

Standard Norge  
v/Rudolph Brynn  
RBr@standard.no

Vår dato: 01.02.2017

## **Høring prNS 11032 – felles uttalelse fra NHO Transport, NHO Sjøfart og NHO Luftfart**

Vi viser til prNS 11032 Universell utforming – persontransport – passasjerrettigheter med høringsfrist 1.2.17. Vi viser også til kontakt med saksbehandler på e-post, med foreløpige merknader.

NHO Transport, NHO Sjøfart og NHO Luftfart har vesentlige innvendinger både til prosess og dokumentets systematikk og materielle innhold.

Vi understreker at vi støtter alle tiltak som kan bidra til standardisering og samordning av krav og rettigheter, inkludert dokumenter som er tenkt benyttet i konkurranser og som del av kontrakter om offentlige transporttjenester. Standarden omtaler krav, ansvarsforhold og rettigheter ved offentlig transport med buss, båt, tog og fly. Likevel er ikke en eneste representant fra de utførende transportørene medvirkende i komiteen. Dette stiller vi oss kritisk til. Som representanter for de større transportørene av passasjerer, både gjennom offentlige anbud og ved kommersielle ruter, mener vi at det ville være naturlig å involvere oss i utarbeidelsen av disse dokumentene.

Transportørene (les: utførende transportører) og offentlige oppdragsgivere har en felles interesse i at kravene til transportørene blir stilt så presist som mulig, slik at transporttjenestene prises riktig i den enkelte konkurranse. Vi har et godt samarbeid med de offentlige oppdragsgiverne, og gir jevnlig innspill til konkurransegrunnlag, krav- og kontraktsdokumenter.

Det er dels betydelige forskjeller mellom regelverket i de ulike transportsektorene. Vi har ikke hatt anledning til å vurdere detaljene i dokumentet, men stiller spørsmål om det er hensiktsmessig, eller i det hele tatt mulig å lage ett fellesdokument for alle sektorene.

Vår foreløpige vurdering er at dokumentet også har svakheter mht materielt innhold, da nyanser mellom sektorene og nyanser i det enkelte sektorregelverk, ikke kommer fram.

Dokumentet gir reisende bedre rettigheter enn det som følger av lov og forskrift. Noe er vel tilsiktet, mens andre deler kan være utilsiktet. For transportørene har dette en kostnadskonsekvens, som igjen overføres på oppdragsgiverne i form av økte priser. Dette er bransjer som allerede har streng kontraktregulering f.eks. av punktlighet, med et meget strengt sanksjonsregime i form av bøter til oppdragsgiverne.

Dersom dette dokumentet tas inn i nye anbud, vil det medføre økt risiko og enda høyere priser. Vi stiller også spørsmål om dokumentet i det hele tatt passer inn i dokumentstruktur/standarder som oppdragsgiverne benytter i dag. Dette skaper i seg selv uklarheter og påslag som følge av risikoprising.

De offentlige oppdragsgiverne har ulike kontraktsformer, med større eller mindre grad av ansvar for opptreden utad mot passasjerene. Vårt inntrykk er at det er en utvikling der fylkeskommunene i større grad uniformerer tilbud til reisende, uavhengig av transportform

og transportselskap. På generelt grunnlag antar vi at det er behov for gjennomgang av hhv. transportvilkår som transportørene selv setter, og oppdragsgivernes egne vilkår/ reisegarantier (i den grad oppdragsgiverne har slike).

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport har en anbefalt bransjestandard for reisegaranti, sist oppdatert i 2015, som er godt innarbeidet i bransjen. Dokumentet er på flere punkter ikke i tråd med denne reisegarantien, blant annet når det gjelder erstatningsregler. Vi nevner også at transportvilkår for transport med buss og båt skal godkjennes av Samferdselsdepartementet i henhold til yrkestransportforskriften § 31.

NHO Transport, NHO Sjøfart og NHO Luftfart mener at det er behov for en gjennomgang og en opprydding, og vi er ikke negative til initiativet som er tatt med hensyn til standardisering. Vi mener imidlertid at dette i utgangspunktet bør skje sektorvis i dialog mellom transportører, oppdragsgivere og øvrige interessenter. Vi ser heller ikke at de kommersielt baserte rutetilbudene innenfor buss og fly er godt nok ivare tatt i dokumentet.

Slik forslaget til NS 11032 nå framstår, vil dette dersom det blir brukt, bidra til å komplisere et allerede komplekst system av forpliktelser for transportørene – uten at oppdragsgiversiden har vurdert konsekvensene. Vi anbefaler derfor at dette arbeidet stilles i bero inntil videre. Alternativt, bør utøvende transportører i de ulike sektorene gis tid til å gi mer utfyllende og spesifikke kommentarer for eget område.

Med vennlig hilsen



Jofri Lunde  
Næringspolitisk fagsjef  
NHO Transport



Frode Sund  
ass. direktør  
NHO Sjøfart

(sign.)

Camilla Riise  
spesialrådgiver  
NHO Luftfart