



GRUNNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

9. januar 2009

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse – KOM(2008) 816

Grundnotatet sendes endvidere til Folketingets Erhvervsudvalg og Folketingets Socialudvalg.

Resumé

Forslaget har til formål at sikre, at skibspassagerer, herunder handicappede og bevægelseshæmmede, har samme rettigheder overalt i EU. Hensigten er at fastsætte mindstekrav til information af alle skibspassagerer før og under rejsen, tage stilling til håndtering af afbrydelse af en rejse, fastsætte regler, der skal følges ved forsinkelse, og fastsætte regler for behandling af klager og ydelse af assistance til bevægelseshæmmede.

Der vil formentlig være behov for at fastsætte bestemmelser i dansk lovgivning om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 4. december 2008 fremlagt forslag til forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 8. december 2008.

Forslaget er fremsat i henhold til traktatens artikel 71, stk. 1 og artikel 80, stk. 2. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Kommissionen henviser i dets begrundelse for forslaget til hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" og til dets meddelelse fra 2005, hvor en mulig politik for, hvordan beskyttelsen af passagerne kunne udvides til at omfatte alle transportmåder, blev fremlagt.

Kommissionen henviser videre til, at der allerede er gjort fremskridt med at inddrage forbrugerbeskyttelseshensyn, bl.a. inden for luftfart. I fremtiden bør der bygges videre på disse resultater for at sikre en mere systema-

tisk inddragelse af forbrugerbeskyttelseshensyn. Det er grunden til, at Kommissionen er ved at udvide de passagerrettigheder, der er erhvervet inden for luftfarten, til andre transportmåder, især hvad angår bevægelseshæmmede passagerer.

Det fremlagte forslag har til formål at sikre, at skibspassagerer, herunder handicappede og bevægelseshæmmede, har samme rettigheder overalt i EU. Forslaget omfatter national og international passagersejls til søs og på indre vandveje.

Handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder

Med forslaget fastslås, at der ikke må ske diskrimination. Der fastsættes et generelt princip om, at befording af handicappede og bevægelseshæmmede ikke kan afslås. Der kan dog gøres undtagelser herfra af sikkerheds- eller konstruktionsmæssige grunde.

Transportørerne skal med inddragelse af handicaporganisationer og nationale myndigheder fastsætte ikke-diskriminerende regler for handicappedes og bevægelseshæmmedes adgang til befording og eventuelle begrænsninger heri. Reglerne skal omfatte alle betingelser for adgang til den pågældende rute, herunder de benyttede skibes tilgængelighed og faciliteter om bord, men hvad dette nærmere indebærer, er ikke præciseret i forslaget.

Endvidere er transportøren ansvarlig for, at der ydes gratis assistance til handicappede og bevægelseshæmmede i havne og om bord på skibe. Transportørerne kan på ikke-diskriminerende grundlag pålægge alle passagerer en særlig afgift til finansiering af assistancen i havne. Afgiften skal være rimelig, omkostningsrelateret og gennemsigtig.

Det fremgår videre, at transportører, havnenes forvaltningsorganer, billetudstedere og rejsebureauer skal arbejde sammen om at yde assistancen, og der fastsættes nærmere betingelser for dette.

I samarbejde med handicaporganisationer skal transportøren fastsætte kvalitetsstandarder for assistancen og fastlægge de ressourcer, der er nødvendige til opfyldelse af disse standarder. Forslaget fastsætter videre, at transportøren skal sørge for relevant uddannelse af personale.

Transportørens forpligtelser ved afbrydelse af en rejse

Der fastsættes regler om transportørens forpligtelser over for alle passagerer, når rejsen afbrydes som følge af forsinkelse eller aflysning. Dette kan, alt afhængig af situationen, omfatte information om forventede afgangs- og ankomsttidspunkter, måltider, overnatning og omlægning af rejsen, alternativ transport eller tilbagebetaling af billetprisen. I tilfælde af betydelige forsinkelser kan passageren forlange kompensation uden at fortabe retten til transport. Kompensationen er 25 % af billetprisen ved en forsinkelse på over en time, 50 % af billetprisen ved en forsinkelse på to timer eller mere. Kompensationen er 100 % af billetprisen, hvis transpor-

tøren ikke kan tilbyde alternativ transport, og det heller ikke er praktisk muligt at give oplysning om alternativ transport med en anden transportør.

Information af passagererne og behandling af klager

Med forslaget fastsættes mindstekrav til information af alle skibspassagerer om deres rettigheder. Transportøren skal indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og pligter, der er omfattet af forordningen, og passagererne kan indgive klage til transportøren.

Håndhævelse og nationale håndhævelsesorganer

Medlemsstaterne skal udpege et organ, der har ansvar for håndhævelse af forordningen. Dette organ skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder overholdes. Passagerer kan indgive klager til organet vedrørende overtrædelser af forordningen.

Det nationale håndhævelsesorgan skal årligt udarbejde og offentliggøre en rapport om deres virksomhed det foregående år, herunder en beskrivelse af, hvad der er gjort for at iværksætte bestemmelserne i forordningen; et resumé af de adgangsregler, der gælder for handicappede og bevægelseshæmmede i medlemsstaten; data om klagerne; oplysninger om anvendte sanktioner. For at være i stand til at udarbejde rapporterne skal håndhævelsesorganet føre statistik over klagerne.

Forslaget indeholder endelig bestemmelse om, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktioner vedrørende overtrædelse af forordningen.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

3. Nærhedsprincippet

Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen, at beskyttelse af passagerer er et problem af europæiske dimensioner, som må løses på EU-plan. Endvidere anføres, at markedsliberalisering og varetagelse af forbrugerinteresser, særlig handicappedes og bevægelseshæmmedes interesser, er en del af det indre marked. Kommissionen vurderer, at det på grund af transportformens internationale dimension ikke er muligt for en medlemsstat eller en gruppe af medlemsstater at løse problemet på en tilfredsstillende måde, og at EU-tiltag derfor er påkrævet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet skibsfarten i vid udstrækning er international.

4. Gældende dansk ret

Skibes bygning, udstyr mv. og indretning af passagerskibe for så vidt angår handicappede og bevægelseshæmmede er reguleret i følgende danske regler, som i vid udtrækning er en implementering af EU-regler:

Søfartsstyrelsens Tekniske Forskrift nr. 10 af 18. august 2000/bekendtgørelse nr. 11447; Indretning af passagerskibe med henblik på adgang for passagerer med handicap.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, Teknisk forskrift af 1. april 2008 om skibes bygning og udstyr m.v., Kapitel II-3, Regel 30; Bevægelseshæmmede personer.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, Teknisk forskrift af 1. maj 2007 om skibes bygning og udstyr m.v.; Passagerskibe i national fart, Kapitel II-3, Regel 28; Bevægelseshæmmede personer.

Endvidere henvises der til ovenstående regler i en række andre tekniske forskrifter fra Søfartsstyrelsen.

5. Høring

Forslaget er sendt i høring hos medlemmerne af specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, Forbrugerstyrelsen, Velfærdsministeriet, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark og Danmarks Rejsebureauforening.

Et revideret grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

6. Andre landes holdninger

Rådets forhandlinger om forslaget er endnu ikke indledt, og man er fra dansk side ikke bekendt med offentlige tilkendegivelser om forslaget fra andre medlemslande.

7. Foreløbig dansk holdning

Regeringen er generelt positiv indstillet overfor forslag, der forbedrer forbrugernes rettigheder og som kan forbedre det indre markedes funktion. Man er enig i princippet om, at handicappede og bevægelseshæmmede som udgangspunkt bør have samme mulighed som alle andre for at rejse med skib.

En række forhold skal dog undersøges nærmere, herunder vedrørende oprettelsen af et klageorgan, konsekvenserne for mindre rederier og omfanget af kravet om fastsættelse af regler for adgang til befordring. I forbindelse hermed arbejder regeringen for at fremme løsninger, hvis merværdi står i rimeligt forhold til konsekvenserne, herunder i form af administrative eller økonomiske byrder.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Der vil være behov for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Forslaget skønnes at få statsfinansielle konsekvenser vedrørende det foreslåede nye håndhævelsesorgan, herunder håndhævelse af forordningen, be-

handling af klager, udarbejdelse af statistik og den årlige rapport. Disse statsfinansielle konsekvenser anslås foreløbigt til ikke at ville andrage over 700.000 kr., og vil skulle afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme, i det omfang ordningen ikke kan brugerfinansieres.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at ville kunne få begrænsede samfundsøkonomiske konsekvenser i relation til billetprisen, såfremt udgiften til assistance til handicappede og bevægelseshæmmede i havne finansieres gennem en afgift på alle billetter.

Forslaget vurderes at kunne få visse erhvervsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med, at der indføres regler om compensation som følge af forsinkelser. Det er dog vanskeligt at forudsige omfanget af disse. Hertil kommer udgifter til assistance i havne, såfremt dette ikke finansieres gennem en afgift på alle billetter. Det fremgår ikke af forslaget, hvad de ikke-diskriminerende regler for handicappedes adgang til befording nærmere indebærer, hvorfor det er vanskeligt umiddelbart at vurdere konsekvenserne af dette. Informationspligten og etablering og drift af en klageordning vil ligeledes medføre visse erhvervsøkonomiske udgifter. Omkostningerne vil påvirke såvel privat som offentligt drevne passagerskibe, herunder færger.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Behandling af anmodninger om compensation og etablering af en klageordning må forventes at have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Endvidere må kravet om fastsættelse af regler for adgang til befording og af kvalitetsstandarder for assistancen til handicappede og bevægelseshæmmede forventes at få administrative konsekvenser, særligt for mindre rederier.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt foreløbigt nærhedsnotat den 22. december 2008.