

Bruxelles, den 15. november 2018
(OR. en)

14277/18

**Interinstitutionel sag:
2017/0237(COD)**

**TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Komm. dok. nr.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (omarbejdning) – Statusrapport

1. INDLEDNING

Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 27. september 2017. Forslaget er forelagt ved anvendelse af omarbejdningsteknikken.

Kommissionen forelagde først og fremmest revisionen 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*.

2. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg for dette forslag og Bogusław LIBERADZKI (S&D, PL) som ordfører. Retsudvalget (JURI) vedtog en udtalelse af 28. februar 2018 om omarbejdningsteknikken, og Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (IMCO) vedtog en udtalelse af 5. juni 2018 om forslagens substans.

TRAN stemte om betænkningen den 9. oktober 2018. På plenarmødet den 15. november 2018 stemte Parlamentet om betænkningen og vedtog den som sin førstebehandlingsholdning.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget på 531. plenarmøde den 18. januar 2018. Det Europæiske Regionsudvalg besluttede ikke at afgive udtalelse.

Den Rådgivende Gruppe Sammensat af Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens Juridiske Tjenester afgav udtalelse om anvendelsen af omarbejdningsteknikken den 19. februar 2018.

3. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

Landtransportgruppen påbegyndte sit arbejde med forslaget den 29. september 2017 med en generel fremlæggelse af forslaget. Den 5. oktober 2017 blev konsekvensanalysen gennemgået. Forslaget blev også forelagt for Gruppen vedrørende Forbrugerbeskyttelse og -oplysning til orientering.

TTE-Rådet (transport) blev den 5. december 2017 under punktet "*Eventuelt*" orienteret om den foreløbige status efter første gennemgang (dok. 14637/17).

Den første gennemgang blev afsluttet i foråret 2018, og en statusrapport blev forelagt på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 7. juni 2018 (dok. 8721/18).

4. ARBEJDET HEN IMOD EN KOMPROMISTEKST

Formandskabet forelagde et første kompromisforslag, som omfatter kapitel I, II og III, til gennemgang den 25. oktober 2018. En foreløbig tekst om det igangværende arbejde foreligger i addendummet til denne rapport (dok. 13760/18 ADD 1).

Formandskabets hovedformål var at gøre fremskridt i drøftelserne om disse tre kapitler og i videst muligt omfang afslutte behandlingen af de pågældende artikler. Delegationerne var generelt tilfredse med formandskabets arbejde med de tre første kapitler. Der blev gjort fremskridt med disse tre kapitler, hvilket gav en rettesnor for de videre drøftelser.

En række delegationer tog undersøgelsesforbehold med hensyn til dele af formandskabets kompromistekst, mens andre opretholdt deres forbehold med hensyn til det oprindelige forslag.

Betænkelighederne vedrørende de vigtigste udestående spørgsmål og andre bemærkninger, som medlemsstaterne fremsatte under drøftelsen, er overordnet beskrevet nedenfor for hvert kapitel. Formålet er at udstikke retningslinjer og lette det videre arbejde med at udarbejde Rådets endelige holdning til denne forordning.

4.1. Kapitel I

a) Genstand (artikel 1)

Visse medlemsstater anmodede om, at det under anvendelsesområde klart angives, at forordningen fastsætter et minimumsbeskyttelsesniveau med mulighed for en mere omfattende beskyttelse af passagerers rettigheder. Nogle medlemsstater mindede om, at de udtryk, der anvendes i forbindelse med personer med handicap eller med nedsat mobilitet, skal tilpasses til resultatet af forhandlingerne mellem Rådet og Europa-Parlamentet om tilgængelighedsloven, som var i gang, da drøftelserne fandt sted (jf. også artikel 2).

b) Anvendelsesområde (artikel 2)

En række medlemsstater fandt, at formandskabets kompromistekst er et skridt i den rigtige retning, idet den præciserer, at tjenester, der krydser landegrænser inden for Unionen, kan undtages fra forordningens anvendelsesområde. Med hensyn til anvendelsesområdet i stk. 1 har medlemsstaterne dog stadig divergerende holdninger. Forslaget fra en medlemsstat om at udelukke al indenlandsk transport blev mødt med modstand fra nogle medlemsstater.

Visse medlemsstater var betænkelige ved at foreskrive indførelse af krav med udtryk som navnlig "... sikres *tilstrækkeligt* ..." og "... *betydelig del* ..." og ved at anvende kapitel V på alle tjenester, der varetager passagerbefordring med jernbane, og som ikke kan undtages fra anvendelsesområdet. En række medlemsstater var imod, at det tidligere stk. 4 udgår, da fritagelse i visse tilfælde allerede er indrømmet, ud fra den antagelse at den kan fornyes. Desuden ønskede nogle medlemsstater ikke, at der krydshenvises til tilgængelighedsloven, da resultatet af dette arbejde endnu ikke er kendt (jf. også artikel 1).

En medlemsstat anmodede om, at tjenester, der udelukkende drives af historisk interesse eller med henblik på turisme, kan fritages fra anvendelse af forordningen.

c) Definitioner (artikel 3)

Selv om formandskabets kompromistekst gjorde det muligt at nå lidt videre i drøftelserne vedrørende definitionerne, står det klart, at denne artikel skal revideres, når der er opnået enighed om resten af forslaget.

Medlemsstaternes bemærkninger kan sammenfattes således:

- Definitionen af "billetudsteder" skal muligvis gennemgå en redaktionel og mere omfattende revision i lyset af nye muligheder inden for onlinebilletsalg.
- Definitionen af "gennemgående billet", "infrastrukturforvalter", "jernbanevirksomhed", "operatør", "stedfortrædende operatør" samt "person med handicap" og "person med nedsat mobilitet" skal tilpasses til den respektive lovgivning på området, navnlig direktivet om jernbaneforvaltning, COTIF-reglerne om passagerrettigheder og tilgængelighedsloven.

- En række medlemsstater finder, at det er nødvendigt at se på definitionen af "station" og anvendelsen af dette udtryk i hele teksten. Det blev foreslået at ændre teksten i denne henseende.

4.2. Kapitel II

a) Ikkeforskelsbehandling i beforderingskontraktvilkår (artikel 5)

Nogle medlemsstater anså den foreslåede tekst for at være for bred. Det blev fremført, at en kundes bopæl har betydning for taksttilskuddene til eksisterende transporttjenester i forstæder. Desuden anførte nogle delegationer, at artiklen de facto kan hindre konkurrence og særlige tilbud fra virksomheder og billetudstedere.

b) Cykler (artikel 6)

Formandskabets kompromistekst blev positivt modtaget af en række medlemsstater, mens andre fandt, at den er utilstrækkelig. Overordnet set er der blandt medlemsstaterne mange forskellige synspunkter vedrørende denne artikel. Visse medlemsstaters forslag om, at jernbanevirksomheder skal have ret til at afvise medtagning af cykler, blev mødt af modstand fra andre medlemsstater, som talte for, at det skal være lettere at medtage cykler. Nogle medlemsstater foreslog redaktionelle ændringer, nemlig at ændre "*driftshensyn*" til "*sikkerhedshensyn*" og tilføje de betingelser, som det pågældende rullende materiel skal opfylde for at gøre dette muligt. Nogle medlemsstater rejste spørgsmålet om, hvorvidt cykler er eller kan betragtes som "indskrevet rejsegods", og udtrykte bekymring over ekstra store cykler, og hvorvidt de bør behandles på samme måde. Endelig mindede visse medlemsstater om, at medtagning af cykler i toge allerede er omfattet af den tekniske specifikation for interoperabilitet (Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011).

c) Oplysningspligt vedrørende indstilling af forbindelser (artikel 8)

Formandskabet udskød drøftelsen, indtil der er opnået enighed om tilgængelighedsloven.

d) Rejseoplysninger (artikel 9)

En række medlemsstater var i tvivl om, hvorvidt billetudstedere bør pålægges forpligtelser, og hvorvidt disse forpligtelser bør stå i forhold til størrelsen af billetudstederes virksomhed. Nogle medlemsstater var klart imod at pålægge billetudstedere yderligere forpligtelser.

Visse medlemsstater anmodede desuden om, at det præciseres, hvilke realtidsdata der skal gives til passagerer.

e) Billetter, gennemgående billetter og reservationer (artikel 10)

Formandskabets kompromistekst blev anset for at være et generelt positivt skridt. Visse medlemsstater var i tvivl om, hvorvidt en eksplicit forpligtelse til at tilbyde gennemgående billetter er nødvendig og gennemførlig. Drøftelserne om denne artikel må dog videreføres på grund af den begrænsede tid, der var til rådighed.

4.3. Kapitel III

a) Forsikring og dækning i tilfælde af en passagers død eller legemsbeskadigelse (artikel 12)

Der var foreløbig støtte til den tilpasning, der foreslås i formandskabets kompromistekst, men der skal ses nærmere på de tekniske detaljer.

5. KONKLUSIONER

Formandskabet understreger vigtigheden af at beskytte passagerers rettigheder, og gøres det på en intelligent og afbalanceret måde, kan det forbedre jernbanetransportens tiltrækningskraft.

Trods den store arbejdsbyrde, der er forbundet med *mobilitetspakke I, II og III*, afsatte det østrigske formandskab ressourcer til at nå videre i arbejdet med forslaget. De igangværende drøftelser i Rådet viser dog tydeligt, at det er en stor udfordring at nå frem til en teknisk korrekt og afbalanceret løsning, og at det vil kræve en nøje og omfattende gennemgang at fastlægge det mest velegnede politikvalg.

I lyset af ovenstående opfordres De Faste Repræsentanternes Komité og Rådet til at notere sig fremskridtene med behandlingen af forslaget til forordning.