



Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: BS	S.BEH. EC
22 DES. 2008	
S.NR.: 07, 1070-27	
ARKIV: 7725/	AVSKREVET:

EFTA

Henvendelse til: Elling Olav Longva
Tlf.: 22 45 53 78
Faks: 22 45 53 20
E-post: elling.olav.longva@jbv.no

Dato: 19 DES 2008
Saksref.: 08/04992 SJS 008
Deres ref.: 07/1070-EC
Vedlegg: -

Høring – Utkast til lov om endring i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m (jernbaneloven) og utkast til lov om endring lov av 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven)

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet datert 16. oktober 2008 vedrørende ovennevnte høring.

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 gjennomføres i norsk rett som en EØS-forpliktelse, og vi deler departementets syn om at dette nødvendiggjør endringer i jernbaneloven og i jernbaneansvarsloven.

Vi har ikke merknader til utkast til endringer i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven.

Nedenfor har vi kommentert hvilke økonomiske og administrative konsekvenser gjennomføringen av forordningen og lovendringene vil innebære for Jernbaneverket. I tillegg har vi noen kommentarer til den videre prosessen med å gjennomføre forordningen i norsk rett, samt merknader til noen av bestemmelsene i forordningen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Enkelte av kravene i forordningen kan medføre at bemanningen på noen stasjoner må økes. I den grad Jernbaneverket får ansvaret for dette, vil det bety ekstra kostnader i form av beredskap og personale dersom dette ikke kan inkluderes i eksisterende ordninger. Det vil kunne medføre administrative konsekvenser hvis det må etableres nye ordninger.

Forordningen inneholder et krav om at det skal være mulig for funksjons- og bevegelseshemmede å melde inn behov for assistanse. Hvis det er et slikt behov flere steder under en reise, skal det bare være nødvendig å melde inn behovene en gang og

til kun en stasjonsansvarlig eller et jernbaneselskap. Dette kravet vil kreve et system for mottak, håndtering og distribusjon av slik informasjon. Det vil medføre både økonomiske og administrative konsekvenser å etablere og drifte et slikt system.

Merknader til bestemmelser i forordningen

Artikkel 1 og 2

Forordningen gjelder jernbanevirksomheter som har lisens i henhold til direktiv 95/18/EF. Dette vil innebære at også jernbaneforetak som driver med museumstog, chartertog o.l. og som har slik lisens omfattes av de nye bestemmelsene. En del av de nye bestemmelsene, som for eksempel bestemmelsene om erstatningsansvar ved forsinkelser og innstillinger, skal primært sikre passasjerrettigheter ved ordinær passasjertransport. Vi stiller spørsmål til om det er hensiktsmessig å la alle forordningens bestemmelser gjelde fullt ut for museumstog, chartertog o.l.

Kapittel V

I forordningens kapittel V er det bestemmelser som skal sikre at handikappede og bevegelseshemmede personer ikke forskjellsbehandles. Jernbaneverket er positiv til at dette inngår som en del av regelverket om passasjerers rettigheter og forpliktelser, og det passer med de tiltak og investeringer Jernbaneverket gjør for å tilrettelegge for at infrastrukturen skal være tilrettelagt for alle (universell utforming). Vi har imidlertid noen kommentarer til bestemmelsene i forordningen som vi håper departementet kan klargjøre ved utforming av forskriften som gjennomfører forordningen.

Det følger av artikkel 22 at den stasjonsansvarlige skal bistå med assistanse. Vi legger til grunn at dette kravet retter seg både mot infrastrukturforvalter og togselskap. Vi legger videre til grunn at infrastrukturforvalter bør ha ansvar for slik bistand på stasjon mens togselskapet bør ha ansvar for dette ved på- og avstigning på tog. Dette fremkommer ikke klart av forordningen. Vi anmoder departementet om å klargjøre i forskriften hva henholdsvis infrastrukturforvalter og jernbaneselskap har ansvar for.

Forordningen skiller mellom bemannede og ikke-bemannede stasjoner. Forordningen klargjør ikke hva som ligger i disse begrepene. For eksempel stiller vi spørsmål til om en stasjon med kun tpx/togekspeditør er bemannet eller ikke. Stillingen tpx/togekspeditør er en funksjon som kun er knyttet opp mot togfremføring og ivaretagelse av sikkerhet på jernbanen, og kan etter vår oppfatning ikke pålegges oppgaver i forbindelse med assistanse til reisende med særskilte behov. Dermed bør ikke en stasjon med kun tpx/togekspeditør anses som bemannet. Videre er det slik at på grunn av den teknologiske utvikling er det stadig færre stasjoner som er bemannet. På denne bakgrunn anmodes det om at departementet i forskriften klargjør hva som ligger i begrepene bemannet og ikke bemannet, og eventuelt vurderer om det skal brukes et annet kriterium for når regler i forordningen kommer til anvendelse.

Etter vår oppfatning er det videre uklart om kravet i artikkel 24 til bestilling av assistanse 48 timer i forveien gjelder alle stasjoner eller om det kun gjelder bemannede stasjoner. Vi anmoder departementet om å klargjøre dette.

I departementets notat fremgår det av punkt V d) at stasjonsansvarlig eller annen myndighet skal utpeke steder på eller utenfor stasjonen, der funksjonshemmede kan meddele sin ankomst og be om assistanse, jf. forordningens artikkel 24 d). Det er uklart for Jernbaneverket hva som ligger i dette kravet. Et eventuelt krav om at Jernbaneverket skal være ansvarlig for å opprette en lokal universell kommunikasjonsløsning på alle stasjoner hvor det vil være aktuelt for jernbaneforetakene å tilby assistanse, vil også ha økonomiske konsekvenser. Etablering og markering av et møtepunkt eller skranke, eventuelt med taktile henvisningsskilt og ledelinjer, vil kunne inngå i oppgraderingsprosjekter. Imidlertid er det ingen gode løsninger for hvordan ledelinjer kan utformes for vinterbruk. Tilstrekkelig oppvarming av alle atkomster og andre offentlige arealer slik at disse vil være is- og snøfrie de meste av vinteren vil ha økonomiske konsekvenser. På bakgrunn av ovennevnte anmodes departementet om å klargjøre hva som ligger i dette kravet.

Jernbaneverket finner videre grunn til å stille spørsmål om hvor store/tunge hjelpemidler stasjonene skal være tilrettelagt for. Så vidt vi kan se inneholder ikke forordningen bestemmelser om dette, men vi stiller spørsmål til om det bør vurderes om det skal være anledning til å avvise de tyngste rullestolene. Det har både sikkerhetsmessige og økonomiske konsekvenser om ramper m.v. skal dimensjoneres for det tyngste kjente utstyret. Dette vil ikke minst ha konsekvenser om bord i togene, men også elementer i reisekjeden som Jernbaneverket har ansvaret for, eksempelvis mobile ramper.

Artikkel 26

Det fremgår av artikkel 26 at infrastrukturforvalter gjennom avtale med offentlige myndigheter skal treffe "passende tiltak" for å ivareta passasjerers sikkerhet. Jernbaneverket legger til grunn at denne vage formuleringen utfylles ved regelverk om jernbanesikkerhet, jf. særlig sikkerhetsforskriften som gjennomfører sikkerhetsdirektivet i norsk rett. Vi legger videre til grunn at dersom kravene i sikkerhetslovgivningen oppfylles, så oppfylles også kravene til sikkerhet i passasjerrettighetsforordningen.

Etter vår oppfatning er det hensiktsmessig at Jernbaneverket, på bakgrunn av sin rolle i forbindelse med utvikling av stasjoner m.v., har en vid adgang til å inngå slike avtaler, samt at Jernbaneverket har en myndighetsrolle ved utforming og inngåelse av slike avtaler med jernbaneforetakene, og etter vårt syn er det en fordel om dette også fremgår av forskriften.

Den videre prosessen med å gjennomføre forordningen i norsk rett

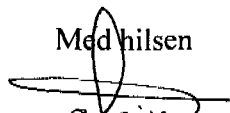
Som nevnt er Jernbaneverket positiv til at forordningen gjennomføres i norsk rett ved lovendringer i jernbaneloven og jernbaneanvarsloven.

Det fremgår imidlertid av ovennevnte at vi ved vår gjennomgang av forordningen har funnet en del uklarheter som med fordel kan klargjøres i forskriften før forordningen blir bindende regelverk i Norge. Vi vil spesielt anmode departementet om å klargjøre

ovennevnte punkter, samt klargjøre hva henholdsvis infrastrukturforvalter og togselskaper etter forordningens kapittel V er ansvarlig for.

Jernbaneverket anmoder også om at forskrifter som skal gjennomføre forordningen sendes på høring før de trer i kraft, og hvor Jernbaneverket får anledning til å komme med kommentarer til konkrete punkter i utkast til forskrift.

Med hilsen


Stein O. Nes
Assisterende jernbanedirektør


Torkil Eckhoff
Juridisk direktør