

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.9.2010
KOM(2010) 469 endelig

[2008/0237 \(COD\)](#)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde
om Europa-Parlamentets ændring
til Rådets holdning til
forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

i henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde
om Europa-Parlamentets ændringsforslag
til Rådets fælles holdning til
forslaget til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

1. SAGSFORLØB

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet: 5. december 2008

Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling: 23. april 2009

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 16. juli 2009

Fælles holdning vedtaget enstemmigt: 11. marts 2010

Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets andenbehandling: 6. juli 2010

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Lovforslaget har til hensigt at fastsætte en række rettigheder for buspassagerer på indenlandske ruter og ruter på tværs af landegrænser. Rettighederne omfatter mindstekrav til oplysninger til passagererne før og under deres rejse, erstatningsansvar i tilfælde af færdselsulykker, assistance og kompensation i tilfælde af aflysning af rejser, foranstaltninger i tilfælde af forsinkelse og specifik assistance til bevægelseshæmmede personer. I lighed med den eksisterende lovgivning i luftfarts- og jernbanesektoren skal der ifølge forslaget oprettes uafhængige nationale tvistbilæggelsesorganer.

3. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

3.1 Resumé af Kommissionens holdning

Europa-Parlamentet vedtog 50 ændringer. Kommissionen kan acceptere 5 ændringer med deres nuværende ordlyd (11, 20, 33, 37 og 38), 3 ændringer i princippet, som alene sletter nogle bestemmelser i Rådets holdning (15, 16 og 50), og 39 ændringer med omformulering (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49 og 51). Kommissionen afviser ændring 21, 35 og 36.

Kommissionen ser med tilfredshed på Europa-Parlamentets bestræbelser på at forbedre de bestemmelser, som vil kunne hæve beskyttelsesniveauet for passagerer sammenlignet med Rådets holdning. På mange punkter afviger Europa-Parlamentets ændringer fra Rådets holdning, men Kommissionen er overbevist om, at der kan findes et kompromis i forbindelse med forligsproceduren.

3.2 Parlamentets ændringer under andenbehandlingen

3.2.1 Accepterede ændringer

Kommissionen accepterer ændring 11, 20, 33, 37 og 38.

Ændringerne skaber klarhed i betragtningerne (17. betragtning), i definitionerne (af "transportør", artikel 3, litra g)) og i bestemmelserne vedrørende forsinkelse (artikel 14, stk. 1, litra b), nr. i), artikel 19, stk. 1, og artikel 19, stk. 1, litra a)), som styrker dels retsaktens kvalitet og dels beskyttelsesniveauet for passagerer.

3.2.2 Ændringer, som Kommissionen accepterer med forbehold for en ændret formulering eller i princippet

Anvendelsesområde

Kommissionen accepterer ændringerne vedrørende forordningsudkastets anvendelsesområde (artikel 2), som sammenlignet med Rådets holdning begrænser medlemsstaternes muligheder for ikke at lade passagerers rettigheder gælde visse typer af rutekørsel såsom indenlandsk rutekørsel og lokal rutekørsel (dvs. rutekørsel, der varetages i byer, forstæder og regionalt), og som begrænser varigheden af sådanne undtagelser og derigennem styrker beskyttelsen af passagerer. Men for at sikre klarhed, sammenhæng og retssikkerhed må følgende ændringer omformuleres: 1, 13, 14, 17 og 18.

Kommissionen kan acceptere ændring 15 og 16 (således at medlemsstaterne ikke får mulighed for at fritage indenlandsk rutekørsel og international rutekørsel, når en betydelig del finder sted uden for EU) med henblik på at sikre en bred anvendelse af denne lovgivning om passagerers rettigheder. Men for at nå frem til et kompromis med Rådet anerkender Kommissionen, at en bredere anvendelse sandsynligvis kun vil kunne opnås med en mere fleksibel tilgang, dvs. hvor det er muligt at fritage ovennævnte rutekørsel, men med en længere liste over typer af rutekørsel, der ikke kan fritages, jf. artikel 2, stk. 5, end den begrænsede liste, som Rådet foreslår.

Kompensation og assistance i tilfælde af ulykker

Kommissionen accepterer ændringerne vedrørende kompensation og assistance i tilfælde af ulykker, som forbedrer beskyttelsen af passagerer sammenlignet med Rådets holdning. Men følgende ændringer må omformuleres betydeligt, for at de kan forenes med den eksisterende erstatningsansvarslovgivning for motorkøretøjer og dermed få tilslutning fra Rådet: 2, 3, 4, 22, 23, 24 og 25.

Handicappede og bevægelseshæmmede passagerer

Kommissionen accepterer ændringerne vedrørende handicappede og bevægelseshæmmede personer, som forbedrer bestemmelserne om disses adgang til

buskørsel sammenlignet med Rådets holdning. Men for at sikre klarhed, sammenhæng og retssikkerhed må følgende ændringer omformuleres: 5, 6, 7, 8, 9, 18, 19, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34 og 51.

Aflysning eller forsinkelse

Kommissionen accepterer ændringerne vedrørende passagerers rettigheder i tilfælde af aflysning eller forsinkelse af buskørsler, som beskytter passagerers rettigheder f.eks. i kraft af bedre vilkår for kompensation og assistance. Men følgende ændringer må omformuleres for at sikre klarhed, sammenhæng og retssikkerhed: 10, 39, 40, 41 og 42.

Kommissionen kan acceptere ændring 44 i princippet (ny artikel 22a, hvorved transportører pålægges at samarbejde med interesseparter om at forbedre omsorgen for passagerer). Med for at nå frem til et kompromis med Rådet anerkender Kommissionen, at der sandsynligvis vil være behov for en mere fleksibel tilgang til at pålægge transportører at samarbejde.

Information

Kommissionen accepterer ændringerne i relation til oplysning om transporttjenesterne og deres gennemførelse samt om passagerers rettigheder, som udgør forbedringer for de rejsende sammenlignet med Rådets holdning. Men følgende ændringer må omformuleres for at sikre klarhed, sammenhæng og retssikkerhed: 12, 45 og 46.

Klagebehandling og håndhævelse

Kommissionen accepterer ændringer vedrørende betingelserne for oprettelse af klageordninger og nationale håndhævelsesorganer, som forbedrer beskyttelsen af passagerer og gør det lettere at strømline de administrative strukturer. Men følgende ændringer må omformuleres for at sikre klarhed, sammenhæng og retssikkerhed: 47, 48 og 49.

Kommissionen kan i princippet acceptere ændring 50 af artikel 27, stk. 3, om udvidelse af anvendelsesområdet for uafhængige klageordninger til denne forordnings artikel 5 til 7. Med for at nå frem til et kompromis med Rådet anerkender Kommissionen, at der sandsynligvis vil være behov for en mere fleksibel tilgang til denne bestemmelse for at skabe sammenhæng mellem nationale retsfor skrifter og EU-lovgivningen, og derfor udelukkes artikel 7 fra anvendelsesområdet for artikel 27, stk. 3, idet artikel 7 omhandler national erstatningsansvarslovgivning, for hvilken ankeprocedurerne kan afvige fra de proceduremæssige tidsfrister, der er defineret i denne forordning.

3.2.3 Ændringer, som afvises

Kommissionen afviser ændring 21 (definitionen af "rejsearrangør" i artikel 3, litra k)), fordi fjernelsen af henvisningen til "formidler" i definitionen hverken stemmer overens med dette forordningsudkasts retlige opbygning eller hænger sammen med den eksisterende lovgivning om passagerers rettigheder, f.eks. forordning 1107/2006 og 1371/2007.

Kommissionen afviser ændring 35 og 36 om at slette artikel 18, stk. 1 og 2, der giver medlemsstaterne mulighed for at fritage indenlandsk rutekørsel fra denne forordnings kapitel III, hvis de sikrer sig, at beskyttelsen af handicappede og bevægelseshæmmede mindst er den samme som i henhold til denne forordning. Bestemmelserne i artikel 18, stk. 1 og 2, er nyttige, fordi de giver medlemsstater den nødvendige fleksibilitet til om fornødent at opretholde et højere beskyttelsesniveau på nationalt plan, samtidig med at det sikres, at de øvrige medlemsstater mindst opnår det beskyttelsesniveau, som er fastsat ved forordningen.