

Gruppe:

Forside til skannet bilag



Recno=206425



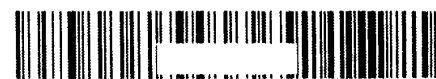
SamlLbnr=20051



Udvalg=TRU



Bilagsnr=B 35, Bilag 3



Dobbeltsidet=N



Sider=100

ent titel: Dokumenter vedr. behandlingen i EU af Kommissionens forslag om internationale
erers rettigheder og forpligtelser, KOM (2004) 143
er: [100]
idet: [N]
lvalg: TRU
mmer B 35
Om krav til passagerrettigheder for togrejsende.
Bilag 3
ype: Meddelelse
20051
206425
[]

Bruxelles, den 3. marts 2004

Europæisk togtrafik af høj kvalitet: Kommissionen foreslår at markedet for international personbefordring liberaliseres i 2010

Med den "tredje jernbanepakke", som forelægges i dag, foreslår Kommissionen at reformen af jernbanesektoren føres videre ved at international personbefordring i EU åbnes for konkurrence. Dermed skal det sidste skridt tages for at integrere de europæiske jernbaner og således skabe fornyet dynamik i en transportform som der er mere brug for end nogensinde før. Kommissionen foreslår også at man giver passagerer i international trafik flere rettigheder, at der tilrettelægges et system for certificering af lokomotivførere, og at kvaliteten højnes i banegodstrafikken. Loyola de Palacio, næstformand for Kommissionen, udtaler: "I 2010 vil det trans-europæiske net for højhastighedstog være knyttet sammen til en helhed, og dermed kan nye transportydelser udvikles på grundlag af konkurrence. I banernes internationale persontransport kan presset fra lavprisselskaberne allerede mærkes. Banerne er nødt til at finde frem til nye modeller at fungere efter, og der er ingen tvivl om at tiden er inde til at frisætte initiativerne. Vores forslag er både ambitiøst og realistisk. Med 2010 som skæringsdato får alle operatører klar besked om hvornår de skal være forberedt."

Kommissionen har fremlagt endnu en serie foranstaltninger der skal sætte nyt liv i jernbanerne. De følger retningslinjerne fra hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"¹.

Liberalisering af markedet

Forslaget går ud på at jernbanevirksomheder der har licens og er i besiddelse af de nødvendige sikkerhedscertifikater, kan levere internationale transportydelser i EU fra og med 1. januar 2010. Det vil f.eks. sige at de nuværende Thalys- og Eurostar-tog kan blive udsat for konkurrence. Den nye fase i etableringen af et indre marked for jernbaneydelser kommer på et tidspunkt hvor de traditionelle internationale bane-forbindelser er kommet under stigende pres fra lavprisselskaber i flybranchen. Men ved at lade nye forretningsinitiativer komme til skulle det være muligt at sætte gang i sektoren igen. For at tilvejebringe realistiske økonomiske vilkår for sådanne nye togforbindelser foreslås det at det bliver muligt at lade passagerer stå af og på hele vejen langs den internationale strækning, også mellem to banegårde i samme medlemsstat. På den måde tages der passende hensyn til den økonomiske balance i de kontrakter om offentlig service der kunne tænkes at blive berørt, uden at give nye internationale operatører unødigt vanskelige driftsvilkår.

¹ KOM(2001)370 af 12.9.2001.

Af en undersøgelse² der blev foretaget i 2003 i de 15 medlemsstater, fremgår det at 70% af de adspurgte var enige i denne påstand: "Hvis sikkerhedsnormerne overholdes, er konkurrence den bedste måde at øge jernbanernes effektivitet på." Denne indfaldsvinkel har også Europa-Parlamentet anlagt ved flere lejligheder, bl.a. da det i 1999 stemte om den første jernbanepakke og i 2003 om den anden. I oktober 2003 stemte Europa-Parlamentet for et ændringsforslag der krævede at alle jernbanernes personbefordringsydelse, både indenlandske og internationale, blev åbnet for konkurrence per 1. januar 2008³. I sin udtalelse om disse ændringsforslag⁴ anførte Kommissionen at spørgsmålet burde behandles i et særskilt forslag, hvad der ville gøre det muligt at tage hensyn til den eksisterende lovgivning om kontrakter om offentlig service og dermed undgå usammenhængende regler. Kommissionen fremlægger således hermed et særligt forslag om åbning af markedet for personbefordring for konkurrence, ledsaget af foranstaltninger som skal beskytte passagerernes rettigheder.

Flere rettigheder til passagererne

Ligesom i luftfarten, hvor der er indført regler om beskyttelse af passagerernes rettigheder når de afvises ved ombordstigning, og når flyene forsinkes, foreslår Kommissionen at der lægges en ramme for beskyttelse af jernbanepassagerernes rettigheder i international trafik. Der er tale om et forordningsforslag med mindstekrav til information af passagerer før og under en rejse, om regler ved forsinkelser, om behandling af klager og om bistand til bevægelseshæmmede. Forordningen udgør et basisniveau, som branchen vil blive opfordret til at forbedre med gunstigere foranstaltninger i frivillige aftaler med passagerorganisationer.

Certificering af lokomotivførere

Et af elementerne i dagens pakke er et direktivforslag om certificering af lokomotivførere. Det er udarbejdet i tæt samarbejde med branchen og arbejdsmarkedets parter og indeholder en mekanisme der gør det muligt at forbedre definitionen af kompetencer og ansvarsområder hvad angår uddannelse, bedømmelse og anerkendelse af kvalifikationerne hos lokoførere og andet togpersonale der udfører sikkerhedsrelaterede opgaver. En lokofører skal have sit eget kvalifikationsbevis, som attesterer hans generelle kompetence og er gyldigt i hele EU. Foruden denne attestering skal jernbanevirksomheden udstede en attest på at lokoføreren har gennemført en særlig uddannelse vedrørende den kørte strækning, det benyttede materiel og virksomhedens egne drifts- og sikkerhedsprocedurer.

² Eurobarometer 59.2 udført i foråret 2003.

³ Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD))

⁴ COM(2003) 719 du 26.11.2003

Banegodstrafik af høj kvalitet

For varetransporten har Kommissionen stillet forslag om en forordning med det formål at indføre mindstekrav til ydelseskvaliteten i kontrakter mellem jernbanevirksomheder og deres kunder, hvad der allerede betragtes som god praksis i sektoren. Det nærmere indhold af kvalitetsforpligtelserne overlades til aftaleparterne, men forslaget lægger op til at kvalitetselementerne drøftes systematisk og tages med i kontrakterne. Den lave kvalitet i banegodstrafikken, især i international trafik hvor flere banevirksomheder er involveret på samme strækning, gør jernbanetrafikken utiltrækkende og er endnu i dag en af de væsentlige årsager til at banernes markedsandel bliver ved med at falde så den i dag ligger under 8% (i USA er den 40%).

På længere sigt vil konkurrencen give et stærkt pres for at forbedre kvaliteten, men den reelle åbning af det europæiske marked for banegods går for langsomt. De nye aktører har kun 3-4% af markedet, og i flere medlemsstater er der stadig ingen. I forhold til 2002 er banegodsmængden i 2003 faldet i halvdelen af medlemsstaterne, og i EU som helhed har tilbagegangen været 1%. I de sidste ti år er transportmængden vokset med 30% (38% i vejtransporten), men banetransporten er stagneret (3%). Og uviljen mod jernbanetransport skyldes først og fremmest problemer med pålidelighed og kvalitet.

Baggrund

De nye tiltag skal ses som et supplement til den eksisterende regelramme, der består af direktiverne i den første jernbanepakke, der blev vedtaget i 2001, og foranstaltningerne i den anden pakke, som er ved at blive vedtaget (direktiv om jernbanesikkerhed, jernbaneagentur og åbning af banegodstrafikken for konkurrence). Den første pakke muliggjorde en reguleret liberalisering af den internationale godstrafik. Den har fundet anvendelse siden 15. marts 2003. Den anden pakke har til formål at fremskynde denne åbning og udvide den til at gælde indenlandsk godstransport (cabotagetransport). Derudover sker der en styrkelse af sikkerheden og interoperabiliteten i kraft af en række særdirektiver og ved etableringen af et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet på jernbanenettet – det placeres i Valenciennes (Frankrig). Forslagene er for tiden til mægling mellem Rådet og Europa-Parlamentet.

Regulation on International Rail Passengers' Rights and Obligations : main elements of the Commission proposal

		Event			
Service type	Delay	Compensation			Accident
		Duration of service	50% compensation in case of	100% compensation in case of	Cancellation or missed connection due to delay
International journeys on scheduled high speed service	Up to 2 hours	30-60 minutes delay	50% compensation in case of	100% compensation in case of	Duty to inform +
	Exceeding 2 hours	60-120 minutes delay	30-60 minutes delay	More than 60 minutes delay	Assistance (meals, re-routing, hotel...) +
	Up to 4 hours	60-120 minutes delay	60-120 minutes delay	More than 120 minutes delay	Reimbursement of the full cost of the ticket for the part of the journey not made and for parts made if the journey no longer serves any purpose
International journeys on scheduled non-high speed services	Exceeding 4 hours	120-240 minutes delay	120-240 minutes delay	More than 240 minutes delay	Up to 1 300 € per passenger for loss or damage of luggage
					Up to 220 000 € per passenger ⁵ (minimum insurance coverage 310 000 € per passenger)
					Up to 1 800 € per passengers ⁶ for loss or damage of hand luggage

⁵ Strict liability⁶ Strict liability if passenger injured otherwise liability for fault⁷ Liability for fault –covers also loss of unaccompanied luggage not in case of accident



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004
KOM(2004) 143 endelig

2004/0049 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Dette forslag indeholder en række regler, som skal styrke og forbedre passagerernes rettigheder og forpligtelser i den internationale jernbanetransport. Det er en følge af hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg"¹, hvori Kommissionen klart erklærede, at transportsystemets brugere skal tilbage i transportpolitikens centrum, uanset transportformen. Behovet for en fællesskabsindsats i dette øjemed blev yderligere påpeget af Kommissionen i meddelelsen "Mod et integreret europæisk jernbanesystem"², som på grundlag af en undersøgelse³, Kommissionen har ladet foretage for at vurdere det faktiske og mulige marked for international jernbanepassagerbefordring, peger på mange af manglerne i den internationale jernbanepassagertransportens serviceniveau.

Behovet for en bedre beskyttelse af internationale jernbanepassagerer understreges også af de klager, som europæiske borgere har sendt Kommissionen over jernbanevirksomhedernes utilstrækkelige servicekvalitet i forbindelse med international passagerbefordring. Denne utilstrækkelighed viser sig på mange forskellige områder, f.eks. utilstrækkelige oplysninger om køreplaner, billetpriser, forsinkelser og afbrydelse af forbindelser, rengøring af togene, eller jernbanevogne og perroner, som er utilgængelige for bevægelseshæmmede personer(BH).

Dette forslag søger desuden at give en samlet behandling af den bekymring over de internationale jernbaneforbindelsers kvalitet og kvantitet, som er kommet til udtryk i skriftlige og mundtlige forespørgsler fra Europa-Parlamentets medlemmer⁴.

I strategien for forbrugerpolitik 2002-2006⁵ erkendes det, at der er behov for bedre forbrugerbeskyttelse af internationale jernbanepassagerer, ikke mindst fordi jernbanepassagertransport i mange tilfælde ikke omfattes af EU's lovgivning for forbrugerbeskyttelse.

Den internationale overenskomst vedrørende befordring på jernbane (COTIF) af 9. maj 1980, som stadig er gyldig, omfatter fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane, det såkaldte CIV-tillæg. Disse regler er blevet vedtaget af de stater, der er medlemmer af den mellemstatslige organisation for international jernbanebefordring (OTIF). På nuværende tidspunkt er 41 stater medlemmer af OTIF. Alle EU's medlemsstater er med i OTIF, og det samme gælder de tiltrædelseslande, der har jernbaner, med Estland som den eneste undtagelse. OTIF har udviklet et ensartet retssystem

¹ KOM(2001) 370 af 12/9/2001. Den fulde tekst findes på: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html.

² Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet, KOM(2002)18 endelig udgave af 23/1/2002. Den fulde tekst findes på: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/newpack/np_en.htm. Bemærk, at dette samrådsdokuments tekst forbindelser til de EU-bestemmelser, der nævnes i dette dokument, findes på Rail Transport and Interoperability' netsted Unit:http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index/index_en.html.

³ Developing EU (International) Rail Passenger Transport: Assessment of the actual and potential market for international rail passenger services', by OGM, Brussels, February 2002. Denne rapport giver en vidtfavnende oversigt over de problemer, internationale jernbanepassagerer står over for, når de rejser med tog. Den fulde tekst findes på: <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/library/ogm-report.pdf>.

⁴ En omfattende liste over disse forespørgsler og Kommissionens svar på dem ligger uden for dette dokumentets rammer. Et eksempel findes i EFT C 172 E af 18. juli 2002, s. 80: <http://europa.eu.int/eur-lex/en/oj/2002/ce1720020718en.html>.

⁵ KOM(2002)208 endelig, 7.05.2002, se: http://europa.eu.int/comm/consumers/policy/intro/intro_en.html

for international jernbanetransport af passagerer, bagage og gods. COTIF er blevet ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999. Der er fremsat forslag til en aftale om, at Det Europæiske Fællesskab skal tiltræde COTIF⁶. Fællesskabets tiltrædelse bliver mulig så snart Vilnius-protokollen er trådt i kraft. Protokollen træder i kraft, når den er blevet ratificeret af mindst to tredjedele af konventionens underskrivere, formentlig i 2005.

Befordringspligten er blevet afskaffet i den nye COTIF. Enkeltkontrakten kan betragtes som indehaver af passagerrettighederne. Dette skal til en vis grad bygge på frivilligt samarbejde mellem jernbanevirksomhederne. Det er den ændrede udgave af COTIF, som ligger til grund for vurderingen af passagerrettighederne. Det foreliggende forordningsforslag indeholder for en stor del passagerrettigheder, der ikke omfattes af COTIF. Det gælder således oplysninger til passagererne, adgang til billetter, skadeserstatning, rettigheder for bevægelseshæmmede personer, sikkerhedsforanstaltninger og behandling af klager. Når det gælder erstatningsansvar ved en passagers død eller tilskadekomst, er forslaget mere vidtgående end COTIF og sigter på at sidestille jernbanetransporten med luftfartssektoren. Forslaget er også mere vidtgående, når det gælder ansvar og erstatning for forsinkelser og aflysning af forbindelser. Mens CIV her indeholder bestemmelser om indkvartering og erstatning til skadesanmeldere, vil forordningen også give passagererne ret til erstatning. Forslaget pålægger jernbanevirksomhederne en forpligtelse til at samarbejde for at sikre både gennemgående billetter og oplysninger om forbindelserne.

En forordning anses for den mest hensigtsmæssige måde hvorpå der kan indføres anvendelige og ensartede bestemmelser om passagerrettigheder i den internationale jernbanetransport.

Forbedring af passagerernes rettigheder er afgørende for, at man kan fremme jernbanetransporten og dermed bidrage til at nå et af den fælles transportpolitikens vigtigste mål: at fastholde og eventuelt underbygge jernbanernes transportandel (6,2%⁷) på 1998-niveauet i 2010. Dette mål indebærer, at jernbanepassagertransporten skal forøges betydeligt i absolutte tal: fra 287 mia. passagerkilometer (pkm) i 1998 til 327 mia. pkm, ifølge den forventede udvikling og måske endda til 400 mia. pkm, som et optimistisk scenario for jernbanetransport viser. Det sidste betyder en forøgelse af jernbanepassagertransporten med næsten 40%, selv om dens andel af den samlede transport kun udgør små 6,7%. Det anslås i den omtalte undersøgelse, at den internationale jernbanetransport udgør ca. 10 – 15% af jernbanevirksomhedernes samlede omsætning. Undersøgelsen nævnte også de store muligheder for international jernbanepassagertransport, da antallet af udenlandsrejser forventes at vokse på grund af ændringerne i Europas befolkningsstruktur: ældre mennesker er mere tilbøjelige til at rejse med tog, da det er mere behageligt og komfortabelt end at rejse med bil, bus eller flyvemaskine.

Samråd

I oktober 2002 offentliggjorde Kommissionen et samrådsdokument⁸, der indeholdt en oversigt over de vigtigste problemer og spørgsmål, som skal behandles på fællesskabsplan. De problemområder, som blev påvist i dette dokument, drejede sig om de almindelige bestemmelser og betingelser for international jernbanepassagertransport, passagerernes

⁶ KOM(2003) 696 endelig af 17.11.2003.

⁷ Energi og transport i tal, 2003, tabel 3.5.2, se http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/lists/transport.html#top

⁸ Consultation Document on International Rail Passengers' Rights and Obligations, se: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/initiative_en.htm. Reaktionen på dette samrådsdokument findes på samme netadresse.

rettigheder før, under og efter rejsen og de forpligtelser, passagererne skal opfylde, når de rejser med en international forbindelse. Dokumentet blev drøftet ved en høring⁹, som fandt sted i november 2002 under tilstedeværelse af de vigtigste interessegrupper, f.eks. jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne, passager- og forbrugerorganisationerne og medlemsstaternes repræsentanter. Interessegrupperne besvarede de spørgsmål, som blev stillet i samrådsdokumentet, og der er blevet taget hensyn til svarene under udarbejdelsen af dette forslag.

Forbrugerorganisationerne, de europæiske passagerorganisationers repræsentanter og de fleste af medlemsstaterne gav udtryk for støtte til indførelse af regler på fællesskabsplan, hvorimod jernbanevirksomhederne og i mindre grad infrastrukturforvalterne afviste fastsættelse af regler. Jernbanevirksomhederne, der blev repræsenteret af fællesskabet af de europæiske jernbaner (FEJ), henviste til de foranstaltninger, de havde truffet for at få udarbejdet et passagercharter, der skulle forbedre passagerernes rettigheder på frivillig basis.

Kommissionen var tilfreds med, at FEJ havde truffet foranstaltninger til at opnå en betydelig forbedring af jernbanetransportens kvalitet, både nationalt og internationalt, og erkendte blankt, at passagercharteret har større anvendelsesmuligheder end et fællesskabsinitiativ, som vil begrænse sig til international passagertrafik. Spørgsmålene i samrådsdokumentet i forbindelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar, erstatning i tilfælde af forsinkelse og aflysning af forbindelser eller adgang til edb-reservationssystemer, skal imidlertid snarere behandles ved hjælp af regler end ved en frivillig aftale mellem jernbanevirksomhederne, hvis passagererne skal sikres rettigheder, som kan håndhæves.

Der er blevet foretaget en undersøgelse, som hovedsagelig drejer sig om erstatning for forsinkelser¹⁰. Undersøgelsen, der blev forelagt for interessegrupperne i juni 2003, viste klart, at indførelse af en erstatningsordning kun ville øge jernbanevirksomhedernes omkostninger lidt: løseligt anslået er der tale om mindre end 1% af jernbanevirksomhedernes omsætning i forbindelse med international transport. Fordelene ved at indføre erstatningsordninger er vanskelige at måle, da der stadig mangler pålidelige data, og da det er problematisk at kvantificere virkningerne af en kvalitetsforbedring. Omkostningerne ved forsinkelser og aflysninger vil sandsynligvis opveje eller endda overgå omkostningerne ved indførelse af erstatningsordninger, da omkostningerne til øget personale, overtid og rullende materiel også skal tages i betragtning. Indførelsen af en erstatningsordning kunne derfor give jernbanevirksomhederne en yderligere tilskyndelse til at forbedre deres kvalitetsstandarder.

Retsgrundlag

Forslagets retsgrundlag er direkte fastlagt i EF-traktatens artikel 71, som indebærer fælles beslutningsprocedure.

Formål og anvendelsesområde

Forslagets formål er at fastlægge de internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser for at forbedre den internationale jernbanepassagertransports effektivitet og attraktivitet. Forslaget fastsætter bestemmelser om minimumskrav til de oplysninger, passagererne skal have før, under og efter rejsen, om kontraktbetingelser, om

⁹ Referat af høringen den 15. november 2002 foreligger på engelsk, fransk og tysk, se: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/initiative_en.htm. En indledende, sonderende høring blev afholdt i oktober 2001. Et referat af denne høring findes på samme internetside.

¹⁰ The Landwell report; Etude sur les systemes de penalites dans le domaine ferroviaire, 14 February 2003

jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, forsinkelser eller aflysninger, om betingelserne for hjælp til bevægelsehæmmede personer og endelig om, på hvilke betingelser jernbanevirksomhederne skal samarbejde for at opfylde forordningens formål.

Desuden søger forslaget at fastsætte, hvilke forpligtelser passagererne skal opfylde, f.eks. forpligtelsen til at købe en billet og til at undgå enhver adfærd, der kan være til ulempe for togpersonalet eller andre passagerer.

Særlige bestemmelser.

Kapitel 1 Almindelige bestemmelser

Artikel 1

Denne artikel afgrænser forordningens indhold og anvendelsesområde.

Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner.

Kapitel 2 Oplysninger og billetter

Artikel 3

Denne artikel fastslår passagerernes ret til at få oplysninger. Som det fremgår af bilaget opdeles oplysningerne i oplysninger før rejsen, under rejsen og efter rejsen. Artiklen behandler både disse oplysningers indhold og den form, de gives i.

Artikel 4

Artikel 4, stk. 1, drejer sig om transportkontrakten og dens bevisværdi. Artikel 4, stk. 2, drejer sig om billetudstedelsen og om de oplysninger, billetten bør indeholde. Artikel 4, stk. 3, giver passageren ret til at overdrage en billet, som er udstedt i hans navn. Artikel 4, stk. 4, skal tage højde for udviklingen på billetområdet, f.eks. elektroniske billetter.

Artikel 5

Denne artikel svarer til artikel 3 i forordning 2299/89 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer. Det er meget vigtigt, at adgangen til disse systemer beskyttes for at sikre kundeinteresser og adgang på lige vilkår.

Artikel 6

Denne artikel fastslår passagerernes ret til at købe "gennemgående billetter" til hele den internationale rejse. Denne ret er kun sikret, hvis jernbanevirksomhederne er forpligtede til at samarbejde. Dette samarbejde betyder, at jernbanevirksomhederne kan forenkle den internationale jernbanetransport. Artikel 6, stk. 3, drejer sig om distributionskanaler for internationale jernbanebilletter. Denne artikel fastsætter også, på hvilke betingelser passagererne kan købe billet i toget.

Kapitel 3 Jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar

Artikel 7

Denne artikel drejer sig om erstatningsansvaret ved en passagers død eller tilskadekomst. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig, hvis ulykken er sket, mens passageren befandt sig i toget eller steg på det eller af det. Jernbanevirksomheden hæfter i denne forbindelse også for infrastrukturforvalteren.

Artikel 7, stk. 2, indfører en forpligtelse til at være forsikret for et bestemt beløb. Tilsvarende regler findes for luftfartsområdet i forordning 889/2002, artikel 3, stk. 2¹¹.

Artikel 8

Denne artikel drejer sig om erstatningsansvaret for håndbagage, både hvis passageren kommer til skade ved ulykken, og hvis han ikke gør. I det første tilfælde hæfter jernbanevirksomheden, i det sidste kun, hvis den har skylden.

Artikel 9

Denne artikel drejer sig om erstatningsansvaret for bagage. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig, hvis skaden er sket, mens den havde ansvaret for bagagen.

Artikel 10

Denne artikel giver passageren ret til erstatning for forsinkelse. Jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller for aflysninger, medmindre det skyldes usædvanlige omstændigheder.

Artikel 11

Denne artikel giver passageren ret til erstatning for følgeskader, som skyldes forsinkelse, at passageren ikke har nået sin tilslutningsforbindelse, eller aflysning af en forbindelse.

Kapitel 4 Erstatning

Artikel 12

Denne artikel ligestiller jernbanerne med luftfartssektoren, idet den indfører objektivt ansvar uden finansielle grænser ved en passagers død eller tilskadekomst.

Op til et beløb på 220 000 EUR, svarende til ca. 175 000 særlige trækingsrettigheder (SDR), kan jernbanevirksomheden ikke afvise erstatningskravet, medmindre passageren selv har skylden. Over dette beløb kan kravet bestrides, men passageren skal selv bevise, at skylden ikke er hans. Erstatningsansvaret ved en passagers død eller tilskadekomst i CIV er også objektivt, dvs. et ansvar uden skyld, men det kan under visse omstændigheder bestrides. Det erstatningsansvar, der indføres her, er således mere objektivt. SDR er et internationalt reserveaktiv, som blev oprettet af IMF i 1969. SDR defineres som en valutakurv, der i dag består af EUR, japanske yen, pund sterling og US dollars. Den bruges både i luft- og

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

søfartssektoren og i COTIF. Ud fra et passagersynspunkt anses det for mere hensigtsmæssigt at benytte EUR som valuta i denne forordning. Grundlaget for de anførte beløb er imidlertid SDR, hvad der forklarer de lidt underlige tal.

Artikel 12, stk. 3, indfører rettigheder for efterladte.

Artikel 13

Denne artikel giver passageren ret til forskudsbetaling til dækning af umiddelbare behov efter ulykken. Den svarer til de gældende regler i luftfartssektoren.

Artikel 14

Denne artikel fastsætter hvilket beløb der skal betales, hvis bagagen er blevet beskadiget eller ødelagt. Beløbet for håndbagage svarer til det, som er fastsat i CIV (artikel 34), mens beløbet for anden bagage svarer til det, der gælder i luftfartssektoren. (Artikel 22, stk. 2, i Rådets afgørelse 2001/539¹²).

Artikel 15

Denne artikel fastslår retten til erstatning for forsinkelser. Beløbene, som er fastsat i bilaget, er forskellige alt efter forbindelsen og dens varighed. Artiklen sætter desuden en frist for erstatningens udbetaling og fastslår, i hvilken form udbetalingen skal ske. For beløb under fire EUR gives der ikke erstatning.

Artikel 16

Denne artikel giver passageren ret til refusion eller til en alternativ rute, når han ikke har nået en tilslutningsforbindelse på grund af forsinkelse, eller når en forbindelse er blevet aflyst. Det samme foreslås i luftfartssektoren ved afvisning og aflysning eller ved lang forsinkelse af afgang.

Artikel 17

Denne artikel giver passagererne ret til assistance i tilfælde af forsinkelser, herunder forsinkelser, der medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke er opnået, eller aflysninger af togforbindelser. Assistancen omfatter måltider, indkvartering, transport og besked til berørte personer. Ifølge artiklen skal jernbanevirksomheden efter anmodning bekræfte på billetten, at forbindelsen blev forsinket eller aflyst. Det gør det lettere for passageren at udøve sine rettigheder.

Artikel 18

Denne artikel fastslår, at forordningens erstatningsbestemmelser gælder, selv om en del af jernbanetransporten foregår med færge, f.eks. når jernbanevognene transporteres med færge, medmindre den lovgivning, som gælder for færgen, er gunstigere for passageren.

Forordningen gælder også, hvis jernbanetransporten midlertidigt indstilles, og jernbanepassagererne befordres med et andet transportmiddel.

¹² Rådets afgørelse af 5. april 2001 om Det Europæiske Fællesskabs godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen).

Artikel 19

Denne artikel skal gøre det klart, at passageren på en international rejse, der udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, har ret til at vælge, hvem han vil rette sit erstatningskrav til, og at jernbanevirksomhederne er erstatningspligtige efter princippet en for alle og alle for en.

Artikel 20

Denne artikel skal beskytte passagerens rettigheder, når den jernbanevirksomhed, passageren har indgået kontrakt med, overlader transportens udførelse til en anden jernbanevirksomhed.

Artikel 21

Denne artikel fastsætter, hvem der omfattes af jernbanevirksomhedens ansvar. Foruden sit eget personale og de personer, hvis tjenesteydelser det benytter, hæfter jernbanevirksomheden også for infrastrukturforvalterens personale.

Artikel 22

Denne artikel fastslår, at erstatningskrav på grundlag af denne forordning kun kan rejses mod jernbanevirksomheden på forordningens betingelser og inden for dens grænse. Det samme gælder erstatningskrav mod personer, som jernbanevirksomheden er ansvarlig for.

Artikel 23

Denne artikel drejer sig om begrænsningerne for søgsmålsadgang. Artikel 23, stk. 1, svarer til artikel 60 CIV, mens artikel 23, stk. 2, svarer til reglerne i luftfartssektoren og udvider således tidsgrænsen med et år i forhold til CIV.

Artikel 24

Artikel 24 fastslår retten til regres.

Artikel 25

Artikel 25, stk. 1, skal sikre passageren, at undtagelser fra forpligtelserne i denne forordning er ugyldige. Artikel 25, stk. 2, gør det klart, at de fastsatte regler er minimumsregler, og at gunstigere betingelser kan tilbydes.

Artikel 26

Denne artikel indfører en undtagelse til erstatningsbestemmelserne. Hvis jernbanevirksomheden kan bevise, at passageren selv er skyld i skaden, er den ikke erstatningspligtig. Det gælder også ved passagerens død eller tilskadekomst.

Artikel 27

Denne artikel giver bevægelseshæmmede ret til at få udstedt billet til internationale rejser, og at foretage reservation af dem.

Artikel 28

Artikel 28 giver bevægelseshæmmede personer ret til at få hjælp på den betingelse, at de i forvejen har underretten jernbanevirksomheden om deres behov. Hjælpen omfatter indstigning, togskifte og udstigning. Artiklen indfører udtrykket stationsleder, som er den person, der skal sørge for, at den bevægelseshæmmede person får hjælp på jernbanestationen.

Artikel 29

Denne artikel udpeger den person, som skal sørge for assistance. Den indeholder desuden bestemmelser om hans opgaver.

Artikel 30

Denne artikel giver bevægelseshæmmede personer ret til at bede jernbanevirksomheden eller rejsebureauet om assistance i toget eller under indstigningen eller udstigningen på den betingelse, at de i forvejen har givet besked om deres behov.

Artikel 31

Artikel 31 drejer sig om modtagelse af en anmodning om hjælp og om videregivelse af besked fra jernbanevirksomheden eller rejsebureauet til jernbanestationens ledelse.

Kapitel 7 Servicekvalitet

Artikel 32

Denne artikel drejer sig om sikkerheden på jernbanestationerne og i togene. For at kunne garantere passagerernes sikkerhed må jernbanevirksomhederne samarbejde.

Artikel 33

Denne artikel går ud på at sikre servicekvaliteten et vist niveau. Der skal opstilles servicekvalitetsstandarder for internationale forbindelser og resultaterne skal overvåges af den jernbanevirksomhed, der driver forbindelsen, og offentliggøres.

Artikel 34

Artikel 34 indfører en klagebehandlingsordning, som er til fordel for passageren. Den fastsætter, hvem klage kan indgives til, hvilke sprog der kan benyttes, hvem der skal svare, og inden for hvilken frist svaret skal gives. Den fastsætter endvidere, at jernbanevirksomhederne skal offentliggøre, hvor mange klager de har modtaget .

Artikel 35

Denne artikel fastsætter, hvem et erstatningskrav skal henvendes til.

Artikel 36

Denne artikel fastsætter, hvilke forpligtelser passageren skal opfylde. Han skal således være i besiddelse af en gyldig billet og udvise korrekt adfærd.

Kapitel 8 Overvågning og håndhævelse

Artikel 37

Denne artikel fastsætter, at jernbanevirksomhederne skal underrette offentligheden om de forbindelser, der skal indstilles.

Artikel 38

Denne artikel pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at udpege et organ, som skal være ansvarligt for forordningens håndhævelse.

Artikel 39

Denne artikel pålægger de udnævnte organer at samarbejde og udveksle oplysninger.

Kapitel 9 Afsluttende bestemmelser

Artikel 40

Denne artikel fastsætter, at der skal indføres sanktioner for manglende overholdelse af forordningens bestemmelser.

Artikel 41

Artikel 41 drejer sig om ændring af bilagene.

Artikel 42

Denne artikel drejer sig om ændring af de beløb, som angives i forordningen.

Artikel 43

Artikel 43 fastsætter udvalgsprocedurene.

Artikel 44

Ifølge denne artikel skal Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings gennemførelse og resultater tre år efter dens ikrafttrædelse.

Artikel 45

Denne artikel fastsætter datoen for forordningens ikrafttrædelse.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre jernbanetjenesternes kvalitet og de internationale jernbanepassagerers rettigheder og at forbedre kvaliteten og effektiviteten af den internationale personbefordring med jernbane for at øge jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.

(2) Strategien for forbrugerpolitikken 2002-2006¹⁷ har til formål at skabe et højt forbrugerbeskyttelsesniveau og at inddrage forbrugerbeskyttelseshensyn i transportpolitikken, som fastsat i traktatens artikel 153, stk. 2.

(3) Det hører til brugerrettighederne i forbindelse med jernbanebefordring at få oplysninger om trafikforbindelserne før, under og efter rejsen.

(4) Jernbanepassageren er den svage part i transportkontrakten, og passagerens rettigheder må derfor beskyttes.

(5) Edb-systemer, der benyttes til salg af togbilletter, kan, hvis de benyttes rigtigt, give jernbanepassagererne en vigtig og nyttig service. Derfor må adgang på lige vilkår til sådanne systemer gøres lettere.

¹³ EFT C , , s. .

¹⁴ EFT C , , s. .

¹⁵ EFT C , , s. .

¹⁶ EFT C , , s. .

¹⁷ KOM(2002) 208 endelig, EFT C 137 af 8.6.2002, s. 2.

(6) Jernbanevirksomhederne bør samarbejde om at gøre overførslen fra et net til et andet og fra en operatør til en anden lettere og med deres samarbejde sikre passagererne gennemgående billetter.

(7) For at sikre, at de internationale jernbanepassagerer kan få gavn af denne forordnings bestemmelser, bør der være samarbejde mellem de jernbanevirksomheder, som tilbyder passagerbefordring. Dette samarbejde bør uden forskel stå åbent for alle jernbanevirksomheder, der beskæftiger sig med passagerbefordring.

(8) International personbefordring med jernbane bør være til gavn for alle borgere. Derfor bør bevægelseshæmmede personer, uanset om deres manglende førlighed skyldes handicap, alder eller andet, have samme mulighed for at rejse med jernbane som alle andre.

(9) En ordning med ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne jernbanetransportsystem.

(10) Indførelse af grænser for erstatning ved tab eller beskadigelse af bagage eller ved tab, som skyldes forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke har kunnet opnås, eller aflysninger af togforbindelser, vil skabe større klarhed og give det internationale marked for passagerbefordring med jernbane incitament, som vil gavne passagererne.

(11) Det er ønskeligt at afhjælpe ulykkesofrenes og deres pårørendes øjeblikkelige økonomiske behov i tidsrummet umiddelbart efter ulykken.

(12) Det er vigtigt, at denne forordnings bestemmelser også gælder, når passagerbefordringen som led i jernbanerejsen eller på grund af midlertidige ændringer foregår med andre transportmidler, ikke mindst ad søvejen eller ad indre vandveje. At jernbanevirksomheden har det overordnede ansvar, er i overensstemmelse med internationale konventioner, navnlig artikel 1, stk. 3, i fællesreglerne for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV – Bilag A til konventionen), "Vilnius-protokollen fra 1999", og artikel 2, stk. 2, i Athen-konventionen fra 2002 om søtransport af passagerer og gods.

(13) Hvis en rejse udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, bør passageren kunne rejse erstatningskrav mod en hvilken som helst af de jernbanevirksomheder, som medvirker til transporten.

(14) Markedet for personbefordring med jernbane har en interesse i, at der er et højt sikkerhedsniveau både på jernbanestationerne og i togene.

(15) Af hensyn til såvel de medrejsende som jernbanevirksomheden skal passagererne overholde visse regler for god opførsel.

(16) Denne forordnings virkninger bør tages op til fornyet undersøgelse, ikke mindst i lyset af inflationen og konkurrenceudviklingen på de relevante markeder for personbefordring med jernbane.

(17) Denne forordning bør ikke berøre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger¹⁸.

(18) Medlemsstaterne bør fastsætte sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser.

(19) Målene for dette initiativ, dvs. udvikling af Fællesskabets jernbaner og indførelse af passagerrettigheder i den internationale jernbanetrafik, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af den betydelige internationale dimension og behovet for international samordning af den internationale passagerbefordring og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(20) Gennemførelsesforanstaltningerne til denne forordning, bør træffes i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁹ -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Denne forordning fastsætter internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.
2. Forordningen gælder for internationale rejser i Fællesskabet, såfremt den internationale rute drives af en jernbanevirksomhed, som er godkendt i overensstemmelse med Rådets direktiv 95/18/EF²⁰.

Hvis Fællesskabet har indgået en aftale om jernbanetransport med et tredjeland, gælder denne forordning også for internationale rejser til, fra og gennem det pågældende land.

3. Denne forordning gælder for edb-informations- og edb-reservationssystemer til jernbanetransport (CRST), som tilbydes og/eller benyttes i Fællesskabet til levering af oplysninger om internationale jernbanerejser, til distribution og salg af billetter og/eller til reservation af internationale rejser.

¹⁸ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

¹⁹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

²⁰ EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet er passagerbefordring med jernbane og indebærer levering af trækraft, som er godkendt efter Fællesskabets gældende lovgivning;
- 2) "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller foretagende med særligt ansvar for at oprette og vedligeholde jernbaneinfrastruktur eller dele deraf i overensstemmelse med definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltning af infrastrukturens kontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens opgaver på et jernbanenet eller dele af et jernbanenet kan fordeles på forskellige organer eller foretagender;
- 3) "tildelingsorgan": foretagende, som er ansvarligt for tildeling af infrastrukturkapacitet;
- 4) "opkrævningsorgan": foretagende, som er ansvarligt for opkrævning af afgift for brugen af jernbaneinfrastrukturkapacitet;
- 5) "rejsebureau": rejsearrangør eller formidler, dog ikke en jernbanevirksomhed, i henhold til artikel 2, stk. 2 og 3, i Rådets direktiv 90/314/EØF²¹ af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure;
- 6) "central jernbanestation": jernbanestation, der fungerer som ankomst- og afgangssted for internationale tog og/eller nationale fjerntog på strækninger på over 100 km;
- 7) "stationsleder": forvaltningsenhed, der i en medlemsstat er ansvarlig for forvaltningen og/eller vedligeholdelsen af jernbanestationer;
- 8) "transportkontrakt": kontrakt mellem en jernbanevirksomhed og/eller et rejsebureau på den ene side og en passager på den anden om udførelse af en eller flere internationale rejser og eventuelt en eller flere reservationer, uanset hvilken jernbanevirksomhed eller hvilket andet transportselskab transporten udføres af og/eller gives i underentreprise til af den jernbanevirksomhed og/eller det rejsebureau, som indgår kontrakten;
- 9) "billet": gyldigt dokument, der tjener som bevis på indgåelse af en transportkontrakt og giver ret til transport, eller et tilsvarende bevis i papirløs form, herunder elektronisk, som er udstedt eller godkendt af jernbanevirksomheden;
- 10) "reservation": bevis på, at passageren har en billet, eller et andet bevis, som godtgør, at reservationen er accepteret og registreret af jernbanevirksomheden eller rejsebureauet;

²¹ EFT L 158 af 23.6. 1990, s. 59.

- 11) "gennemgående billet": en eller flere billetter, som udgør den transportkontrakt, der kræves for at foretage en international rejse fra afrejsestedet til bestemmelsesstedet under brug af en række forskellige forbindelser og/eller jernbanevirksomheder;
- 12) "international rejse": personbefordring med jernbane, hvorved mindst en af Fællesskabets indre grænser krydses, og som kan foretages med en international forbindelse og/eller, for den indenlandske dels vedkommende, med en national forbindelse;
- 13) "international tjeneste": international personbefordring med jernbane, hvorved toget krydser mindst en af Fællesskabets indre grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskellige udgangs- og bestemmelsesstationer, forudsat at hver enkelt togvogn krydser mindst én grænse;
- 14) "international højhastighedstjeneste": international jernbanetjeneste, hvorved i hvert fald en del af tjenesten udføres på en specialiseret jernbaneinfrastruktur for højhastighedstog svarende til definitionen i artikel 2, litra a), i Rådets direktiv 1996/48/EF²²;
- 15) "forsinkelse": forskellen mellem på den ene side det tidspunkt, der er angivet i tjenestekøreplanen eller den offentliggjorte køreplan, herunder foldere, der står til passagerernes rådighed, for det internationale togs eller højhastighedstogs afgang fra eller ankomst til en station og på den anden side det faktiske afgang- eller ankomsttidspunkt;
- 16) "aflysning": annullering af en regelmæssig international togforbindelse eller højhastighedsforbindelse;
- 17) "følgeskader": betydelige skader, der opstår på grund af forsinkelser, herunder forsinkelser, der medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller aflysninger;
- 18) "tjenestekøreplan": data for alle planlagte tog- og materielbevægelser på den pågældende infrastruktur i planens gyldighedsperiode;
- 19) "edb-informations- og edb-reservationssystem til jernbanetransport (CRST)": et elektronisk system, som indeholder oplysninger om al passagerbefordring, som tilbydes af jernbanevirksomhederne; oplysningerne i CRST om passagerbefordring omfatter oplysninger om:
 - (a) tabeller og køreplaner for passagerbefordring
 - (b) ledige pladser på persontog
 - (c) billetpriser og særlige betingelser
 - (d) togenes tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer
 - (e) faciliteter, hvorigennem der kan foretages reservationer eller udstedes billetter, i det omfang disse faciliteter eller nogle af dem gøres tilgængelige for abonnenter

²² EFT L 235 af 17.9. 1996, s. 6.

- 20) "systemleverandør": et foretagende og dets datterselskaber, som har ansvaret for driften eller afsætningen af edb-informations- og edb-reservationssystemer til jernbanetransport;
- 21) "bevægelseshæmmet person": person, der har nedsat bevægelsesevne på grund af en fysisk, sensorisk eller motorisk defekt, åndelig svækkelse, alder, sygdom eller andre former for invaliditet, og som under brugen af transportmidler kræver særlig opmærksomhed og tilpasning af den betjening, der ydes alle passagerer;
- 22) "flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder": jernbanevirksomheder, der hver især udfører en del af den internationale befordring;
- 23) "stedfortrædende jernbanevirksomhed": jernbanevirksomhed, som ikke har indgået kontrakt med passageren, men til hvilken jernbanevirksomheden har overladt at udføre transporten helt eller delvis.

KAPITEL II OPLYSNINGER OG BILLETTER

Artikel 3

Rejseoplysninger

Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal som mindstemål give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag I.

De oplysninger, som ifølge bilag I skal gives før rejsen, skal også gælde for tjenester, der tilbydes af andre jernbanevirksomheder.

Oplysningerne gives i den mest hensigtsmæssige form.

Artikel 4

Transportkontrakt og billetter

1. Jernbanevirksomheden eller -virksomhederne påtager sig i overensstemmelse med transportkontrakten at transportere passageren og dennes håndbagage og øvrige bagage til bestemmelsesstedet. Kontrakten bekræftes ved udstedelse af en eller flere billetter til passageren. Billetterne betragtes som umiddelbart bevis på, at kontrakten er blevet indgået.

2. Jernbanevirksomhederne udsteder billetter, der som mindstemål indeholder de oplysninger, der er angivet i bilag II.

3. Hvis billetterne udstedes og reservationerne foretages i passagerens navn, skal de kunne overdrages til en anden på de betingelser, som angives ved billetkøbet.

4. Billetter kan udstedes og reservationer foretages som elektronisk dataregistrering, der kan omsættes til læselige skrifttegn.

Artikel 5

Adgang til rejseinformationssystemer

1. Stk. 2-7 i det følgende gælder med forbehold af bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) 2299/89 af 24. juli 1989²³ om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer, særlig artikel 21, litra b).
2. En systemleverandør, som tilbyder distributionsfaciliteter med henblik på regelmæssig personbefordring med jernbane, skal tillade alle jernbanevirksomheder, der anmoder om det, at deltage i disse distributionsfaciliteter på lige og ikke-diskriminerende vilkår inden for rammerne af systemets kapacitet, idet der dog tages forbehold for tekniske vanskeligheder, som systemleverandøren ikke er herre over.
3. Systemleverandøren må ikke:
 - (a) knytte urimelige betingelser til en kontrakt med en deltagende jernbanevirksomhed
 - (b) kræve opfyldelse af supplerende betingelser, der på grund af deres art eller efter almindelig handelsskik ikke har nogen forbindelse med deltagelse i informationssystemet, og skal stille samme betingelser for samme tjenesteydelser.
4. Systemleverandøren må ikke gøre deltagelse i informationssystemet betinget af, at en deltagende jernbanevirksomhed ikke samtidig deltager i et andet system.
5. En deltagende jernbanevirksomhed har ret til uden sanktion at opsi sin kontrakt med systemleverandøren med mindst seks måneders varsel og ophør tidligst ved udgangen af det første år.
6. Indlæsnings- og behandlingsfaciliteter, som stilles til rådighed af systemleverandøren, skal tilbydes alle deltagende jernbanevirksomheder uden forskel.
7. Hvis systemleverandøren forbedrer distributionsfaciliteterne eller det udstyr, der benyttes til at levere dem, skal forbedringerne, inden for de givne tekniske rammer, tilbydes alle deltagende jernbanevirksomheder på samme vilkår og betingelser.

Artikel 6

Billetter, gennemgående billetter og reservationer

1. Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal tilbyde billetter og/eller gennemgående billetter til internationale rejser mellem i hvert fald de centrale jernbanestationer samt til jernbanestationer i et bestemt område med den nærmeste jernbanestation som midtpunkt.
2. Uden at dette berører bestemmelserne i traktatens artikel 81, 82 og 86, samarbejder jernbanevirksomhederne om at tilbyde passagererne gennemgående billetter til internationale rejser. Samarbejdet skal være åbent for alle jernbanevirksomheder uden forskel. Betaling for tjenester i forbindelse med udstedelse af billetter skal stå i forhold til omkostningerne.

²³ EFT L 220 af 29.7.1989, s. 1.

Jernbanevirksomhederne anmelder samarbejdsaftalerne til Kommissionen et år efter denne forordnings ikrafttræden.

3. Billetter til internationale rejser skal som mindstemål distribueres til passagererne gennem følgende salgssteder:

- (a) billetkontorer og, hvis sådanne forefindes, billetautomater på alle vigtige jernbanestationer, eller:
- (b) telefon/Internet eller anden almindeligt tilgængelig informationsteknologi uden ekstra udgifter for brug af denne distributionskanal.

4. Jernbanevirksomhederne skal dog give de rejsende mulighed for at købe billetter til internationale rejser i toget på de betingelser, der er fastsat i artikel 36.

KAPITEL III JERNBANEVIRKSOMHEDENS ERSTATNINGSANSVAR

Artikel 7

Passagerers død eller tilskadekomst

1. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig ved en passagers død eller fysiske eller psykiske tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, fandt sted under passagerens ophold i toget eller under dennes ind- eller udstigning.

2. Forsikringspligten i artikel 9 i direktiv 95/18/EF skal, for så vidt den angår erstatningsansvar over for passagererne, forstås sådan, at jernbanevirksomheder skal være forsikret op til et beløb, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsberettigede personer får udbetalt hele det beløb, hvortil de er berettigede ifølge denne forordning.

Den minimale forsikringsdækning pr. passager er på 310 000 EUR.

Artikel 8

Håndbagage

1. Ved en passagers død eller tilskadekomst hæfter jernbanevirksomheden for helt eller delvist tab eller beskadigelse af personlige ejendele, som passageren havde på sig eller havde med sig som håndbagage.

2. Bortset herfra hæfter jernbanevirksomheden ikke for tab eller beskadigelse af personlige ejendele eller håndbagage, som passageren selv skal have under opsyn, medmindre tabet eller beskadigelsen skyldes jernbanevirksomhedens fejl.

Artikel 9

Anden bagage

Jernbanevirksomheden hæfter for hel eller delvis ødelæggelse, tab eller beskadigelse af bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, tabet eller beskadigelsen, er indtruffet, mens jernbanevirksomheden havde ansvaret for bagagen.

Artikel 10

Forsinkelse

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som resulterer i, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og/eller aflysninger af internationale tog til passagerbefordring og/eller bagagetransport.

Jernbanevirksomheden er ikke ansvarlig for forsinkelser eller aflysninger af internationale forbindelser, som skyldes udsædvanlige vejrforhold, naturkatastrofer, krigshandlinger eller terroraktioner.

Artikel 11

Følgeskader

Hvis jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som resulterer i, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller aflysninger, er jernbanevirksomheden erstatningspligtig, uanset de i artikel 10 fastsatte betingelser for erstatning i tilfælde af forsinkelse.

Uden at dette berører artikel 16, giver forsinkelser på under én time ikke ret til erstatning for følgeskader.

KAPITEL IV ERSTATNING OG KOMPENSATION

Artikel 12

Erstatning ved passagerers død eller tilskadekomst

1. Jernbanevirksomhedens erstatningsansvar ved en passagers død eller tilskadekomst er ikke underlagt økonomiske grænser.
2. Jernbanevirksomheden kan ikke afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for skader, der opstår under de i artikel 7, stk. 1, beskrevne omstændigheder og ikke overstiger 220 000 EUR for hver passager. Ved beløb over denne størrelse er jernbanevirksomheden ikke erstatningspligtig, hvis den kan bevise, at den ikke har handlet uagtsomt eller begået fejl.

3. Hvis personer, over for hvilke en passager havde eller ville have fået retlig forsørgelsespligt, berøves deres underhold som følge af den pågældende passagers død, har de ret til erstatning for deres tab.

Artikel 13

Forskudsbetaling

Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal jernbanevirksomheden udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret.

Ved dødsfald kan dette forskud ikke være under 21 000 EUR.

Artikel 14

Erstatning for håndbagage og anden bagage

1. Hvis jernbanevirksomheden er erstatningspligtig i henhold til artikel 8, skal den betale en erstatning på op til 1 800 EUR pr. passager.
2. Hvis jernbanevirksomheden er erstatningspligtig i henhold til artikel 9, skal den betale en erstatning på op til 1 300 EUR pr. passager.

Artikel 15

Erstatning for forsinkelser

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste transportretten kræve erstatning for forsinkelse af jernbanevirksomheden. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse fremgår af bilag III.
2. Erstatningen i stk. 1 udbetales senest 14 dage efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan ikke udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, medmindre passageren har givet sit skriftlige samtykke.
3. Erstatningen i punkt 1 kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder erstatning ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over fire EUR.

Artikel 16

Forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og aflysninger

1. Ved forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af internationale forbindelser, finder stk. 2 anvendelse, medmindre jernbanevirksomheden kan bevise, at forbindelsen udelukkende blev aflyst på grund af usædvanlige omstændigheder.

2. Når en jernbanevirksomhed imødeser en forsinkelse, som vil betyde, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller når en jernbanevirksomhed før den planmæssige afgang aflyser eller med rimelighed forventer at skulle aflyse en international forbindelse, skal den gøre alt for at oplyse passagererne herom.

Passagererne skal som mindstemål have tilbudt valget mellem:

- (a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller (de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis den internationale rejse ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 15, stk. 2 og 3, eller
- (b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved første lejlighed, eller
- (c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Artikel 17

Assistance

1. Ved forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af forbindelser skal jernbanevirksomheden eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt senest 10 minutter efter det planmæssige afgangstidspunkt eller trafikafbrydelsen.

2. Ved forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af forbindelser skal passagererne gratis tilbydes

- (a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, og/eller
- (b) hotelindkvartering, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, og/eller
- (c) transport mellem jernbanestationen og indkvarteringsstedet (hotel eller andet)
- (d) transport mellem jernbanestationen eller toget, hvis det er blokeret på sporet, og rejsens endelige bestemmelsessted eller afgangsstedet for et andet transportmiddel.

3. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

4. Når stk. 1 og 2 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov og på uledsagede børns behov.

KAPITEL V ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 18

Andre transportmidler

1. Bestemmelserne om erstatningsansvar finder anvendelse, når jernbanevogne transporteres med færge som led i den internationale rejse, medmindre lovbestemmelserne for søtransport er gunstigere for passagererne.
2. Hvis jernbanetransporten midlertidigt indstilles, og passagererne befordres med andre transportmidler, hæfter jernbanevirksomheden efter denne forordnings bestemmelser.

Artikel 19

Flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder

Hvis en international rejse udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, hæfter de jernbanevirksomheder, der udfører transporten, solidarisk for passagerers død eller tilskadekomst, for beskadigelse eller bortkomst af bagage, for forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og for aflysninger.

Artikel 20

Stedfortrædende jernbanevirksomheder

Hvis en jernbanevirksomhed helt eller delvis har overladt transportens udførelse til en stedfortrædende jernbanevirksomhed, er jernbanevirksomheden dog fortsat ansvarlig for hele transporten.

Artikel 21

Personer, som jernbanevirksomheden er ansvarlig for

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for sine ansatte og for andre personer, hvis tjeneste den benytter til udførelse af transporten, når de ansatte og/eller disse andre personer handler inden for rammerne af deres funktion.

Ansatte hos forvalteren af den infrastruktur, der benyttes til transporten, betragtes som personer, hvis tjeneste jernbanevirksomheden benytter til udførelse af transporten.

Artikel 22

Grundlaget for erstatningskrav – kumulering af erstatningskrav

I alle tilfælde, hvor denne forordning finder anvendelse, kan erstatningssager, uanset deres grundlag, kun rejses mod jernbanevirksomheden på denne forordnings betingelser og inden for dens grænser.

Det samme gælder for enhver sag, som anlægges mod jernbanevirksomhedens personale eller andre personer, som den ifølge artikel 21 er ansvarlig for.

Det samlede erstatningsbeløb, som skal betales af jernbanevirksomheden, den stedfortrædende jernbanevirksomhed, deres personale og andre personer, hvis tjeneste de benytter til udførelse af transporten, kan ikke overskride erstatningsgrænserne i denne forordning.

Artikel 23

Begrænsning af søgsmålsadgang

1. Fristen for anlæggelse af erstatningssager på grundlag af jernbanevirksomhedens ansvar i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst er
 - (a) for passagerens vedkommende tre år regnet fra dagen efter datoen for ulykken
 - (b) for andre erstatningsberettigede personers vedkommende tre år efter passagerens død, dog højst fem år efter datoen for ulykken.
2. Fristen for andre søgsmål, som rejses på grundlag af transportkontrakten, er to år fra den dato, hvor den pågældende hændelse indtraf.

Artikel 24

Regresret

Ingen bestemmelse i denne forordning kan begrænse en i henhold til forordningens bestemmelser erstatningspligtig persons eventuelle regresret over for andre.

Jernbanevirksomheden har ret til at rejse erstatningskrav over for infrastrukturforvalteren til dækning af erstatning, som jernbanevirksomheden har udbetalt til passagerer. Infrastrukturforvalterens erstatningsansvar i denne forbindelse berører ikke anvendelsen af præstationsordningen i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF²⁴.

²⁴ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

Artikel 25

Forbud mod afvigelser og begrænsninger

1. Forpligtelser over for passagererne i henhold til denne forordning kan ikke indskrænkes eller fraviges, navnlig ikke ved at indføje undtagelsesbestemmelser eller begrænsende klausuler i transportkontrakten.
2. Jernbanevirksomhederne kan tilbyde passagererne gunstigere kontraktbetingelser end de minimumsbetingelser, som er fastsat i denne forordning.

Artikel 26

Fritagelse

Hvis jernbanevirksomheden kan godtgøre, at skaden helt eller delvis skyldes, at den erstatningskrævende eller den person, som er anledning til erstatningskravet, har handlet uagtsomt, forsømmeligt eller ukorrekt, fritages jernbanevirksomheden helt eller delvis for sin erstatningspligt over for den erstatningskrævende i det omfang, denne uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte handling har forårsaget eller medvirket til skaden.

KAPITEL VI BEVÆGELSESHÆMMEDE PERSONER

Artikel 27

Befordringspligt

1. Jernbanevirksomheden og/eller rejsebureauet kan ikke under henvisning til nedsat bevægelsesevne afvise at udstede billet eller foretage reservation til en international forbindelse med afgang fra en central jernbanestation.

Artikel 28

Assistance på jernbanestationerne

1. Når en bevægelseshæmmet person som led i en international rejse afrejser fra, foretager togskifte på eller ankommer til en international jernbanestation, skal stationslederen sørge for, at den pågældende får tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog, skifte til det tilslutningstog eller stige af det ankommende tog, han eller hun har købt billet til.
2. Den i stk. 1 nævnte assistance ydes på den betingelse, at den jernbanevirksomhed og/eller det rejsebureau, hos hvem billetten er købt, får besked om den pågældendes behov mindst 24 timer, før der er behov for denne assistance.
3. Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med stk. 1, træffer stationslederen på afrejsestationen, skiftestationen eller ankomststationen alle rimelige foranstaltninger for at

yde den bevægelseshæmmede, som er på international rejse, tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog, skifte til det tilslutningstog eller stige af det ankommende tog, han eller hun har købt billet til.

Artikel 29

Assistance på jernbanestationerne

1. Stationslederen er ansvarlig for, at bevægelseshæmmede personer får assistance.
2. Stationslederen angiver steder i og uden for jernbanestationen, hvor bevægelseshæmmede personer kan melde deres ankomst på jernbanestationen og bede om assistance, hvis de har behov for det.

Artikel 30

Assistance i toget

Jernbanevirksomheden og/eller rejsebureauet skal yde bevægelseshæmmede personer assistance i toget og under ind- og udstigning, hvis den pågældende person overholder betingelserne i artikel 28, stk. 2.

Artikel 31

Meddelelse om behov for assistance

1. Jernbanevirksomheder og rejsebureauer skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for på alle salgssteder at kunne modtage besked om, at der er behov for assistance til bevægelseshæmmede personer.
2. Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal videregive beskeden 24 timer i forvejen, så afrejsestationens, skiftestationens eller ankomststationens ledelse kan yde assistance i overensstemmelse med artikel 28, stk. 1.
3. Umiddelbart efter en national eller international forbindelses afgang skal jernbanevirksomheden underrette skiftestationens og ankomststationens leder om det antal bevægelseshæmmede personer, som har behov for assistance, og om assistancens art.

KAPITEL VII SIKKERHED OG TJENESTEKVALITET

Artikel 32

Sikkerhed

1. Jernbanevirksomhederne skal træffe passende foranstaltninger for at skabe et højt sikkerhedsniveau på jernbanestationerne og i togene. De skal forebygge farer, der truer

passageres sikkerhed, og effektivt imødegå sådanne farer, når og hvor de måtte opstå inden for deres ansvarsområde.

2. Uden at dette berører bestemmelserne i traktatens artikel 81, 82 og 86, skal jernbanevirksomhederne samarbejde om at skabe og opretholde et højt sikkerhedsniveau og udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til at afværge handlinger, der kan forringe sikkerhedsniveauet.

Artikel 33

Standarder for servicekvalitet

1. Jernbanevirksomhederne skal opstille tjenstekvalitetsstandarder for internationale tjenester og indføre et kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af tjenstekvaliteten. Tjenstekvalitetsstandarderne skal som mindstemål omfatte punkterne i bilag IV.

2. Jernbanevirksomhederne skal overvåge deres eget præstationsniveau på grundlag af tjenstekvalitetsstandarderne. Jernbanevirksomhederne offentliggør hvert år en rapport om deres tjenstekvalitetsniveau sammen med deres årsberetning. Disse resultater skal desuden offentliggøres på jernbanevirksomhedens internetsted.

Artikel 34

Klager

1. Jernbanevirksomheder, der tilbyder internationale tjenester, skal indføre en klageordning. Jernbanevirksomhederne skal informere passagererne grundigt om, hvor de skal henvende sig, hvis de vil klage.

2. Passagererne kan indgive klage over internationale rejser til en hvilken som helst jernbanevirksomhed, der er med i denne ordning, eller til det salgssted, hvor billetten er købt.

3. Klagen kan indgives på det eller de sprog, som benyttes i de medlemsstater, hvor rejsen er foretaget, eller på det sted, hvor billetten er købt, eller på engelsk, fransk eller tysk.

4. Den jernbanevirksomhed eller det salgssted, som modtager en klage i henhold til stk. 2, skal på vegne af alle involverede parter i det internationale rejsearrangement svare klageren på det sprog, der benyttes i klagen. Det kan indebære besvarelse på en stedfortrædende eller efterfølgende jernbanevirksomheds, en stationsleders, et rejsebureaus og/eller en infrastrukturforvalters vegne. Hvis det salgssted, som modtager klagen, ikke tilhører den eller de jernbanevirksomheder, der har været involveret i rejsen, kan salgsstedet videregive klagen til den rette adresse, idet det samtidig underretter passageren herom.

5. En jernbanevirksomhed eller et salgssted, som modtager en klage i henhold til stk. 2, skal give passageren et begrundet svar senest 20 arbejdsdage efter klagens modtagelse. Svaret skal indeholde oplysninger om mulighederne for en tvistbilæggelsesprocedure uden for domstolene og for adgang til domstolsprøvelse. Hvis det ikke er muligt at give et fyldestgørende svar inden 20 arbejdsdage på grund af manglende oplysninger, skal klageren underrettes om den forventede forsinkelse. Besvarelsen af klagen skal under alle omstændigheder foreligge inden tre måneder.

6. Jernbanevirksomheden skal i den årsberetning, der nævnes i artikel 33, oplyse om antallet og arten af modtagne og behandlede klager, besvarelsestid og foretagne forbedringer.

Artikel 35

Adressaten for erstatningskravet

Erstatningskrav over for en jernbanevirksomhed rettes skriftligt til jernbanevirksomheden.

Hvis en international rejse er udført af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder eller af en eller flere stedfortrædende jernbanevirksomheder, kan erstatningskravet rettes til en hvilken som helst af de jernbanevirksomheder, der har været involveret i transporten. Et erstatningskrav, som rettes til en af de involverede jernbanevirksomheder, betragtes som også værende rettet til de øvrige jernbanevirksomheder.

Artikel 36

Passagerens forpligtelser

1. Passageren skal ved billettens modtagelse sikre sig, at den er udstedt i overensstemmelse med hans instruktioner. Passageren skal være i besiddelse af en gyldig billet fra rejsens påbegyndelse, medmindre han på grund af lukkede billetkontorer og/eller defekte billetautomater ikke har kunnet købe sin billet ved afrejsen fra den centrale jernbanestation. I så fald skal passageren straks underrette det kompetente togpersonale herom. Passageren skal på forlangende forevise sin billet for det kompetente togpersonale.

2. Jernbanevirksomhederne kan kræve, at

(a) en passager, som ikke kan forevise gyldig billet, foruden transportprisen skal betale et tillæg, der ikke må overstige 100% af transportprisen

(b) en passager, som afviser at betale transportprisen eller tillægget, på forlangende skal afbryde rejsen.

3. Jernbanevirksomhederne kan kræve, at en passager uden at få refunderet sin billet og/eller reservation afbryder rejsen, hvis han

(a) udgør en sikkerhedsrisiko for togpersonalet og/eller andre passagerer, eller

(b) udgør en fare for togets sikkerhed, eller

(c) forulemper togpersonalet og/eller andre passagerer ved upassende opførsel som f.eks. manglende hensyn til røgfri områder, vandalisme, fornærmelser eller voldelig adfærd.

KAPITEL VIII OPLYSNINGER OG HÅNDHÆVELSE

Artikel 37

Oplysningspligt

Jernbanevirksomhederne skal på hensigtsmæssig måde oplyse offentligheden om eventuelle planer om at indstille internationale forbindelser.

Artikel 38

Håndhævelse

1. Medlemsstaterne udpeger hver især et organ, som skal være ansvarligt for håndhævelsen af denne forordning. Når det er påkrævet, træffer dette organ de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder respekteres.

Organet skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning være uafhængigt af infrastrukturforvaltere, opkrævningsorganer, tildelingsorganer eller jernbanevirksomheder.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om det organ, som udpeges i overensstemmelse med dette stykke.

2. Enhver passager kan klage til ethvert organ, som er udpeget i henhold til stk. 1, eller til ethvert andet kompetent organ, som er udpeget af en medlemsstat, over påstået overtrædelse af denne forordning.

Artikel 39

Samarbejde mellem håndhævelsesorganer

De i artikel 38, stk. 1, nævnte håndhævelsesorganer udveksler oplysninger om deres arbejde, beslutningstagningsprincipper og praksis, så de kan samordne deres beslutningstagningsprincipper i Fællesskabet som helhed. Kommissionen bistår dem med dette arbejde.

Kapitel IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 40

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de overholdes. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse bestemmelser til Kommissionen senest den²⁵ og giver straks meddelelse om enhver senere ændring af dem.

Artikel 41

Bilag

Bilagene ændres efter proceduren i artikel 44, stk. 2.

Artikel 42

Ændring af bestemmelserne

1. De foranstaltninger, som kræves til gennemførelse af artikel 3-6 og artikel 27-31, vedtages efter proceduren i artikel 43, stk. 2.
2. Beløbene i artikel 11 og artikel 13-15 ændres efter proceduren i artikel 43, stk. 2.

Artikel 43

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, som blev nedsat ved artikel 11a i Rådets forordning 91/440/EØF²⁶.

²⁵

Seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

²⁶

EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Den i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF nævnte frist fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 44

Rapport

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og resultaterne af denne forordning, navnlig tjenestekvalitetsniveauerne, tre år efter dens ikrafttræden.

Rapporten skal bygge på de oplysninger, som gives i henhold til forordningens artikel 33, stk. 2, artikel 34, stk. 6, og artikel 39, stk. 1, samt artikel 10b, i direktiv 91/440/EØF. Rapporten ledsages om nødvendigt af passende forslag.

Artikel 45

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I
MINDSTEMÅL AF OPLYSNINGER, SOM SKAL GIVES AF
JERNBANEVIRKSOMHEDERNE

Oplysninger forud for rejsen

Alle relevante betingelser i forbindelse med kontrakten

Køreplan og betingelser for den hurtigste rejse

Køreplaner og betingelser for de billigste rejser

Tilgængelighed og adgangsbetingelser for bevægelseshæmmede personer

Mulighed og betingelser for at medtage cykler

Adgang til pladser i ryger- og ikke-rygerkupeer, første- og andenklasseskupeer samt liggevoгне og sovevoгне

Enhver hændelse, som kan afbryde eller forsinke rejsen

Servicetilbud i toget

Oplysninger på rejsen

Service i toget

Næste station

Forsinkelser

Vigtigste tilslutningsforbindelser

Sikkerhedsforhold

Disse oplysninger skal som mindstemål gives på de sprog, der benyttes i de medlemsstater, på hvis område tjenesten udføres.

Oplysninger efter rejsen

Procedurer og kontaktsteder for bortkommen bagage

Procedurer for indgivelse af klager

BILAG II
MINDSTEMÅL AF OPLYSNINGER, SOM SKAL ANGIVES PÅ BILLETEN

Den eller de jernbanevirksomheder, som udfører transporten

Billettens gyldighed (datoer, tog, klasse)

Angivelse af, om billetten skal bekræftes før rejsen, og betingelser for dens brug

Pris inklusive skatter og afgifter

BILAG III
MINIMUMSERSTATNING I TILFÆLDE AF FORSINKELSE

Tjenestens art	Rejsens varighed	Erstatning på 50% i tilfælde af	Erstatning på 100% i tilfælde af
Internationale rejser med rutetog, som (delvis) foregår med højhastighedsforbindelse	Indtil to timer	30-60 minutters forsinkelse	Over 60 minutters forsinkelse
	Over to timer	60-120 minutters forsinkelse	Over 120 minutters forsinkelse
Internationale rejser, som ikke foregår med højhastighedsforbindelse	Indtil fire timer	60-120 minutters forsinkelse	Over 120 minutters forsinkelse
	Over fire timer	120-240 minutters forsinkelse	Over 240 minutters forsinkelse

BILAG IV
MINIMALE TJENESTEKVALITETSSTANDARDE

Oplysninger og billetter

Internationale forbindelsers punktlighed og generelle principper for behandling af trafikforstyrrelser

Aflysninger af internationale togforbindelser

Rengøring af togvogne og stationsbygninger (luftkvalitet i vognene, hygiejniveauet på toiletterne osv.)

Tilfredshedsundersøgelser blandt kunderne

Klagebehandling, refusion og erstatning for ikke-opfyldelse af kvalitetskravene

Assistance til bevægelseshæmmede personer.

Story

Transport - 07-09-2005 - 19:08

Internationale og nationale togpassagerer får kompensation for forsinkelser

Togpassagerer kan se frem til kompensation, hvis deres tog er forsinket, efter en afstemning i Europa-Parlamentets Transportudvalg den 19. april. Parlamentsmedlemmerne insisterer endvidere på, at kompensation – enten som en kontant refusion eller en værdikupon – skal ydes ikke kun til internationale togpassagerer, men også til passagerer på nationale tog, herunder pendlere. Og de ønsker kontante refusioner baseret på enkle og letforståelige beregningsmetoder.



Parlamentet har længe været fortalere for bedre tog tjenester i håb om, at det kan fremme en omlægning af trafikken væk fra bilkørsel og luftfart. Det vil aflaste et tæt befærde vejssystem og luftrum og mindske den atmosfæriske forurening. I de seneste årtier har Europas jernbaner tabt terræn til bilkørsel og luftfart, men udviklingen i USA, hvor godstransport pr. jernbane er i fornyet fremgang, viser, at denne tendens kan vendes.

En metode til at få flere rejsende til at vælge toget er at garantere dem klare, simple kompensationssatser, hvis de ikke får den service, de har betalt for. Nogle medlemsstater i EU har allerede indført kompensationsordninger, men Parlamentets Transportudvalg mener, at minimumssatser pålagt af EU vil sikre mere retfærdig behandling af togpassagerer i hele Europa.

Et resultat af Transportudvalgets afstemning er, at jernbaneselskaberne ikke længere kan insistere på at betale kompensation i form af værdikuponer til togrejser. I stedet får passagererne ret til følgende minimumsrefusioner, hvis deres tog er forsinket:

- 25 % af billetprisen for en forsinkelse på 60 minutter eller mere
- 50 % af billetprisen for en forsinkelse på 120 minutter eller mere
- 75 % af billetprisen for en forsinkelse på 180 minutter eller mere.

Disse kontante refusioner skal udbetales senest en måned efter indgivelse af ansøgningen.

Parlamentsmedlemmerne opfordrede til, at indehavere af togkort, der gentagne gange udsættes for forsinkelser eller aflysninger, skal have ret til kompensation i form af gratis rejser, prisreduktioner eller forlængelse af deres sæsonkort.

Denne EU-lov om kompensation for forsinkelser er blot en del af en bredere lovgivningspakke, som har til formål at forbedre standarderne for togrejser i EU. Udkastet til lovgivningen er udarbejdet af Kommissionen, men Parlamentet fastlægger lovgivningens endelige form.

Dette er endvidere EU's tredje pakke af jernbanelovgivning. Ved de tidligere pakker blev der indført konkurrence inden for først international og derefter national godstransport pr. jernbane. De fastlagde også EU-standarder for sikkerhed og tekniske forhold. Se notat vedrørende de europæiske valg i 2004: *Det kører på skinner for jernbanerne.*

Først med den tredje pakke retter EU opmærksomheden mod passagertrafikken. Bortset fra spørgsmålet om kompensation for forsinkelser vedrører den tredje pakke tidsfrister for liberalisering af passagertrafikken, hvor målet er at åbne op for mere konkurrence inden for den internationale passagertrafik (og på de nationale jernbaner, hvis medlemmerne af Transportudvalget får deres vilje). Andre dele omfatter kompensation til godskunder og et system med certifikater med henblik på at sikre, at togpersonalet opfylder professionelle, sundhedsmæssige og sproglige minimumsstandarder.

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Mødedokument

ENDELIG
A6-0123/2005

28.4.2005

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om internationale
jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
(KOM(2004)0143 – C6-0003/2004 – 2004/0049(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Dirk Sterckx

RR\565709DA.doc

PE 347.287 v02-00

DA

DA

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
flertal af de afgivne stemmer
- **I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- **II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- *** Samstemmende udtalelse
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-
traktatens artikel 7*
- ***I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- ***II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- ***III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)
flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede
retsgrundlag)

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene om elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	56
PROCEDURE	60

DA

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om internationale
jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
(KOM(2004)0143 – C6-0003/2004 – 2004/0049(COD))**

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2004)0143)¹,
 - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 71, stk. 1 (C6-0003/2004),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0123/2005),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ændringsforslag 1 Titel

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS
OG RÅDETS FORORDNING om
internationale jernbanepassagerers
rettigheder og forpligtelser

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS
OG RÅDETS FORORDNING om
jernbanepassagerers rettigheder og
forpligtelser

Begrundelse

Forordningen bør også gælde for nationale passagerer.

Ændringsforslag 2

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Betragtning 1

(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre jernbanetjenesternes kvalitet og *de internationale jernbanepassagerers* rettigheder og at forbedre kvaliteten og effektiviteten af *den internationale personbefordring* med jernbane for at øge jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.

(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre jernbanetjenesternes kvalitet og *jernbanepassagerernes* rettigheder og at forbedre kvaliteten og effektiviteten af *personbefordringen* med jernbane for at øge jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.

Begrundelse

Disse bestemmelser bør også gælde for nationale passagerer.

Ændringsforslag 3 Betragtning 2 a (ny)

(2a) Den gældende konvention om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 indeholder fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV - Bilag A til konventionen. COTIF-konventionen blev ændret ved Vilnius-protokollen af 2. juni 1999. Fællesskabet vil kunne tiltræde COTIF-konventionen, så snart Vilnius-protokollen er trådt i kraft. I denne forordning bør der tages hensyn til de bestemmelser, der allerede forefindes i CIV-bilag A til konventionen.

Anvendelsesområdet bør dog udvides på en sådan måde, at det ikke kun er rejsende under international befordring, men også rejsende under national befordring, der er beskyttet. Af hensyn til retssikkerheden er det absolut nødvendigt at give afkald på, at bestemmelser, der allerede er indeholdt i CIV-bilaget, overtages ordret i denne forordning.

Begrundelse

Forholdet mellem CIV-bilaget og rettigheder i medfør af denne forordning præciseres ikke entydigt alene ved en henvisning til dette bilag.

Ændringsforslag 4
Betragtning 6

(6) Jernbanevirksomhederne bør samarbejde om at gøre overførslen fra et net til et andet og fra en operatør til en anden lettere og med deres samarbejde **sikre** passagererne gennemgående billetter.

(6) Jernbanevirksomhederne bør samarbejde om at gøre overførslen fra et net til et andet og fra en operatør til en anden lettere og med deres samarbejde **at fremme, at** passagererne **kan erhverve** gennemgående billetter.

Begrundelse

Ordføreren foreslår at erstatte forpligtelsen til at skabe et resultat med en forpligtelse til at gøre en indsats.

Ændringsforslag 5
Betragtning 7

(7) For at sikre, at **de internationale jernbanepassagerer** kan få gavn af denne forordnings bestemmelser, bør der være samarbejde mellem de jernbanevirksomheder, som tilbyder passagerbefordring. Dette samarbejde bør uden forskel stå åbent for alle jernbanevirksomheder, der beskæftiger sig med passagerbefordring.

(7) For at sikre, at **jernbanepassagererne** kan få gavn af denne forordnings bestemmelser, bør der være samarbejde mellem de jernbanevirksomheder, som tilbyder passagerbefordring. Dette samarbejde bør uden forskel stå åbent for alle jernbanevirksomheder, der beskæftiger sig med passagerbefordring.

Begrundelse

Disse bestemmelser bør også gælde for nationale passagerer.

Ændringsforslag 6
Betragtning 8

(8) International personbefordring med jernbane bør være til gavn for alle borgere. **Derfor bør** bevægelseshæmmede **personer, uanset om deres manglende førlighed skyldes handicap, alder eller andet, have** samme mulighed for at rejse med jernbane som alle andre.

(8) International personbefordring med jernbane bør være til gavn for alle borgere. **Alle passagerer, herunder passagerer med et handicap og andre** bevægelseshæmmede **passagerer, har ret til** samme mulighed for at rejse med jernbane som alle andre **uden forskelsbehandling.**

Begrundelse

Formuleringen "bevægelseshæmmede personer" forekommer nedladende og gør implicit den enkelte person til et problem i stedet for den manglende adgang til tjenesten eller infrastrukturen. Forslaget understreger også tydeligere de handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder.

Ændringsforslag 7 Betragtning 8 a (ny)

(8a) Jernbanevirksomheder og stationsledere bør til enhver tid tage hensyn til alle mulige problemer for bevægelseshæmmede for at sikre, at der ved anskaffelse af nyt rullende materiel og ombygning af stationer sker en systematisk forbedring af oplysnings- og hjælpefaciliteterne og af den samlede adgang til jernbanenet.

Begrundelse

Der bør henvises eksplicit til forpligtelsen til at forbedre adgangen, også når det gælder infrastruktur og rullende materiel. Man kan jo ikke kræve, at der på samtlige stationer findes en elevator et år efter forordningens ikrafttrædelse, men man kan kræve, at fuld adgang for alle borgere prioriteres ved ombygninger eller anskaffelse af nye tog.

Ændringsforslag 8 Betragtning 10

(10) Indførelse af grænser for erstatning ved tab eller beskadigelse af bagage eller ved tab, som skyldes forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke har kunnet opnås, eller aflysninger af togforbindelser, vil skabe større klarhed og give **det internationale marked** for passagerbefordring med jernbane incitament, som vil gavne passagererne.

(10) Indførelse af grænser for erstatning ved tab eller beskadigelse af bagage eller ved tab, som skyldes forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke har kunnet opnås, eller aflysninger af togforbindelser, vil skabe større klarhed og give **markedet** for passagerbefordring med jernbane incitament, som vil gavne passagererne.

Begrundelse

Forordningen bør også omfatte national jernbanetransport.

Ændringsforslag 9
Betragtning 19

(19) Målene for dette initiativ, dvs. udvikling af Fællesskabets jernbaner og indførelse af passagerrettigheder i *den internationale jernbanetrafik*, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne *på grund af den betydelige internationale dimension og behovet for international samordning af den internationale passagerbefordring* og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(19) Målene for dette initiativ, dvs. udvikling af Fællesskabets jernbaner og indførelse af passagerrettigheder i *jernbanetrafikken*, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Begrundelse

Disse bestemmelser bør også gælde for nationale passagerer.

Ændringsforslag 10
Artikel 1, stk. -1 (nyt)

-1. Ved denne forordning gennemføres visse bestemmelser i COTIF-konventionen og der fastlægges en række supplerende bestemmelser.

Begrundelse

Ordføreren ønsker i videst muligt omfang at bringe forordningen i overensstemmelse med COTIF-konventionens bestemmelser på de punkter, hvor disse er nyttige og i tråd med Kommissionens intention. Overtagelse af disse bestemmelser rummer den fordel, at der derved skabes en ramme, som kan anvendes i 42 lande. Ud over EU-landene gælder det også et antal nabolande, herunder Norge og Schweiz. Så snart EU har tiltrådt COTIF, vil den kunne udøve sin indflydelse på konventionen. Det er dog ikke meningen at overtage COTIF i dens helhed. På visse punkter er denne forordning et nyttigt supplement dertil.

Ændringsforslag 11
Artikel 1, stk. 1

1. Denne forordning fastsætter *internationale* jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

1. Denne forordning fastsætter *alle* jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Ændringsforslag 12
Artikel 1, stk. 1, afsnit 1 a (nyt)

Offentlige tjenstekontrakter skal også sikre det beskyttelsesniveau, der er fastlagt i denne forordning. Medlemsstaterne kan fastlægge yderligere rettigheder i den nationale lovgivning eller i offentlige tjenstekontrakter. I en periode på fem år efter denne forordnings ikrafttræden kan medlemsstaterne anmode om afvigelser fra denne bestemmelse. Når Kommissionen vedtager sin afgørelse om en afvigelse, tager den hensyn til situationen og udviklingen på jernbanemarkedet i de berørte medlemsstater.

Ændringsforslag 13
Artikel 1, stk. 2, afsnit 1

2. Forordningen gælder for *internationale rejser i Fællesskabet, såfremt den internationale rute drives af en jernbanevirksomhed, som er godkendt i overensstemmelse med Rådets direktiv 95/18/EF.* **udgår**

Begrundelse

Forordningen bør ikke begrænses til internationale rejser.

Ændringsforslag 14
Artikel 1, stk. 3

3. Denne forordning gælder for *edb-informations- og edb-reservationssystemer til jernbanetransport (CRST), som tilbydes og/eller benyttes i* **udgår**

Fællesskabet til levering af oplysninger om internationale jernbanerejser, til distribution og salg af billetter og/eller til reservation af internationale rejser.

Begrundelse

Reservationssystemer er ét af mange elementer i forordningen. Der er ingen grund til at nævne dette under overskriften genstand og anvendelsesområde.

Ændringsforslag 15
Artikel 2, nr. 1

1) "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis **hovedaktivitet** er passagerbefordring med jernbane og indebærer levering af trækraft, som er godkendt efter Fællesskabets gældende lovgivning;

1) "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis **aktivitet** er **regelmæssig** passagerbefordring med jernbane og indebærer levering af trækraft, som er godkendt efter Fællesskabets gældende lovgivning;

Begrundelse

De foreslåede bestemmelser skal finde anvendelse på alle jernbanevirksomheder, der beskæftiger sig med passagerbefordring. Derfor er det misvisende, hvis det skal komme an på, om virksomhedens "hovedaktivitet" er passagerbefordring. Denne definition synes at gå i retning af, i hvilket forhold passagerbefordringsaktiviteten står til godsbefordringsaktiviteten. Det må imidlertid være afgørende, om passagerbefordringen foretages regelmæssigt og ikke kun undtagelsesvis eller lejlighedsvis. Også her skal definitionen fra direktiv 91/440 finde anvendelse.

Ændringsforslag 16
Artikel 2, nr. 6

6) "central jernbanestation": jernbanestation, der **fungerer som ankomst- og afgangssted for internationale tog og/eller nationale fjerntog på strækninger på over 100 km;**

6) "central jernbanestation": jernbanestation, der **på grund af transportvolumen, international karakter og/eller geografisk placering udpeges som sådan af den berørte medlemsstat;**

Begrundelse

Ordføreren frygter, at de kriterier, Kommissionen her anvender, ikke altid vil fungere i praksis. Unionens jernbanenet kan ikke skæres over én kam. Internationale forbindelser standser af og til ved meget små stationer, der ligger langt under Kommissionens definition, mens nationale stationer med stor passagervolumen kan falde uden for definitionen. Ordføreren foreslår derfor, at medlemsstaterne på grundlag af en række kriterier selv kan

udpege deres centrale jernbanestationer.

Ændringsforslag 17
Artikel 2, nr. 9 a (nyt)

9a) "periodekort": befordringskontrakt, som tillader indehaveren i en given periode at rejse regelmæssigt på en given strækning;

Begrundelse

Udvides forordningen til at omfatte den nationale jernbanebefordring og retten til erstatning for indehavere af periodekort ved gentagne forsinkelser, er denne definition nødvendig.

Ændringsforslag 18
Artikel 2, nr. 10

10) "reservation": bevis på, at passageren har en billet, eller et andet bevis, som godtgør, at reservationen er accepteret og registreret af jernbanevirksomheden eller rejsebureauet;

10) "reservation": en kontrakt mellem passager og jernbanevirksomhed, idet passageren i forbindelse med kontraktens indgåelse også får udstedt og udleveret en billet eller anden rejsehjemmel;

Begrundelse

Reservationen betragtes her som "bevis" for en gensidigt bindende aftale og på, at passageren råder over en billet eller anden rejsehjemmel. Begrebet i sig selv siger dog intet om kontraktindgåelsen. Reservationen er lige så lidt en sikkerhed for, at passageren allerede råder over en billet eller tilsvarende rejsehjemmel.

Man kunne også forestille sig andre varianter: f.eks. "reserverer" passageren via et rejsebureau og modtager normalt en reservationsbekræftelse. Passageren binder sig ofte i forvejen, uden at kontrakten straks er perfekt. Rejsearrangøren kunne forbeholde sig ret til en efterfølgende godkendelse. Det er heller ikke sikkert, at der på dette tidspunkt bliver udstedt en billet.

Eller passageren "reserverer" direkte ved billetlugen og får udleveret billetten med det samme. Man må så gå ud fra, at kontrakten så også er indgået umiddelbart.

Ændringsforslag 19
Artikel 2, nr. 13

13) "international tjeneste": international personbefordring med jernbane, hvorved toget krydser mindst en af Fællesskabets

13) "international tjeneste": international personbefordring med jernbane, hvorved toget krydser mindst en af Fællesskabets

indre grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskellige udgangs- og bestemmelsesstationer, *forudsat at hver enkelt togvogn krydser mindst én grænse;*

indre grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskellige udgangs- og bestemmelsesstationer;

Begrundelse

Forenkling af definitionen.

Ændringsforslag 20 Artikel 2, nr. 14

14) "*international højhastighedstjeneste*": *udgår international jernbanetjeneste, hvorved i hvert fald en del af tjenesten udføres på en specialiseret jernbaneinfrastruktur for højhastighedstog svarende til definitionen i artikel 2, litra a), i Rådets direktiv 1996/48/EF;*

Begrundelse

Forskellen mellem almindelige tjenester og højhastighedsforbindelser er kun relevant i forbindelse med fastlæggelse af erstatning (bilag III). Ordføreren finder denne forskel i erstatning unødvendig og forvirrende. Dermed bliver denne definition også overflødig.

Ændringsforslag 21 Artikel 2, nr. 15

15) "*forsinkelse*": forskellen mellem *på den ene side det tidspunkt, der er angivet i tjenestekøreplanen eller den offentliggjorte køreplan, herunder foldere, der står til passagerernes rådighed, for det internationale togs eller højhastighedstogs afgang fra eller ankomst til en station og på den anden side det faktiske afgang- eller ankomsttidspunkt;*

15) "*forsinkelse*": forskellen mellem det *ankomsttidspunkt, der er angivet i tjenestekøreplanen og det faktiske ankomsttidspunkt; ændringer af tjenestekøreplanen, der er meddelt passagererne mindst 48 timer forud, betragtes ikke som forsinkelser.*

Begrundelse

Definitionen på "forsinkelse" kan forenkles.

Ændringsforslag 22
Artikel 2, nr. 16

16) "aflysning": annullering af en regelmæssig *international* togforbindelse eller *højhastighedsforbindelse*;

16) "aflysning": annullering af en regelmæssig togforbindelse, *med undtagelse af forbindelser, hvis aflysning er meddelt passagererne mindst 48 timer forud.*

Begrundelse

Denne bestemmelse bør også gælde for nationale forbindelser.

Ændringsforslag 23
Artikel 2, nr. 17

17) "følgeskader": *betydelige skader, der opstår på grund af forsinkelser, herunder forsinkelser, der medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller aflysninger;* **udgår**

Begrundelse

Ordføreren finder definitionen af og bestemmelserne om følgeskader for vage og for vidtgående. Ordføreren er klar over, at en forsinkelse eller en mistet forbindelse i enkelte tilfælde kan have vidtrækkende konsekvenser. Derfor indføres i artikel 15 et nyt stykke, der gør det klart, at denne forordning ikke begrænser passagerernes ret til yderligere erstatning, f. eks. på grundlag af rettigheder, der følger af national ret.

Ændringsforslag 24
Artikel 2, nr. 18

18) "tjenestekøreplan": *data for alle planlagte tog- og materielbevægelser på den pågældende infrastruktur i planens gyldighedsperiode;* **udgår**

Begrundelse

Denne definition er overflødig.

Ændringsforslag 25
Artikel 2, nr. 20

20) "systemleverandør": et foretagende og dets datterselskaber, som har ansvaret for driften eller afsætningen af edb-informations- og edb-reservationssystemer til jernbanetransport;

20) "systemleverandør": et foretagende og dets datterselskaber, som har ansvaret for driften eller afsætningen af edb-informations- og edb-reservationssystemer til jernbanetransport.

Jernbanevirksomheder, der baserer deres salg på edb-informations- og reservationssystemer, er ikke systemleverandører efter denne definition;

Begrundelse

Jernbanevirksomheder kan ikke uden videre betragtes som systemleverandører, da de ikke kan være forpligtet til at integrere andre virksomheders ubegrænsede tjenester i deres reservationssystemer. Hvis jernbanevirksomheder betragtes som systemleverandører, har det til følge, at de efter artikel 5, stk. 2, er forpligtet til at give alle andre jernbanevirksomheder adgang til samtlige rejseinformations- og distributionssystemer. Denne konsekvens kan ikke være ønsket, eftersom den ikke giver anledning til passagerrettigheder, men griber ind i konkurrenceforholdet mellem virksomheder.

Ændringsforslag 26

Artikel 2, nr. 21

21) "bevægelseshæmmet person": person, **der har nedsat** bevægelsesevne på grund af en fysisk, sensorisk eller motorisk defekt, åndelig svækkelse, alder, sygdom eller andre former for invaliditet, og som under brugen af transportmidler kræver særlig opmærksomhed og tilpasning af den betjening, der ydes alle passagerer;

21) "bevægelseshæmmet person": person, **hvis evne til at klare sig selv, orienteringsevne, kommunikationsevne eller bevægelsesevne er nedsat** på grund af en fysisk, sensorisk eller motorisk defekt, åndelig svækkelse, alder, sygdom eller andre former for invaliditet, og som under brugen af transportmidler kræver særlig opmærksomhed og tilpasning af den betjening, der ydes alle passagerer;

Begrundelse

Begrebet bevægelseshæmmet bør defineres bredere.

Ændringsforslag 27

Artikel 2, nr. 23 a (nyt)

23a) "CIV": Fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane, som ændret ved Vilnius-protokollen af 1999, bilag A til

COTIF-konventionen.

Begrundelse

Ordføreren ønsker på forskellige steder at henvise til de gældende COTIF-bestemmelser om passagerer. I alle disse tilfælde henvises til det her anførte dokument.

Ændringsforslag 28 Artikel 3, afsnit 1

Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal **som mindstemål** give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag I.

Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal **efter anmodning** give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag I, **om de tjenester, de tilbyder.**

Begrundelse

Oplysningerne i bilag I er meget detaljerede. Jernbaneselskaberne vil ikke altid være i stand til at disponere over alle disse oplysninger, når der er tale om tjenester fra andre udbydere (i udlandet).

Ændringsforslag 29 Artikel 3, afsnit 2

De oplysninger, som ifølge bilag I skal gives før rejsen, skal også gælde for tjenester, der tilbydes af andre jernbanevirksomheder. **udgår**

Begrundelse

Oplysningerne i bilag I er meget detaljerede. Jernbaneselskaberne vil ikke altid være i stand til at disponere over alle disse oplysninger, når der er tale om tjenester fra andre udbydere (i udlandet).

Ændringsforslag 30 Artikel 3, stk. 3

Oplysningerne gives i den mest hensigtsmæssige form.

Oplysningerne skal foreligge i tilgængelig og forståelig form, og skal gives vederlagsfrit. Der rettes særlig opmærksomhed mod høre- og synshæmmedes behov.

Ændringsforslag 31
Artikel 3, stk. 3 a (nyt)

Jernbanevirksomhederne og rejsearrangørerne er ansvarlige for rigtigheden af de oplysninger, som de i trykt eller elektronisk form giver om de tjenester, de tilbyder.

Begrundelse

Fejlagtige oplysninger på internettet eller i foldere må undgås. Ansvaret bør fastlægges.

Ændringsforslag 32
Artikel 4, stk. 1

1. Jernbanevirksomheden eller – virksomhederne påtager sig i overensstemmelse med transportkontrakten at transportere passageren og dennes håndbagage og øvrige bagage til bestemmelsesstedet. Kontrakten bekræftes ved udstedelse af en eller flere billetter til passageren. Billetterne betragtes som umiddelbart bevis på, at kontrakten er blevet indgået.

1. For transportkontrakter gælder bestemmelserne i artikel 6 og 7 i CIV.

Begrundelse

Ordføreren ønsker, at forordningen i så høj grad som muligt er i overensstemmelse med COTIF-konventionen for at undgå, at jernbaneselskaberne må gennemføre forskellige eller endog modstridende bestemmelser.

Ændringsforslag 33
Artikel 4, stk. 2

2. Jernbanevirksomhederne udsteder billetter, der som mindstemål indeholder de oplysninger, der er angivet i bilag II.

2. Uanset stk. 1 udsteder jernbanevirksomhederne billetter, der som mindstemål indeholder de oplysninger, der er angivet i bilag II.

Begrundelse

Se også foregående ændringsforslag. Bilag II indeholder en nyttig tilføjelse til bestemmelserne i CIV og bør derfor bevares som supplerende bestemmelse.

Ændringsforslag 34
Artikel 4, stk. 3

3. Hvis billetterne udstedes og udgår reservationerne foretages i passagerens navn, skal de kunne overdrages til en anden på de betingelser, som angives ved billetkøbet.

Begrundelse

Se begrundelsen til ændringsforslaget til art. 4, stk. 1.

Ændringsforslag 35
Artikel 4, stk. 4

4. Billetter kan udstedes og reservationer udgår foretages som elektronisk dataregistrering, der kan omsættes til læselige skrifttegn.

Begrundelse

Se begrundelsen til ændringsforslaget til art. 4, stk. 1.

Ændringsforslag 36
Artikel 5, stk. 2

2. En systemleverandør, som tilbyder distributionsfaciliteter med henblik på regelmæssig personbefordring med jernbane, skal tillade alle jernbanevirksomheder, der anmoder om det, at deltage i disse distributionsfaciliteter på lige og ikke-diskriminerende vilkår inden for rammerne af systemets kapacitet, idet der dog tages forbehold for tekniske vanskeligheder, som systemleverandøren ikke er herre over.

2. En systemleverandør skal tillade alle jernbanevirksomheder, der anmoder om det, at deltage i disse distributionsfaciliteter på lige og ikke-diskriminerende vilkår inden for rammerne af systemets kapacitet, idet der dog tages forbehold for tekniske vanskeligheder, som systemleverandøren ikke er herre over.

Begrundelse

Jernbanevirksomheder kan ikke uden videre betragtes som systemleverandører. Ordføreren

ønsker ikke at forpligte jernbanevirksomhederne til også ubegrænset at optage tjenester fra andre virksomheder i deres reservationssystemer.

Ændringsforslag 37

Artikel 6, stk. 1

1. Jernbanevirksomhederne og/eller rejsebureauerne skal tilbyde billetter og/eller gennemgående billetter til internationale rejser mellem i hvert fald de centrale jernbanestationer samt til jernbanestationer i et bestemt område med den nærmeste jernbanestation som midtpunkt.

udgår

Begrundelse

I praksis tilbyder jernbanevirksomhederne i mange tilfælde allerede zone-billetter. I betragtning af det europæiske jernbanenets forskellighed er det vanskeligt at løse denne form for vanskeligheder via lovgivning. Det er imidlertid vanskeligt at fastlægge, hvor "zonens" grænser går i hvert enkelt tilfælde. Ordføreren går ud fra, at jernbanevirksomhederne, hvor det er muligt, allerede anvender eller vil indføre dette.

Ændringsforslag 38

Artikel 6, stk. 3

3. Billetter *til internationale rejser* skal som mindstemål distribueres til passagererne gennem følgende salgssteder:

(a) billetkontorer og, hvis sådanne forefindes, billetautomater på alle vigtige jernbanestationer, eller:

(b) telefon/*Internet* eller anden almindeligt tilgængelig informationsteknologi uden ekstra udgifter for brug af denne distributionskanal.

3. Billetter skal som mindstemål distribueres til passagererne gennem følgende salgssteder:

(a) billetkontorer og, hvis sådanne forefindes, *tilgængelige* billetautomater på alle vigtige jernbanestationer, eller:

(b) telefon/*tilgængelige internethjemmesider* eller anden almindeligt tilgængelig informationsteknologi uden ekstra udgifter for brug af denne distributionskanal.

Ændringsforslag 39

Artikel 6, stk. 3a (nyt)

3a. Biletter udstedt inden for rammerne af offentlige servicekontrakter skal som mindstemål distribueres via følgende

salgssteder:

a) billetkontorer og, hvis sådanne forefindes, tilgængelige billetautomater på alle vigtige jernbanestationer, og:

b) telefon/tilgængelige internethjemmesider eller anden almindeligt tilgængelig informationsteknologi uden ekstra udgifter for brug af den nære distributionskanal.

Ændringsforslag 40
Artikel 6, stk. 3b (nyt)

3b. Er der intet billetkontor og ingen billetautomat på afgangstationen, skal passagererne som mindstemål på stationen informeres:

- om muligheden for at købe billet pr. telefon, over internet eller i toget samt om procedurerne i denne forbindelse;*
- om den nærmeste større station eller det nærmeste sted, hvor der findes billetkontor og/eller billetautomat.*

Ændringsforslag 41
Artikel 6, stk. 4

4. Jernbanevirksomhederne skal dog give de rejsende mulighed for at købe billetter til internationale rejser i toget på de betingelser, der er fastsat i artikel 36.

4. Medmindre adgangen til toget eller til terminalen af sikkerhedshensyn er begrænset til indehavere af gyldig rejsehjemmel skal

jernbanevirksomhederne skal give de rejsende mulighed for at købe billetter i toget, navnlig hvis de rejsende har været ude af stand til at købe billet på afgangstationen af en af følgende årsager:

- billetkontoret var lukket;*
- billetautomaten var defekt;*
- der var hverken billetkontor eller billetautomat på afgangstationen;*
- der var intet tilgængeligt billetkontor og ingen tilgængelig billetautomat for*

**bevægelseshæmmede personer;
passageren informerer straks det
kompetente togpersonale herom.**

Begrundelse

I praksis er det ikke altid muligt at købe billet i toget. Således kan personer uden rejsehjemmel af sikkerhedsårsager f.eks. ikke få adgang til Eurostar. Ordføreren anser det for nødvendigt at fastholde sådanne begrænsninger.

Ændringsforslag 42 Artikel 6 a (ny)

Artikel 6a

- 1. For at give passagererne mulighed for at indhente oplysninger efter forordningens artikel 3 og jernbanevirksomhederne mulighed for at udstede billetter efter artikel 4 og gennemgående billetter og reservationer efter forordningens artikel 6 finder stykke 2-4 nedenfor anvendelse.**
- 2. De tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) i kapitel II og bilag II, punkt 2.5, litra a, (telematikanvendelser i persontrafikken) i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2002 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog¹ finder i forbindelse med denne forordning anvendelse på alle tjenester, der udbydes af jernbanevirksomheder, herunder også højhastighedstjenester.**
- 3. Et år efter vedtagelsen af denne forordning vedtager Kommissionen på forslag af Det Europæiske Jernbaneagentur tekniske specifikationer for interoperabilitet for telematikanvendelser i persontrafikken. TSI skal give mulighed for at tilvejebringe oplysninger efter bilag I.**
- 4. Jernbanevirksomhederne tilpasser deres edb-informations- og reservationssystemer til de krav, der er anført i TSI, seneste et år efter Kommissionens vedtagelse af disse.**

¹ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

Begrundelse

I den nuværende situation kan man ikke kræve, at jernbanevirksomheder tilbyder gennemgående billetter for internationale rejser gennem hele Europa. Udvikling af et TSI kan hjælpe jernbanevirksomhederne til at etablere et samarbejde. Ordføreren håber, at der derved i lighed med lufttransporten kan udvikles initiativer, der gør det muligt at sælge gennemgående billetter for hele Europa. Ordføreren er dog overbevist om, at disse udviklinger vil følge med den videre åbning af det europæiske marked.

Ændringsforslag 43

Kapitel III, titel

**JERNBANEVIRKSOMHEDENS
ERSTATNINGSANSVAR**

**ANSVAR OG ERSTATNING VED
PASSAGERERS DØD ELLER
TILSKADEKOMST**

Begrundelse

Ordføreren ønsker at samle alle bestemmelser om passagerer, der bliver dræbt eller kommer til skade.

Ændringsforslag 44

Artikel 7, stk. 1

1. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig ved en passagers død eller fysiske eller psykiske tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, **fandt sted under passagerens ophold i toget eller under dennes ind- eller udstigning.**

1. Jernbanevirksomheden er erstatningspligtig ved en passagers død eller fysiske eller psykiske tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, **ikke skyldes en naturkatastrofe, krigshandling eller terrorisme.**

Begrundelse

Erstatningspligten kan ikke begrænses i forhold til det sted, hvor passageren befandt sig, men derimod i forhold til årsagen. Man kan ikke forvente, at jernbanevirksomhederne er erstatningspligtige for terrorhandlinger som den, der fandt sted i Madrid.

Ændringsforslag 45

Artikel 7, stk. 1 a (nyt)

*Ia. Selv om jernbanevirksomheden afviser
ansvaret for den fysiske skade, en
transporteret passager har lidt, er
virksomheden passagerens eneste modpart
og den eneste instans, passageren kan
kræve erstatning af, hvilket dog ikke
begrænser jernbanevirksomhedens ret til
eventuelt at rejse erstatningskrav over for
tredjemand.*

Begrundelse

I betragtning af opsplitningen af jernbanevirksomheder i henhold til alle EU-direktiver og i betragtning af mangedoblingen af aktører inden for jernbanesektoren (jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, uafhængige vedligeholdelsesvirksomheder ...) er det ønskeligt og i brugerens interesse, at brugeren i tilfælde af uheld i juridisk forstand kun har én samtalepartner, nemlig den jernbanevirksomhed, der har transporteret den pågældende. Det er derefter op til jernbanevirksomheden at søge erstatning fra tredjemand på deres ansvarsområde.

Ændringsforslag 46 Artikel 7 a (ny)

Artikel 7a

Erstatning ved passagerers død eller tilskadekomst

- 1. En jernbanevirksomheds ansvar for indtrufne skader i forbindelse med passagerers død eller fysiske kvæstelser er ikke økonomisk begrænset.*
- 2. Jernbanevirksomheden kan ikke afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for skader, der opstår under de i artikel 7, stk. 1, beskrevne omstændigheder og ikke overstiger 120 000 EUR for hver passager. Ved beløb over denne størrelse er jernbanevirksomheden ikke erstatningspligtig, hvis den kan bevise, at den ikke har handlet uagtsomt eller begået fejl.*
- 3. Hvis personer, over for hvilke en passager havde eller ville have fået retlig forsørgelsespligt, berøves deres underhold som følge af den pågældende passagers*

død, har de ret til erstatning for deres tab.

Begrundelse

For at gøre forordningen mere læselig foreslår ordføreren, at alle bestemmelser om passagerers død og kvæstelser samles. Artikel 12 og 13 indføres derfor efter artikel 7.

Blot tilpasses beløbene i artikel 12 og 13, så de passer nogenlunde til dem, der anvendes inden for luftfart, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker (EFT L 140 af 30. maj 2002, s. 2).

Ændringsforslag 47
Artikel 7 b (ny)

Artikel 7b

Forskudsbetaling

Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal jernbanevirksomheden udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret.

Ved dødsfald kan dette forskud ikke være under EUR 19 000.

Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af jernbanevirksomhedens erstatningsansvar.

Begrundelse

For at gøre forordningen mere læsevenlig foreslås det, at alle bestemmelser, der vedrører passagerers død og tilskadekomst, samles. Derfor integreres artikel 13 i artikel 7. Endvidere foretages der tilpasninger til luftfartsbestemmelserne.

Ændringsforslag 48
Kapitel III a (nyt)

KAPITEL IIIa

**ANSVAR OG ERSTATNING I
FORBINDELSE MED SKADE PÅ**

**ELLER TAB AF BAGAGE,
HÅNDBAGAGE, DYR ELLER
KØRETØJER**

Begrundelse

For at gøre forordningen lettere læselig foreslår ordføreren, at alle bestemmelser om skade og tab samles.

**Ændringsforslag 49
Artikel 8, overskrift**

Håndbagage

udgår

Begrundelse

Ordføreren foreslår, at bestemmelserne om alle former for bagage reguleres i én artikel (se efterfølgende ændringsforslag).

**Ændringsforslag 50
Artikel 8, stk. 1**

1. Ved en passagers død eller tilskadekomst hæfter jernbanevirksomheden for helt eller delvist tab eller beskadigelse af personlige ejendele, som passageren havde på sig eller havde med sig som håndbagage.

1. For så vidt angår ansvar og erstatning i forbindelse med hel eller delvis ødelæggelse, tab eller beskadigelse af håndbagage, dyr, bagage, kørestole, barnevogne, cykler eller køretøjer gælder bestemmelserne i CIV, kapitel III, navnlig artikel 33 til og med 46.

Begrundelse

CIV indeholder bestemmelser om ansvar i tilfælde af beskadigelse eller tab af bagage, som er langt mere omfattende end forordningsforslaget. Navnlig bagage, der fremmer mulighederne for at kombinere transportformer, som f.eks. kørestole, barnevogne og cykler, bør være omfattet.

**Ændringsforslag 51
Artikel 8, stk. 2**

2. Bortset herfra hæfter jernbanevirksomheden ikke for tab eller beskadigelse af personlige ejendele eller håndbagage, som passageren selv skal

2. Uanset stk. 1 skal den jernbanevirksomhed eller stationsledelse, der hæfter for erstatning i tilfælde af hel eller delvis ødelæggelse, tab eller

have under opsyn, medmindre tabet eller beskadigelsen skyldes jernbanevirksomhedens fejl.

*beskadigelse af handicappede passagerers bevægelseshjælpemidler/medicinske hjælpemidler, betale en erstatning, der maksimalt svarer til hjælpemidlernes nyanskaffelsesværdi.
Jernbanevirksomheden stiller i givet fald desuden midlertidige hjælpemidler til rådighed for de berørte passagerer.*

Begrundelse

Erstatningen for tab af håndbagage og dyr er maksimalt 1400 regningsenheder (ca. 1650 euro). Ordføreren foreslår at forhøje grænsen i tilfælde af tab eller beskadigelse af handicappedes hjælpemidler. Da de handicappede er afhængige af disse hjælpemidler, må den ansvarlige jernbanevirksomhed eller stationsledelse også stille midlertidige hjælpemidler til rådighed.

*Ændringsforslag 52
Artikel 9*

Jernbanevirksomheden hæfter for hel eller delvis ødelæggelse, tab eller beskadigelse af bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, tabet eller beskadigelsen, er indtruffet, mens jernbanevirksomheden havde ansvaret for bagagen. *udgår*

Begrundelse

Se begrundelsen til ændringsforslagene til artikel 8.

*Ændringsforslag 53
Artikel 10*

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som resulterer i, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og/eller aflysninger af internationale tog til passagerbefordring og/eller bagagetransport. *udgår*

Jernbanevirksomheden er ikke ansvarlig for forsinkelser eller aflysninger af internationale forbindelser, som skyldes usædvanlige vejrforhold,

***naturkatastrofer, krigshandlinger eller
terroraktioner.***

Begrundelse

Ordføreren foreslår, at alle bestemmelser om forsinkelser samles i kapitel IV.

Ændringsforslag 54

Artikel 11

Følgeskader

udgår

***Hvis jernbanevirksomheden er ansvarlig
for forsinkelser, herunder forsinkelser,
som resulterer i, at en
tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller
aflysninger, er jernbanevirksomheden
erstatningspligtig, uanset de i artikel 10
fastsatte betingelser for erstatning i
tilfælde af forsinkelse.***

***Uden at dette berører artikel 16, giver
forsinkelser på under én time ikke ret til
erstatning for følgeskader.***

Begrundelse

Ordføreren anser bestemmelsen om følge skader for at være for vag og for vidtrækkende. Ordføreren er klar over, at forsinkelser eller en mistet forbindelse i særlige tilfælde kan have vidtrækkende følger. Derfor indføjer han et stykke i artikel 15, der gør det klart, at denne forordning ikke berører passagerers ret til yderligere erstatning, f.eks. på grundlag af national ret.

Ændringsforslag 55

Kapitel IV, titel

ERSTATNING OG KOMPENSATION

**ANSVAR, ERSTATNING OG
ASSISTANCE I TILFÆLDE AF
FORSINKELSER**

Begrundelse

Som det var tilfældet i forbindelse med død og tilskadekomst og tab eller beskadigelse af bagage ønsker ordføreren også her at samle alle bestemmelser om forsinkelser i ét kapitel.

Ændringsforslag 56
Artikel 11 a (ny)

Artikel 11a

Forsinkelser

1. Jernbanevirksomheden er ansvarlig for forsinkelser, herunder forsinkelser, som resulterer i, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og/eller aflysninger af tog til passagerbefordring og/eller bagagetransport.

2. Jernbanevirksomheden er ikke ansvarlig for forsinkelser eller aflysninger af forbindelser, som skyldes

- usædvanlige vejrforhold, naturkatastrofer, krigshandlinger eller terroraktioner;

- forhold, der ikke har med jernbanedrift at gøre, og som transportøren trods anvendelse af den under de givne omstændigheder krævede omhu ikke har kunnet undgå, og hvis følger han ikke har kunnet hindre;

- passagerers egen skyld eller

- tredjeparts adfærd, som transportøren trods anvendelse af den under de givne omstændigheder krævede omhu ikke har kunnet undgå, og hvis følger han ikke har kunnet hindre; en anden virksomhed, der benytter samme jernbaneinfrastruktur, defineres ikke som tredjepart.

3. Jernbanevirksomheden og/eller stationslederen er også ansvarlige for forsinkelser i forbindelse med tilvejebringelsen af assistance på stationen eller i toget, der bevirker, at bevægelseshæmmede passagerer kommer for sent til deres tog ved afgang eller til en tilslutningsforbindelse ved ankomsten.

Ændringsforslag 57

Artikel 12

Erstatning ved passagerers død eller tilskadekomst **udgår**

1. Jernbanevirksomhedens erstatningsansvar ved en passagers død eller tilskadekomst er ikke underlagt økonomiske grænser.

2. Jernbanevirksomheden kan ikke afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for skader, der opstår under de i artikel 7, stk. 1, beskrevne omstændigheder og ikke overstiger 220 000 EUR for hver passager. Ved beløb over denne størrelse er jernbanevirksomheden ikke erstatningspligtig, hvis den kan bevise, at den ikke har handlet uagtsomt eller begået fejl.

3. Hvis personer, over for hvilke en passager havde eller ville have fået retlig forsørgelsespligt, berøves deres underhold som følge af den pågældende passagers død, har de ret til erstatning for deres tab.

Begrundelse

Ordføreren foreslår, at denne artikel flyttes til kapitel III og dér indføres som artikel 7a (ny).

Ændringsforslag 58 Artikel 13

Forskuksbetaling **udgår**

Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal jernbanevirksomheden udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret.

Ved dødsfald kan dette forskud ikke være under 21 000 EUR.

Begrundelse

Se foregående ændringsforslag.

Ændringsforslag 59
Artikel 14

Erstatning for håndbagage og anden bagage *udgår*

- 1. Hvis jernbanevirksomheden er erstatningspligtig i henhold til artikel 8, skal den betale en erstatning på op til 1 800 EUR pr. passager.*
- 2. Hvis jernbanevirksomheden er erstatningspligtig i henhold til artikel 9, skal den betale en erstatning på op til 1 300 EUR pr. passager.*

Begrundelse

Se foregående ændringsforslag.

Ændringsforslag 60
Artikel 15, stk. -1 (nyt)

- 1. Jernbanevirksomheden tilbagebetaler tillæg/merpris til passageren, såfremt de faktiske ydelser ikke svarer til kriterierne for tillæg/merpris (se bilag II, punkt 4a).*

Begrundelse

Den erstatningsordning, Kommissionen foreslår, bør erstattes af et mere praktisk, baseret på reelle prisstrukturer (se ændringsforslag af Michael Cramer til bilag II).

Ændringsforslag 61
Artikel 15, stk. 1

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste transportretten kræve erstatning for forsinkelse af jernbanevirksomheden. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste transportretten kræve erstatning for forsinkelse af jernbanevirksomheden. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse

fremgår af bilag III.

andraget:

- 25% ved forsinkelser på 60 minutter og derover;
- 50% ved forsinkelser på 120 minutter og derover;
- 75% ved forsinkelser på 180 minutter og derover.

Ændringsforslag 62
Artikel 15, stk. 1 a (nyt)

Ia. Passagerer, der har periodekort, og som rammes af gentagne forsinkelser eller aflysninger i kortets løbetid, modtager erstatning, hvis de søger herom. Denne erstatning kan ydes på forskellig måde: som frirejser, i form af en prisreduktion eller i form af forlængelse af det løbende periodekorts gyldighedsperiode.

Jernbanevirksomheder fastlægger på forhånd, og i snævert samarbejde med brugernes repræsentanter eller med myndighederne i forbindelse med kontrakter om offentlig service, de kriterier for tjenestens præcision og pålidelighed, der skal ligge til grund for anvendelsen af dette stykke.

Ændringsforslag 63
Artikel 15, stk. 2

2. Erstatningen i stk. 1 udbetales senest **14 dage** efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan **ikke** udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, **medmindre passageren har givet sit skriftlige samtykke.**

2. Erstatningen i stk. 1 udbetales senest **1 måned** efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, **forudsat at betingelserne er fleksible (navnlig for så vidt angår gyldighedsperiode og bestemmelsessted). Erstatningen udbetales på den rejsendes anmodning som et pengebeløb.**

Ændringsforslag 64
Artikel 15, stk. 3 a (nyt)

3a. Denne artikel indskrænker på ingen måde en passagers ret til yderligere kompensation. Kompensation i henhold til denne forordning kan fratrækkes en sådan yderligere kompensation.

Begrundelse

Denne bestemmelse er overtaget fra den forordning om luftfart, der er vedtaget for nylig, og ordføreren finder, at den er meget mere realistisk end denne forordnings bestemmelse om følgeskader.

Ændringsforslag 65
Artikel 16, stk. -1 (nyt)

-1. Jernbanevirksomhedernes første prioritering skal være at sikre forbindelser og undgå aflysninger med alle til rådighed stående midler.

Begrundelse

Jernbanetjenesten selv, dvs. sikring af forbindelser og undgåelse af aflysninger bør står øverst blandt passagerrettigheder (befordringspligt).

Ændringsforslag 66
Artikel 16, stk. 1

1. Ved forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af *internationale* forbindelser, finder stk. 2 anvendelse, medmindre jernbanevirksomheden kan bevise, at forbindelsen udelukkende blev aflyst på grund af usædvanlige omstændigheder.

1. Ved forsinkelser, **herunder jernbanevirksomhedens forsinkede tilvejebringelse af assistance til bevægelseshæmmede personer**, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller ved aflysninger af forbindelser, finder stk. 2 anvendelse, medmindre jernbanevirksomheden kan bevise, at forbindelsen udelukkende blev **forsinket eller** aflyst på grund af usædvanlige omstændigheder.

Ændringsforslag 67

Artikel 16, stk. 2

2. Når en jernbanevirksomhed imødeser en forsinkelse, som vil betyde, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller når en jernbanevirksomhed før den planmæssige afgang aflyser eller med rimelighed forventer at skulle aflyse en *international* forbindelse, skal den gøre alt for at oplyse passagererne herom.

2. Når en jernbanevirksomhed imødeser en forsinkelse, som vil betyde, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, eller når en jernbanevirksomhed før den planmæssige afgang aflyser eller med rimelighed forventer at skulle aflyse en forbindelse, skal den gøre alt for at oplyse passagererne herom *og at sikre, at de når deres endelige rejsemål.*

Begrundelse

Uanset årsagen til forsinkelsen skal jernbanevirksomheden gøre alt for at oplyse passagererne og at sikre, at disse kan nå rejsemålet. Hvis rejsen kan ske ad en anden rute med tog fra en anden jernbanevirksomhed, må dette ikke være en hindring.

Ændringsforslag 68

Artikel 16, stk. 2, litra a

(a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller (de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis *den internationale rejse* ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 15, stk. 2 og 3, eller

(a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller (de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis *rejsen* ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 15, stk. 2 og 3, eller

Begrundelse

Disse bestemmelser bør også gælde for den nationale togtrafik.

Ændringsforslag 69

Artikel 16, stk. 2, litra b

(b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det

(b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår, *der sikrer*

endelige bestemmelsessted ved første
lejlighed, eller

samme grad af tilgængelighed, til det
endelige bestemmelsessted ved første
lejlighed, *eventuelt med et dyrere tog uden
ekstra omkostninger*, eller

Begrundelse

Tilsvarende befordringsvilkår skal fortolkes på en sådan måde, at der skal sikres samme grad af tilgængelighed. F.eks. hvis en forbindelse, der er tilgængelig for kørestole, aflyses, og det næste tog ("første lejlighed") ikke er tilgængeligt for kørestole, skal det ikke kunne forlanges, at en handicappet passager accepterer et utilgængeligt tog som alternativ befordring.

Ændringsforslag 70 Artikel 16, stk. 2, litra c

(c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt *efter passagerens ønske*.

(c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt.

Begrundelse

Force majeure-klausulen i forbindelse med retten til at vælge, om man ønsker at fortsætte eller afbryde rejsen og få erstatning i forbindelse med en forsinkelse, der medfører at tilslutningsforbindelsen ikke opnås, eller aflysning eller forventet aflysning, bør overvejes.

Uanset årsagen til at rejsen foretages, kan det fra passagerens synspunkt være meningsløst at gennemføre den senere, f.eks. hvis målet har været at holde en aftale, han dermed vil komme for sent til.

Det er desuden åbenlyst, at billetprisen skal refunderes, hvis en transportvirksomhed er ude af stand til at levere ydelsen. For virksomheden er der i sådanne tilfælde altid en risiko for force majeure (lige som inden for andre sektorer). Jernbanevirksomhederne bør der for ikke kunne påberåbe sig force majeure, for så vidt angår disse passagerrettigheder.

Ændringsforslag 71 Artikel 17, stk. 2, litra a

(a) måltider og forfriskninger *i rimeligt forhold til ventetiden*, og/eller

(a) måltider og forfriskninger *så vidt muligt* og/eller

Begrundelse

Den foreslåede ændring af denne artikels litra a og b er i overensstemmelse med de europæiske jernbanevirksomheders egne charter-forpligtelser under tilsvarende omstændigheder, der i tilstrækkelig grad imødekommer passagerernes rimelige krav. Det skal

bemærkes, at jernbanevirksomhederne anerkender kravet om at sikre kundernes sikkerhed og komfort (dvs. litra a, b og c, hvis noget går galt, selv om jernbanevirksomheden ikke er erstatningspligtig i henhold til artikel 11a, stk. 2). Men udtrykket "så vidt muligt" er nødvendigt, fordi man kunne forestille sig omstændigheder, hvor jernbanevirksomheden ikke har mulighed for at efterkomme denne forpligtelse. F.eks. har mange tog ikke cateringfaciliteter, og det er næsten aldrig muligt at få forsyninger frem til et tog, der ikke befinder sig på en station, navnlig under ekstreme vejrforhold.

Ændringsforslag 72

Artikel 17, stk. 2, litra b

(b) *hotelindkvartering*, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, og/eller

(b) *overnatning, undtagen hvor dette ikke er muligt under de givne omstændigheder*, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, og/eller

Begrundelse

Den foreslåede ændring af denne artikels litra a og b er i overensstemmelse med de europæiske jernbanevirksomheders egne charter-forpligtelser under tilsvarende omstændigheder, der i tilstrækkelig grad imødekommer passagerernes rimelige krav. Det skal bemærkes, at jernbanevirksomhederne anerkender kravet om at sikre kundernes sikkerhed og komfort (dvs. litra a, b og c, hvis noget går galt, selv om jernbanevirksomheden ikke er erstatningspligtig i henhold til artikel 11a, stk. 2). Men udtrykket "undtagen hvor dette ikke er muligt under de givne omstændigheder" er nødvendigt, fordi man kunne forestille sig omstændigheder, hvor jernbanevirksomheden ikke har mulighed for at efterkomme denne forpligtelse. F.eks. har mange tog ikke cateringfaciliteter, og det er næsten aldrig muligt at få forsyninger frem til et tog, der ikke befinder sig på en station, navnlig under ekstreme vejrforhold.

Ændringsforslag 73

Artikel 17, stk. 2, litra c

(c) transport mellem jernbanestationen og *indkvarteringsstedet* (hotel eller andet)

(c) transport mellem jernbanestationen og *sådant indkvarteringssted* (hotel eller andet) eller

Ændringsforslag 74

Artikel 17, stk. 2, litra d

(d) transport mellem *jernbanestationen eller toget, hvis det er blokeret på sporet, og rejsens endelige bestemmelsessted eller afgangsstedet* for et andet transportmiddel.

(d) *såfremt jernbanedriften indstilles på ubestemt tid af andre grunde end de usædvanlige omstændigheder, der er anført i artikel 11a, stk. 2, transport mellem den*

berørte jernbanestation og rejsens endelige bestemmelsessted **med** et andet transportmiddel.

Begrundelse

Ændringen af litra d er nødvendig for at fastlægge et praktisk sæt alternativer inden for jernbanesektoren. Specifikke bestemmelser om at lade passagerer omstige uden for stationerne har sikkerhedskonsekvenser, og sådanne forhold bør ikke reguleres i lovgivning om passagerrettigheder. I de tilfælde, hvor forsinkelsen skyldes forhold, der ligger uden for jernbanevirksomhedens kontrol, er det rimeligt, at de ikke skal være forpligtet til at tilvejebringe alternativ transport.

Ændringsforslag 75 Artikel 17, stk. 3

3. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

3. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst. **Hvis en jernbanevirksomhed kræver en sådan bekræftelse, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at passagerne kan få den hurtigt og uden komplikationer.**

Begrundelse

Det er ikke klart, hvordan denne bekræftelse skal ske, eller hvilke procedurer der skal følges. Kan enhver togfunktionær give den? Og hvis det ikke er tilfældet, skal passageren så vælge mellem enten at tage et senere tog eller bruge tid på at finde frem til en bestemt jernbanefunktionær, som skal give denne bekræftelse? Jernbanevirksomheder, der kræver en sådan bekræftelse, skal forpligtes til at sikre en hurtig og simpel bekræftelsesprocedure.

Ændringsforslag 76 Artikel 17, stk. 4

4. Når stk. 1 og 2 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov og på uledsagede børns behov.

4. Når stk. 1 og 2 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov og på uledsagede børns behov.
Information om forsinkelser eller

aflysninger, hotelindkvartering eller alternativ transport, erstatningsordninger, mulighederne for fortsættelse eller omlægning af rejsen skal oplyses på en tilgængelig måde. Indkvartering eller alternativ transport for bevægelseshæmmede passagerer, som jernbanevirksomhederne tilbyder, skal være tilgængelig, og der skal ydes passende assistance i tilfælde af forsinkelser eller aflysning.

Begrundelse

Ændring for at præcisere teksten. Bevægelseshæmmede passagerer har særlige behov i tilfælde af forsinkelser, og det kræver en række bestemmelser.

*Ændringsforslag 77
Artikel 18, stk. 1*

1. Bestemmelserne om erstatningsansvar finder anvendelse, når jernbanevogne transporteres med færge som led i den internationale rejse, medmindre lovbestemmelserne for søtransport er gunstigere for passagererne.

1. Transporteres jernbanevognene på dele af strækningen med færge, eller erstattes transporten ad jernbane midlertidigt med en anden transportform, gælder bestemmelserne i artikel 31 i CIV.

Begrundelse

Ordføreren ønsker, at forordningen i så høj grad som muligt er i overensstemmelse med COTIF-konventionen for at undgå, at jernbaneselskaberne må gennemføre forskellige eller endog modstridende bestemmelser.

*Ændringsforslag 78
Artikel 18, stk. 2*

2. Hvis jernbanetransporten midlertidigt indstilles, og passagererne befordres med andre transportmidler, hæfter jernbanevirksomheden efter denne forordnings bestemmelser.

udgår

Begrundelse

Dækket af foregående ændringsforslag.

Ændringsforslag 79

Artikel 19

Hvis en *international* rejse udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, hæfter de jernbanevirksomheder, der udfører transporten, solidarisk for passagerers død eller tilskadekomst, for beskadigelse eller bortkomst af bagage, for forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og for aflysninger.

Hvis en rejse udføres af flere på hinanden følgende jernbanevirksomheder, hæfter de jernbanevirksomheder, der udfører transporten, solidarisk for passagerers død eller tilskadekomst, for beskadigelse eller bortkomst af bagage, for forsinkelser, herunder forsinkelser, som medfører, at en tilslutningsforbindelse ikke opnås, og for aflysninger.

Begrundelse

Disse bestemmelser bør også gælde for den nationale togtrafik.

Ændringsforslag 80

Artikel 20

Hvis en jernbanevirksomhed helt eller delvis har overladt transportens udførelse til en stedfortrædende jernbanevirksomhed, er jernbanevirksomheden dog fortsat ansvarlig for hele transporten.

Hvis en jernbanevirksomhed helt eller delvis har overladt transportens udførelse til en stedfortrædende jernbanevirksomhed, er jernbanevirksomheden dog fortsat ansvarlig for hele transporten, *jf. artikel 39 i CIV.*

Begrundelse

Artikel 39 i CIV indeholder en række hensigtsmæssige supplerende bestemmelser om undertransportører.

Ændringsforslag 81

Artikel 21, afsnit 1

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for *sine ansatte og for andre personer, hvis tjeneste den benytter til udførelse af transporten, når de ansatte og/eller disse andre personer handler inden for rammerne af deres funktion.*

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for personer, *som fastsat artikel 51 i CIV.*

Begrundelse

Artikel 21 er helt i overensstemmelse med artikel 51 i CIV. Det er derfor tilstrækkeligt at henvise til denne.

Ændringsforslag 82
Artikel 21, afsnit 2

Ansatte hos forvalteren af den infrastruktur, der benyttes til transporten, betragtes som personer, hvis tjeneste jernbanevirksomheden benytter til udførelse af transporten. **udgår**

Begrundelse

Artikel 21 er helt i overensstemmelse med artikel 51 i CIV. Det er derfor tilstrækkeligt at henvise til denne.

Ændringsforslag 83
Artikel 23

1. Fristen for anlæggelse af erstatningssager på grundlag af jernbanevirksomhedens ansvar i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst er

(a) for passagerens vedkommende tre år regnet fra dagen efter datoen for ulykken

(b) for andre erstatningsberettigede personers vedkommende tre år efter passagerens død, dog højst fem år efter datoen for ulykken.

2. Fristen for andre søgsmål, som rejses på grundlag af transportkontrakten, er to år fra den dato, hvor den pågældende hændelse indtraf.

For så vidt angår fristen for anlæggelse af erstatningssager **gælder bestemmelserne i artikel 60 i CIV.**

Begrundelse

Ordføreren ønsker, at forordningen i så høj grad som muligt er i overensstemmelse med COTIF-konventionen for at undgå, at jernbaneselskaberne må gennemføre forskellige eller endog modstridende bestemmelser.

Ændringsforslag 84
Artikel 24, stk. 2

Jernbanevirksomheden har ret til at rejse erstatningskrav over for infrastrukturforvalteren til dækning af erstatning, som jernbanevirksomheden har udbetalt til passagerer. Infrastrukturforvalterens erstatningsansvar i denne forbindelse berører ikke anvendelsen af præstationsordningen i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF.

Jernbanevirksomheden har ret til at rejse erstatningskrav over for infrastrukturforvalteren til dækning af erstatning, som jernbanevirksomheden har udbetalt til passagerer. Infrastrukturforvalterens erstatningsansvar i denne forbindelse berører ikke anvendelsen af præstationsordningen i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF **og står i forhold til strækningens pris, hvis præstationsordningen ikke indeholder et kompensationsystem.**

Begrundelse

De i denne forordning fastlagte kompensationer for forsinkelser er udtrykt i procent af billettens pris. Billetpriisen står ikke altid i rimeligt forhold til den betaling, infrastrukturforvalteren modtager for benyttelse af strækningen. I tilfælde af regres over for infrastrukturforvalteren er det hensigtsmæssigt også at tage hensyn til de indtægter, som infrastrukturforvalteren har fået i form af betaling for brug af strækningen.

Ændringsforslag 85
Artikel 27

Jernbanevirksomheden og/eller rejsebureauet kan ikke under henvisning til nedsat bevægelsesevne afvise at udstede billet eller foretage reservation til en **international** forbindelse med afgang fra en central jernbanestation.

Jernbanevirksomheden og/eller rejsebureauet kan ikke under henvisning til nedsat bevægelsesevne afvise at udstede billet eller foretage reservation til en forbindelse med afgang fra en central jernbanestation.

Ændringsforslag 86
Artikel 27 a (ny)

Artikel 27a

Særlige faciliteter i tog

Behøver bevægelseshæmmede passagerer særlige faciliteter i tog, som ikke kan tilvejebringes uden meget store supplerende udgifter, gælder jernbanevirksomhedens befordringspligt kun inden for rammerne

af den disponible kapacitet.

Det henstilles til jernbanevirksomhederne at udbygge den relevante kapacitet efter behovene.

Begrundelse

Jernbanevirksomhederne kan kun gennemføre befordringsydelser inden for rammerne af de eksisterende specifikke faciliteter for bevægelseshæmmede passagerer. Hvis der i et tog kun forefindes begrænsede særlige faciliteter og disse allerede er reserverede, er det ikke muligt at give en passager et sådant rejsetilbud, hvis disse faciliteter kun kan tilvejebringes med meget store udgifter tilfølg. Jernbanevirksomhederne bør dog udbygge de relevante kapaciteter.

Ændringsforslag 87
Artikel 27 b (ny)

Artikel 27b

Forbud mod prisdiskrimination

Jernbanevirksomheden og/eller rejsearrangøren sikrer, at handicappede passagerer kan købe billetter til samme pris som ikke-handicappede passagerer.

Begrundelse

Handicappede passagerer bør ikke skulle betale højere priser end ikke-handicappede passagerer.

Ændringsforslag 88
Artikel 27 c (ny)

Artikel 27c

Adgang til tjenester

Stationslederne skal sikre, at stationer, perroner og samtlige tjenester er tilgængelige for bevægelseshæmmede personer ved at fjerne alle arkitekturmæssige hindringer.

Begrundelse

Dette er en grundlæggende sikring af, at bevægelseshæmmede persons ret til mobilitet

anerkendes.

En forordning, der i fuldt omfang beskytter passagerernes rettigheder, kan ikke se bort fra eliminering af alle hindringer for adgang til stationer.

Ændringsforslag 89
Artikel 27 d (ny)

Artikel 27d

Adgang til transportmidler

Jernbanevirksomheden sikrer adgangen til transportmidlerne ved at fjerne alle hindringer for bevægelseshæmmede personers ind- og udstigning og ophold i toget.

Begrundelse

Jernbanevirksomheder skal i samråd med stationslederne sikre, at tog i fuldt omfang imødekommer bevægelseshæmmedes behov. Der skal indføres systemer, der giver mulighed for uhindret ind- og udstigning, og som giver bevægelseshæmmede personer mulighed for at bevæge sig rundt i toget under en rejse.

Ændringsforslag 90
Artikel 28, stk. 1

1. Når en bevægelseshæmmet person som led i en **international** rejse afrejser fra, foretager togskifte på eller ankommer til en international jernbanestation, skal stationslederen sørge for, at den pågældende får tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog, skifte til det tilslutningstog eller stige af det ankommende tog, han eller hun har købt billet til.

1. Når en bevægelseshæmmet person som led i en rejse afrejser fra, foretager togskifte på eller ankommer til en international jernbanestation, skal stationslederen sørge for, at den pågældende får tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog, skifte til det tilslutningstog eller stige af det ankommende tog, han eller hun har købt billet til.

Begrundelse

Disse bestemmelser bør også gælde for den nationale togtrafik.

Ændringsforslag 91
Artikel 28, stk. 2

2. Den i stk. 1 nævnte assistance ydes på den betingelse, at den jernbanevirksomhed og/eller det rejsebureau, hos hvem billetten er købt, får besked om den pågældendes behov mindst **24** timer, før der er behov for denne assistance.

2. Den i stk. 1 nævnte assistance ydes på den betingelse, at den jernbanevirksomhed og/eller det rejsebureau, hos hvem billetten er købt, får besked om den pågældendes behov mindst **48** timer, før der er behov for denne assistance.

Begrundelse

Forordningens anvendelsesområde bør også udvides til nationale rejser. Da assistancereglerne efter artikel 28, stk. 1, forudsætter et meget omfattende assistancesystem, også ved indlandsrejser, bør varslingsfristen med henblik på forberedelse af tilvejebringelsen af den relevante assistance forlænges til 48 timer.

Ændringsforslag 92 Artikel 28, stk. 3

3. Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med *stk. 1*, træffer stationslederen på afrejsestationen, skiftestationen eller ankomststationen alle rimelige foranstaltninger for at yde *den bevægelseshæmmede, som er på international rejse, tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog, skifte til det tilslutningstog eller stige af det ankommende tog, han eller hun har købt billet til.*

3. Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med *stk. 2*, træffer stationslederen på afrejsestationen, skiftestationen eller ankomststationen alle rimelige foranstaltninger for at yde assistance, *jf. stk. 1.*

Begrundelse

Teksten kan forkortes således.

Ændringsforslag 93 Artikel 29

Assistance på jernbanestationerne

udgår

1. Stationslederen er ansvarlig for, at bevægelseshæmmede personer får assistance.

2. Stationslederen angiver steder i og uden for jernbanestationen, hvor bevægelseshæmmede personer kan melde deres ankomst på jernbanestationen og

bede om assistance, hvis de har behov for det.

Begrundelse

Ordføreren mener, at assistance på stationerne er sikret tilstrækkeligt med bestemmelserne i artikel 28.

Ændringsforslag 94
Artikel 30

Jernbanevirksomheden og/eller rejsebureauet skal yde bevægelseshæmmede personer assistance i toget og under ind- og udstigning, ***hvis den pågældende person overholder betingelserne i artikel 28, stk. 2.***

Jernbanevirksomheden, ***stationslederen*** og/eller rejsebureauet skal yde bevægelseshæmmede personer assistance i toget og under ind- og udstigning, ***jf. artikel 28. Assistance i toget forudsætter, at der planmæssigt er personale i toget. Jernbanevirksomhederne opfordres til at tilrettelægge deres personaleplanlægning efter behovet.***

Begrundelse

Stationslederen på servicestedet bør være ansvarlig for at yde assistance til bevægelseshæmmede personer.

Ændringsforslag 95
Artikel 31, stk. 1

1. Jernbanevirksomheder og rejsebureauer skal ***træffe alle nødvendige foranstaltninger for på alle salgssteder at kunne modtage besked om, at der er behov for assistance til bevægelseshæmmede personer.***

1. Jernbanevirksomheder og rejsebureauer skal ***skabe en ordning, ved hjælp af hvilken bevægelseshæmmede passagerer kan give deres jernbanevirksomhed meddelelse om deres behov for assistance, og de skal orientere passagererne om en sådan ordning på salgsstederne.***

Begrundelse

Ordføreren foreslår at erstatte denne detaljerede artikel med en mere enkel resultatforpligtelse. Det er bedre at lade jernbanevirksomhederne og rejsearrangørerne selv afgøre, hvordan de vil organisere orienteringen om behovet for assistance. Det er under alle omstændigheder nødt til at organisere det, for ellers overholder de ikke bestemmelserne om assistance i artikel 28.

Ændringsforslag 96
Artikel 31, stk. 2

**2. Jernbanevirksomhederne og/eller udgår
rejsebureauerne skal videregive beskeden
24 timer i forvejen, så afrejsestationens,
skiftestationens eller ankomststationens
ledelse kan yde assistance i
overensstemmelse med artikel 28, stk. 1.**

Begrundelse

Ordføreren foreslår at erstatte denne detaljerede artikel med en mere enkel resultatforpligtelse. Det er bedre at lade jernbanevirksomhederne og rejsearrangørerne selv afgøre, hvordan de vil organisere orienteringen om behovet for assistance. Det er under alle omstændigheder nødt til at organisere det, for ellers overholder de ikke bestemmelserne om assistance i artikel 28.

Ændringsforslag 97
Artikel 31, stk. 3

**3. Umiddelbart efter en national eller udgår
international forbindelses afgang skal
jernbanevirksomheden underrette
skiftestationens og ankomststationens
leder om det antal bevægelseshæmmede
personer, som har behov for assistance,
og om assistancens art.**

Begrundelse

Ordføreren foreslår at erstatte denne detaljerede artikel med en mere enkel resultatforpligtelse. Det er bedre at lade jernbanevirksomhederne og rejsearrangørerne selv afgøre, hvordan de vil organisere orienteringen om behovet for assistance. Det er under alle omstændigheder nødt til at organisere det, for ellers overholder de ikke bestemmelserne om assistance i artikel 28.

Ændringsforslag 98
Kapitel VII, titel

**SIKKERHED OG
TJENESTEKVALITET**

**PASSAGERERNES PERSONLIGE
SIKKERHED OG KLAGER**

Begrundelse

Denne overskrift er tilpasset ordførerens ændringsforslag til dette kapitel.

Ændringsforslag 99
Artikel 32, overskrift

Sikkerhed

Passagerernes personlige sikkerhed

Begrundelse

"Sikkerhed" er efter ordførerens opfattelse en forkert betegnelse. Der er her tale om passagerernes personlige sikkerhed, beskyttelse mod småkriminalitet etc.

Ændringsforslag 100
Artikel 32, stk. 1

1. Jernbanevirksomhederne skal træffe passende foranstaltninger for at skabe et højt sikkerhedsniveau på jernbanestationerne og i togene. De skal forebygge farer, der truer passagerens sikkerhed, og effektivt imødegå sådanne farer, når og hvor de måtte opstå inden for deres ansvarsområde.

1. Jernbanevirksomhederne *og stationslederne* skal træffe passende foranstaltninger for at skabe et højt sikkerhedsniveau *for personer* på jernbanestationerne og i togene. De skal forebygge farer, der truer passagerens sikkerhed, og effektivt imødegå sådanne farer, når og hvor de måtte opstå inden for deres ansvarsområde.

Begrundelse

Det gælder passagerernes personlige sikkerhed, f.eks. beskyttelse mod småkriminalitet. Også stationslederne skal sikre personers sikkerhed navnlig på selve stationen.

Ændringsforslag 101
Artikel 33

Standarder for servicekvalitet

udgår

1. Jernbanevirksomhederne skal opstille tjenestekvalitetsstandarder for internationale tjenester og indføre et kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af tjenestekvaliteten.

Tjenestekvalitetsstandarderne skal som mindstemål omfatte punkterne i bilag IV.

2. Jernbanevirksomhederne skal overvåge deres eget præstationsniveau på grundlag af tjenestekvalitetsstandarderne. Jernbanevirksomhederne offentliggør hvert år en rapport om deres tjenestekvalitetsniveau sammen med deres årsberetning. Disse resultater skal desuden offentliggøres på jernbanevirksomhedens internetsted.

Begrundelse

Denne forordning regulerer jernbanepassagerernes rettigheder og pligter. Ordføreren finder, at jernbanevirksomhedernes kvalitet i første række er en sag for virksomhederne selv, idet disse selv bedst kender kundernes ønsker og bedst er i stand til at imødekomme dem. Det er ikke ønskeligt, at lovgiveren tager virksomhedens plads. Ordføreren ser meget lidt merværdi i en rapport, som en jernbanevirksomhed offentliggør om sine egne kvalitetsnormer. Det må være tredjepart (journalister, forbrugerorganisationer osv.), der evaluerer jernbanevirksomhedernes kvalitet og kritiserer virksomheder, der ikke lever op til kravene på dette punkt.

Ændringsforslag 102
Artikel 33a (ny)

Artikel 33a

Uvildig analyse

Det Europæiske Jernbaneagentur sikrer en uvildig analyse af effektiviteten af sektorens selvregulering og muliggør en sammenligning mellem jernbanevirksomheder.

Begrundelse

Forslaget går ud fra fuldstændig selvregulering. Jernbanevirksomhedernes resultater bør derfor vurderes af et uafhængigt organ. Det Europæiske Jernbaneagentur kunne påtage sig den opgave at foretage kvalitetskontrollen.

Ændringsforslag 103
Artikel 34, stk. 1

1. Jernbanevirksomheder, der tilbyder internationale tjenester, skal indføre en klageordning. Jernbanevirksomhederne skal informere passagererne grundigt om, hvor de

1. Jernbanevirksomhederne skal indføre en klageordning. Jernbanevirksomhederne skal informere passagererne grundigt om, hvor de skal henvende sig, hvis de vil klage.

skal henvende sig, hvis de vil klage.

Ændringsforslag 104
Artikel 34, stk. 2

2. Passagererne kan indgive klage *over internationale rejser* til en hvilken som helst jernbanevirksomhed, der er med i denne ordning, eller til det salgssted, hvor billetten er købt.

2. Passagererne kan indgive klage til en hvilken som helst jernbanevirksomhed, der er med i denne ordning, eller til det salgssted, hvor billetten er købt.

Ændringsforslag 105
Artikel 34, stk. 3

3. Klagen kan indgives på det eller de sprog, som benyttes i de medlemsstater, hvor rejsen er foretaget, eller på det sted, hvor billetten er købt, eller på engelsk, fransk eller tysk.

3. Klagen kan *i hvert fald* indgives på det eller de sprog, som benyttes i de medlemsstater, hvor rejsen er foretaget, eller *på* engelsk.

Ændringsforslag 106
Artikel 34, stk. 4

4. Den jernbanevirksomhed eller det salgssted, som modtager en klage i henhold til stk. 2, skal på vegne af alle involverede parter i det internationale rejsearrangement svare klageren på det sprog, der benyttes i klagen. Det kan indebære besvarelse på en stedfortrædende eller efterfølgende jernbanevirksomheds, en stationsleders, et rejsebureaus og/eller en infrastrukturforvalters vegne. Hvis det salgssted, som modtager klagen, ikke tilhører den eller de jernbanevirksomheder, der har været involveret i rejsen, kan salgsstedet videregive klagen til den rette adresse, idet det samtidig underretter passageren herom.

udgår

Ændringsforslag 107
Artikel 34, stk. 6

6. Jernbanevirksomheden skal i den

udgår

årsberetning, der nævnes i artikel 33, oplyse om antallet og arten af modtagne og behandlede klager, besvarelsestid og foretagne forbedringer.

Begrundelse

Denne forordning regulerer jernbanepassagerernes rettigheder og pligter. Ordføreren finder, at jernbanevirksomhedernes kvalitet i første række er en sag for virksomhederne selv, idet disse selv bedst kender kundernes ønsker og bedst er i stand til at imødekomme dem. Det er ikke ønskeligt, at lovgiveren tager virksomhedens plads. Ordføreren ser meget lidt merværdi i en rapport, som en jernbanevirksomhed offentliggør om sine egne kvalitetsnormer. Det må være tredjepart (journalister, forbrugerorganisationer osv.), der evaluerer jernbanevirksomhedernes kvalitet og kritiserer virksomheder, der ikke lever op til kravene på dette punkt.

Ændringsforslag 108

Artikel 36

1. Passageren skal ved billetens modtagelse sikre sig, at den er udstedt i overensstemmelse med hans instruktioner. Passageren skal være i besiddelse af en gyldig billet fra rejsens påbegyndelse, medmindre han på grund af lukkede billetkontorer og/eller defekte billetautomater ikke har kunnet købe sin billet ved afrejsen fra den centrale jernbanestation. I så fald skal passageren straks underrette det kompetente togpersonale herom. Passageren skal på forlangende forevise sin billet for det kompetente togpersonale.

2. Jernbanevirksomhederne kan kræve, at

(a) en passager, som ikke kan forevise gyldig billet, foruden transportprisen skal betale et tillæg, der ikke må overstige 100% af transportprisen

(b) en passager, som afviser at betale transportprisen eller tillægget, på forlangende skal afbryde rejsen.

3. Jernbanevirksomhederne kan kræve, at en passager uden at få refunderet sin billet og/eller reservation afbryder rejsen, hvis han

Med forbehold af rettighederne i artikel 6, stk. 4, finder bestemmelserne i artikel 9 af CIM anvendelse på passagerens forpligtelser.

(a) udgør en sikkerhedsrisiko for togpersonalet og/eller andre passagerer, eller

(b) udgør en fare for togets sikkerhed, eller

(c) forulemper togpersonalet og/eller andre passagerer ved upassende opførsel som f.eks. manglende hensyn til røgfri områder, vandalisme, fornærmelser eller voldelig adfærd.

Begrundelse

Hvor der er overensstemmelse mellem forordningen og COTIF, er det efter ordførerens mening på sin plads at henvise til COTIF-aftalen. Det bør dog fremhæves, at passagererne i bestemte situationer kan købe en billet i toget (jf. ændringsforslag til artikel 6, stk. 4), hvilket ikke er muligt i henhold til COTIF.

Ændringsforslag 109 Artikel 37

Oplysningspligt

Jernbanevirksomhederne skal på hensigtsmæssig måde oplyse offentligheden om eventuelle planer om at indstille internationale forbindelser.

Oplysning om passagerernes rettigheder

Jernbanevirksomhederne, stationslederne og rejsebureauerne oplyser de rejsende om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning.

Kommissionen stiller dertil et resumé af denne forordning til rådighed for jernbanevirksomhederne, stationslederne og rejsebureauerne på et for de rejsende forståeligt sprog.

Begrundelse

I Bilag III til direktiv 2001/14 er der fastlagt faste tidsfrister for fastlæggelse af køreplaner. Det er derfor unødvendigt at optage denne oplysningspligt i denne forordning.

Men ordføreren går derfor ind for oplysning om passagerernes rettigheder ved hjælp af posters. Kommissionen har udarbejdet posters om passagerernes rettigheder inden for lufttransport. Disse opslag findes nu i alle lufthavne. Ordføreren er af den opfattelse, at lignende oplysninger skal kunne findes på stationer og perroner.

Ændringsforslag 110 Artikel 38, stk. 1, afsnit 1

1. Medlemsstaterne udpeger hver især *et*

1. **For artikel 3-37** udpeger medlemsstaterne

organ, som skal være ansvarligt for håndhævelsen af denne forordning. Når det er påkrævet, træffer dette organ de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder respekteres.

for hver artikel hver især

(a) et organ, som skal være ansvarligt for håndhævelsen

eller

(b) et organ, som skal mægle i tvister om anvendelsen, og som opfylder kriterierne i Kommissionens henstilling 2001/310/EF af 4. april 2001 om principper for udenretslige organer til mündelig bilæggelse af tvister på forbrugerområdet¹.

Når det er påkrævet, træffer dette organ de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder respekteres. Med henblik herpå gør jernbanevirksomheden i vid udstrækning passagererne bekendt med kontaktdata for den relevante medlemsstats udpegede håndhævelsesorgan.

¹ EFT L 109 af 19.4.2001, s. 56.

Begrundelse

Der er ikke foretaget nogen evaluering af udgifterne ved etablering og administration af en håndhævelsesordning. Mægling kunne være en mere omkostningseffektiv løsning på mange klager.

Håndhævelsen bør være frivillig i de tilfælde, hvor der findes en mæglingsordning, der opfylder kriterierne for kompetence og uafhængighed (jf. Kommissionens henstilling 2001/310/EF).

Hvad angår jernbanevirksomheders forpligtelse til at gøre passagerer bekendt med kontaktdata for håndhævelses-/mæglingsorganet, genspejler denne bestemmelse artikel 34, stk. 1, hvorved det sikres, at passagererne er klar over, hvorledes håndhævelsesorganet og klagestyrelsen skal kontaktes, så de kan udøve deres rettigheder efter artikel 38, stk. 2.

Ændringsforslag 111
Artikel 38, stk. 2 a (nyt)

2a. Jernbanevirksomheder og

stationsledere sikrer, at passagerenes på passende vis på stationen og i toget orienteres om, hvordan dette organ kontaktes.

Begrundelse

Hermed vil ordføreren sikre, at passagererne får mulighed for at indgive klager.

Ændringsforslag 112
Artikel 38, stk. 2 b (nyt)

2b. Det i stk. 1. anførte organ giver regelmæssigt oplysning om antallet og arten af de modtagne klager fra passagerer.

Begrundelse

Med dette ændringsforslag ønsker ordføreren at bidrage til at skabe transparens og at stimulere jernbanevirksomhederne til at forbedre deres service.

Ændringsforslag 113
Artikel 45, afsnit 1

Denne forordning træder i kraft **på tyvendedagen** efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning træder i kraft **1 år** efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Begrundelse

Da der er tale om lovgivning, der gælder umiddelbart i medlemsstaterne, og som medfører mange forpligtelser for de berørte, er det ønskeligt, at disse får længere tid til at gennemføre de nye bestemmelser. Ordføreren konstaterer desuden, at den netop vedtagne forordning om boardingafvisning inden for luftfart også først skal træde i kraft efter 1 år.

Ændringsforslag 114
Bilag I, afsnit 1, punkt 5

Mulighed og betingelser for at medtage
cykler

Mulighed og betingelser for at medtage
cykler **og andre køretøjer**

Begrundelse

Oplysninger bør først og fremmest gives inden rejsen, eftersom man efter en togrejse hurtigst muligt tager hen til sit rejsemål, navnlig i tilfælde af forsinkelser, hvor der eventuelt er grund til klager. Enhver oplysning om intermodale muligheder ved ankomsten er et pluspunkt, som vil stimulere den rejsende til at bruge jernbanen.

Ændringsforslag 115
Bilag I, afsnit 1, punkt 8 a og b (nye)

Oplysninger om intermodale muligheder (bus, sporvogn, metro, lightrail, leje af cykel, ...) ved ankomst;

Oplysninger om procedurer og oplysninger om stedet for indgivelse af klager og efterlysning af mistet bagage;

Begrundelse

Oplysninger bør først og fremmest gives inden rejsen, eftersom man efter en togrejse hurtigst muligt tager hen til sit rejsemål, navnlig i tilfælde af forsinkelser, hvor der eventuelt er grund til klager. Enhver oplysning om intermodale muligheder ved ankomsten er et pluspunkt, som vil stimulere den rejsende til at bruge jernbanen.

Ændringsforslag 116
Bilag I, afsnit 3, punkt 2

Procedurer for indgivelse af klager

Procedurer *og stedet* for indgivelse af klager

Begrundelse

Oplysninger bør først og fremmest gives inden rejsen, eftersom man efter en togrejse hurtigst muligt tager hen til sit rejsemål, navnlig i tilfælde af forsinkelser, hvor der eventuelt er grund til klager. Enhver oplysning om intermodale muligheder ved ankomsten er et pluspunkt, som vil stimulere den rejsende til at bruge jernbanen.

Ændringsforslag 117
Bilag I, afsnit 3, punkt 2a (nyt)

Disse oplysninger gives som et minimum på de sprog, der tales i de medlemsstater, hvor forbindelsen kører.

Ændringsforslag 118
Bilag II, punkt 3 a (nyt)

**Oplysninger om hvorvidt og indtil hvilket
tidspunkt refusion er mulig.**

Begrundelse

Da der findes skræddersyede takstilbud til mange målgrupper, opstår der altid problemer, når passagerer ønsker refusion af en nedsat billet, de ikke har benyttet, da der er tydelige forskelle mellem billetter til fuld pris og nedsatte billetter eller alt efter reservationsmåde.

Ændringsforslag 119
Bilag II, punkt 4 a (nyt)

**Kriterier som komfort, højhastighed osv.,
der er skyld i at tillæg/merpris gør billetten
og/eller den tilbudte tjeneste dyrere end
konventionelle tjenester.**

Begrundelse

Når passagerer skal betale tillæg eller merpris, bør de informeres om kriterierne, så de kan kræve tillægget eller merprisen tilbage, hvis de faktiske ydelser ikke svarer til kriterierne (se ændringsforslag af Michael Cramer til artikel 15, stk. 1).

Ændringsforslag 120
Bilag III

udgår

Begrundelse

De af Kommissionen foreslåede erstatninger i forbindelse med forsinkelser svarer ikke til dem, der findes i den netop vedtagne forordning om luftfart (forordning 261/2004).

Forskellen mellem almindelige tog og højhastighedstog er vanskelig at anvende i praksis. Ordføreren kan ikke se det hensigtsmæssige i denne forskel, så meget desto mere som erstatningerne udtrykkes i en procent af billettens pris, der jo vil være højere på højhastighedsforbindelser. Rejsens varighed er heller ikke et relevant kriterium. Ordføreren vil foretrække, at den pågældende artikel kommer til at indeholde bestemmelser om et forenklet system.

Ændringsforslag 121
Bilag IV

udgår

Begrundelse

Med den foreslåede sletning af artikel 33 udgår også dette bilag.

BEGRUNDELSE

Kommissionsforslaget

Kommissionen konstaterer, at der er sket et fald i de internationale jernbaneforbindelsers markedsandel, navnlig på grund af konkurrence fra billige luftfartsselskaber. Den anser det, bl.a. som følge af klager fra forbrugerne, for nødvendigt at forbedre servicen inden for jernbanetransporten gennem en forordning, der giver passagererne visse rettigheder. Disse går på nogle punkter videre end det, der er aftalt i Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF)¹.

Forslaget indeholder bl.a. bestemmelser om information, indgåelse af transportaftalen, jernbanevirksomhedernes ansvar, erstatning til passagererne, erstatning i tilfælde af forsinkelser, transport af bevægelseshæmmede personer, transportens kvalitet og behandling af klager.

De europæiske jernbaneselskaber har selv i 2002 vedtaget et charter med kvalitetsnormer for jernbanerejser. Da dette er en frivillig aftale, der ikke giver obligatoriske rettigheder, har Kommissionen ment, at den måtte udarbejde lovgivning.

Reaktioner på kommissionsforslaget

Forbrugerorganisationerne glæder sig over dette forslag og ønsker, at det skal gå endnu videre på en række punkter, f.eks. ved at hjælpe og beskytte bestemte grupper (ældre, handicappede) endnu bedre.

Jernbanevirksomhederne er derimod stærkt imod forordningen. De henviser til deres egne bestræbelser (bl.a. det anførte charter) og hævder, at den indbyrdes konkurrence og konkurrencen med andre transportformer allerede tilskynder tjenesteudbydere tilstrækkeligt til at forbedre deres service. De henviser desuden til den store variation af grænseoverskridende jernbanetjenester. Dette kræver skræddersyet service i stedet for ét europæisk (minimums)niveau for service.

Rådet synes ikke at prioritere dette forslag særlig højt. Mens der er opnået god fremgang med direktivet om certificering af lokoførere, er denne forordning endnu ikke blevet drøftet.

Ordførerens standpunkt

Ordføreren er i princippet tilhænger af en forordning, der regulerer jernbanepassagerernes rettigheder. Men han finder, at der må tages hensyn til, hvad der allerede findes internationalt. Vi skal ikke uden videre pille ved internationale aftaler, der er gode. Det hele skal kunne fungere, og skal navnlig gavne passagererne. Rettighederne må give passagererne tillid til, at de i tilfælde af problemer kan falde tilbage på bestemte mekanismer og minimumsrettigheder. Men som lovgivere må vi ikke agere som jernbanevirksomhedernes ledere. Vi må holde os til

¹ CIV-tillægget til COTIF-konventionen (ensartede bestemmelser om konventionen om internationale jernbanebefordringer).

det, der er nødvendigt, og give virksomhederne mulighed for oven på dette minimum at overbyde hinanden med kvaliteten af supplerende kontraktmæssige garantier.

Vedtagelse af lovgivning, der regulerer jernbanepassagerernes rettigheder og forpligtelser i hele Den Europæiske Union, er ingen enkel sag. Kommissionens forslag beviser dette. På en række punkter går forslaget meget langt, teksten er meget detaljeret og rummer en del bestemmelser, der ikke fungerer i praksis. Forordningens anvendelsesområde medfører, at passagerer, der sidder ved siden af hinanden i toget, er omfattet af forskellige bestemmelser, fordi nogle foretager en international rejse, hvilket ikke er tilfældet for andre.

Ordføreren stiller derfor en række ændringsforslag med sigte på at udvide forordningens anvendelsesområde, at forenkle en række bestemmelser, at gøre strukturen mere læselig og at sikre, at indholdet fungerer i praksis.

Anvendelsesområde: nationale passagerers rettigheder skal også sikres

Forslaget giver kun *internationale* jernbanepassagerer rettigheder, således at alle passagerer, der foretager en international *rejse* omfattes af forordningen, også selv om de ved rejsens begyndelse eller afslutning benytter en national forbindelse. For eksempel: en passager, der rejser fra Bruxelles til Liverpool, er omfattet af forordningen, når han sidder i Eurostar-toget, men også når han senere sidder i det nationale tog mellem London og Liverpool.

Ordføreren finder Kommissionens anvendelsesområde forvirrende. Passagerer, der sidder i samme tog, er omfattet af forskellige bestemmelser, alt efter om de foretager en national eller en international rejse. Ordføreren vil fjerne denne retlige ulighed og usikkerhed og foreslår, at anvendelsesområdet udvides til at omfatte alle togforbindelser. EU's luftfartslovgivning sonderer jo heller ikke mellem nationale og internationale rejser, for så vidt angår passagerernes rettigheder og ansvaret i forbindelse med ulykker. Der er ingen grund til at tage et andet udgangspunkt i forbindelse med jernbanetransporten.

Forordningen og internationale aftaler

Siden 1980 har der eksisteret europæiske aftaler om transport af jernbanepassagerer. Disse er fastlagt i et tillæg til COTIF-konventionen. 42 lande, og herunder alle EU-medlemsstater med undtagelse af Estland, er kontraherende parter i denne konvention. Bilaget til COTIF (det såkaldte CIV-tillæg) regulerer detaljeret en række passagerrettigheder og -forpligtelser.

Forordningen omfatter en række forhold, der også reguleres i CIV-tillægget. I stedet for at henvise til CIV, har Kommissionen gentaget det arbejde, Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF), allerede har foretaget, og har udarbejdet en ny tekst, der er løst baseret på internationale principper og international terminologi. Dette fører til to ordninger, der ligner hinanden meget, men som via formuleringer, struktur og i dele af indholdet alligevel afviger fra hinanden. Dette fører til uklarhed for dem, der skal overholde både CIV-tillægget og denne forordning.

Ordføreren mener, at forordningen, hvor det er muligt, skal være i overensstemmelse med CIV. I mange tilfælde rækker en henvisning til de respektive CIV-artikler. Dette gælder f.eks. for bestemmelserne om ansvar og erstatning ved tab af eller skade på bagage. CIV er på dette

punkt meget klarere og indeholder ikke alene en ordning for bagage og håndbagage, men også for de dyr, passagererne medbringer, samt for køretøjer (f.eks. biltog). Kun i det tilfælde, hvor CIV virkelig udviser mangler, er supplerende bestemmelser ønskelige. Derfor foreslår ordføreren f.eks., at der i forbindelse med skade på eller tab af en kørestol eller andre medicinske hjælpemidler afviges fra den maksimale erstatning, der foreslås i CIV.

Forslagets struktur

Forordningens inddeling er ikke altid logisk. Således er f.eks. bestemmelserne om ansvar for død og tilskadekomst anbragt i et andet kapitel end bestemmelserne om erstatning i forbindelse med død og tilskadekomst. Ordføreren har søgt at gøre teksten mere logisk og læselig ved at samle eller sammenføje en række artikler. Han har desuden søgt at forenkle en række formuleringer og definitioner.

Forslaget må gøres gennemførligt

Ordføreren mener, at der må sikres et minimumsniveau af rettigheder, men at ikke alt behøver at blive reguleret i detaljer. Branchefolkene må kunne foretage kommercielle afvejelser og må stimuleres til selv at komme på opfindsomme løsninger, der kan gøre jernbanetransporten mere tiltrækkende for passagererne.

Overregulering kan desuden føre til omkostningsstigninger, som leverandørerne må lade gå videre til passagererne, hvilket vil gøre jernbanetransporten dyrere, således at den dermed vil miste yderligere terræn i forhold til bilen og andre transportformer. Hermed vil disse velmente foranstaltninger ramme ved siden af.

Ordføreren konstaterer, at gennemførelse af Kommissionens forslag på en række punkter vil føre til store administrative byrder, der ikke står i forhold til, hvad passagererne med rimelighed kan vente af jernbanevirksomhederne. Dette gælder f.eks. for erstatningsordningen. Tabellen i bilag III er baseret på erstatning efter togtype (højhastighedstog eller ej) og efter rejsens varighed.

For ordføreren er kun ét kriterium vigtigt: Forsinkelsens længde. Kun dette kriterium bør spille en rolle for erstatningen. Desuden ønsker ordføreren en forhøjelse af minimumstærsklen. Obligatorisk erstatning er først hensigtsmæssig fra en forsinkelse på en time (og ikke efter 30 minutter, som foreslået af Kommissionen). Naturligvis kan jernbanevirksomhederne sænke tærsklen, men det der i så fald et kommercielt valg, som virksomhederne selv kan træffe.

Ordføreren foreslår at erstatte bestemmelsen om følgeskader med en mere realistisk formulering, som findes i den netop vedtagne forordning om boardingnægtelse inden for luftfarten. Ifølge denne bestemmelse forbliver det muligt i forbindelse med forsinkelser at kræve supplerende erstatning på grundlag af national lovgivning.

På en række punkter er forslaget for detaljeret og blikket for det væsentlige går tabt. Et blik på definitionen af "forsinkelse" illustrerer dette klart. Ordføreren forsøger derfor at forenkle en række punkter eller - om nødvendigt - at slette dem.

Supplerende forslag

Ordføreren foreslår at slette jernbanevirksomhedernes forpligtelse til at definere kvalitetsnormer for servicen og i stedet at oprette uafhængige klageudvalg for jernbanepassagerer. Her kan passagererne klage, hvis jernbanevirksomhederne overtræder deres rettigheder, som defineret i denne forordning, og derefter ikke realitetsbehandler deres klager.

Som anført ovenfor foreslår ordføreren først at gøre erstatning obligatorisk efter en forsinkelse på en time. Han går derimod ind for en kompensationsordning for passagerer med abonnement, der udsættes for gentagne (kortere) forsinkelser inden for et givet tidsrum. En sådan ordning findes allerede i en række medlemsstater, herunder i Det Forenede Kongerige.

PROCEDURE

Titel	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
Referencer	KOM(2004)0143 – C6-0003/2004 – 2004/0049(COD)
Retsgrundlag	art. 251, stk. 2, og art. 71, stk. 1, EF
Hjemmel i forretningsordenen	art. 51
Dato for høring af EP	4.3.2004
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.9.2004
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	IMCO 15.9.2004
Ingen udtalelse(r) Dato for afgørelse	IMCO 31.8.2004
Udvidet samarbejde Dato for meddelelse på plenarmødet	
Ordfører(e) Dato for valg	Dirk Sterckx 1.9.2004
Oprindelig(e) ordfører(e)	
Forenklet procedure Dato for afgørelse	
Anfægtelse af retsgrundlaget Dato for udtalelse fra JURI	
Ændring af bevillingsrammen Dato for udtalelse fra BUDG	
Høring af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg Dato for afgørelse på plenarmødet	
Høring af Regionsudvalget Dato for afgørelse på plenarmødet	
Behandling i udvalg	6.10.2004 23.11.2004
Dato for vedtagelse	19.4.2005
Resultat af den endelige afstemning	for: 39 imod: 3 hverken/eller: 1
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Said El Khadraoui, Robert Evans, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowicki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Tilly, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zile
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Fausto Correia, Den Dover, Willem Schuth

Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Herbert Reul, Eoin Ryan	
Dato for indgivelse - A6	28.4.2005	A6-0123/2005
Bemærkninger		