



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/2079-

22. mai 2026

Kommentarer til representantforslag 288 S (2025-2026)

Ved brev av 19. mai 2026 har Stortingets transport- og kommunikasjonskomité oversendt representantforslag 288 S (2025-2026) og bedt Samferdselsdepartementet vurdere forslaget innen 22. mai 2026. Forslaget omfatter fem problemstillinger som vil bli vurdert hver for seg nedenfor.

Generelt om regelverket

Luffartsloven inneholder ikke selv særskilte regler om funksjonshemmede og bevegelsehemmede flypassasjerers rettigheter. Men lovens § 10-42 hjemler forskrifter som gjennomfører regler om passasjerrettigheter som er tatt inn i EØS-avtalen. I medhold av denne bestemmelsen er forskrift 16. juli 2013 nr. 919 om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter ved lufttransport («forskriften»). Forskriften gjennomfører forordning (EF) nr. 1007/2009 («forordningen») fastsatt i norsk rett. Denne forordningen er det klart viktigste regelverket om funksjons- og bevegelsehemmede flypassasjerers rettigheter. Både forskriften og forordningen stiller krav rettet mot flyplasser og flyselskap.

De forpliktelsene og rettighetene som følger av disse reglene kan håndheves ved hjelp av de generelle håndhevelsesreglene i luffartslovens kapittel XIII a.

Kommentarer til forslagene

Det første forslaget fra representantene om lovendringer synes å forutsette at passasjerer som er avhengige av rullestol ikke har rett til å medbringe rullestol uten å betale gebyr, og at rullestolens eventuelle status som «bagasje» er av betydning for rettighetene.

Som representantene selv gjengir, er hovedreglene i forordningen (artikkel 3) at et flyselskap ikke kan nekte en (potensiell) funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer å kjøpe billett eller å stige om bord i flyet på grunn av sin funksjons- eller bevegelseshemming. Formålet tilsier klart at slik nekting heller ikke er tillatt på grunn av de hjelpemidlene den funksjons- eller bevegelseshemmede er avhengig av.

Kjøp av billett og ombordstigning kan likevel nektes (artikkel 4) dersom ombordstigning er fysisk umulig, typisk på grunn av en for smal dør eller for liten lasteluke, eller dersom gjennomføringen av reisen vil bryte sikkerhetskrav som følger av offentlige regler.

Men forordningen går lengre (artikkel 10): Den pålegger flyselskapene å yte bestemte typer assistanse som er listet i et vedlegg «uten ekstra omkostninger» for den funksjons- eller bevegelseshemmede passasjeren. Listen i vedlegget omfatter blant annet «inntil to bevegelseshjelpemidler, herunder elektriske rullestoler». Det er altså ikke tvilsomt at slike passasjerer har krav på å medbringe elektrisk rullestol gratis.

Dette innebærer etter min vurdering at det derfor ikke er behov for lovendring for å sikre funksjons- og bevegelseshemmede transport av elektrisk rullestol uten særskilt gebyr. Retten til å medbringe elektrisk rullestol er heller ikke avhengig av at den ikke regnes som «bagasje».

Det er i vedlegget knyttet tre betingelser til rettigheten: (a) Passasjeren må ha meldt fra om behovet 48 timer i forveien. (b) Plassbegrensninger «om bord i luftfartøyet» må ikke gjøre gjennomføringen av flygningen umulig. (c) Transporten må ikke stride mot reglene om farlig gods.

Departementet kan ikke se at kravene i a) og c) kan anses for å være urimelig. Når det gjelder bokstav b) vil jeg kommentere at *plassbegrensninger* neppe selvstendig betydning inne i kabinen. Elektriske rullestoler er så store at de i praksis ikke kan tas med inn i kabinen. Departementet er kjent med at noen passasjerer som er avhengige av rullestol har blitt avvist fra å reise, ikke fordi flyselskapet har hatt problemer med å transportere rullestolen, men typisk fordi det har vært andre funksjons- eller bevegelseshemmede passasjerer eller barn om bord, og fordi sikkerhetsreglene krever at kabinen skal kunne evakueres i løpet av 90 sekunder i en nødssituasjon. Når antallet personer som ikke kan evakuere seg selv overstiger kabinbesetnings kapasitet til å assistere, gjør de nevnte sikkerhetsreglene (artikkel 4) at en passasjer kan bli avvist.

Noen luftfartøy har lasteluker som er for små til at rullestoler kan tas med i lasterommet. I så fall omfattes situasjonen av unntaket for «fysisk umulighet» som er nevnt ovenfor som en rettmessig grunn for å nekte reise. I slike tilfeller er det avgjørende at flyselskapet har fullstendig informasjon om flyets begrensninger på sine nettsider, slik at mulige passasjerer

vet hva de har å forholde seg til når de vurderer å bestille en reise. Et slikt krav følger uttrykkelig av forordningen artikkel 4 nr. 3.

Representantene nevner i sitt forslag *vektbegrensninger* sammen med størrelsesbegrensninger. Forordningen nevner ikke vekt særskilt. Departementet er kjent med at vekt den senere tiden har vært diskutert som et sikkerhetsspørsmål, fordi festepunktene i lasterommet må tåle rullestolens vekt. Spørsmålet har da vært hvordan sikkerhetsreglene er å forstå og hvilken vekt festepunktene i de ulike flytypen eller flyindividene tåler. Prinsippet om at sikkerhetsreglene utgjør et absolutt hinder har ikke vært bestridt. Departementet forutsetter at hvert flyselskap vet hvilke vektbegrensninger som gjelder for rullestoler i lasterom på sine fly, at eventuelle uklarheter drøftes med Luftfartstilsynet og at de begrensningene som gjelder kommuniseres klart på selskapets nettsider for bestilling av reise.

Henvisningen til reglene om *farlig gods* er i realiteten sammenfallende med det tidligere nevnte unntaket for sikkerhetskrav som følger av offentlige regler. Departementet er kjent med at det har vært diskusjon om hvorvidt visse batterityper i rullestoler er brannfarlige. Den tekniskvitenskapelige diskusjonen om en batteritype er brannfarlig hører ikke hjemme her. I praksis handler behovet til de funksjons- og bevegelses-hemmede om forutberegnelighet, klarhet og notoritet; det må finnes enkle måter å dokumentere overfor flyselskapet at en batteritype ikke er farlig, og denne dokumentasjonsformen bør så langt det lar seg gjøre anerkjennes internasjonalt. Disse behovene er allerede anerkjent i det internasjonale samarbeidet mellom nasjonale luftfartsmyndigheter.

Representantenes **andre forslag** er at det ikke skal kunne fastsettes generelle vekt- eller størrelsesbegrensninger for rullestoler, med mindre begrensningen er strengt nødvendig av dokumenterte tekniske eller sikkerhetsmessige forhold ved det konkrete luftfartøyet.

Det følger av redegjørelsen under punkt 1 at funksjons- og bevegelseshemmede personer har rett til å reise med fly, og at de bare kan avvises på de bestemte grunnlagene som er nevnt der. Flyselskapene har ikke lov til å fastsette supplerende og egendefinerte grunnlag for å avvise slike passasjerer. Sagt med andre ord; et flyselskap kan ikke selv bestemme at en (elektrisk) rullestol med en vekt eller størrelse som det ikke vil stride mot sikkerhetsreglene å ta med, og som det er fysisk mulig å få med, gir grunnlag for å avvise passasjerer/rullestolen (dersom melding om behovet er gitt 48 timer i forveien). Offentlig transport anses som så viktig for befolkningen at lovgiver har bestemt at private transportører har plikt til å inngå avtale og transportere (kontraheringsplikt). Det betyr altså at representantenes forslag allerede er forbudt.

Spørsmålet om hvem som har bevisbyrden i representantenes **tredje forslag** er av betydning på dette området. Departementet legger til grunn prinsippet om at den av to parter i en kontrakt som er nærmest til å belyse om noe er tilfelle, også har risikoen for at kravene til bevis eller begrunnelse ikke innfris. Flyselskapet er den profesjonelle parten, den parten som

har teknisk kyndighet om sine egne fly og operasjoner og som har umiddelbar kjennskap til det som er de rettslig avgjørende forholdene. Forbrukere generelt, og i særdeleshet funksjon- og bevegelseshemmede passasjerer, vil være den svake part. Samtidig må det forventes at de gir nødvendig informasjon om sine behov og hjelpemidler i rimelig tid før reisen. Departementet forutsetter at Luftfartstilsynet som håndhevingsorgan legger til grunn disse alminnelige prinsippene (se punkt 4) selv om de ikke eksplisitt fremgår av regelteksten.

Som nevnt, plikter flyselskapet å ha informasjon om de sikkerhetsreglene og begrensningene som er knyttet til selskapets flypark på nettsidene sine (artikkel 4 nr.3). Den funksjons- eller bevegelseshemmede passasjerer skal i tillegg straks underrettes om årsaken til at vedkommende har blitt avvist. Hvis passasjerer ber om det, skal flyselskapet innen fem arbeidsdager gi en skriftlig begrunnelse for å avvise en reise, med henvisning til det relevante rettsgrunnlaget (artikkel 4 nr. 4). Dette viser at lovgiver har vært seg bevisst maktforholdet mellom flyselskap og passasjerer.

Det vil alltid foreligge visse uklarheter i både knyttet til faktiske forhold og rettsreglers forståelse. Departementet vurderer derfor at det sentrale virkemiddelet vil være en god håndhevelsespraksis, snarere enn ytterligere detaljerte regler. Departementet vurderer at dette også er essensen i representantenes **fjerde forslag** om at Luftfartstilsynet gis tydelig hjemmel til å føre aktivt tilsyn med praksis knyttet til transport av rullestoler, og til å ilegge sanksjoner ved brudd på regelverket. Forskriften som er nevnt innledningsvis i brevet her, gir Luftfartstilsynet generelt ansvar for å håndheve de reglene som er beskrevet ovenfor (§ 3). I dette arbeidet kan tilsynet benytte seg av pålegg om å rette opp ulovlige praksiser (luftfastloven § 13 a-3), knytte tvangsmulkt til manglende etterlevelse av slike pålegg (luftfartsloven § 13 a-4) og ilegge overtredelsesgebyr for regelbrudd som allerede har funnet sted for å inndra eventuelle økonomiske fordeler flyselskapet har hatt av regelbruddet eller som allmennprevensjon (luftfartsloven § 13a-5 nr. 6).

Luftfartstilsynet har løpende kontakt med de funksjons- og bevegelseshemmedes organisasjoner og flyselskapene gjennom møter i den såkalte «Flygruppa». Her diskuteres både praktiske og rettslige problemstillinger. Departementet har inntrykk av at alle parter ser på denne formen for kontakt som meget nyttig, og som en praktisk viktig måte å sikre faktisk etterlevelse av reglene. Departementet forventer at Luftfartstilsynet bruker den informasjonen og de signalene det mottar fra de funksjons- og bevegelseshemmedes organisasjoner som grunnlag for å avklare eventuell tvil. Hvis flyselskapene ikke retter seg etter de føringene Luftfartstilsynet gir, må tilsynet vurdere å bruke håndhevelsesbestemmelsene nevnt ovenfor.

For fullstendighetens skyld bør det også nevnes at passasjerer som mener at de ikke har fått den behandlingen de har krav på, kan klage saken sin inn for *Transportklagenemnda*. Nemnda har full kompetanse til å behandle alle sider av slike saker, men avgjørelsene er ikke rettslig bindende slike avgjørelsene til Luftfartstilsynet er.

Det **femte forslaget** fra representantene er å sikre at norsk regelverk og praksis harmoniseres med Norges menneskerettslige forpliktelser etter FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD), og at hensynet til ikke-diskriminering og tilgjengelighet gis reell vekt ved tolkning av sikkerhetsregelverket.

Til dette vi departementet kommentere at Stortinget vedtok i desember 2025 å innlemme FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD) i norsk lov. Regjeringen forslag fremgår av Prop. 162 L (2024-2025). Regjeringen har i proposisjonen lagt til grunn at de artiklene i konvensjonen som forslaget nevner (artikkel 5, 9 og 20) ikke gjør det nødvendig å endre norsk lov for å sikre harmonisering med konvensjonen.

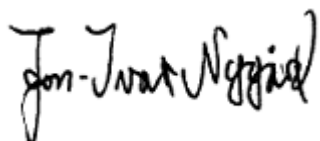
Hensynene som har motivert CRPD skal tillegges reell vekt ved tolkningen av sikkerhetsregelverket i luftfarten. Dette er i overensstemmelse med det alminnelige norske presumpsjonsprinsippet om samsvar mellom folkerett og nasjonal rett. Departementet forutsetter at Luftfartstilsynet legger dette prinsippet til grunn ved sin tolkning og håndheving av forordningens bestemmelser.

Avsluttende bemerkninger

Gjennomgangen av reglene ovenfor forutsetter at en bestemt flytype brukes. Unntakene som er basert på den fysiske utformingen av flyet (lastelukens størrelse) eller sikkerhetsreglene (hvilken vekt tåler festemidlene) tar for gitt at en bestemt flytype brukes. Det er med andre ord ikke relevant om en annet flytype *kunne* ha vært brukt. Dette valget beror på flyselskapets kommersielle vurderinger, bortsett fra på de statsstøttede flyrutene.

Departementet kan etter dette ikke se at det er behov for regelendringer eller øvrige foreslåtte tiltakene som beskrives i forslaget.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård