



FLYSELSKAPENES LANDSFORENING

Vår dato / Our date  
13.06.2005

Deres dato / Your date  
22.04.05

Vår referanse / Our reference  
sa

Deres referanse / Your reference  
05/735-BR

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

|                          |            |
|--------------------------|------------|
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET |            |
| AVD./SEK.: LS            | S.BEH.: BR |
| 15 JUNI 2005             |            |
| S.NR.: 05/735-9          | AVSKREVET: |
| ARKIVKOD: 741.0          |            |

### Høring av EU-kommisjonens forslag til forordning om rettigheter for passasjerer med redusert mobilitet

Flyselskapenes Landsforening (FL) viser til det tilsendte høringsbrevet av 22.04.05 der departementet ber om merknader til det fremlagte forslaget til forordning vedrørende rettigheter for passasjerer med redusert mobilitet (PRM). Vi blir spesielt bedt om å uttale oss om hvor ansvaret for PRM skal ligge, hos flyplasser/-drifter eller hos flyselskapene.

FL velger i tillegg å gi noen generelle kommentarer til det fremlagte forslaget utover ansvars plasseringen for passasjerer med utvidet hjelpebehov.

### De norske flyselskapene med rutetraffic med passasjerer oppfyller allerede forordningens krav


De aktuelle norske selskapene oppfyller i dag de kravene som denne forordningen tar sikte på å imøtekomme. Både Norwegian, SAS Braathens og Widerøe deltar i Flyplassgruppen i Avinor som er opprettet for å ivareta PRMs behov. Disse selskapene har gjennom dette samarbeidet med handicaporganisasjonene og Avinor inngått frivillige avtaler vedrørende PRM. Selskapene vil derfor ikke ha problemer med å tilpasse seg de kravene som kommer i forordningen. Med utgangspunkt i OSL: I dag stiller selskapene en kravspesifikasjon til sine handlingsagenter, som igjen stiller krav og kjøper tjenester direkte fra et firma som har spesialisert seg på denne typen service på flyplasser, Medema Easy Travel AS. I følge de norske selskapene fungerer dette i dag i all hovedsak bra, men at denne tjenesten som alle andre tjenester kan forbedres. På de mindre flyplassene har de andre løsninger, men som ivaretar de samme behovene.

### Ansvars plasseringen

FL er av den oppfatning at ansvaret for PRM skal ligge hos selskapene som allerede har et kontraktsforhold til passasjerer, men som også vil få søkelyset på seg hvis den forventede servicen ikke blir oppfylt av det foreslåtte flyplasskontoret for PRM. Det er kort sagt flyselskapets omdømme som blir skadelidende uansett flyplassens formelle ansvar. I forordningsforslaget argumenterer en for at disse passasjerene ikke må bli et offer for

F:\Høring 2005\SD-høring-EU-forordning-PRM.doc

ASSOCIATION OF NORWEGIAN AIRLINES

 NHO TILSLUTTET NÆRINGS LIVETS HOVEDORGANISASJON

Postadresse / Postal adress  
Postboks 5474, Majorstua  
0305 Oslo

Adresse / Adress  
Essendrops gt. 6  
0368 Oslo

Telefon / Telephone  
Nasjonalt 23 08 85 70  
International + 47 23 08 85 70

Telefax (FL) +47 22 56 57 90

konkurransen, og at det derfor er best å legge ansvaret til flyplassene. Dagens flyplasser er imidlertid ikke hevet over konkurransen, og denne konkurransen har tiltatt sterkt de siste årene.

Forordningen avgrensner seg til de store flyplassene. FL vil her presisere at de skandinaviske selskapene ut fra sine serviceerklæringer vil tilby PRM-tjenester også på de mindre flyplassene. Dette vil også tale for at ansvaret ligger hos selskapene slik at det blir likt regelverk og lik håndtering uansett flyplasstørrelsen.

FL ser det også som en fordel hvis det enkelte selskap kan yte service utover forordningens krav hvis selskapene ønsker dette. Ved å legge ansvaret til PRM-kontoret, blir selskapene avskåret fra å yte denne ekstraservicen. Definisjonen av hjelpetrengende kan ofte oppstå akutt, for eksempel en mor som reiser alene med to små barn som sovner og som er vanskelig å få vekket når hun skal forlate flyet. Mange eldre kan også vurdere hjelpebehovet annerledes når de står midt opp i reisen enn det de gjorde på forhånd; jfr. Kommisjonenes merknad om at flyplassen gjør ellers godt fungerende til hjelpetrengende. Det naturlige kontaktpunktet for slike behov som oppstår akutt, vil som regel være flyselskapet.

Ved uregelmessigheter som oppstår under reisen, vil det som regel være mer naturlig å kontakte selskapene som dermed kan ha bedre kontroll over den servicen som blir gitt kundene deres.

I Kommisjonenes diskusjonsnotat presiserer en at de aller fleste selskapene tar PRM-ansvar i dag, men de frykter at konkurransen gjør at selskapene i fremtiden vil redusere dette servicetilbudet. Til det er å si at denne sterke konkurransen i Europa har vært der fra luftfarten ble deregulert, og det uten at selskapene har redusert på denne servicen. At det er tryggere å legge PRM-ansvaret til flyplasser er ikke begrunnet i dagens virkelighet der disse i stigende grad kaster seg ut i konkurransen med bl.a. kommersielle samarbeidsavtaler, oppkjøp og krysseierskap. Kundene er sjelden tjent med å forholde seg til monopol slik disse PRM-kontorene vil bli.

### **Det foreslåtte forslaget skaper konkurransevridning**

FL er enig i intensjonen i forordningsforslaget om at dette skal gjelde alle flyselskap. Med den foreslåtte forordningen vil en imidlertid, på grunn av de avgrensningene som er satt, ikke "ramme" alle selskap likt, slik intensjonen for forordningen er. Ved å sette et nedre tak på 2 millioner reisende over flyplassen, vil dette gjøre at mange flyplasser, og dermed også flyselskap slipper unna ansvaret for denne passasjergruppen. I Skandinavia vil dette kravet totalt gjelde 8 flyplasser hvorav 4 i Norge: OSL, Værnes, Flesland og Sola. I dag flyr mange lavkostselskap konsekvent fra mindre flyplasser for å få et gunstigere avgiftsregimer, mens lavkostselskap som Norwegian, EasyJet og Sterling tar ikke slike hensyn og flyr fra en rekke større flyplasser. Slik dette forslaget er utformet, vil konkurranseulikheten både mellom selskapene og flyplassene øke. FL mener tvert om at en slik trafikkgrænse på flyplassene skaper økt konkurranse både mellom flyselskapene og selskapene. Intensjonene i forslaget til forordning blir dermed sterkt undergravd. FL vil derfor be Samferdselsdepartementet om å gå inn for at det ikke settes en slik grænse, alternativt at trafikktallet settes til for eksempel 500 000 reisende per år. Hvis en ikke får gjennomslag for dette synet i EU, bør det imidlertid ikke opprettes et særnorsk regelverk som pålegger alle norske flyplasser dette PRM-kravet.

FL er av den prinsipielle oppfatningen at reguleringen av internasjonal lufttrafikk skal ha like vilkår og derfor i størst mulig grad bør reguleres på globalt nivå gjennom ICAO. For tiden

pågår det arbeid med nye regler for håndteringen av PRM både i USA og i EU, og som er vesentlig ulike både med hensyn til organisering og finansiering. Størst mulig grad av harmonisering er viktig, også på dette området.

FL vil videre påpeke at luftfart som transportform underlegges stadig flere reguleringer, mens det går sakte med tilsvarende fokus på og inngrep overfor andre transportformer. Samlet er dette etter hvert blitt en stor konkurranseulempe for luftfarten sammenlignet med øvrige transportformer. FL registrerer derfor med tilfredshet at Kommisjonen i det minste er klar over at luftfarten, uavhengig av dette forordningsforslaget, på området passasjerrettigheter og service generelt overfor brukerne, allerede er avanserte sammenlignet med de øvrige transportsektorene.

### **Kostnadsdekningen**

FL er generelt uenige i den foreslåtte kostnadsinndekningen i form av en flyplassavgift basert på det enkelte selskaps trafikk tall ved flyplassen og uavhengig av hvor mange de hjelper. Selskapene foretrekker dagens ordning hvor de blir fakturert for de ytelsene som handlingagent/PRM-selskap yter på selskapets vegne, samt at de ellers dekker kostnadene for den servicen som selskapet yter PRM. FL prinsipielt i mot passasjerbaserte avgifter.

### **Passasjerens plikter**

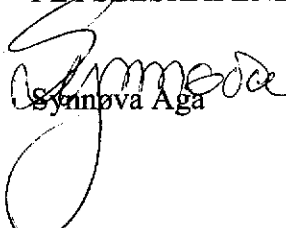
FL ser det som positivt at passasjerens plikt til å varsle sine hjelpebehov i forveien understrekes i notatet, men mener at dette ikke fremgår klart nok av selve forordningsteksten. Selskapene opplever i dag ikke så sjelden at den reisende (PRM) ikke dukker opp, og selskapet har da satt av store ressurser for å hjelpe. Tilsvarende er det mange passasjerer som bare dukker opp og forventer at selskapet skal stå klar med ekstraressursene umiddelbart.

### **Sanksjoner og klagenemnd**

Spørsmålet om klagenemnd ønsker vi å komme tilbake til, og ser det som fordelaktig om dette kunne sees i sammenheng med den permanente klagenemndsløsningen for EU-forordning 261/2004. Når det gjelder sanksjoner, forutsetter vi at Samferdselsdepartementet har samme standpunkt som for ovennevnte forordning, at dette innfører en ikke.

Med hilsen

FLYSELSKAPENES LANDSFORENING

  
Synnøve Aga 