

MOTTATT

- 4 SEP 2009

Samferdselsdepartementet
Att: Lone Brovold Nilsen
Transportavdelingen
Pb 8010 Dep
0030 Oslo



Vår dato: 27.08.2009
Vår ref.:Tore Amblie
Bjørback

Høring: Forslag til ny EU forordning KOM (2008) 817 om passasjerrettigheter i vegtransportsektoren samt endring av EU forordning 2006/2004

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev, datert 02.06.2009, med høringsfrist 28.8.2009, samt til samtale med departementet der vi gis anledning til å forlenge denne fristen til 02.09.2009.

EU forordning KOM (2008) 817

Forslaget til forordningen inneholder krav som generelt skal bedre busspassasjerers rettigheter, med spesiell fokus på rettigheter til personer med funksjonsnedsettelser. Det er tidligere vedtatt tilsvarende forordning for flypassasjerer (EU 1107/2006) og togpassasjerer (EU 1371/2007).

Norges Handikapforbunds erfaring med busstransport

Vi får et betydelig antall klager på reiser med buss fra medlemmer og andre funksjonshemmede. Klagene faller i to hovedgrupper; dårlig tilgjengelighet som vanskeliggjør/umuliggjør bruk, og rullestolbrukere som nektes å reise.

Vår erfaring med buss er preget av at det er svært mange aktører. Ikke nok med at det er svært mange operatørselskaper; i motsetning til tog/luft-transport finnes det også mange infrastrukturholdere. Dessuten fører ulik policy hos operatørselskapene til at sjåførene blir en viktig faktor for reisens kvalitet, for ikke å si gjennomførbarhet. Sett i forhold til luft- og

jernbanetransport er "organisasjonskartet" for busstransporten derfor langt mer komplisert, noe som vanskeliggjør vårt engasjement for å bidra til et bedre transporttilbud.

På den annen side står buss for det største omfanget av kollektivreiser, og er den transportformen som finnes så å si alle steder i landet. Busstransport har derfor svært stort potensiale for funksjonshemmede, både som tilbud og i diskrimineringsperspektiv.

Disse faktorene tilsier at passasjerrettighetene og diskrimineringsvernet bør styrkes, Norges Handikapforbund er derfor positive til at EU-kommisjonen foreslår en forordning som har dette som målsetting.

Vi vil i det følgende konsentrere oss om et utvalg problemstillinger.

Generelt

Forordningen vil utvilsomt styrke diskrimineringsvernet for passasjerer med funksjonsnedsettelse. Vi har på den annen side ikke funnet eksempler på at eksisterende rettigheter svekkes, med unntak av erstatningsreglene i artikkel 9 (s.d.).

Virkeområdet - Kap I, Art 2

Vi foreslår at rettighetene gjøres gjeldende for all rutegående busstransport, det vil si også for busstransporttjenester i byer, forsteder og regioner. Sett i lys av de mange aktørene, vil det være uoversiktlig og uhensiktsmessig å overlate til de enkelte tjenesteytelseskontrakter å ivareta disse rettighetene, så lenge de prinsipielt likevel må følge forordningens bestemmelser. Sett fra et forbrukersynspunkt er det langt enklere å forholde seg til ett sett bestemmelser.

Erstatning - Kap II, Art 9

Det er foreslått maksimalbeløp for erstatning av personlige effekter og bagasje. Dette vil kunne bidra til å svekke norske erstatningsregler og dermed nåværende rettigheter som passasjerene har. Det vil også bidra til å redusere de norske mulighetene til å tilby sterkere vern enn forordningen gir. For funksjonshemmede spesielt vil dette kunne falle uheldig ut ved at man ofte har med seg kostbare hjelpemidler. Vi foreslår derfor at det ikke innføres maksimalbeløp for erstatning.

Bussterminalene – Kap III og Vedlegg I

Høringsbrevet peker spesielt på problemstillingen knyttet til hvem som skal ha ansvaret for assistanse ved bussterminaler, siden disse ikke er organisert etter noen felles norm. Vi vil

anta at det kan være hensiktsmessig å legge ansvaret til terminalens driftsorganisasjon – der denne finnes. Der dette ikke finnes bør antakeligvis ansvaret legges på den enkelte transportoperatør som til enhver tid trafikkerer en terminal, slik at det ligger et incitament til samarbeid mellom operatørene for å yte en effektiv assistanse.

Betingelser for assistanse – Kap III, Art 16

Det er krav til at passasjerer må anmelde assistansebehov 48 timer på forhånd for at rettighetene til assistanse skal gjelde fullt ut. Norges Handikapforbund fremholder generelt at slike betingelser setter begrensninger for passasjerens muligheter til å kunne foreta spontane reiser, begrensninger som kun finnes for passasjerer med assistansebehov. Ideelt sett burde slik betingelser ikke finnes. Med tanke på bussterminalers relativt enkle utforming sammenlignet med lufthavner (og som innebærer at det enkelte assistanse-oppdrag er mindre kompleks og av kortere varighet), burde i det minste kravet til forhåndsvarsel kunne reduseres til 24 timer generelt, og kunne avskaffes helt ved terminaler med trafikk over et visst omfang.

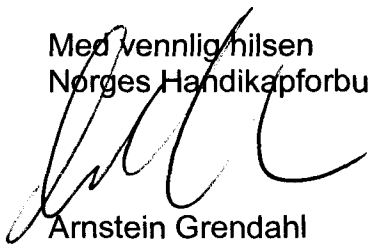
Nasjonalt håndhevelsesorgan – Kap V, Art 26

For flyreiser er det etablert en egen flyklagenemnd, som bl.a. tar seg av klager fra passasjerer med funksjonshemminger. Vi vil anbefale at det opprettes en tilsvarende "bussklagenemnd" som ivaretar alle relevante klager.

* * *

Avslutningsvis vil Norges Handikapforbund understreke viktigheten av at den enkelte nasjonalstat gis mulighet til å tilby rettigheter og vern utover det forordningen legger opp til. Dette vil være i tråd med øvrige forordninger og direktiv fra EU (for eksempel innenfor tog- og lufttransport). For Norge, som har et uttalt ønske om å ligge i forkant av utviklingen, er dette viktig.

Med vennlig hilsen
Norges Handikapforbund


 Arnstein Grendahl
 Assisterende generalsekretær


 Astrid Strøm
 Avdelingsleder