

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

30. marts 2005

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Transport- og Energiministeriets grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettighederne for personer med nedsat mobilitet i forbindelse med flyrejser, KOM(2005) 47 endelig.



Transport- og Energiministeriet

Notat

Dato : 30. marts 2005
 J.nr. : 222-29
 Sagsbeh. : TS
 Org. enhed : 2. Kontor

Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettighederne for personer med nedsat mobilitet i forbindelse med flyrejser, KOM(2005) 47 endelig

Resumé: Med henblik på at sikre, at personer, der af den ene eller anden grund er bevægelseshæmmede, kan have samme mulighed som alle andre for at rejse med fly, foreslår Kommissionen, at det forbydes at diskriminere mod bevægelseshæmmede i forbindelse med bestilling og gennemførelse af flyrejser, samt at der sikres bevægelseshæmmede den nødvendige gratis assistance i forbindelse med flyrejser.

1. Formål og indhold

Forslaget er fremsendt den 21. februar 2005 i engelsk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning særligt til Traktatens artikel 80, stk.2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Formålet med forslaget er at forhindre diskriminering mod bevægelseshæmmede i forbindelse med bestilling og gennemførelse af flyrejser samt at sikre bevægelseshæmmede den nødvendige gratis assistance i forbindelse med flyrejser.

Kommissionen tager som sit udgangspunkt, at personer, der af den ene eller anden grund er bevægelseshæmmede, bør have samme mulighed som alle andre for at rejse med fly – og med alle andre transportformer, som der er vedtaget eller vil blive foreslået lignende regler for.

For flytransportens vedkommende er dette blevet bekræftet af Kommissionens konsultationer med interesserede parter. Der har også her været enighed om, at kun sikkerhedsgrunde skal kunne betyde afvigelser herfra, og om, at de bevægelseshæmmede skal have alle ydelser stillet gratis til rådighed, således at omkostningerne

fordeles på samtlige flypassagerer. Der har imidlertid været uenighed mellem luftfartsselskaber og lufthavne om, hvem af parterne der skal have ansvaret for assistancen i lufthavnene.

Kommissionen foreslår, at lufthavnsledelsen skal have det centrale ansvar. Denne kan lade lufthavnen udføre opgaverne selv eller overlade opgaver til andre. Finansieringen skal skaffes fra luftfartsselskaberne i forhold til deres samlede antal passagerer i den pågældende lufthavn.

Det forbydes at nægte at reservere en flybillet til en bevægelseshæmmet person og at nægte at transportere en sådan passager, hvis den pågældende møder frem på det fastsatte tidspunkt og sted. Kun i særlige tilfælde kan sikkerhedshensyn medføre afvigelser herfra.

Ved afrejse fra en lufthavn skal en bevægelseshæmmet passager, der har anmeldt sig mindst 24 timer forud, efter en nærmere specificeret liste gratis have hjælp og have stillet faciliteter til rådighed af lufthavnen, sådan at den pågældende kan nå sit fly. Hvis passageren ikke har anmeldt sig, skal lufthavnen udfolde alle rimelige anstrengelser, sådan at flyet kan nås. Samme fulde assistance skal ydes ved ankomster, mens der ved transit skal udfoldes alle rimelige anstrengelser.

Lufthavnsledelsen i lufthavne med mere end 2 millioner passagerer årligt skal fastsætte kvalitetsstandarder for sin assistance efter konsultation med luftfartsselskaber og organisationer for bevægelseshæmmede. Disse standarder skal offentliggøres. Et luftfartsselskab og en lufthavn kan aftale en højere standard mod separat betaling fra luftfartsselskabet.

Forslaget fra Kommissionen regulerer også servicekrav til luftfartsselskaberne for bevægelseshæmmede ombord, men i væsentligt mindre omfang end kravene til lufthavnene.

Endelig foreslås det, at medlemsstaterne skal udpege nationale instanser, der skal håndhæve forordningen og tage sig af klager, og medlemsstaterne skal fastsætte bøder for overtrædelse.

Forordningen skal være gældende for alle bevægelseshæmmede passagerer, der flyver fra, ankommer til eller rejser gennem en EU-lufthavn - eller flyver fra en lufthavn i et tredjeland til EU, hvis flyvningen er en del af en rejse, der indledtes i EU, og hvor det transporterende selskab er et EU-luftfartsselskab.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Ud over generelle regler for bygningers tilgængelighed er der ikke dansk lovgivning, der regulerer forholdene for bevægelseshæmmede i forbindelse med flyrejser. Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring til relevante høringsparter, men svarene er endnu ikke modtaget. Der vil blive fremsendt supplerende grundnotat efter høringsfristens udløb.

4. Dansk holdning

Den danske regering er umiddelbart generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen, idet man er enig i hovedprincippet om, at personer, der af den ene eller anden grund er bevægelseshæmmede, bør have samme mulighed som alle andre for at rejse med fly.

5. Forhandlingssituationen

Der skønnes ikke at ville være stor uenighed i Rådet om forslaget.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincipperne

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at mange passagerer med nedsat mobilitet rejser mellem medlemslandene og derfor vil have stor nytte af beskyttelse, som er harmoniseret på et højt niveau. Uden harmonisering vil de i bedste fald have forskelligartede rettigheder og i værste fald ingen rettigheder, og de vil derved have svært ved præcist at kende deres rettigheder. Uden harmonisering vil luftfartsselskaberne skulle arbejde under forskelligartede regler og derved imødesee besværlige procedurer og højere omkostninger.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet en harmoniseret beskyttelse af rettighederne for luftfartspassagerer med nedsat mobilitet bedst kan løses på fællesskabsniveau.

De foreslåede foranstaltninger findes ligeledes at stå i et rimeligt forhold til formålet med forordningen, således at også proportionalitetsprincippet er overholdt.