

754

**UDENRIGSMINISTERIET**

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

14. april 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik, KOM(2004) 143 endelig.

*P. H. Orskov*



Dato : 13. april 2004  
J.nr. :  
Sagsbeh. : HSc, lokaltelefon 23317  
Org. enhed : 6. Kontor

## Grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international tog trafik, KOM(2004) 143 endelig

### Resumé

*Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagererne på internationale jernbaneforbindelser. Forslaget sigter mod at ligestille rettighederne for passagerer i togtrafikken med de nuværende rettigheder for flypassagerer. Forslaget indeholder krav vedrørende: Jernbanevirksomhederne erstatningsansvar i forhold til passagerne ved eventuelle ulykker, aflysninger og forsinkelser, informationsniveauet til passagerne før, under og efter rejsen og herunder også jernbanevirksomhedernes forpligtelse til at varetage salg af billetter til internationale rejser, handicaptilgængeligheden samt et organ, der skal være ansvarlig for gennemførelsen af forordningen.*

### 1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafik inden for fire overordnede områder:

*Erstatningsansvar:* Jernbanevirksomhederne gøres erstatningspligtige over for passagerne ved ulykker, der medfører skader eller død. Forsikringsdækningen skal være på minimum 310.000 EUR pr. passager. Jernbanevirksomhederne gøres samtidig erstatningspligtige over for beskadiget bagage. Ved forsinkelser i ankomsttidspunktet, som overskrider en time eller ved forsinkelser, der medfører, at passageren ikke når et korresponderende tog, er jernbanevirksomheden pligtig til at yde enten økonomisk kompensation og/eller refundere passagerens udgifter til kost og logi frem til næste korresponderende tog. Sidstnævnte gælder dog ikke, såfremt årsagen til

forsinkelsen skyldes forhold, som operatøren ikke kunne have forudset eller forhindret.

*Informationsniveau:* Jernbanevirksomhederne skal inden rejsen levere information om køreplaner, der sikrer den hurtigste forbindelse mellem to destinationer samt om den billigste forbindelse. Der skal herunder også informeres om det forventede serviceniveau under rejsen. Under rejsen skal jernbanevirksomheden bl.a. informere om eventuelle forsinkelser, mulige videre forbindelser samt om servicen og sikkerheden ombord. Efter rejsen skal operatøren bl.a. oplyse om klagevejledning. Jernbanevirksomhederne skal generelt sikre, at offentligheden informeres om aflysninger af internationale tog.

Det følger af forslaget, at jernbanevirksomheder og salgsgenter skal sælge billetter til internationale togrejser til såvel "hovedjernbanestationer" som til visse andre jernbanestationer, der betjener national fjerntrafik.

*Handicaptilgængelighed:* Stationsforvalteren skal sikre den nødvendige assistance til ind- og udstigning for bevægelseshæmmede, hvis assistancen er bestilt minimum 24 timer, før assistancen behøves. Hvis assistancen bestilles mindre end 24 timer, før den behøves, skal stationsforvalteren så vidt muligt sørge for den fornødne assistance.

*Implementering af forordningen:* Hvert medlemsland skal nedsætte et organ, der sikrer implementeringen af forordningen. Organet skal informere om egne beslutningsprocesser og -principper til de øvrige medlemslande for at fremme koordinationen af beslutningsprocessen. Organet skal være uafhængigt af bl.a. infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, og skal desuden fungere som klageinstans for passagerer.

## **2. Gældende dansk ret**

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003.
- Bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning
- Bekendtgørelse nr. 71 af 18. september 1985 om konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF), med dertil knyttede akter

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

***Institutioner, virksomheder og organisationer:***

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, Danmarks Transport-Forskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

***4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser***

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Forslaget vurderes ikke at indeholde bestemmelser, der er i konflikt med gældende dansk ret, men der vil formentlig være behov for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Der vil således skulle foretages ændringer i Lov om jernbanevirksomhed m.v. og bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning.

For så vidt angår bekendtgørelsen om international jernbanebefordring (COTIF) vil der allerede skulle foretages en ændring af bekendtgørelsen i forbindelse med Danmarks ratifikation af Vilnius protokollen fra 1999, der er seneste ændring til COTIF traktaten.

Forslaget vurderes ikke at indebære statsfinansielle konsekvenser.

***5. Samfundsøkonomiske konsekvenser***

Forbrugerne sikres med forslaget bedre rettigheder. De forbedrede forhold forventes at have en positiv effekt på antallet af passagerer i den internationale togtrafik. Med en ændret demografisk fordeling i de europæiske lande med en voksende andel af ældre i befolkningen skønnes toget på sigt at blive et attraktivt befordringsmiddel som alternativ til bil og bus. Da den internationale passagertogtrafik til og fra Danmark er meget beskedent, forventes forslaget ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

### ***6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet***

Kommissionen anfører, at da forslaget sigter mod at forbedre passagernes rettigheder og det generelle serviceniveau i den internationale togtrafik, skønnes medlemslandene ikke i stand til i tilstrækkeligt omfang at sikre gennemførelse af sådanne regler. Behovet for koordination i den internationale passagertogtrafik understøtter nødvendigheden af at reglerne gennemføres på Fællesskabsplan.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet.

### ***7. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget***

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004.