



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 25. januar 2021
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2017/0237(COD)

12262/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056
PARLNAT 145

RÅDETS BEGRUNDELSE

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (omarbejdning)
– Rådets begrundelse
– Vedtaget af Rådet den 25. januar 2021

I. INDLEDNING

1. Den 27. september 2017 vedtog Europa-Kommissionen et forslag til omarbejdning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.
2. Kommissionen forelagde først og fremmest omarbejdningen for at løse de problemer, som navnlig oplevedes vedrørende force majeure-situationer, brug af fritagelser, rettigheder for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet og tilgængeligheden af og oplysninger om såkaldte gennemgående billetter.
3. Rådet (transport, telekommunikation og energi) nåede den 2. december 2019 til enighed om en generel indstilling.
4. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning den 15. november 2018.
5. Mellem januar og oktober 2020 fandt der forhandlinger sted mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen med henblik på at nå til enighed om forslaget. Under den fjerde trilog den 1. oktober blev der opnået foreløbig enighed, som blev godkendt af De Faste Repræsentanternes Komité den 21. oktober 2020.
6. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) bekræftede den politiske enighed den 29. oktober 2020.
7. Under behandlingen tog Rådet hensyn til udtalelsen af 18. januar 2018 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg. Det Europæiske Regionsudvalg besluttede ikke at afgive udtalelse.
8. Under hensyntagen til ovenstående enighed og efter jurist-lingvisternes gennemgang af teksten er Rådet (udenrigsanliggender) blevet opfordret til på samlingen den 25. januar 2021 at vedtage Rådets førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure som fastlagt i artikel 294 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

II. FORMÅL

9. Det overordnede mål med forslaget er at styrke jernbanepassagerers rettigheder ved at sikre togrejsende en bedre beskyttelse i tilfælde af forsinkelser, aflysninger eller forskelsbehandling og mindske byrden for jernbanevirksomheder i specifikke tilfælde, navnlig i forbindelse med forsinkelser forårsaget af eksterne årsager, der ligger uden for jernbanevirksomhedens kontrol (force majeure).
10. Jernbanepassagerer bør være fuldt beskyttet, uanset hvor de rejser i EU. Forordningen fastsætter garantier for passende oplysning af passagerer og forbedrer i væsentlig grad rettighederne for passagerer med handicap eller nedsat mobilitet.
11. Rådet er på grundlag af Kommissionens forslag enig om at medtage nye bestemmelser for at tage hensyn til den seneste udvikling. Rådet gik videre end Kommissionens forslag ved også at nå til enighed om en revision eller tilføjelse af bestemmelser om: forsyning af rullende materiel med cykelpladser, omlægning af rejsen, indførelse af en forpligtelse vedrørende gennemgående billetter, forkortede frister for forhåndsbeskeder for passagerer med nedsat mobilitet og yderligere præcisering af klageordningen.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

12. Den kompromistekst, der er afspejlet i Rådets førstebehandlingsholdning, indeholder følgende centrale elementer:

Force majeure

13. Med Rådets holdning tilpasses force majeure-klausulen for at sikre lige konkurrencevilkår og konsekvens i forhold til lignende klausuler for andre transportformer. Oprindeligt var den begrænset til ekstreme vejrforhold og større naturkatastrofer. I betragtning af den seneste udvikling og i lyset af covid-19-udbruddet føjes i Rådets holdning "større folkesundhedsrisici" til de ekstraordinære omstændigheder, og desuden udvides force majeure til at omfatte andre begivenheder såsom terrorangreb eller retshåndhævelsesforanstaltninger.
14. I tilfælde af force majeure hedder det i Rådets holdning, at virksomhederne kun fritages for at betale erstatning, mens andre former for refusion fastholdes.

b) Brug af fritagelser

15. Rådet er enig om, at de nye bestemmelser skal træde i kraft efter 24 måneder, så virksomheder og myndigheder kan forberede sig med henblik på en gnidningsløs overgang. Da medlemsstaterne stadig står over for forskellige udviklingsniveauer med hensyn til jernbaneinfrastruktur og -tjenester, finder Rådet det vigtigt at tillade specifikke fritagelser for at give medlemsstaterne mere tid til at gennemføre specifikke aspekter.
16. I Rådets holdning gives mulighed for en endelig forlængelse på fem år af de nuværende undtagelser for indenlandske jernbanetjenester for de medlemsstater, som har gjort brug af disse undtagelser. Medlemsstaterne kan under særlige omstændigheder og i en ikke nærmere angivet periode også beslutte delvist at fritage tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik, der krydser landegrænser. Medlemsstaterne kan dog ikke indføre fritagelser for tjenester, der krydser landegrænser, hvad angår rettighederne for personer med nedsat mobilitet, medtagning af cykler og bestemmelserne om gennemgående billetter og omlægning af rejsen.

c) Rettigheder for personer med handicap eller nedsat mobilitet

17. Rådet er enig om at tilpasse rettighederne for personer med nedsat mobilitet i denne forordning og sikre overensstemmelse med andre retlige instrumenter, navnlig den europæiske retsakt om tilgængelighed (direktiv (EU) 2019/882 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester) og De Forenede Nationers konvention om rettigheder for personer med handicap (UNCRPD). Medlemsstaterne vil ikke længere kunne fritage ydelse af assistance og godtgørelse for beskadiget mobilitetsudstyr. Generelt er procedurerne for personer med nedsat mobilitet, der rejser med tog, blevet forenklet og præciseret, og de er blevet mindre byrdefulde for at sikre personer med nedsat mobilitet en bedre service.
18. Anmodninger om assistance på stationer skal først sendes senest 24 timer før rejsen i stedet for de nuværende 48 timer og uden yderligere omkostninger. Medlemsstaterne kan dog indtil den 30. juni 2026 tillade, at denne frist forlænges op til 36 timer. Hvis der ikke er givet forhåndsbesked, men der er uddannet personale til rådighed på stationen, skal der ydes assistance til ind- eller udstigning. Kræves en ledsager, skal denne person rejse gratis, og personer med nedsat mobilitet, der benytter en hjælpehund, skal have garanti for, at hunden kan rejse med dem.

d) Forsyning af rullende materiel med cykelpladser

19. Rådet er enig i det generelle princip om, at det bør være muligt at medtage cykler i toget. Det overordnede mål er at have mindst fire cykelpladser i hver togsammensætning. Medlemsstaterne kan beslutte at forhøje dette antal, men er der færre end fire pladser i en togsammensætning, bør dette være begrundet i særlige omstændigheder. Kun i særlige og begrundede tilfælde kan en jernbanevirksomhed yderligere begrænse denne ret. Det gælder navnlig i forbindelse med kapacitetsbegrænsninger i spidsbelastningsperioder, eller hvis det rullende materiel ikke er tilpasset. Jernbanevirksomheden kan efter omstændighederne opkræve en rimelig betaling.
20. Når jernbanevirksomheder bestiller nyt rullende materiel eller foretager en større opgradering af eksisterende rullende materiel, er de forpligtede til at sikre plads til cykler. Jernbanevirksomhederne skal også offentliggøre oplysninger om tilgængeligheden af disse cykelpladser. De specifikke udbudsprocedurer til sikring af cykelpladser i det rullende materiel vil være omfattet af en overgangsperiode på 48 måneder.

e) Gennemgående billetter

21. Rådet er enig i forpligtelsen til at tilbyde gennemgående billetter til tjenester, der drives af en enkelt jernbanevirksomhed: til internationale tjenester og langdistancetjenester fra anvendelsesdatoen og fem år efter også for regionale tjenester. Det betyder, at når en sådan rejse består af forskellige dele, betragtes kombinationen af alle delene som en enkelt billet. Hvis en jernbanevirksomhed ikke kan betragtes som en enkelt virksomhed, skal den træffe alle rimelige foranstaltninger til at tilbyde gennemgående billetter, herunder sikre et godt samarbejde mellem jernbanevirksomheder.
22. Hvis en formidler på eget initiativ sælger billetter som en pakke, og en passager køber en billet i en enkelt handelstransaktion uden at blive oplyst om, at det ikke er en gennemgående billet, vil formidleren blive pålagt et øget ansvar i tilfælde af rejseafbrydelser.

f) *Ret til selv at omlægge rejsen*

23. Rådet er enigt om at afkorte det tidsrum på 100 minutter, der skal gå, før passagererne har lov til selv at stå for omlægningen af rejsen, såfremt jernbanevirksomheden ikke oplyser dem om muligheder for omlægning af rejsen. Jernbanevirksomheden skal også sikre refusion af omkostningerne ved omlægning af rejsen på egen hånd i tilfælde af force majeure.

g) *Rejse- og trafikoplysninger i realtid*

24. Rådet er enigt om, at rejse- og trafikoplysninger i realtid skal stilles til rådighed for andre tjenesteydere. Ved at give mulighed for bedre og lettere adgang til rejse- og trafikoplysninger kan der tilbydes nye tjenester, som skaber konkrete forretningsmuligheder, hvilket bør gøre jernbanetransport mere attraktivt for eksisterende og nye kunder. I særlige tilfælde kan medlemsstaterne indrømme infrastrukturforvalteren en fritagelse på ni år. Hvert andet år skal medlemsstaterne dog revurdere situationen og muligheden for at stille oplysningerne til rådighed.

h) *Behandling af klager*

25. Rådet er enigt om yderligere at præcisere klagebehandlingsproceduren. Kommissionen vil skulle udvikle en skabelon til en formular til anmodning om erstatning og refusion og sikre, at sådanne formularer stilles til rådighed i et format, som er tilgængeligt for personer med nedsat mobilitet. Desuden forbedres samarbejdet mellem de nationale håndhævelsesorganer, navnlig gennem indførelsen af konceptet et "ledende organ" og udpegelsen af et sådant organ i forbindelse med komplicerede sager.

i) *Klausul om ikkeforskelsbehandling*

26. Rådet er enigt om at tilføje en ny artikel for at fastsætte og præcisere, at enhver form for direkte eller indirekte forskelsbehandling på grundlag af passagerens nationalitet eller jernbanevirksomhedens, billetudstederens eller rejsebureauets etableringssted i Unionen er forbudt.

IV. KONKLUSION

27. Rådets førstebehandlingsholdning afspejler fuldt ud det kompromis, der blev opnået i forhandlingerne mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Kommissionen. Kompromiset er bekræftet ved skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg til formanden for De Faste Repræsentanters Komité (af 30. oktober 2020). I denne skrivelse anfører TRAN-udvalgets formand, at hun vil henstille til medlemmerne af udvalget og efterfølgende til plenarforsamlingen, at de accepterer Rådets førstebehandlingsholdning uden ændringer ved Parlamentets andenbehandling, idet de to institutioners jurist-lingvister dog skal gennemgå teksten.
28. Rådet mener derfor, at dets førstebehandlingsholdning udgør et afbalanceret resultat, og at den omarbejdede forordning, når den er vedtaget, på den ene side vil bidrage til at sikre passagerernes rettigheder, navnlig for personer med handicap eller nedsat mobilitet, der benytter jernbanetjenester, og på den anden side vil bidrage til en klar fastsættelse af de forpligtelser, der påhviler jernbanevirksomheder og transporttjenesteydere.
-