



Kollektivtrafikkforeningen  
c/o Ruter As  
Postboks 1030 Sentrum  
0104 Oslo

Samferdselsdepartementet  
Postboks 810 Dep  
0030 Oslo

26.2.2014

## **Høring om forslag til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)**

Vi viser til departementet sitt høringsbrev av 18.12.13, vedrørende forslag til lovendring, i forbindelse med gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr.181/2011 om busspassasjerrettigheter.

Kollektivtrafikkforeningen har følgende merknader:

Kollektivtrafikkforeningen arbeider gjennom sine medlemmer, komitéer, forum og utvalg for å gjøre det enklere å reise kollektivt. Gjennom vår visjon "Vern miljøet – reis kollektivt" og overordnede nasjonale mål om sterk satsing på kollektivtransport, vil vi styrke vår innsats for bedre kollektivtrafikk for kunder, samfunn og miljø.

Vår målsetting om å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft, slik at flere velger å reise kollektivt, innebærer styrket satsing på bedret tilrettelegging og kundeorientering. Sammen med mange aktører arbeider vi på ulike arenaer for å fjerne terskler og å gjøre det enklere for alle å reise kollektivt.

Forslaget til endringer i yrkestransportloven er på de fleste punkter i samsvar med våre mål.

Kollektivtrafikkforeningen ser positivt på forslaget om en samordning av transportklager og at det legges til rette for bedret tilgjengelighet på definerte knutepunkter. Lesbarhet, sømløshet og ens standarder er viktig for å nå mål om å gjøre det enklere å reise kollektivt.

Kollektivtrafikkforeningen slutter seg til departementets forslag om at også klager på transportvilkårene til trikk, bybane og T-bane skal legges inn under ansvarsområdet til Transportklagenemnda.

De foreliggende forslagene vil med stor sannsynlighet føre til økte kostnader for kollektivtrafikken. Kollektivtrafikkforeningen er bekymret for at nye kostnader kan bety behov for økte billettpriser og dermed fare for at kollektivtrafikken kan tape konkurransekraft. Det er derfor viktig at myndighetene vurderer finansieringsløsninger som holder de reisende skadesløse.

#### 4. Mindre knutepunkt

Etter Kollektivtrafikkforeningens vurdering må det være de to førstnevnte knutepunktkategoriene som vil være aktuelle for innføring av assistanseordning.

Foreningen ser i tillegg positivt på det som fremkommer i forordningen av innspill og intensjoner (Bilag II) når det gjelder styrking av bransjens kompetanse når det gjelder assistanse og tilrettelegging for reisende med nedsatt funksjons- og bevegelsesevne.

#### 4. Økonomiske konsekvenser

Departementet skriver følgende i høringsnotatet:

*«På bakgrunn av framlegget frå departementet om at bussbransjen skal finansiere det nasjonale klageorganet, vil dei direkte kostnadene transportørane har, i stor grad vere knytte til finansiering av denne ordninga. Det vil føre til ein auke i kostnadene om transportørane vert pålagde å betale ei avgift per passasjer per reise.*

[...]

*Dei auka kostnadene vil kunne dekkjast både gjennom eiga effektivisering, auke i billettprisane og tilpassing av rutetilbudet.*

*For ruter med offentlig godtgjering kan kostnadene og dekkjast gjennom å auke vederlaget.»*

Mange av medlemmene i Kollektivtrafikkforeningen medlemmer drifter busstrafikken i sine områder gjennom bruttoavtaler med sine operatører. Nye kostnader for transportørane vil bety nye kostnader for fylkeskommunen. Avtaler er inngått etter gjennomførte anbudskonkurranser og det er ikke mer å hente gjennom «eiga effektivisering».

Dersom forslaget blir stående vil kollektivselskaper og fylkeskommuner stå framfor valget mellom å kutte i rutetilbudet eller å øke billettprisene, for å dekke inn disse kostnadene. Etter vår vurdering er ikke dette noen god løsning for de reisende. Kollektivtrafikkforeningen ber derfor departementet vurdere finansieringsløsninger som ikke medfører at de reisende blir skadelidende.

Oslo 26.2.2014

Odd Aksland (sign.)  
styreleder

  
Silje Hjelle Strand  
konstituert sekretariatsleder