



SAMLENOTAT

20. marts 2024

2023 - 5576

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser

KOM(2023) 752

Notatet er en opdateret version af grund- og nærhedsnotatet af 29. februar 2024. Ændringer er markeret med streg i marginen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremlagde den 29. november 2023 et forslag til en ny forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser.

Passagerer, der rejser i unionen ved brug af luftfart, søfart eller bus- og jernbanetransport er i dag beskyttet i en række forskellige forordninger. Disse forordningerne om passagerrettigheder fastsætter dog kun rettigheder for passagerer i Unionen, når de rejser med én transportform. Det nye forslag har til formål at supplere de eksisterende regler ved at sikre, at passagererne nyder det samme beskyttelsesniveau, når de skifter mellem transportformerne under en rejse.

Kommissionens evaluering af de eksisterende passagerrettighedsforordninger har blandt andet konstateret en utilstrækkelig beskyttelse af passagerer ved multimodale rejser. Formålet med forslaget er derfor at gøre passagertransport mere bæredygtig ved at opnå effektiv multimodalitet, hvor passagerer, der rejser på lange distancer, kan kombinere flere former for kollektiv transport og derved benytte de mest bæredygtige og effektive transportformer. Ved at sikre passagerernes beskyttelse ved anvendelse af multimodale rejser, f.eks. i tilfælde af forsinkelse, tilskynder



man dermed til brugen af kollektiv transport fremfor privatbilisme. Derudover vil udvidelsen af reglerne bidrage til at fastsætte rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle, mere sammenhængende og sikrer en harmonisering af reglerne.

Regeringen finder intentionerne bag forslaget positive, men mener at det er afgørende at finde den rette balance mellem, på den ene side at styrke passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne så de også tager hensyn til operationelle udfordringer i transportsektoren og branchens omkostninger. Herudover bør reglerne i relevant omfang ensrettes med regler for andre transportformer. Det vurderes, at forordningen potentielt vil føre til øget bureaukrati.

Derudover vil regeringen arbejde for, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt, herunder at Kommissionen kan pålægge medlemsstaterne at undersøge konkrete virksomheder, hvor der er mistanke om at forordningen ikke overholdes.

På nuværende tidspunkt kendes det fulde omfang af effekterne af forslaget ikke. Definitioner og rejsetyper fremstår stadig uklare, dog vurderes det, at der er begrænsede økonomiske konsekvenser.

Regeringen anser det for positivt, at forslaget stiller krav om øget oplysningspligt ved køb af en multimodal rejse således, at passagerer oplyses om, hvilken billettype de køber, og hvordan de hermed er dækket. Det vurderes ligeledes positivt, at passagererne i samme ombæring har adgang til information om relevant klageinstans i tilfælde af forsinkelse eller aflysning.

Regeringen finder det dog vigtigt, at transportoperatører og formidlere undtages for krav om kompensation ved ekstraordinære omstændigheder herunder i tilfælde af strejker.

2. Baggrund

Kommissionen har den 29. november 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i



forbindelse med multimodale rejser¹. Forslaget er oversendt til Rådet den 17. januar 2024 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget til den nye forordning om beskyttelse af passagerrettigheder ved multimodale rejser er fremsat som led i Den Europæiske Grønne Pagt, der omfatter et mål om at reducere de transportrelaterede drivhusgas-emissioner med 90 pct. inden 2050.

Kommissionens evaluering af de eksisterende passagerrettighedsforordninger har blandt andet konstateret utilstrækkelige rettigheder for passagerer under multimodale rejser. De manglende rettigheder for passagerer på multimodale rejser har betydet, at Kommissionen har fremsat forslag til en ny forordning. Forordningen supplerer de eksisterende regler om passagerrettigheder ved at sikre, at passagerer har samme rettighedsniveau, når de skifter mellem transportformer under en rejse.

3. Formål og Indhold

Formålet med forslaget er at gøre passagertransport mere bæredygtig ved at opnå effektiv multimodalitet, hvor passagerer, der rejser på lange distancer, kan kombinere flere former for kollektiv transport² og derved benytte de mest bæredygtige og effektive transportformer. Kommissionen vurderer, at ved at sikre passagerenes rettigheder f.eks. i tilfælde af forsinkelse, vil man gøre multimodale rejser mere attraktive og dermed fremme brugen af kollektiv transport fremfor privatbilisme.

EU's regler om passagerrettigheder, der gælder for ét transportmiddel, foreslås derfor udvidet til at dække passagerer, der skifter transportmiddel og benytter to eller flere transportmidler. Forslaget skal bidrage til at fastsætte rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle, mere sammenhængende og sikrer harmonisering af reglerne. Kommissionen har desuden fokus på, at reglerne skal sikre ligebehandling mellem passagerer med hensyn

¹ Forordningens definition af en multimodal rejse: en passagers rejse mellem et afgangssted og et endeligt bestemmelsessted, der omfatter mindst to transporttjenester og mindst to transportformer

² Det vil sige fly, tog, bus eller skib



til transportforhold og udbud af billetter samt sikre ikke-forskelsbehandling af og bistand til personer med handicap og personer med bevægelseshandicap. Det præciseres desuden, at passageren skal være omfattet af samme beskyttelsesniveau, uanset om billetten er købt på en online platform eller fysisk. Medlemsstaterne skal desuden sikre, at der ikke forekommer forskelsbehandling på grundlag af en passagers nationalitet, herunder med særligt fokus på billetkøb på onlineplatforme. Medlemsstaterne skal ligeledes sikre, at der forekommer forskelsbehandling på baggrund af nationalitet på grundlag af transportørens eller formidlerens etableringssted i Unionen i forbindelse med online køb af billetter.

Forordningen fastsætter bestemmelser om følgende:

- De oplysninger, som passagererne skal modtage før og under rejsen, og bestemmelser for samarbejdet mellem de involverede virksomheder, der skal give oplysninger.
- Assistance til passagerer, og ansvar herfor, når passageren ikke når sin tilslutningsforbindelse, herunder regler for refusion og kompensation.
- Assistance til personer med handicap og bevægelseshandicap.
- Servicekvalitet og klager, jf. bilag 2 til forordningen der definerer minimumsstandarder for servicekvalitet.

Anvendelsesområdet for forordningen om multimodale rejser

Forordningsforslaget sigter mod at sikre rettigheder for passagerer, der rejser multimodalt, og at fastlægge ansvaret for de forskellige leverandører af rejseydelser i en multimodal rejse.

Definition på en multimodal rejse:

Ved en multimodal rejse forstås en rejse, hvor passageren kombinerer mindst to kollektive transportmidler med to transportformer for at nå en destination.

En ren jernbanerejse, hvor der skiftes imellem forskellige jernbaner, vil derfor ikke være omfattet af reglerne om multimodale rejser, men i stedet være reguleret af forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (EU) nr. 2021/782. Det samme gælder for en rejse, hvor der rejses med flere busser, færger eller fly.

Forordningen etablerer rettigheder for passagerer, der benytter multimodale rejser, men kun når de relevante transportydelser al-



lerede er omfattet af unionens øvrige forordninger om passagerrettigheder. Forordningen om multimodale rejser skal således supplere de øvrige regler om passagerrettigheder, og finder kun anvendelse på multimodale rejser, hvor samtlige berørte transporttjenester er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder.

Det vil sige, at busrejser med en rejseafstand på under 250 kilometer ikke er omfattet af forordninger om multimodale rejser, idet reglerne for buspassagerers rettigheder kun omfatter busrejser over 250 kilometer. Afgrænsningen af dog fortsat ikke helt klar i forhold til f.eks. turistbusser.

Det vil også sige, at der kan være mulighed for at undtage togrejser på by- og regionalbaner for visse dele af denne forordning eller den eksisterende forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (forordning (EU) 2021/782).

Det kan derfor læses ud af forordningens tekst, at forordningen er gældende for multimodale rejser (altså rejser med mindst to kollektive transportmidler), der omfatter følgende kollektive transportmidler:

- En busrejse med en rejseafstand på 250 kilometer eller mere.
- En langdistance togrejse, det vil sige en togrejse, der ikke foretages internt i byer, til/fra forstæder, eller med regionaltog (forudsat at disse rejser ikke er undtaget i medfør af reglerne om passagerrettigheder for jernbane).
- En rejse med færge.
- En flyrejse til/fra lufthavne i EU.

En multimodal rejse kan derfor i en dansk kontekst f.eks. bestå af en fjernbus (over 250 kilometer) + færge, en flyrejse + IC-tog, eller en færgerejse + IC-tog.

Hvem forpligtes af forordningen og i hvilke situationer:

I forordningen om passagerrettigheder ved multimodale rejser skelnes der mellem tre kategorier af multimodale rejser, der er omfattet af forordningen:

- A. **En samlet multimodal kontrakt**, hvorved forstås en befordringskontrakt indgået mellem en passager og en transportør, om en multimodal rejse, der omfatter flere på



hinanden følgende transporttjenester, der drives af en eller flere transportører.

- B. **En kombineret multimodal billet**, hvorved forstås en eller flere billetter til en multimodal rejse, der repræsenterer særskilte befordringskontrakter, som er kombineret af en transportør eller formidler på eget initiativ, og som købes ved, at passageren foretager en enkelt betaling.
- C. **Særskilte multimodale billetter**, hvorved forstås billetter til en multimodal rejse, der udgør særskilte befordringskontrakter, der tilbydes sammen af en transportør eller formidler og som passageren køber ved særskilte betalinger.

Følgende transportudbydere forpligtes af forordningen:

1. Transportører³
2. Formidlere⁴
3. Terminalforvaltere⁵
4. Forvaltere af multimodale knudepunkter i bestemte byer (Jf. bilag 1 om knudepunkter i forordningen) ⁶

Forordningen gælder ikke for multimodale rejser, hvis de forestås af en rejsearrangør, som en del af en pakkerejse i henhold til pakkerejsedirektivet⁷.

Forpligtigelser i forordningen

Oplysninger til passagerer

I forslaget fastsættes det, at transportøren eller formidleren inden passagerens køb af en billet informerer passageren om, hvorvidt der er tale om en billettype til en multimodal rejse, som er omfattet af forordningen, og hvilken type af multimodal kontrakt eller billet, der er tale om (dvs. om der er tale om kategori A, B eller C).

I de nugældende passagerrettighedsforordninger stilles der ligeledes krav til, at passagererne modtager visse typer af informationer,

³ Definition af transportør: En fysisk eller juridisk person, der ikke er formidler og som tilbyder transporttjenester til offentligheden.

⁴ Definition: En billetudsteder eller en rejsearrangør eller en formidler som defineret i artikel 3, henholdsvis nr. 8) og 9), i direktiv (EU) 2015/2302, dog ikke en transportør

⁵ Definition: en lufthavns forvaltningsorgan, en jernbanestationsleder, en havneterminaloperatør eller en busterminals forvaltningsorgan

⁶ Definition: en terminalforvalter med ansvar for forvaltningen af et multimodalt passagerknudepunkt

⁷ (EU) nr. 2015/2302 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF



herunder både information om aflysning og forsinkelser, information om passagerens rettigheder samt information om en rejses adgangsvilkår for personer med handicap og personer med bevægelseshandicap.

I den nye forordning om multimodale rejser udvides informationskravene for transportøren eller formidleren, der tilbyder transportkontrakter, til også at omfatte information om forbindelsestider mellem de forskellige transporttyper, tidsplaner og betingelser for den hurtigste tur for den multimodale rejse, laveste priser, aflysninger og forsinkelser, både planlagte og i realtid, og procedurer for indgivelse af klager med videre.

Virksomheder, der falder ind under definitionen af en SMV⁸, kan blive undtaget kravene om information i realtid.

Der stilles desuden krav til, at informationen skal tilbydes i passende format, herunder ved brug af passende kommunikationsteknologi.

Ansvar i tilfælde af ikkeopnåede tilslutningsforbindelser

Forslaget fastsætter krav om refusion for mistede forbindelser med videre, som omfatter passagerer, der har købt en billet af et selskab, der udgør en samlet multimodal kontrakt (kategori A), og passagerer, der har købt en kombineret billet (kategori B).

Krav i forbindelse med samlede multimodale kontrakter (kategori A):

Forordningen fastsætter særlige regler for kompensation og assistance gældende for samlede multimodale kontrakter, herunder også når rejsen er købt gennem en formidler.

Hvis der under en multimodal rejse, som finder sted under en samlet multimodal kontrakt, opstår en mistet forbindelse, eller at det med rimelighed kan forventes på grund af forsinkelse eller aflysning af en forudgående transportydelse i henhold til samme kontrakt, stilles der krav til, at den kontraherende transportør tilbyder passageren en række valgmuligheder for kompensation. Passageren kan vælge imellem følgende:

⁸ Mindre virksomheder med under 250 ansatte og en årlig omsætning på under 50 mio. kr.



- Fuld refusion for den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen, der ikke er foretaget.
- Fuld refusion for den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen, hvis formålet med rejsen ikke længere eksisterer.
- Mulighed for fortsættelse eller omdirigering under lignende forhold samme dag eller en anden dag.

Følgende gælder blandt andet i tilfælde af refusion:

- Refusion udbetales senest 14 dage efter modtagelse af anmodning.
- Hvis passageren ikke modtager refusionen senest 14 dage efter den dato, skal den kontraherende transportør kontakte passageren.

Der stilles desuden i forslaget krav til, at passageren i tilfælde af en mistet forbindelse under visse omstændigheder tilbydes gratis måltider og forfriskninger, der står i rimeligt forhold til ventetiden, ligesom der, hvis det er fysisk muligt, skal tilbydes gratis mulighed for overnatning eller indkvartering i tilfælde, hvor et ophold på en eller flere nætter bliver nødvendigt.

Er passageren en person med handicap eller bevægelseshandicap, skal transportøren være opmærksom på personens, eventuelle ledsagere og service- og førerhundes behov.

Transportøren kan desuden vælge, at formidleren skal stå for refusionsprocessen, når passageren har indgået den multimodale kontrakt med formidleren.

Krav i forbindelse med en kombineret multimodal billet (kategori B):

Forordningen fastsætter regler om, at den transportør eller formidler, som sælger en kombineret multimodal billet, som hovedregel skal tilbagebetale det samlede beløb for billetten og i øvrigt udbetale en erstatning svarende til 75 pct. af det samlede beløb, hvis passageren mister en eller flere forbindelser. Erstatningen betales senest 14 dage efter, at transportøren eller formidler har modtaget anmodningen fra passageren.

Transportøren eller formidleren kan undtages for tilbagebetaling og erstatning, hvis det tydeligt fremgår, at den kombinerede multimodale billet består af separate transportkontrakter uden ret i henhold til forordningen til refusion, omdirigering, bistand eller kompensation i tilfælde af manglende forbindelser. Informationerne skal



gives til passageren forud for købet, og bevisbyrden for, at passageren var forsynet med oplysningerne, ligger hos den transportør eller formidler, der solgte den kombinerede multimodal billet.

Standardiseret EU-klageformular

Kommissionen har i forordningsforslaget udarbejdet en standardiseret EU-klageformular, der skal gøre det lettere at anmode om refusion eller kompensation ved en transportør i tilfælde af aflysning eller forsinkelse, og som passagerer, der er omfattet af forordningen, skal have ret til at benytte. Der er ikke krav om brug af EU-klageformularen, men kan bruges i tilfælde, hvor operatøren ikke har sin egen klageformular, som passageren kan benytte sig af. Der foreslås nærmere regler om EU-klageformularen, herunder at transportørerne skal oplyse deres e-mailadresse på deres hjemmeside, som klagen kan sendes til, og at de nationale håndhævelsesorganer skal sikre, at formularen er tilgængelig.

Regler vedrørende personer med handicap eller bevægelseshandicap

I forslaget fastsættes det, at transportører, der tilbyder samlede multimodale kontrakter og forvaltere af multimodale knudepunkter skal fastsætte ikke-diskriminerende regler for befordring for personer med handicap eller bevægelseshandicap. Reglerne skal offentliggøres og efter anmodning gives til passageren i tilgængeligt format, og reglerne skal være i overensstemmelse med de eksisterende passagerrettigheder.

Der foreslås blandt andet regler om følgende (gældende for alle tre billettyper):

- At multimodale rejser skal tilbydes denne passagergruppe uden ekstra omkostninger. I tilfælde, hvor adgangsreglerne gør det nødvendigt med en ledsager, skal ledsageren have ret til at rejse gratis. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens sideløbende forslag KOM(2023) 753 om ændring af håndhævelsen af passagerrettighedsforordningerne.
- Medlemsstaterne sikrer, at terminalforvaltere og transportører på deres område samarbejder om at oprette og drive



fælles kontaktpunkter⁹ for personer med handicap og personer med bevægelseshandicap i multimodale passagerknudepunkter. I Danmark er det Aarhus, Aalborg, Odense og København.

- Krav om assistance, hvis passageren giver besked mindst 48 timer før, der er behov for assistance.

Standarder for servicekvalitet

I forslaget fastsættes det, at der indføres en forpligtelse for transportører, der tilbyder samlede multimodale kontrakter og for forvaltere af multimodale knudepunkter, transportører og busterminalers forvaltningsorganer til at udarbejde og implementere standarder for deres egen servicekvalitet i overensstemmelse med bilag II, 'Minimumsstandarder for servicekvalitet'. Disse standarder omfatter eksempelvis forsinkelser, aflysninger, klagebehandling og hjælp til personer med handicap.

Transportørerne, der tilbyder samlede multimodale kontrakter (kategori A), skal overvåge resultaterne af deres servicekvalitetsstandarder og skal hvert andet år offentliggøre en rapport om deres performance. Forvaltere af multimodale knudepunkter skal ligeledes overvåge deres ydeevne i henhold til deres servicestandarder, og skal give oplysninger om deres præstationer til nationale offentlige myndigheder efter anmodning herom.

Nationale håndhævelsesorganer og klageorganer

I forslaget fastsættes det, at hver medlemsstat skal udpege et eller flere nationale håndhævelsesorganer ("National Enforcement Body"). Organet eller organerne har ansvaret for at håndhæve reglerne på nationalt plan og behandling af klager.

Håndhævelsesorganet skal hvert andet år offentliggøre en rapport om organets aktivitet i de foregående to kalenderår, der blandt andet skal indeholde en beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre forordningen og som skal indeholde statistikker over klager og eventuelle anvendte sanktioner. Herudover foreslås nærmere regler om klagebehandling og sanktioner med videre.

⁹ Et kontaktpunkt kan være et fysisk sted, hvor der enten er medarbejdere, der kan assistere, eller der f.eks. er et telefonnummer til et callcenter, som passageren med handicap kan kontakte for assistance.



Risikobaseret overvågning

I forslaget fastsættes det, at medlemsstaterne implementerer en risikobaseret tilgang til overvågning af overholdelse af passagerrettigheder. Det nationale håndhævelsesorgan (NEB), eller de nationale håndhævelsesorganer, der bliver udpeget af medlemsstaterne, skal udvikle administrative processer, der skal overvåge overholdelsen af de forpligtelser, den nye forordning fastsætter på baggrund af en risikovurdering. Formålet med tilgangen er, at det skal give mulighed for at spore og korrigere tilbagevendende manglende overholdelse af passagerrettighederne.

Pligt til informationsdeling

I forslaget fastsættes det, at der indføres en forpligtelse for transportører, formidlere, terminalforvaltere og forvaltere af multimodale knudepunkter til at udlevere relevante dokumenter og information til de nationale håndhævelsesorganer, hvis de nationale håndhævelsesorganer anmoder om dette. Der fastsættes en frist på en måned til udleveringen, hvilket i komplekse sager kan forlænges til tre måneder.

Medlemsstaternes forpligtelser overfor Kommissionen

I forslaget fastsættes det, at medlemsstaterne regelmæssigt skal sende relevant information til Kommissionen vedrørende overholdelsen af forordningen, og at Kommissionen skal stille denne information elektronisk til rådighed for andre medlemsstater.

Der stilles også krav til, at de nationale håndhævelsesorganer på anmodning fra Kommissionen skal foretage undersøgelser af en eller flere transportører, af terminalforvaltere eller af formidlere, hvis der opstår mistanke om, at forordningens regler ikke overholdes. Inden fire måneder skal resultatet af undersøgelsen sendes til Kommissionen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Forslaget behandles i Europa-Parlamentet af Transport- og Turismeudvalget (TRAN) med Jens Gieseke (EPP) som ordfører.

Der foreligger ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet om forordningsforlaget.



5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91 stk. 1 og artikel 100 stk. 2, hvorefter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure fastsætter henholdsvis fælles regler for transportområdet og passende bestemmelser vedrørende søfart.

Kommissionen vurderer, at forudsætningen for flere multimodale rejser, er en forbedring af passagerrettighederne for disse rejser, som ikke findes optimalt i dag. Passagerrettigheder i forbindelse med rejser med fly, bus og tog (ved rejser over lange afstande), ad søvejen og ad indre vandveje er allerede forankret i EU-retten, og det er kun personbefordring i byer/over korte afstande, der for det meste er omfattet af medlemsstaternes jurisdiktion.¹⁰

Kommissionen vurderer, at hvis der ikke tages hånd om problemet på EU-plan, kan manglende harmonisering af de regler, der beskytter passagerer under sådanne rejser, gøre, at transportører, formidlere og forvaltere af multimodale knudepunkter skal arbejde i henhold til forskellige nationale ordninger. Passagererne vil være underlagt mange forskellige bestemmelser og finde det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder.

Af ovenstående grunde, vurderer Kommissionen, at nationale regler alene, selv hvis det antages, at de giver passagererne et højt beskyttelsesniveau, ikke opfylder væsentlige EU-mål, herunder den Europæiske Grønne Pagt, og endda hindrer opfyldelsen heraf.

Regeringens vurdering

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at en harmonisering af reglerne for passagerrettigheder til multimodale rejser, samt at fastsættelse af rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle og mere sammenhængende bedst opnås på EU-plan.

Der har pågået en afklaring af, hvorvidt artikel 24, stk. 2, hvori det fremgår, at Kommissionen kan anmode nationale håndhævelsesorganer, om at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at en transportør, terminalforvaltere eller formidler ikke opfylder forpligtelserne, der er fastsat i forordningen, er inden for rammerne af nærhedsprincippet. Men det er efter nærmere undersøgelse, blevet

¹⁰ Forordningen om multimodale rejser



afklaret, at Kommissionen har en tilsvarende hjemmel i forordning (EF) nr. 1008/2008. På den baggrund vurderer regeringen, at forslaget ligger inden for rammerne af nærhedsprincippet. Det er dog fortsat regeringens opfattelse, at Kommissionen ikke skal kunne have beføjelser til at anmode nationale myndigheder om at igangsætte undersøgelser af virksomheder.

6. Gældende dansk ret

Lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023 om trafikselskaber giver hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af buspassagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage.

I dag er bestemmelser om buspassagerrettigheder reguleret i forordning (EU) nr. 181/2011.

I dag er bestemmelser om jernbanepassagerers rettigheder reguleret i forordning (EU) nr. 2021/2782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

I dag er bestemmelser om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje reguleret i (EU) nr. 1177/2010.

I dag er bestemmelser om flypassagerrettigheder reguleret i forordning (EF) nr. 261/2004. Trafikstyrelsens kompetence er reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven), bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse nr. 1549 af 16. december 2013 om passagerrettigheder på luftfartsområdet om regler, der er nødvendige for at anvende forordning (EF) nr. 261/2004 i Danmark.

I dag er bestemmelser om personer med handicap og bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly reguleret i forordning (EF) nr. 1107/2006. Trafikstyrelsens kompetence er reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven), bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) samt BL 9-20, 2. udg. Af 16. december 2013 om regler, der er nødvendige for anvendelse af EU-forordning 1107/2006 om personer med handicap og personer med bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly.



I dag er bestemmelser om tilgængelighed for produkter og tjenester reguleret i LOV nr. 801 af 07/06/2022.

Klageprocessen i Danmark er reguleret nationalt i BEK nr. 313 af 26. marts 2015 om klageadgang og tilsyn med transportører og forvaltningsorganer for busterminaler m.v. Inden for passagertransport til søs er klageprocessen reguleret ved BEK nr. 74 af 29. januar 2023 om skibspassagerers rettigheder som ændret ved BEK nr. 7 af 7. januar 2015.

7. Konsekvenser

Der er tale om et omfangsrigt og yderst komplekst forslag, der omfatter passagerrettigheder i relation til multimodale rejser.

I udgangspunktet er forslaget møntet på nationale og internationale rejser. Det kræver nærmere analyse at vurdere, hvor stor en betydning forslaget om multimodale rejser får for rejser internt i Danmark, hvilke rejser der er omfattet, og hvilke danske transportudbydere der er omfattet. Det bemærkes dog, at buspassagerrettighedsforordningen grundet afstandskravet på over 250 kilometer for interne rejser i Danmark hovedsageligt vurderes at være relevant for fjernbusruter, som er kombineret med anden kollektiv transport som f.eks. færge.

Overordnet set vil der være økonomiske konsekvenser med behov for ansættelse af flere årsværk til de Nationale Håndhævelsesorganer, som udpeges efter indgåelse af endelig aftale. Dette er med henblik på at gøre en større indsats for håndhævelse af passagerrettigheder. Derudover bliver klageprocesserne harmoniseret på tværs af EU, hvilket kræver nogle mindre engangsomkostninger til omstillingen.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

På nuværende tidspunkt er det ud fra forslaget vanskeligt at vurdere i praksis, hvilke typer rejser der falder ind under de enkelte bestemmelser, og hvordan disse rejser er bygget op i de forskellige tilfælde. De lovmæssige konsekvenser skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

På baggrund af en undersøgelse foretaget af Transportministeriet, er forslaget vurderet til at have statsfinansielle konsekvenser på



over bagatelgrænsen, idet de udpegede nationale håndhævelsesorganer får til opgave at sikre håndhævelse og overvågning på nationalt niveau. Håndhævelsesorganerne skal udføre administrative tilsyns- og kontrolopgaver på området, som forventes at medføre øgede udgifter. Herunder sikre klagebehandling såsom, at passagerer kan indgive klager både offline og online på et hvilket som helst EU-sprog. De bliver ligeledes forpligtet til hvert andet år at aflægge rapport om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre anvendelsen af forordningen, og relevante statistikker om f.eks. klager. Derudover skal håndhævelsesorganerne udarbejde, på grundlag af en risikovurdering, et overvågningsprogram med henblik på at overvåge opfyldelsen af de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning. Programmet skal gøre det muligt at opdage og afhjælpe gentagne overtrædelser i forbindelse med gennemførelsen af passagerrettigheder.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

På det foreliggende grundlag vurderes forslaget ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Flere af forordningens artikler er uklare, f.eks. definitionen af de tre billettyper, og hvem der skal stå for refusionen under disse billettyper.

Forslaget vurderes at medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet forslaget indebærer øget oplysningspligt overfor passagerer. Ligesom det forventes at medføre ekstraomkostninger i forbindelse med udarbejdelsen og implementeringen af standarder for servicekvalitet med videre.

Forslaget forventes at føre til mindre tilbagevendende administrative omkostninger for transportører. Disse omkostninger er forbundet med transportoperatørenes forpligtelse i artikel 5 til at levere reeltidsoplysninger til passagererne. Kun et mindre antal transportoperatører vil blive berørt, da der tages hensyn til SMV'er.

Det forventes ligeledes, at forslaget vil medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af transportørernes medvirken til



gennemførelsen af administrative tilsyn samt under eventuelle kontrolbesøg.

Hvad angår erhvervsøkonomiske konsekvenser, vil transportørerne have omstillingsomkostninger i forbindelse med vejledning og oplysning til passagerne i forbindelse med skift mellem transportformer. Der vil også være omstillingsomkostninger forbundet med at sikre et grundlæggende sæt rettigheder for passagerer, der har en enkelt transportkontrakt (kategori A). Endvidere kan der forekomme omstillingsomkostninger ved at skulle etablere online- og offline klagemekanismer. Der må også forventes omstillingsomkostninger genereret ved kravet om, at selskaberne skal levere realtidsinformation til passagerer. Men også i dette tilfælde vurderes det, at kun et mindre antal transportoperatører vil blive berørt, da der tages hensyn til SMV'er.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslagets danske sprogversion har været i høring i EU-specialudvalget for Transport fra den 13. december 2023 til den 19. december 2023. Forud for høringen blev den engelske sprogversion sendt ud til EU-specialudvalget for Transport den 1. december 2023.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra Dansk Erhverv og Danmarks Rejsebureau Forening, Danske Havne, Danske Rederier, DI Transport og Dansk Luftfart, DSB, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet Tænk, Rådet for Bæredygtig Trafik og Trafikselskaberne i Danmark. Der henvises til grund- og nærhedsnotatet af 29. februar 2024, hvor høringssvarene indgår.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet budt velkommen af medlemsstaterne, der generelt er positiv over for forslagets formål om at sikre passagers rettigheder i forbindelse med multimodale rejser.



Ingen medlemsstater har endnu fastlagt deres endelige position på forslaget, idet der fortsat pågår nationale analyser.

I de indledningsvise drøftelser på teknisk niveau har en række medlemsstater dog efterspurgt præciseringer og yderligere information om forslagets omfang og definitioner, herunder hvad der udgør en multimodal rejse. Hertil har flere medlemslande problematiseret, at Kommissionen med forslaget tildeles beføjelser til at pålægge nationale håndhævelsesorganer at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at der er virksomheder, som ikke lever op til forpligtelserne i forordningen.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen mener, at det er væsentligt at finde den rette balance mellem på den ene side at styrke passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne, så man tager hensyn til branchens omkostninger. Intentionerne bag forslaget er gode. Men regeringen er bekymret for, at forordningen kan føre til øget bureaukrati og dermed et lavere udbud af multimodale rejser. De gode intentioner i forslaget vurderes dog ikke umiddelbart at kunne opveje for de byrder, som udbydere af multimodale rejser vil kunne blive pålagt.

Det fulde omfang af effekterne af forslaget kendes på nuværende tidspunkt ikke, da definitioner og rejsetyper fremstår uklare. Der har pågået en afklaring af, hvorvidt forslaget er gældende i Grønland. Det vurderes, at forslaget ikke vil finde anvendelse på Grønland.

Regeringen anser det for positivt, at forslaget stiller krav om øget oplysningspligt ved køb af en multimodal rejse, således at passagerer ved, hvilken billettype de køber, og hvordan de hermed er dækket. Det vurderes ligeledes positivt, at passagererne i samme ombering har adgang til information om relevant klageinstans i tilfælde af forsinkelse eller aflysning.

Regeringen finder det dog vigtigt, at transportoperatører og formidlere undtages fra krav om kompensation i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder. Regeringen mener, at strejker i udgangspunktet skal anses som en ekstraordinær omstændighed, da det ellers risikerer at ændre balancen i forhandlingspositionen mellem arbejdsgivere og arbejdstagere.



Regeringen vil arbejde for at sikre, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt. Regeringen vil derfor arbejde for en opblødning af artikel 24, som foreskriver, at Kommissionen kan pålægge nationale håndhævelsesorganer at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at der er virksomheder, som ikke lever op til forpligtelserne i forordningen.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til tidlig orientering den 9. februar 2024.