



SAMLENOTAT

RÅDSMØDE (TRANSPORT) DEN 5. DECEMBER 2024

12. november 2024
2024-4335

Indhold

Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage	2
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser.....	40
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, (EF) nr. 1107/2006, (EU) nr. 1177/2010, (EU) nr. 181/2011 og (EU) 2021/782 for så vidt angår håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen.	73
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data.....	104
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten	138



Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage

Revideret udgave af rammenotat af 2. februar 2015 forud for forelæggelse til orientering i Folketingets Europaudvalg den 27. februar 2015. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2013) 130

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 13. marts 2013 forslag til ændring af forordning om passagerrettigheder på luftfartsområdet.

Det overordnede formål med den gældende forordning og ændringsforslaget er at fremme flypassagerers rettigheder ved at sikre, at luftfartsselskaberne overholder et højt beskyttelsesniveau for flypassagererne ved afbrydelser af rejser under hensyntagen til den finansielle indvirkning for flytransportsektoren.

Formålet er ligeledes at sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked.

Forslaget skal ifølge Kommissionen blandt andet sikre en effektiv og konsekvent håndhævelse af passagerernes rettigheder, sikre effektive og konsekvente sanktioner, og sikre effektiv behandling af individuelle krav og klager.

I 2013-2015 forsøgte medlemsstaterne at forhandle en ny og ændret forordning om flypassagerrettigheder på plads, men forhandlingerne strandede på grund af nogle centrale uenigheds punkter om særligt kompensation og problematikken omkring Gibraltar.

Det finske formandskab igangsatte i slutningen af 2019 nogle indledende drøftelser med henblik på at genoptage forhandlingerne. I foråret 2020 genstartede det kroatiske formandskab forhandlingerne med en ambitiøs målsætning, der dog strandede grundet



covid-19 og spørgsmålet om, hvordan kompensation og ekstraordinære omstændigheder skulle reguleres i forslaget.

Det ungarske formandskab har besluttet at sætte en drøftelse af forordningen på dagsordenen til rådsmødet den 5. december 2024.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2013) 130 af den 13. marts 2013 fremsendt forslag om ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage.

Forslaget er oversendt til Rådet den 21. marts 2013 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF-artikel 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF-artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Som baggrund for forslaget henviser Kommissionen til hvidbog om fremtidens transportpolitik fra marts 2011, hvor Kommissionen nævner behovet for at "Nå frem til en ensartet fortolkning af EU-lovgivningen om passagerers rettigheder og en effektiv håndhævelse, så der både sikres ensartede betingelser i sektoren og en europæisk standard for beskyttelse af borgerne".

Kommissionen nævner også som baggrund sin meddelelse af april 2011 om anvendelsen af forordning (EF) nr. 261/2004, hvori der berettes om de forskellige fortolkninger af bestemmelserne i forordningen som følge af gråzoner og mangler i den foreliggende tekst og den uensartede håndhævelse i medlemslandene. Og hvori det beskrives, at det desuden er vanskeligt for passagerer at gøre krav på deres individuelle rettigheder.

Kommissionen peger på, at retspraksis har haft en afgørende indvirkning på fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004. I sag C-344/04 (IATA) bekræftede Domstolen dens fulde overensstemmelse med Montrealkonventionen og komplementariteten mellem de to retsinstrumenter. I sag C-549/07, Wallentin-Herrman dommen, præciserede Domstolen, hvornår en teknisk fejl ved et luftfartøj ikke skal anses for at være en usædvanlig omstændighed. I de forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon-dommen, fastslog Domstolen, at en lang forsinkelse på mindst 3 timer eller mere i ankomst kan give passageren ret til kompensation.



Forslaget søger således bl.a. at forene retspraksis med gældende lovgivning på området, og at skabe en mere ensartet håndhævelse af EU-lovgivningen.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at forbedre håndhævelsen af reglerne på området ved at præcisere hovedprincipper og underforståede passagerrettigheder, som tidligere har givet anledning til mange tvister mellem flyselskaber og passagerer. Samtidig sigter forslaget også mod, at der skal tages bedre hensyn til luftfartsselskabernes finansielle kapacitet. Derudover er formålet at fremme og forbedre håndhævespolitikker, der udføres på nationalt plan.

Retten til kompensation ved aflysninger

Kommissionens forslag fastholder retten til at modtage kompensation ved aflysninger, og kompensationens størrelse på mellem EUR 250 og EUR 600 er uændret.

Usædvanlige omstændigheder

Kommissionens forslag indeholder en definition af begrebet ”usædvanlige omstændigheder”. Forslaget definerer entydigt begrebet i overensstemmelse med EU-Domstolens kendelse i sag C-549/07 (Wallentin-Herman). Det vil sige, at omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger udenfor luftfartsselskabets faktiske kontrol, betragtes som usædvanlige. Endvidere indfører forslaget en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der ikke kan betragtes som usædvanlige og en liste over omstændigheder, der kan betragtes som usædvanlige.

Retten til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser

På linje med EU-Domstolen i sagerne C-407/07 og C-432/07 (Sturgeon) indføres der i forslaget til forordning en bestemmelse, hvorefter der eksplicit er ret til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser i ankomst. Kommissionen foreslår, at den tid der skal gå før retten til kompensation udløses, øges fra (i) 3 til 5 timer for alle Intra-EU-flyvninger og for flyvninger til og fra tredjelande på 3500 km eller mindre; (ii) 9 timer på flyvninger mellem 3500 og 6000 km og (iii) 12 timer for flyvninger på over 6000 km.

Retten til omlægning af rejsen



I forslaget præciseres det, at i fald luftfartsselskabet ikke kan omlægge rejsen for en passager med egne flyvninger inden for 12 timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, skal passageren tilbydes en rejseomlægning med andre luftfartsselskaber eller med andre transportformer, såfremt der er ledige pladser.

Retten til forplejning

Retten til forplejningen (måltider og forfriskninger) er på nuværende tidspunkt afhængig af rejsens længde og udløses efter 2, 3 eller 4 timer. Forslaget forenkler dette ved at indføre et enkelt loft på 2 timer uanset flydistancen.

Luftfartsselskabernes pligt til at tilbyde indkvartering

I tilfælde af aflysning, forsinkelse eller ruteændring begrundet i ekstraordinære omstændigheder kan forpligtelsen til hotelindkvartering begrænses til EUR 100 pr. nat i maksimalt 3 nætter. Forslaget indeholder ikke en sådan mulighed for begrænsning af indkvarteringspligten for personer med reduceret mobilitet (PRM), deres ledsagere og uledsagede børn, som således forbliver uændret.

Ikke opnået tilslutningsforbindelse

Passagerer, der ikke opnår et forbindelsesfly, fordi deres forudgående flyvning var forsinket, har ifølge forslaget ret til bistand (forplejning forfriskninger, hotel). Denne bistand skal ydes af det luftfartsselskab, der skulle foretage den ikke-opnåede flyvning, såfremt forbindelsesflyet er afgået fra et medlemsland, eller såfremt forbindelsesflyet er ejet af et EU-selskab og afgået fra et tredjeland til et medlemsland. Forordningen finder ikke anvendelse på øvrige tilslutningsforbindelser. Under visse omstændigheder har passageren også ret til kompensation, som skal gives af det luftfartsselskab, der foretog den forsinkede flyvning. Denne ret gælder dog kun, hvis flyvningerne er en del af samme befordringsaftale.

Ændret tidsplan

Hvis luftfartsselskabet ændrer i den oprindelige tidsplan, til hvilken passageren har en bekræftet reservation, og denne ændring påvirker, at flyet afgår efter det oprindelig planlagte afgangstidspunkt, er passageren berettiget til kompensation. Kompensationens størrelse beregnes ud fra samme retningslinier, som Kommissionen har foreslået ved forsinkelser. Har luftfartsselskabet meddelt tidsændringen mere end 14 dage før planmæssig afgang, er passageren dog ikke berettiget til at modtage kompensation.



Forsinkelser på forpladsen

Forslaget præciserer, hvilke rettigheder passagerer har, hvis deres fly bliver forsinket på forpladsen. Efter 5 timers forsinkelse har passageren ret til at gå fra borde samt ret til kompensation.

Delvist forbud mod no showpolitikken

Luftfartsselskaberne opererer med den såkaldte "no-show"-politik. Såfremt en passager har købt en tur/retur billet, og passageren ikke møder frem til udturen, bevirker "no-show" politikken, at luftfartsselskabernes systemer sletter passagerens returflyvning. Møder passageren herefter frem til returflyvningen bliver denne boardingafvist uden at modtage kompensation/assistance. Forslaget præciserer et delvist forbud i "no show"-politikken, hvorved en passager, der er "no show" på udflyvningen ikke kan nægtes boarding på hjemflyvningen. Hvis en passager i denne situation bliver boardingafvist, er vedkommende ifølge forslaget berettiget til bistand (omlægning af rejsen eller refusion), forplejning og kompensation.

Retten til information

Forslaget præciserer, at passagererne har ret til information om deres rejseafbrydelse, så snart denne er tilgængelig.

Effektive og konsekvente sanktioner

De nationale håndhævelsesorganer får tildelt almindelig håndhævelse. Overvågningspolitikken skal være mere proaktiv og vil blive udvidet til også at omfatte overholdelse af bagagebestemmelserne i forordning (EF) 2027/97.

Udveksling af information og koordinering mellem de nationale håndhævelsesorganer og mellem disse og Kommissionen vil blive forbedret, og der indføres en forpligtelse til indberetning og formelle koordineringsprocedurer.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlament vedtog den 5. februar 2014 sin betænkning. Den 10. oktober 2024 har Europa-Parlamentet videreført den tidligere betænkning. Det gælder bl.a.:

- **Håndhævelse** – Parlamentet støtter Kommissionens forslag om at styrke myndighedernes håndhævelsesmuligheder både ved øget tilsyn samt ved effektive sanktioner



- **Omsorgsforpligtelsen** – Parlamentet støtter Kommissionens forslag om, at luftfartsselskabet har en omsorgsforpligtelse efter 2 timer uanset flydistancen
- **Informationsforpligtelsen** – Parlamentet støtter, at passagererne skal have information vedrørende deres situation inden for 30 min efter planlagt afgang
- **Ombookning** – Parlamentet støtter, at et luftfartsselskab skal ombooke passagerer til et andet luftfartsselskab eller en anden transportform, hvis luftfartsselskabet ikke kan ombooke til et af sine egne fly. Kommissionen foreslår efter 12 timer, Parlamentet foreslår en lavere grænse på 8 timer.
- **Forbindelsesfly** - Parlamentet støtter, at det bliver klargjort, at man har ret til assistance og kompensation, hvis passageren ikke når sit fly på grund af at forbindelsesflyet er forsinket
- **Bagage** – Parlamentet støtter, at nationale myndigheder håndhæver regler vedrørende mistet bagage, samt at blanketten ved mistet bagage skal accepteres af luftfartsselskabet
- **Kompensation ved forsinkelse** – Europa-Parlamentet ønsker lavere tidstærskler for ret til udløsning af kompensation – hhv. tre, fem og syv timer samt at kompensations-satsen for de korte rejser hæves fra 250 euro som foreslået af Kommissionen til 300 euro.
- **Ekstraordinære omstændigheder** – Parlamentet støtter en klarere definition af ekstraordinære omstændigheder, men foreslår i modsætning til Kommissionen, at tekniske problemer aldrig kan være en ekstraordinær omstændighed, samt at listen over ekstraordinære omstændigheder skal være udtømmende.
- **Begrænsning af indkvarteringspligten ved ekstraordinære omstændigheder** – I tilfælde af ekstraordinære omstændigheder har Kommissionen foreslået at begrænse luftfartsselskabernes omsorgspligt til 3 nætter. Europa-Parlamentet ønsker, at luftfartsselskaberne i tilfælde af aflysning eller lang forsinkelse forårsaget af ekstraordinære omstændigheder skal forpligtes til at tilbyde indkvartering til en pris af op til 125 euro pr. overnatning i op til fem nætter uden mulighed for undtagelse herfor pga. flyrej-sens længde i km. og flyets sædekapacitet.
- **Forsikring ved konkurs** – Parlamentet foreslår herudover, at luftfartsselskaberne skal pålægges at tegne en forsikring, som kan dække passagerernes billetpriser og



omkostninger ved luftfartsselskabets konkurs.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at medlemslandene kun har begrænsede muligheder for alene at gøre noget for at beskytte forbrugerne, da forordningen om lufttrafiktjenester (EF) nr. 1008/2008¹ ikke giver dem mulighed for at stille ekstra krav til EF-luftfartsselskaber, der forsøger at opnå trafikflyvninger inden for EU.

Kommissionen har for det andet udtalt, at de fleste problemer drejer sig om forskelle i anvendelse/håndhævelse af forordning (EF) 261/2004 medlemslandene imellem, hvilket svækker passagerernes rettigheder og indvirker på konkurrencevilkårene mellem luftfartsselskaberne. Kun ved en koordineret indsats fra EU's side kan disse problemer løses.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da det drejer sig om en præcisering af eksisterende fælles regler.

6. Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret af den gældende EU-forordning (EF) nr. 261/2004 og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97. Forslaget kræver i den foreliggende form ikke lovændring.

7. Konsekvenser

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

En vedtagelse af Kommissionens forslag til ændring af forordningen forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En ændring af forordningen ville ikke medføre lovændringer. Der vil skulle foretages ændringer på bekendtgørelsesniveau.

¹ Europa-Parlamentets og rådets forordning nr. (EF) 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Østre Landsret afsagde den 6. november 2014 dom i fire ankesager vedrørende flypassagerers ret til økonomisk kompensation ved forsinkelser. Landsretten stadfæstede byrettens afgørelser, hvor Primera Air var dømt til at betale kompensation i medfør af forordning (EF) 261/2004.

De danske myndigheder har indtil Østre Landsrets domme af 6. november 2014 foretaget en luftfartskyndig og operationel vurdering af de konkrete tekniske omstændigheder, der forårsagede en forsinkelse eller aflysning og i overensstemmelse med forordningens betragtninger vurderet, hvorvidt der var tale om uforudsete sikkerhedsproblemer eller sikkerhedsrisici, der berørte det transporterende luftfartsselskabs drift. Denne praksis har bevirket, at passagerne alene fik tilkendt kompensation i ca. 10 % af de sager, som vedrørte forsinkelser og aflysninger forårsaget af tekniske forhold.

Med Østre Landsrets afgørelse fra november 2014 blev den praksis ændret, således at en teknisk fejl nu som udgangspunkt ikke anses som en ekstraordinær omstændighed og derfor vil udløse kompensation. Trafikstyrelsen skønner, at den økonomiske konsekvens heraf, baseret på oplysninger fra luftfartsselskaberne, kan komme til at koste luftfartsselskaberne i Danmark op mod et trecifret millionbeløb i kompensation på årsbasis.

Tekniske fejl kan dog, som det foreligger i både Kommissionens oprindelige forslag og det nuværende kompromisforslag, i visse tilfælde anses som en ekstraordinær omstændighed, hvorved der ikke skal betales kompensation ved forsinkelse eller aflysning. Det er endvidere Trafikstyrelsens vurdering, at det nuværende kompromisforslag vil medføre, at reglerne om udbetaling af kompensation skal administreres på samme måde, som de danske myndigheder administrerede reglerne før Østre Landsrets domme af 6. november 2014.

EU-Domstolen har igennem tiden afsagt et stort antal af domme, der løbende fortolker forordningens anvendelsesområde. Særligt to domme, der er afsagt i nyere tid, vurderes at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

EU-Domstolen har den 23. marts 2021 afsagt dom i den præjudicielle sag C-28/20, Airhelp, der vedrører spørgsmålet, om hvorvidt en overenskomstrelateret strejke hos SAS kan betragtes som en



usædvanlig omstændighed. EU-Domstolen nåede frem til, at en sådan strejke *ikke* er en usædvanlig omstændighed. Dommen har den konsekvens, at luftfartsselskaber skal udbetale kompensation til de passagerer, der har været berørt af en intern strejke. Denne fortolkning har erhvervsøkonomiske konsekvenser.

I sagerne C-537/17 og C-502/18 har EU-Domstolen fortolket det geografiske anvendelsesområde for forordningen om passagerrettigheder og har konstateret, at passagerer, der rejser fra en EU-lufthavn til et tredjeland med mellemlanding i et tredjeland, og hvis tilslutningsflyvning uden for EU er berørt af en hændelse, det vil sige forsinkelse, aflysning eller boardingafvisning, kan have ret til kompensation.

Disse afgørelser udgør særlige udfordringer med hensyn til passagerer, der rejser til Grønland med mellemlanding i Grønland. Da Grønland ikke er medlem af EU er Grønland blevet betragtet som et tredjeland med henblik på forordningen. Dommen har medført en praksisændring, der har betydelige erhvervsøkonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber, der opererer i tredjelande. Dommen har i særdeleshed konsekvenser for luftbefordring af passagerer i Grønland. Da Grønland er kendetegnet ved at have arktiske vejrforhold, hvor der forekommer forsinkelser hyppigt.

Dommens udfald har erhvervsøkonomiske konsekvenser, særligt for Air Greenland, da det betyder, at passagerer, der flyver fra København til en regional lufthavn i Grønland, vil have krav på kompensation, hvis der opstår forsinkelser i forbindelse med en mellemlanding i Grønland.

8. Høring

Forslaget blev sendt i høring den 22. marts 2013 i EU Specialudvalget for Transport samt til følgende organisationer: AOPA Danmark, Jet Time, Billund Lufthavn, Esbjerg Lufthavn, Danish Airline Pilots Association, DI Transport, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Flyvesikringstjenesten, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Mittarfeqarfiit - Grønlands Lufthavne, Københavns Lufthavne A/S, Icelandic Civil Aviation Administration, Luftfartstilsynet - Norge, Brancheforeningen - Dansk Luftfart, Scandinavian Airlines System, Dansk Motorflyver Union, Scandinavian Airlines System, Dansk Musikerforbund. Høringsfristen er d. 15. april.

Følgende høringssvar er modtaget.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning



”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring.

”Usædvanlige omstændigheder” har længe været en prioriteret sag for ES, og det konstateres med tilfredshed, at der nu foreligger en beskrivelse og et relevant hensyn til dette, selvom der ikke i sagens natur kan være en udtømmende definition. ES bemærker også med tilfredshed, at der på flere områder foreslås et mere rimeligt grundlag for kompensation end de gældende regler.

ES har ikke yderligere bemærkninger.”

SAS

”Indledende bemærkninger:

SAS har med glæde noteret sig, at Forslaget indebærer en række tydeliggørelser og præciseringer af reglerne, hvilket er tiltrængt, da den nuværende udformning af forordning 261/2004 har vist sig utrolig vanskelig at fortolke og i for høj grad har været genstand for retssager. I den forbindelse er det glædeligt at se, at listen over definitioner er udvidet en del, hvilket forhåbentligt bevirker, at det fremover bliver lettere at administrere reglerne uden at være nødsaget til at gå til domstolene for at få svar.

I forbindelse med arbejdet med revisionen af 261/2004 er det vigtigt, at der skabes en balance mellem passagerens rettigheder og luftfartsselskabernes pligter. Derfor har SAS med glæde noteret sig, at det følger af begrundelsen for Forslaget, punkt 1.2, at flypassagerernes rettigheder skal sikres under hensyntagen til den finansielle indvirkning på flytransportsektoren, samt at man vil sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked. Det er afgørende for en fremtidig forordnings succes, at disse intentioner vil kunne ses i den endelige revision af 261/2004.

I den forbindelse er det vigtigt for SAS at fremhæve, at en af de store fortolkningsmæssige udfordringer ved den eksisterende forordning er, hvad der skal forstås ved usædvanlige omstændigheder. Især i forhold til tekniske problemer har der været en tendens til, at både Domstolen og en række forbrugermyndigheder har søgt at indsnævre det spillerum, som oprindeligt er givet med ordlyden af 261/2004 i forhold til, hvornår et teknisk problem kan betragtes som en usædvanlig omstændighed. Og i den forbindelse har man glemte at tage højde for, at hele formålet med 261/2004 var at virke adfærdsregulerende i forhold til luftfartsselskabernes uhensigtsmæssige adfærd ved overbooking og kommercielle aflysninger. For at mindske antallet af overbookinger og kommercielle aflysninger



indførte man et højt kompensationsniveau for boardingafvisning og kommercielle aflysninger, så man kunne straffe luftfartsselskaberne for deres uhensigtsmæssige adfærd på disse områder.

Efterfølgende har Domstolen ved sin praksis forsøgt at indsnævre området for, hvornår tekniske problemer kan betragtes som usædvanlige omstændigheder til kun at omfatte meget få situationer. Det er ikke rimeligt set i forhold til størrelsen af kompensationsbeløbene, og det strider mod det oprindelige formål med reglerne. Når luftfartsselskaberne har fulgt vedligeholdelsesprogrammerne for flyene og ladet dem overholde alle lovpligtige check, så er det svært at gøre meget mere for at forhindre tekniske problemer, som opstår akut. Det er som regel ikke økonomisk muligt at have erstatningsfly stående klar og vente, da anskaffelsesomkostningerne til sådanne fly er alt for høje til, at noget selskab har råd til at have ledige fly stående ubrugte hen. Og derfor kan det ikke undgås, at der opstår forsinkelser og aflysninger grundet tekniske problemer. Det bør således kun være tekniske problemer, som skyldes fejl fra luftfartsselskabets side, f.eks. fejlbetjening eller manglende vedligeholdelse, som kan udløse kompensation.

SAS' bemærkninger til de konkrete bestemmelser i Forslag til ændring af forordning (EF) nr. 261/2004:

Betragtning 19: Det følger af denne bestemmelse, at "Årsagerne til de nuværende lange forsinkelser og aflyste flyvninger i EU kan ikke alene tilskrives luftfartsselskaberne." Videre anføres det, at "bør luftfartsselskaberne have ret til at søge godtgørelse hos enhver tredjepart, som har bidraget til den begivenhed, som gav anledning til kompensation eller andre forpligtelser." Flytransporter består som bekendt af et antal aktører, som alle på hver deres vis bidrager med forskellige ydelser for at passageren eller det fragtede gods kan transporteres på en sikker og effektiv måde fra afgangslufthavnen til slutdestinationen. Men det er kun flyselskabet, som har et reguleret ansvar for, at dette sker som aftalt. Øvrige aktører som f.eks. lufthavne og trafikafviklende myndigheder har kun et meget begrænset ansvar for at levere de ydelser, som luftfartsselskaberne betaler for. Tendensen er i stedet, at lufthavnene gennem deres brugervilkår fraskriver sig ansvaret i en lang række situationer, som for eksempel til hurtig snerydning af banerne.

Gennem andre forordninger, Performance and Charging Regulation, har man forsøgt at pålægge de trafikafviklende myndigheder at præstere en bedre kvalitet og øge kapaciteten i luftrummet ved diverse incitamentsordninger. Men på grund af massiv modstand fra de trafikafviklende myndigheder og med støtte af medlemslandenes repræsentanter i Single Sky Committee er disse bestræbelser



blevet meget udvandede, hvilket Kommissionen også kraftigt har påtalt.

Derfor ønsker SAS, at Kommissionen i forbindelse med ændringerne af 261/2004 tydeligere angiver infrastrukturleverandørernes ansvar og tydeligere pålægger dem en erstatningsforpligtelse, når de er årsag til trafikforstyrrelser, som bevirker, at passagererne bliver berettiget til assistance og evt. compensation.

Art. 2, litra l): Et fly, som letter, men af en eller anden grund derefter bliver tvunget til at lande i en anden lufthavn end bestemmelsesstedet eller vende tilbage til afgangslufthavnen, bør aldrig kunne betragtes som aflyst. En sådan handling besluttet altid af kaptajnen på baggrund af en sikkerhedsvurdering, og denne vurdering må man aldrig søge at adfærdsregulere, jf. vores indledende bemærkninger. Hvis vi ligestiller disse situationer med aflysninger, så skal vi efterfølgende diskutere, om det skyldes usædvanlige omstændigheder eller ej for at kunne afgøre, om passagererne er berettiget til compensation. Det vil lægge et yderligere og forkert pres på kaptajnen, og i yderste konsekvens kunne medføre, at den vurdering, som alene burde træffes ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering, kommer til at indeholde økonomiske overvejelser, som slet ikke hører hjemme i den givne situation, og som hverken er i passagerernes eller luftfartsselskabernes interesse.

Art. 3, stk.4: Her blander man reglerne for fly og andre transportformer, og dette er uhensigtsmæssigt i en tid, hvor alle transportformer har deres egen regulering og har indrettet deres drift herefter. Man bør ikke bruge denne revision til at pålægge andre transportformer et regelsæt, som er lavet til flytransport, og som afviger fra det regelsæt, som den pågældende transportform til dagligt er pålagt. Hver enkelt transportform har egne regelsæt, som er fastlagt ud fra den måde, som den enkelte transportform fungerer på. Det giver ikke mening at regulere de enkelte transportformer på forskellig måde og så efterfølgende afvige fra denne regulering bare fordi, at en passager skal benytte flere forskellige transportformer på samme rejse. Så længe en transportform har et eget regelsæt, er det også dette regelsæt, som bør finde anvendelse, når man rejser med den pågældende transportform, uanset om man også benytter andre transportformer under rejsen.

Art. 4, stk. 4: Denne tilføjelse har SAS ingen bemærkninger til, eftersom det kun er returbilletter, som bestemmelsen vedrører, og ikke et generelt forbud mod at tilbyde indirekte flyvninger til en lave pris. Skulle dette sidste komme på tale på et senere tidspunkt i processen, vil SAS på det kraftigste modsætte sig dette, da det vil fratage luftfartsselskaberne muligheden for at prissætte deres rejser under hensyntagen til efterspørgslen i de enkelte markeder.



Art. 5, stk. 3: Det er meget problematisk, såfremt usædvanlige omstændigheder kun skal kunne påberåbes, såfremt de findes på den konkrete flyvning eller flyvningen umiddelbart forinden. Hvis der for eksempel har været snestorm, og en lufthavn har været lukket i 1 dag, vil det tage noget nær lige så lang tid at genoprette trafikken. Ifølge Forslaget har man i denne situation kun 1 flyvning til at få trafikken normaliseret, hvilket vil være helt umuligt i tilfælde, hvor der har været tale om mange timer, hvor trafikken har været indstillet. Som bestemmelsen foreslås udformet, vil den straffe flyselskaberne for situationer, som i øvrigt isoleret set betragtes som usædvanlige omstændigheder, og dette er direkte imod den oprindelige hensigt om, at adfærdsregulere flyselskaberne via høje kompensationsbeløb. Er luftrummet eller lufthavnene lukkede, har flyselskaberne ingen indflydelse herpå, og derfor skal de heller ikke straffes herfor med urimeligt korte frister til at genoprette trafikken. I stedet bør reglen udformes, så flyselskaberne har lige så lang tid til at rette op på trafikken, som uregelmæssigheden har stået på. Har lufthavnen været lukket en dag, bør selskaberne få hele næste dag til at genoprette trafikken. Har lukningen været 5 timer, bør selskaberne få 5 timer til genopretning osv. Og er der et teknisk problem i forbindelse med udturen, vil det også påvirke hjemturen. Så længe et luftfartsselskab kan sandsynliggøre, at den usædvanlige omstændighed er den direkte årsag til en aflysning eller en forsinkelse, bør luftfartsselskabet kunne påberåbe sig usædvanlige omstændigheder og undgå at skulle udbetale compensation.

Art. 6: SAS har med tilfredshed konstateret, at der nu kommer længere tidsintervaller på forsinkelserne, før der kan blive tale om udbetaling af compensation. Men det er som nævnt fortsat vigtigt at holde fokus på definitionen af usædvanlige omstændigheder, eftersom disse regler vil virke mod hensigten, hvis definitionen bliver for smal.

Art. 6, punkt 4: Her henvises til, hvad vi ovenfor har anført under art. 5, stk. 3, idet samme betragtninger gør sig gældende ved denne bestemmelse.

Art. 6a: Denne bestemmelse strider mod Montreal Konventionen, som allerede regulerer ansvarsfordelingen mellem de luftfartsselskaber, som går sammen om at tilbyde passagererne sammenhængende rejser med flere forskellige luftfartsselskaber. Luftfartsbranchen med IATA i spidsen har fastlagt deres ansvarsfordeling, når flere flyselskaber er en del af en sammenhængende rejse, i henhold til Montreal Konventionen. Det betyder, at det er det flyselskab, som forårsager en aflysning eller forsinkelse, som er ansvarlig for at tage hånd om passageren med hensyn til assistance og ombooking etc., jf. også Montreal Konventionens art. 36, punkt 2. Hvis EU med dette Forslag vil ændre på denne ansvarsfordeling vil



det få uoverskuelige konsekvenser for samarbejdet mellem de enkelte flyselskaber i og udenfor EU, idet kun EU-selskaberne vil være bundet af Forslaget. Dette er en meget uhensigtsmæssig situation, som man bør undgå at komme i.

SAS foreslår derfor, at denne bestemmelse udgår.

Ydermere risikerer bestemmelsen at begrænse lysten for mindre regionale luftfartsselskaber til at indgå aftaler med større selskaber om at tilbyde kunderne sammenhængende billetter, idet pligten til at udbetale kompensation ofte vil ramme det første selskab i kæden, som typisk vil være det lille regionale selskab, hvis samlede indtjening på billetten slet ikke modsvarer risikoen ved at skulle udbetale kompensation på en alt i alt lang flyvning, når det regionale selskab kun selv flyver en mindre del af strækningen. Og bliver resultatet, at der bliver et mindre udbud af sammenhængende billetter, har man opnået det modsatte af, hvad der var hensigten med Forslaget, idet passagererne efterlades med et dårligere produkt.

Art. 7: Den hidtidige bestemmelse i art. 7 om muligheden for at nedsætte eventuel kompensation til det halve ved hurtig omlægning af rejsen bør beholdes, idet en sådan bestemmelse er med til at opretholde incitamentet til hurtig rejseomlægning, hvilket i sidste ende er i passagerernes interesse.

Art. 8, stk. 5: Her må det præciseres, at man ikke kan forvente at blive ombooket til en højere klasse, ligesom 12 timers grænsen ikke bør løbe om natten. Derfor foreslår SAS følgende formulering til bestemmelsen, idet vores ændringsforlag er fremhævet med *kursiv*:

”Hvis passageren vælger muligheden i stk. 1, litra b), har vedkommende, hvis der er

ledige pladser *i samme serviceklasse*, ret til at få omlagt rejsen med et andet luftfartsselskab eller et andet transportmiddel, hvis det transporterende luftfartsselskab ikke kan befordre

passageren med sine egne transportmidler tidsnok til at ankomme til det endelige

bestemmelsessted inden for tolv timer efter det planlagte ankomsttidspunkt *natten undtages, som defineret i art. 2, litra x*. Uanset artikel 22, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008 må det andet luftfartsselskab eller den anden transportoperatør ikke forlange en pris af det kontraherende luftfartsselskab, som ligger over den gennemsnitspris, som vedkommendes egne passagerer har betalt for tilsvarende transport i de forudgående tre måneder.”

Art. 8, stk. 6: Denne bestemmelse bør udgå, da øvrige transportformer bør følge deres egne regler, ligesom det opererende flyselskab følger reglerne for flytransport. I øvrigt henvises til vores bemærkninger ovenfor under art. 3, stk.4.



Art. 9: SAS hilser de nye begrænsninger i ansvarets udstrækning velkomne. Men der bør være ens konkurrencevilkår for konkurrerende transportformer. Og eftersom andre transportformer har fået regulering, som begrænser deres ansvar for assistance til 2 døgn, bør grænsen for flytransport også være 2 døgn og ikke 3 døgn, som foreslået af Kommissionen.

Desuden bør der tilføjes en bestemmelse om, at retten til assistance bortfalder, hvis dette vil bevirke yderligere forsinkelse af flyvningen, eftersom begrænsningen af forsinkelser bør have højeste prioritet.

Art. 14, stk. 5 og 6: Her er det vigtigt at få præciseret, at informationspligten kun gælder i de tilfælde, hvor luftfartsselskabet har modtaget passagerens kontaktoplysninger. Ofte er billetten solgt af en formidler/agent, og luftfartsselskabet har kun kontaktinformationer til formidleren/agenten. I disse tilfælde bør luftfartsselskabet ikke være forpligtet til at give information om forsinkelser og aflysninger til andre end formidleren/agenten.

Art. 16: I dag kan de nationale håndhævelsesorganer (i Danmark Trafikstyrelsen) afsige kendelser og dermed pålægge flyselskaberne at udbetale kompensation til passagerer, såfremt de finder, at betingelserne herfor er opfyldte. I praksis har Trafikstyrelsen imidlertid ikke nogen sanktionsmulighed, såfremt et udenlandsk luftfartsselskab nægter at følge Trafikstyrelsens afgørelse, og der er adskillige eksempler på, at dette sker i praksis. Denne retstilstand er naturligvis utilfredsstillende både for passagererne, Trafikstyrelsen og de konkurrerende flyselskaber. Det ville derfor være ønskeligt, såfremt de nationale håndhævelsesorganer fik mandat til at eksekvere deres afgørelser i disse situationer. Som forslaget er formuleret nu må man imidlertid frygte, at den nuværende praksis fortsætter.

Art. 16a, stk. 1: Her bør også andre formidlere af lufttransport end flyselskaber pålægges samme forpligtelse til at oplyse om klageprocedurer m.v..

Art. 16a, stk. 2: Det bør præciseres, at den klage en passager skal have indgivet senest 3 måneder efter den dato, hvor flyvningen foregik eller var planlagt til at skulle foregå, skal være *skriftlig*, for at undgå bevismæssig usikkerhed om, hvorvidt der er indgivet klage rettidigt eller ej.

Art. 18: En implementeringsfrist på 20 dage er alt for kort. SAS forslår, at dette ændres til 90 dage, så luftfartsselskaberne får en rimelig frist til at få de nødvendige nye procedurer på plads.

Bilag 1 om usædvanlige omstændigheder:



Som også nævnt indledningsvis er det SAS' opfattelse, at det er helt afgørende, at luftfartsselskaber ikke straffes for tekniske problemer, som de reelt ikke har nogen mulighed for at forhindre i at opstå. Når et luftfartsselskab har overholdt alle lovpligtige check og vedligeholdelsesrutiner af et fly, og der på trods heraf opstår tekniske problemer i nær tilknytning til en planlagt flyvning eller under en flyvning, så vil der normalt være tale om en situation, som luftfartsselskabet i praksis ikke har mulighed for at forhindre. Intet luftfartsselskab kan på forhånd gætte sig til, hvor der vil opstå et problem næste gang – forudsat at man har overholdt alle forskrifter vedrørende vedligehold – og intet luftfartsselskab vil for at undgå tekniske problemer begynde at udskifte flydele (i blinde), som ikke umiddelbart står for at skulle udskiftes, for at minimere risikoen for, at der opstår tekniske problemer i fremtiden, idet det vil være noget nær umuligt at lykkes med dette. Derfor bør ordlyden i bilag 1 ændres, så punkt ii får følgende ordlyd;

- ”tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. konstatering af en defekt under inspektion af luftfartøjet før flyvningen eller under gennemførelsen af den pågældende flyvning, som gør det umuligt at fortsætte flyvningen normalt; eller en skjult defekt, som opdages af fabrikanten eller en kompetent myndighed, og som indvirker på flysikkerheden”.

Samtidigt skal punkt 2, litra 1 ændres, så den får følgende ordlyd:

- ”tekniske problemer, som er en del af luftfartøjets normale drift, for eksempel et problem, der er konstateret under rutinevedligeholdelsen, eller som opstår, fordi denne vedligeholdelse eller øvrige inspektioner af flyet ikke er udført korrekt, og”

Det er af helt afgørende betydning, at bilag 1 omformuleres i overensstemmelse med ovenstående for at sikre, at luftfartsselskaberne ikke bliver de helt store tabere, når de reviderede regler træder i kraft.

Og endnu engang må SAS henlede opmærksomheden på, at formålet med kompensationsreglerne i sin tid var at adfærdsregulere luftfartsselskaberne og dermed sikre passagererne en fair retsstilling. Hvis reglerne accepteres i deres nuværende form, er man gået alt for vidt i sine bestræbelser på at sikre passagererne rettigheder, som ikke findes tilsvarende i nogen andre brancher, hvilket vil have store negative økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne og formentligt medvirke til endnu flere konkurser i en allerede yderst presset industri. Og dette scenarie er hverken passagerer, myndigheder, arbejdsgivere eller arbejdstagere tjent med.



SAS' bemærkninger til ændring af Forordning (EF) nr. 2027/97:

Art. 6a: SAS har allerede i dag en praksis, hvorefter vi erstatter skader på hjælpemidler herunder kørestole og andet mobilitetsudstyr i forhold til udstyrets værdi og genanskaffelsespris. Så umiddelbart er vi positive i forhold til dette ændringsforslag. Men som bestemmelsen er udformet, så er der ingen kontrol af den værdi, som passageren kan opgive for udstyr af denne slags. Og med den nuværende formulering risikerer luftfartsselskaberne derfor at blive tvunget til at erstatte for høje beløb. Der bør derfor indføres en mekanisme i bestemmelsen som sikrer, at et luftfartsselskab ikke kan blive tvunget til at erstatte et højere beløb, end den skadede genstands genanskaffelsespris.

SAS har på nuværende tidspunkt ikke yderligere bemærkninger til forslaget, men vi står gerne til rådighed for en nærmere diskussion af ovenstående, såfremt der måtte være behov herfor.”

Danske Handicaporganisationer (DH)

”DH har følgende bemærkninger:

Forordning (EF) nr. 2027/97:

Artikel 2

DH mener, at det er positivt, at den tidligere begrænsning vedr. erstatning af hjælpemidler ophæves i det nuværende forslag. Forslaget forudsætter, at der indgives en særlig interesseerklæring til luftfartsselskaberne. Det er vigtigt, at det ikke bliver for bureaukratisk at indgive denne erklæring, og at den ikke forudsætter, at man f.eks. har en original kvittering for hjælpemidlet. Ydermere er det vigtigt, at erstatningen for et evt. beskadiget hjælpemiddel svarer til nyanskaffelsesprisen. Dog kan det ikke forudsættes, at personen der indgiver erklæringen har viden om, hvad et tilsvarende hjælpemiddel ville koste ved nyanskaffelse i dag. Ofte ved man ikke, hvad hjælpemidlet har kostet på anskaffelsestidspunktet, bl.a. fordi nogle hjælpemidler er genbrugshjælpemidler. En sådan viden ville kræve, at danske kommuner skulle kunne oplyse nyanskaffelsesprisen for et hjælpemiddel før en evt. flyrejse. DH går ud fra, at erstatningen udgør nyanskaffelsesprisen, da et hjælpemiddel er afgørende for at kunne fungere i samfundet.

Forordning (EF) nr. 261/2004:

Artikel 1



DH mener ikke, at man i forslaget skal ændre definitionen i litra i) til "bevægelseshæmmet person (person with reduced mobility)". Vi mener, at det skal ændres til "persons with disabilities and people with reduced mobility", som der også står i 1107/2006, hvori den definition af personer med handicap, udkastet henviser til, findes.

Artikel 11

DH synes, det er positivt, at begrænsningerne i artikel 9, stk. 4 og 5 ikke anvendes, når passageren er en person med handicap eller dennes ledsager.

Det er vigtigt her at understrege, at der er behov for at sikre tilgængelighed til både overnatningssteder, transport og information. Desuden skal der være mulighed for at medbringe service- og førerhunde.

Artikel 14

DH mener, at der i forpligtelsen til at informere passagerne skal tilføjes, at der skal være tale om tilgængelige informationsmaterialer for personer med handicap (stk. 3) og at der skal stilles information i letlæst materiale for bl.a. personer med udviklingshæmning til rådighed.

Artikel 16a

Det er vigtigt, at forordningen præciserer, at procedurer for behandling af krav og klager skal gives i formater tilgængelige for personer med handicap. ”

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL)

”Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004 og forordning 2027/97.

Kommissionens forslag til ændringer i forordning 261/2004 indeholder flere forbedringer i forhold til den gældende forordning, der fortolknings- og udmøntningsmæssigt har forladt sit oprindelige udgangspunkt. Det er værd at bemærke, at formålet med den gældende forordning var at medvirke til en ændret adfærd hos luftfartsselskaberne, således at boardingafvisninger som følge af overbooking og såkaldt kommercielle aflysninger blev reduceret. Formuleringer og definitionsapparat i den gældende forordning har på centrale områder været så tilpas utydelige, at det har givet anledning til flere domstolsafgørelser, der markant har rykket ved



balancen mellem luftfartsselskabets pligter og passagerens rettigheder. Efter Dansk Luftfarts opfattelse indeholder den gældende praksis en betydelig mangel på proportionalitet i luftfartsselskabets disfavør.

Vi bifalder, at Kommissionen på flere punkter tilstræber at genetablere en større grad af proportionalitet, herunder gennem et mere præcist definitionsapparat, bedre proportionalitet mellem en forsinkelses varighed og krav på kompensation (artikel 6) samt forslaget til "positiv- / negativliste" i forhold til begrebet "usædvanlige omstændigheder" (bilag 1). Vi kan endvidere tilslutte os forslaget om et delvist forbud mod, at passagerer kan afvises til en returrejse, hvis udrejsen ikke er anvendt ("no-show"-politik, artikel 4, stk. 4).

Selv om forslaget som nævnt indeholder positive elementer, er der fortsat grund til en vis bekymring på flere områder.

For det første foreslås det i en ny artikel 6a, at der ansvars- og kompensationsmæssigt skal ske en sammenkædning i forhold til ankomstforsinkelsen af det sidste ben på en sammenhængende rejse. Det foreslås herunder, at et feederselskab skal være kompensationsansvarlig overfor passageren, hvis ankomsten på det sidste ben overskrider en vis varighed. Det er vores opfattelse helt uproportionalt, og vil potentielt betyde, at feederselskaber fremover ikke ønsker at indgå i Interlineaftaler fordi kompensationens størrelse langt kan overstige rejsens pris. I sidste ende vil konsekvensen være et forringet produkt til ugunst for de rejsende, der blandt andet må forvente længere transfertid og manglende mulighed for gennemindcheckning af bagage. Noget tyder endvidere på, at bestemmelsen vil være i strid med Montreal-konventionen. Vi anbefaler, at der fra dansk side arbejdes for at bestemmelsen udgår.

For det andet finder vi det påkrævet, at der foretages en revurdering af kompensationsbeløbenes størrelse, såvel i forbindelse med "lange forsinkelser" som aflysninger. Kompensationsstørrelserne er ikke proportionale, og bør stå i bedre forhold til rejsens pris.

Kommissionens forslag i bilag 1 vedrørende "Usædvanlige Omstændigheder" er et positivt skridt på vejen. Men vi finder det helt afgørende, at luftfartsselskabet ikke straffes for tekniske problemer, som man ikke med rimelighed har haft mulighed for at foregribe. Det er således også her vigtigt, at bestemmelserne ikke virker i retning af irrationelle og uproportionale handlinger. SAS har i sit høringssvar foreslået en ændring af teksten i bilag 1, punkt ii og til punkt 2 litra 1. Vi anbefaler, at der fra dansk side arbejdes for, at denne ordlyd indføres i Kommissionens tekst.

Varighed af følgevirkninger i forlængelse af "usædvanlige omstændigheder" (artikel 5, stk. 3). Det foreslås heri, at "usædvanlige



omstændigheder” kun kan påberåbes for den berørte flyvning eller de tidligere flyvninger med samme luftfartøj. Bestemmelsen ignorerer luftfartens særlige karakter, idet for eksempel effekten af en snestorm ofte kan være, at luftfartsselskabet ikke har mulighed for at gennemføre planlagte flyvninger umiddelbart efter. Vi finder, at der bør arbejdes for, at der i særskilte situationer kan indtræde en vis ”karenstid”, hvorunder luftfartsselskabet ikke er kompensationspligtig.

Denne grundlæggende mangel på proportionalitet, som vi berører ovenfor, rejser også det helt principielle spørgsmål om potentiel negativ effekt på luftfartssikkerheden, blandt andet fordi der fremdyrkes en straffekultur. Dette spørgsmål bør seriøst overvejes i det videre arbejde overfor Kommissionen. Vi bemærker også, at samme problematik potentielt introduceres med forslaget i Artikel 2, litra l (diversions) og i forhold til ”følgevirkninger”, jf. ovenfor. Vi bemærker også, at netop kompensationsbeløbenes størrelse opfattes så økonomisk attraktive, at det giver anledning til fremkomsten af en kommerciel inddrivelsesindustri med en arbejdsform, der kan have sikkerhedsmæssig betydning.

Hidtil har det været et væsentligt problem med de gældende bestemmelser, at fortolkninger og afgørelser af de nationale håndhævelsesorganer ikke har været gennemført på en ensartet måde mellem medlemslandene. Specielt er det et problem, at visse selskaber undlader at følge de afgørelser, der er truffet på et retmæssigt grundlag i en anden medlemsstat. Det leder dels til konkurrenceforvriddning, men resulterer eventuelt også i skærpede og uproportionale krav til de mange aktører, der forholder sig positivt til reglerne. I disse situationer er det specielt vigtigt, at håndhævelsesbeføjelserne for de nationale organer, er indrettet til at sikre harmoniseret udmøntning af reglerne. Vi finder det derfor positivt, at Kommissionens forslag indeholder håndhævelsesbestemmelser (artikel 16), der er væsentligt udvidet i forhold til de gældende bestemmelser. Det bør dog overvejes, hvor vidt der kan gives adgang til endnu mere ”afskrækkende” sanktioner overfor aktører, der gentagne gange overtræder reglerne eller ignorerer afgørelser.

Udover ovennævnte bemærkninger, har SAS har i sit høringssvar angivet en række kommentarer og forslag specielt vedrørende artikel 3, stk. 4; artikel 7; artikel 8, stk. 5; artikel 8, stk. 6; artikel 9 og artikel 14, stk. 5 og 6. Vi er enige i disse bemærkninger, og anbefaler, at der fra dansk side også arbejdes for at disse indarbejdes i forslaget.

Vi har ikke umiddelbart bemærkninger til forslaget om ændringer i forordning 2027/97 (bagage og erstatningsansvar), men henviser dog til SAS' bemærkning til artikel 6a.



BDL står naturligvis til rådighed i den videre proces. Bemærkningerne afgives også på vegne af DI Transport.”

Dansk Musiker Forbund

EU Kommissionen udsendte 14. marts 2013 forslag til ændring af regulations 261/2004/EC og 2027/97/EC om flypassageres rettigheder. Forslaget adresserer for første gang de specielle problemer for professionelle musikere, der foretager flyrejser med deres musikinstrumenter. Kort fortalt forpligter forslaget under visse betingelser luftfartsselskaberne til at acceptere små instrumenter i passagerkabinen, og til at tydeliggøre deres regler med hensyn til transport af større instrumenter som indchecket bagage.

Forslagene behandles nu i EU Parlamentet og Rådet.

Det betyder uendelig meget for professionelle musikere, at deres instrumenter kan transporteres betryggende, og Kommissionens forslag et vigtigt skridt i den rigtige retning. Vi har dog fra Dansk Musiker Forbunds side et par små, men vigtige ændringsforslag, der efter vores opfattelse er nødvendige, for at de nye regler får den tiltænkte effekt, og vi håber, at den danske regering vil arbejde for at bringe de nye regler det sidste afgørende stykke vej:

1 Transparens (art. 6e (1) sidste punktum)

En væsentlig mangel ved teksten er, at den giver flyselskabet ret til at bestemme, at et musikinstrument skal udgøre en del af passagerens tilladte håndbagage, og således ikke vil kunne medbringes i tillæg til denne. Nogle flyselskaber kan være særdeles strikse vedrørende antallet af stykker håndbagage. Flyselskabet vil fx kunne bestemme at en violin ikke vil kunne medbringes sammen med en håndtaske. Vi foreslår derfor sidste sætning formuleret:

"When the passengers' hand luggage allowance includes more than one piece, the air carrier may determine that a musical instrument shall form part of such allowance and not be carried in addition to it."

2 Fritagelse for ekstra lufthavnsskat ved køb af ekstra sæde (art. 6e, (2))

I tilfælde af et ekstra sæde skal købes til fx en cello, bør billetten være undtaget fra betaling af skat – i det mindste lufthavnsskat, forudsat det er foreneligt med nærhedsprincippet. Vores ændringsforslag er markeret med fed:



“Where a musical instrument is too large to be stowed safely in a suitable baggage compartment within the cabin or under an appropriate passenger seat, an air carrier may request the payment of a second fare where such musical instruments are carried as hand luggage on a second seat. **Such additional fare shall not be subject to the payment of (airport) taxes.** Where a second seat is purchased an air carrier should make reasonable efforts to seat the passenger and the musical instrument concerned together.”

3. Instrumenter i lastrummet (art. 6e (2))

Forslaget medfører, at store instrumenter skal transporteres (hvor muligt) "i en opvarmet del af et luftfartøjs lastrum ". Efter vores opfattelse bør instrumentetkassen også afmærkes på en klar og synlig måde, for at informere personalet på jorden om at de skal behandle kassen med passende omhu. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

"[...] Where available and if requested, musical instruments shall be carried in a heated part of an aircraft cargo hold subject to applicable safety rules, space constraints and the technical specifications of the aircraft concerned. **The air carrier shall mark such instruments with specific tags in order to ensure that they will be handled with adequate care.** An air carrier shall clearly indicate in its terms and conditions the basis on upon which musical instruments will be transported and the applicable charges."

4. Musikinstrumenter som professionelle værktøjer (betragtning (29))

Betragtning (29) bør suppleres med en henvisning til musikinstrumenter som professionelle redskaber, uden hvilke professionelle musikere - hvis karriere i vid udstrækning er afhængig af mobilitet - ikke er i stand til at arbejde. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

“(29) **Professional musicians can't work without their own, personal musical instrument, which can be of a high monetary and artistic value. They are also subject to a constant obligation of mobility.** Musical instruments should **therefore**, as far as possible, be accepted as baggage within the passenger cabin and, where this is not possible, should where possible be carried under the appropriate conditions in the cargo compartment of the aircraft. Regulation (EC) No 2027/97 should be amended accordingly.”



Forbrugerrådet

”Forbrugerrådet har modtaget ovennævnte høring af 21. marts 2013 og skal hermed bemærke følgende. For overskuelighedens skyld vil forordning 261/2004 nedenfor blive benævnt som passagerrettighedsforordningen og forordning 2027/97 som Montrealkonventionen.

Forbrugerrådet har noteret sig, at forslaget om passagerrettigheder på nogle punkter indebærer en udvidelse af passagerrettighederne, men bemærker samtidig, at forslaget også på nogle afgørende punkter indebærer forringelser, der gør, at vi ikke som helhed kan støtte det eksisterende forslag. Der drejer sig især om:

- Begrænsning af flyselskabernes omsorgsforpligtelse således at der maksimalt dækkes for 3 nætter og 100 euro pr. nat.
- At retten til omlægning til andre flyselskaber ikke skal tilbydes ved førstgivne lejlighed.
- Forringelsen af retten til kompensation efter Sturgeon-dommen ved lange forsinkelser.
- Definitionen af ”usædvanlige omstændigheder”.
- At der ikke er større fokus på strengere sanktioner over for flyselskaberne ved forordningsovertrædelser..

Dette uddybes nedenfor.

Montrealkonventionen

Forbrugerrådet bemærker i forhold til Montrealkonventionen, at der lægges op til, at den såkaldte PIR rapport fremover vil kunne danne basis for en klage til flyselskabet. Forbrugerrådet skal udtrykke tilfredshed hermed, da dette vil hjælpe gevaldigt på de problemer der opstår, som følge af flyselskabernes anvendelse af urimelige korte klagefrister. Forbrugerrådet bemærker at der også lægges op til, at håndhævelse af Montrealkonventionen henlægges til de nationale håndhævelsesorganer efter passagerrettighedsforordningens artikel 16, og skal henvise til nedenfor nævnte bemærkninger under passagerrettighedsforordningen herom.

Forbrugerrådet har ingen øvrige bemærkninger til forslag til ændring af Montrealkonventionen.

Generelt vedrørende passagerrettighedsforordningen



Forbrugerrådet er i udgangspunktet tilhænger af, hvad der omtales som løsningsmodel 3, dog med modifikationer således at bedre og strengere håndhævelse følges af forbedrede rettigheder.

Vi anerkender, at nogle af de ændringsforslag, der stilles, indebærer en udvidelse af passagerrettighederne, f.eks. om forenklingen af retten til forplejning, forsinkelser på forpladsen og fri adgang til at klage til sit klageorgan i hjemlandet. Der er dog nogle grundlæggende forslag til ændringer, som efter Forbrugerrådets opfattelse vil være ødelæggende for den tillid, der bør være til flyselskaberne. På væsentlige punkter indebærer forslaget således en forringelse af de grundlæggende rettigheder opnået efter den nugældende forordning.

Det vigtigste må være at sikre, at passagerne kan have tillid til at flyselskaberne overholder indgåede aftaler, således at passagerne kan nå til deres bestemmelsessted i tide. Sker dette ikke eller opstår der situationer som forsinker eller forstyrrer rejsen, skal den rejsende kunne have fuldstændig tillid til, at flyselskabet tager hånd om passageren. Det betyder, at flyselskabet hurtigst muligt skal sørge for at ombooke for at få passageren frem i tide og samtidig i visse tilfælde kompenserer for den tabte tid. Der bør således ikke være mulighed for, at flyselskaberne kan have en interesse i at enten aflyse, forsinke eller foretage tidsændringer til deres fordel, og såfremt dette sker, bør flyselskaberne give passageren kompensation.

Vi skal her pege på, at rettighederne bør være så enkle og overskuelige som muligt, og det skal være let som passager at anvende dem og endelig få dem gennemført over for flyselskabet. Vi er enige med Kommissionen i, at luftfartsselskaberne ofte har undladt at opfylde de rettigheder, som passagerer har efter forordningen, og at reglerne bør sikres ensartet fortolkning og at effektiv håndhævelse skal fremmes. Lette regler og en ensartet fortolkning og håndhævelse vil tillige sikre bedre konkurrencevilkår i branchen. Reglerne bør derfor sikres en vis automatisering, således at det ikke længere er op til flyselskaberne at skønne hvornår de ønsker at efterleve reglerne. Sker denne forenkling vil der tillige kunne spares markant på de administrative omkostninger ved behandling af kundeklager, udbetalinger, fortolkningstvivil mv. hos flyselskaberne.

Forbrugerrådet skal blandt andet pege på, at forskellige kilometer, tidsangivelser og hændelser i dag giver en flerhed af forskellige rettigheder. Én enkel og simpel tids- og kilometerangivelse vil forbedre forståelsen betragteligt og gøre det væsentligt nemmere for passagerne, at gøre deres krav gældende overfor flyselskabet.



På baggrund af ovenstående skal Forbrugerrådet uddybende komme med følgende bemærkninger til de overordnede forslag til ændringer.

Definition på ”usædvanlige omstændigheder”

Særligt reglerne om manglende betaling af kompensation med henvisning til usædvanlige omstændigheder, og selve begrebet ”usædvanlige omstændigheder” har voldt store problemer i dagligdagen for både forbrugere og flyselskaber. Vi opfatter usædvanlige omstændigheder som identisk med begrebet force majeure. Dette juridisk begreb er ikke præcist defineret, og en ikke-udtømmende opstilling af omstændigheder jf. forslagets bilag 1. giver ikke større klarhed eller gør det nemmere for forbrugerne at opnå deres ret til kompensation.

Force majeure/usædvanlige omstændigheder foreligger efter Forbrugerrådets opfattelse ikke under normale forekommende situationer. Således forekommer det rigtigt at f.eks. kun Askeskykriser findes under denne definition.

Forbrugerrådet mener bestemt ikke at tekniske problemer eller en skjult defekt som opdages udenfor rutinevedligeholdelsen, medfører at der er tale om usædvanlige omstændigheder. Vejrforhold som f.eks. sne eller is i de fleste lufthavne om vinteren kan heller ikke være usædvanlige omstændigheder. Således vil dagligdags/normale forekommende problemer mv., herunder tekniske som vejrrelaterede, som nødvendigvis opstår som led i at være flyselskab, ikke være usædvanlige omstændigheder.

Forbrugerrådet skal foreslå, at det præciseres i bestemmelsen, at der skal være tale om decideret force majeure, førend selskabet kan undgå at udbetale kompensation. Samtidig kan det i en evt. liste bemærkes hvad der normalt anses for force majeure, f.eks. askeskyer, naturkatastrofer og terrorisme mv.

Forbrugerrådet mener, at det er helt nødvendigt at følgende af de i bilag 1 nævnte situationer helt bør fjernes fra listen: nr. ii, iv, v, vi og vii. Samtidig bør det præciseres, at naturligt forekommende situationer ikke er usædvanlige omstændigheder.

Retten til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser

Forbrugerrådet anser det for positivt, at der gøres forsøg på at forenkle reglerne vedrørende kompensation ved lange forsinkelser iht. Sturgeon dommen og samtidig at der indføres en eksplicit ret til



kompensation ved lange forsinkelser. Forbrugerrådet bemærker dog, at forslaget ikke anvender Sturgeon-dommens angivelse af en 3 timers grænse – for såvel rejser inden for som uden for fælleskabet – som afgørende for opnåelse af kompensation. 3 timers reglen er i øvrigt allerede almindelig kendt og udbredt blandt forbrugerne og en ændring heraf vil medføre endnu mere forvirring om retstillingen.

En enkelt tidsangivelse uden sammenhæng til evt. rejseafstande vil gøre reglen lettere at anvende i dagligdagen og Forbrugerrådet er ikke af den opfattelse, at en opretholdelse af 3 timer iht. Sturgeon dommen vil medføre flere aflysninger. Dette gælder særligt ikke når der samtidig gives en ubetinget ret til ombookning ved andre flyselskaber i tilfælde af aflysninger og forsinkelser.

Forbrugerrådet anser forslaget for en væsentlig forringelse og retten til kompensation efter 3 timer bør opretholdes. Dette skal særligt ses i lyset af at forbrugerne i dag er blevet vant til denne betegnelse og denne er blevet almindelig anerkendt og udbredt viden.

Retten til omlægning af rejsen

De nugældende regler giver passageren ret til omlægning/ombookning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til det endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed. Det er alene flyselskabernes fortolkning og nuværende anvendelse af reglerne, der har medført at passagerne ikke omlægges/ombookes til andre selskabers fly ved førstgivne lejlighed.

Det er Forbrugerrådets opfattelse, at omlægning under sammenlignelige betingelser ved førstgivne lejlighed medfører, at flyselskaberne – når de skal tilbyde omlægning/ombookning – skal give mulighed for at flyve med andre selskabers fly ved førstgivne lejlighed, (sidstnævnte forstået som det første fly med ledige pladser, der flyver til den oprindelige aftalte destination). Så vidt Forbrugerrådet er bekendt med er det også gældende praksis i Danmark.

Forbrugerrådet anser det således for en væsentlig forringelse af gældende regler, at der ikke gives mulighed for omlægning ved førstgivne lejlighed ved et hvilket som helst selskab. Dette bør præciseres og opretholdes i forhold til nuværende forordning.

Sker dette ikke må det i det mindste fremgå, at ombookning skal ske til førstgivne lejlighed, eller et efter passagerens eget ønske til tidspunkt, efter de 12 timer.



Ikke-opnået tilslutningsforbindelse

Forbrugerrådet anser ændringsforslaget vedr. ikke opnået tilslutningsforbindelse for positivt, men mangler uddybning på i hvilke situationer det gælder. Særligt kan peges på, at det bør uddybes, hvilket selskab der har forpligtelsen til at hjælpe i tilfælde af codeshare-flyvninger, f.eks. hvor købet er foretaget hos SAS men det er Luftansa der foretager den tekniske flyvning.

Det er ikke nok at selskabet kun forpligtes i henhold til deres egne indgåede befordringskontrakter. Oplyser passageren, at det er vigtigt, at denne når frem til sit bestemmelsessted i henhold til aftalen på et givent tidspunkt til flyselskabet eller holder på, at flyselskabet skal honorere sin oprindelige aftale med passageren (f.eks. fordi de skal nå et bestilt tilslutningsfly eller krydstogt) bør dette selskab, særligt i disse tilfælde gøre alt for at få passageren frem i tide. Har selskabet ikke gjort alt hvad der stod i deres magt – f.eks. at ombooke til førstgivne lejlighed i henhold til artikel 8 jf. også foroven, bør selskabet forpligtes til at dække det eventuelle erstatningskøb eller andre tab som passageren måtte lide som resultat af forsinkelsen.

Forbrugerrådet bemærker, at en sådan praksis i øvrigt ses anerkendt ved det statslige Forbrugerklagenævn.

Ændret tidsplan.

Det er Forbrugerrådets vurdering, at det er meget ofte, at passagerne oplever at få ændret deres rejseplaner, i mange tilfælde også ganske væsentligt, og dette mere end to uger forud for afrejse. Ganske ofte sker dette en måned før afrejse og på et sådant tidspunkt, hvor passageren har svært ved, at omordne sig de ændrede rejsevilkår f.eks. fordi der allerede er booket og betalt hoteller, billeje mv.

Forbrugerrådet mener, at ændringer i op til to måneder før afrejse bør give samme rettigheder som passagerer der rammes af forsinkelse. Samtidig bør det også være sådan, at væsentlige ændringer i forhold til den oprindelige aftale altid vil give passageren mulighed for refusion af den fulde købspris.

Delvist forbud mod ”no-show” -politik.

Forbrugerrådet anser det for positivt, at der endelig tages stilling til det urimelige i den såkaldte ”no-show” regel, men finder det uacceptabelt, at der ikke er tale om et fuldstændigt forbud. Passagerne har betalt for en fuld billet i henhold til aftalen med flyselskabet og dette



gælder alle direkte som indirekte rejser og ben i rejsen. Forbrugerrådet skal tillige bemærke, at en sådan regel efter vores opfattelse efter dansk retspraksis ikke kan gøres gældende overfor passagererne. Forbrugerrådet anser det desuden slet ikke for et konkurrenceproblem, da et fuldstændigt forbud efter vores opfattelse ikke vil medføre begrænsninger i udbuddet af billigere indirekte flyvninger, tværtimod. Reglen må alene ses som en mulighed for selskabet til, til stadighed, at overbooke flyene og opnå dobbeltbetaling for sæderne.

Forbrugerrådet anser et sådan aftaleforhold for fuldstændig urimeligt og der bør indføres et fuldstændigt forbud mod ”no-show” reglen.

Retten til information.

Forbrugerrådet bemærker, at det præciseres at flyselskaberne har en eksplicit forpligtelse til at informere passagerne om deres rettigheder. Som reglerne er i dag skal flyselskaberne informere passagerne om deres rettigheder i hver enkelt situation. Dette sker som oftest ved at flyselskaberne eller dennes repræsentanter giver en kopi af forordningen eller en af den af Kommissionens udarbejdede pjece.

Dette sikrer desværre ikke at passageren forstår eller kan gøre sig bekendt med hvad der gælder præcis af regler for det som passageren er ude for i den konkrete situation. Selvom Forbrugerrådet er positiv over for at det foreslås at intensivere informationen til passagerne, så er dette ikke tilstrækkeligt.

Til trods for gældende regler er det nemlig begrænset, hvor meget flyselskaberne i dag har motivation til at informere som de bør efter forordningen. Flere undersøgelser som Forbrugerrådet har foretaget bekræfter dette.

Der er således brug for at sikre, at passagererne får korrekt information om deres rettigheder på det tidspunkt, hvor de har brug for den. Det bør således være sådan at flyselskabet selv eller via deres repræsentant i lufthavnen, giver en individuel forklaring og målrettet information til hver enkelt passagerer, som dette er tiltænkt efter forordningen, på tidspunktet for meddelelsen om eller ved forsinkelsen, aflysningen eller denied boarding. Sker dette ikke, bør selskabet mødes med sanktioner i form af mærkbare bøder.

Forbrugerrådet skal derfor foreslå, at det kommer til at fremgå tydeligt, at flyselskabet har en forpligtelse til at informere passagerer, der oplever en forsinkelse, aflysning eller denied boarding mv., om



deres specifikke rettigheder i den specifikke situation og at evt. manglende efterlevelse vil medføre mærkbare sanktioner mod selskabet.

Sanktionering/håndhævelse og klagesystemet

I dag er det et stort problem at mange nationale klageorganer ikke håndhæver eller sanktionerer på en ordentlig måde. Dette kan være fordi de ikke fortolker ens i alle lande men også fordi de nationale organer i medlemsstaterne ikke er tildelt ordentlige kompetencer hertil (eller anvender de kompetencer de er blevet givet). I mange lande er der således ikke i forordningens otteårige levetid givet en eneste bøde eller anden sanktion for overtrædelse. Dertil kommer, at da selskaberne ikke er bundet af afgørelserne, er der mange selskaber, der vælger ikke at følge dem. Dette er i klar strid med forordningens regler herom i artikel 16.

Der bør derfor træffes foranstaltninger mod flyselskaber, der ikke efterlever forordningen og der skal være sanktioner, der er effektive og afskrækkende. Det økonomiske incitament skal sikre at flyselskaberne overholder reglerne. De nationale klageorganer, der er udpeget til at varetage denne opgave, bør gives mulighed for at give administrative bøder samtidig med, at det sikres at luftfartsselskaberne er bundet af klageorganernes afgørelse. På denne måde sikres også forbrugernes tillid til reglerne.

Forbrugerrådet er positivt indstillet over for en opsplitning af klagestrukturen således, at der oprettes et organ der sørger for håndhævelsen og et organ, der behandler klager fra passagerer. Forbrugerrådet ser det også for særligt positivt at forslaget lægger op til at passageren kan klage i sit hjemland eller et hvilket som helst klageorgan oprettet efter artikel 16a over en overtrædelse i en hvilken som helst lufthavn beliggende på en medlemsstats område. Forslaget vil efter Forbrugerrådets opfattelse betyde større fokus på efterlevelse af reglerne end tilfældet er i dag og give passagerne en væsentligt bedre klageadgang.

Forbrugerrådet skal, når det kommer til den danske gennemførelse af reglerne, pege på det umiddelbare fornuftige i at samle alle klager over rejser i et samlet rejseankenævn, således at et sådan nævn vil behandle alle klager vedrørende såvel pakkerejser som flyrejser. Dette vil væsentligt forenkle klagestrukturen og gøre det betydeligt lettere for passagerne. Samtidig vil det sikre en ensartet praksis og dermed også lige konkurrencevilkår på tværs af rejsebranchen. Forbrugerrådet skal pege på, at et sådant samlet klagenævn kunne overvejes at lægges i det allerede etablerede rejseankenævn under Rejsegarantifondsloven. Forbrugerrådet anser det for essentielt at



forbrugerne uanset udformningen af klagenævnet har en plads i dette nævn.

Det bør også fremgå af reglerne, at de nationale klage- og håndhævelsesorganer offentliggør samtlige kendelser og afgørelser mod flyselskaberne, således at der skabes offentlighed om flyselskabernes efterlevelse af reglerne og kendskab til relevant praksis fra klageorganerne.

Forbrugerrådet mener det bør præciseres, at sanktioner og håndhævelsen skal skærpes med det nye forslag. Og dertil at det specifikt i national lovning som udmøntning fremgår, at der bør kunne gives administrative bøder af håndhævelsesmyndighederne samt at dette kan ske ved såvel enkeltovertrædelser som ved en flerhed af overtrædelser.

Begrænsning af omsorgsforpligtelsen.

Forbrugerrådet finder det uacceptabelt, at flyselskabernes ansvar i tilfælde af usædvanlige omstændigheder kan begrænses til 3 nætter af 100 euro pr. nat. Under askeskykrisen var passagerne strandet i mange dage og nætter og priserne for hoteller og alternative rejseformer steg markant i perioden. Forbrugerrådet frygter, at strandede passagerne i en lignende situation kommer til at stå helt uden mulighed for overnatningsmuligheder og forplejning, og i værste fald kan blive efterladt på gaden.

Usædvanlige omstændigheder som askeskyen sker forholdsvis sjældent og de daglige forsinkelser og aflysninger andrager normalt ikke i nærheden af de store omkostninger. Det er derfor særligt i disse usædvanlige situationer at passagerne er mest udsatte og har størst behov for hjælp.

Indførelsen af begrænsningen vil også betyde at flyselskaberne mister motivationen til at få passageren hjem så hurtigt som muligt. Forbrugerrådet bemærker dette, til trods for, at der også foreslås indført en ret til ombookning til andre fly efter 12 timer, da der ikke i forslaget er angivet om denne ret betyder ombookning ved først-givne lejlighed. Forbrugerrådet skal tillige pege på, at det for passagerer der befinder sig i fjerne egne eller steder, hvor der kun er ganske få afgang, kan få uoverskuelige konsekvenser hvis der indføres en begrænsning.

Forbrugerrådet mener ikke at flyselskabernes ansvar skal begrænses men bør opretholdes som eksisterende.



Øvrige bemærkninger.

Et af hovedproblemerne under askeskykrisen var, at passagererne blev kastebold mellem de forskellige aktører under rejsen. Havde den rejsende f.eks. købt en pakkerejse, blev denne (af danske arrangører i hvert fald) hjulpet af arrangøren og der blev draget omsorg for den rejsende. Havde den rejsende købt direkte hos flyselskabet blev denne hjulpet i et vist omfang af det pågældende selskab, selvom der i visse tilfælde var problemer ved codeshare.

Havde den rejsende derimod købt en såkaldt flight-only af en rejseformidler, blev denne kastebold mellem flyselskab og formidler, hvor ingen påtog sig det direkte ansvar.

Et andet problem, som også blev tydeligt under askeskykrisen, var ved situationer hvor forordningen giver forbrugeren et valg, f.eks. mellem refusion og omlægning af rejsen jf. artikel 8. Realiteten er i dag at dette sjældent bliver efterlevet af flyselskaberne, og forbrugeren får som oftest kun muligheden for refusion.

Et tredje af erfaringerne herunder også fra askeskykrisen var mellemkomsten af gebyrer/afgifter for efterlevelse af forordningen. Her tilpligtes passagererne, at betale et gebyr på 2 euro for at flyselskabet vil efterleve reglerne.

Forbrugerrådet skal derfor stærkt opfordre til, at reglerne tilrettelægges således,

- a. At den juridiske og økonomiske byrde påhviler flyselskabet, men at det er den direkte aftalepart, f.eks. pakkerejsearrangøren eller formidleren, som den rejsende kan holde sig til. Således bør den rejsende kunne rejse sit krav overfor rejseformidleren eller arrangøren og få sin compensation mv. herfra. Arrangøren eller formidleren må så derefter rette sit krav/få løst det økonomiske mellemværende med flyselskabet.
- b. At hvor der er et frit valg for passageren i forordningen, at det understreges at det er et valg som **passageren** har.
- c. At der ikke bør være mulighed for at opkræve gebyrer eller afgifter for efterlevelse af reglerne.

Forbrugerrådet har i øvrigt ikke hermed taget endelig stilling til de konkrete udformninger af artikelforslagene, men står gerne til rådighed i forhold til ideer og formuleringer af ovenstående hovedbetragtninger.”



Rejsearrangører i Danmark

Indledende betragtninger

Som brancheforening for charterbranchen arbejder vi for lige og rimelige konkurrencevilkår for branchens aktører. Et vigtigt element heri er, at de rammebetingelser og grundvilkår, som skal udgøre den juridiske ramme om arrangørerne virke, er klare, entydige og velafbalancerede.

Det er afgørende, at reglerne skaber klarhed og forståelse hos både branchen og forbrugerne om reglernes anvendelsesområde og udstrækning. Forskelligheden i fortolkningen og administrationen af den nuværende forordning i de respektive medlemsstater afspejler tydeligt behovet for en ændring af den nuværende forordning.

I et senere afsnit vil vi kommentere udvalgte ændringsforslag. Nedenfor vil vi dog først beskrive en udfordring, som hidtil ikke har været gjort til genstand for større opmærksomhed og interesse.

Et uhensigtsmæssigt anvendelsesområde

Klarhed og præcisering er godt. Desværre skaber formuleringen af artikel 3 stk. 6 en betydelig usikkerhed i forhold til afgrænsningen i forhold til pakkerejsedirektivet (90/314/EEC) – både for forbrugere og for branchen.

Det fremgår således, at forordningen også skal finde anvendelse for passagerer på en pakkerejse, men samtidig ikke skal begrænse passagerens rettigheder i forhold til pakkerejsedirektivet, som i Danmark udgøres af lov om pakkerejser.

Der er en række implikationer ved denne angivelse af forordningens anvendelsesområde:

1. Der er tale om to delvis parallelle, delvis konfliktende retssystemer, fordi de i den foreslåede formulering begge omfatter en ferierejsende på en pakkerejse. Pakkerejsedirektivet anlægger et pakkerejseperspektiv på retsforholdet, mens forordningen anlægger et luftfartsperspektiv på retsforholdet.

Problemet er imidlertid, at hvis man køber en flybillet hos et flyselskab, er flyselskabet kundens direkte aftalepart, og eventuel indsigelser og krav skal gøres gældende over for denne. Det er i sådanne



forhold også flyselskabet, som har informationspligten over for kunden, jf. forordningen.

Hvis kunden derimod har købt en pakkerejse hos en rejsearrangør, er arrangøren, og kun arrangøren, kundens aftalepart. Og eventuelle indsigelser og krav skal gøres gældende over for arrangøren. Det er i sådanne tilfælde også rejsearrangøren, som har informationspligten over for kunden, jf. pakkerejsedirektivet/pakkerejseloven.

Flyselskabet er i sidstnævnte tilfælde alene at betragte som en underleverandør på lige fod med hotellet, det lokale busselskab m.v.

2. Som det fremgår ovenfor, er den pakkerejsende således allerede beskyttet af EU-direktivet og nationalt af pakkerejseloven. I den forbindelse bemærkes, at forbrugeren på en pakkerejse på flere områder har en bedre retsstilling efter pakkerejseloven end i medfør af forordningen. Eksempelvis er der i pakkerejseloven et objektivi ansvar for forkortning af rejsen. Dvs. forbrugeren er berettiget til kompensation ved f.eks. en længere forsinkelse på udrejsen, uanset om forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstændigheder.

For de pakkerejsendes vedkommende er der således ikke et ureguleret beskyttelsesbehov. De er allerede omfattet af både EU og national lovgivning. Så hvorfor dobbelt regulere?

3. Med til billedet hører også, at brugerne af en ren flybillet og af en feriepakkerejse ofte har vidt forskellige behov. Hvis man skal flyve til Bruxelles for at deltage i et møde kl. 10, kan eks. 5 timers forsinkelse være helt afgørende i forhold til, om hele formålet med rejsen dermed forspildes. Her skal hammeren falde.

Hvis man derimod skal på ferie på Mallorca i 2 uger og bliver 5 timer forsinket, er det da irriterende, men det spiller en mindre rolle i den større sammenhæng. Og kompensationsstørrelser, som dem der er i den nuværende forordning eller som der lægges op til i forslaget, er helt disproportionelle i forhold til den pågældende hændelse.

4. I forslaget til revision af forordningen lægges op til en bedre håndhævelse af forordningens bestemmelser. Igen med henblik på at tilvejebringe større ensartethed og overskuelighed for forbrugere. Hvis man paralleliserer de to retssystemer - pakkerejseloven og forordningen - skabes der også i håndhævelsesmæssig forstand nogle store u hensigtsmæssigheder. Det bliver nemt uoverskueligt, grænsende til kaotisk. Nogle vil sikkert fristes til at bruge udtrykket absurd.



Lad mig belyse synspunktet med et par eksempler:

Eksempel 1:

Hvis en pakkerejsende har en betydelig forsinkelse på udrejsen og efter hjemkomst klager til rejsearrangøren, sender denne formentlig klagen til høring i luftfartsselskabet. Hvis luftfartsselskabet bestrider forsinkelsen, vil arrangøren muligvis afvise klagen over for den rejsende. Denne har herefter mulighed for at indbringe klagen til Pakkerejse-Ankenævnet.

Under sagsbehandlingen i nævnet finder kunden ud af, at man måske kan gøre et krav gældende over for flyselskabet direkte. Hvis dette siden bliver afvist af flyselskabet, kan sagen indbringes for Trafikstyrelsen.

Konsekvensen er, at den ene aktuelle forsinkelse skaber parallel sagsbehandling hos både arrangør og flyselskabet og både i Pakkerejse-Ankenævnet og hos Trafikstyrelsen. Det groteske er, at under sagsbehandlingen i Trafikstyrelsen betragtes sagen som et mellemværende mellem kunde og flyselskab, ikke som et forhold til pakkerejsearrangøren, som ellers er kundens eneste, direkte og fuldt hæftende aftale- og kontraktpart.

Hertil kommer, at den skitserede situation medfører helt urimelige og unødige sagsbehandlings- og administrationsomkostninger. Og endelig er der en risiko for at kunden, hvis klagen findes berettiget, får kompensation to gange for samme forsinkelse.

Eksempel 2:

En pakkerejsende oplever en forsinkelse på f.eks. 6 timer på udrejsen. Den pågældende indbringer sagen for flyselskabet under henvisning til forordningen. Da forsinkelsen i dette tilfælde skyldes ekstraordinære omstændigheder, afvises sagen med rette. Der er ikke grundlag for kompensation.

Herefter går kunden til pakkerejsearrangøren, som har et objektivt ansvar i medfør af pakkerejse-loven. Her kræver og får kunden muligvis kompensation uagtet, at forsinkelsen i den special-lovgivning, som regulerer flyforsinkelser (forordningen), og hvor praksis er præciseret i flere domme fra EU-domstolen, statuerer, at der ikke er grundlag for kompensation.

Eksempler taler for sig selv. Var der nogen, som sagde rets-usikkerhed?



Jeg håber, ovenstående betragtninger og eksempler tydeliggør behovet for at præcisere, at pakkerejseloven gælder for pakkerejser, og forordningen kun gælder for rene flybilletter.

Afslutningsvis kan det anføres, at såfremt EU havde ønsket præciseringer af forsinkelser på pakkerejseområdet, havde det været nærliggende at få det med i den igangværende revision af pakkerejsedirektivet. Men det er det ikke.

Angiveligt ud fra et synspunkt om, at de pakkerejsende allerede i dag er tilstrækkeligt beskyttet af de nationale pakkerejselove, og at et yderligere og mere udtalt beskyttelsesbehov ikke skønnes relevant.

Øvrige kommentarer til forslaget

Nedenfor følger vores synspunkter til udvalget ændringsforslag til forordningen:

Art. 4.4. Om udnyttelse af no-show på hjemrejsen. Bestemmelsen kan i praksis ikke administreres på et stort antal destinationer, idet luftfartsmyndighederne i en række lande ikke tillader hjemrejse på charterflyvninger, hvis ikke udrejsende har fundet sted med samme selskab/billet. Det gælder eksempelvis Thailand, Tyrkiet, Egypten, Marokko og Gambia.

Art. 6A om tilslutningsfly. Intentionen er god, men praktikken kan være uhensigtsmæssig. Bestemmelsen kan medføre mindre code-sharing mellem selskaberne, og således et mindre udbud af ruter, samt længere ventetider i lufthavnene mellem flyskift.

Det er også vigtigt at få præciseret, hvad der er et tilslutningsfly. Hvis f.eks. passagererne selv booker flere flystrækninger på nettet, kender flyselskabernes ikke altid tidsrammen for den samlede befordringsaftale, som passageren selv konstruerer.

Art 16A indeholder nye informationskrav. Men det er krav, som er pålagt flyselskabet, mens arrangøren, som anført ovenfor, har informationspligt i medfør af pakkerejseloven. Hvem bærer ansvaret for informationen og for at kunden får denne? Hvordan skal det i praksis administreres?

Endelig finder vi de anførte kompensationssummer for høje. Navnlig i en tid med behård konkurrence vil de i mange tilfælde overstige prisen på hele flyrejsen. Dvs. at man kan få mere i kompensation for en forringelse af flyrejsen, end man har betalt for denne.



Det strider imod almindelige forsikringsprincipper, hvis man kan tjene på forsinkelser eller andre mangler ved et købt produkt eller ydelse.

Afsluttende bemærkninger

Som indledningsvist anført bakker vi op om alle sådanne lovinitiativer – EU-mæssigt såvel som nationalt - der skal tydeliggøre passagerrettighederne, forudsat at disse er velafbalancerede og giver branchen mulighed for fortsat at kunne virke og udvikle sig i benhård konkurrence, hvor efterspørgslen og priserne i de senere år har været under særdeles stort pres.

Vi håber imidlertid på, at Ministeren – og Europaudvalget - har forståelse for vores synspunkter. I særlig grad omkring behovet for juridisk at sondre mellem pakkerejser og flyrejser. Samtidig vil vi gerne tilsige Ministeren og Europaudvalget vores aktive og konstruktive medvirken under det videre arbejde med ændring af forordning 261/2004.

9. Forhandlingssituationen

Forslaget blev præsenteret af Kommissionen i Rådets Transportarbejdsgruppe den 19. juni 2013 og er behandlet på flere arbejdsgruppemøder under skiftende formandskaber.

Det finske formandskab igangsatte i slutningen af 2019 indledende drøftelser med henblik på at genoptage forhandlingerne med forordningen.

Forslaget er senest blevet behandlet under det kroatiske formandskab i foråret 2020, som dog strandede grundet covid-19 og andre omstændigheder. Spørgsmålet om hvorvidt tærskelværdier for udløsning af kompensation skulle hæves til henholdsvis 5, 9 og 12 timer har blandt andet delt medlemsstaterne. Spørgsmålet om hvorvidt der skal udarbejdes en udtømmende liste over ekstraordinære omstændigheder har ligeledes været debatteret. En stor del af medlemsstaterne er fortalere for en ikke-udtømmende liste, idet der i så fald kan bevares en vis fleksibilitet i forhold til ekstraordinære omstændigheder, der ikke er til at forudse. Kommissionen har fremført, at man må afveje behovet for om en forenkling eller fleksibilitet er vigtigst i en revision af forordningen.

Kommissionen har ligeledes udarbejdet en rapport, 'Steer-rapporten', om flypassagerrettighedsområdet, som blev offentliggjort i 2020. Rapporten understreger behovet for at skabe et gennemskueligt og simpelt regelsæt, som både borgere, virksomheder og



håndhævelsesmyndigheder kan navigere i.

Forhandlingerne har stået stille siden foråret 2020, men flere medlemsstater har rejst, at den nuværende forordning ikke kan rumme de udfordringer, der var under Covid-19 og at dette særligt viser behovet for en revision.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen mener, at de løbende forhandlinger om forordningen med tydelighed viser behovet for at genbesøge reglerne.

Regeringen finder det vigtigt at indrette reglerne for flypassagerernes rettigheder på en måde, så der både tages hensyn til at sikre passagerernes rettigheder på den ene side og til luftfartsindustriens omkostninger på den anden side. I denne afvejning er det afgørende, at hensynet til flyvesikkerheden ikke sættes over styr.

Erfaringerne fra askeskyen i maj 2010, hvor den europæiske luftfartsindustri var hårdt ramt af lukningen af luftrummet, er et eksempel på en situation, hvor reglerne ikke virkede efter hensigten. Ligeledes har covid-19 pandemien vist at den nuværende forordning, ikke kunne håndtere de udfordringer, som luftfartsselskaberne og flypassagererne stod overfor. Samtidig står det også klart, at passagererne har haft vanskeligheder med at gøre deres krav om kompensation gældende overfor flyselskaberne, og at de nationale håndhævelsesorganer ikke administrerer reglerne ens i hele EU.

Regeringen støtter derfor at forordning (EF) nr. 261/2004 tages op til revision.

Regeringen er positive overfor, at det ungarske formandskab har besluttet at sætte en drøftelse af forordningen på dagsordenen til rådsmødet den 5. december 2024.

Regeringen håber at mødets udfald vil resultere i at revisionsarbejdet igangsættes.

Det overordnede mål vil være at sikre balancen mellem passager og luftfartsselskab og en ensartet administration medlemslandene imellem for håndhævelse af passagerrettighederne for luftfarten. Reglerne skal tydeliggøres i lovteksten, med det formål at reglerne kan fortolkes klart og tydeligt blandt medlemsstaterne.

Regeringen støtter også, at der ved en forhandling af forslaget søges at tydeliggøre en række centrale principper som f.eks.



'ekstraordinære omstændigheder', som har givet anledning til mange tvister mellem luftfartsselskaberne og passagererne.

Et væsentligt element i denne balancegang er, efter regeringens opfattelse, at omkostningerne for luftfartsindustrien ikke medfører, at luftfartsselskaberne agerer på en sådan måde, at flysikkerheden bliver forringet.

Regeringen finder det ønskeligt, at der opstilles simple regler for, hvornår kompensation udløses ved forsinkelse. Med forslagets kilometer og tidsangivelser er det svært for passageren at forudsige, hvornår passageren har ret til kompensation. Reglerne skal være lettere at gennemskue for både passageren og luftfartsselskabet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg har fået forelagt forslag til forhandlingsoplæg den 10. juni 2013. Forslaget har senest været forelagt for udvalget den 7. februar 2014 til præciseret mandat. Udvalget modtog supplerende grund- og nærhedsnotat den 8. maj 2013.

Folketingets Europaudvalg har fået forelagt forslag til forhandlingsoplæg den 27. februar 2015. I den forbindelse blev udvalget også forelagt et opdateret rammenotat.



Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser

Revideret udgave af samlenotat af 20. marts 2024 forud for forelæggelse af forhandlingsoplæg i Folketingets Europaudvalg den 12. april 2024. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 752

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremlagde den 29. november 2023 et forslag til en ny forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser.

Passagerer, der rejser i unionen ved brug af luftfart, søfart eller bus- og jernbanetransport er i dag beskyttet i en række forskellige forordninger. Disse forordninger om passagerrettigheder fastsætter dog kun rettigheder for passagerer i Unionen, når de rejser med én transportform. Det nye forslag har til formål at supplere de eksisterende regler ved at sikre, at passagererne har det samme beskyttelsesniveau, når de skifter mellem transportformerne under en rejse.

Kommissionens evaluering af de eksisterende passagerrettighedsforordninger har blandt andet konstateret en utilstrækkelig beskyttelse af passagerer ved multimodale rejser. Formålet med forslaget er derfor at gøre passagertransport mere bæredygtig ved at opnå effektiv multimodalitet, hvor passagerer, der rejser på lange distancer, kan kombinere flere former for kollektiv transport og derved benytte de mest bæredygtige og effektive transportformer. Ved at sikre passagerens beskyttelse ved anvendelse af multimodale rejser, f.eks. i tilfælde af forsinkelse, tilskynder man dermed til brugen af kollektiv transport fremfor privatbilisme. Derudover vil udvidelsen af reglerne bidrage til at fastsætte rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle, mere sammenhængende og sikrer en harmonisering af reglerne.

Regeringen finder intentionerne bag forslaget positive, men mener, at det er afgørende at finde den rette balance mellem på den ene side at styrke passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne, så de også tager hensyn til operationelle udfordringer i transportsektoren og branchens omkostninger.



Herudover bør reglerne i relevant omfang ensrettes med regler for andre transportformer. Det vurderes, at forordningen potentielt vil føre til øget bureaukrati.

Derudover vil regeringen arbejde for, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt, herunder at Kommissionen kan pålægge medlemsstaterne at undersøge konkrete virksomheder, hvor der er mistanke om at forordningen ikke overholdes.

På nuværende tidspunkt kendes det fulde omfang af effekterne af forslaget ikke. Definitioner og rejsetyper fremstår stadig uklare, dog vurderes det, at der er begrænsede økonomiske konsekvenser.

Regeringen anser det for positivt, at forslaget stiller krav om øget oplysningspligt ved køb af en multimodal rejse således, at passagerer oplyses om, hvilken billettype de køber, og hvordan de hermed er dækket. Det vurderes ligeledes positivt, at passagererne i samme ombæring har adgang til information om relevant klageinstans i tilfælde af forsinkelser eller aflysning.

Regeringen finder det dog vigtigt, at transportoperatører og formidlere undtages for krav om kompensation ved ekstraordinære omstændigheder, herunder i tilfælde af strejker.

Det ungarske formandskab ønsker at tage generel indstilling på forslaget på det kommende TTE (transport) rådsmøde den 5. december 2024.

2. Baggrund

Kommissionen har den 29. november 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser². Forslaget blev oversendt til Rådet den 17. januar 2024 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige

² Forordningens definition af en multimodal rejse: en passagers rejse mellem et afgangssted og et endeligt bestemmelsessted, der omfatter mindst to transporttjenester og mindst to transportformer



lovgivningsprocedure i TEUF-artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget til den nye forordning om beskyttelse af passagerrettigheder ved multimodale rejser er fremsat som led i Den Europæiske Grønne Pagt, der omfatter et mål om at reducere de transportrelaterede drivhusgas-emissioner med 90 pct. inden 2050.

Kommissionens evaluering af de eksisterende passagerrettighedsforordninger har blandt andet konstateret utilstrækkelige rettigheder for passagerer under multimodale rejser. De manglende rettigheder for passagerer på multimodale rejser har blandt andet resulteret i dette forslag til en forordning. Forordningen supplerer de eksisterende regler om passagerrettigheder ved at sikre, at passagerer har samme rettighedsniveau, når de skifter mellem transportformer under en rejse.

3. Formål og Indhold

Formålet med forslaget er at gøre passagertransport mere bæredygtig ved at opnå effektiv multimodalitet, hvor passagerer, der rejser på lange distancer, kan kombinere flere former for kollektiv transport³ og derved benytte de mest bæredygtige og effektive transportformer. Kommissionen vurderer, at ved at sikre passageres rettigheder f.eks. i tilfælde af forsinkelse, vil gøre multimodale rejser mere attraktive og dermed fremme brugen af kollektiv transport fremfor privatbilisme.

EU's regler om passagerrettigheder, der gælder for ét transportmiddel, foreslås derfor udvidet til at dække passagerer, der skifter transportmiddel og benytter to eller flere transportmidler. Udvidelsen af reglerne skal bidrage til at fastsætte rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle, mere sammenhængende og sikrer harmonisering af reglerne. Kommissionen har desuden fokus på, at reglerne skal sikre ligebehandling mellem passagerer med hensyn til transportforhold og udbud af billetter og sikre ikke-forskelsbehandling af og bistand til personer med handicap og personer med bevægelseshandicap. Det præciseres desuden, at passageren skal være omfattet af samme beskyttelsesniveau, uanset om billetten er købt på en online platform eller fysisk. Medlemsstaterne bør desuden sikre, at der ikke forekommer forskelsbehandling på grundlag af en passagers nationalitet, herunder med særligt fokus på billetkøb på onlineplatforme. Der må heller ikke

³ Det vil sige fly, tog, bus eller skib



forekomme forskelsbehandling på baggrund af nationalitet på grundlag af transportørens eller formidlerens etableringssted i Unionen i forbindelse med online køb af billetter.

Forordningen fastsætter bestemmelser om følgende:

- De oplysninger, som passagererne skal modtage før og under rejsen, og bestemmelser for samarbejdet mellem de involverede virksomheder, der skal give oplysninger.
- Assistance til passagerer, og ansvar herfor, når passageren ikke når sin tilslutningsforbindelse, herunder regler for refusion og kompensation.
- Assistance til personer med handicap og bevægelseshandicap.
- Servicekvalitet og klager, jf. bilag 2 til forordningen der definerer minimumsstandarder for servicekvalitet.

Anvendelsesområdet for forordningen om multimodale rejser

Forslaget sigter mod at sikre rettigheder for passagerer, der rejser multimodalt, og at fastlægge ansvaret for de forskellige leverandører af rejseydelser i en multimodal rejse.

Definition på en multimodal rejse:

Ved en multimodal rejse forstås en rejse, hvor passageren kombinerer mindst to kollektive transportmidler med to transportformer for at nå en destination.

En ren jernbanerejse, hvor der skiftes imellem forskellige jernbaner, vil derfor ikke være omfattet af reglerne om multimodale rejser, men i stedet være reguleret af forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (EU) nr. 2021/782. **Det samme gælder for en rejse, hvor der rejses med flere busser, færger eller fly.**

Forordningen etablerer rettigheder for passagerer, der benytter multimodale rejser, men kun når de relevante transportydelse allerede er omfattet af unionens øvrige forordninger om passagerrettigheder. Forordningen om multimodale rejser skal således suppleres de øvrige regler om passagerrettigheder, og finder kun anvendelse på multimodale rejser, hvor samtlige berørte transporttjenester er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder.

Det vil sige, at busrejser med en rejseafstand på under 250 kilometer ikke er omfattet af forordningen om multimodale rejser, idet



reglerne for buspassagerers rettigheder kun omfatter busrejser over 250 kilometer. Afgrænsningen af dog fortsat ikke helt klar i forhold til f.eks. turistbusser.

Det vil også sige, at der kan være mulighed for at undtage togrejser på by- og regionalbaner for visse dele af denne forordning eller den eksisterende forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (forordning (EU) 2021/782).

Det kan derfor læses ud af forordningens tekst, at forordningen er gældende for multimodale rejser (altså rejser med mindst to kollektive transportmidler), der omfatter følgende kollektive transportmidler:

- En busrejse med en rejseafstand på 250 kilometer eller mere.
- En langdistance togrejse, det vil sige en togrejse, der ikke foretages internt i byer, til/fra forstæder, eller med regionaltog (forudsat at disse baner er undtaget).
- En rejse med færge.
- En flyrejse til/fra lufthavne i EU.

En multimodal rejse kan derfor i en dansk kontekst f.eks. bestå af en fjernbus (over 250 kilometer) + færge, fly + IC-tog, eller færge + IC-tog.

Hvem forpligtes af forordningen og i hvilke situationer:

I forordningen om passagerrettigheder ved multimodale rejser skelnes der mellem tre kategorier af multimodale rejser, der er omfattet af forordningen:

- A. En samlet multimodal kontrakt**, hvorved forstås en befordringskontrakt indgået mellem en passager og en transportør, om en multimodal rejse, der omfatter flere på hinanden følgende transporttjenester, der drives af en eller flere transportører.
- B. En kombineret multimodal billet**, hvorved forstås en eller flere billetter til en multimodal rejse, der repræsenterer særskilte befordringskontrakter, som er kombineret af en transportør eller formidler på eget initiativ, og som købes ved, at passageren foretager en enkelt betaling.
- C. Særskilte multimodale billetter**, hvorved forstås billetter til en multimodal rejse, der udgør særskilte befordringskontrakter, der tilbydes sammen af en transportør



eller formidler og som passageren køber ved særskilte betalinger.

Følgende transportudbydere forpligtes af forordningen:

1. Transportører⁴
2. Formidlere⁵
3. Terminalforvaltere⁶
4. Forvaltere af multimodale knudepunkter i bestemte byer (Jf. bilag 1 om knudepunkter i forordningen) ⁷

Forordningen gælder ikke for multimodale rejser, hvis de kombineres med en rejsearrangør, som en del af en pakkerejse i henhold til pakkerejsedirektivet⁸.

Forpligtigelser i forordningen

Oplysninger til passagerer

I forslaget fastsættes det, at transportøren eller formidleren inden passagerens køb af en billet informerer passageren om, hvorvidt der er tale om en billettype til en multimodal rejse, som er omfattet af forordningen, og hvilken type af multimodal kontrakt eller billet, der er tale om (dvs. om der er tale om kategori A, B eller C).

I de nugældende passagerrettighedsforordninger stilles der ligeledes krav til, at passagererne modtager visse typer af informationer, herunder både information om aflysning og forsinkelser, information om passagerens rettigheder samt information om en rejses adgangsvilkår for personer med handicap og personer med bevægelseshandicap.

I den nye forordning om multimodale rejser udvides informationskravene for transportøren eller formidleren, der tilbyder

⁴ Definition af transportør: En fysisk eller juridisk person, der ikke er formidler og som tilbyder transporttjenester til offentligheden.

⁵ Definition: En billetudsteder eller en rejsearrangør eller en formidler som defineret i artikel 3, henholdsvis nr. 8) og 9), i direktiv (EU) 2015/2302, dog ikke en transportør

⁶ Definition: en lufthavns forvaltningsorgan, en jernbanestationsleder, en havne-terminaloperatør eller en busterminals forvaltningsorgan

⁷ Definition: en terminalforvalter med ansvar for forvaltningen af et multimodalt passagerknudepunkt

⁸ (EU) nr. 2015/2302 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF



transportkontrakter, til også at omfatte information om forbindel-
sestider mellem de forskellige transporttyper, tidsplaner og betin-
gelser for den hurtigste tur for den multimodale rejse, laveste pri-
ser, aflysninger og forsinkelser, både planlagte og i realtid, og pro-
cedurer for indgivelse af klager med videre.

Virksomheder, der falder ind under definitionen af en SMV⁹, kan
blive undtaget kravene om information i realtid.

Der stilles desuden krav til, at informationen skal tilbydes i pas-
sende format, herunder ved brug af passende kommunikationstek-
nologi.

Ansvar i tilfælde af ikkeopnåede tilslutningsforbindelser

Forslaget fastsætter krav om refusion for mistede forbindelser med
videre, som omfatter passagerer, der har købt en billet af et sel-
skab, der udgør en samlet multimodal kontrakt (kategori A), og
passagerer, der har købt en kombineret billet (kategori B).

*Krav i forbindelse med samlede multimodale kontrakter (kategori
A):*

Forordningen fastsætter særlige regler for kompensation og assi-
stance gældende for samlede multimodale kontrakter, herunder
også når rejsen er købt gennem en formidler.

Hvis der under en multimodal rejse, som finder sted under en sam-
let multimodal kontrakt, opstår en mistet forbindelse, eller at det
med rimelighed kan forventes på grund af forsinkelse eller aflys-
ning af en forudgående transportydelse i henhold til samme kon-
trakt, stilles der krav til, at den kontraherende transportør tilbyder
passageren en række valgmuligheder for kompensation. Passage-
ren kan vælge imellem følgende:

- Fuld refusion for den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen, der ikke er foretaget.
- Fuld refusion for den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen, hvis formålet med rejsen ikke længere eksisterer.
- Mulighed for fortsættelse eller omdirigering under lig-
nende forhold samme dag eller en anden dag.

⁹ Mindre virksomheder med under 250 ansatte og en årlig omsætning på under 50 mio. kr.



Følgende gælder blandt andet i tilfælde af refusion:

- Refusion udbetales senest 14 dage efter modtagelse af anmodning.
- Hvis passageren ikke modtager refusionen senest 14 dage efter den dato, skal den kontraherende transportør kontakte passageren.

Der stilles desuden i forslaget krav til, at passageren i tilfælde af en mistet forbindelse under visse omstændigheder tilbydes gratis måltider og forfriskninger, der står i rimeligt forhold til ventetiden, ligesom der, hvis det er fysisk muligt, skal tilbydes gratis mulighed for overnatning eller indkvartering i tilfælde, hvor et ophold på en eller flere nætter bliver nødvendigt.

Er passageren en person med handicap eller bevægelseshandicap, skal transportøren være opmærksom på personens, eventuelle ledsagere og service- og førerhundes behov.

Transportøren kan desuden vælge, at formidleren skal stå for refusionsprocessen, når passageren har indgået den multimodale kontrakt med formidleren.

Krav i forbindelse med en kombineret multimodal billet (kategori B):

Forordningen fastsætter regler om, at den transportør eller formidler, som sælger en kombineret multimodal billet, som hovedregel skal tilbagebetale det samlede beløb for billetten og i øvrigt udbetale en erstatning svarende til 75 pct. af det samlede beløb, hvis passageren mister en eller flere forbindelser. Erstatningen betales senest 14 dage efter, at transportøren eller formidler har modtaget anmodningen fra passageren.

Transportøren eller formidleren kan undtages for tilbagebetaling og erstatning, hvis det tydeligt fremgår, at den kombinerede multimodale billet består af separate transportkontrakter uden ret i henhold til forordningen til refusion, omdirigering, bistand eller kompensation i tilfælde af manglende forbindelser. Informationerne skal gives til passageren forud for købet, og bevisbyrden for, at passageren var forsynet med oplysningerne, ligger hos den transportør eller formidler, der solgte den kombinerede multimodal billet.

[Standardiseret EU-klageformular](#)



Kommissionen har i forordningsforslaget udarbejdet en standardiseret EU-klageformular, der skal gøre det lettere at anmode om refusion eller kompensation ved en transportør i tilfælde af aflysning eller forsinkelse, og som passagerer, der er omfattet af forordningen, skal have ret til at benytte. Der er ikke krav om brug af EU-klageformularen, men kan bruges i tilfælde, hvor operatøren ikke har sin egen klageformular, som passageren kan benytte sig af. Der foreslås nærmere regler om EU-klageformularen, herunder at transportørerne skal oplyse deres e-mailadresse på deres hjemmeside, som klagen kan sendes til, og at de nationale håndhævelsesorganer skal sikre, at formularen er tilgængelig.

Regler vedrørende personer med handicap eller bevægelseshandicap

I forslaget fastsættes det, at transportører, der tilbyder samlede multimodale kontrakter og forvaltere af multimodale knudepunkter skal fastsætte ikke-diskriminerende regler for befordring for personer med handicap eller bevægelseshandicap. Reglerne skal offentliggøres og efter anmodning gives til passageren i tilgængeligt format, og reglerne skal være i overensstemmelse med de eksisterende passagerrettigheder.

Der foreslås blandt andet regler om følgende (gældende for alle tre billettyper):

- At multimodale rejser skal tilbydes denne passagergruppe uden ekstra omkostninger. I tilfælde, hvor adgangsreglerne gør det nødvendigt med en ledsager, skal ledsageren have ret til at rejse gratis. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens sideløbende forslag KOM(2023) 753 om ændring af håndhævelsen af passagerrettighedsforordningerne.
- Medlemsstaterne sikrer, at terminalforvaltere og transportører på deres område samarbejder om at oprette og drive fælles kontaktpunkter¹⁰ for personer med handicap og personer med bevægelseshandicap i multimodale passagerknudepunkter. I Danmark er det Aarhus, Aalborg, Odense og København.

¹⁰ Et kontaktpunkt kan være et fysisk sted, hvor der enten er medarbejdere, der kan assistere, eller der f.eks. er et telefonnummer til et callcenter, som passageren med handicap kan kontakte for assistance.



- Krav om assistance, hvis passageren giver besked mindst 48 timer før, der er behov for assistance.

Standarder for servicekvalitet

I forslaget fastsættes det, at der indføres en forpligtelse for transportører, der tilbyder samlede multimodale kontrakter og forvaltere af multimodale knudepunkter, transportører og busterminalers forvaltningsorganer til at udarbejde og implementere standarder for deres egen servicekvalitet i overensstemmelse med bilag II, 'Minimumsstandarder for servicekvalitet'. Disse standarder omfatter eksempelvis forsinkelser, aflysninger, klagebehandling og hjælp til personer med handicap.

Transportørerne, der tilbyder samlede multimodale kontrakter (kategori A), skal overvåge resultaterne af deres servicekvalitetsstandarder og skal hvert andet år offentliggøre en rapport om deres performance. Forvaltere af multimodale knudepunkter skal ligeledes overvåge deres ydeevne i henhold til deres servicestandarder, og skal give oplysninger om deres præstationer til nationale offentlige myndigheder efter anmodning herom.

Nationale håndhævelsesorganer og klageorganer

I forslaget fastsættes det, at hver medlemsstat skal udpege et eller flere nationale håndhævelsesorganer ("National Enforcement Body"). Organet eller organerne har ansvaret for at håndhæve reglerne på nationalt plan og behandling af klager.

Håndhævelsesorganet skal hvert andet år offentliggøre en rapport om organets aktivitet i de foregående to kalenderår, der blandt andet skal indeholde en beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre forordningen og som skal indeholde statistikker over klager og eventuelle anvendte sanktioner. Herudover foreslås nærmere regler om klagebehandling og sanktioner med videre.

Risikobaseret overvågning

I forslaget fastsættes det, at medlemsstaterne implementerer en risikobaseret tilgang til overvågning af overholdelse af passagerrettigheder. Det nationale håndhævelsesorgan (NEB), eller de nationale håndhævelsesorganer, der bliver udpeget af medlemsstaterne, skal udvikle administrative processer, der skal overvåge overholdelsen af de forpligtelser, den nye forordning fastsætter på baggrund af en risikovurdering. Formålet med tilgangen er, at det skal



give mulighed for at spore og korrigere tilbagevendende manglende overholdelse af passagerrettighederne.

Pligt til informationsdeling

I forslaget fastsættes det, at der indføres en forpligtelse for transportører, formidlere, terminalforvaltere og forvaltere af multimodale knudepunkter til at udlevere relevante dokumenter og information til de nationale håndhævelsesorganer, hvis de nationale håndhævelsesorganer anmoder om dette. Der fastsættes en frist på en måned til udleveringen, hvilket i komplekse sager kan forlænges til tre måneder.

Medlemsstaternes forpligtelser overfor Kommissionen

I forslaget fastsættes det, at medlemsstaterne regelmæssigt skal sende relevant information til Kommissionen vedrørende overholdelsen af forordningen, og at Kommissionen skal stille denne information elektronisk til rådighed for andre medlemsstater.

Der stilles også krav til, at de nationale håndhævelsesorganer på anmodning fra Kommissionen skal foretage undersøgelser af en eller flere transportører, af terminalforvaltere eller af formidlere, hvis der opstår mistanke om, at forordningens regler ikke overholdes. Inden fire måneder skal resultatet af undersøgelsen sendes til Kommissionen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Forslaget behandles i Europa-Parlamentet af Transport- og Turismeudvalget (TRAN) med Jens Gieseke (EPP) som ordfører.

Der foreligger ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet om forslaget.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF-artikel 91 stk. 1 og artikel 100 stk. 2, hvorefter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure fastsætter henholdsvis fælles regler for transportområdet og passende bestemmelser vedrørende søfart.



Kommissionen vurderer, at forudsætningen for flere multimodale rejser, er en forbedring af passagerrettighederne for disse rejser, som ikke findes optimalt i dag. Passagerrettigheder i forbindelse med rejser med fly, bus og tog (ved rejser over lange afstande), ad søvejen og ad indre vandveje er allerede forankret i EU-retten, og det er kun personbefordring i byer/over korte afstande, der for det meste er omfattet af medlemsstaternes jurisdiktion.¹¹

Kommissionen vurderer, at hvis der ikke tages hånd om problemet på EU-plan, kan manglende harmonisering af de regler, der beskytter passagerer under sådanne rejser, gøre, at transportører, formidlere og forvaltere af multimodale knudepunkter skal arbejde i henhold til forskellige nationale ordninger. Passagererne vil være underlagt mange forskellige bestemmelser og finde det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder.

Af ovenstående grunde, vurderer Kommissionen, at nationale regler alene, selv hvis det antages, at de giver passagererne et højt beskyttelsesniveau, ikke opfylder væsentlige EU-mål, herunder den Europæiske Grønne Pakt, og endda hindrer opfyldelsen heraf.

Regeringens vurdering

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at en harmonisering af reglerne for passagerrettigheder til multimodale rejser, samt at fastsættelse af rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle og mere sammenhængende, bedst opnås på EU-plan.

Der har pågået en afklaring af, hvorvidt artikel 24, stk. 2, hvoraf det fremgår, at Kommissionen kan anmode nationale håndhævelsesorganer, om at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at en transportør, terminalforvaltere eller formidler ikke opfylder forpligtelserne, der er fastsat i forordningen, er inden for rammerne af nærhedsprincippet. Men det er efter nærmere undersøgelse blevet afklaret, at Kommissionen har en tilsvarende hjemmel i forordning (EF) nr. 1008/2008. På den baggrund vurderer regeringen, at forslaget ligger inden for rammerne af nærhedsprincippet. Det er dog fortsat regeringens opfattelse, at Kommissionen ikke skal kunne have beføjelser til at anmode nationale myndigheder om at igangsætte undersøgelser af virksomheder.

¹¹ Forordningen om multimodale rejser



6. Gældende dansk ret

Lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023, giver hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af buspassagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage.

I dag er bestemmelser om buspassagerrettigheder reguleret i forordning (EU) nr. 181/2011.

I dag er bestemmelser om jernbanepassagerers rettigheder reguleret i forordning (EU) nr. 2021/2782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

I dag er bestemmelser om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje reguleret i (EU) nr. 1177/2010.

I dag er bestemmelser om flypassagerrettigheder reguleret i forordning (EF) nr. 261/2004. Trafikstyrelsens kompetence er reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven), bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse nr. 1549 af 16. december 2013 om passagerrettigheder på luftfartsområdet om regler, der er nødvendige for at anvende forordning (EF) nr. 261/2004 i Danmark.

I dag er bestemmelser om personer med handicap og bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly reguleret i forordning (EF) nr. 1107/2006. Trafikstyrelsens kompetence er reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven), bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) samt BL 9-20, 2. udg. Af 16. december 2013 om regler, der er nødvendige for anvendelse af EU-forordning 1107/2006 om personer med handicap og personer med bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly.

I dag er bestemmelser om tilgængelighed for produkter og tjenester reguleret i lov nr. 801 af 07/06/2022.

Klageprocessen i Danmark er reguleret nationalt i BEK nr. 313 af 26. marts 2015 om klageadgang og tilsyn med transportører og forvaltningsorganer for busterminaler m.v. Inden for



passagertransport til søs er klageprocessen reguleret ved BEK nr. 74 af 29. januar 2023 om skibspassagerers rettigheder som ændret ved BEK nr. 7 af 7. januar 2015.

7. Konsekvenser

Der er tale om et omfangsrigt og yderst komplekst forslag, der omfatter passagerrettigheder i relation til multimodale rejser.

I udgangspunktet er forslaget møntet på nationale og internationale rejser. Det kræver nærmere analyse at vurdere, hvor stor en betydning forslaget om multimodale rejser får for rejser internt i Danmark, hvilke rejser der er omfattet, og hvilke danske transportudbydere der er omfattet. Det bemærkes dog, at buspassagerrettighedsforordningen grundet afstandskravet på over 250 kilometer for interne rejser i Danmark hovedsageligt vurderes at være relevant for fjernbusruter, som er kombineret med anden kollektiv transport som f.eks. færge.

Overordnet set vil der være økonomiske konsekvenser med behov for ansættelse af flere årsværk til de Nationale Håndhævelsesorganer, som udpeges efter indgåelse af endelig aftale. Dette er med henblik på at gøre en større indsats for håndhævelse af passagerrettigheder. Derudover bliver klageprocesserne harmoniseret på tværs af EU, hvilket kræver nogle mindre engangsomkostninger til omstillingen.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

På nuværende tidspunkt er det ud fra forslaget vanskeligt at vurdere i praksis, hvilke typer rejser der falder ind under de enkelte bestemmelser, og hvordan disse rejser er bygget op i de forskellige tilfælde. De lovmæssige konsekvenser skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

På baggrund af en undersøgelse foretaget af Transportministeriet er forslaget vurderet til at have statsfinansielle konsekvenser over bagatelgrænsen, idet de udpegede nationale håndhævelsesorganer får til opgave at sikre håndhævelse og overvågning på nationalt niveau. Håndhævelsesorganerne skal udføre administrative tilsyns- og kontrolopgaver på området, som forventes at medføre øgede udgifter. Herunder sikre klagebehandling såsom, at passagerer kan indgive klager både offline og online på et hvilket som helst EU-



sprog. De bliver ligeledes forpligtet til hvert andet år at aflægge rapport om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre anvendelsen af forordningen, og relevante statistikker om f.eks. klager. Derudover skal håndhævelsesorganerne udarbejde, på grundlag af en risikovurdering, et overvågningsprogram med henblik på at overvåge opfyldelsen af de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning. Programmet skal gøre det muligt at opdage og afhjælpe gentagne overtrædelser i forbindelse med gennemførelsen af passagerrettigheder.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

På det foreliggende grundlag vurderes forslaget ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Flere af forordningens artikler er uklare, f.eks. definitionen af de tre billettyper, og hvem der skal stå for refusionen under disse billettyper.

Forslaget vurderes at medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet forslaget indebærer øget oplysningspligt overfor passagerer. Ligesom det forventes at medføre ekstraomkostninger i forbindelse med udarbejdelsen og implementeringen af standarder for servicekvalitet med videre.

Forslaget forventes at føre til mindre tilbagevendende administrative omkostninger for transportører. Disse omkostninger er forbundet med transportoperatørens forpligtelse i artikel 5 til at levere reeltidsoplysninger til passagererne. Kun et mindre antal transportoperatører vil blive berørt, da der tages hensyn til SMV'er.

Det forventes ligeledes, at forslaget vil medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af transportørernes medvirken til gennemførelsen af administrative tilsyn samt under eventuelle kontrollbesøg.

Hvad angår erhvervsøkonomiske konsekvenser, vil transportørerne have omstillingsomkostninger i forbindelse med vejledning og oplysning til passagerne i forbindelse med skift mellem transportformer. Der vil også være omstillingsomkostninger forbundet



med at sikre et grundlæggende sæt rettigheder for passagerer, der har en enkelt transportkontrakt (kategori A). Endvidere kan der forekomme omstillingsomkostninger ved at skulle etablere online- og offline klagemekanismer. Der må også forventes omstillingsomkostninger genereret ved kravet om, at selskaberne skal levere realtidsinformation til passagerer. Men også i dette tilfælde vurderes det, at kun et mindre antal transportoperatører vil blive berørt, da der tages hensyn til SMV'er.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslagets danske sprogversion har været i høring i EU-specialudvalget for Transport fra den 13. december 2023 til den 19. december 2023. Forud for høringen blev den engelske sprogversion sendt ud til EU-specialudvalget for Transport den 1. december 2023.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra Dansk Erhverv og Danmarks Rejsebureau Forening, Danske Havne, Danske Rederier, DI Transport og Dansk Luftfart, DSB, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet Tænk, Rådet for Bæredygtig Trafik og Trafikselskaberne i Danmark.

Dansk Erhverv og Danmarks Rejsebureau Forening

Dansk Erhverv vil indledningsvist gerne udtrykke tilfredshed med Kommissionens fokus på passagerrettigheder og passagerrettigheder ved multimodale rejser. Dog finder Dansk Erhverv det beklageligt, at forslaget ikke indeholder en gennemgribende revision af respektive forordninger for passagerrettigheder med det formål at tilsikre et ensartet beskyttelsesniveau af passagerer uagtet transportform.

Yderligere så Dansk Erhverv gerne, at en sådan revision ville inddrage samspillet mellem passagerrettighedsforordningerne og Direktiv 2302/2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer, således, at rejsearrangører der efter Direktivets bestemmelser pålægges at udbetale et forholdsmæssigt afslag som følge af en mangelfuld transport, ville kunne gøre krav gældende mod den pågældende transportør med hjemmel i den relevante forordning.



Dansk Erhverv ser ligeledes positivt på, at Kommissionen vil se nærmere på konkursbeskyttelse for passagerer via forordning 1008/2008. Dansk Erhverv er dog af den overbevisning at en sådan beskyttelse bør gennemføres snarest. Beskyttelsen bør i den sammenhæng ikke blot dække ved større begivenheder eller kriser, men udstrækkes til, at der i medlemsstaterne eller på EU-niveau stilles en garanti for alle forudbetalinger foretaget af luftpassagerer til et luftfartsselskab således, at passagerer er sikret mod et luftfartsselskabs konkurs eller insolvens.

Som Kommissionen selv er blevet gjort opmærksom på i særberetning 15/2021 blev centrale rettigheder for luftpassagerer hverken oplyst eller beskyttet under covid-19. Flere passagerer modtog heller ikke deres refusion og var i en længere periode uden beskyttelse mod luftfartsselskabers eventuelle konkurs eller insolvens. Behovet for en sådan beskyttelse ses ligeledes allerede i praksis, da flere medlemsstater har, eller påtænker, at gennemføre sådanne foranstaltninger for at beskytte luftpassagerer. Dansk Erhverv mener dog det er ønskeligt, at en sådan regulering sker på EU niveau således det tilsikres, at forskellige nationale foranstaltninger ikke medfører en konkurrencemæssig forvriddning.

Danske Havne

Vi støtter initiativets formål at sikre et velfungerende indre marked for personbefordring og skabe et højt forbrugerbeskyttelsesniveau for passagerer, når de rejser.

Danske Havne har ingen generelle indvendinger, da vi ønsker at passagerer, herunder færgepassagerer, skal have de nødvendige horisontale passagerrettigheder. Vi lægger i den forbindelse vægt på, at ordningen skal administreres således at det sker uden væsentlige omkostninger eller administrative byrder for færgehavne.

Danske Rederier

Det første forslag omhandler passagerers rettigheder ved multimodal transport, hvor flere transportformer benyttes under en rejse, f.eks. bus, skib, fly, tog. Forslag gælder udelukkende passagertransport og omfatter ikke pakkerejser. Danske Rederier fortolker forslaget således, at en rejse til søs med privat bil ikke er omfattet af forslaget, men at f.eks. en rejse med Kombardo Expressen og billet-samarbejde med Skånetrafikken/DSB på Øresundslinjen samt billetsamarbejde med DSB på rejser mellem København-Rønne er omfattet. Det er dog noget uklart for de nævnte kontrakttyper, hvilke transportere til søs, som reelt er omfattet. Danske Rederier



henstiller derfor, at det gøres tydeligere i forslaget, også i lyset af den eksisterende EU-regulering af passagerrettigheder, så der undgås overlap og misforståelse i forhold til rækkevidden af forslagets anvendelsesområde.

De økonomiske konsekvenser af artikel 7 i forslaget om multimodal transport for skibsfarten vil være betydelige, hvis en mistet forbindelse af en færge vil betyde, at færgeselskabet skal stille et af de i bestemmelsen nævnte krav til alternative rejseruter. Når en færge aflyses på grund af f.eks. dårlige vejrforhold, vil det være svært for et færgeselskab at finde andre alternativer.

I den nuværende passagerrettighedsforordnings (forordning 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje) artikel 8 er der en række undtagelser og særlige betingelser i forhold til bevægelsehæmmet. Disse undtagelser og særlige betingelser bør være tilsvarende de i artikel 9, stk. 2 i det nye forslag om multimodal transport. F.eks. skal artikel 8 i den nuværende passagerrettighedsforordning sikre, at antallet af bevægelsehæmmet om bord sker ud for et sikkerhedsmæssigt hensyn. Hvis multimodale kontrakter er udbudt af flere transportører/billetleverandører, kan en transportør risikere at blive ansvarlig i forhold til afgørelser truffet af andre transportører tidligere i forløbet, som ikke nødvendigvis er taget ud fra et sejladsikkerhedsmæssigt synspunkt.

Forslaget om et internt kvalitets- og rapporteringssystem i artikel 17 i det nye forslag vil medføre betydelige, øgede administrative byrder og økonomiske omkostninger for de omfattede rederier. Danske Rederier henstiller derfor, at der gives fleksibilitet i de opstillede krav i annek 2. Det er også uklart, i hvilken form eller til hvilket formål, disse oplysninger skal anvendes.

Det er heller ikke tydeligt, i hvilke situationer ansvar og refusion er transportørens contra billetleverandørens. Derudover er det ikke tydeligt i hvilket omfang de nuværende undtagelser i den nuværende passagerrettighedsforordnings artikel 20 er gældende, når der er tale om multimodal transport. Danske Rederier opfordrer til, at dette afklares for at undgå tvivl om forståelsen af indholdet af forslaget.

DI Transport og Dansk Luftfart

Bemærkningerne tager afsæt i den engelske sprogversion.



Der er tale om et omfangsrigt og yderst komplekst forslag, der omfatter passagerrettigheder i relation til såkaldte multimodale rejser, dvs. kommercielle rejser med kollektive transportmidler (bus, tog, fly og skib), og som indeholder mindst to transportydelse og mindst to transportsteder ("nodes"). Ifølge forslaget artikel 2, nr. 1, kan den multimodale rejse antage 3 former. Dels "single multimodal contract", "combined multimodal ticket" og "separate multimodal tickets", hvor til der ifølge forslaget vil blive stillet forskellige krav og forpligtelser. Forslaget har til hensigt at forpligte transportvirksomheder (carriers), formidlere (intermediates) og såkaldte terminal managers og dertil også multimodale hub managers, der opererer "Single Points of Contact" på multimodale hubs relateret til transport i byområder ("Urban nodes" som oplyst i forslaget Annex 1). For Danmark omfatter disse "Single Points of Contacts" Aalborg, Århus, København og Odense. Det fremgår dog ikke, hvilke "Single Points of Contacts", der er påtænkt i denne henseende. Dette bør uddybes.

Forslaget har angiveligt til formål at øge omfanget af multimodale rejser (jf. første afsnit side 1), og dertil at modvirke forskelsbehandling, sikre relevant passagerinformation, udvidede passagerrettigheder i tilfælde af forsinkelser og aflysninger i multimodale rejseforløb, udvidede regler for PRM, krav om transportørers etablering og monitorering af servicekvalitetsstandarder samt regler om håndhævelse mm. Det angives, at forslaget skal ses som komplementært i forhold til de passagerrettighedsbestemmelser, der allerede eksisterer for de enkelte transportformer samt til reglerne i Pakkerejsedirektivet.

I udgangspunktet kan forslaget anskues som et forslag med gode intentioner. Men som den lange oplystning ovenfor understreger, er der tale om et forslag af enormt omfang og meget stor kompleksitet. Forslaget medfører af samme årsag mange definitionsudfordringer og afgrænsningsproblematikker. Dertil kommer, at forslaget reelt set også indeholder en lang række forpligtelser til de erhvervsdrivende, der vil øge den bureaukratiske byrde enormt. Det er vores opfattelse, at disse problematikker tillagt den enkelte transportør eller hub managers usikkerhed med at overskue egne risici ved at indgå i multimodale konstruktioner reelt vil betyde, at man undlader at indgå i multimodale konstruktioner. Det tyder foreløbige indikationer fra erhvervet i hvert fald på. Udkommet er i så fald det modsatte af forslaget hensigt.

På baggrund af ovenstående opfordrer vi derfor til, at Danmark i de videre forhandlinger om forslaget, tager afsæt i den nævnte



bekymring med henblik på, at forslaget opgives eller som minimum justeres til et overskueligt og u-bureaukratisk niveau.

Forslaget indeholder en række konkrete eksempler på afgrænsningsproblematikker og overbureaukratisering. Herunder blot enkelte eksempler:

- Artikel 5, nr. 4 (b): operatør forpligtes til at informere om "fastest trip". Hvorfor skal EU bestemme den slags? Det behøver jo eksempelvis ikke være den rejsendes prioritet.

- Artikel 7, nr. 1: indeholder begrebet "contracting carrier", men det er uklart hvem dette er i den beskrevne situation. Er det den erhvervsdrivende, der har indgået den samlede rejseaftale eller er det den part, der har forårsaget "problemet"? Begrebet indgår i øvrigt ikke i definitionslisten.

- Artikel 17, der omhandler "Service Quality Standards" og forpligtelse til at implementere et "Quality Management System" afspejler et godt eksempel på overbureaukratisering. Det rejser i hvert fald et spørgsmål om hvorfor EU skal lovgive om det.

- Artikel 17 pålægger transportører at udarbejde rapporter om deres service-kvalitetsniveau angående multimodale rejser hvert andet år. Det vil indeholde meget store byrder, ikke mindst fordi informationer også skal indhentes fra andre eksterne parter.

DSB

Der er tale om et ret omfattende dokument, hvor der er behov for yderligere afklaringer på en række punkter, før det er muligt at foretage en reel vurdering af forordningens konsekvenser. DSB har dog følgende umiddelbare bemærkninger.

Forordningens scope er meget bredt, da den henviser til rejser, som er omfattet af passagerrettighedsforordningerne for bus, tog, færge og fly.

Der er behov for dels en præcisering af snitfladen til disse forordninger, dels hvorledes anvendelsen af disse forordninger spiller sammen med det nye forslag fra EU-Kommissionen.

I forhold til snitfladen er det vigtigt at få præciseret i hvilke situationer, de forskellige sæt af rettigheder gælder, herunder om en forsinket kunde har rettigheder, som skal honoreres i flere forordninger for samme forsinkelse. Det kan i givet fald for en forsinket



togrejsende betyde, at der kan blive udbetalt dobbelt kompensation for assistance, omlægning af rejsen, forplejning eller indkvartering.

Det er DSB's opfattelse, at det kan blive ganske svært for kunderne og for operatørerne i den kollektive trafik at navigere i de nye regler, som skal ses i sammenhæng med de eksisterende passagerrettighedsforordninger.

I forhold til anvendelsesområdet er det vigtigt at få afklaret, hvilke transportmidler, der er omfattet af det nye forordningsforslag. I buspassagerrettighedsforordningen fremgår det f.eks. i artikel 2, at den omfatter rutekørsel på 250 kilometer eller mere. For rutekørsel der er under 250 kilometer, er det kun udvalgte dele af forordningen, som finder anvendelse. Det er væsentligt, at det præciseres i forslaget, om Kommissionens forslag omfatter lokale rejser med bus.

Det bør præciseres om personbefordring med jernbane i byer og forstæder og regional personbefordring med jernbane, som medlemsstaterne måtte have fritaget fra størstedelen af jernbanepassagerrettighedsforordningen efter denne artikel 6, litra a, er omfattet af forordningen.

Afklaringen af ovenstående spørgsmål vil have betydning for kompleksiteten i operatørernes administration af de nye regler.

Med forslaget introducerer EU-Kommissionen tre nye typer af kontrakter/billetter mellem operatøren/billetudstederen og kunden henholdsvis en multimodal kontrakt, en kombineret multimodal billet og separate multimodale billetter. Definitionerne af de tre typer af kontrakter/billetter er ikke tydeligt beskrevet i forordningen. I lyset af, at hovedparten af rejserne i den kollektive trafik i Danmark som udgangspunkt foregår som gennemgående rejser bl.a. ved brug af zonebilletter og rejsekort, er det vigtigt at få afklaret, hvilke typer af transportører, der er omfattet af det nye forordningsforslag.

Der er behov for en præcisering af, hvilken aktør, der har ansvar for at honorere kundernes rettigheder under rejsen. Det samme gælder i forhold til klagesagsbehandlingen.

Den nye forordning medfører, at operatørerne skal leve op til væsentligt flere informationsforpligtigelser i forhold til i dag. Blandt andet skal der ved multimodale rejser gives realtidsinformation til kunderne om andre transportformers forsinkelser og aflysninger. Det indebærer, at der skal etableres et større administrativt setup



vedr. udveksling af elektronisk information mellem busoperatøren og togoperatøren om forsinkelser og aflysninger.

Nedenfor følger nogle specifikke kommentarer til de enkelte artikler i forslaget.

I artikel 5 fremgår det, at operatører og billetudstedere som sælger multimodale billetter på vegne af en eller flere operatører, skal give kunderne guidance om minimum connecting times mellem de forskellige transportformer. Det bør præciseres, hvad der menes hermed. Endvidere fremgår det i artikel 5 stk. 5, at der skal gives information til kunden før køb om den billigste multimodale rejse. Rejseplanen kan formentlig i en vis grad give denne information til kunden vedrørende nationale rejser, men det vil ikke være muligt at give information til kunderne om priser for lokale busrejser i udlandet.

Det fremgår i artikel 10, at operatøren eller billetudstederen som solgte den multimodale rejse skal udbetale en eventuel rejsetidskompensation senest 14 dage efter modtagelse af ansøgningen fra kunden. I lyset af, at antallet af aktører involveret i multimodale rejser er flere end ved rejser med samme transportmiddel, hvilket skaber et større behov for koordinering mellem aktørerne, er en frist på 14 dage meget kort. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at det er en væsentligt kortere frist end i jernbanepassagerrettighedsforordningen, hvor jernbaneoperatøren har 30 dage til at udbetale kompensationen. Det er DSB's opfattelse, at fristen bør være mindst 30 dage ved multimodale rejser.

I Jernbanepassagerrettighedsforordningen fremgår det, at kunderne skal kunne bestille handicapassistance senest 24 timer før rejsen. I Danmark har togoperatørerne indført en frist på 12 timer ved nationale rejser. I artikel 14 i forslaget fra EU-Kommissionen fremgår det, at multimodale rejser skal kunne bestilles senest 48 timer før rejse. Det bør præciseres, hvilken sammenhæng det har til fristen på 24 timer i jernbanepassagerrettighedsforordningen.

EU-Kommissionen foreslår i artikel 15, at medlemslandene på multimodale hubs etablerer "single points of contacts" for personer med handicap, hvor der kan bestilles handicapassistance. I bilag 1 til forslaget fremgår det, at de multimodale hubs i Danmark er Aalborg, Aarhus, København og Odense. I forhold til den nuværende jernbanepassagerrettighedsforordning er det DSB, som koordinerer bestillingen og udførelsen af handicapassistance på tværs af jernbaneoperatørerne. Det vil være forbundet med yderligere administration, hvis DSB i endnu højere grad skal koordinere med



metro, letbane og busoperatører om udførelse af handicapassistenten. Endvidere er det uklart, hvordan handicapassistenten skal udføres i forbindelse med busrejser.

I forordningen fremgår det i artikel 17, at DSB hvert andet år skal offentliggøre en servicekvalitetsrapport på DSB's hjemmeside, som skal give information om, hvor mange kunder som har mistet deres forbindelser ved multimodale rejser. Det er DSB's vurdering, at det vil være meget vanskeligt for operatørerne at fremskaffe de pågældende oplysninger. Det forudsætter en betydelig koordination mellem bus, færge og togoperatørerne.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Under Danmark vurderes det, at både Midtjyllands Lufthavn (Karup) og Esbjerg Lufthavn mangler i oversigten over lufthavne.

Forbrugerrådet Tænk

Det er godt, at EU lægger op til styrkede rettigheder for passagerer ved multimodale rejser, for det er der brug for. Et bedre samspil mellem fly og tog er afgørende for, at flere forbrugere vælger mere bæredygtige transportformer, og gode passagerrettigheder ved de multimodale rejser er en vigtig forudsætning for, at flere vælger denne type rejser.

Der indføres med forslaget flere vigtige rettigheder, der kan sikre passagerne bedre end i dag, men forslaget er utilstrækkeligt. Det gælder ikke mindst i de tilfælde, hvor rejsen er købt via et online-rejsebureau, der har taget gyldigt formidlerforbehold. Men også mere generelt er kravene til omsorg og assistance ved forsinkelser og aflysninger for uklart formuleret.

Det uddybes i det følgende.

Rettigheder ved køb af kombinerede billetter fra formidlere (kategori B)

I forslaget defineres en kombineret multimodal billet som en billet til en multimodal rejse der repræsenterer separate transportaftaler, som kombineres af en transportør eller billetformidler på eget initiativ, og som købes ved en samlet betaling fra passageren.

Passagerer med sådanne billetter, der kommer for sent til en togforbindelse på grund af forsinkelser af det foregående tog i billetten, har efter forslaget ikke krav på refusion eller alternativ rejse,



med mindre de ikke er blevet oplyst eksplicit og klart om, at deres rejse består af separate billetter.

Det finder Forbrugerrådet Tænk er problematisk, set i lyset af de dårlige erfaringer med online-rejsebureauer, hvor det ofte vil være uklart for forbrugeren, om der er tale om formidlerforbehold eller ej, og hvad det indebærer. På flyområdet, hvor en dom i en sag om Spanairs konkurs for nogle år siden lagde samme hovedprincip til grund – at formidlerforbehold skal være eksplicit og klart for at være gyldigt – kæmper forbrugerne stadig med online-rejsebureauer, hvor formidlerforbeholdet gemmer sig langt nede i aftalevilkårene.

Vi finder det ligeledes problematisk, at SME'er er undtaget fra kravene til realtids-information. (artikel 5(9)). Det vil i praksis undtage et meget stort antal online-rejsebureauer.

Kravene til omsorg og assistance ved forsinkelser og aflysninger

Artikel 9 indfører en ret til omsorg og assistance ved rejser, hvor der er købt en sammenhængende multimodal billet. Det støtter vi. Men vi finder det betænkeligt, at formuleringerne er så uklare, at transportøren får mulighed for at undlade at leve op til kravene.

Således fremgår det af artikel 9 (1)(a), at passagerne ved forsinkelser har krav på mad og drikke, men i modsætning til andre forordninger om passagerrettigheder, hvor de mere præcise tidsrammer for denne ret er fastlagt, er de nærmere betingelser ikke defineret i forslaget. Man har blot krav på mad og drikke, når det er rimeligt i forhold til ventetiden, og det i øvrigt er muligt. Vi kan frygte, at transportørerne med disse vage formuleringer i mange tilfælde vil retfærdiggøre deres manglende hjælp til passagererne.

Det samme gælder krav på overnatning og transport mellem transportstedet og overnatningsstedet, som skal tilbydes "where and when physically possible" og højst tre nætter. Også her finder vi, at "where and when" kan tilskynde transportører til ikke at være tilstrækkeligt proaktive og anlægge den fortolkning af, hvad der er muligt, der passer dem bedst. Der er brug for mere præcise regler.

Håndhævelse og information

Forslaget indeholder en række basale krav til håndhævelse og passagerinformation i de tilfælde, hvor der er forsinkelser og aflysninger. Det er naturligvis bedre end ingenting, men de hidtidige erfaringer omkring passagerrettigheder er, at håndhævelsen såvel som



brugbar information giver store udfordringer. Vi skal derfor opfordre til, at kravene strammes til både passagerinformation i selve situationen, og medlemsstaternes håndhævelse, ligesom der bør ses på sanktionsmulighederne.

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafik finder forslaget fra Kommissionen ganske fornuftigt og anbefaler det tiltrådt.

Til udpegningen af knudepunkter, hvor forordningen skal gælde, finder vi at "København" bør defineres nærmere ved de stationer mv., der anvendes til skift mellem internationale forbindelser. Dvs. København H, København Syd og Københavns Lufthavn station, CPH. Hertil også den nye fjernbusterminal ved Dybbølsbro Station.

Til knudepunkterne i Danmark bør endvidere tilføjes Fredericia, hvor der også kan skiftes til og fra internationale tog.

Desuden bør grænsestationer, hvor der kan eller skal skiftes også være med som knudepunkter, her således også Padborg.

Vi går ud fra, at forordningen også gælder ved skift til og fra færger, hvorfor Frederikshavn, Hirtshals og Helsingør også bør være en del af de danske knudepunkter.

Trafikselskaberne i Danmark

De danske trafikselskaber går ind for en høj forbrugerbeskyttelse, men dette forslag rejser umiddelbart nogle bekymringer. Trafikvirksomhederne risikerer at blive kædeansvarlige for rejser, de hverken har viden om eller ansvar for. Kravene til information, assistance og økonomisk kompensation risikerer at påføre den kollektive transport store økonomiske omkostninger i en tid, hvor økonomien i forvejen er hårdt presset og servicen forringes. Forslaget synes også at være baseret på urealistiske forventninger til, hvad der er teknisk muligt i forhold til samkøring af data om trafikinformation. I værste fald risikerer forslaget at forringe den forbrugerbeskyttelse, man ellers ønsker at forbedre.

Det fremgår af forslaget, at EU-Kommissionens Regulatory Scrutiny Board i juli 2023 udtrykte reservationer overfor forslaget, både i.f.t. problemets omfang, dets betydning, fordelene ved den



foreslåede løsning og proportionaliteten. De bekymringer er stadig relevante. Forslaget mangler en ordentlig redegørelse af konsekvenserne for trafikvirksomhederne og andre berørte parter, og her er en spørgeskemaundersøgelse ikke nok.

EU-Kommissionen omtaler forslaget som en forenkling. Det er ikke tilfældet. Det er muligvis en forenkling for jurister, i og med forordningen skal erstatte al national lovgivning på området. Men for de trafikvirksomheder og billetudstedere, som skal føre forslaget ud i livet, kan det blive endog meget byrdefuldt.

De punkter, som foreløbig giver anledning til bekymring, gennemgås nedenfor.

Omfattende og byrdefulde krav

Forslaget gælder ikke rejser omfattet af pakkerejsedirektivet, men har som mål at give nogenlunde samme rettigheder til kompensation og assistance til forbrugere, som selv køber en billet til en rejse, som indeholder flere transportformer.

Men ved en pakkerejse, har den rejsende købt en rejse hos et rejsebureau eller lignende, som har påtaget sig ansvaret for alle elementer i pakkerejsen, herunder transporten, og har organisationen til at bistå med ombooking m.m. ved forsinkelser. Det samme gælder ikke køb af en enkeltbillet i en billetautomat eller en app i den kollektive transport.

Hvis en længere rejse indeholder flere transportformer, og en forsinkelse på en af disse, påvirker de efterfølgende rejser, skal passagererne ifølge forslaget med det samme tilbydes enten at få billetten refunderet eller fortsætte rejsen samme dag eller en anden dag. Udbyderen af billetten skal være ansvarlig for at arrangere den alternative rejse og hvis det er relevant, skal passageren tilbydes mad og drikke og evt. hotelovernatning. Dette skal ske uden ekstra omkostninger for passageren. Vælger passageren kompensation, skal den udbetaling ske inden 14 dage og udover kompensation for billetprisen, skal der udbetales en yderligere kompensation på 75 pct. af billetprisen.

Det er omfattende krav, som kræver et organisatorisk set up i stil med det rejsebureauer giver købere af en pakkerejse. Her har forbrugerne tryghed for, at rejsebureauet hjælper dem med at ombooke m.m., hvis der opstår forsinkelser – men den tryghed betaler de også ekstra for. Det er ikke proportionalt at stille samme krav



ved køb af en enkeltbillet. Det vil fordyre kollektiv transport til skade for passagererne.

Forsinkelser kan ikke undgås

Intet trafikselskab ønsker forsinkelser, men at give dem kædeansvar for forsinkelser, de ikke er herre over, er problematisk og vil give store meromkostning. Det er problematisk, hvis forsinkelser i den kollektive transport per definition ansues som en overtrædelse af forbrugerbeskyttelsen, der kræver kompensation.

Uanset hvilket transportmiddel man vælger, er forsinkelser – desværre - en del af hverdagen og svært at undgå. De kan være planlagte, men ofte opstår de pludseligt som følge af udefrakommende forhold som f.eks. vejret, trafikulykker, nedbrud af materiel, trafikpropper, vejarbejde, signalproblemer, hærværk eller lignende, som trafikvirksomheder og udbydere af billetter er uden skyld i.

I Danmark gør Rejseplanen det nemt og hurtigt for passagererne selv at finde information om alternative ruter, hvis en bus eller et tog er forsinket. Det er en langt mindre byrdefuld måde at sikre forbrugerne gode forhold på, når uheldet er ude.

Forventningerne til real-time trafikinformation for høje

Forslaget forpligter udbydere af multimodale rejser til give passagererne information om planlagte forsinkelser, men passagerne skal også informeres hvis der opstår forsinkelser under rejsen. Gives informationen digitalt, skal den kunne gemmes på et varigt medium. Det vil kræve, at alle passagerens kontaktoplysninger skal være oplyst. Det vil gøre det besværligt, hvis passagerer ikke fremadrettet kan købe en billet, uden at skulle angive alle deres kontaktoplysninger.

Troen på, at det teknisk er muligt at få IT-systemer på tværs af EU til at spille sammen, så det er muligt at give passagererne løbende og samtidig trafikinformation om forsinkelser, er desværre ikke baseret på virkeligheden.

Danmark er et af verdens mest digitale lande, og i Danmark samarbejder de danske trafikvirksomheder om at give information til passagererne hurtigst muligt via Rejseplanen. Rejseplanen informerer om planlagte afvigelser og angiver alternative ruter. Rejseplanen informerer også ved pludseligt opståede forsinkelser, men det kan tage op til 30-45 minutter, fordi det er vanskeligt at få de



tekniske systemer til at spille sammen, og fordi nogle typer af forsinkelser kræver, at der skal indtastes information i flere systemer.

Når der er udfordringer i et så digitalt land som Danmark, er det uholdbart at basere en forordning med så omfattende krav til kompensation og assistance på en fejlagtig præmis om, at IT-systemer fra alle trafiksselskaber i EU kan spille sammen og give real-time-trafikinformation.

Uklarheder, ansvar og bekymring for videre udvikling af Maas-appen

Definitionen på en multimodal rejse er en rejse mellem to steder og mindst to forskellige transportformer og forslaget om kompensation skal gælde både hvis passageren har købt en eller flere multimodale billetter. Det er uklart præcis hvem, der får ansvaret for at betale for kompensationerne og for at ansætte personale til at ombooke passagererne? Og hvordan skal den ansvarlige kan vide, hvor meget der skal refunderes, hvis der er tale om flere billetter?

Definitionen på en billet er også uklar. Det fremgår f.eks. ikke, om det skal være en billet til en bestemt rejse på en bestemt dato og tidspunkt?

I Danmark arbejdes der p.t. på en Maas-app, der skal gøre det nemt for passagerne at finde information om rejser og købe deres billet i app'en. Men hvis salg af multimodale billetter risikerer at give store ekstraregninger til kompensation ved forsinkelser og krav om at hyre personale til at ombooke m.m., så bliver det ikke attraktivt at drive den app. Pengene skal også findes et sted, og det kan kun være ved at hæve billetprisen.

Hvis forslaget vedtages, vil det blive omkostningsfuldt at tilbyde multimodale rejser, fordi forsinkelser er en del af hverdagen, og man kan frygte, at trafikvirksomheder og billetudbydere enten vil hæve priserne eller vælge kun at tilbyde rejser til én transportform. Begge dele vil forringe vilkårene for forbrugerne.

Krav til assistance til passagerer med handicap

Forslaget indeholder en forpligtelse til at gøre adgang til transport tilgængelig for personer med handicap og en forpligtelse til at etablere et "Single Point og Contact", som kan sikre passagerer med handicap assistance ved de forskellige transport-terminaler og knudepunkter. Forslaget synes at forudsætte, at alle stationer og knudepunkter har en person tilknyttet, i det der tales om en



”railway station manager”, ”bus terminal managing body”. Men i Danmark er der mange ubemandede stationer.

Trafikselskaberne i Danmark tilbyder transport til personer med handicap og har stor fokus på tilgængelighed, men det sker efter danske regler og i Danmark er der opbygget systemer i tæt samarbejde med kommunerne. Vi kender ikke forholdene i andre lande, men er bekymrede for, om det er den bedste løsning, at ansvaret for assistance til mennesker med handicap skal reguleres ens i hele EU og ligge hos et trafikselskab eller en billetudbyder.

Afsluttende bemærkning

Ikke bare i Danmark men globalt er den kollektive transport presset økonomisk, og der spares i disse år på servicen. Det bør overvejes, om passagererne ikke er bedre tjent med at pengene bruges på at forbedre trafikinformationen og servicen end på at betale kompensation ved forsinkelser.

Indledning og generelle bemærkninger

I forlængelse af TID’s foreløbige bemærkninger til den engelske sprogversion af forslaget fra 18. december 2023, har vi nedenstående supplerende bemærkninger og ikke mindst spørgsmål til den danske sprogversion.

Vi er samtidig bekendt med DSB’s hørings svar af 18. december 2023, som vi også kan tilslutte os.

Vi er ligeledes bekendt med hørings svaret fra Dansk Industri Transport, som opfordrer den danske regering til at arbejde for, at forslaget opgives eller som minimum justeres til et overskueligt og ubureaukratisk niveau. Vi kan tilslutte os dette, også i lyset af, at forslaget risikerer at mindske antallet af multimodale rejser, som er det modsatte af dets intention.

EU-Kommissionens eget Scrutiny Board stillede berettiget spørgsmålstegn ved omfanget af det problem, forslaget forsøger at løse, ved proportionaliteten af forslagene og ved løsningsforslagene. Hvis der skal arbejdes videre med forslaget opfordrer vi til, at starte forfra og gå i dialog med berørte parter. Den kollektive transport er hårdt økonomisk presset i alle lande i EU, og de ekstra omkostninger nye lovkrav påfører den, risikerer at føre til højere priser og dårligere service.



Vores supplerende bemærkninger nedenfor skal ikke anses for udtømmende, henset til at der er en betydelig uklarhed i forslaget, som gør det vanskeligt at forholde sig konkret til betydningen af de enkelte elementer for trafikskaberne.

Specifikke bemærkninger

Spørgsmål til anvendelsesområdet

Det fremgår af nærværende forslags artikel 2, stk. 1, at det omfatter ”multimodale rejser, hvor samtlige berørte transporttjenester er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder”. Det er uklart, om de danske trafikskabers rutekørsel er omfattet af forslaget, da trafikskabernes ruter er under 250 kilometer., og buspassagerrettighedsforordningen i store træk derfor ikke finder anvendelse, jf. dennes artikel 2, stk. 1 og 2. Dette er væsentligt at få afklaret.

Det skal for god ordens skyld bemærkes, at trafikskaber i andre lande kan have længere ruter, og at de danske trafikskaber som udgangspunkt vil opfordre til at den danske regering arbejder for at undgå flere omkostninger til den kollektive transport, som gør den dyrere

Af betragtning (5) fremgår det, at der også bør sikres beskyttelse af passagerer, der foretager multimodale rejser, der ikke er dækket af sektorspecifik EU-lovgivning på området. Det er uklart, hvad det betyder – Skal det forstås sådan, at også andre transportformer, end de der er omfattet af gældende passagerrettighedsforordninger, er omfattet? Og hvordan er sammenhængen i givet fald til definitionen af anvendelsesområdet i art. 2, stk. 1, hvor det netop synes at være en forudsætning, at samtlige berørte transporttjenester i den multimodale rejse skal være omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder?

Vi lægger til grund, at f.eks. trafikskabernes flextrafik ikke berøres af dette forslag.

Spørgsmål til definition på en billet/befordringskontrakt

Det er dernæst ikke klart, hvornår der er tale om en billet/befordringskontrakt, der er omfattet af forordningen. Definitionerne af hhv. A) samlet multimodal kontrakt B) en kombineret multimodal billet og C) særskilte multimodale billetter bør derfor forklares og suppleres med konkrete eksempler/cases for at give en sikker forståelse af, hvornår reglerne finder anvendelse. Det er samtidig



vigtigt af hensyn til at der skal gives information om typen af billet til passagererne, jf. art. 5, stk. 1.

Det er vanskeligt at forstå, hvorledes f.eks. rejsekortet eller billettapps m.v., som tilbydes af f.eks. DOT, rubriceres i forslaget? Stort set alle billetter sælges ikke til en bestemt rejse, som trafikvirksomheden på forhånd kender, men giver derimod passageren ret til at foretage en rejse inden for et givent geografisk område og et tidsrum.

Spørgsmål til definitionen af et multimodalt passagerknudepunkt

Definitionen af et "multimodalt passagerknudepunkt" (art. 3 nr. (21)) er ikke tilstrækkeligt klart. Vil det f.eks. omfatte Københavns Busterminal ved Dybbølsbro? Busterminalen skal kun betjenes af fjernbusser. Men placeringsmæssigt ligger den tæt på f.eks. Dybbølsbro Station og København H, hvor der er togtrafik (og bustrafik udført af Movia). Medfører selve placeringen, at Busterminalen opfattes som et "multimodalt knudepunkt"? Og at Movia (som skal varetage driften af Busterminalen) dermed skal opfylde de forpligtelser, der er for en terminalforvalter med ansvar for et sådant knudepunkt? Det gælder bl.a. art. 12 om ikkediskriminerende regler for adgang til befordring. Det er også væsentligt at afklare begrebet i relation til art. 15 om kontaktpunkt for assistance ved multimodale passagerknudepunkter. Hvis dette omfatter f.eks. Københavns Busterminal, vil det være ganske byrdefuldt.

Spørgsmål til trafikinformation og transittid

Der savnes en definition af "minimumstransittiden", jf. art. 5, stk. 2.

Der indføres tilsyneladende et krav om trafikinformation i realtid (art. 5, stk. 4 d). Trafikselskaberne arbejder allerede løbende på at forbedre realtidinformation, men som nævnt i vores forrige høringssvar er det kompliceret og forslaget er baseret på nogle forventninger til de tekniske systemer, og samspillet mellem disse, som ikke er baseret i virkeligheden. Kravet om realtidinformation er næppe altid teknisk muligt på nuværende tidspunkt, men vil umiddelbart være byrdefuldt for de, der omfattes af kravet. Men det er samtidig ikke klart, hvilke krav der stilles til realtidinformation?



Afsluttende bemærkninger

Trafikselskaberne har selvsagt en stor interesse i, at passagerernes rejse bliver så gnidningsfri som muligt. Men overholdelse af de rettigheder, passagererne får med nærværende forslag, forudsætter, at det er muligt for de forpligtede virksomheder at forstå de regler, man skal leve op til. Det er derfor uhensigtsmæssigt, at forslaget på så mange punkter er vanskeligt at forstå og dermed også overholde. Også set i lyset af, at man ønsker en god og effektiv håndhævelse, vil det være hjælpsomt, at det er klart, hvem der skal overholde hvilke krav og hvordan.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Medlemsstaterne er generelt positive over for forslagets formål om at sikre passagers rettigheder i forbindelse med multimodale rejser.

Til trods for det ungarske formandskabs arbejde for at finde kompromiser, er der fortsat en række medlemsstater, herunder Danmark, der udtrykker bekymring over de administrative byrder. Dette er især relateret til kravene til servicekvalitetsstandarder og det risikobaserede tilsyn.

I forhold til medlemsstaternes bekymring for Kommissionens udvidede beføjelser, er der for nærværende fundet et kompromis, der synes at have bred opbakning.

Igennem hele forhandlingsforløbet har en række medlemsstater efterspurgt præciseringer og yderligere information om forslagets omfang og definitioner, herunder definitionen af en multimodal rejse. Der er for nærværende fundet et kompromis, der synes at have bred opbakning

Der arbejdes mod at opnå generel indstilling på det kommende Rådsmøde 5. december 2024. Det vurderes på nuværende tidspunkt at være realiserbart.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen mener, at det er væsentligt at finde den rette balance mellem på den ene side at styrke passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne, så man tager hensyn til branchens omkostninger. Intentionerne bag forslaget er gode. Men regeringen er bekymret for, at forordningen kan føre til øget



bureaukrati og dermed et lavere udbud af multimodale rejser. De gode intentioner i forslaget vurderes dog ikke umiddelbart til at kunne opveje for de byrder, som udbydere af multimodale rejser vil kunne blive pålagt.

Det fulde omfang af effekterne af forslaget kendes på nuværende tidspunkt ikke, da definitioner og rejsetyper fremstår uklare. Der har pågået en afklaring af, hvorvidt forslaget er gældende i Grønland. Det vurderes, at forslaget ikke vil finde anvendelse på Grønland.

Regeringen anser det for positivt, at forslaget stiller krav om øget oplysningspligt ved køb af en multimodal rejse, således at passagerer ved, hvilken billettype de køber, og hvordan de hermed er dækket. Det vurderes ligeledes positivt, at passagererne i samme ombæring har adgang til information om relevant klageinstans i tilfælde af forsinkelse eller aflysning.

Regeringen finder det dog vigtigt, at transportoperatører og formidlere undtages fra krav om kompensation i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder. Regeringen mener, at strejker i udgangspunktet skal anses som en ekstraordinær omstændighed, da det ellers risikerer at ændre balancen i forhandlingspositionen mellem arbejdsgivere og arbejdstagere.

Regeringen vil arbejde for at sikre, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt. Regeringen vil derfor arbejde for en opblødning af artikel 24, som foreskriver, at Kommissionen kan pålægge nationale håndhævelsesorganer at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at der er virksomheder, som ikke lever op til forpligtelserne i forordningen.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til tidlig orientering den 9. februar 2024 og der blev forelagt forhandlingsoplæg den 12. april 2024.



Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, (EF) nr. 1107/2006, (EU) nr. 1177/2010, (EU) nr. 181/2011 og (EU) 2021/782 for så vidt angår håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen.

KOM (2023) 753

Revideret udgave af samlenotat af 1. oktober 2024 forud for forelæggelse af forhandlingsoplæg i Folketingets Europaudvalg den 11. oktober 2024. Ændringer er markeret med streg i marginen.

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 29. november 2023 et forslag til ændring af forordning nr. 261/2004, nr. 1107/2006, nr. 1177/2010, nr. 181/2011 og nr. 2021/782 vedrørende håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen. Forslaget er oversendt til Rådet den 17. januar 2024 i dansk sprogversion.

Formålet med forslaget er at tilskynde til brugen af kollektiv transport ved at styrke håndhævelsen af passagerrettigheder i Unionen inden for områderne søfart, luftfart, bus- og jernbanetransport. Langt de fleste elementer fra de nuværende regelsæt videreføres, og der foreslås en række ændringer, der samtidig skal harmonisere reglerne på tværs af søfart, luftfart, bus- og jernbanetransport. Derudover indføres der forpligtelser for formidlere i forbindelse med salg af billetter, refusion af billetter og tilsyn fra myndigheder.

Forslaget har fokus på at understøtte en mere effektiv håndhævelse af passagerrettigheder ved eksempelvis at fastsætte detaljerede krav til medlemsstaternes tilsyn med transportoperatører og formidlere samt sikre en mere effektiv klageproces for passagerne ved, at Kommissionen blandt andet udarbejder en standardiseret EU-klageformular, der gør det lettere at anmode om refusion eller kompensation.

Da der er tale om ændring af forordninger, er ændringerne umiddelbart gældende i Danmark. Der er således kun i begrænset omfang behov for ny lovgivning på bekendtgørelsesniveau.

Forslaget vil have statsfinansielle konsekvenser i form af øgede udgifter til administrative tilsyns- og kontrolopgaver på



passagerrettighedsområdet. Samtidig vil det medføre øgede administrative konsekvenser for erhvervslivet. Den samlede vurdering er, at de økonomiske byrder umiddelbart ikke forventes at være af betydelig karakter, men forslaget vurderes at være unødvendigt administrativt byrdefuldt.

Regeringen er overordnet positivt stemt over for at harmonisere, og dermed forenkle reglerne i de forskellige forordninger, der forslås ændret. Regeringen finder, at det kan komme både branchen og passagerer til gavn, at forordninger for søfart, luftfart, bus- og jernbanetransport tilpasses og får et ensartet udtryk på området for passagerrettigheder. Regeringen er dog bekymret for, om forordningen kan føre til øget bureaukrati og dermed et lavere udbud af billetter til den kollektive transport. Regeringen mener, at det er væsentligt at finde den rette balance mellem på den ene side at styrke håndhævelsen af passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne, så man tager hensyn til branchens omkostninger.

Regeringen vil derfor arbejde for, at forslagets administrative byrder mindskes. Samtidig vil regeringen arbejde for at sikre, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt - herunder bemyndigelse til at pålægge nationale håndhævelsesorganer at undersøge en specifik virksomhed eller organ i tilfælde, hvor der er mistanke om, at forordningens bestemmelser ikke overholdes. Endeligt ønsker regeringen, at der tages højde for billetformidlere i refusionsprocessen. Det er vurderingen, at forslaget komplicerer processen for refusion mere end det gavner passagererne, og samtidig skaber det en risiko for, at operatørerne skal udbetale refusion dobbelt. Dette er byrdefuldt for operatørerne og kompliceret for passagererne.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM.nr. 753 af 29. november 2023 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, (EF) nr. 1107/2006, (EU) nr. 1177/2010, (EU) nr. 181/2011 og (EU) 2021/782 for så vidt angår håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 17. januar 2024.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) artikel 91, stk. 1, og skal



behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen udgav i 2021 tre evalueringer af de eksisterende forordninger vedrørende passagerrettigheder for bus, søfart samt personer med handicap og personer med bevægelseshandicap, der rejser med fly. Alle evalueringer viste udfordringer med at anvende og håndhæve reglerne, da medlemsstaternes tilsynsaktiviteter varierer betydeligt på tværs af EU, og da de kompetente myndigheder ofte ikke er tilstrækkeligt bevidste om, hvorvidt og hvordan passagerrettighederne beskyttes. Evalueringerne viser desuden, at antallet af klager, som indgives til myndighederne, er meget lavt, men at det er uklart, om det skyldes, at passagerrettigheder er godt beskyttede, eller om passagererne undlader at klage, eventuelt fordi de ikke har kendskab til deres rettigheder, eller hvor de skal klage.

En Eurobarometer-undersøgelse fra 2019 viser desuden, at kun omkring én ud af tre EU-borgere ved, at de er beskyttede af specifikke rettigheder, når de benytter fly, tog, bus eller søfart i EU. Manglen på bevidsthed hos passagerer samt problemer med håndhævelse af passagerers rettigheder er også blevet fremhævet af Den Europæiske Revisionsret i deres særberetninger fra 2018 og 2021.

En konsekvensanalyse, som Kommissionen præsenterede i 2023, bekræfter desuden udfordringerne.

Forslaget tager højde for den seneste udvikling i forordning (EU) 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder samt Kommissionens forslag fra 2013 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 KOM(2013) 130 final af 13.03.2013) om kompensation og bistand til flypassagerer ved boardingafvisninger og ved lange forsinkelser.

Kommissionen opfatter fortsat forslaget fra 2013 som egnet til formålet med at opnå bedre håndhævelse af flypassagerers rettigheder ved at præcisere rettighederne og gøre dem mere effektive. Af den årsag er 2013-forslaget fortsat en prioritet for Kommissionen.

Kommissionens forslag fra 2013 om flypassagerers rettigheder indeholder blandt andet et forslag om ret til information om en aflysning/forsinkelse, så snart denne foreligger, videregivelse af passagerens oplysninger, samarbejde mellem medlemsstater og Kommissionen samt et passagerrettighedsudvalg¹². Disse forslag er også

¹² Der henvises her til afsnittet 'Formål og Indhold' vedr. forordning 1107/2006 om 'Passagerrettighedsudvalg'.



omfattet af nærværende ændringsforslag for så vidt angår de øvrige transportformer.

3. Formål og Indhold

Forslagets centrale mål er at gøre de eksisterende passagerrettigheder mere effektive og dermed tilskynde befolkningen til i højere grad at benytte sig af kollektiv transport fremfor privatbilisme, hvilket vil bidrage til den Europæiske Grønne Pagt.

I det følgende gennemgås Kommissionens ændringsforslag, der skal søge at harmonisere passagerers rettigheder på tværs af transportformer:

Standarder for servicekvalitet

På tværs af transportformerne, herunder for handicapområdet, med undtagelse af jernbaneområdet, foreslås det, at der indføres en forpligtelse for luftfartsselskaber og transportører til at udarbejde og implementere standarder for deres egen servicekvalitet i overensstemmelse med henholdsvis bilag II, III og V vedrørende "Minimumsstandarder for servicekvalitet". Disse standarder omfatter eksempelvis forsinkelser, aflysninger, klagebehandling og overholdelse af industristandarder for håndbagage. Selskaberne skal overvåge deres præstationsniveau og hvert 2. år offentliggøre en rapport herom. Lufthavnsforvaltningsorganer, terminaloperatører i havne og busterminalernes forvaltningsorganer skal fastlægge deres servicekvalitetsstandarder ud fra bilag II, III og V og overvåge deres præstationsniveau i henhold hertil. Organet skal efter anmodning give offentlige myndigheder adgang til disse oplysninger.

Standardiseret EU-klageformular

På tværs af transportformerne med undtagelse af jernbaneområdet foreslås det, at Kommissionen i en gennemførelsesretsakt skal udarbejde en standardiseret EU-klageformular. Formularen gør det lettere at anmode om refusion eller kompensation ved et luftfartsselskab, en transportør og/eller en formidler i tilfælde af aflysning eller forsinkelse, og som passagerer, der er omfattet af forordningen, skal have ret til at benytte. Der er allerede vedtaget en formular for jernbaneområdet.

Der foreslås en række nærmere regler om EU-klageformularen, herunder at luftfartsselskaber, transportører og formidlere skal oplyse deres e-mailadresse på deres hjemmeside, som klagen kan



sendes til, og at passagerers anmodning ikke må afvises, såfremt formularen ikke er blevet anvendt.

Risikobaseret overvågning

På tværs af transportformerne, herunder for handicapområdet, er et af omdrejningspunkterne i forslaget, at medlemsstaterne skal indføre et risikobaseret tilsyn med luftfartsselskaber, lufthavnsforvaltningsorganer, transportører, terminaloperatører på havne, havnemyndigheder, busterminalers forvaltningsorganer og formidlers opfyldelse af forpligtelser med henblik på at konstatere og korrigere gentagne manglende overholdelse af passagerrettighederne. Der er umiddelbart tale om en udvidelse af forordningernes anvendelsesområder, der efter det foreslåede også vil omfatte formidlere.

Det nationale håndhævelsesorgan skal udarbejde et monitoreringsprogram. Monitoreringsprogrammet skal være baseret på en risikovurdering af ovennævnte tilsynsobjekter, hvor antallet af klager fra passagerer, typen af klager, afgørelser truffet på baggrund af klager og afgørelser, som myndigheden har truffet ved tidligere tilsyn, kan indgå. Programmet skal indeholde en række forskellige varslede/uvarslede håndhævelsesaktiviteter, såsom inspektioner, interviews, dokumentbaserede tilsyn mv. og være proportionelle med risikoen. Risikovurderingen skal foretages hvert andet år. Tilsynskravene adskiller sig fra de rammer, som Trafikstyrelsen skal føre tilsyn efter i medfør af forordning (EF) nr. 261/2004.

Såfremt det nationale håndhævelsesorgan konstaterer, at en virksomhed ikke overholder reglerne om passagerrettigheder, skal myndigheden kræve, at den pågældende indsender en handleplan for at afhjælpe manglende overholdelse af reglerne.

Pligt til informationsdeling

På tværs af transportformerne, herunder for handicapområdet, med undtagelse af jernbaneområdet, foreslås det, at der indføres en forpligtelse for luftfartsselskaber, transportører, rejsearrangører, terminaloperatører i havne, havnemyndigheder og busterminalers samt lufthavnes forvaltningsorganer til på anmodning at udlevere relevante dokumenter og information til de nationale håndhævelsesorganer. Der fastsættes en frist på en måned til udleveringen, hvilken i komplekse sager kan forlænges til tre måneder. Det nationale håndhævelsesorgan skal tage hensyn til disse oplysninger.

Herudover foreslås det, at de nationale håndhævelsesorganer forpligtes til at informere passagerer, der klager, om muligheden for



alternativ tvistbilæggelse. Sidstnævnte er i tråd med Kommissionens forslag til ændring af direktiv om alternativ tvistbilæggelse på forbrugerområdet ("ATB"), som blev fremsat i efteråret 2023.

Medlemsstaternes forpligtelser overfor Kommissionen

På tværs af transportformerne, herunder for handicapområdet, foreslår Kommissionen, at medlemsstaterne regelmæssigt skal sende relevant information til Kommissionen vedrørende overholdelse af forordningen, og at Kommissionen skal stille denne information elektronisk til rådighed for andre medlemsstater.

Det foreslås også, at de nationale håndhævelsesorganer på anmodning fra Kommissionen skal foretage undersøgelser af luftfartsselskaber, lufthavnsforvaltningsorganer, transportører, terminaloperatører på havne, havnemyndigheder, busterminalers forvaltningsorganer, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere på jernbaneområdet, stationsledere, billetudstedere, rejseagenter eller rejsearrangører, hvis der opstår mistanke om, at forordningens regler ikke overholdes. Inden fire måneder skal resultatet af undersøgelsen sendes til Kommissionen.

Passagerrettighedsudvalg

På tværs af transportformerne, herunder for handicapområdet, med undtagelse af jernbaneområdet, foreslås det, at Kommissionen skal bistås af det udvalg, der er omhandlet i artikel 38 i forordning (EU) 2021/782, hvor der henvises til generelle regler og principper for, hvordan medlemsstater skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser.

Midler til kommunikation til passagerer

På tværs af transportformerne foreslås det, at luftfartsselskaber, transportører, terminaloperatører på havnen, havnemyndigheder, busterminalers forvaltningsorganer, jernbanevirksomheder, stationslederne, billetudsteder, rejseagenter og rejsearrangører skal sikre, at oplysninger i henhold til denne forordning formidles til passagererne ved hjælp af elektroniske kommunikationsmidler.

Derudover skal de sikre, at passageren kan opbevare al skriftlig korrespondance på et varigt medium. Alle kommunikationsmidler skal gøre det muligt for passageren at kontakte ovennævnte aktører hurtigt og at kommunikere effektivt.



Der er en række ændringer, som kun vedrører én af forordningerne, eller hvor ændringerne er udarbejdet specifikt til den enkelte transportform, og det derfor giver mest mening at behandle dem separat. Disse følger herunder.

| Forordning (EF) nr. 261/2004 – luftfart

Det bemærkes indledningsvist, at forslag om et passagerrettighedsudvalg, information inden for 30 minutter, informationer i realtid, medlemsstaters forpligtelser over for Kommissionen er omfattet af KOM(2013) 130, hvorfor disse ikke indgår i nærværende forslag.

Refusion, når billetten er reserveret gennem en formidler samt overførsel af oplysninger

Det foreslås, at når en passager har købt en flybillet gennem en formidler, kan luftfartsselskabet gennemføre refusion af billetens pris, i medfør af art. 8, stk. 1, litra a), via formidleren. Luftfartsselskab og formidler skal på en klar, forståelig og lettilgængelig måde informere om denne refusionsprocedure. Formidleren skal videregive passagerens kontaktoplysninger til luftfartsselskabet.

Har formidleren betalt for billetten fra deres egen konto, skal betaling fra luftfartsselskab til formidler ske inden syv dage, hvorefter formidleren gives syv dage til at gennemføre betalingen til passageren. Formidleren skal underrette passager og luftfartsselskab herom. Modtager passageren ikke refusion efter udløbet af 14 dage, skal luftfartsselskabet kontakte passageren med henblik på direkte udbetaling inden syv dage.

Forordning (EF) nr. 1107/2006 – handicap på luftfartsområdet

Gratis ledsager

Det foreslås, at såfremt luftfartsselskabet, dets agent eller rejsearrangør stiller krav om, at en person med handicap eller bevægelsehandicap skal ledsages af en anden person for at opfylde de lovbestemte luftfartssikkerhedskrav, skal disse sikre, at en sådan ledsager rejser gratis og, hvis muligt, sidder ved siden af personen med handicap eller personen med bevægelsehandicap.

Dette forslag har yderligere til formål at gennemføre tilgængelighed som fastsat i artikel 9 i FN's Handicapkonvention (UNCRPD).

Forordning (EU) nr. 1177/2010 – søtransport



Oplysning om passagerrettigheder

Kommissionen foreslår, at information om passagerrettigheder styrkes ved at give transportørerne pligt til at oplyse passagererne om deres rettigheder i tilfælde af aflysning eller forsinkelse, og at denne information også skal gives elektronisk. Oplysningerne skal gives snarest muligt og senest 30 minutter efter planlagt afgangstidspunkt.

Det foreslås endvidere, at oplysningerne kan deles med den rejsende elektronisk, hvis denne har indvilliget hertil.

Forordning (EU) nr. 181/2011 – bustransport

Oplysning om passagerrettigheder

Kommissionen foreslår, at information om passagerrettigheder styrkes ved at give transportørerne pligt til at oplyse passagererne om deres rettigheder i tilfælde af aflysning eller forsinkelse, og at denne information også skal gives elektronisk. Dette skal alene gælde for almindelig rutekørsel, når den planlagte rejseafstand er 250 km eller mere. Der er tale om en mindre udvidelse af de nuværende regler, hvor der alene er pligt til at oplyse om situationen, når der forekommer aflysning eller forsinkelse, og således ikke passagerernes rettigheder.

Herudover foreslås generelle ændringer, der både skal gælde for almindelig rutekørsel med en rejseafstand på under og over 250 km. Det foreslås i den forbindelse, at transportører og busterminalernes forvaltningsorganer skal give passagererne fyldestgørende rejseinformation i tilgængelige formater og på sprog, som normalt bruges til at give information til passagerer. Desuden foreslås der indsat regler om, at information om passagerernes rettigheder og forpligtelser skal gives i forbindelse med billetsalget, herunder også elektronisk, og at der skal fremgå kontaktoplysninger på transportøren eller busterminalernes forvaltningsorgan samt det nationale håndhævelsesorgan. Det er hovedsagelig en udvidelse i forhold til tidspunktet for informationen, idet det fremgår af de nuværende regler, at passagererne *senest ved afrejsen* skal modtage oplysninger om deres rettigheder i terminalerne, og hvor det er relevant på internettet.

Forordning nr. 2021/782 – jernbanetransport

Der er ingen ændringer, der kun vedrører jernbanetransport.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet om forslaget.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF-artikel 91, stk. 1, hvorefter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure fastsætter fælles regler for transportområdet. Derudover kan Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure i henhold til TEUF-artikel 100, stk. 2 fastsætte passende bestemmelser vedrørende søfart.

Kommissionen argumenterer for, at nærhedsprincippet er overholdt, idet der i EU's indre marked er mange transportører, der tilbyder grænseoverskridende transportydelser, hvorfor harmonisering af passagerrettigheder på EU-plan er nødvendig for at sikre lige vilkår for alle parter, der er implicerede i at tilbyde disse ydelser. De nye tiltag skal gøre de eksisterende rettigheder mere effektive at håndhæve og dermed yde en bedre beskyttelse af passagerernes rettigheder, hvilket i sidste ende vil tilskynde befolkningen til at bruge mere kollektiv transport fremfor privatbilisme og på den måde bidrage til den Europæiske Grønne Pagt.

Regeringens vurdering

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at der ved harmonisering af regler for passagerrettigheder på EU-plan vil kunne opnås en forenkling og sammenhængende håndhævelse af reglerne.

Kommissionen vil efter forslagene til ændring af forordningerne på henholdsvis søfart, luftfart, bus- og jernbanetransportområdet kunne anmode nationale håndhævelsesorganer, om at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at en transportør, terminalforvaltere eller formidlere ikke opfylder forpligtelserne, der er fastsat i en af forordningerne. Senest fire måneder efter anmodningen skal resultaterne af undersøgelsen indberettes til Kommissionen.

Der har pågået en afklaring af, hvorvidt det er inden for rammerne af nærhedsprincippet, at Kommissionen kan anmode nationale håndhævelsesorganer om at undersøge tilfælde, hvor der er



mistanke om, at en transportør, terminalforvaltere eller formidler ikke opfylder forpligtelserne, der er fastsat i forordningen. Det er efter nærmere undersøgelse blevet afklaret, at Kommissionen har hjemmel til disse beføjelser. På den baggrund vurderer regeringen, at forslaget ligger inden for rammerne af nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forordning (EF) nr. 261/2004 - flypassagerrettigheder

Forslaget berører gældende lovgivning om flypassagerrettigheder:

Lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven) giver hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte forskrifter, der er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Unions forordninger på luftfartsområdet.

Bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) delegerer denne bemyndigelse til Trafikstyrelsen.

Bekendtgørelse nr. 1549 af 16. december 2013 om passagerrettigheder på luftfartsområdet om regler, der er nødvendige for at anvende EU-forordning nr. 261/2004 i Danmark.

Den nuværende forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til flypassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, som trådte i kraft i 2005, fastsætter en række minimumsrettigheder for flypassagerer i EU. Forordningen finder anvendelse for passagerer med flyafgang fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område samt for passagerer med en flyafgang fra en lufthavn uden for EU, til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, såfremt det transporterende luftfartsselskab er registreret i EU.

Trafikstyrelsen er i Danmark udpeget som kompetent myndighed til at håndhæve reglerne i forordningen, herunder ved at behandle og træffe afgørelse i konkrete og individuelle klagesager over brud på forordningen, efter at klagen i første omgang er behandlet af luftfartsselskabet.

Trafikstyrelsen modtager mellem 2.000 og 2.500 klager om året vedr. mulige brud på forordningen og afslutter ca. det samme antal. Antallet af modtagne klagesager over luftfartsselskaber udgør promiller sammenholdt med det samlede antal passagerer, der



transporteres til/fra Danmark. Det bemærkes endvidere, at domstolene også behandler et stort antal sager vedrørende mulige brud på forordningen. Københavns Byret modtog alene i 2022 over 6.800 flysager.¹³

I nærværende forslag fremgår det, at luftfartsselskaber bør samarbejde med luftfartøjsproducenter og bagagefabrikanter om at nå til enighed om industristandarder for vægt og dimensioner af håndbagage samt rapportere om dette i deres servicekvalitetsstandarder.

Trafikstyrelsen behandler ikke sager om bagage eller håndhæver regler herom men henviser i stedet til Forbruger Europa eller Nævnenes Hus/Mæglingsteamet for Forbrugerklager. Såfremt der vedtages branchestandarder om vægt og dimensioner for håndbagage, vil disse være omfattet af tilsynet med servicekvalitetsstandarder.

Forordning (EF) nr. 1107/2006 – handicaprettigheder på luftfartsområdet

Forslaget berører gældende lovgivning om handicaprettigheder på luftfartsområdet:

Lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven) giver hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte forskrifter, der er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Unions forordninger på luftfartsområdet.

Bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) delegerer denne bemyndigelse til Trafikstyrelsen.

BL 9-20, 2. udg, af 16. december 2013 om regler, der er nødvendige for anvendelse af EU-forordning 1107/2006 om personer med handicap og personer med bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly.

Den nuværende forordning (EF) nr. 1107/2006 om personer med handicap og personer med bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly, som trådte i kraft i 2006 og anvendtes fra 2007, fastsætter regler for beskyttelse og bistand til personer med handicap og personer med bevægelseshandicap. Forordningen finder i

¹³ <https://www.ft.dk/samling/20222/almdel/REU/bilag/222/2728590.pdf>



det store hele anvendelse for passagerer med en flyafgang fra, transit gennem eller ankomst til en lufthavn, når lufthavnen er beliggende på en medlemsstats område. Særlige regler gælder også for passagerer med en flyafgang fra en lufthavn uden for EU, til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, såfremt det transporterende luftfartsselskab er registreret i EU.

Trafikstyrelsen er i Danmark udpeget som kompetent myndighed til at håndhæve reglerne i forordningen, herunder ved at behandle konkrete og individuelle klagesager over brud på forordningen, efter at klagen i første omgang er behandlet af luftfartsselskabet og/eller lufthavnens forvaltningsorgan.

Trafikstyrelsen modtager mellem en og tre klager om året vedrørende mulige brud på forordningen og afslutter cirka det samme antal. Antallet af modtagne klagesager over luftfartsselskaber udgør langt under 1 pct. sammenholdt med det samlede antal PRM-passagerer (Persons with Reduced Mobility), der transporteres til/fra Danmark. Det bemærkes endvidere, at sådanne sager også kan behandles ved domstolene samt ved Ligebehandlingsnævnet. Det er dog styrelsens opfattelse, at der også her er tale om et meget lille antal klager.

Forordning (EU) nr. 1177/2010 – søtransport (Søfartsstyrelsen)

Forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

Søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1013 af 29. juni 2023, §§ 440 og 514a giver hjemmel til, at erhvervsministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af forordning (EU) nr. 1177/2010.

Bekendtgørelse nr. 261 af 23. marts 2020 om henlæggelse af visse beføjelser til Søfartsstyrelsen og om klageadgang m.v. delegerer ovennævnte beføjelser til Søfartsstyrelsen.

Bekendtgørelse nr. 74 af 29. januar 2013 om skibspassagerers rettigheder, som ændret ved bekendtgørelse nr. 7 af 7. januar 2015.

Lovbekendtgørelse 457/2012 af 23. maj 2012 om lov om havne i forhold til havneterminaler, herunder terminaloperatører, billetudstedere, rejseagenter og rejsearrangører. Hjemlen findes i §§ 1a, 17 a og 18, stk. 3, i.



Bekendtgørelse nr. 1236 af 24. november 2014 om klageadgang og tilsyn med personer med handicap og personer med bevægelseshandicaps adgang til havneterminaler med videre.

Den nuværende forordning (EU) nr. 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje, som trådte i kraft i 2012, fastsætter en række rettigheder for passagerer, der rejser med skibe i, fra eller til EU. Forordningen finder i sin helhed anvendelse på passagerer, der med en i forvejen fastlagt afgang rejser mere end 500 meter med færger godkendt til flere end 12 passagerer.

I Danmark er Søfartsstyrelsen ansvarlig for håndhævelse af reglerne i forhold til transportører, herunder rederier, som har stået for transporten. Klager fra passagerer vedrørende forordningen, som ikke behandles af Nævnenes Hus eller Pakkerejse-Ankenævnet, kan indgives til Søfartsstyrelsen.

Trafikstyrelsen er ansvarlig for reglerne i forhold til havneterminaler, herunder terminaloperatører, billetudstedere, rejseagenter og rejsearrangører.

Forbrugere kan indbringe klager, der udspringer af en aftale mellem en forbruger og en erhvervsdrivende om køb af en vare eller en tjenesteydelse, for Nævnenes Hus i klager, som ikke hører under et tvistløsningsorgan omfattet af forbrugerklageloven, og som indbringes for styrelsen af en forbruger. Nævnenes Hus foretager mediation. Prisen for varen eller tjenesteydelsen, herunder rejser til søs, skal ligge på eller over en undergrænse, der pr. 1. januar 2023 er fastsat til 1.100 kr. Undergrænsen reguleres hvert tredje år.

Forbrugerklagenævnet kan behandle en klage, når der ikke er fundet en mindelig løsning ved mægling, og forbrugeren indbringer sagen for nævnet.

Klager over transportørens, terminaloperatørens, billetudsteders, rejseagents eller rejsearrangørs forpligtelser efter forordningen indgives i første omgang til disse. Såfremt klager ikke får medhold kan afgørelsen påklages til den relevante myndighed, jf. ovenfor.

Den nuværende forordning indeholder bestemmelser om et minimum af rettigheder for passagerer, der blandt andet rejser med personbefordring, hvor indskibningshavnen er beliggende på en medlemsstats område med videre. Herudover fastsætter forordningen en række rettigheder for passagerer på blandt andet havneterminaler.



Danmarks seneste rapport om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje, der dækker perioden 2021-2022, viser, at antallet af klager i Danmark er på et meget lavt niveau. Søfartsstyrelsen modtog i de to år 11 klager, mens Nævnenes Hus modtog 13 klager. Trafikstyrelsen modtog ingen klager.

Forordning (EU) nr. 181/2011 - bustransport

Forslaget berører gældende lovgivning om buspassagerrettigheder:

Lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023 om trafikselskaber giver hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af buspassagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage.

Bekendtgørelse nr. 313 af 26. marts 2015 om klageadgang og tilsyn med transportører og forvaltningsorganer for busterminaler m.v. (Buspassagerrettighedsbekendtgørelsen) er en udmøntning og præcisering af reglerne om klageadgang og tilsyn.

Den nuværende forordning (EU) nr. 181/2011 om buspassagerrettigheder, som trådte i kraft i 2013, fastsætter en række rettigheder for buspassagerer i EU. Forordningen finder i sin helhed anvendelse på passagerer, der benytter almindelig rutekørsel med en rejseafstand på 250 km eller mere, mens det alene er nogle af de mere generelle bestemmelser, der finder anvendelse for almindelig rutekørsel med en rejseafstand, der er mindre end 250 km og for lejlighedsvis kørsel. I Danmark er reglerne derfor hovedsagelig relevante ved længere fjernbusruter og internationale ruter.

I Danmark er det Ankenævnet for Bus, Tog og Metro samt Færdselsstyrelsen, der behandler klager fra buspassagerer, der er omfattet af forordningen, efter at klagen i første omgang er blevet behandlet af transportøren eller forvaltningsorganet for en busterminal.

Danmarks seneste rapport om buspassagerrettigheder, der dækker perioden 2021-2022, viser ligeledes at antallet af klager i Danmark er på et meget lavt niveau. Mens Ankenævnet for Bus, Tog og Metro modtog henholdsvis fire og fem klager om året i perioden, modtog Færdselsstyrelsen ingen klager.

Forordning (EU) 2021/782 - jernbanetransport

Forslaget berører følgende gældende lovgivning om jernbanepassagerrettigheder:



Bekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023 om jernbaneloven.

Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.

Bekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023 om lov om trafiksselskaber.

Lov nr. 801 af 7. juni 2022 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester.

Forordning (EU) 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Forordningen fastsætter en række rettigheder for jernbanepassagerer og en række regler for jernbanevirksomhederne.

I Danmark er det Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, der behandler og varetager klagefunktionen efter forordningen, og Jernbanenævnet, der varetager og behandler tilsynsfunktionen i forhold til sager, som omhandler jernbanevirksomhedernes overholdelse af passagerrettigheder i henhold til forordningen.

7. Konsekvenser

Der skal fortsat foretages en nærmere vurdering af konsekvenserne, men det vurderes umiddelbart, at forslaget vil have de konsekvenser, som er beskrevet i det følgende.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes på nuværende tidspunkt ikke at medføre ændringer af lovgivning, udover eventuelle mindre tilpasninger på bekendtgørelsesniveau, men der er behov for at undersøge dette nærmere.

Der er på nuværende tidspunkt ikke kompetence i de gældende passagerrettighedsforordninger til at træffe afgørelse over for eller føre tilsyn med billetformidlere. Det er samtidig uklart, hvilke kompetencer de håndhævende myndigheder, er tiltænkt over for billetformidlere i forslaget. Det hænger sammen med, at de mulige omfattede billetformidlere ikke er nærmere defineret. Der eksisterer eksempelvis ikke en geografisk eller markedsføringsmæssig afgrænsning.

Konsekvensen af en uklar lovgivning vil kunne skabe håndhævelsesmæssige udfordringer for de regelhåndhævende myndigheder. Dette er både tilfældet i forbindelse med refusionsprocessen og den



tilsynsopgave, som de håndhævende myndigheder bliver pålagt i forslaget.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil have statsfinansielle konsekvenser, idet det forventes at medføre øgede udgifter til administrative tilsyns- og kontrolopgaver på passagerrettighedsområdet.

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere, om forslaget vil medføre et øget antal klager fra passagerer og som følge deraf flere udgifter til klagebehandling.

Det vurderes, at det kan være uhensigtsmæssigt, at der ikke er lavet en geografisk afgrænsning af billetformidlere, hvilket kan betyde, at der kan blive behov for et større administrativt system end i dag i forhold til at få indsamlet og håndteret tilsynsdata og få behandlet klager. Der mangler således afklaring omkring tilsynsobjekterne og hvorvidt, der kan afgrænses til de tilsynsobjekter, der er geografisk placeret inden for EU, eller om tilsynsobjekter uden for EU også er omfattet. Det er ligeledes væsentlig at få afklaret tilsynsfordelingen mellem de relevante myndigheder på området, herunder håndhævelsesansvaret i forbindelse med reglerne for bagage.

Derudover skal det afklares, hvorvidt det er hensigten, at der skal kunne træffes afgørelse i konkrete klagesager over for billetformidlere. Hvis det er tilfældet, kan der være tale om en større ændring i forhold til nuværende forordning (EF) nr. 261/2004, da det blandt andet kan føre til et større antal klagesager. Der bør derfor arbejdes for, at dette præciseres i forslaget.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det forventes, at forslaget vil medføre øgede administrative konsekvenser for erhvervslivet, da forslaget indebærer en øget oplysningspligt overfor passagerer. Derudover forventes omstillingsomkostninger til at udarbejde og implementere standarder for servicekvalitet. Det forventes endvidere, at forslaget vil medføre øgede administrative omkostninger for transportører, operatører og forvaltningsorganer til hvert 2. år at offentliggøre en præstationsniveau-rapport. Omvendt vil indførelsen af en standardiseret EU-klageformular muligvis mindske de administrative omkostninger for transportører og operatører til at behandle klager.

Det forventes ligeledes, at forslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet i form af transportørers, operatørers, forvaltningsorganer, rejseagenter- og arrangørers, billetformidlers med videre medvirken til gennemførelsen af administrative tilsyn samt under eventuelle kontrolbesøg.

De administrative konsekvenser per virksomhed vurderes at være begrænset, men de kan dog ikke kvantificeres yderligere på det foreliggende grundlag. Det skyldes, at der fortsat mangler viden om, hvor mange virksomheder forslaget påvirker samt manglende kendskab til omfanget og omkostningerne ved efterlevelse af forslagens administrative krav.

Den samlede vurdering for alle typer økonomiske konsekvenser er, at de økonomiske byrder ikke forventes at være af betydelig karakter, da forslaget umiddelbart kun vil medføre mindre omkostninger. Dog vurderes forslaget at være unødvendigt administrativt byrdefuldt for erhvervslivet og de håndhævende myndigheder.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget vurderes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

Øget fokus på passagerrettigheder samt en styrkelse og effektivisering af håndhævelsen heraf, kan potentielt give flere forbrugere lyst til at benytte den kollektive trafik.



8. Høring

Forslagets danske sprogversion har været i høring i EU-specialudvalget for Transport fra den 19. januar 2024 til den 23. januar 2024. Forud for høringen blev den engelske sprogversion sendt ud til EU-specialudvalget for Transport den 29. november 2023.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra Dansk Erhverv, Dansk Luftfart og DI Transport, Danske Havne, Danske Rederier, Erhvervsministeriet/Søfartsstyrelsen, Forbrugerrådet Tænk, Rejsearrangører i Danmark og Trafikselskaberne i Danmark.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv vil indledningsvist gerne udtrykke tilfredshed med Kommissionens fokus på passagerrettigheder og passagerrettigheder ved multimodale rejser. Dog finder Dansk Erhverv det beklageligt, at forslaget ikke indeholder en gennemgribende revision af respektive forordninger for passagerrettigheder med det formål at til sikre et ensartet beskyttelsesniveau af passagerer uagtet transportform.

Yderligere så Dansk Erhverv gerne, at en sådan revision ville inddrage samspillet mellem passagerrettighedsforordningerne og Direktiv 2302/2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer, således, at rejsearrangører der efter Direktivets bestemmelser pålægges at udbetale et forholdsmæssigt afslag som følge af en mangelfuld transport, ville kunne gøre krav gældende mod den pågældende transportør med hjemmel i den relevante forordning.

Dansk Erhverv ser ligeledes positivt på, at Kommissionen vil se nærmere på konkursbeskyttelse for passagerer via forordning 1008/2008. Dansk Erhverv er dog af den overbevisning at en sådan beskyttelse bør gennemføres snarest. Beskyttelsen bør i den sammenhæng ikke blot dække ved større begivenheder eller kriser, men udstrækkes til, at der i medlemsstaterne eller på EU-niveau stilles en garanti for alle forudbetalinger foretaget af luftpassagerer til et luftfartsselskab således, at passagerer er sikret mod et luftfartsselskabs konkurs eller insolvens.

Som Kommissionen selv er blevet gjort opmærksom på i særberetning 15/2021 blev centrale rettigheder for luftpassagerer hverken oplyst eller beskyttet under covid-19. Flere passagerer modtog heller ikke deres refusion og var i en længere periode uden beskyttelse mod luftfartsselskabers eventuelle konkurs eller insolvens. Behovet for en sådan beskyttelse ses ligeledes allerede i praksis, da flere



medlemsstater har, eller påtænker, at gennemføre sådanne foranstaltninger for at beskytte luftpassagerer. Dansk Erhverv mener dog det er ønskeligt, at en sådan regulering sker på EU niveau således det tilsikres, at forskellige nationale foranstaltninger ikke medfører en konkurrencemæssig forvriddning.

Dansk Luftfart og DI Transport

Nedenstående bemærkninger til det modtagne forslag til kommentering afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart samt DI Transport. Bemærkningerne tager afsæt i den engelske sprogversion.

Artikel 1 (2) (ny artikel 8a, nr. 5)

Det fremgår af litra a, at luftfartsselskabet skal betale formidleren inden for 7 dage i situationer, hvor tilbagebetaling til passageren sker via formidleren. Men det fremgår også af litra b, at såfremt passageren ikke har modtaget tilbagebetaling indenfor 14 dage, forpligtes luftfartsselskabet til at tilbagebetale passageren senest på 15-dagen. Det kan så medføre, at luftfartsselskabet skal betale 2 gange, såfremt formidleren ikke opfylder sine forpligtelser. Det er uhensigtsmæssigt og bør ændres. Dertil kommer, at betaling allerede på 15-dagen formentlig vil være vanskelig at opfylde for luftfartsselskabet.

Artikel 1 (2) (ny artikel 14a, nr. 2 og 3)

I stk.2. tillades luftfartsselskabets anvendelse af passageroplysninger til andre forpligtelser under EU-lovgivningen. Vi formoder, at dermed f.eks. tænkes på PNR-regler samt regler til Schengen-kodeksen. I nr. 3 angives dog en slettefrist på 72 timer efter rejsens gennemførelse. Vi betvivler, at den korte slettefrist vil være dækkende for alle øvrige lovgivninger, herunder de nævnte ovenfor. Vi opfordrer til, at dette undersøges nærmere.

Artikel 1 (2) (ny artikel 15a) og artikel 2 (2) (ny artikel 10a)

Disse artikler omhandler luftfartsselskabers forpligtelser til at etablere "service quality standards" og implementere et "quality management system" i henhold til forslagets bilag. I kravmæssig henseende er der tale om over-bureaukratisering og unødigt detaljstyring fra lovgivers side, der griber ind i de systemer virksomheden allerede har. Vi opfordrer til, at sådanne krav imødegås fra dansk side.



I Artikel 2 (1) angives det, at luftfartsselskaber mfl. skal sikre, at ledsagepersoner til PRM'er skal transporteres "free of charge" med videre. Vi forudsætter, at denne bestemmelse følger på en forangående bestemmelse der angiver, at bestemmelsen kun gælder i situationer, hvor et luftfartsselskab kræver en ledsagende person.

Danske Havne

Vi støtter initiativets formål om at sikre mere oplysning om passagerers rettigheder ved transport, herunder ved færgetransport.

Danske Havne lægger vægt på, at ordningen skal administreres således, at det sker uden væsentlige omkostninger eller administrative byrder for færgehavne. Desuden støtter vi, at ansvaret for oplysninger om passagerers rettigheder ligger ved den respektive udbyder af servicen, og dermed ikke havnen.

I den affattede artikel 23 står der, at ansvaret for oplysninger om passagerers rettigheder lå ved "Transportørerne, terminaloperatørerne og i påkommende tilfælde havnemyndighederne" og at de kunne bruge, hvis muligt, havne og havneterminaler til oplysning. Danske Havne er enige i, at oplysningerne fremover skal gives digitalt, hvorved havne og havneterminaler bliver overflødige i kommunikationen om passagerers rettigheder.

Danske Rederier

Danske Rederier støtter harmoniseret håndhævelse af passagerrettigheder til søs.

Danske Rederier synes dog, at det virker noget indgribende med forslag til et fælles format til refusion og erstatning (artikel 19a), hvis nærmere indhold endnu ikke er tilkendegivet.

Afslutningsvis henstiller Danske Rederier, at der gives fleksibilitet i de opstillede krav til kvalitets- og rapporteringssystem i bilag 5, som vil medføre betydelige, øgede administrative byrder og økonomiske omkostninger for de omfattet rederier.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Under Danmark vurderes det, at både Midtjyllands Lufthavn (Karup) og Esbjerg Lufthavn mangler i oversigten over lufthavne.

Forbrugerrådet Tænk



Der er stærkt brug for en styrkelse af passagerrettighederne ved forsinkelser og aflysninger. Ikke mindst erfaringerne under pandemien viste os, at i situationer, hvor det virkelig gjaldt, var det svært for forbrugerne at få deres rettigheder respekteret. Det er derfor godt, at EU-Kommissionen har set på behovet for revision af reglerne. Desværre begrænser de sig til justeringer, der efter vores opfattelse er utilstrækkelige. For os fylder manglerne i forslaget således mere end det faktiske indhold.

Sammenfattende støtter Forbrugerrådet Tænk hovedparten af forslagene, men savner, at der indføres en automatiseret procedure for betalinger til forbrugerne ved forsinkelser og aflysninger, samt at der ikke lægges op til en forbedret konkursbeskyttelse.

Det uddybes i det følgende.

Forslag, som Forbrugerrådet Tænk støtter

Forbrugerrådet Tænk støtter de fleste af de konkrete forslag. Herunder ikke mindst præcisering af spillereglerne for refusion ved aflysning i de tilfælde, hvor billetten er købt via en formidler. Vi har set mange eksempler på, at forbrugerne er blevet kastebold mellem flyselskabet og et onlinerejsebureau, der har taget formidlerforbehold.

Forslaget lægger op til, at i de tilfælde, hvor billetten er købt gennem et professionelt mellemed, der er ”merchant of record”, udvides refusionsfristen til 14 dage, hvor de første syv dage er flyselskabets frist for at refundere formidleren, og de næste syv dage er formidlerens frist til at refundere forbrugeren. Det synes vi er fornuftigt, uanset om refusionsfristen på papiret udvides fra 7 til 14 dage, idet der samtidig skabes en hårdt tiltrængt klarhed om rollefordelingen mellem flyselskab og formidler, og også indføres en B2B refusionsfrist. De 14 dage svarer i øvrigt til fristen i pakkerejseloven.

Det er et fremskridt, at formidlerne pålægges proaktivt at kontakte forbrugerne med henblik på at modtage betalingsdata, hvis forbrugerne ikke har modtaget deres penge inden for 14 dages fristen.

Vi er også positive over for, at der indfører regler om, at formidleren skal dele forbrugernes kontaktdata med flyselskabet, således at det bliver muligt for flyselskab og forbruger at kommunikere direkte med hinanden.

Endelig er det også fornuftigt at stramme kravene til, at flyselskaberne skal hjælpe forbrugerne i processen med at kræve refusion og kompensation og til at styrke håndhævelsesmyndighedernes



muligheder for markedsovervågning vedr. overholdelse af forbrugerrettigheder, ligesom det er på tide, at flypassagerrettighederne bliver opdateret i forhold til at sikre rettighederne for personer med et handicap.

Udfordringer i forslaget

Der indføres et krav om, at flyselskaber og formidlere skal angive en e-mail-adresse, som man passagerer kan sende anmodning om refusion og kompensation til. Det kunne være et klart fremskridt, da mange krav strandes på, at forbrugerne har svært ved at finde oplysninger om, hvordan de skal sende deres anmodning. Desværre er kravet ikke meget værd, da det ikke gælder, hvis selskaberne har et elektronisk skema, der kan anvendes til formålet. Det har de fleste allerede i dag. Problemet er, at det ofte gemmer sig langt inde i en labyrint af hjemmesider. Et simpelt krav om en kontakt-mailadresse på forsiden ville være en stor hjælp for forbrugerne, ligesom et krav om en skriftlig kvittering i e-mail eller lignende til forbrugeren ville være et stort fremskridt. Vi har flere gange hørt fra forbrugere, der ikke er helt klar over, hvad de har skrevet, da de har udfyldt det på en web-formular, som ikke kan gemmes, og som de ikke har modtaget hverken kopi af eller kvittering for.

Flyselskaberne pålægges at offentliggøre kvalitetsmål for deres services samt monitorere opfyldelsesgraden og offentliggøre en rapport om det hvert andet år. Efter vores opfattelse er selvmonitorering ikke tilstrækkeligt.

Hvad mangler?

Hovedproblemet i dag er, at mange forbrugere ikke kender deres rettigheder, og at flyselskaberne ikke gør noget – eller nok – for at gøre forbrugerne opmærksomme på, at de kan have et krav om refusion eller kompensation i den situation, hvor det er relevant. Vi ved, at kun 4% af passagerne angiver, at de har fået udleveret deres rettigheder på skrift ved forsinkelser på over 2 timer, aflysninger og boarding-afvisninger. Og kun 11 % er blevet informeret mundtligt, selvom kravet i 261/2004 er, at passagerer skal have udleveret deres rettigheder på skrift. 72% angiver ikke at have fået nogen information fra flyselskaberne i de situationer.

De europæiske forbrugerorganisationer har i mange år peget på behovet for at kræve af flyselskaberne, at de indfører automatiserede tilbagebetalingssystemer, der sikrer, at flest mulige forbrugere får, hvad de har krav på uden selv at skulle ansøge om det. Et sådant



system kendes fra fx DSB's pendlergarantiordning, ligesom London Tube anvender det ved større driftsforstyrrelser. I langt de fleste tilfælde har flyselskaberne forbrugernes betalingskortdata samt de nødvendige data i øvrigt til at kunne bestemme kravenes størrelse.

Desuden er det skuffende, at forslaget ikke lægger op til at forbedre konkursbeskyttelsen for flypassagerer. Danmark har som det eneste land i EU en konkurssikring af flypassagerer, men dels så vi gerne, at den blev bedre – der er en selvrisiko på 1.000 kr., og dækningen gælder kun så langt pengene i Rejsegarantifondens flykasse rækker – dels støtter vi, at en sådan ordning bliver indført på EU-niveau.

Endelig savner vi en styrkelse af EU-Kommissionens muligheder for at følge op ved utilstrækkelig national håndhævelse. I ændringsforslagene vedr. bus, færge og togtransport indføres en ret for Kommissionen til at anmode de nationale håndhævelsesmyndigheder om at efterforske mistænkte praksisser hos et selskab og melde tilbage til Kommissionen inden 4 måneder. Men Kommissionen tillægges ingen kompetence til derefter at følge op på sagen.

Rejsearrangører i Danmark

Rejsearrangører i Danmark, RID, er brancheforening for arrangører af ferierejser med fly, så det er i særlig grad artikel 1 om ændringer til forordning 261/2004, som har vores opmærksomhed.

Indledningsvis er vi glade for, at Kommissionen tager fat på en revision af forordning 261/2004. Det er en proces, der har ligget stille siden 2013, og som i høj grad er tiltrængt. Der er sket meget i rejse- og luftfartsbranchen siden forordningen trådte i kraft for 20 år siden.

Hertil kommer, at EU-Domstolen gennem årene har afsagt nogle domme, der stiller skærpede krav til branchen, og som på nogle områder synes mere vidtgående og restriktive end tiltænkt fra politisk side, da forordningen i sin tid blev vedtaget.

Hertil kommer, at forordning 261/2004 og pakkerejsedirektivet på visse områder regulerer eller i praksis finder anvendelse over for samme (type) udbydere, men ikke i fuldt omfang er koordinerede. Det giver anledning til visse u hensigtsmæssigheder for udbydere af pakkerejser.



RID havde derfor set frem til, at Kommissionen og medlemslandene nu fik lejlighed til også at forholde sig til en samlet revision af forordningen og dens materielle indhold. Kommissionens forslag fra 2013 er et godt udgangspunkt herfor.

Imidlertid har Kommissionen valgt at fokusere på nogle primært administrative forhold med henblik på en effektiv håndhævelse i almindelighed og en klar godtgørelsesprocedure i særdeleshed.

Grundet den udbredte anvendelse af formidlere/OTA'er (Online Travel Agencies), er de foreslåede ændringer vigtige, men de omfatter ikke den nuværende regulering og fortolkning af det materielle indhold af bestemmelserne om f.eks. forsinkelseskompensation, ekstraordinære omstændigheder m.v., som rejse- og luftfartsbranchen havde set frem til en revision af.

Hvad angår det konkrete forslags artikel 1, finder vi det, som foreslåede i den nye artikel 8a, hensigtsmæssigt, at der lægges op til en både større informationsmæssig og processuel klarhed i forbindelse med tilbagebetaling for flybilletter købt via en formidler.

Det har i en årrække været et område, som i praksis har givet anledning til stor frustration for en del rejsende, som har måttet løbet spidsrod mellem deres umiddelbare og direkte kontrakts- og samarbejdspartner, formidleren, og flyselskabet.

Denne regulering hilser vi velkommen. Navnlig forudsat, at de foreslåede præciseringer af ansvaret for tilbagebetalinger kan håndhæves effektivt i forhold til de pågældende formidlere/mellemmænd, hvis juridiske og ejermæssige struktur og lovgivningsmæssige forankring ofte kan være vanskelig at gennemskue for forbrugere.

Det er naturligvis vigtigt som forbruger til stadighed at være opmærksom på, og at blive gjort opmærksom på, at køb af rene flybilletter ikke indbefatter samme dækning og forbrugerbeskyttelse – økonomisk såvel som praktisk – som køb af en pakkerejse. Det gælder uanset om man køber den gennem en formidler eller direkte hos flyselskabet. Dette ser vi gerne blive adresseret i den aktuelle revision.

Derudover håber vi og vil opfordre til, at det danske formandskab i andet halvår af 2024 vil tage initiativ til at iværksætte den nødvendige og længe ventede grundlæggende revision af hele forordning 261/2004 og prioritere dette højt i Kommissionens arbejdsprogram for 2024.



Trafikselskaberne i Danmark

Generelle bemærkninger

Forslaget indgår som en del af den samlede pakke om passagerrettigheder, som EU-Kommissionen præsenterede den 29. november 2023. Dette forslag har til formål at ændre i de eksisterende passagerrettighedsforordninger, der gælder på de enkelte transportområder; fly, søtransport, jernbane og buspassagerrettighedsforordningen.

Vi bemærker, at selvom det fremgår af forslaget, at der ikke indføres nye passagerrettigheder, så medfører forslaget i den nuværende form nye forpligtelser for trafikselskaberne, som vi ikke umiddelbart ser, øger forbrugerbeskyttelsen væsentligt. Den er i forvejen høj på transportområdet.

Vi bemærker også, at forslaget indfører nye byrdefulde rapporteringsforpligtelser og indførelse af nogle minimumsstandarder for servicekvalitet, hvor flere punkter forekommer irrelevante for både passagerer og transportører.

Med forslaget ændres og suppleres den nugældende buspassagerrettighedsforordning. Det er vigtigt at være opmærksom på, at hovedparten af bestemmelserne i buspassagerrettighedsforordningen ikke finder anvendelse på trafikselskabernes kørsel, idet ruter under 250 km i vidt omfang er undtaget forordningens anvendelsesområde, jf. artikel 2, stk. 1 og 2. Trafikselskaberne i Danmark har ikke ruter på over 250 km.

Samtidig bemærkes dog, at enkelte trafikselskaber enten er, eller i fremtiden også vil have, en rolle som forvaltningsorgan for en busterminal. Det gælder bl.a. i relation til Movias fremtidige varetagelse af driften af Københavns Busterminal for Københavns Kommune, jf. lov om trafikselskaber. Forslaget indeholder således også bestemmelser, der påvirker busterminalers forvaltningsorganer.

Ændringer af relevans for trafikselskaberne

Forslaget indeholder én artikel for hvert transportområde, der ændrer den respektive passagerrettighedsforordning. Artikel 4 ændrer buspassagerrettighedsforordningen:

- Artikel 19a – Kommissionens nye formular til anmodninger om refusion og kompensation for passagerer. Denne gælder ikke for trafikselskaberne, da den ikke gælder ruter



under 250 km.

- Artikel 20 – underretning om passagerrettigheder i tilfælde af forsinkelser. Gælder ikke for trafikselskabernes ruter. Dog nævnes også ”busterminalers forvaltningsorgan” som den der evt. skal give information ”hvis det er relevant”. Det kan derfor få betydning for de trafikselskaber, der er ”forvaltningsorgan” for busterminaler. Movia vil blive en sådan i forhold til Københavns Busterminal.
- Artikel 24 – 26a vil gælde for trafikselskaberne, jf. Artikel 2, stk. 2 i gældende buspassagerrettighedsforordning (Artikel 24-28 gælder ruter under 250 km. Jf. ovenfor).
- Artikel 24 – Transportører (trafikselskaber) og busterminalers forvaltningsorganer skal give passagererne tilstrækkelige oplysninger under hele rejsen i en form der er tilgængelig for alle. Næsten samme som i dag, men oplysningerne skal være tilgængelige, og ikke kun på anmodning fra passageren, som i dag.
- Artikel 25 – Ved billet salg skal der gives oplysning til passagererne om passagerrettigheder og klagemuligheder. I dag er pligten ”senest ved afrejsen”. I praksis ikke nogen forskel.
- Artikel 25a - Ny. Oplysninger (i alle artiklerne) skal gives i det mest hensigtsmæssige format, hvis muligt elektronisk. Hvis elektronisk; passageren skal kunne gemme skriftlig korrespondance inkl. dato og klokkeslæt på et ”varigt medium”
- Artikel 26a – Ny. Her indføres ”Servicekvalitetsstandarder” som kendes fra jernbaneområdet. Trafikselskaberne skal fastsætte servicekvalitetsstandarder for driften og indføre et ”kvalitetsstyringssystem”, der ikke defineres nærmere. Standarderne skal mindst omfatte dem som er nævnet i Bilag III til forslaget – se nedenfor. Trafikselskaberne skal løbende overvåge eget præstationsniveau. Og hvert andet år offentliggøres en rapport. Også ”busterminalers forvaltningsorganer” skal fastsætte servicekvalitetsstandarder, på de punkter som er relevante for en busterminal. De skal dog ikke offentliggøres, men på anmodning udleveres til håndhævelsesorganerne.



- Artikel 28a -28c - Omhandler primært håndhævelsesorganerne. Dvs. navnlig Trafikstyrelsen og Ankenævnet for bus, tog og metro.

Specifikke bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Ad. Artikel 19 a om ny formular til anmodning om refusion og kompensation

I det foreliggende forslag vil artikel 19a og 20 ikke finde anvendelse på trafikselskabernes rutekørsel, jf. artikel 2, stk. 1 og 2 i den gældende buspassagerrettighedsforordning. Det skal dog bemærkes, at det er væsentligt at det forbliver en valgmulighed, således at det er valgfrit om transportøren vil benytte EU-Kommissionens standardformular eller benytte sin egen. Erfaringerne med forbrugernes forståelse af EU-Kommissionens standardformulere har ikke været lige gode på andre områder.

Ad. Artikel 20 om underretning af passagerer ved forsinkelser

Det fremgår af artikel 20, at "busterminalens forvaltningsorgan" skal give information "hvis det er relevant". Som bestemmelsen er formuleret, er det uklart, hvornår pligten påhviler transportøren (Fjernbusselskaberne), og hvornår det er "relevant", at det er busterminalens forvaltningsorgan, der skal give informationen.

Vi mener, det er vigtigt, at pligten til at give passagererne information om konkrete forsinkelser og deres rettigheder i den forbindelse påhviler transportøren. Det er transportøren, som har solgt billetten og derfor har mulighed for at komme i kontakt med kunderne i tilfælde af forsinkelser. Det er ligeledes transportøren som kan informere passageren om deres specifikke forsinkelse, samt hvordan passageren skal forholde sig i relation til klagemuligheder og kompensation.

Disse krav skal rettes til den enkelte transportør. Som forvaltningsorgan for en busterminal, der benyttes af mange forskellige transportører (busselskaber) kan forvaltningsorganet (f.eks. Movia) ikke give denne information til passagererne, da forvaltningsorganet ikke vil være bekendt med, om den enkelte busafgang er forsinket. Forvaltningsorganet for busterminaler bør derfor skrives ud af bestemmelsen.

Ad artikel 25 a om oplysninger på varigt medium



Det fremgår af artikel 25a, som er ny, at oplysningsforpligtelserne opfyldes ved det mest hensigtsmæssige format, hvis muligt elektronisk. Videre fremgår det, at hvis det sker elektronisk, skal passageren kunne gemme skriftlig korrespondance, inkl. dato og klokkeslæt på et "varigt medium".

Der savnes for det første en definition, eller en henvisning til en definition, af "varigt medium", uanset at det er et kendt begreb i EU-retten. Samtidig er meningen/rækkevidden af artikel 25a uklar. Der tales om "korrespondance" med passageren, som skal kunne lagres på et "varigt medium", men efter vores opfattelse vil der kun sjældent være tale om "korrespondance" med passageren i de nævnte situationer (køb af billetter/forsinkelse m.v.), navnlig da billetter i overvejende grad enten er digitale eller købes i billetautomater, fysiske salgssteder etc. og hvor der ikke er nogen korrespondance eller skriftlig udveksling med passageren. Bestemmelsen bør derfor præciseres/forklares.

Ad. Artikel 26a om forpligtelse til at indføre et kvalitetsstyringssystem

I artikel 26a indføres en helt ny forpligtelse for trafikelskaberne til at indføre et "Kvalitetsstyringssystem" samt fastsætte Servicekvalitetsstandarder, der som minimum omfatter de i bilag III nævnte oplysninger. Hvad der ligger i et "Kvalitetsstyringssystem" defineres ikke nærmere og rækkevidden er derfor uklar. Begrebet bør præciseres.

Trafikelskaberne ser ikke problemer i at offentliggøre oplysninger om den kvalitet, der leveres til passagererne. Det kan dog diskuteres, om de i bilag III nævnte oplysninger alle er af relevans for passagererne, når der henses til karakteren af trafikelskabernes rutekørsel. F.eks. omfatter bilag III oplysning om forsinkelser over/under 120 minutter. En sådan måde at opgøre forsinkelser på, vil næppe være meningsfuldt i relation til trafikelskabernes drift med en relativt høj regularitet. Det samme gælder oplysningerne om bistand til handicappede og bevægelseshæmmede eller afvisning af at medtage disse. Trafikelskaberne afviser som udgangspunkt ikke kunder på grund af handicap, og stiller ikke krav om ledsagere.

Oplysningerne i bilag III synes generelt at være mere relevante for fjernbusselskaber på lange ruter. Men selv her kan der stilles spørgsmålstegn ved, om de alle vil give værdi for passagerne, som forslaget anfører. Skal servicestandarderne og ikke mindst rapporteringsforpligtelserne give mening for både passagerer og



transportører, anbefales det at involvere repræsentanter for begge dele i udformningen af dem.

Trafikselskaberne er som sagt ikke imod at offentliggøre oplysninger om kvaliteten, men for ikke at pålægge de i forvejen hårdt presede selskaber administrative byrder, som ikke synes at ville føre til højere forbrugersikkerhed, foreslår vi, at artikel 26a enten helt droppes eller alene kommer til at finde anvendelse for ruter over 250 km og dermed ikke for de regionale trafikselskaber.

Afsluttende bemærkninger

Det bør som nævnt indledningsvis overvejes, om dette forslag lever op til dets ønskede formål, og om de byrder og uklarheder som forslaget vil indebære, fører reel merværdi med sig. Som med andre forslag i den pakke EU-Kommissionen fremlagde den 29. november virker det heller ikke som om repræsentanter for transportører, forbrugere eller eksperter i forbrugeradfærd har været inde over udformningen.

Som begrundelse for forslaget angives noget vagt, at Kommissionen ud fra flere Eurobarometerundersøgelser har konkluderet, at passagerer i EU mangler kendskab til deres rettigheder har vurderet, at der er mangler i gennemførelsen og håndhævelsen af de gældende passagerrettigheder. Men Eurobarometerundersøgelse er så overordnede lavet, at de ikke kan bruges som tilstrækkeligt grundlag til at konkludere, at passagerne i EU's 27 medlemslande ikke får deres rettigheder. Her bør der også inddrages nationale undersøgelser. I Danmark har vi f.eks. et velfungerende Ankenævn for bus, tog og metro, ligesom Trafikstyrelsen fører tilsyn.

Intentionerne bag dette forslag er givetvis gode og velmente, men resultatet risikerer at blive langt fra det ønskede. Vi er ikke mod fælles regulering, men den skal laves ordentligt med udgangspunkt i reelle problemer og den virkelighed, som passagerer og transportører færdes i.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet budt velkommen af medlemsstaterne, der generelt er positive over for forslagets formål om at harmonisere reglerne på tværs af søfart, luftfart, bus- og jernbanetransport.

Til trods for det ungarske formandskabs arbejde for at finde kompromiser, er der fortsat en række medlemsstater, herunder



Danmark, der udtrykker bekymring overfor de administrative byrder. Dette er især relateret til kravene til servicekvalitetsstandarder og det risikobaserede tilsyn.

I forhold til medlemsstaternes bekymring for Kommissionens udvidede beføjelser, er der for nærværende fundet et kompromis, der synes at have bred opbakning. Der arbejdes mod at opnå generel indstilling på det kommende Rådsmøde 5. december 2024. Det vurderes på nuværende tidspunkt at være realiserbart.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen mener, at det er væsentligt at finde den rette balance mellem på den ene side at styrke håndhævelsen af passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne, så man tager hensyn til branchens omkostninger. Intentionerne bag forslaget er gode. Men regeringen er bekymret for, at forordningen bl.a. kan føre til øget bureaukrati og dermed et lavere udbud af billetter til den kollektive transport. Regeringen støtter derfor forslagets formål, men ser et stort behov for at reducere forslagets administrative konsekvenser for de omfattede aktører.

Regeringen finder det generelt meget vigtigt at sikre, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt, og at der ikke pålægges de nationale håndhævende myndigheder unødige afrapporteringsforpligtelser. Det er regeringens opfattelse, at Kommissionen ikke skal have beføjelser til at anmode nationale myndigheder om at igangsætte undersøgelser af virksomheder. Regeringen er af den opfattelse, at udvidelsen af Kommissionens eksisterende beføjelser ikke understøtter eller fremmer forslagets formål. I tilfælde hvor Kommissionen har mistanke om, at et medlemsland ikke opfylder forordningen, kan den eksisterende procedure for brud på EU-retsakter benyttes.

Desuden vil regeringen arbejde for en mere gennemskuelig refusionsproces til fordel for både passagerer, transportoperatører og nationale håndhævende myndigheder. En kompliceret refusionsproces med flere aktører i kæden, kan bringe store administrative byrder for såvel operatørerne som nationale håndhævelsesmyndigheder. Samtidig er det uigennemskueligt for passagererne, hvem der bærer ansvaret for udbetaling af refusionen. Der bør derfor arbejdes for en refusionsproces, der er fair og realistisk for operatørerne at efterleve, nemmere for passagererne at gennemskue og nemmere for myndighederne at håndhæve. Samtidig skal den værne mod, at operatørerne havner i en situation, hvor der skal udbetales refusion to gange.



11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til tidlig orientering den 9. februar 2024. Der blev forelagt forhandlingsoplæg den 11. oktober 2024.



Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data

Revideret udgave af samlenotat af 4. juni 2024 forud for orientering i Folketingets Europaudvalg den 12. juni 2024. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 702

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) fremsatte den 7. november 2023 et forslag til ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion d. 11. december 2023.

Forslagets formål er at motivere virksomheder til at skifte fra godstransport ad vej til intermodal transport¹⁴ ved at omlægge støtterammen og dermed øge den intermodale transports konkurrenceevne i forhold til vejtransport.

Forslaget fokuserer på at fremme særligt kombineret transport, som er en delmængde af intermodal transport og blandt andet kendetegnes ved at have mindst 40 pct. færre eksterne omkostninger end en alternativ godstransport på samme strækning, der udelukkende foregår via vej.

Forslaget centrerer sig om følgende tre områder:

- 1. en justering af betingelser for støtte og dokumentationskrav*
- 2. indførelse af nye støtterammer*
- 3. gennemsigtighed på markedet, herunder en øget forpligtelse til at medlemsstaterne sikrer gennemsigtighed i deres*

¹⁴ Se begrebsdefinition under faktaboks 1



nationale politiske rammer for intermodal transport og fælles krav for offentligt tilgængelige data for kombiterminaler

Støtterammerne i punkt 2 skal ifølge forslaget udmøntes ved, at medlemsstaterne vedtager en national politikramme med målsætning om:

- en samlet reduktion på mindst 10 % af de samlede omkostninger, som afholdes af de virksomheder, der tilrettelægger kombinerede transport, ved kombineret transport på medlemsstatens område*
- øget opgradering eller udbredelse af teknologier, der gør intermodal transport mere effektiv og*
- hvor det er relevant, etablering af nye forbindelser med jernbane, indre vandveje eller nærskibsfart mellem tidligere ikke forbundne intermodale omladningsterminaler.*

Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser, ligesom der kan være statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Der kan potentielt være væsentlige statsfinansielle omkostninger forbundet med eksempelvis gennemførelsen af en national politikramme, som blandt andet har til formål at reducere omkostningerne ved intermodale godstransporter med mindst 10 pct.

Regeringen støtter det overordnede formål med revisionen af direktivet om, at prisen på transport med de forskellige transportformer skal afspejle de reelle samfundsøkonomiske omkostninger ved transporten for på denne måde at reducere de skadelige virkninger af vejtransporten på fx klima, miljø og sundhed.

Regeringen vil i forhandlingerne være opmærksomme på, om forslaget kan føre til, at medlemsstaterne pålægges at indføre støtteordninger på et uklart grundlag og til kombinerede transportoperationer, som reelt ikke er et samfundsøkonomisk bedre alternativ til en tilsvarende ren vejtransport med lastbil, når klimaeffekten medregnes.

Forslaget har været behandlet på arbejdsgruppe- og Coreper-niveau under det ungarske formandskab, og forslaget er sat på til fremskridtsrapport på det kommende rådsmøde den 5. december 2024, da definitionen af kombineret transport og direktivets anvendelsesområde som væsentlige elementer i forslaget fortsat udestår.



Faktaboks 1

Centrale begreber

Intermodal transport (som defineret med forslaget): Transport af en enkelt intermodal lasteenhed (container), hvor mindst én strækning finder sted med jernbane, ad indre vandveje eller med nærskibsfart og den indledende eller afsluttende strækning eller begge dele finder sted ad vej uagtet om hele transporten er dækket af en enkelt samlet kontrakt eller flere individuelle kontrakter.

Multimodal transport: Transport af gods, hvor mindst én strækning finder sted med jernbane, ad indre vandveje eller med nærskibsfart og den indledende eller afsluttende strækning eller begge dele finder sted ad vej og hvor hele transporten er dækket af én samlet kontrakt.

Kombineret transport (som defineret med forslaget): Intermodal transport, som medfører 40 pct. færre eksterne omkostninger sammenlignet med en tilsvarende unimodal transport.

Unimodal transport: Transport af en enkelt intermodal lasteenhed hvor hele transporten finder sted på vej

2. Baggrund

Kommissionen fremsatte den 7. november 2023 sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 11. december 2023. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) artikel 91, stk. 1, litra c) og d) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF-artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Til grund for forslagets fremsættelse ligger en af Kommissionen udarbejdet konsekvensanalyse. Forslaget er fremsat som en del af Kommissionens indsats for at reducere EU's drivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 pct. senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet og opnå klimaneutralitet senest i 2050.



Dertil kommer, at Kommissionen finder intermodal transport afgørende for at nå ambitionerne i både strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og den europæiske grønne pagt. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet blev det derfor meddelt, at de eksisterende rammer for intermodal transport skal moderniseres betydeligt og omdannes til et effektivt redskab for at støtte en grønnere godstransport i Europa¹⁵. Kommissionen vurderer, at omstillingen til godstransport med lave emissioner og et lavt energiforbrug kræver en samlet tilgang.

Kommissionen har gennem en lang årrække haft en politisk målsætning om at fremme intermodale transport. I 2017 fremsatte Kommissionen et forslag til ændring af direktivet, som en del af anden del af Vejpakken. Forslaget blev efterfølgende trukket tilbage.

Begrundelsen for at Kommissionen ønsker at fremme intermodale transport er, at en overflytning af godstransport fra vej over til jernbane, nærskibsfart eller indre vandveje vurderes at bidrage til at reducere transportsektorens eksternaliteter i form af mindre trængsel på vejene, mindre luftforurening, forbedret trafiksikkerhed, mindre støjforurening og mindre klimapåvirkning. Kommissionen har ved flere lejligheder opstillet mål for reduktion af vejgodstransport og fremme af intermodale transport. I Kommissionens Transport Hvidbog fra 2011 fremgår bl.a. en målsætning om at "30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050".

Tilsvarende fremgår det af Kommissionens "Sustainable and Smart Mobility Strategy" fra 2020, at banegodstransport, indre vandveje og nærskibsfart bør vokse med 50 pct. frem mod 2050.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at gentænke direktivets støtterammer og derved øge konkurrencedygtigheden for intermodal transport sammenlignet med langdistance unimodal vejtransport. Dette med henblik på at motivere et skifte fra godstransport ad vej til andre former for transport, som særligt over lange afstande er mere klimavenlige og forbundet med færre eksterne omkostninger.

Forslagets centrale mål er, at medlemsstaterne skal reducere de gennemsnitlige dør-til-dør omkostninger ved kombineret transport

¹⁵ COM(2020) 789 final.



med mindst 10 pct. inden 7 år fra direktivets ikrafttrædelse. I den forbindelse forpligtes medlemsstaterne til at iværksætte nationale tiltag, der muliggør, at målet realiseres. Det skal imidlertid være op til medlemsstaterne selv at vælge, hvilke tiltag de vil tage i brug for at opnå de foreslåede målsætninger.

I det følgende gennemgås Kommissionens væsentligste ændringsforslag:

Ny titel, formål og anvendelsesområde

Kommissionen foreslår, at direktivets titel ændres, så det fremover kaldes Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om fastlæggelse af en støtteramme for intermodal godstransport. Tilpasningen af direktivets titel, hvorved ordlyden "mellem medlemsstaterne" fjernes og "kombineret transport" erstattes med "intermodal transport", skal afspejle, at direktivets anvendelsesområdes udvides til at omfatte alle intermodale transportere på hele unionens område. Artikel 1 foreslås derfor udgået og erstattet af to nye artikler 1a og 1b, som henholdsvis skal beskrive direktivets anvendelsesområde samt legale definitioner.

Endvidere foreslås en ny artikel 1c, der fastsætter definitionen af transportoperationer, der kan betegnes som "kombineret transport". En kombineret transport defineres efter forslaget som en intermodal transport, der opfylder følgende betingelser:

- a) Bortset fra de operationer, der er omhandlet i litra b), medfører operationen mindst 40 pct. mindre eksterne omkostninger end den alternative unimodale vejtransportoperation.
- b) Hvis der er tale om forbindelser mellem en ø og fastlandet uden et vejalternativ, medfører operationen mindst 40 % lavere eksterne omkostninger end den alternative intermodale søtransport.
- c) Den intermodale lasteenhed i uledsaget transport har en entydig reference i overensstemmelse med den identifikations- og mærkningsordning, der er fastlagt i henhold til de ajourførte udgaver af de internationale standarder ISO6346 eller EN13044.

Med den foreslåede artikel 1c fastslås det, at alle kombinerede transportere er omfattet af de støtteforanstaltninger, som fremgår af direktivets artikel 2, 3a, 4, 6, 8, 9 og 9a.



Justeringen af definitionen begrundes i, at den gældende definition af "kombineret transport" ikke i tilstrækkelig grad understøtter målet om at reducere de eksterne omkostninger grundet manglende målrettethed. Den nye definition skal være med til at sikre, at den støtte, der ydes, kun gælder for intermodal transport, som sikrer tilstrækkelig høje sparede eksterne omkostninger og muliggør en optimeret anvendelse af transportnettet.

Beregning af eksternaliteter

For at indsnævre de operationer, der er omfattet af forslagens støtteforanstaltninger, skal der fastsættes en tærskelværdi for beregningen af "sparede" eksterne omkostninger. Denne skal blandt andet inddrage drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald, støj og trængsel, i forbindelse med en intermodal transportoperation sammenlignet med den kommercielt levedygtige alternative unimodale vejtransportoperation. Disse eksternaliteter er også medtaget i den beregningsmodel, der forudsættes i definitionen af kombineret transport og som er et væsentligt element i forslaget.

Beregningsmodellen er en forudsætning for at kunne kategorisere, hvorvidt en intermodal transport har 40 pct. færre eksterne omkostninger end en tilsvarende unimodal vejtransport eller intermodal søtransport, jf. artikel 1b, stk. 7-8. Den konkrete metode for beregningen foreslås fastsat nærmere i en efterfølgende delegeret retsakt, men forventes at tage udgangspunkt i Kommissionens håndbog om eksterne transportomkostninger¹⁶.

eFTI

Der lægges med forslagens art. 3 op til at anvende eFTI¹⁷ som den obligatoriske tekniske ramme til brug for dokumentation af, hvorvidt en transport kan kategoriseres som en kombineret transport og på den baggrund blive berettiget til støtte i medfør af direktivet.

I forslagens præambelbetragtninger uddybes det, at det er vigtigt at kunne kontrollere, at en transport opfylder de betingelser, der er fastsat i støtterammen. I den forbindelse findes de såkaldte eFTI-pladformer at være et passende værktøj, idet de er bygget til at

¹⁶ Handbook on the external costs of transport. Europa-Kommissionen Version 2019 – 1.1, Den Europæiske Unions Publikationskontor, ISBN 978-92-76-18184-2.

¹⁷ betegnelsen for de fælleseuropæiske elektroniske pladformer for godstransportinformation



omfatte de nødvendige reguleringsmæssige oplysninger, bl.a. om beregning af besparelser i eksterne omkostninger. Platformene forventes med forslaget at tilvejebringe nye funktioner til de nødvendige beregninger og generere aggregerede data.

For så vidt angår forslagets tidsmæssige sammenhæng med eFTI-forordningen fremgår det af forslagets præambelbetragtninger, at anvendelsen af nationale love, forskrifter og administrative bestemmelser for at gennemføre direktivforslaget bør udskydes til eFTI-platforme er til rådighed. Denne udskudte anvendelse berører ikke medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristen for gennemførelse i national ret.

Dette afspejles ligeledes i forslaget ved en nyaffattet artikel 3, stk. 8, hvorefter medlemsstaterne ved vejsidekontroller, og hvor det er begrundet i ekstraordinære og uforudsete omstændigheder uden for transportvirksomhedens kontrol, skal acceptere uoverensstemmelser mellem den kombinerede transport og de meddelte oplysninger, herunder om transportens rute og tidshorisont, som er registreret i eFTI-platformen. I disse tilfælde skal føreren være berettiget til at kontakte hovedkontoret, transportlederen, afsenderen eller enhver anden person eller juridisk person, som kan bistå med at fremskaffe den påkrævede dokumentation.

Transport af tomme containere

Kommissionen foreslår i artikel 1c, stk. 3, at vejtransport af en tom container skal anses for at være en integreret del af den kombinerede transport, når containeren transporteres til og fra et containerdepot før eller efter transport til det sted, hvor varerne skal læses eller losses. Det gælder, når transporten af containeren er en del af den samme transportkontrakt som den kombinerede transport. Anden transport før eller efter læsning eller losning skal ikke anses for at være en del af den kombinerede transport.

Nationale foranstaltninger

For at kunne nå direktivets målsætninger foreslås det, at hver medlemsstat jf. art. 3a skal vedtage en såkaldt national politikramme senest 2 år efter direktivets vedtagelse. Heri skal medlemsstaterne blandt andet fastsætte en liste over de foranstaltninger, der er nødvendige for at mindske intermodale transporttjenesters manglende konkurrenceevne i forhold til unimodal vejtransport.



De nationale foranstaltninger skal have til formål at opnå følgende tre mål:

- a) en samlet reduktion på mindst 10 pct. af de samlede omkostninger, som afholdes af de virksomheder, der tilrettelægger kombinerede transport, ved kombineret transport på deres område senest 90 måneder efter direktivets vedtagelse,
- b) øget opgradering eller udbredelse af teknologier, der gør intermodal transport mere effektiv og
- c) hvor det er relevant, etablering af nye forbindelser med jernbane, indre vandveje eller nærskibsfart mellem tidligere ikke forbundne intermodale omladningsterminaler.

Forslaget lægger op til, at medlemsstaterne selv kan vælge, hvilke støtteordninger eller tiltag, de vil indføre for at opnå målene. Forslagets bilag indeholder en liste over egnede foranstaltninger, som medlemsstaterne kan vælge at anvende. Der udestår imidlertid stadig afklaring af både de indbyrdes sammenhænge mellem de tre mål og betydningen af ordlyden i mål c.

Virksomheder, der omfattes af støtteforanstaltninger

Kommissionen foreslår i artikel 1c, stk. 5, at støtteforanstaltningerne skal finde anvendelse på alle kombinerede transport, der helt eller delvist udføres i EU, uanset hvor den virksomhed, som organiserer transporten eller udfører hele transporten eller dele af den, er etableret.

Det betyder, at en virksomhed, som er etableret i et tredjeland, også kan omfattes af støtteforanstaltningerne, hvis virksomheden er medvirkende i en kombineret transport. Dermed vil den del af transporten, som går gennem Unionens område, være omfattet af direktivet.

Nationale kørselsforbud (artikel 9a)

Kommissionen foreslår i artikel 9a, at medlemsstaterne forpligtes til at undtage vejstrækningen i kombineret transport fra nationale kørselsforbud for godstransport i weekender og ferier eller om natten. Det skal ikke gælde for kørselsforbud for private kørsler.

Kontrol med Kommissionens vedtagelse af delegerede retsakter (artikel 9d)



Ved medlemsstaternes kontrol af Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser gælder de generelle regler om udvalgsproceduren. Kommissionen skal desuden udøve sine gennemførelsesbeføjelser efter undersøgelsesproceduren.

Refusion i vægtafgift

Forslaget lægger op til at videreføre ordningen med refusion i vægtafgiften fra det gældende direktiv 92/106/EØF om kombineret transport jf. art. 6, stk. 1 og 2, hvorefter der skal ydes refusion i lastbilers vægtafgift, hvis de anvendes til kombinerede transportere. Forslaget lægger dog op til at ændre definitionen af kombineret transport, så den målrettes CO₂-reduktion ved anvendelse af kombineret transport, og at anvendelsesområdet generelt udvides, bl.a. ved at direktivet ikke længere alene gælder for transport mellem medlemsstater.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF-artikel 294) medlovgiver.

Sagen skal behandles i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF-artikel 91, stk. 1, litra c) og d), hvorefter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure har kompetence til på transportområdet at fastsætte foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden, mens artikel 91, stk. 1, litra d), i TEUF giver samme kompetence med hensyn til "alle andre formålstjenlige bestemmelser".

Kommissionen anfører, at eksterne omkostninger ved transport, navnlig dem, der relaterer sig til klimaforandringer, er grænseoverskridende problemer, som ikke alene kan løses nationalt eller regionalt. Kommissionen anfører i forlængelse heraf, at det presserende behov for at reducere udledningen af drivhusgasemissioner fra godstransport gælder både for grænseoverskridende og nationale transportere. Derfor kræves løsninger på EU-niveau.

Derudover anfører Kommissionen, at det er målet med forslaget at promovere intermodal transport, hvoraf 81 pct. på unionsniveau



foregår mellem medlemsstaterne, via støtteforanstaltninger, som skal baseres på fælles betingelser for støtteberettigelse. I 2021 viste en analyse, at transit i form af international banegodstransport på tværs af flere medlemsstater på dansk område udgjorde 85 pct. af den samlede banegodstransport.

Regeringens vurdering

Regeringen vurderer på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene i forslaget ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne. Desuden er området i vidt omfang allerede omfattet af fællesskabsretten i form af et fælles europæisk marked for godskørsel, herunder ikke-hjemmehørende virksomheders adgang til at udføre cabotagekørsel på andre medlemsstaters område, regler om køretøjer og lasteenheders vægt og dimensioner samt regler om brug af eFTI-platformer til at stille lovgivningsmæssige transportoplysninger til rådighed for offentlige kontrolmyndigheder.

6. Gældende dansk ret

Det gældende direktiv om kombineret transport er på det erhvervs-transportretlige område implementeret i bekendtgørelse nr. 531. af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport og på det skatteretlige område i vægtafgiftsloven, jf. LBK nr. 1107 af 2. juni 2021 med senere ændringer. Ifølge § 17 i denne lov kan der efter anmodning ydes refusion af vægtafgift for lastvogne, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes til kombineret transport.

De gældende danske regler om bl.a. adgang til kombiterminaler fremgår af jernbanelovens § 5 og af bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser. Heraf fremgår det bl.a. af jernbanelovens § 5, stk. 1, at forvaltere af kombiterminaler skal give alle jernbanevirksomheder lige adgang til faciliteter og tjenesteydelser, uden forskelsbehandling.

Der er i dansk ret ikke et krav om, at information om tilgængelige tjenesteydelser og faciliteter skal fremgå af forvalterens hjemmeside.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning. Forslaget indebærer ændringer i bekendtgørelse om



visse former for kombineret godstransport, idet definitionen på kombineret transport ændres fra de nuværende kilometerangivelser til en vurdering af de eksterne omkostninger for transporten. Herudover vil transport af tomme containere i højere grad, end det fremgår af den nuværende bekendtgørelse, skulle anses for at være en del af den kombinerede transport.

Det foreslås med artikel 9b, at der indføres en pligt til, at forvalterne af kombiterminalerne på deres hjemmeside skal oplyse, hvilke tjenesteydelser og faciliteter, der er tilgængelige på de enkelte kombiterminaler, hvilket vil skulle implementeres i dansk ret.

Direktivændringerne forventes endvidere at medføre ændringer i vægtafgiftsloven med evt. nye krav til dokumentation mv. Dette følger af, at definitionen af kombineret transport ændres og målrettes CO₂-reduktion ved anvendelse af kombineret transport, ligesom anvendelsesområdet generelt er udvidet, bl.a. ved at direktivet ikke længere alene gælder for transport mellem medlemsstater.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelsen af en national politikramme

Da en række forhold fortsat er uklare i forslaget, er det ikke muligt at foretage egne fuldstændige skøn over de statsfinansielle konsekvenser.

Kommissionen estimerer Danmarks omkostninger til en støtteordning til ca. 123 mio. kr. årligt i 2030, faldende til ca. 63,4 mio. kr. årligt i 2050. Transportministeriet skønner på baggrund af egne beregninger og Kommissionens estimer, at de statsfinansielle konsekvenser vil kunne udgøre ca. 125-143 mio. kr. årligt i 2030 og ca. 78-83 mio. kr. i 2050, begge opgjort i 2024-niveau. Heraf udgør tab af vægt- og vejafgift samt brændstofafgifter ifølge Skatteministeriets estimer ca. 15-20 mio. kr. i såvel 2030 som 2050, opgjort efter adfærd og tilbageløb i 2024-niveau.

Forslaget vil desuden kunne medføre administrative merudgifter for Skatteforvaltningen og kontrolrelaterede merudgifter for politiet. Det er for nuværende ikke muligt at skønne over disse udgifter.

Forslaget vurderes ikke at nødvendiggøre infrastrukturinvesteringer til etablering af nye forbindelser med



jernbane eller nærskibsfart mellem tidligere ikke forbundne intermodale omladningsterminaler.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter, som følger af EU-retsakter, afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Kontrolmyndighedernes opgaver

Vejtransporten af tomme containere skal i visse situationer anses for at være en integreret del af den kombinerede transport, og forslaget kan indebære, at der stilles yderligere krav til kontrolmyndigheders vurdering heraf og adskillelse fra den øvrige cabotagekontrol. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at estimere betydningen for den operative kontrol på området, hvorfor de økonomiske konsekvenser herved skal undersøges nærmere.

Motorstyrelsens opgaver

Den gældende mulighed for at anmode om refusion i vægtafgiften udnyttes ikke i dag. En eventuel videreførelse af ordningen forventes at medføre administrative omkostninger for Motorstyrelsen dels til implementering af nye bestemmelser vedrørende kravene for at opnå refusion, dels, afhængig af antallet af anmodninger, til administration af ordningen. De statsfinansielle konsekvenser, som følger af en videreførelse af ordningen, skal derfor undersøges nærmere. Det bemærkes, at der ikke er taget stilling til placering af opgaven vedrørende godkendelse af anmodninger om refusion efter de foreslåede nye regler.

Provenu fra afgifter

I den udstrækning vejtransport erstattes af transport med jernbane, nærskibsfart eller ad indre vandveje, kan der forventes et reduceret provenu fra den kilometerbaserede vejafgift samt fra brændstofafgifter, ligesom bestanden af lastbiler, der alt andet lige må forventes at falde, vil reducere provenuet fra vægtafgiften. Det bemærkes i forlængelse heraf, at Danmark ikke har indre vandveje. Indre vandveje omfatter primært en række forbundne floder, søer og lignende på det europæiske fastland, med ingen eller kun begrænset adgang til havet.

Derudover kan forslaget medføre et yderligere reduceret provenu fra vægtafgiften som følge af den ændrede refusionsordning, jf. ovenfor. Det konkrete provenutab som følge af refusionsordningen kan ikke kvantificeres for nuværende og afhænger af, hvorvidt gennemførelsen af forslaget i sin helhed vil medføre et øget antal kombinerede transportere, hvor danske lastbiler indgår som en del af

den samlede transport, og hvor stor en del af disse biler, der opfylder betingelserne for refusion.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indeholder som beskrevet ovenfor en række uklarheder, som gør, at det ikke er muligt at kvalificere dets samfundsøkonomiske konsekvenser til fulde ud fra det foreliggende forslag. Transportministeriet er desuden ved at afdække de samfundsøkonomiske konsekvenser nærmere.

Intermodal transport, herunder særligt kombineret transport, er i sagens natur forbundet med omladninger, jf. figuren nedenfor.

Transportkæden for gods på bane henholdsvis vej

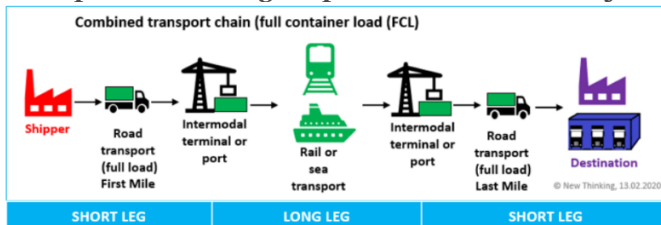
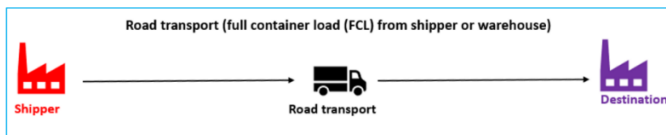


Figure 4 Combined transport chain with truck-rail or truck-sea (Source: Own illustration, New Thinking)



Kilde: Atkins & Trafikstyrelsen (2020), *Uncover the economic importance of first/last mile for combined transport in the Baltic Sea Region*, s. 20

Intermodale transporter kan ifølge Kommissionen være en omkostningseffektiv løsning sammenlignet med en tilsvarende unimodal vejtransport.

Ifølge Kommissionen har undersøgelser vist, at de gennemsnitlige eksterne omkostninger ved jernbanetransport og transport ad indre vandveje pr. tonkm (tkm) på henholdsvis 0,10 kr.¹⁸ pr. tkm og 0,14 kr.¹⁹ pr. tkm er næsten tre gange lavere end de gennemsnitlige eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer (HGV) på 0,31 kr.²⁰ pr. tkm.

¹⁸ Omregnet fra EUR til DKK pr. 19. januar 2024

¹⁹ Omregnet fra EUR til DKK pr. 19. januar 2024

²⁰ Omregnet fra EUR til DKK pr. 19. januar 2024



Idet intermodale transporter i sagens natur indebærer omkostninger til omladning, skal transporterne dog være af en vis længde, før de samfundsøkonomiske omkostninger hertil opvejes af lavere eksterne omkostninger til fx trængsel, støj og klima. Det kan betyde, at det ikke eller kun sjældent vil være samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt at støtte nationale intermodale transporter i Danmark – hvorimod der kan gøre sig andre forhold gældende i andre medlemslande, hvor den del af transporten, der udføres med fx godstog, sker over betydeligt større afstande.

I forlængelse heraf kan det også fremhæves, at en elektrificering af den tunge vejtransport vil indebære, at effekterne på CO₂-udslippet og luftforureningen ved intermodale transporter bliver mindre. Særligt hvis Danmark skal gennemføre anlægsinvesteringer på baneområdet med henblik på at gennemføre den nationale politikramme, kan det vise sig, at forslagets klimamæssige tiltag er forbundet med en høj skyggepris.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det har ikke ud fra de tilgængelige oplysninger været muligt at foretage en tilbundsående analyse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vil dog umiddelbart kunne få positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for transporterhvervet, herunder særligt de transportører, der vil kunne udnytte lavere omkostninger forbundet med intermodale godstransporter.

Danske transport- og logistikvirksomheder vil desuden kunne opnå en erhvervsøkonomisk gevinst ved kombinerede transportere på tværs af EU i det omfang, at andre medlemsstater måtte vælge at yde økonomisk støtte til involverede virksomheder for at opnå 10 pct. omkostningsreduktion.

Indsættelse af en mulighed for, at føreren kan kontakte transportvirksomheden ved vejsidekontrol og indsende yderligere dokumentation, forventes ikke at indebære større konsekvenser for virksomhederne, idet denne mulighed allerede i vidt omfang eksisterer i Danmark.

Transportministeriet kan oplyse, at der i Danmark på nuværende tidspunkt er tre kombiterminaler i regi af Banedanmark. For disses vedkommende er Banedanmark ejer af den faste ejendom, men alle tre kombiterminaler drives på nuværende tidspunkt af private aktører i medfør af aftale med Banedanmark. Herudover har



Transportministeriet kendskab til yderligere tre kombiterminaler, hvoraf to er kommunalt ejet, og en er privat ejet.

Hertil kan føjes, at havne med mulighed for at omlaste intermodale transportenheder per definition vil skulle betragtes som kombiterminaler. Dette indebærer, at en lang række danske havne vil skulle efterleve forslagets krav til gennemsigthed.

Forslaget forventes at medføre begrænsede administrative byrder for kombiterminaler, som følge af kravet om, at de på deres hjemmesider skal oplyse, hvilke faciliteter og serviceydelser, de tilbyder. De administrative byrder forventes imidlertid ikke at være af betydelig karakter. På den anden side vurderes det, at den øgede gennemsigthed på markedet som følge heraf kan medføre en positiv virkning for logistikvirksomheder, da det kan lette den administrative byrde forbundet med gennemførelsen af kombinerede transport. Ifølge Kommissionens estimater vil erhvervslivet på europæisk plan opnå administrative besparelser på i alt ca. 4,12 mia. EUR i nutidsværdi for perioden 2025-2050. Opgjort ud fra en enhedsbesparelse på 5 EUR per transport, estimerer Kommissionen en besparelse på EU-plan på ca. 444 mio. EUR i 2030.

Derudover kan direktivforslagets udvidelse af refusionsordningen for lastbilers vægtafgift have en positiv indvirkning på erhvervslivet i form af afgiftsbesparelser. Det er imidlertid ikke muligt at beregne de konkrete besparelser for erhvervslivet, da det afhænger af ordningens udnyttelsesgrad efter indførelse af ændret regulering.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

På nuværende skønnes forslaget ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslagets danske sprogversion har været i høring i EU-specialudvalget for Transport fra den 13. december 2023 til den 19. december 2023. Forud for høringen blev den engelske sprogversion sendt ud til EU-specialudvalget for Transport den 8. november 2023.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra Dansk Erhverv, Danske Havne, Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirk-somheder, Danske Speditører, DI Transport, Forbrugerrådet Tænk, ITD, Trafikselskaberne i Danmark og 3F Transport.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:



Rådet for Grøn Omstilling

Rådet for Grøn Omstilling afgiver hermed bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af vægt- og dimensionsdirektivet og takker for muligheden for at komme med vores input.

1. Grænseoverskridende kørsel

Baggrund for foreslåede ændringer til artikel 4(b): Det er vigtigt at bevare Kommissionens foreslåede to tons ekstra på totalvægten for nulemissionslastbiler og at denne vægtforøgelse ikke undermineres af reglerne med grænseoverskridende kørsel med 44 tons ICE-lastbiler, som der f.eks. er udsigt til ved grænsen mellem Frankrig og Belgien.

Ændringsforslag til Artikel 4b, hvor punkt 1 og 2 slettes og erstattes med følgende:

1. Medlemsstaterne bør kun acceptere en vægtgrænse mellem 40 og 44 tons for grænseoverskridende kørsler med ICE-lastbiler (lastbiler med forbrændingsmotorer), såfremt der er fastsat en ekstra vægtforøgelse på 4 tons over dette aftalte maksimum for nulemissionslastbiler og/eller køretøjskombinationer involveret i intermodale transportoperationer.
2. I national lovgivning og bilaterale aftaler, der regulerer grænseoverskridende kørsler, hvor den samlede teknisk tilladt pålæssede maksimumvægt (TPMLM) af køretøjskombinationer, inklusive 4 tons nulemission/intermodal vægtforøgelse, er på eller over 46 tons, kan medlemsstaterne begrænse brugen af de 4 tons ekstra vægt til 6-akslede køretøjskombinationer.

Alternativt ændringsforslag vil være helt at slette 4b (dvs. 4b(1-3)). Dette for at beskytte det eksisterende grænseoverskridende maksimum på 40 tons og dermed bevare forskellen mellem ICE og nulemissionslastbiler, så der er en større tilskyndelse til at fragte med nulemissionslastbiler.

2. Definition af nulemissionskøretøjer og udelukkelse af e-trailere

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt at præcisere definitionen af nulemissionskøretøjer og udelukke e-trailere fra denne definition (punkt 2.2 i bilaget). Ændringsforslaget er skrevet ind i bilagsteksten nedenfor og markeret med **fed** og overstreget, hvor det anbefales at teksten slettes:



2.2 Vehicle combinations				
	2.2.1	Road trains with five or six axles		
		(a) two-axle motor vehicle with three-axle trailer	40 tonnes	
		(b) three-axle motor vehicle with two or three-axle trailer	40 tonnes	
	2.2.2	Articulated vehicles with five or six axles		
		(a)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(b)	-axle motor vehicle with two or three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(c)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	42 tonnes
		(d)	three-axle motor vehicle with two- or three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	44 tonnes
	2.2.3	Road trains with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle trailer	36 tonnes	
	2.2.4	Articulated vehicles with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle semi-trailer, if the distance between the axles of the semitrailer:		
		2.2.4.1	is 1,3 m or greater but not more than 1,8 m	36 tonnes



		2.2.4.2 is greater than 1,8 m	36 tonnes
In case the maximum authorised weight (MAW) of the motor vehicle (18 tonnes) and the MAW of the tandem axle of the semi-trailer (20 tonnes) are respected and the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognised as being equivalent within the Union as defined in Annex II the maximum authorised weight provided for in point 2.2.4.2 shall be increased by 2 tonnes.			
In the case of vehicle combinations including alternatively fuelled vehicles other than zero-emission vehicles, the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2 shall be increased by the additional weight of the alternative fuel technology with a maximum of 1 tonne.			
<p>In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.1 and 2.2.2 shall be increased by 4 tonnes.</p> <p>For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, forhøjes de maksimalt tilladte vægte i henhold til underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 tons.</p> <p>En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]</p>			
<p>In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.3 and 2.2.4 shall be increased by 2 tonnes.</p> <p>For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, øges de maksimalt tilladte vægte i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 tons.</p> <p>En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]</p>			



Rettidig national implementering

Ændringsforslag: For at sikre, at medlemslandene implementerer direktivets regler rettidigt, foreslår vi at tilføje følgende bestemmelse i revisionen: Inden for 12 måneder efter denne revisions ikrafttræden bør medlemsstaterne ajourføre deres nationale lovbestemmelser for at give 4 tons vægtforøgelse til nulemissionskøretøjskombinationer eller til brug i intermodal transport. De nævnte køretøjskombinationer er defineret i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2.

3. Mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold

Baggrund for foreslåede ændringer: Der er behov for en mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold, herunder udfasningsdatoer. Nedenfor i tabellen ses vores ændringsforslag, markeret i **fed** og overstreget.

3.4 Driving axle			
	3.4.1	Driving axle of the vehicles referred to in points 2.2, 2.3 and 2.4 other than zero-emission vehicles	11,5 tonnes
	3.4.2	Driving axle of zero-emission vehicles referred to in points 2.2.1 and 2.2.2 Drivaksel på nulemissionskøretøjer, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2029, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4 Fra 1/1/2029 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede nulemissionskøretøjer som refereret til i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.	12,5 tonnes 12 tonnes
	3.4.3	Zero-emission two-axle buses Nulemissions to-akslede busser Drivakslen på to-akslede nulemissionsbusser, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2035, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4	12,5 tonnes



	<p>Fra 1/1/2035 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede to-akslede nulemissionsbusser.</p> <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	12 tonnes
3.4.4	<p>Bestemmelserne i punkt 3.4.2 og 3.4.3 er underlagt følgende obligatoriske sikkerhedsforanstaltninger for nyregistrerede nulemissionskøretøjer, der anvender en 12 tons drivaksel fra [2025]:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bredbaserede højeffektive enkelt-dæk på styreakslen med EU-dækklassificeringsminimum på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb2. Dobbelt-dækkonfiguration på drivakslen med dæk med EU-dækklassificeringsminima på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb3. Et dæktryksovervågningsystem, der advarer føreren om et tryktab på mere end 0,5 bar, med pligt til at genoprette trykket til det anbefalede niveau ved den nærmeste tilgængelige facilitet under hensyntagen til kørselsretningen4. En accelerationsbegrænser, der sikrer, at acceleration fra hvile ikke overstiger 1,2m/s² <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	

4. EMS/Modulvogntog

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt, at det sikres, at grænseoverskridende modulvogntogs/EMS-kørsler er nulemissionskørsler inden 2030. Sikkerheden skal prioriteres og det samme bør modalskift mellem jernbane/vandveje. Nedenfor er to forskellige ændringsforslag. I og med den danske sprogversion af lovtæksten endnu ikke er tilgængelig, indsætter vi den oprindelige lovtækt på engelsk med overstregninger til ændringsforslag, der bør slettes og fed for tilføjelser, også på engelsk.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 1 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, *uanset hvornår de påbegyndes*:



‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- ~~(d) the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.’;~~

(d) Member States shall set a monitoring system and assess the impact of routes / movements of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an evaluation to assess the impact of any movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;**
- Road infrastructure;**
- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an assessment of the route or movement of the European**



Modular Systems, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessments to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

Cross-border movement of European Modular Systems shall be operated by zero-emission vehicles from 01/01/2030.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 2 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, der begynder efter datoen for denne revisions ikrafttræden [forventet ~2025]:

‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- (d) ~~the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~



Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.;~~

(d) from the date of entry into force [~2025] Member States shall set a monitoring system and assess the impact of any proposed new route or movement of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an ex-ante evaluation to assess the impact of the newly-proposed movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;

- Road infrastructure;

- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an ex-ante assessment of the proposed route or movement, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessment to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

From 01/01/2030, all routes or movements of European Modular Systems which commenced after the date of entry into force [~2025] shall be operated by zero-emission vehicles.

5. 5-akslede køretøjer

Baggrund for foreslåede ændringer: Medlemslandene bør selv kunne regulere maxvægten for nationale køretøjer, såfremt der påbydes en 2 tons vægtforøgelse til nulemissionslastbiler oven i de



nationale vægtgrænser. Ændringsforslag skrevet i **fed** og slettet ved overstregning.

2.3 Motor vehicles			
	2.3.6	Five-axle motor vehicles with two steering axles where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognized as being equivalent within the Union as defined in Annex II, or where each driving axle is fitted with twin tyres and the maximum weight of each axle does not exceed 9,5 tonnes. Mens den maksimale vægt for fem-akslede køretøjer forbliver et anliggende for de nationale myndigheder, skal medlemsstaterne give nulemissions fem-akslede køretøjer en 2 tons ekstra vægt.	40 tonnes

6. Længdeforøgelse for nulemissionslastbiler

Til dette punkt har vi ikke nogen ændringsforslag. Vi støtter Kommissionens forslag, der pålægger det længere køretøj at tage hensyn til den europæiske vendecirkel (1.5 i bilaget)

1.5 Any motor vehicle or vehicle combination which is in motion must be able to turn within a swept circle having an outer radius of 12,50 m and an inner radius of 5,30 m
--

DTL Danske Vognmænd

DTL-Danske Vognmænd takker for at blive hørt i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet.

DTL-Danske Vognmænd ser positivt på en udvikling hen mod mere fleksible regler, som kan styrke effektiviteten i transporterne og dermed være med til at styrke den grønne omstilling. Revisionen bør dog ske i respekt for den gode og effektive transportstruktur, der i dag findes i og imellem de fire nordiske lande, Danmark, Finland, Norge og Sverige, hvor bl.a. vogntogsvægte, der er væsentlig højere end i de fleste andre EU-lande sammen med mere fleksible længdebestemmelser end i resten af EU, muliggør væsentlig mere energieffektive og klimavenlige transporter, både nationalt og imellem de nordiske lande. Derfor bør man afstå fra at indføre maksimale vægte og mål for fx modulvogntog og HCT-vogntog (High Capacity Transport), herunder DUO2/dobbeltrailer-vogntog, der er planlagt til at rulle i Danmark på et mindre vejnet i 2024. Den gode udvikling i Norden bør ikke standses ved fx at



indføre vægtbegrænsninger for grænsepassage, når to lande er enige om en tilladt vogntogsvægt, der ligger over EU's 40 tonsgrænse.

Det skal dog hilses velkommen med en bedre definerings af modulvogntog, EMS (European Modular System), DUO2 mv., der indgår under gruppen af HCT-vogntog. Det modtages også med stor tilfredshed, at der er intentioner om at få en ensartethed på området for særtransporter i Europa. Det er højest utilfredsstillende og unødigt omkostningstungt for hele industrien med de forskellige ansøgningsprocedurer og regler for særtransporter. DTL vil opfordre til, at man holder fokus på koncepterne i de tre lande Danmark, Finland og Sverige, hvor man har gode og smidige koncepter, som er under stadig udvikling, så vi ikke kommer frem til en løsning, som i visse mellemeuropæiske lande, hvor man ofte venter i månedsvis på en simpel transporttilladelse til en særtransport. DTL Kran-Blok Erfa, bidrager gerne med informationer og praktiske eksempler, og samtidig vil vi også opfordre til, at man holder tæt kontakt med den internationale særtransport-organisation ESTA.

Når det gælder modulvogntog og DUO2 mv., der er længere og/eller tungere end EU's almindelige regler for almindelige vogntog, kan vi støtte formuleringen i punkt 4 – 4.B, (*restriktioner for grænseoverskridende transport af tungere og/eller længere køretøjer*), og at man bør sikre fri passage og frit vejnet på begge sider af landegrænserne for modulvogntog samt på sigt også andre HCT-kombinationer, så som DUO2. I Norden er det også vigtigt, at der til stadighed vil være uhindret passage og vejnet til rådighed for vogntogskombinationer, der falder ind under modulvogntog med vogntogsvægte på 60 ton (højere vægte i Finland/Sverige), og som blot er en kombination med en lastbil med en stor påhængsvogn, der både er almindelige i Danmark, Finland og Sverige.

DTL-Danske Vognmænd skal ikke undlade at gøre opmærksom på det u hensigtsmæssige i, at man opererer med fx modulvogntog, med en maksimal vogntogsvægt på blot 44 tons. Hvis ikke den tilladte vogntogsvægt hæves til mindst 50 tons, vil evt. nye modulvogntogsforsøg i lande, hvor man ikke allerede er i gang med højere vogntogsvægte aldrig komme ud med et positivt resultat. Det skyldes, at den forøgede egenvægt ved tilkobling af fx en linktrailer eller en dolly og en trailer, reducerer den tilladte lastevne dramatisk ud fra 40 eller 44 tons vogntogsvægt. Det vil dermed reducere mulighederne for at laste retur på normal vis. Det er illustreret i tabellen herunder (tallene angiver kg):

Udgangspunktet er et såkaldt linkvogntog, bestående af en typisk treakslet lastbil, opbygget som sættevognstrækker, en toakslet



linktrailer, der er en kort trailer med mulighed for tilkobling af yderligere en trailer i standardmål (13,6 m lang)

Tilladt vogntogsvægt	40000	44000	50000	60000	64000
Lastbil (trækker), egenvægt	9000	9000	9000	9000	9000
Linktrailer, egenvægt	7700	7700	7700	7700	7700
Trailer, egenvægt	7300	7300	7300	7300	7300
Samlet egenvægt	24000	24000	24000	24000	24000
Mulig lastevne	16000	20000	26000	36000	40000

Med 40 tons tilladt vogntogsvægt vil kombinationen udelukkende kunne anvendes til meget let gods, og hvis vognmandsfirmaet ikke har tilsvarende let gods, som kan tages med retur, vil det altid blive en dårlig løsning. Det skyldes, at vogntoget ikke kan køre hen til en virksomhed og hente et "almindeligt" læs på måske 30 eur-paller (svarer til bundpladsen i en 13,6 m standardtrailer), der typisk vejer 25 tons (svarende til 830 kg pr palle).

Derfor vil kombinationen udelukkende kunne finde anvendelse ved niche-transporter af let gods både ud og hjem, selvom vogntoget er dimensioneret til at transportere op til ca. 53 paller med en vægt op til ca. 36 tons (40 tons i Sverige og Finland). Vælger man i stedet blot 50 tons vogntogsvægt, vil sådan et vogntog dog kunne laste et "almindeligt" læs på fx 26 tons. Det er også fint, at man får implementeret faste regler for autotransportere, både definitioner og total længde.

Det er også godt at få indskrevet reglerne for aerodynamiske og nulemissions-lastbiler. Når det gælder køretøjer, der anvender alternative og nulemissions-drivmidler, er der brug for mindst 1200 mm ekstra længde, så fx batterier og gastanke kan klemmes ind mellem lastbilens foraksel og bogien på en tre- eller flerakslet lastbil.

Udfordringen med totalhøjde på vogntog, som udfører transport af High Cube ISO-containere, som bliver mere og mere udbredt, herunder også med SideLoader-vogntog, som selv kan laste og aflæse containerne, bør klares ved, at man får hævet totalhøjden til 4,40 m, og det bør ikke gælde særskilte godsarter, men alle transportere.

Vi skal også advare mod, at man indfører regler om, at køretøjer, der skal indgå i modulvogntogs-kombinationer, eller som blot er tungere end EU's standardvægte på 40 tons, skal være EU-helbilsgodkendte for at kunne passere landegrænser. En meget stor del af lastbilerne i Norden, som indgår i vogntogskombinationer, er treakslede og ikke med træk på begge aksler. Oftest er de af typen 6x2 med en drivaksel, hvor mange er bygget op med en såkaldt Norgesbogie, der ikke kan indgå i en EU-helbilsgodkendelse.



Navnet er opstået fordi, det er helt nødvendigt at have en sådan akselkonfiguration ved kørsel i Norge, og de er også i Danmark en del af de nationale regler. Det er også en forudsætning for udførelsen af mange transporter i de øvrige nordiske lande, fordi den kan overføre en høj vægt til drivakslen ved igangsætning og sikre, at vogntogene kommer afsted i offroad og i vinterføre.

DI Transport

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 6. september 2023. DI Transport skal indledningsvist takke for muligheden for at indgive bemærkninger til forslaget. Branchen har i adskillige år efterspurgt en revision af vægt- og dimensionsreglerne, hvorfor det er positivt, at EU-Kommissionen nu har fremlagt sit forslag. Forslaget er en del af den grønne fragtpakke og et af formålene med et revideret direktiv er da også at drage nytte af de effektiviseringsmuligheder, der ligger i at tillade øget vægt og dimensioner for en række godstransportkøretøjer på de europæiske veje, og dermed reducerer udledningen af CO₂. Forslaget indeholder en række positive elementer, der tillader operatørerne at øge effektiviteten, sikre bedre sammenhæng med andre transportformer og reducere udledning.

Forslaget bidrager således til den grønne omstilling af transportsektoren og de overordnede reduktionsmål i Green deal og Fit55. Det er positivt, at man tager højde for den øgede vægt, der følger af nulemissionskøretøjer, herunder behovet for ekstra vægt til batterier, aerodynamisk indretning af køretøjer mv.

Der følger dog af forslaget også en række udfordringer. Ikke mindst i relation til anvendelsen og udbredelse af det europæiske modulvogskoncept (EMS). Det er på den ene side positivt, at forslaget giver medlemsstaterne mulighed for at tillade national og grænseoverskridende brug af EMS på deres område, forudsat at en række betingelser er opfyldt vedrørende de maksimale vægte og dimensioner, der er tilladt på eget territorium, og i forbindelse med det tilgængelige netværk. Hvor national brug af EMS er tilladt, kan grænseoverskridende operationer ikke længere nægtes. Dette udvider omfanget af, hvad der i øjeblikket er tilladt, og skulle gerne i yderligere omfang optimere brugen af EMS over længere afstande og opnå flere fordele med hensyn til reduktion af antallet af køretøjer på vejen og det samlede brændstofforbrug.

På den anden side, går forslaget ikke tilstrækkelig langt i sit anvendelsesområde, da forslaget ikke harmoniserer de nationale vægtgrænser. I de nordiske lande har man med stor succes anvendt EMS og med forslaget tillades da også vægtgrænser på 60 tons. Men da en række EU lande ikke tillader højere vægt end 40 tons, begrænses de gevinster, der ville kunne høstes ved



langdistancekørsel med EMS, fra f.eks. det nordlige Sverige gennem Danmark til Italien.

Desuden er testperioden begrænset til 5 år, hvilket synes for kort en periode, og man bør søge at gøre forsøget permanent. DI Transport skal opfordre til at der i forhandlingerne i Rådet arbejdes intenst på at overbevise de skeptiske EU lande om fordelene ved såvel EMS som EMSII / forsøget med DUOII lastbiler på dele af det danske vejnet. DI Transport skal i den forbindelse henvise til høringssvar afgivet i forbindelse med udkast til bekendtgørelse vedr. køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Dansk Erhverv

Reglerne om lastbilers tilladte vægt og dimensioner spiller en afgørende rolle for at forbedre energieffektiviteten i vejtransporten og reducere sektorens drivhusgasemissioner. Det er et vigtigt værktøj til at indfri EU's grønne ambitioner. Dansk Erhverv er positive overfor en revision af reglerne. Den grænseoverskridende transport med både længere og tungere lastbiler skal efter vores opfattelse fremmes mest muligt. Overordnet set er ambitionsniveauet i Kommissionens forslag i den henseende for lavt: Der bliver givet lidt ekstra vægt og længde til nulemissionslastbiler og lastbiler med aerodynamiske førerhuse, og landene bliver forpligtet til at tillade grænseoverskridende kørsel med tungere lastbiler på deres område, hvis landet allerede selv har indført lignende nationale regler. De foreslåede ændringer er langt for nok til at høste de mange fordele, der er ved at udbrede længere og tungere lastbiler.

Danmark er et foregangsland

Danmark er et af de lande i EU, der har gode erfaringer med øgede vægt og dimensioner, modulvogntog og dobbeltrailere. Danmark bør i forhandlingerne arbejde for at et mere ambitiøst resultat, end fremlagt af Kommissionen. Forslaget gør efter Dansk Erhvervs mening ikke nok for at udbrede længere og tungere lastbiler i EU, herunder brugen af modulvogntog. For eksempel vil det effektivisere den europæiske vejtransport, hvis det bliver muligt at køre med modulvogntog med dimensioner som i Danmark på hele TEN-T-nettet.

Harmonisering er godt, men bevar fleksibiliteten

Forslaget ligger i et vist omfang op til harmonisering af reglerne. Det er fx positivt, at forslaget strømliner procedurerne for ansøgning om tilladelser til særtransport, og der bliver indført en *one-stop-shop*-tilgang. Det er vigtigt, at det bliver et hurtigt og smidigt



system. Det vil mindske den administrative byrde og omkostningerne for operatørerne. Man fjerner behovet for tilladelse til højere lastbiler til transport af *high cube*-containere i intermodal transport, og der bliver indført en ny og højere højde for *high cube*-containere, som dog efter Dansk Erhverv mening bør udvides til at gælde alle transporter. Der bliver desuden indført harmoniserede regler for autotransporter, som Dansk Erhverv støtter op omkring. Det er dog helt afgørende, at en højere grad af harmonisering af reglerne ikke forhindrer, at vi herhjemme og i Norden kan fastholde vores nuværende mere ambitiøse og 'grønne' regler. Der skal fortsat være plads til national fleksibilitet, som der heldigvis også lægges op til med forslaget – det er vigtigt at fastholde.

Danmark skal kunne bevare de gældende nationale vægt- og dimensionsreglerne og gennemføre de kommende ændringer, der er politisk besluttet i år.

Det er positivt, at der fortsat bliver mulighed for, at landene bilateralt aftaler højere vægt og dimensioner for grænseoverskridende transport. Men så længe at forslaget ikke indeholder en generel forøgelse af vægt- og dimensionskravene i grænseoverskridende transport er forslaget for uambitiøst.

Det er også en vigtig pointe ift. kommende forhandlinger, at der ikke bliver indført maksimale vægte og mål på EU-niveau, da dette kan sætte en stopper for foregangslandene i Norden, hvis dette måtte blive indført. Det bliver foreslået, at forsøgsordninger med modulvogntog begrænses til fem år. Dansk Erhverv ser gerne, at der kommer mere fleksibilitet ind i forslaget, så forsøgene kan løbe over længere tid, da det er forbundet med betydelige investeringer i materiel.

Aerodynamiske og nulemissions-lastbiler

Med forslaget opdateres reglerne om ekstra vægt og længde for lastbiler med nulemissionsteknologi. Dansk Erhverv støtter forslaget. Revisionen hæver vægtgrænsen for nulemissionskøretøjer fra de nuværende 42 ton til 44 ton, uanset vægten af den faktiske nulemissionsteknologi. Det er nyt, at "ekstravægten" for nulemissionskøretøjer ikke er begrænset til kun at omfatte den ekstra vægt af nulemissionsteknologien. Det betyder, at operatørerne vil få ekstra lastevne og dermed nytte-lastkapacitet, når/hvis teknologien bliver lettere. Det kan give en tilskyndelse til at vælge grønt.

Dansk Erhverv er positive over for forslaget men bemærker, at biogaslastbiler som udgangspunkt ikke indgår i disse undtagelser.

Dansk Erhverv er grundlæggende enige i, at en stor del af vejtransporten skal elektrificeres på sigt, men for de køretøjer og ruter der endnu ikke kan gøre brug af hverken batteri- eller brintteknologien, kan biogas være et godt og midlertidigt alternativt. I dag har biogas allerede været med til at sikre reduktioner i den tunge



transport, og den grønne omstilling kan derfor fremmes yderligere, hvis biogas indgår i de generelle øget vægt- og dimensions-krav for nulemissionslastbiler, så denne teknologi også gøres til en god, grøn investering sat over for den ellers traditionelle diesellastbil.

Med forslaget må de maksimale længder for nulemissionskøretøjer overskrides med maksimum 90 cm, men der er brug for minimum 120 cm ekstra længde. Dansk Erhverv støtter udbredelsen af aerodynamiske førerhuse, og at der kan fastsættes lempeligere længde-regler herfor. Det er også vigtigt at have fleksible regler, der sikrer kombinationen af nulemissionskøretøjer og aerodynamiske førerhuse.

Udbred nulemissionslastbiler, men fortsat behov for effektivisering af den 'traditionelle' lastbil

Dansk Erhverv er enig i, at et af formålene med revisionen kan være at fremskynde udbredelsen af nulemissionslastbiler og fremme intermodal transport. Men fokus må ikke blive for ensidet på det formål. Så risikerer man at overse de store fordele med effektivitetsforbedringer og CO₂-reduktioner, der er ved at øge vægt og dimensioner for traditionelle lastbiler, der fortsat vil udgøre en stor andel i mange år fremover.

Forslaget indfører en "solnedgangsklausul"¹, der betyder, at grænseoverskridende transport med længere og tungere lastbiler kun må udføres med nulemissionslastbiler fra 2035. Dansk Erhverv er skeptisk overfor reglen. Beslutningen om at indføre sådan en regel bør afvente den faktiske udvikling i sektoren og en evaluering af forholdene på et senere tidspunkt.

I 2035 vil rigtig meget transport fortsat blive udført med traditionelle lastbiler, og derfor vil reglen gøre en stor del af transporterne mindre effektive og føre til flere emissioner. Der bliver i disse år indført rigtig mange nye EU-regler, der skubber på den grønne omstilling af vejtransporten, fx et næsten totalforbud mod salg af lastbiler med forbrændingsmotorer i 2035. Der er således andre og mere effektive regler, der skubber på den positive udvikling, end at forbyde grænseoverskridende transport med traditionelle lastbiler, der er længere og tungere. Der er fortsat brug for regler, der optimerer brugen af den traditionelle lastbil – også i 2035.

Dansk Erhverv har en generel betragtning om, at det samtidig er vigtigt, at forslaget ikke bliver brugt til at sætte hindringer op for en effektiv vejtransport med det formål at fremme andre transportformer. Ønsker man at fremme andre transportformer, bør fokus være på at forbedre ramme-vilkårene for disse transportformer, men det skal ikke ske på bekostning af en effektivisering af vejtransporten. Det bør Danmark være opmærksomt på i kommende forhandlinger.



Dobbeltrailere til Sverige

Dansk Erhverv vil slutteligt benytte lejligheden til at gøre opmærksomt på, at det er kritisabelt, at man fra dansk og svensk myndigheds side ikke har kunnet nå til enighed om fælles regler eller gensidig anerkendelse, som muliggør grænseoverskridende transport med dobbeltrailere. For erhvervet er det helt uforståeligt, at man ikke kan køre med danske dobbeltrailervogntog i Sverige og visa versa. Det er generelt afgørende, at den grænseoverskridende transport kan forløbe uden tekniske barrierer og særlige nationale krav og konfigurationer, der skal være opfyldt, før det er tilladt. Det bør Danmark ligeledes arbejde for på EU-niveau.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har kun enkelte bemærkninger til det foreliggende udkast fra EU-kommissionen til revision af direktiv 96/53/EF (vægt- og dimensionsdirektivet).

Først og fremmest opfordrer vi regeringen til at sikre, at de foreslåede ændringer til vægt- og dimensionsdirektivet ikke får negativ indflydelse på de 11 lempelser, der netop er foreslået indført i de nationale regler i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) og i Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen).

Tilsvarende opfordrer vi regeringen til at bakke op om de evt. muligheder for yderligere lempelser i DfK og dimensionsbekendtgørelsen, som Kommissionens direktivudkast måtte give mulighed for at indføre.

For så vidt angår de konkrete ændringer til direktivet som foreslået af Kommissionen gælder der i øvrigt de samme hensyn, som vi har gjort gældende i vores høringssvar til de aktuelle ændringer af DfK og dimensionsbekendtgørelsen.

Vi henviser til vedlagte høringssvar (sagsnr. 2023-482247).

Herudover henviser vi til de synspunkter, som ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) har formuleret i vedlagte "Position Paper" vedrørende revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. (December 2022) samt; i et fælles brev fra ACEA og "Platform for electromobility" og "Hydrogen Europe" stilet til Kommissionen (Transport), Spaniens EU-ambassadør og Parlamentet (TRAN og ENVI). Brevet er ligeledes vedlagt.



Det fremhæves heri, at revisionen af direktivet overordnet bør:

- Simplificere direktivet så meget som muligt og sikre en fuldt harmoniseret gennemførelse i medlemsstaterne.
- Tillade forhøjede vægtgrænser for nul-emissionskøretøjer og justere bestemmelserne for akseltryk og vogntogslængder, så de tager højde for de særlige behov, der gør sig gældende for drvlinjerne i nul-emissionskøretøjer.
- Sikre ”intermodal kompatibilitet” (af hensyn til den grænseoverskridende transport, red.)

Generelt må revisionen af direktivet anses som afgørende for den grønne omstilling af transporten, og det er helt essentielt, at alle barrierer for anvendelsen af nul-emissionsteknologier i tunge køretøjer fjernes så hurtigt som muligt.

Bilag:

- De Danske Bilimportørers hørings svar til DfK og dimensionsbekendtgørelsen (sagsnr. 2023-482247)
- ACEA Position Paper: Review of the weights and dimensions directive (December 2022)
- Letter to the European Commissioner for Transport, the Ambassador and Permanent Representative of Spain to the European Union and the Presidents of TRAN and ENVI Committees of the European Parliament

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens forslag har været drøftet på en række arbejdsgruppemøder i Rådet under skiftende formandskab senest under det nuværende ungarske formandskab. Forslaget har også været behandlet på Coreper under ungarsk formandskab.

Der er generelt opbakning til forslaget om at fremme kombineret transport og en anerkendelse af, at det gældende direktiv ikke lever op til hensigten. Der er imidlertid ikke enighed om definitionen af kombineret transport, som er bestemmende for resten af forslaget. Et stort antal lande har derudover udtrykt bekymring eller forbehold overfor forslaget centrale løsningsforslag.

Et flertal ser ligeledes behov for større klarhed om beregningen af både målet om 10 pct. omkostningsreduktion og kriteriet om 40 pct. færre eksterne omkostninger. Hovedparten af dette flertal mener, at væsentlige forhold af betydning for beregningen af de 40



pct. skal fastsættes i direktivet frem for i en gennemførselsretsakt. Endelig har et mindretal på 11 lande med varierende afsæt anført, at forslaget ikke tager tilstrækkelig højde for, at medlemsstater har forskellige især geografiske forhold, og derfor kan blive uforholdsmæssigt dyrt for nogle medlemsstater.

Et flertal blandt medlemslandene har under forhandlingerne udtrykt ønske om at benytte en anden definition end den foreslåede. Derudover har et stort flertal udtrykt betænkelighed ved forslagets krav om at fastsætte nationale politikammer, da de finder, at kravene er for uklare. I forlængelse heraf har et mindretal med varierende afsæt anført, at de ovenfor nævnte dele af forslaget ikke tager hensyn til forskellige landes geografiske forhold. I forhold til brugen af eFTI er der blandt et flertal af medlemsstaterne en bekymring omkring brugen af dette værktøj og et ønske om en længere implementeringsfrist.

Det ungarske formandskab har i den forbindelse udarbejdet kompromisforslag for at imødegå bekymringerne, men det er ikke lykkedes at finde et flertal for teksten.

For så vidt angår definitionen af kombineret transport, har det ungarske formandskab fremsat en alternativ definition, der ikke beror på eksterne omkostninger. Den nye definition er i stedet todelt og baseret på en andel, hvorefter vejdelen af en kombineret transport ikke må udgøre mere end 50 pct. af den samlede transport, samt en kilometerbaseret grænse, hvorefter en transportetape ad vej ikke må overstige 150 kilometer. Der er dog forsat uenighed angående definitionen.

For så vidt angår forslagets krav til, at vejstrækningen i en kombineret transport skal fritages fra nationale kørselsforbud for gods-transport i weekender og ferier eller om natten, er denne del af forslaget mødt med modstand fra en række større lande, der mener, at det bør være et nationalt anliggende.

Det ungarske formandskab har derfor sat forslaget på til fremskridtsrapport på TTE (transport)-rådsmødet den 5. december 2024.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter den overordnede intention med revisionen af direktivet, der sigter mod en grønnere transportsektor på europæisk plan, for på denne måde at reducere de skadelige virkninger af vejtransporten på f.eks. klima, miljø og sundhed.



Regeringen vil i arbejdet med forslaget være opmærksomme på, om forslaget kan føre til, at medlemsstaterne pålægges at indføre støtteordninger på et uklart grundlag og til kombinerede transporter, som reelt ikke er samfundsøkonomisk bedre end tilsvarende unimodale vejtransporter, når klimaeffekten medregnes.

Regeringen vil endvidere arbejde for, at centrale udgiftsdrivende dele skrives ind i forslaget frem for at blive fastlagt efter forslagets vedtagelse.

Endelig vil regeringen arbejde for at sikre, at Danmark ikke som følge af forslaget kan blive pålagt at implementere regulering vedrørende indre vandveje.

4. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til tidlig orientering den 1. december 2023, og der blev forelagt forhandlingsoplæg i Folketingets Europaudvalg den 26. april 2024. Ydermere blev forslaget forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 12. juni 2024 forud for TTE (transport)-rådsmødet den 18. juni.



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten

Revideret udgave af samlenotat af 20. juni 2024 forelagt til forhandlingsoplæg for Folketingets Europaudvalg den 28. juni 2024. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 128

1. Resumé

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag til direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten. Den danske sprogversion blev sendt den 13. april 2023.

Forslaget indeholder regler om pligt for medlemsstaterne til at tillægge førerretsfrakendelser for visse alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslosovertrædelser virkning på tværs af medlemsstaterne.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser i form af ændrede krav til myndighedernes sagsbehandling. Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen støtter overordnet initiativer, der har til hensigt at styrke færdselssikkerheden i EU. Det er dog regeringens opfattelse, at forslaget på en række indholdsmæssige punkter, der har betydning for forslagets konsekvenser, er uklart. Det gælder navnlig i forhold til hjemmelsgrundlag, omfanget af anerkendelsespligten og de tidsmæssige krav for anerkendelse.

Der blev på den baggrund sendt en officiel forespørgsel til Rådets Juridiske Tjeneste om afklaring af hjemmelsgrundlaget og konceptet om EU-dækkende virkning.

Rådets Juridiske Tjeneste har den 28. februar 2024 afgivet udtalelse i sagen, hvor det konkluderes, at det anvendte hjemmelsgrundlag er korrekt.

Samtidig konkluderes det, at medlemsstaterne ikke har kompetence til at gennemtvinge deres afgørelser om



førerretsfrakendelser på andre medlemsstaters territorier på den måde, som fremgår af forslaget.

Rådets Juridiske Tjeneste anfører dog, at en form for EU-dækkende virkning af førerretsfrakendelser kan opnås på andre måder.

Det tidligere belgiske formandskab udarbejdede et kompromisforslag på baggrund af udtalelsen. I kompromisforslaget er spørgsmålet om førerretsfrakendelser indarbejdet som en del af kørekortdirektivet. Forslaget behandles som en separat revision til den nye revision af kørekortdirektiv for ikke at forsinke behandlingen af kørekortdirektivet.

Det ungarske formandskab har udarbejdet en ny kompromistekst. Kompromisteksten tager udgangspunkt i det tidligere belgiske formandskabs tekst og indeholder hovedsageligt sproglige præciseringer.

Kompromisforslaget tager højde for de væsentligste problematikker, som regeringen tidligere har haft i forhold til forslaget.

2. Baggrund

Kommissionen har den 1. marts 2023 offentliggjort en færdselssikkerhedspakke (Road Safety Package), der indeholder tre forslag, hvoraf det ene er et forslag til et direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten. Forslaget blev oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 13. april 2023.

Forslaget til direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten er fremsat med hjemmel i artikel 91, stk. 1, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF). Regulering af transportområdet efter artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, er omfattet af en delt kompetence mellem Unionen og medlemsstaterne, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF.

Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i artikel 294 i TEUF.

3. Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er at forbedre færdselssikkerheden.



Kommissionen fremhæver, at et vigtigt element i EU's bestræbelser på at forbedre trafikssikkerheden er en konsekvent håndhævelse af sanktioner for færdselslovsovertrædelser begået i EU. I henhold til den nuværende retlige ramme kan sanktioner i form af frakendelse af førerretten imidlertid ikke tillægges en EU-dækkende virkning, hvis overtrædelsen begås i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet.

Det er efter Kommissionens opfattelse derfor afgørende for en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten og for at forhindre den relative straffrihed for færdselslovsovertrædere, at der etableres en EU-ramme.

Forslaget fastslår princippet om, at frakendelser af førerretten, der er udstedt af en medlemsstat til en person, der ikke har sædvanlig bopæl i den pågældende medlemsstat, og som er indehaver af et kørekort udstedt af en anden medlemsstat, skal have EU-dækkende virkning. Dette skal gælde for hastighedsovertrædelser, spirituskørsel, narkokørsel og overtrædelser, der har medført dødsfald eller alvorlig legemsbeskadigelse.

Forslaget indebærer, at den medlemsstat, hvor overtrædelsen har fundet sted (overtrædelsesmedlemsstaten), skal underrette den medlemsstat, der har udstedt førerens kørekort (udstedelsesmedlemsstaten), om enhver deraf følgende frakendelse af førerretten af en varighed på mindst én måned. Underretningen skal ske ved hjælp af et "standardcertifikat", der fremsendes mellem de nationale kontaktpunkter i de to berørte medlemsstater via RESPER (netværk til udveksling af oplysninger om kørekort).

Udstedelsesmedlemsstaten skal på baggrund af disse underretninger træffe passende foranstaltninger for at sikre, at frakendelsen af førerretten får virkning i udstedelseslandet og dermed EU-dækkende virkning, medmindre der er tale om visse særlige undtagelser.

Udstedelsesmedlemsstaten skal eksempelvis nægte at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, hvis frakendelsen af førerretten allerede er håndhævet fuldt ud i overtrædelsesmedlemsstaten, frakendelsen af førerretten er forældet i henhold til lovgivningen i udstedelsesmedlemsstaten, eller hvis frakendelsen af førerretten kun gælder i mindre end én måned.

Udstedelsesmedlemsstaten kan endvidere vælge at afvise at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, hvis frakendelsen af førerretten ikke ville blive sanktioneret med en frakendelse af førerretten i henhold til udstedelsesmedlemsstatens lovgivning,



hvis frakendelsen er pålagt som følge af hastighedsoverskridelser, hvor hastighedsgrænsen er overskredet med mindre end 50 km i timen, eller hvor føreren på grund af sin alder ikke kan gøres ansvarlig for lovovertrædelsen.

Udstedelsesmedlemsstaten skal træffe den foranstaltning, der giver frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning eller træffe afgørelse om grund til undtagelse senest 15 dage efter modtagelsen af certifikatet.

I særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt for udstedelsesmedlemsstaten at overholde den frist, der er fastsat for anerkendelse, skal den underrette og høre overtrædelsesmedlemsstaten, men er fortsat forpligtet til straks at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning.

Forslaget indeholder endvidere forskellige bestemmelser om underretningsforpligtelser mellem medlemsstaterne og af den berørte fører.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure medlovgiver af forslaget. Europa-Parlamentets betænkning behandles i udvalget for transport og turisme (TRAN-udvalget). Europa-Parlamentets betænkning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at det af hensyn til trafiksikkerheden er vigtigt, at frakendelser af førerretten i Den Europæiske Union får EU-dækkende virkning. Dette kan kun opnås gennem et EU-retligt instrument. Afgørelsen om at udstede et kørekort eller at fratage førerretten ved at ophæve kørekortets gyldighed henhører under en medlemsstats suverænitet. Som sådan vil den EU-dækkende virkning af en frakendelse af førerretten altid afhænge af de foranstaltninger, der træffes af den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, og som ikke råder over de nødvendige oplysninger, retlige instrumenter eller incitamentet til at handle, medmindre EU griber ind.

Regeringens vurdering

Formålet med forslaget er at opnå virkning af førerretsfrakendelser på tværs af medlemsstaterne. Det er regeringens opfattelse, at direktivets formål bedre kan opnås på EU-plan frem for



medlemsstatsniveau. Regeringen vurderer på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Frakendelse af førerretten sker efter færdselsloven som en strafferetlig sanktion for forskellige overtrædelser af færdselsloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Frakendelsen kan ske betinget eller ubetinget og i visse tilfælde i form af et kørselsforbud. F.eks. frakendes førerretten betinget, hvis en fører har overtrådt de tilladte hastighedsgrænser med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover. Førerretten frakendes ligeledes betinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille på 0,51-1,20, eller hvis føreren har ført eller forsøgt at føre et motordrevet køretøj, mens føreren har haft et indhold af THC i blodet på 0,003 mg THC pr. kilogram blod.

Betinget frakendelse af førerretten sker på vilkår af, at føreren i en prøvetid på 3 år ikke fører motordrevet køretøj under omstændigheder, der kan føre til at førerretten skal frakendes. I de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret erstattes en betinget frakendelse af førerretten med et kørselsforbud.

I grove tilfælde af blandt andet hastighedsovertrædelser, spirituskørsel og narkokørsel sanktioneres føreren med en ubetinget frakendelse af førerretten. F.eks. frakendes førerretten ubetinget, hvis føreren har kørt med en hastighed på 200 km i timen eller derover, eller hvis føreren ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen overskrider de tilladte hastighedsgrænser med mere end 100 pct. En ubetinget førerretsfrakendelse idømmes også til førere, der har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille på over 1,20, eller førere, der har gjort sig skyldige i narkokørsel med undtagelse af visse former for kørsel med THC i blodet.

Ubetinget frakendelse af førerretten sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år. Ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller narkokørsel sker dog som udgangspunkt for et tidsrum af mindst 3 år.

En person med dansk kørekort, der er frakendt førerretten i Danmark, vil ikke længere være berettiget til at køre i udlandet.

I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort må ingen



personer være indehaver af mere end ét kørekort, ligesom en medlemsstat ikke må udstede et kørekort til en person, hvis førerret er begrænset, frakendt eller inddraget i en anden medlemsstat.

Førerretsfrakendelser, der er idømt af den medlemsstat, som har udstedt den oprindelige førerret, har således allerede i dag virkning i hele EU.

Førerretsfrakendelser, som idømmes af andre medlemsstater end udstedelsesmedlemsstaten, vil være territorielt begrænset til den pågældende medlemsstat. F.eks. vil en person med et dansk udstedt kørekort, der får frakendt sin førerret i Frankrig på grund af en overtrædelse begået i Frankrig, fortsat kunne føre bil i alle andre medlemsstater end Frankrig.

Førerretsfrakendelser, der udstedes af en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har udstedt kørekort til den pågældende person, har således ikke umiddelbar virkning i hele EU.

Ifølge færdselslovens § 134, stk. 1, finder lovens bestemmelser om straf og frakendelse af førerretten med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b, også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet.

Det følger endvidere af straffelovens § 11, at hvis en person, der har dansk indfødsret, er bosat i den danske stat eller har lignende fast ophold her i landet, i en fremmed stat straffes for en handling, der efter dansk ret kan medføre frakendelse eller fortabelse af kald eller erhverv eller anden rettighed, kan frakendelse heraf ske efter offentlig påtale her i landet.

Efter straffelovens § 11, jf. færdselslovens § 134, stk. 1, kan der således ske frakendelse af førerretten, hvis en dansk statsborger eller en person, der er bosat i Danmark m.v., i et andet land er straffet for en overtrædelse, der efter færdselsloven kan medføre frakendelse af førerretten.

Frakendelse af førerretten med virkning i Danmark for overtrædelser begået i udlandet (herunder tilfælde, hvor førerretten er frakendt i udlandet) kræver, at der af anklagemyndigheden rejses en sag ved domstolene med påstand om frakendelse af førerretten i Danmark.

Efter praksis rejses der som udgangspunkt ikke tiltale, hvis der er forløbet et år efter overtrædelsen blev begået. Ved gentagen overtrædelse af færdselslovens § 53 og/eller § 54 (spiritus- og



narkokørsel) rejses frakendelsessag dog normalt inden for to år fra gerningstidspunktet.

Frakendelsessag mod danske statsborgere, der på gerningstidspunktet og tidspunktet for tiltalerejsningen er fast bosiddende i udlandet, rejses kun, når der er særlig grundlag herfor.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget ventes at få lovgivningsmæssige konsekvenser. Graden af tilpasningsbehovene vil dog afhænge af direktivets endelige udformning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser.

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med indførelse af forpligtelsen til at tillægge frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, idet direktivet stiller ændrede krav til myndighedernes sagsbehandling i sager om visse frakendelser af førerretten, herunder navnlig i forhold til tidsfrister for behandlingen af sagerne.

Den administrative behandling af sager om frakendelse af førerretten mod danske kørekortindehavere på baggrund af en udenlandsk afgørelse involverer i dag både Færdselsstyrelsen og anklagemyndigheden. Udenlandske afgørelser, hvor danske kørekortindehavere er frakendt førerretten, modtages således i Færdselsstyrelsen, der videresender afgørelserne til Kriminalregisteret og anklagemyndigheden med henblik på vurdering af, om der skal rejses en sag ved domstolene med påstand om frakendelse af førerretten i Danmark.

Færdselsstyrelsen har også administrative opgaver i forbindelse med afgørelser, hvor udenlandske kørekortindehavere er frakendt førerretten i Danmark.

Selvom forslaget kun omfatter frakendelser pålagt på baggrund af "alvorlige trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser", vurderes kravene til de fastlagte procedurer i forslaget at indebære et væsentligt forøget ressourceforbrug hos de danske myndigheder.



Det skyldes navnlig kravet om, at de nationale myndigheder inden for en frist på 15 dage skal tage stilling til rækkevidden af en frakendelse af førerretten, der er pålagt en dansk kørekortindehaver i udlandet.

Derudover stiller forslaget krav om, at kørekortindehaveren løbende skal orienteres om sagens modtagelse og aføgelse, ligesom det må forventes, at de danske myndigheder vil skulle anvende betydeligt flere ressourcer på orientering af udenlandske myndigheder om de trufne afgørelser i frakendelsessager samt opfølgning herpå. Det vil navnlig være i tilfælde, hvor de danske myndigheder vurderer, at den udenlandske afgørelse ikke bør tillægges virkning i Danmark.

Justitsministeriet har angivet, at der vurderes at være begrænsede økonomiske konsekvenser på Justitsministeriets område, som håndteres inden for politiets anklagemyndighedens og domstolens eksisterende økonomiske rammer.

På det foreliggende grundlag skønnes det, at de samlede statsfinansielle konsekvenser udgør under 4 mio. kr.

Dertil bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

I det omfang forslaget medfører en nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken, vil forslaget have positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

Kommissionens konsekvensanalyse indeholder dog ikke data, der belyser, i hvilket omfang en udvidet virkning af førerretsfrakendelser vil medføre en nedgang i antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken.

Det er således ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.



Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at have andre væsentlige konsekvenser og ventes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 9. marts 2023 med frist for bemærkninger den 24. marts 2023.

Der har ikke været bemærkninger til forslaget.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generelt opbakning blandt medlemsstaterne til at arbejde videre med kompromisforslaget, men flere medlemsstater ser behov for enkelte justeringer.

Rådets Juridiske Tjeneste har den 28. februar 2024 afgivet udtalelse i sagen, hvor det konkluderes, at forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden, hvorfor den korrekte hjemmel er artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, der vedrører den fælles transportpolitik.

Samtidig konkluderes det, at medlemsstaterne ikke har kompetence til at gennemtvinge deres afgørelser om førerretsfrakendelser på andre medlemsstaters territorier på den måde, som fremgår af Kommissionens forslag.

Rådets Juridiske Tjeneste anfører dog, at en form for EU-dækkende virkning af førerretsfrakendelser kan opnås på andre måder. Rådets Juridiske Tjeneste har ikke angivet specifikt, hvordan forslaget kan ændres.

Det tidligere belgiske formandskab udarbejdede et kompromisforslag på baggrund af udtalelsen fra Rådets Juridiske Tjeneste. Efter kompromisforslaget er spørgsmålet om førerretsfrakendelser indarbejdet som en del af kørekortdirektivet. Forslaget behandles som en separat revision til den nye revision af kørekortdirektiv for ikke at forsinke behandlingen af kørekortdirektivet, hvor der er opnået generel indstilling.

I kompromisforslaget søges en EU-dækkende virkning af visse førerretsfrakendelser opnået ved en forpligtigelse for medlemsstaterne til at orientere om, når de frakender en borger fra en anden medlemsstat førerretten. En medlemsstat, der er orienteret om, at



en af dens borgere har fået frakendt førerretten i et andet land, er derefter forpligtet til at tage stilling til, om førerretten efter medlemsstatens nationale ret skal frakendes.

Det vurderes, at kompromisforslaget tager højde for de væsentligste problemer, som Danmark tidligere har haft i forhold til forslaget. Efter kompromisforslaget er der blandt andet ikke fastsat frister for at træffe afgørelser om førerretsfrakendelser, og de administrative procedurer, der er knyttet til informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne i sager om førerretsfrakendelse er væsentligt mindsket.

Det ungarske formandskab har udarbejdet en ny kompromistekst. Kompromisteksten tager udgangspunkt i det tidligere belgiske formandskabs tekst og indeholder hovedsageligt sproglige præciseringer.

Det ungarske formandskab forventer at kunne nå en generel indstilling for forslaget på rådsmødet for Transport, Telekommunikation og Energi (TTE-rådet) den 5. december 2024.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen forholder sig overordnet set positivt til initiativer, der har til hensigt at forbedre færdselssikkerheden i EU.

Regeringen noterer sig dog, at sager om overtrædelser af færdselsloven er straffesager, og frakendelse af førerretten er en strafferetlig sanktion.

Efter regeringens umiddelbare vurdering indeholder forslaget flere elementer, der har karakter af gensidig anerkendelse af domme og retsafgørelser vedrørende førerretsfrakendelser. Det har derfor givet anledning til tvivl, hvorfor Kommissionen har fremsat forslaget med hjemmel i artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, der vedrører den fælles transportpolitik, i stedet for artikel 82, stk. 1, i TEUF, om det retlige samarbejde i straffesager.

Forslaget giver derudover efter regeringens opfattelse anledning til tvivl på en række indholdsmæssige punkter, der vil have betydning for forslagets konsekvenser.

Det gælder navnlig forslagets bestemmelser om pligten til at tillægge varigheden af en førerretsfrakendelse i udlandet tilsvarende varighed i Danmark, forslagets anvendelsesområde i forhold til betingede frakendelser og mange medlemsstaternes forskellige



pointssystemer/klippekortsystemer, og flere forhold vedrørende forslagets frist for udstedelsesmedlemsstatens afgørelse om at tillægge en førerretsfrakendelse virkning i udstedelsesmedlemsstaten.

Som beskrevet i afsnit 9 er de bestemmelser, der tidligere har givet anledning til udfordringer for Danmark, enten udgået eller væsentligt omformuleret.

Samtidig er de administrative procedurer, der er knyttet til informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne i sager om førerretsfrakendelse væsentligt mindsket.

Det er vigtigt for regeringen, at disse ændringer fastholdes gennem forhandlingerne.

Kompromisforslaget tilgodeser generelt danske synspunkter, og regeringen finder derfor, at forslaget er på et acceptabelt niveau således, at Danmark kan stemme for den foreliggende tekst.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 10. maj 2023.

Forslaget har siden være forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering på møder den 26. maj 2023, 1. december 2023 og 12. juni 2024.

Forslaget blev forelagt for Folketingets Europaudvalg til indhentning af forhandlingsmandat den 28. juni 2024.