges Blindeforbund har savnet dette i andre forskrifter på transportområdet og i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

Assistanse i terminal og om bord i bussen

Vi noterer oss at det legges opp til 48 timers varsel for innmelding av behov om assistanse, og at man skal møte opp ved assistansepunktet mellom 30-60 minutter før reisen start. Dette finner vi svært urimelig og lite gjennomførbart. Vi anser det som meningsløst at man skal måtte vente opp til én time før avgang. Det er også uakseptabelt å skulle varsle 48 timer i forveien. Vi ber om at departementet ser på dette på nytt.

Slik vi forstår det, gjelder 48-timersregelen også for reiser som starter og stopper utenfor terminaler, altså fra holdeplasser. Det vil si at bussjåføren på forhånd skal vite at det står en person som trenger assistanse på bussholdeplassen, og hvilken assistanse vedkommende trenger. I forhold til reiser med by- og forstadsbusser, som ofte skjer spontant og over kortere avstander, blir dette umulig å gjennomføre.

Synshemmede som skal reise på egen hånd, vil ha store problemer med å stoppe bussen fordi vedk. ikke vet hvilken buss han/hun skal stoppe.

Det må finnes løsninger som sikrer at også synshemmede kan stoppe ønsket buss. En mulighet er gjennom kommunikasjon med sjåfør via mobiltelefon, eller ved at man tar i bruk moderne teknologi.

Rett til assistanse i bussterminaler

I artikkel 14 Ret til assistance i bussterminaler, står det at medlemsstatene senest innen seks måneder etter forordningens ikrafttredelse skal utpeke hvilke bussterminaler som skal utføre assistanse. Norges Blindeforbund ber om at det legges til rette for at alle landets bussterminaler og knutepunkter skal ha et tilbud om assistanse. Det vil her være naturlig at de funksjonshemmedes organisasjoner er med i denne prosessen.

Krav til assistanse

Assistansekravene er godt beskrevet i vedleggene, men vi savner en litt mer utfyllende beskrivelse av retten til assistanse i bussen under artikkel 15. Her står det at busselskaper skal utføre assistanse vederlagsfritt og slik det er beskrevet i vedlegg I. Her bør det være en tydeligere ansvarliggjøring av sjåføren. Det vil nødvendigvis være føreren av bussen som utfører assistansen, og vi mener det bør komme klart fram at sjåføren er ansvarlig for dette.

Videre står det i artikkel 16 punkt 3;

"Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med stk. 1, træffer busselskabet,

forvaltningsorganet, billettutstederen og reisebureauet alle rimelige foranstaltninger for at yde den handicappede eller bevægelseshæmmede tilstrækkelig assistance til at kunne stige om bord i den afgående bus (...)"

Her bør også føreren av bussen føyes til, slik at det står "busselskapet, forvaltningsorganet, billettutstederen, reisebureauet og føreren av bussen".

I tillegg ønsker vi at følgende tilleggskrav tas inn under:

"Assistance og arrangementer, der er nødvendige for at gjøre det mulig for handicappede og bevægelseshæmmede at:

- medbringe et anerkendt servicedyr om bord i bussen"

Vi ber om at man her føyer til førerhund, slik at det ikke oppstår noen misforståelser om hvorvidt dette også gjelder denne type tjenestehund.

I tillegg ber vi om at nedstående setning tas med:

- *komme seg av på riktig holdeplass*

Ledsager/assistent

Norges Blindforbund 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^[1]. Dette er kontroversielt, fordi den gjeldende oppfatning er at flest mulig skal kunne reise selvstendig og at dette skal legges til rette for gjennom universell utforming av transportsektoren. De fleste reisende med funksjonsnedsettelser ønsker også dette. Noen har imidlertid med seg egen ledsager fordi de trenger det under reisen.

Norges Blindforbund mener behovet for ledsager/assistanse under reisen må avgjøres av den reisende. Den som skal reise vet selv best om han eller hun vil trenge en egen ledsager/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/assistent, må ledsager/assistent ha rett til å reise gratis eller til redusert pris jfr nasjonale regler om ledsagerordning og ledsagerbevis. Dette siste må nedfelles tydelig i regelverket.

Videre ser vi i forslaget at det åpnes for at busselskapet, billettutsteder eller reisebyrået kan stille krav om

at en person med funksjonsnedsettelse skal ha med assistent under reisen. Dette går på tvers av gjeldende oppfatning om at flest mulig skal kunne reise selvstendig, og at det skal legges til rette for dette gjennom universell utforming. Dette er også et ønske fra de funksjonshemmede selv. Vi vil derfor presisere at den reisende selv må få avgjøre behovet for assistanse. Dersom den reisende har behov for ledsager, ser vi det som en selvfølge at ledsager har rett til å reise gratis, eller til redusert pris i hht reglene om ledsagerordningen og ledsagerbevis. Vi ber om at dette nedfelles i nasjonal forskrift.

Øvrige vurderinger

Samferdselsdepartementet ber høringsinstansene spesielt vurdere noen skisserte problemstillinger. Det ene gjelder forholdet mellom forslaget og gjeldende nasjonal rett, og om forslaget vil kunne medføre svekkelse av eksisterende rettigheter. Vi kan ikke se at det er foreliggende fare for det. Departementet påpeker selv i sitt høringsbrev, at det per i dag er lite regler i norsk rett på dette området. Forslaget vil slik sett styrke passasjerenes rettigheter.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven gir i liten grad beskyttelse i forhold til denne typen tjeneste, og har i større grad bestemmelser som omhandler universell utforming og muligheten for å reise selvstendig. Det er svært viktig for Norges Blindforbund at universell utforming og retten til assistanse ikke kommer i konflikt. Assistanse skal kun være et tilbud i forlengelsen av en best mulig tilrettelegging.

En annen problemstilling departementet ønsker innspill til er artikkel 2 i forlagets kapittel I *Generelle bestemmelser*, der det gis adgang til å unnta busstransporttjenester som er pålagt lignende krav som forordningen gir gjennom kontraktbetingelser. Norges Blindforbund mener det ikke bør gis et slik unntak, men forankre rettighetene i lov og forskrifter for sektoren generelt. Dette for å sikre en lik, helhetlig og forutsigbar tjeneste i en så oppsplittet sektor som busstransportsektoren er.

Et annet spørsmål er hvem som skal ha ansvar for krav som stilles til bussterminalene. Norges Blindforbund er ikke opptatt av hvem som har ansvaret så lenge det ivaretas på en tilfredsstillende måte. Det er imidlertid viktig at ansvaret gjelder helt til den reisende er kommet om bord i bussen, og videre at vedk. kommer av på riktig holdeplass. Ansvarsforholdet mellom terminal og transportmateriellet må være avklart på dette punktet.

Med vennlig hilsen

For Norges Blindforbund

Sign

Gunnar Hagsveen

generalsekretær
interessepol.avd

sign

Beate Alsos

konsulent

=====

[1 Artikel 11 punkt 3: Fravigelser og særlige betingelser](#)