



Transportbedriftenes
Landsforening

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

28.8.2009

Høring - forslag til forordning om passasjerrettigheter i vegtransportsektoren

Transportbedriftenes Landsforening (TL) mener det er viktig å arbeide for å styrke kundefokuset i kollektivtrafikken for å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt og konkurransedyktig i forhold til bil.

TL har i samarbeid med Kollektivtrafikkforeningen arbeidet med en nasjonal standard for reisegarantier. En slik garanti vil ivareta bransjens ambisjon om å ta enda bedre vare på kundene ved driftsforstyrrelser og forsinkelser.

Målet med å innføre en Reisegaranti er å:

- Få flere, og mer fornøyde kunder
- Sikre kundene bedre rettigheter og tilgang til en effektiv og ubyråkratisk kundeoppfølging ved svikt i kollektivtilbudet
- Øke trykket i forbedringsarbeidet – og gjøre det mer målrettet
- Sikre positiv profilering av kollektivtrafikken, og et mer attraktivt kollektivtilbud på bakgrunn av oppnådde resultater

Det forslaget til passasjerrettigheter som Samferdselsdepartementet har sendt til høring er under behandling i EU-systemet, og TL har gjennom våre internasjonale organisasjoner IRU og UITP støttet forslag til endringer i det foreliggende utkast.

TLs synspunkter kan oppsummeres i følgende punkter:

1. Anvendelsesområde for forordningen

TL mener det må legges til grunn at lokal og regional busstransport skal unntas forordningen. Dette gjelder også ekspressbussvirksomheten inkl. internasjonal grensekryssende transport med regional karakter, fordi den i dag er en del av det regionale transporttilbudet.

Det norske og nordiske ekspressbusstilbudet skiller seg vesentlig fra langdistansebussene i Europa fordi det norske ekspressbusstilbudet er en del av et regionalt transporttilbud på store deler av rutestrekningene. Det i form av egne avtaler med fylkeskommunene og/eller at lokale påstigninger/avstigninger er tillatt slik at tilbudet fyller en lokal funksjon.

Det å inkludere ekspressbussvirksomheten i unntaket knyttet til virkeområdet for forordningen er nødvendig for å unngå at passasjerer på bussene kan ha ulike rettigheter avhengig av reisestrekning.

2. Erstatningsansvar for skader på passasjerer og bagasje

TL mener at det ikke er behov for særskilt regulering av busselskapene for passasjerer og deres bagasje utover det som er regulert i skadeerstatningsloven og bilansvarsloven.

TL støtter endringen fra opprinnelig forslag i 11492/09 fra kommisjonens sekretariat hvor transportører bare gjøres ansvarlig for skader som skyldes feil, uaktsomhet, fysisk og mental sykdom hos sjåfør og feil på kjøretøyet. Vi støtter ikke utvidelsen som sekretariatet gjorde når det gjelder at ansvaret skulle utvides til også å omfatte ulykker ved lasting og lossing av bagasje.

Plikt til å utbetale et forskuddsbeløp ved skade eller ulykke er kritisert av flere medlemsstater av to grunner. For det første er størrelsen på forskuddbetalingen, EUR 21 000, for høyt. For det andre burde plikten til forskuddsbetaling uten at ansvarsforholdene er klarlagt være en frivillig sak. TL støtter kritikken fra disse medlemslandene, og ønsker at forskuddsbetalingen gjøres frivillig.

TL mener at de foreslåtte satsene både for bagasje og håndbagasje er for høye. Maksimal kompensasjon bør være EUR 800 for bagasje og EUR 400 for håndbagasje.

3. Rettigheter for personer med nedsatt funksjonsevne

Når det gjelder forslaget om rettigheter knyttet til personer med nedsatt funksjonsevne mener TL at forskriften om universell utforming av motorvogner i løyvepliktig transport og kravene til universell utforming i plan- og bygningsloven vil ta hensyn til de krav som denne forordningen tar sikte på å løse.

Når det gjelder beskrivelsen av bilag I vedrørende assistanse i bussen kan disse kravene på enkelte strekninger/ruter få den konsekvens at det vil påvirke personalkostnadene. Det vil skje i de tilfeller det vil være behov for hjelpemannskap for å sikre assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne, samt at det kan gi lengre arbeidstid slik at det kreves ekstra personell for å overholde kjøre- og hviletidsforskriften.

Utdanning for hjelp til personer med nedsatt funksjonsevne bør skje innenfor rammen av direktiv 2003/59/EF, Yrkessjåførdirektivet.

4. Informasjon, klagebehandling og håndhevingsorgan

TL mener at kollektivbransjens eget forsalg til reisegaranti langt på vei oppfyller kravene som stilles i denne forordningen. I forslaget til reisegaranti legges det stor vekt på å gi riktig informasjon til kundene, sette i verk tiltak ved avvik og gi kundene gode klageordninger i det enkelte selskap.

TL mener at om forordningen blir vedtatt bør Samferdselsdepartementet sette i gang et arbeid for å utrede hvordan et håndhevingsorgan kan utformes.

5. Økonomiske konsekvenser

TL har ikke gjort en grundig analyse av økte kostnader for hele busstilbudet, men har gjort noen vurderinger knyttet til endringer i kjøre- og hviletid eller eventuelt behov for hjelpemannskap ombord i bussene. Forslaget kan medføre en økning på opptil 40 % av kostnadene dersom det blir behov for hjelpemannskap eller tilpasninger i kjøre- og hviletiden slik at det må settes inn ny sjåfør.

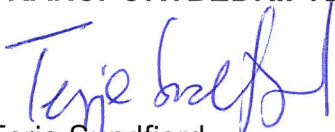
Disse kostnadsøkningene kan føre til at flere ekspressruter trolig vil legges ned fordi de vil bli ulønnsomme å drive videre.

De økonomiske konsekvensene for offentlig betalt transport forutsettes fra trafikkselskapenes side å bli dekket gjennom økte offentlige kjøp.

Avslutningsvis vil TL peke på at krav til informasjon, tilgjengelighet og klageordninger for kundene skjer best innenfor trafikkselskapene og administrasjonsselskapenes systematiske kvalitetsarbeid. Detaljreguleringen som det legges opp til i denne forordningen bør i størst mulig grad unngås.

Hilsen

TRANSPORTBEDRIFTENES LANDSFORENING



Terje Sundfjord