Udskriftsdato: mandag den 12. januar 2026

KEN nr 9150 af 26/02/2021 (Gældende)

Ligebehandlingsnævnets afgørelse om handicap - adgangsbegrænsning - er handicap - parts- og vidneforklaringer

Ministerium: Social- og Boligministeriet	Journalnummer: 19-37011

Ligebehandlingsnævnets afgørelse om handicap - adgangsbegrænsning - er handicap - parts- og vidneforklaringer

J.nr. 19-37011

En kvinde, der har en muskelsygdom og bruger kørestol, indbragte en klage over, at hun var blevet afvist fra at køre med to busser. Der var tvivl om årsagen til og forløbet i forbindelse med, at kvinden først blev afvist fra at køre med den ene bus og senere – tilsyneladende efter først at være afvist – alligevel kom med den anden bus. Der var herunder uklarhed om forståelsen og indholdet af den kommunikation, der havde været mellem kvinden og chaufførerne. Det var på den baggrund nævnets vurdering, at denne uklarhed krævede bevisførelse i form af mundtlige parts- og vidneforklaringer. Nævnet kunne derfor ikke behandle klagen.

Den konkrete afgørelse

Klagen angår påstået forskelsbehandling på grund af handicap i forbindelse med, at klager blev nægtet adgang til to busser.

Ligebehandlingsnævnets afgørelse

Ligebehandlingsnævnet kan ikke behandle klagen, da en afgørelse af, om klager er blevet forskelsbehandlet på grund af handicap, kræver bevisførelse i form af mundtlige parts- og vidneforklaringer.

Sagsfremstilling

Klager har sygdommen Limb girdly dystrophy, som er en muskelsygdom, der giver muskelsvaghed og dårlig balance. Hun bruger elektrisk kørestol af typen ”Permobil F3”. Hun har brugt kørestol siden 2003.

Klagen er indbragt for nævnet mod indklagede 1, der er et trafikselskab, og mod indklagede 2, der er busoperatør.

Klager har for nævnet fremlagt et billede af en busbillet for tre voksne købt via mobiltelefon tirsdag den 21. maj 2019 kl. 17.48.

Den 21. maj 2019 om aftenen delte en af klagers bekendte sin korrespondance med klager på Facebook med følgende tilhørende opslag:

”Må man virkelig bare afvise passagerer i kørestol i Danmark? !

Jeg har lige fået disse måbende beskeder fra norske [klagers fornavn], som gæster [by]. Hun har muskelsvind og bruger kørestol ligesom jeg. Og hun er lige blevet nægtet at køre med en "tilgængelig" bus. To gange.

Jeg har prøvet det samme mange gange. Faktisk får jeg ondt i maven, når jeg er nødt til at tage en dansk bus, fordi jeg forventer at blive sendt væk og udstillet foran alle de andre passagerer - som aldrig griber ind.

Så nu vi er i valgkampen og taler om, at vi skal droppe privatbilismen for at redde klimaet - vil politikerne så svare på [klager]s spørgsmål: har os med handikap ingen rettigheder i Danmark, når det gælder kollektiv trafik?

Vi er #enmillionstemmer - vi vil ikke efterlades ved kantstenen hverken af bus [rute] eller i den her valgkamp. Så HJÆLP OS MED AT DELE! ”

Til opslaget var indsat et billede med vedkommendes korrespondance med klager:

Klager: ”Hei [navn] og [navn]. Jeg er i [by]. Skulle ta buss og ble nektet av to busser på rad (med ramper) å komme ombord med rullestolen. Er det vanlig her? Er ganske sjokkert. ”

Bekendt: ”Ja, det har jeg også prøvet. Flere gange. Det er fuldstændig vanvittigt. Går ud fra, at det ikke sker i Norge? ”

Klager: ”Så det er vanlig at det skjer her? Er det lov? ”

”De har ikke lov å nekte oss i Norge, men det kan sikkert skje der også”

”Men.. Godtar folk dette? Burde man ikke si fra (til media)? ”

”Jeg tror ikke det er lovlig (i EU)”

Bekendt: ”Ja man burde fanme”

”Må jeg dele den her tråd på Facebook? Hvilken bus var det? ”

Klager: ”Ja, bare del”

”Buss [rutenr.]”

”Fra [vejnavn]”

”Litt før kl. 18”

Bekendt: ”Ok laver et opslag lidt senere. Håber du er kommet godt frem? ”

Klager: ”Ja. Buss nummer to ga sig til slutt, efter mye om og men”

Bekendt: ”Godt. Men latterligt! ! ! ”

Klager: ”Men dette går ikke altså”

”Helt latterlig! ”

”Kan ikke finne os i dette”

”Vi HAR rettigheter”

I kommentarer til opslaget blev et daværende medlem af trafikselskabets bestyrelse nævnt. Bestyrelses-medlemmet skrev herefter i en kommentar til facebookopslaget:

”Jeg ser gerne på sagen hvis nogen vil være søde at skrive et par linjer om det på mail til mig: [e-mailadresse]”

Klagen blev modtaget i Ligebehandlingsnævnet den 30. juli 2019.

Klager fremsatte i klagen en påstand om betaling af en godtgørelse på 10.000 kr.

Klager har for nævnet fremlagt to erklæringer fra sine kolleger om episoderne. Erklæringerne er indhentet til brug for sagen i nævnet.

Klager har også fremlagt kopi af retningslinjer fra Din Offentlige Transports (DOT) hjemmeside:

”**Handicap adgangsforhold**

Handicap adgangsforhold samt medtagning af medhjælper og hjælpemidler

Medtagning af hjælpemidler

Du kan medtage kørestole, rollatorer og lignende gratis i bus, tog og metro på de dertil indrettede pladser. Det er en forudsætning, at personalet vurderer, der er plads.

Hvis samtlige pladser er optaget af kørestole, cykler, barnevogne eller rejsende med stor bagage, må du vente på næste bus, tog eller metro. Den passager som er steget på først med en kørestol eller lignende har fortrinsret - i toget har en kunde med pladsbillet dog ret til pladsen.

…

Busser

Du kan medtage kørestole og rollatorer i busserne. Du kan dog ikke medtage el-scooter (mini crosser).

I busser kan der højst være to enheder, med mindre andet er angivet i bussen. En enhed er en kørestol, barnevogn eller cykel. Som kørestolsbruger skal du selv sørge for at få

kørestolen ind og ud af bussen. Busser med trinløs indgang har specielle pladser til kørestole.

Kørestolen skal placeres i bussen, så du har ryggen mod kørselsretningen. Almindelige kørestole skal være bremset og spændt med sikkerhedssele, hvis der er installeret en sele i bussen. El-kørestole skal blot være bremset.

…"

Indklagede 1 har for nævnet fremlagt "Chaufførens servicehåndbog", der er udarbejdet af trafikselskabet. Det fremgår heraf bl.a.:

"Dig og dem der har brug for en ekstra hånd

Du skal tage særligt hensyn til handicappede og dårligt gående samt folk med barnevogn, klapvogn og cykel. De har gerne brug for lidt ekstra hjælp.

Sænk bussen så langt ned som muligt, når du ser disse kunder ved stoppestedet. En kørestolsbruger skal dog kunne komme ind i bussen ved egen eller en ledsagers hjælp.

Hvis en mor har besvær med at få barnevognen ind, så brug mikrofonen og spørg, om der ikke er nogen der kan hjælpe.

I busser kan der normalt højest være to enheder, med mindre andet er angivet. En enhed er en kørestol, barnevogn eller cykel. Er der ikke plads, må du pænt afvise kunden. Du kan også henvise til reglerne der findes på [hjemmeside].

Kniber det med pladsen, så bed kunderne gå længere bagud i bussen."

Parternes bemærkninger

Klager gør gældende, at de indklagede skal anerkende, at det var udtryk for forskelsbehandling i strid med handicapdiskriminationsloven, at klager blev nægtet ombordstigning på busser gentagne gange tirsdag den 21. maj 2019.

De indklagede skal in solidum betale en godtgørelse til klager på 10.000 kr. Subsidiært skal indklagede 1 betale en godtgørelse til klager på 10.000 kr. Mere subsidiært skal indklagede 2 betale en godtgørelse på 10.000 kr. til klager.

Klager gør gældende, at godtgørelsen bør fastsættes væsentligt højere end godtgørelsesniveauet på 5.000 kr. i andre sager om adgangsbegrænsning. Klager har henvist til nævnets afgørelser af 23. maj 2019 med sagsnr. 19-11405 og 18-64917. Klager blev afvist gentagne gange fra offentlig transport. Der blev dermed foretaget et centralt indgreb i klagers mulighed for at deltage i samfundslivet.

Tirsdag den 21. maj 2019 lidt før kl. 18 ventede klager på bybussen sammen med sine to kolleger. Der ankom to busser, som klager forsøgte at stige på.

Klager spurgte den første buschauffør, om hun måtte stige ombord. Buschaufføren nægtede imidlertid klager adgang til bussen. Klager spurgte chaufføren om årsagen dertil, hvortil chaufføren pegede på klagers kørestol.

Efterfølgende forsøgte klager at stige ombord på den næste bus. Buschaufføren nægtede i første omgang klager adgang til bussen med henvisning til den type kørestol, som klager benytter sig af og med henvisning til busselskabets retningslinjer. Efterfølgende ombestemte buschaufføren sig og åbnede busdøren for at give klager adgang til bussen. Klager steg herefter ombord med hjælp fra sine to kolleger og en anden medpassager.

Klager har tidligere medtaget sin kørestol ved benyttelse af de indklagedes busser. Både den første og den anden bus var forsynet med rampe, og der var derfor mulighed for at medtage kørestole. Der var ikke pladsmangel i busserne, da pladsen hverken i den første eller i den anden bus var optaget af barnevogne, rollatorer eller lignende.

Indklagede 1 er ansvarlig for de retsstridige afvisninger af klager. Indklagede 2 er solidarisk ansvarlig for den ulovlige forskelsbehandling.

Handicapdiskriminationsloven har til formål at forhindre diskrimination på grund af handicap og at fremme ligebehandling af mennesker med handicap på alle samfundsområder.

Indklagede 1 er en offentlig virksomhed etableret i medfør af lov om trafikselskaber § 1, stk. 2. I henhold til trafikselskabsloven og indklagede 1's vedtægter varetager indklagede 1 busdriften i det geografiske område. Indklagede 1 finansieres gennem billetindtægt og gennem tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Indklagede 1 har som led i sine aktiviteter fastsat rejseregler vedrørende adgangsforhold for personer med handicap og medtagning af hjælpemidler. Klager gør på den baggrund gældende, at indklagede 1 både har ansvaret for og kompetencen til at sikre en effektiv efterlevelse af disse rejseregler hos de enkelte operatører.

Et effektivt forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap forudsætter, at en offentlig virksomhed, der er oprettet med henblik på varetagelse af en væsentlig samfundsopgave som offentlig transport, ikke kan fraskrive sig ansvaret for at sikre ligebehandling af mennesker med handicap ved at uddelegere opgaver til private aktører.

Hertil kommer, at det efter dansk rets almindelige regler om hæftelse for erstatningsretlige krav er udgangspunktet, at der inden for kontraktforhold også pålægges ansvar for fejl begået af selvstændigt virkende tredjemænd.

Ved transport i form af kørsel med bybus betyder passagerens køb af en busbillet, at der foreligger en aftale mellem passageren og det trafikselskab, som sælger billetten. Uanset, at transporten er udliciteret til en privat aktør, har trafikselskabet i reglen ansvaret for rigtig opfyldelse af denne aftale.

Klager købte sin busbillet via app'en DOT Billetter, før hun forsøgte at stige ombord på de to busser. Den retsstridige handling fandt sted inden for kontraktforholdet mellem klager og indklagede 1, hvilket medfører hæftelsesansvar for den selvstændigt virkende operatør, indklagede 2.

Faktiske omstændigheder

Klager gør gældende, at hun blev udsat for ulovlig direkte forskelsbehandling på grund af handicap ved at blive nægtet ombordstigning med henvisning til kørestolen både ved det første og det andet forsøg på ombordstigning.

Afvisningen med henvisning til klagers kørestolstype havde direkte sammenhæng med hendes handicap, idet det kun er personer, der har en længerevarende alvorlig funktionsnedsættelse, der benytter sig af kørestole af den pågældende type.

Såfremt nævnet måtte nå frem til, at der ikke foreligger direkte forskelsbehandling, gør klager gældende, at hun blev udsat for ulovlig indirekte forskelsbehandling på grund af handicap både ved første og anden nægtelse af ombordstigning med henvisning til kørestolen, kørestolstypen og busselskabets retningslinjer.

Kravet om, at visse typer af kørestole ikke må tages med ombord på busser, må anses for en betingelse, der stiller personer med handicap ringere end andre personer.

Det følger af Din Offentlige Transports (DOT) egne regler, at der kan medtages kørestole, rollatorer og lignende gratis i bus, tog og metro på de pladser, der er indrettet hertil. Det følger endvidere af disse regler, at forudsætningerne for at medtage en kørestol er, at personalet vurderer, at der er plads i bussen, og at den elektriske kørestol kan bremses, når den placeres i bussen.

Det fremgår ikke af de offentliggjorte regler, at der gælder særlige regler for forskellige kørestolstyper.

Der forelå derfor ikke noget sagligt grundlag for at afvise klager.

Diskrimination på grund af handicap finder ikke kun sted i tilfælde, hvor der er noget at bebrejde den fysiske eller juridiske person, der har udøvet forskelsbehandlingen. Det kan lige såvel være afgørende, om en ringere behandling har haft den effekt at virke diskriminerende, selvom dette ikke var hensigten.

En fejladministration af rejsereglerne om adgangsforhold for personer med handicap og medtagning af hjælpemidler udgør i sig selv ulovlig forskelsbehandling på grund af handicap. Ulovlig forskelsbehandling forudsætter ikke forsæt til at forskelsbehandle fra chaufførernes side.

Hvis én eller begge af buschaufførerne eksempelvis afviste klager, fordi de fejlagtigt antog hendes kørestol for at være en el-scooter, så har denne handling ikke til formål at diskriminere. Fejlantagelsen og den deraf følgende afvisning førte imidlertid til, at klager blev behandlet ringere end andre passagerer på grund af sit handicap. En sådan afvisning må derfor også anses for ulovlig forskelsbehandling.

Kommentaren på Facebook fra det daværende medlem af indklagede 1's bestyrelse viser, at han var opmærksom på sagen. Han gav udtryk for, at han ville gå videre med sagen.

Foranlediget af klagers bekendtes facebookopslag kom klager i kontakt med sin partsrepræsentant. Partsrepræsentanten indgav klage til Ligebehandlingsnævnet den 30. juli 2019, dvs. mindre end to en halv måned efter, at hændelsen fandt sted.

Som følge af de gentagne afvisninger af klager er der påvist faktiske omstændigheder, som giver anledning til at formode, at der er udøvet forskelsbehandling i strid med handicapdiskriminationsloven.

Indklagede 1 har ikke løftet bevisbyrden for, at ligebehandlingsprincippet ikke er blevet tilsidesat.

Klager har henvist til Østre Landsret dom af 17. september 2018 (sag nr. B-1860-17 og B-1861-17), Ligebehandlingsnævnets afgørelse af 18. maj 2016 (j.nr. 2016-6811-05543) og Ligebehandlingsnævnets afgørelse af 4. februar 2011 (j.nr. 2500050-10).

Klager bestrider, at sagen angår nægtelse af rimelig tilpasning og manglende tilgængelighed, som anført af indklagede 1. Sagen bør derfor ikke afvises.

Klager havde ikke behov for særlige tilpasningsforanstaltninger fra buschaufførernes side. Hun var ledsaget af to kolleger, der kunne hjælpe hende med at lægge bussens rampe ud.

Klager blev heller ikke nægtet adgang til de to busser, fordi bussernes fysiske indretning og adgangsforhold var utilgængelig. Begge busser var lavgulvsbusser udstyret med ramper til brug for kørestolsbrugere. Klagers elektriske kørestol kan medtages i bybusserne. Afvisningerne skyldtes ikke pladsmangel.

De indklagede har desuden ikke løftet bevisbyrden for, at det var nødvendigt at nægte klager adgang til de to busser af hensyn til sikkerhedsmæssige krav.

Indklagede 1 (trafikselskabet) påstår principalt, at sagen skal afvises. Subsidiært påstår indklagede 1 frifindelse. Eventuel godtgørelse bør fastsætte til et mindre beløb end 10.000 kr. Der var ikke tale om gentagne afvisninger, idet den anden bus efter forklaringerne medtog klager.

Indklagede 1 er et trafikselskab, som har udliciteret busdriften til private busoperatører, som også har chaufførerne ansat. Indklagede 1 har ikke direkte kontakt med de enkelte chauffører, har ikke arbejdsgiveransvar i relation til chaufførerne og har dermed ikke instruktionsbeføjelse over for operatørernes chauffører.

Det er den enkelte operatør, der er ansvarlig, hvis der sker overtrædelser af lovgivningen i forbindelse med driften, herunder overtrædelser af færdselsloven. Indklagede 1 sagsbehandler dog alle henvendelser om chauffører i samarbejde med den personaleansvarlige hos operatøren, der betjener den specifikke linje.

Indklagede 2 vandt som operatør efter udbud kontrakten på buskørsel omfattende den linje, som klagen angår. Indklagede 2 stod derfor for driften af den pågældende rute. Busserne er ejet af indklagede 2, og chaufførerne er ansat hos indklagede 2. Indklagede 2 har som arbejdsgiver instruktionsbeføjelse over chaufførerne.

Afvisningspåstanden

Indklagede 1 er ikke rette indklagede, idet indklagede 1 ikke er ansvarlig for eventuelle overtrædelser af handicapdiskriminationsloven.

Virkeliggørelsen af formålet i handicapdiskriminationslovens § 1 tilsiger, at ansvarssubjektet efter loven er den, der handler i strid med loven. Dette er som udgangspunkt den, der er ansvarlig for den retsstridige handling eller undtagelse, hvilket i denne sag er chaufførerne.

Efter bemærkningerne til lovforslagets § 2 er dette også udgangspunktet. Det fremgår samtidig af bemærkningerne: *"Hvem, der helt konkret hæfter for et krav om godtgørelse, fastlægges ikke med denne bestemmelse. Dette skal afgøres i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om hæftelse for erstatningsretlige krav."*

Det fremgår endvidere af forarbejderne til lovforslagets § 2: *"Det er således uden betydning, om overtrædelsen er begået af ledelsespersoner eller af ansatte, når det begåede forhold kan betragtes som led i myndighedens eller virksomhedens aktivitet. Det vil således være virksomheden, som vil blive holdt ansvarlig."*

Da den angivelige overtrædelse i givet fald er begået af chaufføren, er den efter loven og forarbejderne ansvarlige virksomhed indklagede 2.

I forholdet mellem ansatte og arbejdsgiver efter DL 3-19-2 hæfter indklagede 2 som arbejdsgiver for ansvarspådragende fejl begået af indklagede 2's medarbejdere. Indklagede 1 har ikke ledelsesbeføjelse i forhold til chaufførerne.

Indklagede 1 hæfter ikke efter dansk rets almindelige regler for en selvstændigt virkende tredjemand som indklagede 2. Det samme gør sig gældende i tilfælde af uheld eller skader efter eksempelvis færdselsloven, hvilket også fremgår af indklagede 2's rejseregler.

Der er ikke belæg for, at hverken indklagede 1 som udbyder af kontrakten med den pågældende buslinje eller indklagede 2 som ansvarlig for tilrettelæggelsen af chaufførernes arbejde, selvstændigt og direkte har handlet ansvarspådragende i forbindelse med chaufførernes påståede retsstridige afvisning af klager.

Indklagede 1 kan kun gøres ansvarlig, hvis indklagede 1 som udbyder har fastsat krav til leverandøren, der er kritisable efter handicapdiskriminationsloven. Det har indklagede 1 ikke. Tværtimod stillede indklagede 1 i udbudsmaterialet krav om, at busser skal kunne medtage kørestole.

Indklagede 1 har med angivelserne i servicehåndbogen formuleret klare og anvendelige retningslinjer, der i et tydeligt sprog gør det klart for chaufførerne, at der skal tages særlige hensyn til kørestolsbrugere.

Indklagede 1 afviser klagers påstand om, at indklagede 1 har fraskrevet sig ansvaret for behandling af mennesker med handicap ved at uddelegere opgaven til en privat aktør. Indklagede 1 har lovligt efter udbud indgået kontrakt med en anerkendt leverandør, der er forpligtet af handicapdiskriminationsloven i samme omfang som indklagede 1.

Frifindelsespåstanden

Til støtte for den subsidiære påstand om frifindelse gør indklagede 1 gældende, at klager ikke har været udsat for hverken direkte eller indirekte forskelsbehandling på grund af sit handicap.

Indklagede 1 var ikke før modtagelsen af klageskriftet den 28. august 2019 bekendt med den påståede hændelse, der skulle havde fundet sted den 21. maj 2019.

Såfremt klager havde kontaktet indklagede 1 umiddelbart efter hændelsen, havde det været muligt at indhente videoovervågning og opnå kontakt til de chauffører, der kunne have kendskab til episoden. Det har ikke været muligt for indklagede 1 gennem indklagede 2 at finde frem til de pågældende chauffører. Ingen af de adspurgte chauffører kan huske en sådan episode. I busserne slettes videoovervågning automatisk efter maksimalt 30 dage.

Hverken klager, hendes bekendt eller andre har gjort indklagede 1 bekendt med sagen og dermed givet indklagede 1 anledning til eller mulighed for at undersøge forholdet forud for klagen.

Det pågældende daværende bestyrelsesmedlem tog ikke sagen op i indklagede 1's bestyrelse eller rejste sagen over for indklagede 1 på anden måde. Det forhold, at det daværende medlem af indklagede 1's bestyrelse blev "tagget" i et facebookopslag og kortfattet kommenterede opslaget med en henvisning til at sende en e-mail, medfører ikke forpligtelser for hverken indklagede 1 eller bestyrelsesmedlemmet.

Klager har således ikke sandsynliggjort, at eventuel afvisning skulle være udtryk for direkte eller indirekte forskelsbehandling på grund af handicap. De ensidigt indhentede vidneerklæringer kan ikke udgøre det fornødne bevis for bestridte handlinger, navnlig ikke når der ikke er givet oplysninger, der muliggør identifikation af bus og chauffør. Indklagede 1 og andre trafikselskaber efterlades uden rimelig mulighed for at frigøre sig for ansvar, hvis et bevismæssigt grundlag som det foreliggende anses for tilstrækkeligt af Ligebehandlingsnævnet.

Indklagede 2's chauffører møder dagligt tusindvis af passagerer. Det er ikke usædvanligt for dem at måtte afvise passagerer på grund af fyldte busser, særligt på de travle linjer som den, klager ønskede at køre med.

Der findes således saglige grunde til, hvorfor en af indklagede 2's chauffører kunne have afvist klager. Det kunne f.eks. være, at bussen var fyldt med passagerer, at pladsen til kørestole, cykler og barnevogne var fyldt (hvilket man ikke altid kan se udefra, når man er ved at stige ind i bussen), at chaufføren skønnede, at der ikke var plads nok i bussen, at chaufføren fejlfortolkede kørestolens størrelse og model og troede, at denne var en elscooter (minicrosser), der ikke må medbringes i bussen, og at chaufføren i den første bus med sine håndtegn havde til hensigt netop at henvise passagerer til den næste bus, der ifølge passageren kom lige efter, som muligvis havde bedre plads mv.

Såfremt en bus er bagud i køreplanen, og busserne på linjen ligger lige efter hinanden, er det normalt, at den forreste bus alene holder stille ved busstoppestedet for at sætte eventuelle passagerer af for derefter at køre videre uden optag af yderligere passagerer med henblik på at indhente tabt tid i køreplanen.

Som følge af det sene tidspunkt for indgivelsen af klagen har indklagede 1 fortabt muligheden for at undersøge, hvorvidt der forelå én af de nævnte saglige grunde.

Chaufførerne er ikke berettiget til at forlade førersædet for at hjælpe kørestolsbrugere. Busserne er indrettet med lift til selvbetjening. Det fremgår direkte af retningslinjerne fra DOT, at kørestolsbrugere selv skal sørge for at få deres kørestol ind og ud af busserne. Chaufførerne skal således ikke foretage sig noget i anledning af medtagningen af en kørestolsbruger.

Chaufførerne er instrueret i at udvise særlig opmærksomhed over for kørestolsbrugere. Chaufførerne har ikke nogen interesse i at køre forbi eller afvise en kørestolsbruger. Afvisninger/forbikørsler er almindeligt forekommende og nødvendige. Der var i 2018 og 2019 kun én klage fra en kørestolsbruger over afvisninger/forbikørsler. Indklagede 1 gør et stort arbejde for at sikre personer med handicap god transport på lige fod med alle andre.

Særligt for så vidt angår den beskrevne afvisning i bus nummer to gør indklagede 1 gældende, at chaufføren ifølge klager netop argumenterede for, at afvisningen skyldtes en opfattelse af, at der ikke var tale om en kørestol men en ulovlig elscooter/minicrosser. Dette er ikke direkte eller indirekte forskelsbehandling men blot udtryk for, at chaufføren fulgte de sikkerhedsmæssige retningslinjer. Om end der henset til de konkrete omstændigheder kan være administreret forkert, vil det i givet fald ikke være i strid med diskriminationsforbuddet.

Ud fra klagers beskrivelse af hændelsesforløbet endte det netop med, at chaufføren tillod klager adgang, da chaufføren blev opmærksom på, at der ikke var tale om en ulovlig elscooter/minicrosser.

Indklagede 1 har desuden henvist til præambel 8 i buspassagerforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011), der skal fortolkes i lyset af artikel 9 i FN's handicapkonvention. Hensynet til sikkerhedsmæssige årsager eller køretøjernes infrastrukturelle udformning er saglige grunde, der vægter tungere end den enkeltes ret til tilgængelighed i busserne.

Indklagede 1 har også henvist til artikel 9 i buspassagerforordningen om en egentlig befordringsret for personer med handicap og til artikel 10 om undtagelser og særlige bestemmelser.

Med henvisning hertil overlades der et betydeligt skøn til transportøren i forbindelse med vurderingen af de sikkerhedsmæssige krav i forhold til buskørslen.

Handicapdiskriminationsloven indebærer ikke en pligt til rimelig tilpasning eller tilgængelighed. Klager har derfor ikke mulighed for at indbringe klagen for nævnet og at få medhold i den indbragte klage, idet sagen netop vedrører påstande om forskelsbehandling som følge af manglende rimelig tilpasning og tilgængelighed.

Indklagede 2 (busoperatøren) gør gældende, at klager hverken har været udsat for direkte eller indirekte forskelsbehandling på grund af sit handicap.

Indklagede 2 har tilsluttet sig de argumenter, der er fremført af indklagede 1.

Indklagede 2 blev første gang bekendt med den påståede hændelse, da indklagede 1 efter at have modtaget klagen kontaktede indklagede 2 den 5. september 2019, knap fire måneder efter den påståede hændelse.

Indklagede 2 har ikke været i stand til at indhente videomateriale, der kan bekræfte den påståede hændelse, da videomateriale slettes efter maksimalt 30 dage.

Indklagede 2 har forsøgt at finde frem til de pågældende chauffører. Ingen af de adspurgte chauffører har imidlertid kunnet erindre en episode som den påståede. Dette kan dog være en naturlig følge af, at indklagede 2's chauffører dagligt møder tusindvis af passagerer, og at chaufførerne jævnligt må afvise passagerer eksempelvis grundet pladsmangel. Dette forekommer naturligvis hyppigere på de travle buslinjer, som den klagen angår.

Som fremført af indklagede 1 kan der være adskillige årsager til, at chaufføren kan have afvist klager som påstået. Indklagede 2 kan grundet den lange tid fra den påståede hændelse til fremsendelse af klagen ikke redegøre for, hvad der har ligget til grund for netop den påståede afvisning.

Afvisning af passagerer er helt normalt i driften af den kollektive bustrafik. Indklagede 2 må dagligt afvise passagerer af hensyn til at undgå overfyldte busser og dermed bevare en tilstrækkelig færdselssikkerhed.

De mulige saglige og objektive grunde til den påståede afvisning af klager kan være:

a) At bussen var fyldt med passagerer,
b) At bussens pladser til kørestole, cykler eller barnevogne var fyldt,
c) At chaufføren vurderede, at der ikke var plads nok i bussen,
d) At chaufføren fejlfortolkede kørestolen og troede, at der var tale om en el-scooter (minicrosser), der ikke må medbringes i bussen,
e) At chaufføren i den første bus havde til hensigt med sine håndtegn netop at henvise klager til bus nr. 2, der ifølge klager kom lige efter, og som muligvis havde bedre plads.

Såfremt en bus er bagud i køreplanen, og busserne ligger lige efter hinanden, er det normal praksis på de travle buslinjer, at den forreste bus alene holder stille ved et busstoppested for at sætte passagerer af. På den måde bliver antallet af passagerer i hver bus fordelt bedre.

Flere af ovenstående saglige begrundelser kunne være blevet undersøgt og be- eller afkræftet, hvis klager eller klagers partsrepræsentant havde henvendt sig tidligere.

Formodningen må være, at der også i denne sag har været en saglig og objektiv begrundelse bag den påståede afvisning. Indklagede 2 har ingen kommercielle interesser i at forskelsbehandle passagerer.

Indklagede 2 mener på denne baggrund ikke, at klager har påvist faktiske omstændigheder, der kan lede til en formodning om, at der er sket en forskelsbehandling ved den påståede hændelse.

Det kan under ingen omstændigheder være udtryk for hverken direkte eller indirekte diskrimination, såfremt chaufføren i den sidste bus, som medtog klager, ikke hjalp hende med at betjene kørestolsram-

pen. Dette vil derimod være fuldt i overensstemmelse med Din Offentlige Transports (DOT) retningslinjer, hvoraf det fremgår, at man som kørestolsbruger selv skal sørge for at få kørestolen ind og ud af bussen. Chaufføren er ikke berettiget til at forlade førersædet for at hjælpe passageren.

Klager har således ikke sandsynliggjort, at en eventuel afvisning fra buschaufførens side skyldes hverken direkte eller indirekte forskelsbehandling på grund af handicap.

Ligebehandlingsnævnets bemærkninger og konklusion

Ligebehandlingsnævnet behandler klager over forskelsbehandling på grund af handicap uden for arbejdsmarkedet efter lov om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap (handicapdiskriminationsloven).

Det fremgår af handicapdiskriminationsloven, at ingen må udsætte en anden person for direkte eller indirekte forskelsbehandling på grund af dennes handicap. Forbuddet mod forskelsbehandling gælder for al offentlig og privat virksomhed på alle områder i samfundet. Forbuddet gælder dog ikke for udøvelse af aktiviteter af rent privat karakter.

Der foreligger direkte forskelsbehandling, når en person på grund af dennes handicap behandles ringere, end en anden person bliver, er blevet eller ville blive behandlet i en tilsvarende situation.

Der foreligger indirekte forskelsbehandling, hvis en tilsyneladende neutral bestemmelse, betingelse eller praksis vil stille personer med handicap ringere end andre personer.

Det følger af handicapdiskriminationslovens forarbejder, at vurderingen af lovens anvendelsesområde skal tage udgangspunkt i begrebet handicap i forskelsbehandlingsloven (lov om forbud mod forskelsbehandling på arbejdsmarkedet mv.).

Begrebet ”handicap” i forskelsbehandlingsloven og det bagvedliggende EU-direktiv fortolkes i overensstemmelse med EU-Domstolens og Højesterets praksis.

Handicapbegrebet inden for arbejdsmarkedet omfatter herefter langvarige begrænsninger som følge af bl.a. fysiske, mentale eller psykiske skader, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre den berørte person i fuldt og effektivt at deltage i arbejdslivet på lige vilkår med andre arbejdstagere. Også funktionsbegrænsninger af denne karakter, som skyldes en helbredelig eller uhelbredelig sygdom, kan være omfattet.

Der henvises bl.a. til EU-Domstolens domme af 11. april 2013 i sagerne C-335/11 og C-337/11 (Ring og Werge), 1. december 2016 i C-395/15 (Daouidi) og 9. marts 2017 i C-406/15 (Milkova) samt Højesterets domme af 22. november 2017 i sagerne 300/2016 og 305/2016 trykt i UfR2018. 830H og UfR2018. 853H.

I sager om forskelsbehandling på grund af handicap uden for arbejdsmarkedet må nævnet på den baggrund foretage en vurdering af, om en skade eller sygdom konkret har medført sådanne langvarige funktionsbegrænsninger, at den berørte person er forhindret i at fungere på lige vilkår med andre personer

i en tilsvarende livssituation. Ved denne vurdering vil indholdet af fremlagte lægejournaler, kommunale akter, skoleudtalelser mv. indgå.

Klager skal godtgøre, at hun på tidspunktet for den påståede forskelsbehandling havde et handicap i lovens forstand.

Efter oplysningerne i sagen har klager, der er diagnosticeret med muskelsygdommen Limb girdly dystrophy, og som bruger kørestol, et handicap omfattet af handicapdiskriminationsloven.

Hvis en person, der anser sig for krænket, påviser faktiske omstændigheder, som giver anledning til at formode, at der er udøvet forskelsbehandling, påhviler det modparten at bevise, at der ikke er sket ulovlig forskelsbehandling.

Nævnet lægger til grund, at klager og hendes to kolleger indledningsvis blev afvist fra at køre med to busser på den pågældende busrute tirsdag den 21. maj 2019 omkring kl. 18. Efterfølgende medtog den sidste bus klager og hendes kolleger. Oplysningen fra klager herom støttes af den besked, som klager sendte til en af sine bekendte umiddelbart efter afvisningen.

Klager har i klagen af 30. juli 2019 oplyst, at hun blev nægtet adgang til busserne med henvisning til sin kørestol. Klager har også oplyst, at der var plads i busserne til kørestolen.

De indklagede har oplyst, at ingen af de adspurgte chauffører kan erindre en episode som den, klagen angår, og at bussernes videoovervågning slettes automatisk efter maksimalt 30 dage. De indklagede har endvidere oplyst, at der kan være flere årsager til, at passagerer nægtes adgang til busser på den travle linje, som klager ønskede at køre med.

Det er nævnets samlede vurdering, at der er tvivl om årsagen til og forløbet i forbindelse med, at klager først blev afvist fra at køre med den ene bus og senere – tilsyneladende efter først at være afvist – alligevel kom med den anden bus. Der er herunder uklarhed om forståelsen og indholdet af den kommunikation, der har været mellem klager og chaufførerne.

Det er på denne baggrund nævnets vurdering, at denne uklarhed kræver bevisførelse i form af mundtlige parts- og vidneforklaringer.

En sådan bevisførelse kan ikke foregå ved nævnet, men må i givet fald ske ved domstolene.

Nævnet kan derfor ikke behandle klagen.

Retsregler

Afgørelsen er truffet efter følgende bestemmelser:

Lov om Ligebehandlingsnævnet

– § 1, stk. 1, og stk. 5, om nævnets kompetence

– § 8, om nævnets afvisning af klagen
– § 9, stk. 1, om klagebehandling
– § 12, stk. 1, om klagebehandling

Handicapdiskriminationsloven

– § 2, om lovens anvendelsesområde
– § 5, stk. 1-3, om forbud mod forskelsbehandling
– § 10, om delt bevisbyrde