



Innst. 127 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 6 S (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 115/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport

Til Stortinget

Sammendrag

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 115/2015 av 30. april 2015 ble vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIX (Forbrukervern) i EØS-avtalen endret for å innlemme europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport og om endring av rådsforordning (EF) nr. 2006/2004.

Forordningen inneholder krav som skal bedre busspassasjerers rettigheter, med spesielt fokus på rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet. Forordningen tar også sikte på å fastsette busselskaperens erstatningsansvar og forpliktelser ved ulykker og kansellering og forsinkelser, minimumskrav til reiseinformasjon, samt regler om opprettelse av en klagenemnd for behandling av klager fra busspassasjerer.

Forordningen om busspassasjerers rettigheter ble vedtatt i EU 16. februar 2011, og trådte i kraft i EU 1. mars 2013.

Forordningen forbyr diskriminering basert på nasjonalitet for all rutetransport, og gir passasjerer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet befordringsrett på all rutetransport. Videre forbyr forordningen diskriminering ved reservasjon og utstedelse av billetter, samt ved på- og avstigning.

Videre pålegges busselskap, billettutsteder og reisebyrå visse plikter i de tilfeller en person med nedsatt funksjonsevne nektes ombordstigning på grunn av sin reduserte bevegelighet. Transportører som driver faste ruter, plikter å innføre en klageordning for de rettigheter og plikter som er omhandlet i forordningen.

For bussruter med en planlagt ruteavstand på 250 km eller mer, stiller forordningen krav om busselskapers erstatningsansvar i forbindelse med passasjer-skade eller død, samt skade på eller tap av bagasje.

Forordningens vedlegg setter minimumskrav til assistansen som skal ytes, og krav til opplæringen av personale.

Forordningen fastsetter minimumsrettigheter for passasjerene i tilfelle av kansellering, avgang forsinket med mer enn to timer eller overbooking.

Medlemsstaten skal utpeke et organ som får ansvar for å håndheve forordningen, samt etablere en nasjonal klagenemnd.

I avsnitt 1.3 gjøres det rede for EØS-komiteens beslutning, og i avsnitt 1.4 gjøres det rede for forholdet til norsk rett.

I avsnitt 1.5 gjøres det rede for økonomiske og administrative konsekvenser. Forordningen vil ha slike konsekvenser for det offentlige ved etableringen av et nasjonalt klageorgan og utpeking av et håndhevingsorgan. Transportklagenemnda vil utpekes som nasjonalt klageorgan, og vil ha behov for økte ressurser. Kostnadene vil dekkes inn gjennom gebyr som pålegges bussnæringen. Det legges opp til at Statens vegvesen utpekes som nasjonalt håndhevingsorgan med ansvar for å håndheve reglene i forordningen. Det forventes at tilsynsoppgavene vil medføre behov for 1–2 årsverk i Statens vegvesen.

Gjennomføring av forordningen vil medføre at i tillegg til busselskapene vil bussterminaloperatører, reisebyrå og turoperatører pålegges nye plikter. Pri-

vate aktører som blir berørt, er i første rekke transportører og terminaloperatører. Økte kostnader for bussnæringen vil medføre økning i utgiftene for fylkeskommunene, i de tilfeller der fylkeskommunen kjøper kollektivtransporttjenester.

Det konkluderes med at gjennomføring av forordningen vil styrke busspassasjerenes stilling, og harmonisere regelverket for denne transportsektoren med de reglene som gjelder for passasjerrettigheter innenfor luftfart, jernbane og sjøfart. Forordningen vil spesielt styrke rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet ved buss- og turvogntransport. Det anses som positivt at forordningen gjennomføres i norsk rett.

Samferdselsdepartementet tilrår deltakelse i EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen. Komiteen viser til at de nødvendige lovendringer for gjennomføring av forordningen ble vedtatt av Stortinget; i lov om endringer i yrkestransportlova (gjennomføring av EØS-reglar om busspassasjerrettar), 29. august 2014 nr. 63, jf. Innst. 254 L (2013–2014) og Prop. 85 L (2013–2014) om endringar i yrkestransportlova.

Komiteen viser til at gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning krever lovendring og bevilgningsvedtak, og at det derfor er nødvendig å innhente Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning i medhold av Grunnloven § 26 andre ledd.

Komiteen viser til at forordningen inneholder krav som skal bedre busspassasjerenes rettigheter, med spesielt fokus på rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne eller redusert bevegelighet. Komiteen viser til at forordningen innebærer en styrking av busspassasjerers rettigheter. Komiteen merker seg at gjennomføringen av forordningen harmoniserer regelverket for denne transportsektoren med de reglene som gjelder for passasjerrettigheter

innenfor luftfart, jernbane og sjøfart. Komiteen støtter det fremlagte forslaget.

Komiteen viser til at forordningen pålegger medlemsstater å utpeke bussterminaler hvor det skal ytes gratis assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne. Transportører som har faste ruter over 250 km og terminaloperatører skal tilby kostnadsfri assistanse. Komiteen vil i den forbindelse vise til Innst. 254 L (2013–2014) hvor assistansetjenester ble omtalt og hvor en samlet komité viste til at behovet for assistansetjenester er like stort ved korte reiser, og hvor komiteen ba departementet gi en oversikt over hvordan dette ivaretas lokalt. Departementet ble videre bedt om å vurdere hvordan en eventuelt kunne sikre en organisering og finansiering av assistansetjenester på terminaler som også omfatter den fylkesinterne kollektivtrafikken hvor det er flest reisende.

Komiteen har merket seg statsrådets svar av 19. november 2015, på spørsmål om oppfølging av komiteens merknader i Innst. 254 L (2013–2014).

Komiteen har merket seg departementets henvisning til at Transportklagenemnda i det gjeldende regelverket har frihet til å organisere nemndstruktur og at det er den som har besluttet å etablere en egen nemnd for luftfart og en for jernbane. Komiteen deler synspunktet at man i forbindelse med at klageordningen utvides til å omfatte buss, trikk, T-bane og forstadsbane, viderefører denne formelle friheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, finner grunn til å påpeke at departementet i proposisjonen ikke omtaler organisering og finansiering av assistansetjenester som forutsatt av Stortinget, og flertallet mener det er kritikkverdig dersom føringene i Innst. 254 L (2013–2014) ikke er fulgt opp av departementet på en tilfredsstillende måte.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet har merket seg at departementet i utkastet til forskrifter ikke skiller mellom passasjerer med en bussrute som har planlagt rute-lengde på over eller under 250 km. Tilbudet om assistanse blir dermed tilgjengelig for alle reisende på de utpekte terminalene. Dette innebærer at på de utpekte terminalene vil både passasjerer med fylkesintern kollektivtrafikk og fylkeskryssende ruter få tilbud om assistanse på en egnet måte.

Disse medlemmer har merket seg at det allerede i Prop. 85 L (2013–2014) ble vist til at det med basis i tilsvarende regelverk for jernbanesektoren er utpekt 5 stasjoner (inkludert Oslo lufthavn) hvor det er pålagt assistansetjeneste. Etter hvert som man får erfaring med organisering, kostnader og finansiering samt opplæring knyttet til assistansetjenesten kan det

være naturlig å vurdere å utvide assistanseordningen til flere bussterminaler.

Disse medlemmer har merket seg at departementet i denne forbindelse vil be Statens vegvesen kartlegge i hvilken grad behovet for assistansetjenester er ivaretatt lokalt. Samferdselsdepartementet har som et første skritt bedt Vegdirektoratet om å kartlegge hvilke terminaler som oppfyller forordningens krav til en bemannet terminal, eierskap ved disse terminalene og om disse tilbyr assistanse til funksjonshemmede reisende i dag. Fremtidige utvidelser av antall terminaler med pålagte assistansetjenester vil måtte tilpasses budsjettmessige prioriteringer.

Disse medlemmer er tilfreds med oppfølgingen fra Samferdselsdepartementet på merknadene.

Komiteen har forelagt innstillingsutkastet for utenriks- og forsvarskomiteen, som i brev av 3. desember 2015 slutter seg til utkast til innstilling, uten ytterligere merknader.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 115/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. desember 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Hans Fredrik Grøvan

ordfører

