



# Innst. 171 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra justiskomiteen

Prop. 4 LS (2015–2016)

**Innstilling fra justiskomiteen om Samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)**

Til Stortinget

### Sammendrag

EØS-komiteen vedtok 30. april 2015 (vedtak nr. 116/2015) å endre vedlegg XIII (transport) og vedlegg XIX til EØS-avtala, slik at båtpassasjerrettsforordninga vert innlemma i EØS-avtala.

Gjennomføring av båtpassasjerrettsforordninga i norsk rett gjer det naudsynt med lovvedtak, jf. Grunnlova § 26 andre ledd, difor vart vedtaket i EØS-komiteen gjort med atterhald om samtykkje frå Stortinget. Gjennom denne proposisjonen vert Stortinget invitert til å gje sitt samtykkje til å godkjenne vedtaket i EØS-komiteen.

Føremålet med forordninga er å harmonisere rettane til båtpassasjerar innan EØS. Samstundes gjer forordninga sitt til å harmonisere rettane til passasjerar som nyttar ulike transportformer. EU har òg vedteke forordningar som sikrar rettar for passasjerar som reiser med fly, tog og buss.

Båtpassasjerrettsforordninga inneheld reglar om ikkje-diskriminerande tilgang til transport og rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller avgrensa rørsleevne og reglar om rett til assistanse, kompensasjon og informasjon i tilfelle forsein-

king og kansellering for alle passasjerar. Vidare inneheld forordninga reglar om klagerett og eit krav om etablering av ei nasjonal klageordning. Forordninga har òg reglar om etablering av eit handhevings- og sanksjonsregime i den einskilde medlemsstaten.

Forordninga, som vart publisert i EU-tidende 17. desember 2010, tok til å gjelde i EU 6. januar 2011. Reglane vart tekne i bruk av EU-statane frå 18. desember 2012.

Gjennomføring av forordninga i norsk rett gjer det naudsynt med lovendringar, og det vert vist til eiga innstilling om dette.

Forordninga gjeld for passasjerfart der inkomsthamna ligg i ein medlemsstat, eller der inkomsthamna ligg utanfor ein medlemsstat, men avgangshamna ligg i ein medlemsstat og transporten vert utført av ein EU-bortfraktar, dvs. ein bortfraktar som anten er etablert på området til ein medlemsstat, eller som tilbyr passasjertransport til eller frå området til ein medlemsstat. Forordninga gjeld òg cruisebart der inkomsthamna ligg i ein medlemsstat, men slik at nokre artikkelar i forordninga likevel ikkje gjeld. Til dømes gjeld ikkje reglane om rett til alternativ transport og kompensasjon ved kansellering og forseinking for cruisebart. Sjølv om det ligg føre slik passasjerfart eller cruisebart som nemnt ovanfor, gjeld det nokre avgrensingar. Dei viktigaste er at forordninga ikkje gjeld for skip med sertifikat for passasjerfart opp til tolv passasjerar, for skip som har eit mannskap på tre personar eller færre, og for skip som trafikkerer ei strekning som ikkje er på meir enn 500 meter.

Desse avgrensingane inneber at delar av ferjetrafikken innanriks i Noreg vil falle utanfor reglane i forordninga. Praktiske omsyn taler likevel for ei slik avgrensing. Reglane bør berre gjelde trafikk som styresmaktene fører tilsyn med, og dei bør berre omfatte passasjertransport der det faktisk er mogleg å etterleve reglane.

Departementet foreslår i proposisjonen at forordninga vert gjennomført etter sin ordlyd. Av dei grunnane som er skisserte ovanfor, gjer departementet ikkje framlegg om at reglane i forordninga vert utvida til òg å gjelde passasjertransport utover det som følgjer direkte av forordninga.

Forordninga har detaljerte reglar om ikkje-diskriminerande tilgang til transport, om rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller rørsleevne og om ansvar for bortfraktaren og terminaloperatøren ved kansellering eller forseinking. Dette vil innebere økonomiske konsekvensar for bortfraktarane og terminaloperatørane. Kostnadene for næringsa vil avhenge av kva for system bortfraktarane og terminaloperatørane allereie har for å kunne assistere personar med nedsett funksjonsevne eller rørsleevne og for å kunne handtere klagar. Kostnadene avheng òg av omfanget av forseinkingar.

Det er lagt opp til at næringsa sjølv skal finansiere klagenemnda, og næringsa vil måtte rekne med auka kostnader i samband med finansieringa. Eit anslag er gjort ut ifrå verksemda til Transportklagenemnda i dag. Transportklagenemnda hadde i 2014 eit driftsbudsjett på 3,6 mill. kroner for luftfartsektoren og 1 mill. kroner for jernbanesektoren. I samband med innføringa av busspassasjerrettsforordninga ((EU) nr. 181/2011) har Samferdsledepartementet estimert at eit klageorgan for buss, sporveg, tunnelbane og forstadsbane vil handsame 7–800 klagesaker kvart år og krevje to årsverk i Transportklagenemnda med eit driftsbudsjett på 3,5 mill. kroner årleg. Det vert lagt til grunn at driftskostnadene for klageordninga for båtpassasjerar vil vere på nivå med driftskostnadene for Transportklagenemnda Jernbane. Transportklagenemnda har sjølv gjort eit anslag på mellom 3/4 og halvanna årsverk knytt til klagehandsaming for båtpassasjerar. Det vil seie at start- og driftskostnadene vil vere på om lag 2 mill. kroner det første året. Driftskostnadene dei etterfølgjande åra vil liggje på om lag 1,5 mill. kroner årleg. Startkostnadane er knytt til system for sakshandsaming, nettsider og opplæring av personale. I ein overgangsfase kan det òg vere kostnader til flytting eller lokalisering av nemnda. Driftskostnadane kan ein ikkje med sikkerheit anslå, idet klageomfanget er ukjend på det noverande tidspunkt. Transportklagenemnda har handsama stadig færre klagar frå jernbanesektoren. I 2012 vart 87 slike sakar handsama, mens tala for 2013 og 2014 var 52 og 29. Ein kan ikkje sjå bort frå at dei auka kostnadene heilt eller delvis vil verte velta over på passasjerane gjennom ein auke i billettprisane.

Gjennomføringa av forordninga vil ha konsekvensar for ferjekontraktar inngått av staten eller ein fylkeskommune. Dei offentlege ferjekontraktane opnar for at vederlaget kan justerast dersom løyvehavaren vert påført vesentleg meirarbeid og/eller meirkostnader eller mindre inntekter som følgje av endringar i norske lover, forskrifter eller ved anna offentlig styring. Statlege innkjøp av innanriks sjøtransporttenester (Hurtigruta, bilferjer og hurtigbåt) er på om lag 3 mrd. kroner årleg. Mens totalomsetninga innan riksvegferjedrifta er oppgitt til om lag 2 mrd. kroner per år, er totalomsetninga i fylkeskommunale ferjer og båtruter anslått til å vere om lag 3,5 mrd. kroner per år. Meirkostnadene som følgje av forordninga ser likevel ut til å vere relativt marginale samanlikna med verdien av ferjekontraktane, slik at eventuelle meirutgifter vert dekkja innanfor dei nåverande budsjетtrammer hos Samferdsledepartementet. Fylkeskommunane vil bli kompensert for eventuelle meirutgifter.

Under føresetnad av at det er Sjøfartsdirektoratet som fører tilsyn med og handhevar forordninga i Noreg, legg departementet til grunn at kostnadene ved dette blir dekt innanfor gjeldande budsjетtrammer hos Nærings- og fiskeridepartementet.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jorodd Asphjell, Kari Henriksen, lederen Hadia Tajik og Lene Vågslid, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Hårek Elvenes, Peter Christian Frølich og Anders B. Werp, fra Fremskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen og Ulf Leirstein, fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, og fra Senterpartiet, Jenny Klinge, viser til Prop. 4 LS (2015–2016) og har ingen merknader.

## Uttalelse fra utenriks- og forsvarskomiteen

Justiskomiteen sendte foreløpig avgitt innstilling til utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse 9. februar 2016. Utenriks- og forsvarskomiteen opplyste i brev av 17. februar 2016 at man ikke hadde merknader til innstillingen.

### **Komiteens tilråding**

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykkjer til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteen om

endring av vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIX (Forbrukervern) til EØS-avtalen om innlemming av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004.

Oslo, i justiskomiteen, den 1. mars 2016

**Hadia Tajik**

leder

**Jorodd Asphjell**

ordfører

