



Trafikministeriet

Notat

Dato : 14. december 2004

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

Notatet supplerer grundnotat af 13. april 2004.

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, Danmarks TransportForskning, 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.

Hørings svar

Akademikernes Centralorganisation, Danmarks TransportForskning, Øresundsbro Konsortiet og Ørestadsselskabet har ingen bemærkninger til forslaget.

DSB

DSB henviser til "Charter on Rail Passenger Services", som er udarbejdet efter kommissionen i 2001 offentliggjorde sin hvidbog om transport "Europæisk transport politik for 2010, Tid til beslutning". De europæiske jernbanevirksomheder arbejder i øjeblikket på at gøre charteret operationelt, og

forventer at indføre det med det internationale køreplansskifte i de

DSB mener grundlæggende, at chartret imødekommer kravene som Kommissionen anbefalede i 2001, og finder derfor, at yderligere initiativer på området bør afvente erfaringerne, der kan gøres på grundlag af dette charter.

Udover denne generelle bemærkning har DSB følgende konkrete bemærkninger til forslaget til forordning.

Det er uklart præcist hvilke rejser forslaget til forordningen omfatter, og der er samtidigt ikke taget stilling til håndteringen af rejser, hvor en del af rejsen køres på kontrakt som public-service. Sidstnævnte gælder for hovedparten af den internationale trafik, der køres i Danmark.

Forordningen tager ikke stilling til sondringen mellem konsekutive operatører og samarbejdende operatører. Som led i liberaliseringen af markedet har CIT/CIV arbejdet intenst med denne sondring, og som også vurderes nødvendig at arbejde med her.

DSB betragter det som en mangel, at jernbaneselskabernes forpligtelse ikke er begrænset yderligere end blot ved naturkatastrofer. Bombetrusler, strejker, påkørsler eller tilsvarende forhold bør også inkluderes.

Principperne for fordeling af ansvar mellem operatørerne ved forsinkelser vurderes ikke at være klare.

Forordningens forslag om "consequential damage" vurderes at være meget vidtgående og mangler afgrænsning mht. såvel ansvar som erstatningsstørrelse. DSB anfører, at princippet om "consequential damage" normalt ikke optræder i forbrugerbeskyttelse (fx er leverandøren af et køleskab ikke erstatningspligtig over for de varer, der er beskadiget som følge af en defekt ved køleskabet).

Forordningen indeholder forslag om, at operatører skal stille deres salgs-, informations- og reservationssystem til rådighed for andre jernbanevirksomheder på ikke-diskriminerende vilkår og til marginalomkostningen ved en enkelt transaktion. DSB anfører, at prisen skal fastsættes som en del af de samlede omkostninger ved hele systemet, samt at jernbanevirksomhederne som en del af deres profilering og markedsføring skal have mulighed for at holde en selvstændig profil på dette område.

Afslutningsvis peger DSB på, at forordningen i sit omfang kan have konkurrenceforvridende konsekvenser da lignende bestemmelser ikke findes på busområdet samt, at regelsættet skønnes mere vidtgående end de tilsvarende bestemmelser på luftfartsområdet.

