



Raad van de  
Europese Unie

Brussel, 19 januari 2021  
(OR. en)

---

---

Interinstitutioneel dossier:  
2017/0237(COD)

---

---

12262/20  
ADD 1

TRANS 486  
CONSOM 179  
CODEC 1056

#### **ONTWERPMOTIVERING VAN DE RAAD**

---

Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers (herschikking) – Ontwerpmotivering van de Raad

---

## I. INLEIDING

1. Op 27 september 2017 heeft de Europese Commissie een voorstel aangenomen voor een herschikking van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers.
2. De belangrijkste redenen voor de Commissie om een herschikking voor te stellen, zijn de problemen die zijn gerezen in verband met situaties van overmacht, het gebruik van vrijstellingen, de rechten van personen met een handicap en beperkte mobiliteit, en de beschikbaarheid van en informatie over zogenoemde doorgaande tickets.
3. De Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) bereikte op 2 december 2019 overeenstemming over een algemene oriëntatie.
4. Het Europees Parlement heeft zijn standpunt in eerste lezing op 15 november 2018 vastgesteld.
5. Tussen januari en oktober 2020 voerden het Europees Parlement, de Raad en de Commissie onderhandelingen om tot een akkoord over het voorstel te komen. Tijdens de vierde dialoog op 1 oktober is een voorlopig akkoord bereikt, dat op 21 oktober 2020 door het Comité van permanente vertegenwoordigers is bekrachtigd.
6. De Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement heeft het politieke akkoord op 29 oktober 2020 bevestigd.
7. De Raad heeft bij zijn werkzaamheden rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 18 januari 2018. Het Europees Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen.
8. Rekening houdend met bovengenoemd akkoord wordt de Raad Landbouw en Visserij, in de zitting op 25 januari 2021, verzocht het standpunt van de Raad in eerste lezing (in de door de juristen-vertalers bijgewerkte versie) vast te stellen volgens de gewone wetgevingsprocedure van artikel 294 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

## **II. DOELSTELLING**

9. De algemene doelstelling van het voorstel is de rechten van treinreizigers te verbeteren door deze reizigers beter te beschermen in geval van vertragingen, annuleringen of discriminatie, en de last voor spoorwegondernemingen in specifieke gevallen te beperken, met name als het vertragingen betreft die het gevolg zijn van externe oorzaken die buiten de controle van de spoorwegondernemingen vallen (*overmacht*).
10. Treinreizigers moeten volledig beschermd worden, ongeacht waar in de EU zij reizen. De verordening bevat waarborgen voor adequate passagiersinformatie en verbetert de rechten van reizigers met een handicap of beperkte mobiliteit aanzienlijk.
11. Op basis van het Commissievoorstel stemt de Raad ermee in nieuwe bepalingen op te nemen zodat rekening kan worden gehouden met nieuwe ontwikkelingen. De Raad ging verder dan het Commissievoorstel door ook overeenstemming te bereiken over een herziening of toevoeging van bepalingen met betrekking tot: uitrusting van rollend materieel met plaatsen voor fietsen, vervoer langs een andere route, invoering van een verplichting met betrekking tot doorgaande tickets, kortere termijnen voor voorafgaande kennisgeving voor personen met beperkte mobiliteit en nadere verduidelijking van het klachtenbehandelingsmechanisme.

## **III. ANALYSE VAN HET STANDPUNT VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING**

12. De belangrijkste elementen van het compromis in het standpunt van de Raad in eerste lezing zijn:

### ***Overmacht***

13. In het standpunt van de Raad wordt de overmachtsclausule aangepast om te zorgen voor een gelijk speelveld en samenhang met soortgelijke bepalingen voor andere vervoerswijzen. Oorspronkelijk beperkte deze clausule zich tot extreme weersomstandigheden en grote natuurrampen. Gezien de recente ontwikkelingen en in het licht van de COVID-19-uitbraak introduceert het standpunt van de Raad "grote risico's voor de volksgezondheid" als buitengewone omstandigheden en wordt ook de term "overmacht" uitgebreid tot andere gebeurtenissen zoals terroristische aanslagen of rechtshandhavingsmaatregelen.
14. In geval van *overmacht* - zo wordt in het standpunt van de Raad bepaald - worden de exploitanten alleen vrijgesteld van de verplichting om de vergoeding te betalen, terwijl andere terugbetalingen wel nog steeds moeten worden uitgevoerd.

**b) *Gebruik van vrijstellingen***

15. De Raad stemt ermee in dat de nieuwe regels na 24 maanden in werking zullen treden om de exploitanten en de instanties in staat te stellen zich op een soepele overgang voor te bereiden. Aangezien er nog steeds verschillen tussen de lidstaten zijn in qua ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur en -diensten, acht de Raad het belangrijk specifieke vrijstellingen toe te staan zodat lidstaten meer tijd krijgen om specifieke aspecten te implementeren.
16. Het standpunt van de Raad voorziet in een laatste verlenging van de huidige afwijkingen met vijf jaar voor binnenlandse spoorwegdiensten in lidstaten die van deze afwijkingen gebruik hebben gemaakt. De lidstaten kunnen ook besluiten om regionale, stads- en voorstadsdiensten die grenzen overschrijden onder specifieke omstandigheden en voor onbepaalde tijd gedeeltelijk vrij te stellen. De lidstaten kunnen evenwel geen vrijstellingen verlenen voor grensoverschrijdende diensten voor wat betreft de rechten van personen met beperkte mobiliteit, fietsvervoer en de bepalingen inzake doorgaande tickets en vervoer langs een andere route.

**c) *De rechten van personen met een handicap en beperkte mobiliteit***

17. De Raad stemt ermee in de rechten van personen met beperkte mobiliteit in deze verordening af te stemmen op en consistent te maken met andere rechtsinstrumenten, met name de Europese toegankelijkheidswet (Richtlijn (EU) 2019/882 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten) en het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap. Lidstaten zullen geen vrijstelling meer kunnen toekennen voor het verlenen van assistentie en de compensatie voor beschadigde mobiliteitshulpmiddelen. Over het algemeen zijn de procedures voor personen met beperkte mobiliteit die per trein reizen vereenvoudigd, verduidelijkt en minder belastend geworden, waardoor de dienstverlening aan deze mensen kon worden verbeterd.
18. Verzoeken om assistentie in stations hoeven niet later dan 24 uur vóór de reis te worden verzonden, in plaats van de huidige 48 uur, en brengen geen extra kosten met zich mee; de lidstaten kunnen evenwel toestaan dat deze termijn tot en met 30 juni 2026 wordt verlengd tot 36 uur. Indien er geen voorafgaande kennisgeving plaatsvindt, maar er wel opgeleid personeel beschikbaar is in het station, moet assistentie worden verleend bij het in- en uitstappen van de trein. Indien een begeleider nodig is, moet deze persoon gratis kunnen reizen en personen met beperkte mobiliteit met een hulphond moeten de garantie krijgen dat de hond mee de trein in mag.

**d) *Uitrusting van rollend materieel met plaatsen voor fietsen***

19. De Raad is het eens met het algemene beginsel dat het in de trein meenemen van fietsen mogelijk moet zijn. Het algemene doel is om in elke treinsamenstelling ten minste vier plaatsen voor fietsen te hebben. De lidstaten kunnen besluiten meer plaatsen te creëren, maar indien er minder dan vier plaatsen in een treinsamenstelling zijn, moet dit worden gerechtvaardigd door bijzondere omstandigheden. Alleen in specifieke en gerechtvaardigde gevallen kan een spoorwegonderneming dit recht verder beperken, met name in verband met capaciteitsbeperkingen tijdens spitsuren of wanneer het rollend materieel niet is aangepast. De spoorwegonderneming kan in voorkomend geval een redelijke vergoeding in rekening brengen.
20. Wanneer er nieuw rollend materieel wordt besteld of een ingrijpende verbetering wordt aangebracht aan bestaand rollend materieel zijn spoorwegondernemingen verplicht te zorgen voor ruimte voor fietsen. De spoorwegonderneming publiceert ook informatie over de beschikbare ruimte voor fietsen. Voor de specifieke aanbestedingsprocedures voor fietsplaatsen in het rollend materieel geldt een overgangperiode van 48 maanden.

**e) *Doorgaande tickets***

21. De Raad is het eens met de verplichting doorgaande tickets aan te bieden voor diensten die door een enkele spoorwegonderneming worden geëxploiteerd: voor internationale en langeafstandsdiensten vanaf de datum van toepassing en na vijf jaar ook voor regionale diensten. Dit betekent dat wanneer een dergelijke reis uit verschillende delen bestaat, de combinatie van alle delen als één vervoerbewijs wordt beschouwd. Wanneer een spoorwegonderneming niet als één enkele onderneming kan worden aangemerkt, levert zij alle redelijke inspanningen om doorgaande tickets aan te bieden, onder meer door een goede samenwerking met andere spoorwegondernemingen.
22. Wanneer doorverkopers op eigen initiatief vervoerbewijzen bundelen en het vervoerbewijs in één enkele handelstransactie aan de reiziger verkopen zonder hem in te lichten dat het geen doorgaand ticket betreft, hebben de doorverkopers een grotere aansprakelijkheid bij verstoringen van de reis.

**f) *Recht om zelf vervoer langs een andere route te regelen***

23. De Raad stemt ermee in de termijn waarna de passagiers zelf het vervoer langs een andere route mogen regelen, te verkorten tot 100 minuten indien de spoorwegonderneming reizigers geen alternatieve reismogelijkheden meedeelt. De spoorwegonderneming zorgt voor terugbetaling van de kosten van het zelf georganiseerde vervoer langs een andere route in geval van overmacht.

**g) *Realtime reis- en verkeersinformatie***

24. De Raad stemt ermee in dat andere dienstverleners toegang moeten hebben tot realtime verkeers- en reisinformatie. Door een betere en gemakkelijkere toegang te verlenen tot verkeers- en reisinformatie, kunnen er nieuwe diensten worden aangeboden die zakelijke kansen creëren en het spoorvervoer aantrekkelijker maken voor bestaande en nieuwe klanten. In specifieke gevallen kan de lidstaat de infrastructuurbeheerder een ontheffing van negen jaar verlenen; de lidstaten moeten de situatie en de mogelijkheid om de informatie te verstrekken echter om de twee jaar opnieuw beoordelen.

**h) *Behandeling van klachten***

25. De Raad is het ermee eens dat de klachtenbehandelingsprocedure verder moet worden verduidelijkt. De Commissie zal een model moeten ontwikkelen voor het vragen van vergoeding en terugbetaling en zij zal ervoor moeten zorgen dat dergelijke formulieren in een toegankelijk formaat beschikbaar zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Voorts wordt de samenwerking tussen de nationale handhavingsinstanties verbeterd, met name door de invoering van het concept en de aanwijzing van een "leidende instantie" voor complexe gevallen.

**i) *Non-discriminatieclausule***

26. De Raad stemt ermee in om in een nieuw artikel te bepalen en te verduidelijken dat iedere directe of indirecte discriminatie op basis van de nationaliteit van de reiziger of de plaats van vestiging van de spoorwegonderneming, de verkoper van vervoerbewijzen of de touroperator in de Unie verboden is.

#### IV. CONCLUSIE

27. Het standpunt van de Raad in eerste lezing komt volledig overeen met het compromis dat de Raad en het Europees Parlement met behulp van de Commissie hebben bereikt. Het compromis is bevestigd in een brief d.d. 30 oktober 2020 van de voorzitter van de Commissie TRAN van het Europees Parlement aan de voorzitter van het Comité van permanente vertegenwoordigers. Hierin laat de voorzitter van de Commissie TRAN weten dat zij de leden van deze commissie en vervolgens de plenaire vergadering zal aanbevelen het standpunt van de Raad in eerste lezing zonder amendementen aan te nemen tijdens de tweede lezing door het Europees Parlement, nadat de tekst door de juristen-vertalers van beide instellingen is bijgewerkt.
  
28. De Raad is van mening dat zijn standpunt in eerste lezing evenwichtig is en dat de herschikking van de verordening, na de aanneming ervan, zal bijdragen tot het waarborgen van enerzijds de rechten van reizigers, met name personen met een handicap en beperkte mobiliteit die gebruikmaken van spoorwegdiensten, en anderzijds de duidelijke vermelding van de verplichtingen van spoorwegexploitanten en aanbieders van reisdiensten.

---