



ADHD Norge • Afasiforbundet i Norge • Autismeforeningen i Norge • Cerebral Parese-foreningen • Dysleksiforbundet i Norge • Forbundet Tenner og Helse • Foreningen for Blødere i Norge • Foreningen for El-overfølsomme • Foreningen for Fragilt X-Syndrom • Foreningen for Hjertesyke barn • Foreningen for Kroniske Smertepasienter • Foreningen for Muskelsyke • Foreningen for Søvnnykdommer • Hørselhemmedes Landsforbund • Intereseforeningen for LMBB syndrom • Klinfelterforeningen i Norge • Landsforbundet for Utviklingshemmede og Pårørende • Landsforeningen Alopecia Areata • LHL, Landsforeningen for hjerte- og lungesyke • Landsforeningen for Huntingtons Sykdom • Landsforeningen for kombinert syns- og hørselshemmede/døvblinde • Landsforeningen for Nyrepasienter og Transplanterte • Landsforeningen for Overvektige • Landsforeningen for Pårørende innen Psykiatri • Landsforeningen for Trafikkskadde i Norge • Landsforeningen mot Fordøysessykdommer • Leverforeningen • Marfanforeningen • Mental Helse Norge • Momentum • Morbus Addisons Forening • Multippel Sklerose Forbundet i Norge • Norges Astma- og Allergiforbund • Norges Blindeforbund • Norges Diabetesforbund • Norges Døveforbund • Norges Fibromyalgi Forbund • Norges Migreneforbund • Norges Myalgisk Encefalopati Forening • Norges Parkinsonforbund • NORILCO • Norsk Cøliakforening • Norsk Dysmeliforening • Norsk Epilepsiforbund • Norsk Forbund for Svaksynte • Norsk Forening for Analatresi • Norsk Forening for Cystisk Fibrose • Norsk Forening for Ehlers-Danlos Syndrom • Norsk Forening for Nevrofibromatose • Norsk Forening for Osteogenesis Imperfecta • Norsk forening for Tuberos Sklerose • Norsk Hemokromatoseforbund • Norsk Immunsviktforening • Norsk Intereseforening for Kortvokste • Norsk Intereseforening for Stamme • Norsk Keratoseforening • Norsk Kraniofacial Forening • Norsk Landsforening for Laryngektomerte • Norsk Lymfødemforening • Norsk Porfyriforening • Norsk Psoriasisforbund • Norsk Revmatikerforbund • Norsk Thyreoidaeforbund • Norsk Tourette Forening • SpProstatakreftforeningen (PROFO) • Ryggforeningen i Norge • Ryggmarksbrokk- og Hydrocephalusforeningen • Rådgivning om spiseforstyrrelser • Støtteforening for Kreftsyke Barn • Turner Syndrom Foreningen i Norge

Samferdselsdepartementet

Att: Arnfinn Øen

Pb 8010 Dep

0030 Oslo

MOTTATT

31 AUG 2009

Vår fil: B09-BTL016

Vårt arkiv: 402

Saksbeh: Berit Th. Larsen

Oslo, 28. august 2009

## Høring – forslag til forordning om passasjerrettigheter i vegtransportsektoren

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er paraplyorganisasjon for 70 ulike organisasjoner av funksjonshemmede og kronisk syke, med over 330 000 medlemmer. Mange av våre medlemmer opplever utfordringer ved bussreiser, et viktig område fordi buss er det vanligst benyttede kollektivtransportmidlet. Mange av utfordringene kan løses med universell utforming, men assistanse og service er likevel viktig som et supplement. Vi er derfor glad for at det nå kommer et norsk regelverk som regulerer passasjerrettigheter i vegtransportsektoren.

FFOs hovedinntrykk av forslaget til forordning er at mye er ivaretatt når det gjelder assistanse og service til funksjonshemmede reisende. Likevel er det ting vi savner, og enkelte ting som vi mener ikke er gode nok. Noen av innspillene ligner de vi har hatt i høringsrundene om tilsvarende passasjerrettigheter for reiser med tog og fly.

### Begrepsbruk og definisjoner

FFO har ved nesten samtlige høringer angående implementering av direktiver og forordninger på transportområdet påpekt at begreper og definisjoner som brukes om funksjonshemmede og kronisk syke ofte er upresise og til tider misvisende, og heller ikke i dette dokumentet har departementet fått dette riktig. Man bruker begrepet "bevegelseshemmede" der det er mer riktig å bruke "personer med nedsatt funksjonsevne", og noen steder brukes begge deler. Dette bør strammes opp, og gjennomgående bør begrepet "personer med nedsatt funksjonsevne" brukes. Bevegelseshemmede er inkludert i denne gruppen.

FFO tror årsaken til at begrepene sammenblandes er oversettelsen av innholdet i det engelske begrepet Persons with Reduced Mobility (PRM), som ofte brukes innen transportområdet (også her hjemme). Man oversetter "reduced mobility" til "bevegelseshemmet", noe som innskrenker forståelsen til kun én gruppe funksjonshemmede. Innholdet i begrepet PRM internasjonalt innebærer en bredere forståelse av grupper som opplever problemer i reisesituasjon, og som gjerne har behov for assistanse.

FFOs innspill er i hovedsak knyttet til kap III, samt vedlegg I og II.



## **Personer med nedsatt funksjonsevnes rettigheter**

Det er positivt at det i kapittel III slås fast at det er forbudt å nekte personer med nedsatt funksjonsevne ombordstigning, men det åpnes likevel for dette hvis det foreligger sterke sikkerhetsmessige årsaker til å nekte. Man kan også nekte ombordstigning hvis det er fysisk umulig å ta om bord eller befordre den reisende. I de fleste tilfeller vil nok dette siste dreie seg om personer som har med seg en rullestol som ikke får plass i bagasjerommet eller inne i bussen.

De samme unntakene gjelder forskriftene om passasjerrettigheter i fly og tog, og FFO ser at det finnes noen fysiske begrensninger for rullestoler i transportmidler. I nye krav til busser er det imidlertid tatt inn krav om avsetting av plass til rullestol, og de fleste rullestoler vil få plass inne i bussen. Denne betingelsen vil derfor ikke bli svært sentral, slik vi ser det, med mindre flere rullestolbrukere skal reise samtidig.

Vi har imidlertid ikke noen klar forestilling om hva som kan være sikkerhetsmessige grunner til at en person med nedsatt funksjonsevne ikke kan tas med i buss. Dette punktet i forskriften må håndheves strengt for å hindre misbruk, og det er viktig at man krever skriftliggjøring av årsaken til å nekte. Hvis årsaken for eksempel er at det mangler innfestingsløsninger for rullestol, må pålegg om å få montert dette være løsningen fremfor å nekte ombordstigning.

FFO er glad for at mulighet for bruk av sanksjoner ligger i forordningen, og at disse skal være "effektive, stå i forhold til overtredelsen og ha avskrekkende virkning". Sanksjoner er viktig for realisering av innholdet i forslaget, og FFO har savnet dette virkemidlet eksempelvis i andre forskrifter på transportområdet og i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

### **Assistanse i terminal og om bord**

Når det gjelder assistanse i bussterminal, ser vi at det legges opp til at behov for dette må meldes 48 timer før reise, og at man skal møte opp ved assistansepunkt mellom 30 til 60 minutter før reisens start. Det stilles lignende krav til assistanse i fly og tog (selv om oppmøte ved flyreiser er satt noe tidligere), men FFO mener dette er for strenge krav i forhold til bussreiser. Vi håper departementet ser på dette på nytt når en nasjonal forskrift skal utarbeides. Det gir ingen mening at man skal vente i terminalen opp til en time for å komme om bord i bussen.

Når det gjelder reiser som starter og stopper utenfor terminaler, altså ved holdeplasser, gjelder også 48-timersregelen. Det vil si at bussjåføren i god tid skal vite at det står en person som trenger assistanse på bussholdeplassen, og hvilken assistanse vedkommende trenger. Dette blir meningsløst i forhold til reiser med by- og forstadsbusser, som ofte skjer spontant og over kortere avstander. Når det gjelder reiser med ekspressbuss, kan det muligens fungere i noen tilfeller å si fra på forhånd, men FFO mener dette også i de fleste tilfeller bør være unødvendig.

Den servicen eller assistansen man har krav på ved bussreiser, er godt beskrevet i vedlegg I til forskriften. I vedlegg II beskrives også grundig hvilken opplæring personell som er i kontakt med de reisende skal ha i å møte og utføre assistanse for mennesker med funksjonsnedsettelse. FFO mener dette bør gi god nok kompetanse til å utføre service eller assistanse uten å vite om det på forhånd. Unntaket kan være hvis en blind person skal reise på egen hånd, og ikke får reist fordi bussen kjører rett



forbi (han/hun vet ikke hvilken buss han/hun skal stoppe). I slike tilfeller bør man ha mulighet til å forhåndsvarsle busselskapet. Det er svært viktig at det etableres gode systemer for å få slik informasjon fram til føreren av bussen. Men FFO mener generelt at det vil være urimelig å stille krav om forhåndsvarsling til alle som trenger litt assistanse under reisen.

### **Krav til assistanse**

Som nevnt er assistansekravene 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 kravene er beskrevet i vedlegg I, men FFO savner en tydeligere ansvarliggjøring også av sjåføren. Det vil jo være føreren av bussen som vil være den som utfører assistansen, og vi mener det må stå tydelig at sjåføren har ansvar for dette.

Det samme gjelder for artikkel 16 punkt 3, der det står at

*"Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med stk. 1, træffer **busselskabet, forvaltningsorganet, billettudstederen og rejsebureauet** alle rimelige foranstaltninger for at yde den handicappede eller bevægelsehæmmede tilstrækkelig assistance til at kunne stige om bord i den afgående bus (...)"*

Her bør også føreren av bussen føyes til, slik at det står "busselskabet, forvaltningsorganet, billettudstederen, rejsebureauet og **føreren av bussen**".

Når det gjelder kravene i vedlegg I b) assistanse i bussen, ønsker FFO at det i første punkt tas inn at føreren av bussen også skal hjelpe passasjerer over i sete hvis vedkommende ønsker det.

I tillegg ønsker vi at følgende tilleggskrav tas inn:

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

- *komme seg av på riktig holdeplass (vårt tillegg)*

### **Ledsager/assistent**

FFO 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<sup>1</sup>. Dette er kontroversielt, fordi den gjeldende oppfatning er at flest mulig skal kunne reise selvstendig og at det skal legges til rette for dette 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.

FFO 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

<sup>1</sup> Artikkel 11 punkt 3: *Fravigelser og særlige betingelser*, s. 23



redusert pris jf nasjonale regler om ledsagerordning og ledsagerbevis. Dette siste må nedfelles tydelig i regelverket.

### Øvrige vurderinger

Samferdselsdepartementet ber høringsinstansene spesielt vurdere noen skisserte problemstillinger. Det ene gjelder forholdet mellom forslaget og gjeldende nasjonal rett, og om forslaget vil medføre noen svekkelse av eksisterende rettigheter. FFO tror ikke dette vil være tilfelle. Som departementet selv skriver i sitt høringsbrev, eksisterer det ikke mye regulering av området i dag, så forslaget vil heller være en styrking av området.

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 imidlertid viktig for FFO å understreke at universell utforming og retten til assistanse ikke må komme i konflikt, på den måten at man ved manglende tilrettelegging viser til at "men man får jo assistanse". Assistanse skal kun være et tilbud i forlengelsen av en best mulig tilrettelegging.

En annen problemstilling departementet ønsker innspill til er artikkel 2 i forslagens kapittel I *Generelle bestemmelser*, der det gis adgang til å unnta busstransporttjenester som er pålagt lignende krav som forordningen gir gjennom kontraktbetingelser. FFO 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 busstransportsektoren, som er en oppsplittet sektor.

Et annet spørsmål er hvem som skal ha ansvar for krav som stilles til bussterminalene. FFO 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 personen er kommet på plass i bussen, slik at ansvarsforholdet mellom terminal og transportmateriellet ikke er uklart.

Til sist vil vi kommentere at turvogner ikke er omfattet av forslaget, med unntak av erstatningsansvar for passasjerer og bagasje. Siden en god del bussreiser skjer med turbusser, og en stor andel av disse passasjerene er eldre mennesker, ber FFO departementet vurdere om også turvogner skal omfattes av bestemmelsene som gjelder assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne.

Når det gjelder kap II og spørsmålet om busselskapers erstatningsansvar overfor passasjerer og deres bagasje, stiller vi oss bak Landsforeningen for trafikkskaddes høringsuttalelse, der dette behandles grundig.

Med vennlig hilsen

**FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON**

Liv Arum  
Generalsekretær