

Samferdselsdepartementet  
Att: Øyvind Ek  
Luft-, post og teleavdelingen  
Pb 8010 Dep  
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: LS	S.BEH.: TRR
10 JAN. 2008	
S.NR.: 05, 735-35	
ARKIV: 741-0	AVSKREVET:



Vår dato: 09.01.2008  
Vår ref.: Tore Amblie  
Bjørback

## **Høring: Etablering av felles regler om rettigheter for passasjerer med redusert mobilitet i forbindelse med lufttransport – Ny forskrift vedr EU forordning 1107/2006**

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev, datert 20.11.2007, med høringsfrist 4.1.2008, samt til samtale med departementet der vi gis anledning til å forlenge denne fristen til 9.1.2008.

### **EU forordning 1107/2006**

Forordningen har todelt formål; Dels gir den et vern som skal hindre at passasjerer med funksjonsnedsettelse (i denne sammenheng; PRM) nektes ombordstigning som følge av funksjonsnedsettelsen. Dels regulerer den plikten til å tilby en assistansetjeneste ved lufthavnene.

#### **Vern mot ombordstigningsnekt**

Vår erfaring med luftfart som trafikkform er at den på flere områder har vært operatør-styrt. Vi sikter her til at det enkelte flyselskap eller den enkelte reiseoperatør har etablert sine regler og rutiner som har gjort tilbudet svært ulikt fra selskap til selskap. Mens passasjerer generelt kanskje først og fremst har opplevd dette som ulikheter i servicenivå og komfort, har dette medført betydelige forskjeller for passasjerer med funksjonsnedsettelse. Ofte med diffus henvisning til sikkerhet, har ulike selskaper dels nektet funksjonshemmede å reise, dels pålagt dem å ha med egne assistenter, dels gitt ulike begrensninger/avgifter for medbragte hjelpemidler, m.m. Dette har vært en diskriminerende praksis som har gitt reisende med funksjonsnedsettelse et kvalitativt dårligere tilbud. Forskjellen i praksis

mellom selskapene har også gjort det vanskelig å orientere seg om hvilke regler som faktisk gjelder ved den enkelte reise.

I så måte har vi klare forventninger til at forordning 1107/2006 vil bidra til å redusere diskrimineringen og innføre et regime som er mer generelt, og lett å forholde seg til. Vi forutsetter at forordningen vil redusere det enkelte selskaps sin mulighet til å operere med egendefinerte begrensninger. Dette begrunner vi med at artikkel 4 nr. 1 begrenser selskapenes adgang til å nekte ombordstigning av sikkerhetshensyn til å gjelde sikkerhetskrav fastsatt i overnasjonal eller nasjonal lovgivning eller sikkerhetskrav som ligger i konsesjonsbestemmelsene. Den samme begrensningen er i artikkel 4 nr 2 knyttet til flyselskapenes adgang til å kreve at funksjonshemmede passasjerer må medbringe egen assistent.

Vi kunne ønsket oss en bedre presisering i artikkel 4 nr 1a av hvilke sikkerhetshensyn som skulle kunne godtas som gyldig grunn for å nekte ombordstigning. Dette ville ytterligere ha sikret funksjonshemmedes rettigheter ved å hindre sikkerhetskrav i nasjonal lovgivning eller konsesjonsbestemmelser i å virke diskriminerende. Dette anser vi imidlertid ville kreve endringer i forordningen.

I forhold til forordningen vektlegger vi for øvrig at EU-kommisjonen har påpekt at de enkelte land ved sin implementering kan velge å gå lengre enn selve forordningen. Denne muligheten vil vi hevde må anvendes ved implementering i norsk lovverk (se nedenfor vedr kvalitetsstandarder til assistansetjenesten).

### **Rett til assistanse i lufthavner**

Norges Handikapforbund er opptatt av at lufthavnene utformes etter prinsippet om universell utforming. Dette bidrar til at flest mulig kan gjennomføre en reise på egenhånd, og reduserer derigjennom behovet for bistand. Universell utforming bidrar samtidig til effektiv trafikkavvikling for alle passasjerer, og har derfor også positiv betydning for transportøkonomien. Imidlertid vil det alltid være noen som har behov for assistanse, og behovet vil øke med økende flyplass-størrelse og lufttrafikk.

Det er derfor positivt at forordningen rettighetsfester assistansen, og pålegger flyplassene å tilby en tjeneste som ikke økonomisk belaster passasjerer med funksjonsnedsettelse mer enn andre.

Forordningen skiller mellom lufthavner utfra størrelse, og pålegger de som har et passasjerantall over 150 000 passasjerer pr år å fastsette en kvalitetsstandard for assistansetjenesten.

Med Norges bosetningsmønster og folketall innebærer dette at kun 1/3 av Avinors lufthavner omfattes av forordningens krav på dette punkt. Vi synes det vil være svært urimelig hvis 2/3 av lufthavnene ikke skulle ha krav på seg til å fastsette en slik standard, og er redd for at dette vil kunne medføre en dårligere og ujevn tjeneste. Vi synes derfor at Norge her burde benytte muligheten til å gå lengre enn det forordningen krever.

### **Forskriften**

Vi forstår høringsbrevet dit hen at departementet vurderer å fastsette en egen nasjonal forskriftsfastsatt minstestandard som skal gjelde som kvalitetsstandard for alle lufthavner, og som skal være basert på de standardene Avinor AS og brukerorganisasjonene er i ferd med å utarbeide. Denne forskriftsfastsatte minstestandarden skal dessuten være så klar at det kan ilegges overtredelsesgebyr. Dette siste er sterkere enn en kvalitetsstandard etter forordningens artikkel 9. Siden denne nasjonale standarden ikke foreligger, foreslås forskriften med en tom § 4, og tanken er å senere fylle denne gjennom en endringsforskrift.

Siden artikkel 9 krever at en kvalitetsstandard for assistansetjenesten ved lufthavner med over 150 000 passasjerer pr år må vedtas før forordningens ikrafttredelse 26. Juli 2008, forstår vi høringsbrevet slik at arbeidet med implementering av kvalitetsstandarder vil foregå i to trinn:

- 1) At Avinor AS og brukerorganisasjonene fremforhandler en kvalitetsstandard for assistansetjenesten ved lufthavner over 150 000 passasjerer pr år, og som vil virke for disse lufthavnene fra 26.juli 2008.
- 2) At departementet på bakgrunn i ovennevnte standard utarbeider en nasjonal minstestandard som skal gjelde som kvalitetsstandard for alle lufthavner.

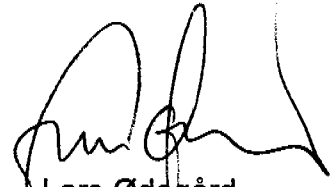
Selv om vi ideelt sett ville foretrukket at hele "standardpakken" forelå ved behandling av herværende forskrift, har vi forståelse for denne måten å behandle problemstillingen på. Vi forutsetter at arbeidet med den nasjonale standarden gis prioritet slik at den kan tre i kraft så raskt som mulig etter forordningens ikrafttredelse. Med parallelle prosesser burde dette være mulig. Vi forutsetter likeledes at den nasjonale minstestandarden baserer seg på den standard som nå er underveis fra Avinor og brukerorganisasjonene.

\* \* \*

Avslutningsvis vil vi påpeke at virkningen av forordningen sterkt vil avhenge av håndhevelsen. Dette ansvaret er i forskriftens § 3 gitt til Luftfartstilsynet. Vi forutsetter derfor at tilsynet tilføres tilstrekkelig ressurser og prioriterer håndhevelsen tilstrekkelig, slik at det diskrimineringsvern for passasjerer med funksjonsnedsettelse som forordningen intenderer, også blir virkelighet.

Med vennlig hilsen  
Norges Handikapforbund

  
Eilin Reinaas /s/  
Forbundsleder

  
Lars Ødegård  
Generalsekretær