

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 16. januar 2009

Dok.id

J. nr. 554-2

Center for Kollektiv Trafik

Berit Gohr Kaptain

Telefon 23 30 3

BGK@TRM.dk

**Grundnotat vedr. Kommissionens forslag til Europa- Parlamentets og Rådets forordning om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse KOM (2008) 817**

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

*Resumé*

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder for buspassagerer, bl.a. regler om ikke-diskriminering med hensyn til de befordringsvilkår, som busselskaberne tilbyder passagerer, herunder ikke-diskriminering af og obligatorisk assistance til handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Desuden indeholder forslaget regler om busselskabernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, busselskabernes forpligtelser i forbindelse med aflysninger og forsinkelser samt mindstekrav til oplysning til passagerer. Derudover indeholder forslaget regler om klagebehandling og håndhævelse af passagerers rettigheder.

**1. Baggrund og indhold**

Kommissionens forslag blev fremsat den 4. december 2008.

Forslaget til forordning er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71 og det skal derfor vedtages ved fælles beslutningsprocedure.

Forslaget tager sigte på at sikre tilstrækkelig beskyttelse af buspassagerers rettigheder, herunder handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Forslaget skal finde anvendelse på busselskabernes befordring af passagerer på faste ruter. Medlemsstaterne kan fritage bustransporttjenester, der varetages i byer, forstæder og regionalt fra forordningens anvendelsesområde, dog kun hvis denne transport er omfattet af offentlige tjenesteydelseskontrakter, der sikrer passagerer samme rettigheder som dem, der fremgår af forordningen.

Forslaget indeholder regler inden for fem overordnede områder:



*Busselskabers erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage.* Der fastsættes et beskyttelsesniveau og harmoniserede regler om busselskabers erstatningsansvar. Selskabernes erstatningsansvar er ubegrænset. Det fastsættes desuden, at selskaberne på visse betingelser og indtil et bestemt maksimumbeløb ikke må anfægte deres pligt til at udbetale skadeserstatning i tilfælde af en eventuel ulykke. Passagerer, der kommer ud for en ulykke, har ret til forskudsbeløb med henblik på at afbøde de økonomiske vanskeligheder, som de eller deres familier ellers vil opleve som følge af tilskadekomst, eller som deres familier vil opleve, hvis den pågældende passager dør. Der fastsættes også regler om erstatning af bortkommet eller beskadiget bagage. Det maksimale erstatningsbeløb herfor er 1.800 EUR.

*Handicappede og bevægelseshæmmedes adgang til bustransport.* Der fastsættes regler, der forhindrer diskrimination på grund af handicap eller nedsat mobilitet i forbindelse med bestilling af en busrejse eller ombordstigning. Der er dog visse undtagelser, navnlig af hensyn til behørigt lovfæstede sikkerhedsbestemmelser. Medlemsstaterne skal udpege et antal busterminaler, hvor der skal ydes assistance til handicappede og bevægelseshæmmede. Der fastsættes bestemmelser om, hvilken form for assistance, der skal ydes i busterminalerne og om bord i busserne. Assistanzen ydes gratis på den betingelse, at passageren har meddelt sit behov for assistance på forhånd og ankommer til busterminalen på et nærmere aftalt tidspunkt forud for den køreplanmæssige afgangstid. Busselskabernes personale og personalet i busterminalen bør have den nødvendige viden med henblik på at yde assistance til handicappede.

*Busselskabernes forpligtelser i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser.* I tilfælde af aflysninger og hvis der er tale om køreplanmæssige rejser af mindst tre timers varighed, hvis afgang er mere end to timer forsinket, er busselskaberne forpligtet til at tilbyde acceptable alternative transporttjenester inden for en rimelig frist eller, hvis dette ikke er muligt, at oplyse passagererne om andre selskabers tjenester. Busselskaber, der ikke overholder dette krav, skal betale kompensation på op til 100 % af billetprisen.

*Informering af passagerer og behandling af klager.* Busselskaberne og busterminalernes forvaltningsorganer skal sikre, at passagerer senest ved afrejsen og under rejsen modtager passende og forståelige oplysninger om deres rettigheder i henhold til forordningen. Busselskaberne skal indføre en klageordning vedrørende de rettigheder, der fremgår af forordningen.

*Håndhævelse og sanktioner.* Medlemsstaterne skal udpege et organ, der har ansvaret for at håndhæve forordningen. Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af forordningen

Forordningen skal i henhold til forslaget finde anvendelse et år efter ikrafttræden.



## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Lov om trafikkselskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005 med senere ændringer), regulerer, at det i Danmark er trafikkselskaberne, der varetager opgaven offentlig servicetrafik, herunder individuel handicapkørsel, inden for det enkelte trafikkselskabs område. Desuden fastsætter loven, at trafikkselskaberne skal samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikkselskabers område. Loven regulerer desuden tilladelser til rutekørsel, herunder tilladelser til fjernbuskørsel, som er kørsel over mere end to trafikkselskabers område eller mere end trafikkselskabet på Sjællands område. Fjernbuskørsel er et liberaliseret erhverv.

I lov om trafikkselskaber er der ikke angivet noget om buspassagerers rettigheder. Bestemmelser om buspassagerers rettigheder fremgår af det enkelte trafikkselskabs rejseregler, som den enkelte operatør bliver underlagt i forbindelse med indgåelse af kontrakt med et trafikkselskab.

I medfør af lov om trafikkselskaber er der i Danmark en ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Det er en ordning, der har været lovpligtig siden 1992. Ordningen indebærer, at trafikkselskaberne har pligt til at tilbyde svært bevægelseshæmmede over 18 år individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. Handicapkørselsordningen indgår som en del af trafikkselskabernes almindelige forpligtelse til at udføre offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Principperne for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede skal således i tilpasset form svare til principperne bag de offentlige kollektive ordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Den tidsmæssige placering af kørslen skal derfor være inden for normal køreplantid. Loven forskriver en række minimumskrav til den individuelle handicapkørsel, bl.a. at handicapkørslen som minimum pr. år skal omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt og foregå i et egnet køretøj.

Omkring 44.000 svært bevægelseshæmmede benytter sig af ordningen og ordningen giver de svært bevægelseshæmmede en bedre service, end de rettigheder som forordningsforslaget giver handicappede og bevægelseshæmmede, bl.a. fordi kørslen foregår fra den handicappedes bopæl og helt til destinationen, i modsætning til almindelig rutekørsel som foregår mellem busstationer og stoppesteder. Ordningen kolliderer således ikke med forordningsforslaget og Danmark vil kunne oprette ordningen med individuel handicapkørsel.

Forordningsforslaget vil kræve en ændring af lov om trafikkselskaber, idet det vil være nødvendigt at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.



### **3. Høring**

Forslaget er den 17. december 2008 sendt til høring hos medlemmer af EU-specialudvalg for transport med svarfrist den 20. januar 2009. Et supplerende grundnotat vil herefter blive udarbejdet.

### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser og beskyttelsesniveau**

Forslaget vil i den foreliggende form medføre forøgede kommunale og regionale udgifter til bustrafikken og dermed kan der forventes krav om Dut-kompensation for udgiftsstigningen. Udgiftsstigningen er primært begrundet i stigende udgifter til entreprenørkontrakter, grundet at langt flere busser vil skulle være indrettet handicapvenligt, samt at en del busstationer vil skulle indrettes handicapvenligt. Der vil være tale om væsentlige ekstra udgifter grundet forordningen.

Forslaget har ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser bortset fra, at busselskaberne og busterminalernes forvaltningsorganer pålægges en forpligtelse til at informere buspassagererne om deres rettigheder.

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vil medføre, at beskyttelsesniveauet for buspassagerer gøres ensartet i alle medlemsstater. Forslaget tager således sigte på at gøre det mere attraktivt at rejse med bus og at højne tilliden til bustransport. Det er desuden hensigten at skabe lige konkurrencevilkår for transportvirksomhederne fra de forskellige medlemsstater og mellem de forskellige transportmåder, idet der allerede er gennemført forordninger om passagerers rettigheder inden for lufttransport og jernbane. Det er således naturligt, at de passagerrettigheder, der er erhvervet inden for luftfart og jernbane udvides til også at omfatte bustransport.

### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionens begrundet forslaget med, at det er vigtigt at sikre, at buspassagerer nyder godt af samme beskyttelsesniveau og ensartede regler i hele EU. Passagerbeskyttelse er som led i det indre marked og den fælles transportpolitik et spørgsmål, der vedrører hele EU, og som kræver en løsning på EU-niveau. Markedsliberalisering og hensyntagen til forbrugernes interesser, navnlig de handicappede og bevægelseshæmmede, er to komplementære aspekter af det indre marked. Uden harmonisering vil passagerer i bedste fald nyde godt af forskellige rettigheder, i værste fald slet ikke være retsbeskyttet. Uden harmonisering vil det desuden være svært at kende sine rettigheder i de forskellige



medlemsstater, og derfor være vanskeligt at gøre dem gældende. Fællesskabet har desuden allerede valgt en forordning som retligt instrument for at beskytte luft- og jernbanepassagerers rettigheder.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet en harmoniseret beskyttelse af rettighederne for buspassagerer bedst kan løses på fællesskabsniveau, i hvert fald for så vidt angår de internationale busrejser i EU. Derimod finder regeringen, at der er så store lokale, regionale og nationale forskelle i håndteringen og organiseringen af bustrafik og handicappedes adgang hertil, at den præcise måde at sikre buspassagerers rettigheder på i videre omfang bør overlades til de enkelte medlemslande end den foreliggende forordning giver mulighed for.

## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er enig, at det er vigtigt, at handicappede og bevægelseshæmmede får mulighed for at benytte offentlig servicetrafik i videst muligt omfang og at kollektive transportmidler i videst muligt omfang indrettes handicapvenligt. Regeringen vurderer, at den gældende danske ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede giver mulighed for en særlig tilpasset dør-til-dør transport for bevægelseshæmmede, som vurderes at være betydelig mere attraktiv end de af Kommissionen foreslåede krav til handicappede og bevægelseshæmmede adgang til bustransport. Regeringen er i den sammenhæng opmærksom på, at det kan være vanskeligt at foretage en stringent sammenligning med den individuelle handicapkørsel og Kommissionens forslag.

Det er endvidere forbundet med store omkostninger at gøre busser og busstationer handicapvenlige, og det er derfor vurderingen, at midlerne kan bruges bedre ved i stedet at bibeholde den danske særordning med individuel handicapkørsel. Regeringen vil derfor arbejde for en opblødning af kravene på handicapområdet, således at medlemslande, der allerede har særordninger for handicappede vil kunne opfylde kravene til at give handicappede bedre rettigheder, ved at bibeholde de nuværende ordninger og eventuelt justere disse ordninger, fx kunne justeringen for så vidt angår den danske ordning bestå i en justering af målgruppen for ordningen.

Desuden finder regeringen generelt, at de tiltag, der foreslås i forordningen vil kræve længere tid at implementere end et år. Mange af de foreslåede tiltag på handicapområdet vil i vidt omfang kræve nyt og kostbart udstyr, som vil belaste økonomien i den kollektive trafik.

Regeringen vil arbejde for, at der indføres lignende fritagelses- og dispensationsmuligheder, som de muligheder, der er i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Disse dispensations- og fritagelsesmuligheder indebærer, at indenlandsk personbefordring med jernbane kan fritages fra forordningen i 5 år med mulighed for yderligere fritagelse i yderligere fem år to



gange. Samt at der er mulighed for permanent at fritage personbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.

For så vidt angår de øvrige tiltag i forordningen, dvs. kravene om kompensation ved forsinkelse, erstatningsansvar overfor passagerer og deres bagage, informering af passagerer og behandling af klager samt håndhævelse og sanktioner, er regeringen umiddelbart positivt indstillet.

Regeringen noterer sig dog, at kravene om kompensation ved forsinkelser på busrejser af en varighed over 3 timer, i en dansk kontekst stort set alene er relevant for fjernbusruter. Disse drives kommercielt som et frit erhverv, og regeringen vil derfor udtrykke bekymring over at introducere en ny – og potentielt omkostningsforøgende – regulering af erhvervet.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget er endnu ikke blevet behandlet i Rådets transportarbejdsgruppe.

Det er regeringens vurdering, at forslaget i den foreliggende form vil medføre betragtelige udgifter og investeringer i de fleste medlemslande. På den baggrund forventes det, at en række lande vil udtrykke ønske om at ambitions- og detaljeringsniveauet i forslaget nedtones.

Det er yderligere forventningen, at der også vil være andre lande der finder, at deres nationale særordninger giver de handicappede en bedre service og at der bør åbnes op for at sådanne særordninger vil kunne træde i stedet for forordningens krav.

## **8. Europa-Parlaments udtalelse**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **9. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.