



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Mottakere ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	15/847-	26.06.2015

Høring - utkast til ny forskrift og endringer i transportklagenemndforskriften og yrkestransportforskriften: gjennomføring av busspassasjerrettighetsforordningen i norsk rett og klageordning for passasjerer med sporvei, tunnelbane og forstadsbane

Vedlagt følger høringsnotat og utkast til ny forskrift om gjennomføring av forordning (EU) nr. 181/2011 om busspassasjerers rettigheter, endringer i forskrift av 20. januar 2012 nr. 84 om klagenemnd for fly- og jernbanepassasjerer (transportklagenemndforskriften) og endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften, ytf.).

Forslaget til ny forskrift og forskriftsendringer er en oppfølging av Stortingets lovvedtak nr. 91 (2013-2014) om endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova, ytl.), jf. Prop 85 L (2013-2014) om endringer i yrkestransportlova (gjennomføring av EØS-reglar om busspassasjerrettar).

Etter lovvedtak nr. 91 (2013-2014) har departementet hjemmel i ny § 32 a i yrkestransportloven til (i) å gi forskrift om gjennomføring av forordning (EU) nr. 181/2011 og annet EØS-regelverk om busspassasjerrettigheter, (ii) utpeke bussterminaler som skal tilby assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet, (iii) å gi forskrift om etablering, organisering og finansiering av et nasjonalt tvisteløsningsorgan for å løse tvister mellom busspassasjerer og den som mot vederlag driver persontransport med

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Kollektivtransport- og
baneavdelingen

Saksbehandler
Ane Sylvelin Lamvik
22 24 83 30

motorvogn i rute eller andre som i forbindelse med slik transport har plikter overfor passasjerene, (iv) å fastsette at den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn i rute eller andre som i forbindelse med slik transport har plikter overfor passasjerene og (v) til å utpeke håndhevingsorgan som fører tilsyn med reglene om busspassasjerrettigheter.

Ny forskrift og forskriftsendringene er planlagt å tre i kraft samtidig med lovvedtak nr. 91 (2013-2014).

Forslag til ny forskrift og forskriftsendringene innebærer konkret at de materielle rettighetene i forordningen implementeres gjennom en ny gjennomføringsforskrift. Det gjøres en mindre endring i yrkestransportforskriften for å tilpasse reglene til forordningen.

Transportklagenemndforskriften endres for både å etablere en nasjonal klageordning for busspassasjerer som forordningen krever, og for å innlemme passasjerer med sporvei, tunnelbane og forstadsbane i klagenemnda.

1 Bakgrunn

Forordningen trådte i kraft i EU 1. mars 2013, og ble vedtatt av EØS-komiteen i beslutning 115/2015 av 30. april 2015. Beslutningen ble tatt med forbehold om Stortingets samtykke, som normalt vil bli gitt innen 6 måneder fra EØS-komiteens vedtak.

Forordninger skal tas inn i norsk rett som sådan, jf. EØS-avtalen art. 7a. Dette innebærer at forordningen vil bli gjort gjeldende som norsk forskrift.

Departementet foreslår at forordningens materielle rettigheter bli gjennomført i en egen gjennomføringsforskrift. Forordningen pålegger også statene å opprette et eget klageorgan for å løse tvister mellom passasjerer og den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn i rute eller andre som i forbindelse med slik transport har plikter overfor passasjerene. Som oppfølging av dette velger departementet å endre den eksisterende transportklagenemndforskriften.

2 Nasjonale ordninger som går lenger enn det forordningen krever

Forordningen er en minimumsforordning. Utover en ren implementering av forordningen foreslår departementet på enkelte punkter å gå lenger enn det forordningen krever.

2.1 Assistanse på terminaler

Forordningen pålegger statene å tilby assistanse for personer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet på utpekte terminaler. I utgangspunktet gjelder disse rettighetene kun for passasjerer som reiser med ruter som har planlagt ruteavstand på minst 250 km. I forbindelse med lovforslaget la departementet opp til at man ville følge forordningens system. Flere høringsinstanser og Stortingets transport- og kommunikasjonskomité påpekte at behovet for assistanse er like stort på kortere reiser.

Departementet er enig i at behovet for assistanse vil være like stort for reisende på ruter med planlagt rutelengde under 250 km. Departementet foreslår derfor å ikke skille mellom

passasjerer som reiser med bussruter på over eller under 250 km, slik at tilbudet om assistanse blir tilgjengelig for alle reisende på de knutepunktene som blir utpekt.

Departementet ønsker imidlertid å vinne erfaring med ordningen ved at det innledningsvis pekes ut et begrenset antall knutepunkter.

Departementet foreslår at Vegdirektoratet peker ut de aktuelle knutepunktene.

2.2 Transportklagenemndas ansvarsområde

Som en oppfølging av Stortingets lovvedtak nr. 91 (2013-2014) legger departementet i forskriftsendringen opp til at Transportklagenemnda skal behandle klager fra busspassasjerer. Nemndas ansvarsområde vil omfatte alle sider av rettsforholdet mellom passasjerer og transportselskapet, jf. omtale i Prop. 85 L (2013-2014).

2.3 Klagerett for passasjerer med sporvei, tunnelbane og forstadsbane

Samtidig som busspassasjerrettighetsforordningens regler om et nasjonalt klageorgan for busspassasjerer blir gjennomført, ser Samferdselsdepartementet det som naturlig at også klager fra passasjerer med sporvogn, tunnelbane og forstadsbane behandles av et nasjonalt klageorgan. Disse transportformene er, særlig i de store byene, nært integrert med busstransport. Samferdselsdepartementet foreslår derfor å innlemme sporvogn, tunnelbane og forstadsbane i Transportklagenemnda samtidig med at nemndas virkeområde utvides til å omfatte buss. I lovvedtak 91 (2013-2014) har Stortinget sluttet seg til dette forslaget.

3 Klagerett for passasjerer utenfor rute

Når det gjelder busspassasjerer som reiser med buss utenfor rute (turvogn) er disse ikke omfattet av forordningens regler om klageorgan. De materielle reglene som gjelder for disse passasjerene er i stor grad dekket av gjeldende rett, som forbud mot diskriminering basert på nasjonalitet og funksjonsnedsettelse, jf. høringsnotatet punkt 2.2.2.

Hoveddelen av de materielle rettighetene som følger av forordningen er knyttet til rutegående transport som reglene ved forsinkelse og kansellering. Disse kan ikke gjøres gjeldende for passasjerer med turvogn, der det er passasjerens som bestemmer avgangssted, avgangstid og ankomststed for bussreisen. Turvogntransport har her større likheter med drosjetransport enn rutegående busstransport.

I og med at de materielle rettighetene som følger av forordningen for persontransport utenfor rute er begrensede, og at forordningen ikke medfører plikt til å etablere en nasjonal klageordning for denne type transport, har departementet ikke foreslått en nasjonal klageordning for persontransport utenfor rute tilknyttet Transportklagenemnda. Spørsmålet om å etablere en nasjonal klageordning for persontransport utenfor rute vil departementet vurdere i forbindelse med den kommende implementering av direktivet om alternativ tvisteløsning på forbrukerområdet (ADR- direktivet).

4 Organisering og finansiering av klagenemnda

Når det gjelder organisering av et nasjonalt klageorgan er det opp til medlemslandene å velge hvordan dette vil organiseres og finansieres, så lenge organet er frittstående fra bussnæringen.

4.1 Organisering av klagenemnda

Departementet har i Prop 85 L (2013-2014) sagt at vi vil komme tilbake til organiseringen av klageorganet. Departementet vil påpeke at Transportklagenemnda i dagens regelverk har frihet til å selv velge sin egen nemndsstruktur, og at det er valgt separat nemnd for luftfart og jernbane. Departementet viser til at Justis- og beredskapsdepartementet arbeider med å etablere en klageordning for båtpassasjerer. Vi mener derfor det er hensiktsmessig og avventende dette arbeidet, og i dialog med nemnda avklare hva som vil være en hensiktsmessig nemndstruktur. Departementet pålegger derfor ikke nemnda organisere seg på en bestemt måte på det nåværende tidspunkt. Departementet anser det likevel som naturlig å se buss, sporvei, tunnelbane og forstadsbane i sammenheng som én sektor når det gjelder finansiering, se høringsnotatet punkt 3.6.3.3.

4.2 Gebyrfinansiering av klagenemnda

I samsvar med lovvedtak nr. 91 (2013-2014) jf. Prop 85 L (2013-2014) foreslår departementet at klagenemnda skal finansieres i likhet med den måten Transportklagenemnda er finansiert i dag. Departementet foreslår derfor at det for busstransport skal være løyvehaveren eller den som har løyvefritak for rutetransport, som for eksempel administrasjonsselskapene i fylkeskommunen som skal pålegges gebyr for finansiering av nemnda.

Departementet foreslår at for sporvei, tunnelbane og forstadsbane vil gebyransvaret bli pålagt det selskap eller organ som har transportøransvaret.

5 Andre problemstillinger

5.1 Forholdet mellom Transportklagenemnda og Finansklagenemnda

I forbindelse med høringen av forslaget til endringer i yrkestransportlova påpekte Justis- og beredskapsdepartementet at det vil kunne oppstå spørsmål om forholdet mellom Transportklagenemndas ansvarsområde og Finansklagenemndas behandling av saker etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova). Departementet viser til at transportklagenemndeforskriften § 6-1 b) gir adgang til å avvise hele eller deler av klage som hører mest naturlig inn under annet klageorgan. Etter denne bestemmelsen vil saker etter bilansvarsloven kunne avvises fra Transportklagenemnda.

5.2 Sammensetningen av styret i Transportklagenemnda

I forbindelse med at Transportklagenemnda utvides til å omfatte flere transportformer, er det behov for å vurdere endringer i sammensetningen av styret i nemnda. Samferdselsdepartementet foreslår å utvide styret i Transportklagenemnda for å gjenspeile utvidelsen av nemndas kompetanse, og gi disse transportformenes representanter tilgang til styret. Samferdselsdepartementet foreslår også forbrukersiden skal utvides i styret for å opprettholde eksisterende balanse mellom tjenesteytere og representanter for brukersiden. .

Dette medfører et forslag om at styret skal bestå av seks medlemmer totalt, tre fra tjenesteyterne, to fra forbrukersiden og en nøytral leder. Begge sider skal ha like mye vekt, og passasjerrepresentantene skal derfor ha til sammen tre stemmer, se høringsnotatet punkt 3.4. Vi ber særskilt om innspill fra høringsinstansene om dette er en hensiktsmessig løsning.

5.3 Forholdet til direktivet om alternativ tvisteløsning på forbrukerområdet (ADR-direktivet) Europarlaments- og rådsdirektiv nr. 11/2013 om alternativ tvisteløsning i forbindelse med forbrukertvister og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 og direktiv (EF) nr. 22/2009 (ADR-direktivet) krever at medlemsstatene innfører et tilbud om alternativ/utenrettslig tvisteløsning for de fleste varer og tjenester på forbrukerområdet. Barne-, og likestillings- og inkluderingsdepartementet (BLD) er ansvarlig for gjennomføring av direktivet i norsk rett. Samtidig vil de enkelte departementer som har eksisterende tvisteløsningsordninger sørge for at disse oppfyller direktivets krav.

I tråd med tilsvarende lovgivning fra EU inneholder direktivet detaljerte krav til blant annet klageorganets sammensetning, kompetanse, saksbehandling og informasjon til forbrukere. Samferdselsdepartementet vil tilpasse reglene i Transportklagenemndforskriften til kravene i direktivet. Disse forskriftsendringene vil bli sendt på en egen høring i forbindelse med at BLD fremmer forslag for Stortinget om gjennomføring av ADR-direktivet i norsk rett.

6 Høringsprosessen

Vi ber om at høringsinstansene vurderer behovet for og eventuelt sørger for oversendelse av dette brevet til berørte underinstanser.

Høringsbrevet med forslag til forskriftsendringer blir også lagt ut på departementets hjemmeside på nettet og også andre enn høringsinstansene inviteres til å komme med merknader innen høringsfristens utløp.

Frist for å komme med merknader i høringen er **26. september 2015.**

Med hilsen

Anne-Lise Junge Jensen (e.f.)
avdelingsdirektør

Ane Sylvelin Lamvik
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Adresseliste

Offentlige etater:

Alle departementene

Alle fylkeskommunene

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)

Forbrukerombudet

Jernbaneverket

Likestillings- og diskrimineringsombudet

Luftfartstilsynet

Regjeringsadvokaten

Statens jernbanetilsyn

Vegdirektoratet

Andre aktører:

Akademikerne

AKT (Agder kollektivtrafikk AS)

Arbeidsgiverforeningen Spekter

AtB AS

Avinor

Brakar- Buskerud kollektivtrafikk AS

Fagforbundet

Forbrukerrådet

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon

Hovedorganisasjonen Virke

Kollektivtrafikkforeningen c/o Akershus fylkeskommune

KS- Kommunenes interesse- og arbeidsgiverorganisasjon

Landsorganisasjonen i Norge

NHO Transport
Norges Handikapforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Kommuneforbund
Norsk Lokomotivmannsforbund
Norsk Transportarbeiderforbund
NSB AS
Næringslivets Hovedorganisasjon
Ruter AS
Transportbrukernes fellesorganisasjon
Transportklagenemnda v/Norsk ReiselivsForum
VKT AS (Vestviken Kollektivtrafikk)
Yrkesorganisasjonenes sentralforbund
Yrkestrafikkforbundet