



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Barne- likestillings- og inkluderingsdepartementet  
Postboks 8036 Dep.  
0030 OSLO

Deres ref  
15/4335

Vår ref  
16/888-

Dato  
21.06.2016

**Europakommisjonens forslag til direktiv om tilgjengelighet til varer og tjenester for personer med funksjonsnedsettelse (Tilgjengelighetsdirektivet) - Høring -**

**1. INNLEDNING**

Vi viser til Barne- og likestillingsdepartementets høringsbrev datert 19.4.2016 på EUs Tilgjengelighetsdirektiv samt etterfølgende korrespondanse der høringsfristen er satt til 14. juni 2016.

Innledningsvis vil vi påpeke at direktivforslaget fremstår som omfattende og komplisert. Forslaget berører også en rekke aktører. Etter vår oppfatning burde Barne- og likestillingsdepartementet ha sendt ut forslaget på en bred alminnelig høring, jf. ny utredningsinstruks som uttaler at "...berørte parter skal normalt høres før en norsk posisjon foreligger i saken.", for å få bedre kartlagt de de administrative og økonomiske konsekvensene av forslaget. Vi mener det verken fremstår som naturlig eller hensiktsmessig at det forutsettes at hvert enkelt departement skal sende ut direktivforslaget til "sine" berørte private og offentlige aktører. Et slikt opplegg innebærer at flere departement sender ut samme forslag, eventuelt med hver sin forståelse av forslaget, til de samme aktørene og innebære at regjeringen / departementene fremstår som lite koordinert.

Innledningsvis vil vi også påpeke den tid som har gått siden direktivet ble presentert av Kommisjonen 2. desember 2015 og hvor vi står nå. Vi viser i den forbindelse til *Norge i Europa - Regjeringens strategi for samarbeid i EU 2014-2017* og ny utredningsinstruks, som begge uttrykker viktigheten av å være tidlig ute i medvirkningsprosessen i EU. Vi er usikker

på om denne saken frem til nå kan tjene som eksempel på dette, da Europaparlamentet og Rådet allerede har startet sin behandling av direktivforslaget. Danmarks og Sveriges posisjonsnotater allerede forelå i januar i år. Vi støtter imidlertid Barne- og likestillingsdepartementets forslag til å medvirke i EUs regelverksprosess, enten med en norsk posisjon og / eller EFTA-kommentar. Dersom det skal utarbeides en EFTA-kommentar, bør dette skje raskt. Samferdselsdepartementet ber om å bli holdt orientert om Barne- og likestillingsdepartementets medvirkningsarbeid ovenfor EU-systemet, eventuell EFTA-kommentar og bilateral kontakt med andre hovedsteder.

Flere av Samferdselsdepartementets underliggende etater har vurdert forslaget. Jernbaneløstets bidrag er forsinket. Dette vil bli ettersendt så snart det foreligger og innen 20. juni.

Nedenfor følger Samferdselsdepartementets kommentarer til direktivforslaget.

## **2. KOMMENTARER**

### **2.1 Virkeområde**

Virkeområdet fremstår som uklart, da det også kan tolkes dit hen at (i alle fall) art. 1.1 og 1.2 er kumulative vilkår slik at kun produkter som brukes i tjenestene benevnt i art. 1.2 skal omfattes av virkeområdet. Dette har ikke minst betydning på parkeringsområdet, der Samferdselsdepartementet nylig fastsatte krav til universelt utformede parkeringsautomater, uten kjennskap til direktivforslaget. Ideelt sett ønsker vi også at Barne- og likestillingsdepartementet skal arbeide for en slik forståelse av direktivet.

Samferdselsdepartementet ser av art. 1.3 (d) at virkeområdet for transportinfrastruktur avgrenses til TEN-T-nettverket. Dette er tilsvarende annen avgrensning EU har gjort for andre direktiver på transportområdet. TEN-T nettverket omfatter den viktigste infrastrukturen (hovedveger, de store jernbanestrekningene, havnene og lufthavnene). Norge deltar i TEN-T på lik linje med EUs medlemsstater, og vi har høsten 2015 tatt inn de reviderte retningslinjene i EØS-avtalen.

### **2.2 Passasjerrettigheter**

#### *Buss*

Forordning (EU) nr. 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport og endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 ble implementert i norsk rett ved forskrift 25. februar 2016 nr. 193 om busspassasjerrettigheter. Forskriften trådte i kraft 1. april 2016.

Forordningen art. 11 nr. 5 krever at transportører, reisebyråer eller turoperatører skal sørge for at all relevant informasjon angående reisen og reisebetingelsene er tilgjengelig i et passende og tilgjengelig format. Dette inkluderer også informasjon og booking på nett. Informasjonen skal distribueres fysisk dersom passasjeren ber om det.

I henhold til forordningen art. 20 nr. 3 skal transportøren, eller der det er aktuelt terminaloperatøren, sikre at personer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet får informasjonen i tilgjengelige format.

Art. 25 i forordningen gir regler om at transportører og terminaloperatører skal sikre at passasjerene får passende og forståelig informasjon om deres rettigheter etter forordningen. Denne informasjonen skal være tilgjengelig på terminalene og på internett. Dersom personer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet ber om det skal informasjonen gis i et tilgjengelig format.

Forordningen gir ingen nærmere beskrivelse av hva som menes med tilgjengelige format. Direktivforslaget stiller konkrete krav til hva som menes med at informasjonen skal gis i et tilgjengelig format.

SD vurderer at dersom direktivforslaget blir innlemmet i EØS-avtalen må den mer detaljerte beskrivelsen av tilgjengelig format tas inn i forskrift om busspassasjerrettigheter.

#### *Fly*

Flypassasjerenes rettigheter er regulert både i forordning (EF) nr. 261/2004 om innstilte, overbookede og forsinkede flygninger, i forordning (EF) nr. 1107/2006 om funksjonshemmedes og bevegelseshemmede flypassasjerers rettigheter og i forordning (EF) nr. 2111/2005 om blant plikt til å gi informasjon til passasjerer om identiteten til det flyselskapet som utfører transporten. Disse er gjennomført med hver sin norske forskrift som alle er hjemlet i luftfartsloven § 10-42.

Artikkel 14 i forordning (EF) nr. 261/2004 er en generell bestemmelse om plikt til å gi informasjon til passasjerene om deres rettigheter. Dette er en gammel bestemmelse som ser ut til å ta som utgangspunkt at informasjonen skal gis skriftlig. Likevel heter det i artikkel 14 nr. 3 at "Egnede alternativer skal brukes ved anvendelse av bestemmelsen i denne artikkel med hensyn til blinde og synshemmede". Hvordan ser vi for oss at denne bestemmelsen skal samspille med kravene i direktivet? Artikkel 5 i samme forordning – om innstilling av flygninger – er en mer spesiell bestemmelse som forutsetter at passasjerene får informasjon om dette. Den sier imidlertid ikke noe om formen på informasjonen, eller måten den formidles på.

Artikkel 5 i forordning (EF) nr. 1107/2006 krever at det skal angis et sted på flyplasser der personer med assistansebehov kan melde seg og få hjelp. Dette kan i prinsippet stille krav til hvordan informasjon formidles digitalt. Artikkel 6 i samme forordning gjelder videreformidling av informasjon som er nødvendig for at bevegelseshemmede i praksis skal kunne nyttiggjøre seg rettighetene sine. Den handler typisk om at en person må kunne (og plikter å) melde fra om sine særlige behov 48 eller 36 timer før flygningens avgang. Bestemmelsen retter seg mot flyselskaper, deres agenter og reisearrangører. Den gjelder formidling av informasjon via både telefon og internett.

Forordning (EF) nr. 1107/2006 er gjennomført i norsk rett ved forskrift 16. juli 2013 nr. 919 om universell utforming av lufthavner mv. Denne forskriften har også som formål å klargjøre hva kravet om universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven innebærer. Det gjør det særlig ved å omtale den fysiske utformingen av lufthavnen og ombordstigningsløsningene. Da denne forskriften ble utformet var det en forutsetning at den *ikke* skulle regulerer det som er tatt stilling til i tekniske forskrifter til plan- og bygningsloven, herunder krav til lystavler og taktile ledestriper, *ikke* parkeringsordninger på flyplasser og *ikke* krav til automater og annet elektronisk utstyr som ble antatt om falle inn under særhjemmelen om dette (IKT) i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

Forordning (EF) nr. 2111/2005 om informasjon, og om innholdet i informasjonen, og formålet er å sette passasjerene i stand til å vite om det flyselskapet som faktisk utfører en flygning (og som kan være et annet enn det passasjerer har avtale med og som opptrer som flyselskap "utad") er sikkerhetsmessig trygt. Bakgrunnen er internasjonale ulykker med innled fly og personell (såkalt "wet-lease"). Passasjerene skal kunne vite om det utførende selskapet er ilagt driftsforbud av EU (tidligere omtalt som "svartelistet"). Det sier seg selv at dette formålet krever allment tilgjengelig informasjon for alle passasjergrupper, men regelverket er så vidt gammelt at det har mangelfulle bestemmelser om informasjonens form og formidlingsmåte. Artikkel 9 inneholder bestemmelser om "Offentliggjøring" og om bruk av "Internett".

#### *Jernbane*

Forordning (EF) nr. 1371/2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter inneholder i kapittel V krav som skal ivareta rettighetene til personer med funksjonshemming eller nedsatt bevegelighet. Det er vanskelig å se om direktivforslaget vil medføre noen endringer i hvilke rettigheter de reisende kan påberope seg overfor transportørene. Etter kapittel 1.4 i forslaget vil ikke eksisterende EU-rettsakters anvendelsesområde bli påvirket, men det antas at tilgjengeligheten vil bli styrket. Det kan tenkes at kravene i forslaget kan gjøre det enklere for passasjerene å få oppfylt sine rettigheter, særlig hva gjelder et tilgjengelig transportsystem. Det er likevel vanskelig å se tydelig ut fra forslaget hvordan jernbanetjenester kan få bedret sin tilgjengelighet siden det allerede foreligger tekniske krav til utforming av både rullende materiell, stasjonsområder og telematikkapplikasjoner.

### **2.3 Andre krav til transportørene**

#### *Buss*

Transportoperatørene plikter å sikre at transporttjenestene deres oppfyller direktivets regler.

Direktivforslaget Annex 3 stiller blant annet krav om at tjenesteyteren skal inkludere informasjonen om vurderingen av hvordan tjenesten oppfyller kravene til tilgjengelighet i transportvilkårene eller tilsvarende dokument. Informasjonen skal beskrive de gjeldende kravene og dekke, så lenge dette er relevant for vurderingen, utformingen og driften av tjenesten.

Direktivforslaget art. 12 gir likevel mulighet for tjenesteyteren til å få unntak fra enkelte av direktivets regler dersom reglene innebærer en endring i tjenestens natur eller vil innebære en uforholdsmessig byrde for operatøren. Ved vurderingen av om noe er en uforholdsmessig byrde skal man ta i betraktning operatørens størrelse, ressurser og tjenestens art. Byrden skal ikke anses som uforholdsmessig dersom den blir kompensert gjennom finansiering fra andre kilder, for eksempel offentlig kjøp. Det er operatøren selv som skal vurdere om reglene innebærer en uforholdsmessig byrde, og notifisere markedsovervåkingsorganet.

Hvordan dette unntaket skal tolkes får konsekvenser for mulige økonomiske og administrative følger.

### *Jernbane*

Kapittel 1.4 i forslaget viser til øvrige, mer teknisk rettede krav på jernbaneområdet, bl.a. kommisjonsforordning (EU) nr. 1300/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne med hensyn til tilgjengelighet til Unionens jernbanesystem for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer (TSI PRM). Det er også gitt krav relatert til tilgjengelighet i kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for persontransport» i det transeuropeiske jernbanesystemet (TSI TAP). Det må undersøkes nærmere om forslaget medfører andre eller skjærpede krav til disse delsystemene. Dette vil bl.a. avhenge av om tilgjengelighetskravene vil få anvendelse på eksisterende delsystemer, eller om de bare gjelder ved fornyelse, oppgradering og nyanskaffelser.

## **2.4 Kjøp av transporttjenester**

### *Buss*

I henhold til direktivforslaget art. 21 kreves det at det ved etablering av tekniske spesifikasjoner og tildelingskriterier for alle offentlige kontrakter og konsesjoner skal stilles krav om universell utforming. Man skal også følge direktivets regler om tilgjengelighet når man stiller tilgjengelighetskrav i anbudprosedyrer etter kollektivtransportforordningen.

Det åpnes imidlertid for unntak dersom dette innebærer en uforholdsmessig stor byrde for den kompetente myndigheten. Det er myndigheten selv som skal vurdere dette i henhold til vage kriterier om størrelse, ressurser og den kompetente myndighetens art.

Hvordan dette unntaket skal tolkes får konsekvenser for mulige økonomiske og administrative følger.

### *Fly*

I henhold til artikkel 1 nr. 3 i direktivet gjelder artikkel 21 bare for transporttjenester som er omfattet av bestemte anskaffelsesformer eller fondsordninger. De offentlig støttede flyrutene er ikke omfattet av noen av disse bestemmelsene. Særlig praktisk er det at flyanbudrutene, som rettslig sett er tjenestekonsesjoner, likevel er uttrykkelig unntatt fra det nye direktivet om tjenestekonsesjoner nevnt i artikkel 1 nr. 3 bokstav (a).

### *Jernbane*

Vi forstår artikkel 1.3 i forslaget slik at konkurranser som utlyses etter forordning (EF) nr. 1370/2007 må forholde seg til kapittel 1, VI og VII i forslaget. Dette medfører at myndigheten som kjøper jernbanepassasjertjenester må forholde seg til tilgjengelighetskravene når det lyses ut trafikkpakker. Dette kan igjen medføre at det stilles krav til tilgjengelighet for rullende materiell som brukes, og tjenester som knytter seg til reisen, som billett kjøp, informasjon osv. Det er ikke gjort en nærmere vurdering av om det materiellet og de tjenestene som vil tilbys er i henhold til kravene i direktivforslaget, og det er derfor usikkert om forslaget vil medføre økte kostnader. Det er heller ikke klart når dette skrives om kjøpende myndighet uansett vil komme til å stille slike krav, og at direktivforslaget i seg selv derfor ikke vil utgjøre noen forskjell.

## **2.5 Krav til transportmateriell**

### *Buss*

Det må utredes videre om direktivet stiller krav til universell utforming utover det som følger av forskrift 3. desember 2009 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport og av forskrift 4. oktober 1994 om godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr.

Buss utenfor rute og mindre busser (i rute) er ikke omfattet av nevnte regelverk. Det må derfor avklares om direktivet medfører at det generelt må stilles slike krav også til slikt materiell. Vi påpeker for øvrig at fylkeskommunene har incentiv til å kreve tilpasning av mindre busser gjennom offentlig kjøp ettersom disse også skal benyttes i transport at funksjonshemmede.

### *Jernbane*

De eksisterende kravene til tilgjengelig rullende materiell i TSI PRM får bare anvendelse på nytt, oppgradert eller fornyelse av eksisterende materiell. Hvis direktivforslaget innebærer at eksisterende materiell må bygges om, vil det kunne få betydelige økonomiske konsekvenser. Men denne typen ombygginger vil kunne falle inn under unntaket i artikkel 12 om *disproportionate burden*. I så fall vil ikke direktivforslaget medføre noen konsekvenser.

## **2.6 Krav til billettautomater mv.**

SD legger til grunn at evt. tilpasninger til direktivet i stor grad vil skje gjennom endringer i IKT-forskriften. Dersom direktivforslagets krav innebærer store endringer fra dagens krav kan dette innebære økonomiske konsekvenser for terminaloperatører og transportører.

Det samme gjelder også billett- og betalingsautomater som reguleres av annen lovgivning (jf. IKT-forskriften § 2 fjerde ledd). Som eksempel kan nevnes parkeringsautomater, som i henhold til en nylig vedtatt forskrift (i kraft fra 1. januar 2017) skal oppfylle parkeringsforskriftens krav til universell utforming. De økonomiske konsekvensene forslaget vil ha for eksempel for parkeringsvirksomheter, vil avhenge av i hvilken grad kravene i den nye forskriften samsvarer med direktivforslagets krav.

## 2.7 Krav til ekomtjenester

Ekomtjenester, herunder nødmeldingstjenester skal i henhold til direktivets artikkel 3 nr. 4 tilfredsstillende visse krav til tilgjengelighet for funksjonshemmede og brukere med spesielle behov. De nærmere kravene fremgår av Annex I seksjon III. Det stilles blant annet krav til tilgjengeligheten av produktene som benyttes for å få tilgang til tjenesten, informasjon om tjenesten, hvordan den fungerer og i hvilket format informasjonen om tjenesten skal gis. Videre stilles det krav til tilgjengelige nettsider og til informasjon om hvordan man kan sørge for komplementaritet med hjelpemidler.

USO-direktiv 2002/22/EC, som er gjennomført i norsk rett gjennom lov 4. juli 2003 nr. 83 om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) med tilhørende forskrifter, fastlegger blant annet at medlemstatene ved behov skal treffe særlige tiltak for funksjonshemmede for å sikre tilsvarende tilgang til og overkommelige priser for offentlig tilgjengelige telefontjenester, herunder nødmeldingstjenester mv. I Norge har vi løst dette gjennom avtale mellom departementet og Telenor om leveringspliktige tjenester hvor Telenor er pålagt særskilte plikter for å ivareta funksjonshemmede og brukere med spesielle behov, jf. ekomloven kapittel 5-1 nr. 5, ekomforskriften § 5-5, og USO-avtalen punkt 8. Kravene omfatter blant annet tilgang til tilpasset terminalutstyr og tjenester som sidestiller disse sluttbrukerne med andre sluttbrukere.

Etter vår vurdering stiller direktivforslaget tilgjengelighetskrav til alle tilbydere av telefontjenester. Det er imidlertid vår vurdering at det er uklart hva de konkrete kravene direktivforslaget er. Ordlyden i direktivutkastet (punkt A under Section III i Annex I) er utformet generelt og på en måte som gjør det utfordrende å skulle utlede hvilke konkrete minstekrav som stilles til en telefontjeneste. På den annen side vil dette gi oss en stor fleksibilitet i gjennomføringen av direktivet, og dette er viktig for å sikre et fleksibelt ekommarked. Det norske markedet er lite, og aktørene er avhengige av en viss fleksibilitet for å opprettholde konkurranseevnen. Det må utredes og klargjøres nærmere hva som ligger i direktivforslagets krav, og hvilke krav som må/kan stilles nasjonalt.

Samferdselsdepartementet mener det ikke stilles krav til en totalkommunikasjonsløsning i direktivet (dvs. at brukerne til enhver tid fritt skal kunne velge å gjennomføre telefonsamtalen i tekst, bilde og/eller tale), og departementet støtter at det ikke skal stilles et slikt krav. Ekombransjen utvikler seg raskt, og departementet mener fleksibilitet er viktig. Totalkommunikasjonsløsninger kan likevel være noe å strekke seg etter på sikt, men et slikt krav vil uansett måtte utredes nærmere da kostnadene for markedsaktørene potensielt vil kunne være betydelig.

Med bakgrunn i at de teknologiske og markedsmessige forhold har endret seg svært mye siden 2004 da USO-avtalen mellom departementet og Telenor ble inngått, har Telenor varslet at selskapet ikke lenger ønsker å levere de leveringspliktige tjenestene som følger av avtalen. Som følge av dette, har Samferdselsdepartementet konkludert med at det er behov for å endre og tilpasse leveringsplikten. Det videre arbeidet med dette vil måtte vurderes opp mot en

eventuell nasjonal gjennomføring av direktivet, samt den forestående revisjonen av USO-direktivet.

Når det gjelder formidling av anrop til nødmeldingstjenesten, tilbyr i dag Telenor som leveringspliktig tilbyder, et spesielt nummer 1412 som nødtelefon for døve/hørselshemmede. DNK (Direktoratet for nødkommunikasjon) jobber på oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet (JD) med et forslag til SMS-basert nødmeldetjeneste for døve/hørselshemmede. Det er gitt forskriftshjemmel i ekomloven § 2-6 slik at det kan gis bestemmelser om anrop til nødsentraler ved hjelp av SMS.

Mer konkret synes forslag til direktiv trolig å medføre behov for endringer i definisjonene ekomloven i § 1-5. I direktivforslaget defineres begrepet «telephony services» med henvisning til Rammedirektivet artikkel 2 (c). Artikkelen inneholder definisjonen av «electronic communications service», som tilsvarer det norske begrepet «elektronisk kommunikasjonstjeneste», jf. ekomloven § 1-5 nr. 3. Direktivets definisjon av «telephony services» legger dermed opp til en mer vidtrekkende definisjon enn den som finnes i ekomloven § 1-5 nr. 5 om «offentlig telefontjeneste», som retter seg mot taleforbindelser.

## **2.8 Krav til ekomutstyr**

Det stilles i direktivforslagets artikkel 3 nr. 4 krav til at telefonutstyr skal tilfredsstillе visse krav til tilgjengelighet for funksjonshemmede og brukere med spesielle behov. I Annex I seksjon III punkt b stilles det krav til blant annet design, konstruksjon og produksjon av produkter samt funksjon og brukergrensesnitt.

Grunnleggende krav til radioutstyr og utstyr til elektronisk kommunikasjon følger av Radioutstyrsdirektivet (2014/53/EU) og EMC-direktivene (2004/108/EC og 2014/30/EU). Direktivene oppstiller krav som utstyret må tilfredsstillе før det kan omsettes i markedet og tas i bruk. Direktivene er også supplert av krav i harmoniserte standarder. Kravene i direktivene er knyttet til elektrisk sikkerhet, elektromagnetisk kompatibilitet og effektiv frekvensbruk. I tillegg er Europakommisjonen gjennom radioutstyrsdirektivet gitt fullmakt til å gi gjennomføringsrettsakter om krav til at radioutstyr innenfor nærmere bestemte kategorier eller utstyrsklasser, skal være konstruert på en slik måte at de støtter nærmere bestemte funksjoner, som letter funksjonshemmedes bruk. Radioutstyrsdirektivet får anvendelse fra 13. juni 2016 og Kommisjonen har så langt ikke kommet med forslag til denne typen regulering. Nkom har utarbeidet, fastsatt og forvalter i dag forskrifter etter forannevnte direktiver knyttet til tekniske krav til utstyr som det føres tilsyn etter.

Tilgjengelighet av ekomutstyr for funksjonshemmede og brukere med spesielle behov kan gis gjennom ekomregelverket, selv om det i dag ikke er gjort. Eventuelle nye rettsakter fra Kommisjonen knyttet til funksjonshemmedes bruk under radioutstyrsdirektivet vil trolig innlemmes i gjeldene forskrift om EØS-krav til radioutstyr.



## **2.9 Markedsovervåkingsorgan/håndheving**

I direktivforslaget art. 18 stilles det krav til statene om at det skal etableres, implementeres og periodisk oppdateres adekvate prosedyrer for å kontrollere etterlevelsen for tjenestene som dekkes av direktivet, følge opp klager eller rapporter om manglende implementering av reglene og verifisere at tjenesteyteren gjør de nødvendige korrigeringer. Statene skal utpeke markedsovervåkingsmyndigheter som er ansvarlig for slikt tilsyn.

De juridiske, økonomiske og administrative konsekvensene for transportsektoren vil være avhengig av om man her velger en løsning med et nasjonalt markedsovervåkingsorgan eller om dette skal reguleres gjennom sektorregelverk. På transportområdet er det i dag Transportklagenemnda som i hovedsak behandler individklager, mens Statens vegvesen, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet er håndhevingsmyndighet for passasjerrettigheter. DiFI fører tilsyn med universell utforming av automater. Fra 1. januar 2017 vil Statens vegvesen også føre tilsyn med parkeringsvirksomheter, herunder hvorvidt de oppfyller de kravene til universell utforming av plasser og automater som stilles i parkeringsforskriften.

Dersom det etableres et nytt markedsovervåkingsorgan er risikoen stor for dobbelregulering av tilsynsvirksomhet.

Dersom man velger at markedsovervåkingen skal skje i hver enkelt sektor, vil dette kreve lovendringer i en rekke sektorlover.

Direktivutkastet legger opp til at produsenter, importører, distributører og serviceleverandører av ekomutstyr skal påse at utstyr som omfattes av direktivet oppfyller nærmere bestemte krav, og at det enkelte medlemsland skal drive markedstilsyn med at utstyr som omsettes. Direktivet omfatter flere typer produkter der Nkom har et markedstilsynsansvar i dag. Dette gjelder produkter nevnt i artikkel 1, nr. 1, bokstav (a), (c) og (d), hvor Nkom fører tilsyn med at radioutstyr og utstyr til elektronisk kommunikasjon oppfyller krav som følger av Radioutstyrsdirektivet og EMC-direktivene.

Nkom har lang erfaring med markedstilsyn av tekniske krav knyttet til utstyr som faller inn under forslaget til direktiv og besitter i tillegg kompetanse knyttet til området universell utforming. Det vil derfor være naturlig å vurdere Nkom som ansvarlig myndighet for markedstilsyn med tekniske krav til utstyr etter direktivets artikkel 1, nr. 1, bokstav (a), (c) og (d).

## **2.10 Juridiske, økonomiske og administrative konsekvenser**

Det er utfordrende å få kartlagt differansen mellom direktivforslaget og gjeldende norsk lovgivning, og hvilken grad av tilgjengelighet som i praksis finnes i dag. De juridiske, administrative og økonomiske konsekvensene vil i stor grad være avhengig av i hvilken grad de forskjellige aktørene oppfyller krav om universell utforming allerede.

De juridiske konsekvensene vil være avhengig av om man velger å regulere gjennomføringen av direktivet i en særlov eller gjennom det aktuelle sektorregelverk.

Mange detaljerte krav innenfor flere områder, som for eksempel automater, transportinfrastruktur mv. kan samlet sett gi store utgifter for transportsektoren. Dette er imidlertid vanskelig å beregne, da det i stor grad er avhengig av hvilken grad av universell utforming de enkelte aktørene operer med i dag.

Direktivforslaget vil innebære kostnader for løyvehavere og terminaleiere. Terminaleierne kan velge å dekke inn sine økte kostnader gjennom en økning i anløpspenger på terminalen. Økte kostnader for løyvehavere vil kunne medføre økte kostnader for fylkeskommunene gjennom offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester. Kommersielle aktører vil måtte dekke inn økte kostnader gjennom økte takster og/eller tilbudsreduksjoner.

En eventuell gjennomføring i norsk rett av forslag til direktiv, vil medføre behov for å endre ekomlov og tilhørende forskrifter.

Direktivforslaget vil kunne innebære til dels vesentlige administrative og økonomiske kostnader for tilbydere av ekomtjenester og andre økonomiske aktører i ekombransjen. De økonomiske konsekvensene må utredes nærmere, blant annet basert på innspill fra ekombransjen. Dersom Nkom skulle få en rolle som markedstilsyn med produkter etter direktivforslaget, vil dette medføre administrative og økonomiske konsekvenser for Nkom. Tilsvarende gjelder for Statens jernbanetilsyn dersom de også skal utøve markedstilsyn etter kapittel V i direktivutkastet.

Med hilsen

Per-André Torper (e.f.)  
avdelingsdirektør

Carsten Horn-Hanssen  
fagdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*