



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.09.2006  
KOM(2006) 517 endelig

2004/0049 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets  
forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets  
forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser**

**1- SAGSFORLØB**

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2004) 143 endelig udg. 2004/0049 (COD)):	3. marts 2004
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	9. februar 2005
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling: A6 – 0123/2005	28. september 2005
Fælles holdning vedtaget:	24. juli 2006

**2- FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Forslaget vedrørende internationale jernbanepassagerers rettigheder er den ene af fire foranstaltninger, som er foreslået inden for rammerne af den tredje jernbanepakke (de andre foranstaltninger har til formål at etablere et certificeringssystem for togførere, forbedre jernbanegodstjenestens kvalitet og åbne den internationale personbefordring i EU for konkurrence fra den 1.1.2010).

Forslagets formål er at fastlægge passagerers rettigheder og forpligtelser for at forbedre den internationale jernbanepassagertransports effektivitet og attraktivitet. Der fastsættes bestemmelser om minimumskrav til de oplysninger, passagererne skal have før, under og efter rejsen, om kontraktbetingelser, om jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, erstatningsansvar og andre følger af forsinkelser eller aflysninger, om betingelserne for assistance til bevægelsehæmmede personer, kvalitetsstandarder, risikostyring og endelig om, på hvilke betingelser jernbanevirksomhederne skal samarbejde for at opfylde forordningens formål.

Jernbanepassagerernes rettigheder bygger i vidt omfang på de eksisterende internationale retssystemer på området, og især på konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF/CIV) og på fællesskabsregler angående luftfartspassagerers rettigheder.

### 3- BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet har med enstemmighed foretaget en række generelle ændringer i forhold til Kommissionens forslag; de kan accepteres, fordi de vil sikre, at målene nås.

For det første reviderer Rådet **forordningens struktur** og udskiller tydeligt otte kapitler (I - Almindelige bestemmelser, II - Befordringskontrakt, oplysninger og billetter, III - Jernbanevirksomhedens erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage, IV - Forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning, V - Bevægelseshæmmede personer, VI - Sikkerhed, klager og servicekvalitet, VII - Håndhævelse og VIII - Afsluttende bestemmelser). Antallet af bilag er nedbragt fra fire til tre, idet bilag I og II i Kommissionens forslag er tilpasset og føjet sammen i II, bilag II er indarbejdet i teksten (erstatning ved forsinkelse), og COTIF/CIV-bestemmelserne af relevans for kapitel II, III og V bliver bilag I.

Rådet bekræftede i vidt omfang det **anvendelsesområde**, som Kommissionen havde stillet forslag om ("internationale rejser", som er en eller flere personbefordringstjenester med jernbane, hvoraf mindst én skal være international, i henhold til en enkelt befordringskontrakt), anvendelsen af kapitel IV om forsinkelser begrænses til internationale forbindelser, og anvendelsesområdet for kapitel V om bevægelseshæmmede personer er udvidet til også at omfatte indenlandske rejser på internationale forbindelser. Rådet tilpassede således de forskellige kapitlers anvendelsesområde i henhold til deres respektive behov.

I strid med Kommissionens forslag begrænser Rådet og Europa-Parlamentet operatørens pligt til at tilvejebringe **billetter**, gennemgående billetter og rejseoplysninger i EU's samlede jernbanenet, til de tilfælde, hvor sådanne oplysninger eller billetter er til rådighed for den operatør, der modtager forespørgslen.

Rådet og Europa-Parlamentet ønsker imidlertid, at der etableres et EU-dækkende **edb-informations- og edb-reservationssystem** til jernbanetransport, der vil gøre adgangen til oplysninger, billetter og reservationer på internationale forbindelser mere forbrugervenlig. Det relevante lovgivningstiltag vil blive behandlet i en komitologiprocedure, som iværksættes på grundlag af et forslag, der udarbejdes med bistand fra det europæiske jernbaneagentur.

I overensstemmelse med en lignende anmodning fra Europa-Parlamentet lader Rådet i de fleste henseender de respektive COTIF/CIV-bestemmelser træde i stedet for Kommissionens forslag vedrørende jernbanevirksomheders erstatningsansvar over for passagerer eller bagage i tilfælde af ulykker og beskadigelse på grund af forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning. Selv om denne fremgangsmåde begrænser passagerers ret til skadeserstatning betydeligt, kan Kommissionen acceptere denne ændring. Når der er høstet erfaringer med anvendelsen af den nuværende retsakt, vil Kommissionen eventuelt tage emnet op til fornyet overvejelse. I modsætning til Europa-Parlamentet svækker Rådet anmodningen om et obligatorisk minimumsforsikringsbeløb til dækning af erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

På grundlag af en lignende anmodning fra Europa-Parlamentet foreslår Rådet en forenkling af Kommissionens oprindelige forslag om en ramme for **ad hoc-kompensation og assistance i tilfælde af forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning** for at lette anvendelsen af denne til fordel for passagererne. Kommissionen er helt enig i denne forenkling.

Generelt set er Rådet meget positivt indstillet over for **bevægelseshæmmede personers** rettigheder. Det tilstræber at udvide rettighedernes rækkevidde og gøre deres anvendelse mere

praktisk og forudsigelig; samtidig begrænser det dog nogle af stationsledernes og jernbanevirksomhedernes pligter. Generelt set er Kommissionen enig i ændringen. Den beklager imidlertid en af de foreslåede ændringer angående sidste punktum i artikel 19, stk. 1, hvorved en stationsleder får mulighed for at begrænse den allerede indrømmede assistance på grund af rent kommercielle hindringer. Europa-Parlamentet har forelagt ændringsforslag, som går videre end dette forslags anvendelsesområde, f.eks. i form af forpligtelser med henblik på at lette adgangen til det rullende materiel og stationer, hvilket dog vil blive afspejlet i en kommende teknisk specifikation for interoperabilitet for bevægelseshæmmede personer – et emne, som Kommissionen vil undersøge nærmere.

Rådet har i modsætning til Europa-Parlamentet bekræftet forpligtelserne vedrørende definition og overvågning af kvalitetsstandarder.

#### **4- KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER I DETALJER**

Af de 122 ændringsforslag, som Europa-Parlamentet vedtog i forbindelse med sin førstebehandling, accepterede Rådet 63 fuldt ud og 9 delvis i sin fælles holdning, hvoraf Kommissionen havde afvist 12 fuldt ud og 3 delvist. I den fælles holdning afvises 25 ændringsforslag fuldt ud og 4 delvis, som Kommissionen havde accepteret. I den fælles holdning afvises 26 ændringsforslag fuldt ud og 3 delvist, som Kommissionen også havde afvist.

Europa-Parlamentets væsentligste ændringsforslag vedrørte udvidelsen af anvendelsesområdet til ikke alene at omfatte internationale rejser, men også alle indenlandske. Af andre vigtige ændringsforslag kan nævnes erstatningsansvarsordningen, en fornyet undersøgelse af forslagene til vilkår og betingelser for kompensation i tilfælde af forsinkelser eller aflysninger, og endelig en begrænsning af jernbanevirksomheders forpligtelser til at tilbyde billetter og rejseoplysninger på de vigtigste togforbindelser i EU. Kommissionen imødekom Europa-Parlamentets holdning ved førstebehandlingen ved at acceptere 19 ændringsforslag fuldt ud, 49 i det væsentlige og 16 delvist. Den afviste 38 ændringsforslag fuldt ud.

##### **4.1 Ændringsforslag som Kommissionen har accepteret, og som er medtaget helt eller delvis i den fælles holdning**

*I det følgende refereres der til betragtninger og artikler i den fælles holdning.*

Ved en del af ændringsforslag 3 og ændringsforslag 10, 23, 27, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59, og i et vist omfang 64, 77, 78, 80, 81, 82 og 83, søges det at tilpasse erstatningsansvarsordningen for jernbanevirksomheder til den internationale aftale COTIF/CIV (Vilnius-protokollen af 1999, der trådte i kraft i 2006) eller også indeholder ændringsforslagene henvisninger til COTIF/CIV. Ændringerne af specifikke bestemmelser kan anses for at være overflødige, fordi 6. og 13. betragtning, artikel 10 (erstatningsansvar ved en passagers død eller tilskadekomst og beskadigelse af deres bagage), artikel 13 (erstatningsansvar for forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning) og navnlig den fælles holdnings bilag 1 på en enkel og kortfattet måde indfører de relevante COTIF/CIV-bestemmelser om erstatningsansvar i forordningen.

Ændringsforslag 6 og 76 indeholder forslag til nærmere bestemmelser om den assistance, bevægelseshæmmede personer skal tilbydes i tilfælde af forsinkelse. I den fælles holdnings artikel 16, stk. 5, bekræftes det, at der skal ofres særlig opmærksomhed på at imødekomme

bevægelseshæmmede personers behov i tilfælde af forsinkelse. I den fælles holdnings 10. betragtning redegøres der nærmere for, hvordan denne assistance skal tilbydes.

Med ændringsforslag 18 foreslås det at ændre definitionen af "reservation", som undergår en endog mere radikal ændring i den fælles holdnings artikel 3, stk. 9.

I ændringsforslag 20, 61 og 120 foreslås der en forenkling af kompensationsordningen, idet erstatningsbeløbet fastlægges som en del af billetprisen i tilfælde af forsinkelse, jf. Kommissionens forslag. Artikel 15 i den fælles holdning overtager Europa-Parlamentets forslag til grundlæggende struktur, men erstatningsbeløbet begrænses til højst 50 % af billetprisen.

Ændringsforslag 24, hvorved definitionen af "tjenestekøreplan" udgår, er overtaget i den fælles holdning.

Ændringsforslag 25, 36 og 42 handler om, hvordan den i forordningen foreskrevne levering af oplysninger og billettering tilrettelægges, og om at der eventuelt anvendes et europæisk edb-informations- og edb-reservationssystem (CIRS). Anmodningen om at etablere et CIRS er indarbejdet i den fælles holdnings artikel 9, og Kommissionen, medlemsstaterne og det europæiske jernbaneagentur forpligtes til at samarbejde om at opstille en teknisk specifikation for interoperabilitet for oplysninger og billettering, jf. direktiv 2001/16/EF. Rækkevidden af det nævnte retsgrundlag kræver muligvis nærmere overvejelse.

I ændringsforslag 32, 33, 34, 35, 108 og delvis i ændringsforslag 138 anmodes der om at tilpasse bestemmelserne om befordringskontrakter og billettering til den internationale aftale COTIF/CIV (Vilnius-protokollen af 1999, som trådte i kraft i 2006), eller også indeholder de henvisninger til COTIF/CIV. Ændringerne af specifikke bestemmelser kan anses for at være overflødige, idet 6. betragtning, artikel 4 (befordringskontrakter) og især bilag 1 i den fælles holdning, på en enkel og kortfattet måde indfører de relevante COTIF/CIV-bestemmelser om befordringskontrakter og billettering i forordningen.

En del af ændringsforslag 67 indeholder en anmodning om, at forsinkede passagerer omgående befordres til deres endelige rejsemål. Denne idé er overtaget i den fælles holdnings artikel 14, som går endnu videre ved at pålægge jernbanevirksomhederne omgående at skulle tilbyde passagererne valget mellem omlægning af rejsen eller refusion af billetprisen m.v.

I ændringsforslag 70, 71 og 72 (hvor Kommissionen dog ikke har accepteret indskrænkningen af denne forpligtelse i kraft af udtrykket "så vidt muligt") og i ændringsforslag 73 anmodes der om passagerens samtykke til jernbanevirksomhedens afhjælpende foranstaltning i tilfælde af omlægning eller videreførelse af rejsen ved forsinkelse, og der foreslås flere præciseringer angående den ad hoc-assistance, der tilbydes i tilfælde af forsinkelse. Disse forslag tages i betragtning i den fælles holdnings artikel 14, stk. 1, litra c) og artikel 16, stk. 2.

I ændringsforslag 86 foreslås det at begrænse den assistance, der tilbydes bevægelseshæmmede personer, i forhold til den disponible kapacitet. Ifølge den fælles holdnings artikel 17 har jernbanevirksomhederne ret til forlods at fastsætte ikke-diskriminerende adgangsregler for bevægelseshæmmede personer. Den fælles holdning pålægger imidlertid ingen pligt til at øge kapaciteten.

I ændringsforslag 87 og 126 tilpasses de pligter, som pålægges stationsledere og jernbanevirksomheder, herunder togpersonalet, med hensyn til den assistance, der tilbydes bevægelseshæmmede personer. I den fælles holdnings artikel 19, 20 og 21 redegøres der på

en klar, enkel og realistisk måde for de berørte parter pligter, navnlig for jernbanevirksomheder og stationsledere. Ved den fælles holdnings artikel 18 sikres det, at bevægelsehæmmede tilbydes billetter uden ekstra omkostninger.

Med ændringsforslag 92 forenkles bevægelsehæmmede personers ret til assistance i det tilfælde, at der ikke forudgående er anmodet om denne. Ifølge artikel 21 skal alle rimelige foranstaltninger træffes for at sikre ad hoc-assistance i sådanne tilfælde.

Ændringsforslag 99 og 100 afspejles i den fælles holdnings artikel 23, idet udtrykket ”sikkerhed” ændres til ”personlige sikkerhed”.

Ændringsforslag 105 og 106, hvormed det søges at lette byrden for jernbanevirksomheder i forbindelse med klagebehandlingen, er omsat ved den fælles holdnings artikel 24, hvori det inden for en fastsat ramme overlades til jernbanevirksomhederne selv at fastlægge hovedparten af klagebehandlingsmekanismens nærmere indhold.

Ifølge første del af ændringsforslag 109 udgår forpligtelsen til at oplyse passagererne om eventuelle planer om at indstille eller ændre internationale forbindelser. Ved den fælles holdnings artikel 6 ændres oplysningspligten til at omhandle beslutninger i stedet for planer.

Ændringsforslag 114, og dele af ændringsforslag 115, 116 og 117, omhandler en tilpasning af det mindstemål af rejseoplysninger, som jernbanevirksomheder tilbyder passagerer. I artikel 7 og i bilag II præciseres indholdet af det mindstemål af oplysninger om egne tjenester, der tilbydes passagererne.

#### **4.2 Ændringer, som Kommissionen ikke har accepteret, og som ikke er medtaget i den fælles holdning**

Ændringsforslag 5, 8, 9, 38 (delvis, se også nedenfor), dele af ændringsforslag 67, 68, 79, 85, 90, 103 og 104, anmoder om at lade ordet ”international” udgå. Kommissionen er af den opfattelse, at fjernelsen af dette ord i de respektive bestemmelser ikke foregriber spørgsmålet om forordningens anvendelsesområde. Da den fælles holdning imidlertid ikke har til hensigt at udvide forordningens anvendelsesområde til alle jernbanetjenester, inklusive indenlandske tjenester, er ordet ”international” ikke fjernet systematisk i denne.

I ændringsforslag 15 anmodes der om at tydeliggøre definitionen af ”jernbanevirksomhed”. Dette ændringsforslag kan anses for at være overflødig, fordi den fælles holdning henviser til eksisterende fællesskabslovgivning: I artikel 3, stk. 1, defineres ”jernbanevirksomhed” på linje med direktiv 2001/14/EF, artikel 2 (Anvendelsesområde) henviser til definitionen i direktiv 95/18/EF.

I ændringsforslag 21 og 22 anmodes der om ikke at tage forsinkelser og forventede forsinkelser som følge af aflysninger i betragtning, hvis passageren har fået meddelelse om dette 48 timer i forvejen. Den fælles holdning indeholder ikke en sådan bestemmelse. Definitionen af ”forsinkelse” i artikel 3, stk. 15, kan anvendes til at skabe klarhed over dette.

I ændringsforslag 30 anmodes der om, at oplysninger forelægges i et format, der tilgodeser høre- og synshæmmedes behov. Den fælles holdning indeholder ikke en sådan bestemmelse. En tilpasning i den henseende kan bedst foretages i artikel 7, stk. 3, i den fælles holdning.

Ifølge ændringsforslag 38 skal billetsalget være tilgængeligt. Selv om den fælles holdnings artikel 8 om adgang til billetter ikke afspejler denne idé, indrømmer den fælles holdnings 10. betragtning bevægelseshæmmede personer mulighed for at købe billetter i toget uden ekstra udgifter.

Ændringsforslag 43, 48, 55 og 98 angående forordningens titel og struktur accepteres ikke, fordi den fælles holdning foreslår en anden struktur (se *forordningens struktur*).

Ændringsforslag 47 og 58 nægter eller begrænser retten til forskudsbetaling i tilfælde af, at passageren dræbes eller kommer til skade. Den fælles holdnings artikel 12 følger imidlertid Kommissionens forslag og stadfæster denne ret, der også tilkendes luftfartspassagerer.

Ændringsforslag 66 anmoder om, at forsinkelser i jernbanedriften også får retlige konsekvenser, når tilvejebringelsen af bekræftet assistance til bevægelseshæmmede personer er forsinket. Den fælles holdning indeholder ikke en sådan bestemmelse. Bevægelseshæmmede personers specifikke behov omtales kun i forbindelse med assistance, der tilbydes ved forsinkelser.

I ændringsforslag 69 anmodes der om, at omlægning eller videreførelse af rejsen kan omfatte et dyrere tog uden ekstra omkostninger. Denne mulighed findes ikke i den fælles holdning, men der henvises til ”på tilsvarende befordringsvilkår”.

Ifølge ændringsforslag 75 skal jernbanevirksomheden attestere en forsinkelse, som passagererne er blevet udsat for. Den fælles holdning indeholder ikke en sådan forpligtelse, som dog let kan indføres ved at lade ”på passagerens forlangende” udgå af artikel 16, stk. 4.

I anden og tredje del af ændringsforslag 109 opfordres jernbanevirksomheder, stationsledere, rejsebureauer og Kommissionen til at samarbejde om at udbyde information om passagerers rettigheder i henhold til denne forordning. Kommissionen indvilger helt og holdent i at oplyse passagererne om deres rettigheder i henhold til forordningen på en egnet måde, og henviser til lignende tiltag i forbindelse med passagerers rettigheder på luftfartsområdet (opslag med luftfartspassagerers rettigheder).

Ændringsforslag 110, 111 og 112 om nationale håndhævelsesorganer og om udbredelse af kendskabet til disse organer er i vidt omfang indføjet i den fælles holdnings artikel 26 og bilag II.

En del af ændringsforslag 124 tilsigter at forlænge den periode, hvori ad hoc-kompensation skal betales i tilfælde af forsinkelse til 1 måned i stedet for 14 dage. Selv om Kommissionen var fleksibel på dette punkt, ændrer den fælles holdning ikke ved Kommissionens forslag om at betale kompensation inden for 14 dage efter modtagelsen af klagen.

I ændringsforslag 138 anmodes der bl.a. om, at jernbanevirksomhederne forpligtes til at transportere cykler. Da de to lovgivere er fuldt ud enige om at underlægge befordringskontrakter COTIF/CIV-bestemmelserne på området, ses der bort fra forpligtelsen om at transportere cykler.

#### **4.3 Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og som ikke er indarbejdet i den fælles holdning**

Ændringsforslag 1, 2, dele af ændringsforslag 3, 11, 12 (delvist, se også nedenfor), 13, 17 (delvist, se også nedenfor) og 62 (delvist, se også nedenfor), har til hensigt at foreslå

rettigheder og forpligtelser for jernbanepassagerer, uanset om de rejser indenlandsk eller internationalt. Europa-Parlamentet foreslår dermed at udvide anvendelsesområdet til alle personbefordringstjenester, både internationale og indenlandske, en ændring, som Kommissionen påskønner, men som på nuværende tidspunkt muligvis er en smule forhastet. I modsætning til Europa-Parlamentets ønske bekræftes (hvad angår generelle spørgsmål og jernbanevirksomheders erstatningsansvar) eller begrænses (hvad angår konsekvenser som følge af forsinkelser osv.) Kommissionens forslag til anvendelsesområde i den fælles holdnings artikel 2, stk. 1 og 2. Anvendelsesområdet udvides kun til at omfatte indenlandske rejser på internationale forbindelser, når det drejer sig om bevægelseshæmmede personer.

Ændringsforslag 7 og 125 tilsigter i kraft af denne forordning at forpligte jernbanevirksomheder og stationsledere til at lette bevægelseshæmmede personers adgang til det rullende materiel og stationer. Kommissionen finder, at en sådan forpligtelse går ud over denne forordnings anvendelsesområde.

Kommissionen finder ikke henvisningen til kontrakter om offentlig tjeneste i ændringsforslag 12 og dele af ændringsforslag 39 relevant. Der indføres sjældent kontrakter om offentlig tjeneste på internationale forbindelser (se også *anvendelsesområde*), og den fælles holdning nævner derfor ikke udtrykket, men udelukker dog heller ikke, at forordningens anvendelsesområde kan omfatte en forpligtelse til at anvende passagerers rettigheder i kontrakter om offentlig tjeneste.

I ændringsforslag 16 foreslås det at ændre definitionen af "central jernbanestation", et udtryk der ikke længere anvendes i forordningen, som i den fælles holdnings artikel 19 knytter stationslederens forpligtelse til at yde assistance til bevægelseshæmmede personer til "bemandede jernbanestationer". Definitionen af "central jernbanestation" er derfor ikke længere relevant.

Ændringsforslag 17 og 62 angående periodekort anses ikke for at være relevante. Det er næppe muligt at købe periodekort til internationale forbindelser (se også *anvendelsesområde*), og der er derfor ikke fundet anledning til at nævne dette i den fælles holdning, men periodekort udelukkes dog heller ikke fra forordningens anvendelsesområde.

Med ændringsforslag 19 bringes definitionen i overensstemmelse med COTIF/CIV. Dette ændringsforslag kan betragtes som overflødig: Artikel 3, stk. 11, 12, 13 og 14, i den fælles holdning definerer entydigt henholdsvis internationale såvel som indenlandske rejser og forbindelser på en klar og kortfattet måde uden at være i modstrid med COTIF/CIV.

I ændringsforslag 26 foreslås det at ændre definitionen af "bevægelseshæmmede personer". Der findes i mellemtiden en definition i *Europa-Parlamentets og Rådets forordning om bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly* (vedtaget den 8. juni 2006, men endnu ikke offentliggjort). Denne definition inden for luftfartsområdet af "bevægelseshæmmede personer" er overtaget i den fælles holdnings artikel 3, stk. 17.

I ændringsforslag 31 anmodes der om, at jernbanevirksomheder og rejsebureauer (billetudstedere) holdes ansvarlige for ukorrekte oplysninger. Intet i forordningen hindrer i sådanne tilfælde anvendelsen af nationale privatretlige principper.

Ændringsforslag 60, 118 og 119 bygger på en anmodning om, at passagerer får tilbagebetalt tillæg/merpris, hvis kvaliteten af andre ydelser end rettidig ankomst er utilstrækkelig.



Rettighederne i forbindelse med denne anmodning anses for at være uforholdsmæssigt vidtrækkende, og sådanne forpligtelser er derfor ikke indføjet i den fælles holdning.

I ændringsforslag 64 anmodes der om, at kompensation i form af nedslag i billetprisen (for dårlig service) fradrages fra anden kompensation, eksempelvis skadeserstatning i tilfælde af erstatningsansvar over for følgeskader. I modsætning hertil bekræfter artikel 15 i den fælles holdning, at ad hoc-kompensation i form af billetrefusion i tilfælde af forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning ikke kan sidestilles med kompensation for følgeskader, der reguleres ved artikel 13 i den fælles holdning, hvori der henvises til COTIF/CIV-bestemmelserne om dette emne. Det foreslåede nedslag er derfor ikke indføjet i den fælles holdning.

I ændringsforslag 65 foreslås det, at jernbanevirksomheder forpligtes til at undgå aflysninger med alle til rådighed stående midler. En sådan forpligtelse betragtes som upræcis og vanskelig at håndhæve.

Ved ændringsforslag 74 begrænses ad hoc-assistance for passagerer om bord på tog, der er blokeret uden for stationer, til de tilfælde, hvor der ikke foreligger usædvanlige omstændigheder. Selv om situationen muligvis ikke er forårsaget af jernbanevirksomheden, bør denne alligevel gribe ind til fordel for passagererne, der ikke har andre assistancemuligheder. Europa-Parlamentets ændringsforslag afvises derfor i den fælles holdning, men assistancen begrænses til de tilfælde, hvor det er fysisk muligt.

Med ændringsforslag 84 anmodes der om en præcisering af jernbanevirksomheders ret til i relevante tilfælde at rejse erstatningskrav over for infrastrukturforvalteren. Intet i den fælles holdning begrænser på nogen måde jernbanevirksomhedens regresret over for tredjeparter. Derudover friholder den fælles holdning fuldt ud jernbanevirksomheden for erstatningsansvar, hvis fejlen skyldes tredjeparter.

I ændringsforslag 101, 102, 107 og 121 foreslås det at fjerne kravet om obligatorisk vurdering af standarder for servicekvalitet, men i stedet indføres der en ret tung procedure ved det europæiske jernbaneagents mellekomst. I den fælles holdning foreslås det, at jernbanevirksomhederne selv vurderer servicekvaliteten, samtidig med at der indføres faste regler for, hvordan vurderingen udføres, og resultatet offentliggøres. Det anses ikke på nuværende tidspunkt for nødvendigt at inddrage det europæiske jernbaneagentur i kvalitetsovervågningen.

Ændringsforslag 127 omhandler uddannelsesforanstaltninger for bedre at kunne assistere bevægelseshæmmede personer. Dette forslag rækker langt ud over denne forordnings anvendelsesområde. I forbindelse med den tredje jernbanepakke har Kommissionen imidlertid fremlagt et forslag til direktiv med henblik på at forbedre togpersonalets sikkerhedspræstationer.

I ændringsforslag 128 foretages der tilpasninger af stationslederens pligter i forbindelse med kontaktpunkter for bevægelseshæmmede personer. I den fælles holdnings artikel 21 bekræftes stationslederens pligter i overensstemmelse med Kommissionens oprindelige forslag, og samtidig tilføjes der en henvisning til andre offentlige organer, som må formodes at kunne medvirke.

#### **4.4 Ændringsforslag som Kommissionen har afvist, og som er medtaget helt eller delvis i den fælles holdning**

Ændringsforslag 4, 14 og 37 indeholder en svækkelse af den forpligtelse, Kommissionen foreslog at pålægge jernbanevirksomheder med hensyn til at tilvejebringe billetter, gennemgående billetter og rejseoplysninger i EU's samlede jernbanenet. Kommissionen var af den opfattelse, at passagerer har ret til at købe gennemgående billetter til rejser på EU's samlede jernbanenet og valgte derfor at pålægge jernbanevirksomheder at udbyde et sådant produkt, idet jernbanemarkedet tilsyneladende ikke reagerer ad frivillighedens vej. I den fælles holdnings artikel 8 overlades det til jernbanevirksomhederne at vælge, om de vil udbyde sådanne billetter, idet jernbanevirksomhederne skal tilbyde passagererne billetter, gennemgående billetter og reservationer, når sådanne forefindes. Et europæisk edb-informations- og edb-reservationssystem (CIRS) til jernbanetransport skal give dette krav yderligere indhold (artikel 9).

Ændringsforslag 28, 29 og delvis ændringsforslag 115 indebærer en svækkelse af den forpligtelse til at tilvejebringe rejseoplysninger, som Kommissionen foreslog at pålægge jernbanevirksomhederne. Kommissionen fandt, at passagerer har ret til at modtage relevante rejseoplysninger for rejser i hele EU, herunder oplysninger uden for virksomhedens eget net. Da frivillige ordninger ikke altid opfylder formålet, valgte Kommissionen at forpligte jernbanevirksomheder til at tilbyde EU-dækkende rejseoplysninger. I artikel 7 og i bilag II tydeliggøres indholdet af det mindstemål af oplysninger om egne tjenesteydelser, der tilbydes passagererne. Et europæisk edb-informations- og edb-reservationssystem (CIRS) til jernbanetransport skal give dette krav yderligere indhold (artikel 9).

I en del af ændringsforslag 39 og i ændringsforslag 40 og 123 foreslås ændringer af, hvorledes billetter skal sælges. Den fælles holdnings artikel 8 giver jernbanevirksomhederne stor frihed til at vælge den mest egnede måde at distribuere billetter på. Salg om bord skal tillades, medmindre der findes berettigede grunde til at begrænse dette. Kommissionen ønskede ikke at begrænse spontankøb, herunder køb om bord på et tog, mere end højst nødvendigt. Kommissionen fandt det ikke nødvendigt at skelne mellem salgssteder for billetter udstedt inden for rammerne af offentlige servicekontrakter og andre billetter.

I ændringsforslag 91, 95, 96 og 97 foreslås præciseringer med hensyn til underretningsproceduren for så vidt angår bevægelseshæmmede personer, der har behov for specifik assistance. I den fælles holdnings artikel 21 forenkles proceduren og betingelserne for, hvornår der skal tilbydes assistance til en bevægelseshæmmed person, som har givet besked om behovet for assistance mindst 48 timer inden afrejsen. Kommissionen ønskede ikke at begrænse bevægelseshæmmede personers mobilitet unødvendigt og var derfor imod den foreslåede udvidelse af underretningsfristen fra 24 til 48 timer.

I ændringsforslag 113 anmodes der om 1 år, medens den fælles holdnings artikel 33 indrømmer 18 måneders gennemførelsesperiode, inden forordningen træder i kraft. Kommissionen fandt ikke en lang gennemførelsesperiode nødvendig med henblik på at gennemføre de foreslåede rettigheder for passagerer.

I en del af ændringsforslag 124 anmodes der om passagerens samtykke for at kunne udbetale kompensationen i værdikuponer, og dette er gennemført ved den fælles holdnings artikel 15, stk. 2, sidste punktum.

## 5- KONKLUSION

Selv om Kommissionen ville have foretrukket, at jernbanevirksomhederne blev pålagt at tilbyde oplysninger om køreplaner og gennemgående billetter til rejser på EU's samlede jernbanenet samt en større indsats fra stationsledere og jernbanevirksomheder med hensyn til den assistance, der tilbydes bevægelseshæmmede personer, er den af den opfattelse, at den fælles holdning, som blev vedtaget med enstemmighed den 24. juli 2006, ikke ændrer det sigte og den fremgangsmåde, forslaget lagde op til.