

## III

(Forberedende retsakter)

## RÅDET

## RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING (EU) Nr. 4/2010

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

Vedtaget af Rådet den 11. marts 2010

(EØS-relevant tekst)

(2010/C 122 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

(2) Da buspassageren er den svageste part i en befordringskontrakt, bør alle passagerer sikres et mindsteniveau for beskyttelse.

under henvisning til traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

(3) Unionens foranstaltninger til forbedring af passagerrettigheder inden for bustransport bør tage hensyn til de særlige karakteristika ved denne transportsektor, som hovedsageligt består af små og mellemstore virksomheder.

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

(4) Under hensyn til de særlige kendetegn ved speciel rutekørsel og personbefordring for egen regning bør disse transporttyper udelades fra denne forordnings anvendelsesområde. Speciel rutekørsel bør omfatte tjenester, der er forbeholdt befordring af handicappede og bevægelseshæmmede, befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde, befordring af skoleelever og studerende.

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Handling fra Unionens side på området bustransport bør bl.a. have til formål at sikre passagererne et lige så højt beskyttelsesniveau som det, der gælder for andre transportmåder, uanset hvor de rejser. Derudover bør der tages fuldt hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav i almindelighed.

(5) Under hensyn til de særlige kendetegn ved rutekørsel, der varetages i byer, forstæder og regionalt, bør medlemsstaterne have ret til at fritage disse transporttyper fra anvendelsen af en stor del af denne forordning. For at identificere transporttjenester, der varetages i byer, forstæder og regionalt, bør medlemsstaterne tage hensyn til kriterier som afstande, tjenesternes hyppighed, antallet af planmæssige stop, anvendte bustyper, billetordninger, forskelle i passagerantal mellem trafikstærke og trafiksvage perioder, buskoder og køreplaner.

<sup>(1)</sup> Udtalelse af 16.7.2009 (EUT C 317 af 23.12.2009, s. 99).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 23.4.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning af 11. marts 2010. Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

- (6) Passagerer og, som et minimum, personer, som passageren havde eller ville have haft lovmæssig forsørgerpligt over for, bør nyde passende beskyttelse i tilfælde af ulykker, der skyldes brugen af bus, under hensyn til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse <sup>(1)</sup>.
- (7) Ved valget af hvilken national ret der finder anvendelse på erstatning i tilfælde af død eller tilskadekomst samt bortkomst eller beskadigelse af bagage på grund af ulykker, der skyldes brug af bus, bør der tages hensyn til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 864/2007 af 11. juli 2007 om lovvalgsregler for forpligtelser uden for kontrakt (Rom II) <sup>(2)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I) <sup>(3)</sup>.
- (8) Passagerer bør ud over erstatning i overensstemmelse med gældende national ret i tilfælde af død eller tilskadekomst samt bortkomst eller beskadigelse af bagage på grund af ulykker, der skyldes brug af bus, have ret til assistance for så vidt angår deres umiddelbare praktiske behov efter en ulykke. En sådan assistance kan omfatte førstehjælp, indkvartering, mad, tøj og transport.
- (9) Bustransporttjenester bør komme alle borgere til gode. Handicappede og bevægelseshæmmede bør derfor, uanset om årsagen til deres handicap eller reducerede mobilitet er invaliditet, alder eller andre forhold, have samme mulighed for at rejse med bus som andre borgere. Handicappede og bevægelseshæmmede har samme rettigheder som alle andre borgere med hensyn til fri bevægelighed, valgfrihed og ikke-diskriminering.
- (10) I lyset af artikel 9 i De Forenede Nationers konvention om handicappedes rettigheder bør der, for at kunne give handicappede og bevægelseshæmmede samme muligheder for at rejse med bus som alle andre borgere, fastsættes regler for ikke-diskriminering og assistance under deres rejse. Handicappede og bevægelseshæmmede bør derfor kunne blive befordret og ikke nægtes befordring som følge af deres handicap eller bevægelseshæmning, undtagen af årsager, der er berettigede af sikkerhedsmæssige grunde eller på grund af køretøjernes eller infrastrukturens udformning. Inden for rammerne af den relevante lovgivning om beskyttelse af arbejdstagere bør handicappede og bevægelseshæmmede have ret til assistance ved busterminaler og om bord i busser. Af hensyn til den sociale integration bør denne assistance ydes gratis for de pågældende. Transportørerne bør fastsætte adgangsvilkår, fortrinsvis efter det europæiske standardiseringssystem.
- (11) Ved fastlæggelse af, hvordan nye busterminaler skal indrettes, og i forbindelse med større ombygninger bør busterminalernes forvaltningsorganer så vidt det er muligt tage hensyn til handicappedes og bevægelseshæmmedes behov. Busterminalernes forvaltningsorganer skal under alle omstændigheder udpege ankomstmødesteder, hvor handicappede kan meddele deres ankomst og anmode om assistance.
- (12) For at imødekomme handicappedes og bevægelseshæmmedes behov bør personalet være passende uddannet. Med henblik på at lette den gensidige anerkendelse af chaufførernes nationale kvalifikationer kan der gives handicapbevidstgørende uddannelse som en del af de grundlæggende kvalifikationskrav eller efteruddannelseskrav, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej <sup>(4)</sup>. For at sikre sammenhæng mellem indførelsen af uddannelseskravene og tidsfristerne i nævnte direktiv bør der åbnes mulighed for fritagelse i en begrænset periode.
- (13) Hvor det er muligt, bør organisationer repræsentative for handicappede eller bevægelseshæmmede, høres eller inddrages i tilrettelæggelsen af handicaprelateret uddannelse.
- (14) Buspassagerers rettigheder bør omfatte modtagelse af oplysninger om den service, der ydes før og under rejsen. Alle væsentlige oplysninger til buspassagererne bør også formidles i alternative formater, som er tilgængelig for handicappede og bevægelseshæmmede.
- (15) Denne forordning bør ikke begrænse transportørernes ret til at søge erstatning hos enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med gældende national lovgivning.
- (16) Ulemper som passagerer oplever som følge af aflysning eller lang forsinkelse af deres rejse bør mindskes. Med dette for øje bør der sørges passende for passagerer, der afrejser fra terminalerne, og de bør gives fyldestgørende oplysninger. Passagerer bør også kunne annullere deres rejse og få billetterne refunderet eller få tilbudt en anden rejserute på tilfredsstillende vilkår.

<sup>(1)</sup> EUT L 263 af 7.10.2009, s. 11.

<sup>(2)</sup> EUT L 199 af 31.7.2007, s. 40.

<sup>(3)</sup> EUT L 177 af 4.7.2008, s. 6.

<sup>(4)</sup> EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4.

- (17) Transportørerne bør gennem deres faglige sammenslutninger samarbejde for at træffe foranstaltninger på nationalt plan eller europæisk plan, hvori de inddrager interesseparter, faglige sammenslutninger og kunde-, passager- og handicaporganisationer, med sigte på at forbedre omsorgen for passagererne, især i tilfælde af aflysninger og lange forsinkelser.
- (18) Denne forordning bør ikke berøre de passagerrettigheder, der er fastlagt ved Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, pakkeferier og pakketure<sup>(1)</sup>. Denne forordning bør ikke finde anvendelse, hvis en pakketur aflyses af andre årsager end aflysning af busafgangen.
- (19) Der bør gives udtømmende oplysninger til passagererne om deres rettigheder i medfør af denne forordning, således at de er i stand til reelt at udøve disse rettigheder.
- (20) Passagererne bør kunne udøve deres rettigheder ved egnede klageprocedurer hos transportørerne, eller ved at klagen indgives til det eller de organer, som den relevante medlemsstat har udpeget dertil.
- (21) Medlemsstaterne bør sikre overholdelse af denne forordning og udpege et eller flere kompetente organer til at forestå overvågning og håndhævelse. Dette berører ikke passagerers ret til domstolsprøvelse i henhold til national ret.
- (22) Klager over assistance bør fortrinsvis indbringes for det eller de organer til håndhævelse af denne forordning, som er udpeget af den medlemsstat, hvor påstigningsstedet eller udstigningsstedet er beliggende, idet der tages hensyn til de procedurer, der er fastsat i medlemsstaterne for indgivelse af klager.
- (23) Medlemsstaterne bør fastsætte sanktioner for overtrædelser af denne forordning, og sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.
- (24) Målene for denne forordning, nemlig at sikre et ensartet niveau for beskyttelse af og ydelse af assistance til buspassagerer overalt i medlemsstaterne, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (25) Denne forordning gælder med forbehold af 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 oplysninger<sup>(2)</sup>.
- (26) Håndhævelsen af denne forordning bør være baseret på Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 af 27. oktober 2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse («forordningen om forbrugerbeskyttelsessamarbejde»)<sup>(3)</sup>. Nævnte forordning bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (27) Denne forordning respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som navnlig anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder som omhandlet i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union under hensyn til Rådets direktiv 2000/43/EF af 29. juni 2000 om gennemførelse af princippet om ligebehandling af alle uanset race eller etnisk oprindelse<sup>(4)</sup> og Rådets direktiv 2004/113/EF af 13. december 2004 om gennemførelse af princippet om ligebehandling af mænd og kvinder i forbindelse med adgang til og levering af varer og tjenesteydelser<sup>(5)</sup> —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### KAPITEL I

#### ALMINDELIGE BESTEMMELSER

##### Artikel 1

##### Genstand

Denne forordning fastsætter regler for bustransport med hensyn til følgende:

- a) ikke-diskrimination af passagererne hvad angår de transportvilkår, transportørerne tilbyder
- b) passagerernes rettigheder i tilfælde af ulykker, der skyldes brug af bus og medfører død eller personlig tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage
- c) ikke-diskrimination og obligatorisk assistance til handicappede og bevægelseshæmmede
- d) passagerernes rettigheder i tilfælde af aflysning eller forsinkelse
- e) mindstekrav til oplysninger til passagererne

<sup>(2)</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

<sup>(3)</sup> EUT L 364 af 9.12.2004, s. 1.

<sup>(4)</sup> EFT L 180 af 19.7.2000, s. 22.

<sup>(5)</sup> EUT L 373 af 21.12.2004, s. 37.

<sup>(1)</sup> EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.

- f) behandling af klager
- g) generelle regler om håndhævelse.

#### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på passagerer, der benytter rutekørsel:

- a) når passagerens påstigningssted er beliggende på en medlemsstats område, eller
- b) når passagerens påstigningssted er beliggende uden for en medlemsstats område, og udstigningsstedet er beliggende inden for en medlemsstats område.

2. Derudover finder denne forordning, bortset fra kapitel III-VI, anvendelse på passagerer, der benytter lejlighedsvis kørsel, når passagerens første påstigningssted eller endelige udstigningssted er beliggende på en medlemsstats område.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse på speciel rutekørsel og personbefordring for egen regning.

4. Med undtagelse af artikel 4, stk. 2, og artikel 9 samt artikel 10, stk. 1, kan medlemsstaterne fritage rutekørsel, der varetages i byer, forstæder og regionalt, herunder denne type tjenester på tværs af grænserne, fra anvendelsen af denne forordning.

5. Uden at det berører artikel 4, stk. 2, og artikel 10, stk. 1, kan medlemsstaterne på et gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag fritage indenlandsk rutekørsel fra anvendelsen af denne forordning. Sådanne fritagelser kan gives for en periode på højst 5 år, der kan forlænges to gange.

6. En medlemsstat kan for en periode på højst fem år, på et gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag, fritage bestemte rutekørsler fra anvendelsen af denne forordning, når en betydelig del af rutekørslen, herunder mindst ét planmæssigt stop, finder sted uden for Unionen. Sådanne fritagelser kan fornyes.

7. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om fritagelser af forskellige typer tjenesteydelser, der indrømmes i medfør af stk. 4, 5 og 6. Anser Kommissionen en fritagelse for ikke at være i overensstemmelse med denne artikel, træffer den de nødvendige foranstaltninger. Senest den ... (\*) forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om fritagelser, der er indrømmet i medfør af stk. 4, 5 og 6.

(\*) Fem år efter datoen for anvendelsen af denne forordning.

8. Intet i denne forordning skal forstås som tekniske krav, der pålægger transportører eller busterminalernes forvaltningsorganer forpligtelser med hensyn til at ændre eller erstatte busser eller infrastrukturer eller udstyr ved busstoppesteder og terminaler.

#### Artikel 3

##### Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) »rutekørsel«: personbefordring med bus efter faste tidsintervaller og på fastsatte ruter, hvor på- og afstigning sker ved forud fastsatte stoppesteder
- b) »speciel rutekørsel«: rutekørsel, uanset hvem der organiserer befordringen, med bus af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes
- c) »personbefordring for egen regning«: personbefordring, som en fysisk eller juridisk person udfører med bus uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, hvor:
  - transportaktiviteten kun udgør en biaktivitet for denne fysiske eller juridiske person
  - de benyttede køretøjer er denne fysiske eller juridiske persons ejendom, er købt på afbetaling af denne person eller er omfattet af en langvarig leasingaftale og føres af et medlem af denne fysiske eller juridiske persons personale eller af den fysiske person selv eller af personale, der er ansat af virksomheden eller stillet til dens rådighed i henhold til en forpligtelse, der udspringer af en kontrakt
- d) »lejlighedsvis kørsel«: kørsel, der ikke er omfattet af definitionen af rutekørsel, og hvis vigtigste kendetegn er, at det er grupper af passagerer, der er dannet på initiativ af kunden eller af transportøren selv, der befordres med bus
- e) »befordringskontrakt«: en kontrakt om befordring indgået mellem en transportør og en passager om udførelse af en eller flere rutekørsler eller lejlighedsvis kørsler
- f) »billet«: et gyldigt dokument eller et andet bevis på en befordringskontrakt
- g) »transportør«: en fysisk eller juridisk person, dog ikke en rejsearrangør eller billetudsteder, som tilbyder offentligheden befordring i form af rutekørsel eller lejlighedsvis kørsler
- h) »undertransportør«: en anden fysisk eller juridisk person end transportøren, som faktisk udfører befordringen helt eller delvist

- i) »billetudsteder«: enhver formidler, som indgår befordringskontrakter på vegne af en transportør
- j) »rejseagent«: enhver formidler, som indgår befordringskontrakter på vegne af en passager
- k) »rejsearrangør«: arrangør eller formidler som omhandlet i artikel 2, nr. 2 og 3, i direktiv 90/314/EØF, dog ikke transportøren
- l) »handicappet« eller »bevægelseshæmmet«: en person, hvis bevægelighed i forbindelse med benyttelsen af transportmidler er nedsat på grund af et fysisk handicap (sensorisk eller bevægelsesmæssigt, permanent eller midlertidigt), mentalt handicap eller nedsat funktionsevne af andre årsager eller på grund af alder, og hvis situation kræver passende opmærksomhed og tilpasning af de ydelser, alle passagerer har adgang til, efter den pågældendes særlige behov
- m) »adgangsvilkår«: relevante standarder og retningslinjer for og oplysninger om bussers og/eller udpegede terminalers tilgængelighed, herunder deres faciliteter for handicappede og bevægelseshæmmede
- n) »reservation«: reservation af et sæde om bord på en bus til rutekørsel på et specifikt afgangstidspunkt
- o) »terminal«: en bemandet terminal, hvor der i henhold til den fastlagte rute er planlagt rutekørsel med stop til passagerers på- og udstigning, udstyret med faciliteter såsom indtjekningsskranke, ventesal eller billetkontor
- p) »busstoppested«: ethvert punkt bortset fra en terminal, hvor en rutekørsel i henhold til den fastsatte rute er planlagt til at stoppe for passagerers på- eller udstigning
- q) »forvaltningsorgan for en busterminal«: en forvaltningsenhed i en medlemsstat, der er ansvarlig for forvaltningen af en udpeget terminal
- r) »aflysning«: en tidligere planlagt rutekørsel, som ikke gennemføres
- s) »forsinkelse«: forskellen mellem det tidspunkt, rutekørslen var planlagt til at afgå ifølge den offentliggjorte køreplan, og dens faktiske afgangstidspunkt.

#### Artikel 4

##### Billetter og ikke-diskriminerende kontraktbestemmelser

- Transportører skal udlevere en eller flere billetter til passageren, medmindre andre dokumenter giver ret til befordring. Der kan udstedes en elektronisk billet.
- Uden at dette berører særlige takster, der ydes på baggrund af sociale hensyn, skal transportørers kontraktbestem-

melser og takster tilbydes offentligheden uden nogen form for direkte eller indirekte diskrimination på grundlag af slutkunders nationalitet eller transportørens eller billetudstederens hjemsted i Unionen.

#### Artikel 5

##### Andre involverede parter

- Selv om udførelsen af forpligtelser i henhold til denne forordning overlades til en undertransportør, en billetudsteder eller enhver anden person, er transportøren, rejseagenten, rejsearrangøren eller busterminalens forvaltningsorgan, som har overladt udførelsen af sådanne forpligtelser til andre, ikke desto mindre ansvarlig for denne involverede parts handlinger og undladelser.

- Den part, som transportøren, rejseagenten, rejsearrangøren eller busterminalens forvaltningsorgan overlader udførelsen af en forpligtelse til, er desuden omfattet af denne forordnings bestemmelser for så vidt angår den forpligtelse, der er overladt.

#### Artikel 6

##### Opfyldelsespligt

- Forpligtelser over for passagererne i henhold til denne forordning kan ikke begrænses eller fraviges ved navnlig undtagelsesbestemmelser eller begrænsende klausuler i befordringskontrakten.

- Transportørerne kan tilbyde kontraktbestemmelser, der er mere fordelagtige for passageren end bestemmelserne i denne forordning.

#### KAPITEL II

##### ERSTATNING OG ASSISTANCE I TILFÆLDE AF ULYKKER

#### Artikel 7

##### Død eller tilskadekomst og bortkomst eller beskadigelse af bagage

- Passagerer er i overensstemmelse med gældende national ret berettigede til erstatning i tilfælde af død eller tilskadekomst samt bortkomst eller beskadigelse af bagage på grund af ulykker, der skyldes brug af bus. I tilfælde af en passagers død gælder denne ret som et minimum for personer, over for hvilke passageren havde eller ville have haft lovmæssig forsørgerpligt.

- Erstatningen beregnes i overensstemmelse med gældende national ret. En maksimumsgrænse fastsat i national ret for erstatning for død og tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage skal pr. skadetilfælde være mindst:

- 220 000 EUR pr. passager;



- b) for så vidt angår rutekørsel og lejlighedsvis kørsel, der varetages i byer, forstæder og regionalt, 500 EUR pr. stk. bagage og for så vidt angår al anden rutekørsel og lejlighedsvis kørsel 1 200 EUR pr. stk. bagage. Såfremt kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger beskadiges, skal erstatningen altid svare til omkostningen ved erstatning eller reparation af det tabte eller beskadigede udstyr.

#### Artikel 8

##### Passagerers umiddelbare praktiske behov

I tilfælde af en ulykke, der skyldes brug af bus, skal transportøren yde rimelig assistance med hensyn til passagerens umiddelbare praktiske behov efter ulykken. Ydelse af assistance er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar.

#### KAPITEL III

##### HANDICAPPEDES OG BEVÆGELSESHÆMMEDES RETTIGHEDER

#### Artikel 9

##### Befordringsret

1. Transportører, rejseagenter og rejsearrangører må ikke under henvisning til handicap eller bevægelseshæmning nægte at acceptere en reservation fra, at udstede eller på anden måde levere en billet til eller at lade en person stige på.
2. Reservationer og billetter skal tilbydes handicappede og bevægelseshæmmede uden ekstra omkostninger.

#### Artikel 10

##### Undtagelser og særlige bestemmelser

1. Uanset artikel 9, stk. 1, kan transportører, rejseagenter og rejsearrangører under henvisning til handicap eller bevægelseshæmning nægte at acceptere en reservation fra, at udstede eller på anden måde levere en billet til eller at lade en person stige på:

- a) hvis dette er nødvendigt af hensyn til gældende sikkerhedsmæssige krav i folkeretten, EU-retten eller den nationale ret eller af hensyn til sundheds- og sikkerhedsmæssige krav, der er fastsat af de kompetente myndigheder
- b) hvis køretøjets konstruktion eller infrastrukturen, herunder busstoppesteder og terminaler, gør det fysisk umuligt at lade den handicappede eller bevægelseshæmmede stige på eller ud eller befordre vedkommende på en sikker eller operationelt gennemførlig måde.

2. Nægtes det at acceptere en reservation eller at udstede eller på anden måde levere en billet under henvisning til de forhold, der er nævnt i stk. 1, træffer transportøren, rejseagenten eller rejsearrangøren rimelige foranstaltninger til at informere den berørte person om en acceptabel alternativ befordring, der udføres af transportøren.

3. Hvis en handicappet eller en bevægelseshæmmede, der er i besiddelse af en reservation eller en billet og har opfyldt kravene i artikel 14, stk. 1, litra a), alligevel nægtes tilladelse til påstigning under henvisning til vedkommendes handicap eller bevægelseshæmning, skal denne person og en eventuel ledsagende person i henhold til nærværende artikels stk. 4 tilbydes valget mellem:

- a) ret til tilbagebetaling og, hvis det er relevant, en gratis returrejse til det første afrejssted ifølge befordringskontrakten ved førstgivne lejlighed, samt
- b) bortset fra når det ikke er muligt, fortsættelse eller omlægning af rejsen med rimelige alternative transporttjenester til det bestemmelsessted, som er fastsat i befordringskontrakten.

Retten til tilbagebetaling af det beløb, der er betalt for billetten, påvirkes ikke af manglende meddelelse i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, litra a).

4. En transportør, en rejseagent eller en rejsearrangør kan på samme betingelser som i stk. 1, litra a), forlange, at den handicappede eller bevægelseshæmmede ledsages af en anden person, som er i stand til at yde den nødvendige assistance til den handicappede eller bevægelseshæmmede, hvis dette er strengt nødvendigt. En sådan ledsagende person beforders gratis og har, hvor det er muligt, plads ved siden af den handicappede eller bevægelseshæmmede.

5. Hvis transportører, rejseagenter eller en rejsearrangør benytter sig af den undtagelse, der er fastsat i stk. 1, skal de straks informere den handicappede eller bevægelseshæmmede om årsagerne hertil og skal på anmodning meddele vedkommende disse oplysninger skriftligt inden for fem arbejdsdage efter, at anmodningen er indgivet.

#### Artikel 11

##### Tilgængelighed og information

1. Transportørerne og busterminalernes forvaltningsorganer sikrer, hvor det er hensigtsmæssigt gennem deres organisationer, i samarbejde med organisationer repræsentative for handicappede eller bevægelseshæmmede, at der findes eller fastsættes ikke-diskriminerende adgangsvilkår for befordring af handicappede og bevægelseshæmmede.

2. Transportører og busterminalernes forvaltningsorganer gør adgangsvilkårene i stk. 1 offentligt tilgængelige fysisk eller på internettet på de samme sprog, som oplysninger normalt gives til alle passagerer på.

3. Rejsearrangørerne gør de adgangsvilkår tilgængelige, der er nævnt i stk. 1, og som finder anvendelse på rejser, der indgår i pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, som de tilrettelægger, sælger eller udbyder til salg.

4. Den i stk. 2 og 3 nævnte information om adgangsvilkår skal udleveres fysisk på anmodning fra passageren.

5. Transportører, rejseagenter og rejsearrangører sikrer, at alle relevante generelle oplysninger om rejsen og befordringsbetingelserne foreligger i formater, der er egnede og tilgængelige for handicappede og bevægelseshæmmede; dette gælder, hvor det er relevant, også onlinereservation og -information. Informationen udleveres fysisk på passagerens anmodning.

#### Artikel 12

##### Udpegning af terminaler

Medlemsstaterne udpeger busterminaler, hvor der skal ydes assistance til handicappede og bevægelseshæmmede. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom. Kommissionen gør en liste over de udpegede busterminaler tilgængelig på internettet.

#### Artikel 13

##### Ret til assistance på udpegede terminaler og i busser

1. Transportørerne og busterminalernes forvaltningsorganer yder inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder på terminaler udpeget af medlemsstaterne gratis assistance til handicappede og bevægelseshæmmede som specificeret i del a) i bilag I, jf. dog adgangsvilkårene i artikel 11, stk. 1.

2. Transportører yder på busser gratis assistance til handicappede og bevægelseshæmmede som specificeret i del b) i bilag I, jf. dog adgangsvilkårene i artikel 11, stk. 1.

#### Artikel 14

##### Betingelser for ydelse af assistance

1. Transportører og busterminalernes forvaltningsorganer samarbejder om at yde assistance til handicappede og bevægelseshæmmede på betingelse af, at:

a) den pågældendes behov for assistance meddeles transportøren, busterminalernes forvaltningsorganer, rejseagenten eller rejsearrangøren senest to arbejdsdage, før der er behov for den, og

b) de pågældende møder op på det udpegede sted:

i) på det tidspunkt, transportøren på forhånd har meddelt, og som højst må være 60 minutter før det offentliggjorte afgangstidspunkt, eller

ii) senest 30 minutter før det offentliggjorte afgangstidspunkt, hvis der ikke er meddelt noget tidspunkt.

2. I tillæg til stk. 1 skal handicappede og bevægelseshæmmede give transportøren, rejseagenten eller rejsearrangøren meddelelse om deres særlige behov med hensyn til siddepladser, når de reserverer eller forhåndskøber deres billet, hvis de har kendskab til behovene på dette tidspunkt.

3. Transportørerne, busterminalernes forvaltningsorganer, rejseagenterne eller rejsearrangørerne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at kunne modtage handicappede og bevægelseshæmmedes meddelelse om behov for assistance. Denne forpligtelse gælder alle udpegede terminaler og deres salgssteder, herunder telefonsalg og salg via internettet.

4. Hvis der ikke er givet meddelelse i overensstemmelse med stk. 1, litra a), og stk. 2, træffer transportørerne, busterminalernes forvaltningsorganer, rejseagenterne og rejsearrangørerne alle rimelige foranstaltninger for at yde den handicappede eller bevægelseshæmmede tilstrækkelig assistance til at kunne stige på den afgående bus, skifte til en anden forbindelse eller stige ud af den ankomende bus, som vedkommende har købt billet til.

5. Busterminalernes forvaltningsorganer udpeger et sted inden for eller uden for terminalen, hvor handicappede og bevægelseshæmmede kan melde deres ankomst og anmode om assistance. Dette sted skal være klart markeret og stille de vigtigste oplysninger om terminalen og den assistance, der kan ydes, til rådighed i tilgængelige formater.

#### Artikel 15

##### Videregivelse af oplysninger til tredjepart

Hvis rejseagenter eller rejsearrangører modtager en meddelelse som nævnt i artikel 14, stk. 1, litra a), skal de, inden for deres normale kontortider, så hurtigt som muligt videregive denne oplysning til transportøren eller busterminalernes forvaltningsorganer.

#### Artikel 16

##### Uddannelse

1. Transportører og, hvis det er relevant, busterminalernes forvaltningsorganer udarbejder handicaprelaterede uddannelsesprocedurer, herunder vejledning, og sørger for:

a) at deres eget personale bortset fra chauffører og det personale, der er ansat af eventuelle andre involverede parter, som yder direkte assistance til handicappede eller bevægelseshæmmede, er uddannet eller har modtaget vejledning som beskrevet i bilag II, del a) og b), og

b) at deres personale, inklusive chauffører, der tager sig direkte af de rejsende eller af spørgsmål relateret til de rejsende, er uddannet eller har modtaget vejledning som beskrevet i bilag II, del a).

2. En medlemsstat kan for en periode på højst to år fra den ... (\*) indrømme en fritagelse fra anvendelsen af stk. 1, litra b), for så vidt angår uddannelse af chauffører.

(\*) Datoen for anvendelsen af denne forordning.

### Artikel 17

#### Erstatning for kørestole og andre bevægelseshjælpemidler

1. Transportører og busterminalernes forvaltningsorganer er ansvarlige, når de har forårsaget tab af eller skade på kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger under ydelsen af assistance. Den transportør eller busterminalens forvaltningsorgan, der er ansvarlig for tab eller skade, erstatter dette tab eller denne skade.

2. Den i stk. 1 omhandlede erstatning skal svare til omkostningen ved erstatning eller reparation af de tabte eller beskadigede hjælpemidler eller anordninger.

3. Når det er påkrævet, sættes der alt ind på hurtigt at fremskaffe midlertidige erstatningshjælpemidler eller anordninger. Kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger skal, når det er muligt, have tekniske og funktionelle egenskaber, der svarer til egenskaberne ved de tabte eller beskadigede hjælpemidler eller anordninger.

### Artikel 18

#### Fritagelser

1. Medlemsstaterne kan fritage indenlandsk rutekørsel fra anvendelsen af alle eller nogle af bestemmelserne i dette kapitel, forudsat at de sikrer, at beskyttelsen af handicappede og bevægelseshæmmede i henhold til deres nationale regler mindst er den samme som i henhold til denne forordning, jf. dog artikel 2, stk. 4.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om fritagelser, der indrømmes i medfør af stk. 1. Anser Kommissionen en fritagelse for ikke at være i overensstemmelse med denne artikel, træffer den de nødvendige foranstaltninger. Senest den ... (\*) forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om fritagelser, der er indrømmet i medfør af stk. 1.

## KAPITEL IV

### PASSAGERERS RETTIGHEDER I FORBINDELSE MED AFLYSNINGER ELLER FORSINKELSER

#### Artikel 19

##### Fortsættelse, omlægning og tilbagebetaling

1. Hvis en transportør med rimelighed forventer, at en rutekørsel bliver aflyst eller dens afgang fra en terminal forsinket mere end 120 minutter, skal passageren straks tilbydes valget mellem:

- fortsættelse eller omlægning af rejsen under sammenlignelige betingelser til det endelige bestemmelsessted ifølge befordringskontrakten ved førstgivne lejlighed
- tilbagebetaling af billetprisen og, hvis det er relevant, en gratis returrejse med bus til det første afgangssted ifølge befordringskontrakten ved førstgivne lejlighed.

(\*) Fem år efter datoen for anvendelsen af denne forordning.

2. Når en rutekørsel, eller dens afgang fra et busstoppested er forsinket mere end 120 minutter, har passagererne ret til en sådan fortsættelse eller omlægning af rejsen eller tilbagebetaling af billetprisen fra transportørens side.

3. Tilbagebetaling i henhold til stk. 1, litra b), og stk. 2 skal ske inden for 14 dage, efter at tilbuddet er fremsat eller anmodningen er modtaget. Tilbagebetalingen skal dække billetens fulde pris på købstidspunktet 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. Er der tale om abonnementskort eller periodekort, skal tilbagebetalingen være lig med rejsens forholdsmæssige andel af den fulde omkostning til kortet. Tilbagebetalingen skal ske kontant, medmindre passageren accepterer anden form for tilbagebetaling.

### Artikel 20

#### Information

1. I tilfælde af en aflysning eller en forsinkelse i en rutekørsels afgang skal transportøren eller, hvis det er relevant, busterminalens forvaltningsorgan underrette passagerer, der afrejser fra terminalen, om situationen så hurtigt som muligt og under alle omstændigheder senest 30 minutter efter afgangstidspunktet ifølge køreplanen og om det forventede afgangstidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.

2. Passagerer der i henhold til køreplanen ikke kan nå en tilslutningsforbindelse på grund af aflysning eller forsinkelse, underrettes i rimeligt omfang af transportøren eller, hvis det er relevant, busterminalens forvaltningsorgan om alternative forbindelser.

3. Transportøren eller, hvis det er relevant, busterminalens forvaltningsorgan sikrer, at handicappede og bevægelseshæmmede modtager de i stk. 1 og 2 krævede oplysninger i tilgængelige formater.

### Artikel 21

#### Assistance i tilfælde af aflyste eller forsinkede afgange

For rejser med en planlagt varighed på mere end tre timer skal transportøren i tilfælde af aflysning eller forsinkelse på mere end to timer gratis tilbyde passagererne:

- snacks, måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden eller forsinkelsen, forudsat at de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i bussen eller i terminalen
- assistance til at finde et hotelværelse eller anden indkvartering samt assistance til at arrangere transport mellem terminalen og indkvarteringsstedet i tilfælde, hvor et ophold på en eller flere nætter bliver nødvendigt.



Når denne artikel finder anvendelse, skal transportøren især være opmærksom på handicappedes og bevægelseshæmmedes samt eventuelle ledsagende personers behov.

#### Artikel 22

##### Andre krav

Dette kapitel udelukker ikke, at passagerer i henhold til national lovgivning søger erstatning ved de nationale domstole for tab som følge af aflysning eller forsinkelse af rutekørsler.

#### KAPITEL V

##### GENERELLE REGLER OM INFORMATION OG KLAGER

#### Artikel 23

##### Ret til rejseinformation

Transportører og busterminalernes forvaltningsorganer giver inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder passagererne fyldestgørende oplysninger under deres rejse. Hvor det er muligt, stilles disse oplysninger efter anmodning til rådighed i tilgængelige formater.

#### Artikel 24

##### Information om passagerens rettigheder

1. Transportørerne og busterminalernes forvaltningsorganer sikrer inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder, at passagererne senest ved afrejsen modtager passende og forståelige oplysninger om deres rettigheder i henhold til denne forordning. Disse oplysninger skal stilles til rådighed i terminalerne og, hvor det er relevant, på internettet. På anmodning af en handicappet eller en bevægelseshæmmede skal oplysningerne gives i et tilgængeligt format. Disse oplysninger skal omfatte kontaktoplysninger for det eller de håndhævelsesorganer, medlemsstaterne har udpeget i henhold til artikel 27, stk. 1.

2. Med henblik på at opfylde det i stk. 1 omhandlede informationskrav kan transportørerne og busterminalernes forvaltningsorganer anvende et sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, som Kommissionen udarbejder på alle Den Europæiske Unions institutioners officielle sprog og stiller til rådighed for dem.

#### Artikel 25

##### Klager

Transportørerne skal indføre eller have en procedure for behandling af klager vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der er anført i artikel 4, 8 og 9-24.

#### Artikel 26

##### Indgivelse af klager

Hvis en passager, som er omfattet af denne forordning, ønsker at indgive en klage til transportøren med hensyn til artikel 4, 8 og 9-24, skal dette ske inden for tre måneder fra den dag, hvor rutekørslen blev udført eller skulle have været udført. Transportøren skal inden en måned efter modtagelsen af klagen

give besked til passageren om, hvorvidt klagen kan imødekommes, er blevet afvist eller stadig er under behandling. Det endelige svar skal gives senest tre måneder efter modtagelsen af klagen.

#### KAPITEL VI

##### HÅNDHÆVELSE OG NATIONALE HÅNDHÆVELSESORGANER

#### Artikel 27

##### Nationale håndhævelsesorganer

1. Hver medlemsstat udpeger et eller flere nye eller eksisterende organer, der har ansvaret for håndhævelse af denne forordning for så vidt angår rutekørsel fra steder, som er beliggende på medlemsstatens område, og rutekørsel fra et tredjeland til sådanne steder. Hvert organ træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at bestemmelserne i denne forordning overholdes.

Hvert organ skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning være uafhængigt af transportørerne, rejsearrangørerne og busterminalernes forvaltningsorganer.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilket organ eller hvilke organer der er udpeget i overensstemmelse med denne artikel.

3. Enhver passager kan indgive en klage i overensstemmelse med national lovgivning over påstået overtrædelse af denne forordning til det pågældende organ, som er udpeget i medfør af stk. 1, eller til ethvert andet passende organ, som er udpeget af en medlemsstat.

Medlemsstaterne kan beslutte:

- at passageren i første omgang skal indgive en klage med hensyn til artikel 4, 8 og 9-24 til transportøren, og/eller
- at det nationale håndhævelsesorgan eller et andet relevant organ, som medlemsstaten har udpeget, fungerer som appelinstans for klager, som der ikke er fundet en løsning på i henhold til artikel 26.

#### Artikel 28

##### Rapport om håndhævelse

Senest den 1. juni ... (\*) og herefter hvert andet år offentliggør de håndhævelsesorganer, der er udpeget i medfør af artikel 27, stk. 1, en rapport om deres virksomhed i de foregående to kalenderår, som særligt indeholder en beskrivelse af, hvad der er gjort for at iværksætte bestemmelserne i denne forordning, samt statistikker over klager og anvendte sanktioner.

#### Artikel 29

##### Samarbejde mellem håndhævelsesorganer

De nationale håndhævelsesorganer som omhandlet i artikel 27, stk. 1, udveksler, når det er hensigtsmæssigt, oplysninger om deres arbejde, beslutningstagningsprincipper og praksis. Kommissionen bistår dem med dette arbejde.

(\*) To år efter datoen for anvendelsen af denne forordning.

*Artikel 30***Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af denne forordnings bestemmelser, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger senest den ... (\*) og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer heraf.

## KAPITEL VII

**AFSLUTTENDE BESTEMMELSER***Artikel 31***Rapport**

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings anvendelse og virkninger senest den ... (\*\*). Om fornødent ledsages rapporten af forslag til retsakter om mere detaljeret gennemførelse af denne forordnings bestemmelser eller om ændring af den.

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

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

*Artikel 32***Ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004**

I bilaget til forordning (EF) nr. 2006/2004 tilføjes følgende punkt:

»18. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2010 af ... om buspassagerers rettigheder (\*).

(\*) EUT ...«.

*Artikel 33***Ikrafttræden**

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

Den anvendes fra den ... (\*\*).

*Artikel 34***Offentliggørelse**

Denne forordning offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

På Rådets vegne

...

Formand

(\*) Datoen for anvendelsen af denne forordning.

(\*\*) Tre år efter datoen for anvendelsen af denne forordning.

(\*\*\*) To år efter datoen for offentliggørelsen.

## BILAG I

**Assistance til handicappede og bevægelseshæmmede****a) Assistance ved udpegede busterminaler**

Assistance og foranstaltninger, der er nødvendige for at gøre det muligt for handicappede og bevægelseshæmmede at:

- meddele deres ankomst i terminalen og anmode om assistance ved de udpegede mødesteder
- bevæge sig fra mødestedet til indtjekningsranken, ventesalen og afgangsområdet
- stige på køretøjet under anvendelse af en lift eller kørestol eller med anden fornøden assistance, alt efter behov
- anbringe deres bagage
- hente deres bagage
- stige ud af køretøjet
- medbringe en anerkendt hjælpehund om bord i bussen
- indtage deres plads.

**b) Assistance i bussen**

Assistance og foranstaltninger, der er nødvendige for at gøre det muligt for handicappede og bevægelseshæmmede at:

- få de oplysninger, der er nødvendige for turen, i tilgængelige formater efter anmodning fra passageren
  - stige på og ud under pauser, hvis der er andet personale end chaufføren om bord.
-

## BILAG II

**Handicaprelateret uddannelse****a) Handicapbevidstgørende uddannelse**

Uddannelsen af personale, som er i direkte kontakt med de rejsende, omfatter følgende:

- viden om og hensigtsmæssig adfærd over for passagerer med fysisk, sensorisk (hørelse og syn) eller skjult handicap eller indlæringsvanskeligheder, herunder hvordan der skelnes mellem, hvad personer med reduceret mobilitet, orienteringsevne eller kommunikationsevne selv er i stand til at gøre
- barrierer, som handicappede og bevægelseshæmmede står overfor, herunder holdningsmæssige barrierer, omgivelsermæssige/konkrete barrierer og organisationsmæssige barrierer
- anerkendte hjælpehunde, herunder deres rolle og behov
- håndtering af uventede situationer
- interpersonelle færdigheder og kommunikationsmetoder i relation til døve og hørehæmmede, synshæmmede, talehæmmede og personer med indlæringsvanskeligheder
- hvordan kørestole og andre bevægelseshjælpemidler håndteres forsigtigt, så de ikke beskadiges (personale, der er ansvarligt for bagagehåndtering, hvis sådant personale forefindes).

**b) Uddannelse i handicapassistance**

Uddannelsen af personale, der direkte assisterer handicappede og bevægelseshæmmede omfatter følgende:

- hvordan en kørestolsbruger hjælpes op af og ned i kørestolen
  - færdigheder i at assistere handicappede og bevægelseshæmmede, der rejser med en anerkendt hjælpehund, herunder sådanne hundes rolle og behov
  - teknikker til at ledsage synshæmmede passagerer og til håndtering og befordring af anerkendte hjælpehunde
  - kendskab til de typer hjælpemidler, som kan være til hjælp for handicappede og bevægelseshæmmede, og viden om, hvordan sådanne hjælpemidler håndteres
  - brugen af de benyttede hjælpemidler til på- og udstigning og viden om passende procedurer for assistance til på- og udstigning, der tilgodeser handicappedes og bevægelseshæmmedes sikkerhed og værdighed
  - forståelse for, at assistancen skal være pålidelig og professionel. Desuden opmærksomhed på, at nogle handicappede passagerer kan føle sig sårbare under rejser, fordi de er afhængige af, at der ydes assistance
  - kendskab til førstehjælp.
-

## RÅDETS BEGRUNDELSE

### I. INDLEDNING

Den 4. december 2008 fremlagde Kommissionen forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse <sup>(1)</sup>.

Den 23. april 2009 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsudtalelse <sup>(2)</sup>.

Den 17. december 2009 nåede Rådet til politisk enighed om udkastet til forordning. Efter den juridiske og sproglige gennemgang vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning den 11. marts 2010 i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure som fastlagt i artikel 294 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Rådet har under sit arbejde taget hensyn til udtalelsen fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg. Regionsudvalget har valgt ikke at afgive udtalelse.

### II. ANALYSE AF FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNINGEN

#### 1) Generelt

Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om buspassagerers rettigheder er et led i Den Europæiske Unions generelle mål om at sikre, at passagerer behandles ens uanset den transportmåde, som de har valgt. Lignende lovgivning er allerede vedtaget for passagerer, der rejser med fly <sup>(3)</sup> eller med jernbane <sup>(4)</sup>. Den indeholder bestemmelser om erstatningsansvar i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst og bortkomst eller beskadigelse af bagage, automatiske løsninger ved afbrydelse af en rejse, klagebehandling og retsmidler samt informering af passagererne og andre initiativer. Den fastsætter endvidere regler for information af og assistance til handicappede og bevægelseshæmmede.

Rådet er enigt med Kommissionen i forslagens formål, men Rådet har foretaget omfattende tilpasninger i forhold til det oprindelige forslag. En række af de foreslåede bestemmelser har ikke kunnet accepteres, fordi de ville have indebåret for store administrative byrder og pålagt transportørerne og de nationale myndigheder omkostninger uden at give passagererne en ekstra fordel, der kunne opveje disse gener. Andre er blevet omformuleret for at tage hensyn til de forskellige gældende lovgivninger i medlemsstaterne med det formål at undgå konflikt mellem dette forordningsforslag og eksisterende national og europæisk lovgivning. Endelig er nogle bestemmelser blevet omformuleret med henblik på forenkling og præcisering af forordningen.

Som følge af denne tilgang har Rådets førstebehandlingsholdning i et vist omfang ændret Kommissionens oprindelige forslag, ved at det er blevet omformuleret, og flere bestemmelser er udgået. Dette indebærer, at alle ændringerne i Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse vedrørende disse udeladte bestemmelser ikke er blevet accepteret af Rådet.

Rådet stræber efter en afbalanceret løsning, der tager hensyn til passagerernes rettigheder samt til behovet for at sikre den økonomiske levedygtighed for busbranchen, der hovedsagelig består af små og mellemstore virksomheder, og har derfor indarbejdet Europa-Parlamentets ændring 3 i sin førstebehandlingsholdning.

<sup>(1)</sup> Dok. 16933/08.

<sup>(2)</sup> A6-0250/2009.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14).



## 2) De vigtigste politiske spørgsmål

### i) Anvendelsesområde

Ifølge Kommissionens oprindelige forslag skulle forordningen finde generel anvendelse på busselskabers befordring af passagerer ad faste ruter. Medlemsstaterne kunne kun fritage de bustransporttjenester, der varetages i byer, forstæder og regionalt, fra forordningens anvendelsesområde, hvis denne transport var omfattet af offentlige tjenesteydelseskontrakter, der sikrede passagererne samme rettigheder som dem, der er fastsat i forordningen. Derudover indførte Europa-Parlamentet en ændring, der gav medlemsstaterne mulighed for på ovennævnte betingelse at fritage bustransporttjenester, der varetages i byer og forstæder, men ikke regionalt, fra anvendelsesområdet.

Rådet har ikke kunnet acceptere anvendelsesområdet som foreslået af Kommissionen og heller ikke Europa-Parlamentets ændringer i forbindelse dermed (ændring 1, 2 og 81), fordi det mener, at bustransport, der varetages i byer, forstæder og regionalt, falder inden for rammerne af subsidiariteten.

At medtage regionaltransport, som Europa-Parlamentet foreslår det, kan skabe problemer både for passagererne og for branchen. I store byområder driver selskaberne sædvanligvis et helt transportnet, der omfatter bustjenester, metrotjenester, pendlertog og sporvognstjenester. Alle disse tjenester er hyppigt af bymæssig, forstadsmæssig og regional karakter. Blot at begrænse fritagelsen til transporttjenester, der varetages i byer og forstæder, ville betyde, at dele af disse net ville blive underlagt regler, der var møntet på transport over lange afstande. De selskaber, der driver disse net, ville så inden for samme net skulle administrere flere erstatningssystemer, hvoraf nogle ikke rigtig ville passe til denne type transport. Det ville også forvirre passagerer, der bruger disse net, fordi de ville finde det vanskeligt at vide, hvilke regler der faktisk gælder.

Eftersom der er en mulighed for fritagelse af regionalbaner i den nuværende forordning om jernbanepassagerers rettigheder, kan det desuden skabe konkurrenceforvridning mellem de to sektorer, hvis der ikke findes en tilsvarende bestemmelse i forordningen om buspassagerers rettigheder. Og bus- og jernbanetjenester er ofte alternativer til hinanden.

Derfor kan Rådet ikke acceptere Europa-Parlamentets ændringer i forbindelse med anvendelsesområdet. Rådet foreslår derfor, at udkastet til forordning bør finde anvendelse på passagerer, der benytter national og international rutekørsel, men med mulighed for på nationalt plan at fritage rutekørsel, der varetages i byer, forstæder og regionalt. Rådet indfører derudover en bestemmelse, der sikrer, at visse grundlæggende rettigheder anvendes for alle bustjenester uden undtagelse (dvs. ikke-diskriminerende kontrakt- og takstbestemmelser og handicappedes og bevægelseshæmmedes ret til befordring samt dertil knyttede undtagelser).

Medlemsstaterne kan indrømme en fritagelse for en periode på højst fem år, som kan forlænges to gange, fra anvendelsen af bestemmelserne i denne forordning på indenlandsk rutekørsel. Medlemsstaterne kan derudover indrømme en fritagelse for en periode på højst fem år, der kan forlænges, for bestemte rutekørsler, når en betydelig del af rutekørslen, herunder mindst ét planmæssigt stop, finder sted uden for Unionen.

I forbindelse med anvendelsesområdet er der desuden en særlig bestemmelse, der fastslår, at medlemsstater, der kan sikre, at beskyttelsen af handicappede og bevægelseshæmmede i henhold til deres nationale regler mindst er den samme som i henhold til denne forordning, kan bevare deres nationale regler fuldt ud.

### ii) Ændringer i infrastrukturen.

For så vidt angår infrastrukturen er Rådet rede til at opmuntre og støtte ethvert initiativ vedrørende nyt udstyr og ny infrastruktur, der skal erhverves eller opbygges under hensyntagen til handicappedes og bevægelseshæmmedes behov, som det klart anføres i en betragtning. Denne forordning falder imidlertid inden for rammerne af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse, og derfor kan den ikke omfatte forpligtelser med hensyn til tekniske krav til transportørerne om at ændre eller udskifte køretøjer eller infrastruktur og udstyr i terminalerne. Derfor kan ingen af Europa-Parlamentets ændringer vedrørende ændringer i infrastrukturen accepteres (ændring 6-10).

iii) *Erstatning og assistance i tilfælde af ulykker*

Kommissionens forslag fastsætter regler for busselskabers erstatningsansvar for passagererne og deres bagage. Passagererne ville ifølge disse regler være omfattet af harmoniserede regler om busselskabers erstatningsansvar. For skader op til 220 000 EUR skulle et busselskab have objektivt ansvar, dvs. ikke have mulighed for at unddrage sig sit erstatningsansvar ved at bevise, at ulykken ikke skyldtes fejl fra dets side. For skader over 220 000 EUR ville erstatningsansvaret være culpabaseret, men ubegrænset. Passagerer, der kom ud for en ulykke, ville have ret til forskudsudbetaling til dækning af økonomiske vanskeligheder, som de eller deres familier måtte opleve som følge af død eller tilskadekomst.

De eksisterende erstatningsordninger i medlemsstaterne er imidlertid meget forskellige, når det gælder grundlaget for erstatningsansvaret (objektivt ubegrænset ansvar, objektivt ansvar med force majeure-fritagelser og culpaansvar), som ikke kan forenes. Endvidere er lovgivningen i de forskellige medlemsstater delvis baseret på direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motor-køretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (»motorkøretøjsforsikringsdirektivet«), delvis på national lovgivning, der går ud over EU-lovgivningen. Disse tekster regulerer allerede erstatningsansvaret for buspassagerer, og det er afgørende at undgå konflikter mellem nærværende tekst og motorkøretøjsforsikringsdirektivet.

Rådet har derfor vedtaget en tilgang baseret på det eksisterende system med tilføjelse af nogle grundlæggende harmoniseringslementer. Der foreslås en minimumstærskel pr. passager og pr. stk. bagage: 220 000 EUR pr. passager i tilfælde af død eller tilskadekomst; i tilfælde af bortkomst eller beskadigelse af bagage 500 EUR for så vidt angår transport, der varetages i byer, forstæder og regionalt, og 1 200 EUR for så vidt angår anden rutekørsel. Dette vil bringe erstatningen for bagage på linje med de tilsvarende bestemmelser i jernbaneforordningen og samtidig tage hensyn til de specifikke forhold i forbindelse med transport, der varetages i byer, forstæder og regionalt. For så vidt angår kørestole, andre mobilitetshjælpemidler eller hjælpeanordninger giver Rådets tekst altid fuld erstatning for disse i stedet for at behandle dem som almindelig bagage, selv når skade forårsages under ydelsen af assistance (i overensstemmelse med Europa-Parlamentets ændring 46).

Desuden er teksten blevet tilpasset, så der ydes assistance til passagerer med hensyn til deres umiddelbare praktiske behov som følge af en ulykke. En sådan bestemmelse findes ikke i motorkøretøjsforsikringsdirektivet og betyder en reel fordel for buspassagerer uden at øge de administrative byrder for busselskaberne væsentligt.

I lyset af ovenstående kan Rådet ikke acceptere Kommissionens foreslåede tilgang eller Europa-Parlamentets ændringer vedrørende erstatningsansvar (ændring 18-24).

iv) *Handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder*

Rådet støtter helhjertet Kommissionens mål om at sikre, at handicappede og bevægelseshæmmede har ikke-diskriminerende adgang til busser. Rådet følger derfor Kommissionens forslag nøje, selv om det har ændret visse bestemmelser for at gøre dem gennemførlige og indført visse forenklinger og præciseringer. Med hensyn til dette kapitel har Rådet indarbejdet flere af Europa-Parlamentets ændringer i sin tekst, enten fuldt ud, delvist eller indholdsmæssigt.

Med hensyn til undtagelserne fra retten til befordring havde Kommissionen foreslået, at en handicappet kan nægtes befordring med henvisning til sikkerhedskrav eller køretøjets størrelse. Rådet har foretaget en række forbedringer og henviser til køretøjets »konstruktion« i stedet for »størrelse« og har således indarbejdet substansen eller ånden i Europa-Parlamentets ændring 26 og 27. Rådet har desuden også accepteret ændring 73 for så vidt angår det valg, som en handicappet eller bevægelseshæmmede tilbydes, når påstigning nægtes.

I henhold til det oprindelige forslag kunne transportøren kræve, at en handicappet eller bevægelseshæmmet var ledsaget af en anden person, der var i stand til at yde assistance. Hvis transportøren gør et sådant krav gældende i forbindelse med passagertransport, skal den ledsagende person ifølge Rådets førstebehandlingsholdning befordres gratis og har, hvor det er muligt, plads ved siden af den handicappede eller bevægelseshæmmede. Denne bestemmelse indarbejder substansen i Europa-Parlamentets ændring 29.

Rådets førstebehandlingstekst foreskriver ikke-diskriminerende adgangsbetingelser, som gøres offentligt tilgængelige i et passende format for handicappede og bevægelseshæmmede, og accepterer således delvist eller fuldstændigt Europa-Parlamentets ændring 31 og 32. Kommissionen skal desuden give en liste over busterminaler, som er udpeget af medlemsstaterne, og hvor der ydes assistance til handicappede og bevægelseshæmmede, tilgængelig på internettet, hvilket svarer til Europa-Parlamentets ændring 36.

Med hensyn til assistance til handicappede og bevægelseshæmmede vil en sådan assistance blive ydet på betingelse af, at den berørte person giver besked til transportøren eller terminaloperatøren senest to arbejdsdage i forvejen (Kommissionen havde foreslået 48 timer) og er til stede på det angivne sted mindst 60 minutter før den offentliggjorte afgangstid. Rådet kan således ikke acceptere ændring 39, der foreslår en kortere periode på 24 timer. Hvis den berørte person har særlige behov med hensyn til siddeplads, skal passageren desuden give transportøren besked om sådanne behov ved reservationen, hvis behovet er kendt på dette tidspunkt. Dette ekstra krav, som Rådet har indført, vil give transportøren mulighed for at tilgodese disse særlige behov og give den bedst mulige service til den berørte person.

Vedrørende assistance om bord har Rådet begrænset anvendelsesområdet i Kommissionens oprindelige forslag. Rådets tekst fastslår, at der skal gives oplysninger i et tilgængeligt format samt assistance til på- og udstigning under pauser på en rejse, dog kun hvis der er andet personale end chaufføren om bord. Dette tager hensyn til det forhold, at de fleste motorkøretøjer køres af chaufføren alene, og derfor vil ydelse af assistance i løbet af rejsen have indvirkning på køretiden og dermed på sikkerhedskravene.

Hjælp til handicappede og bevægelseshæmmede skal ydes gratis i bemandede terminaler, som medlemsstaterne har udpeget, og personale, der yder direkte assistance til disse personer, skal have modtaget passende uddannelse, der gør det muligt for dem at yde sådan assistance. Personale, herunder chauffører, der har direkte kontakt med de rejsende, skal modtage handicapbevidstgørende uddannelse.

v) *Passagerrettigheder i forbindelse med aflysninger eller forsinkelser*

Kommissionens forslag indeholdt forpligtelser for busselskaberne i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser. Selskaberne skulle betale erstatning svarende til 100 % af billetprisen, hvis de undlod at stille alternativ tjeneste til rådighed eller give den ønskede information.

Rådet støtter fuldt ud princippet om, at transportører og terminaloperatører bør drage omsorg for deres passagerer, men det har ændret Kommissionens forslag for at tage hensyn til busbranchens specifikke struktur. Der er vedtaget forskellig behandling af passagerer henholdsvis ved afrejse fra terminaler og ved afgang fra busstoppesteder, da det hverken er muligt eller rimeligt at yde f.eks. samme informationsniveau om forsinkelser ved et busstoppested som i en bemanded terminal.

I tilfælde af en forsinkelse på over to timer eller aflysning af rejsen kan passageren vælge enten at fortsætte rejsen med samme transportform eller anmode om anden transport eller anmode om tilbagebetaling af sin billet (betalt inden 14 dage efter hændelsen og om nødvendigt en gratis returrejse). I tilfælde af en forsinkelse på mere end to timer på rejser af over tre timers varighed vil transportøren for passagerer, der afrejser fra en terminal, være forpligtet til at servere et måltid eller en forfriskning, hvilket er i overensstemmelse med ånden i Europa-Parlamentets ændring 53, men vil ikke være forpligtet til at sørge for indkvartering, selv om transportøren skal hjælpe med at finde indkvartering. Buspassagerer vil dog ikke være omfattet af supplerende godtgørelse (betalt ud over billetprisen), som det gælder for skibs- og jernbanepassagerer. Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrørende erstatning og indkvartering er ikke blevet accepteret (ændring 49, 50, 51, 52, 54 og 55).

Europa-Parlamentet indførte nogle ændringer vedrørende kompensation og assistance i tilfælde af forsinket ankomst og tilknyttede fritagelser i tilfælde af »force majeure« (ændring 56 og 57) og fritog derved transportører fra at blive gjort ansvarlige for skade forårsaget af omstændigheder, der ikke havde forbindelse med deres tjeneste, og som de ikke kunne forudse. Rådet har ikke accepteret disse ændringer, da teksten ikke forudsiger nogen bestemmelser om erstatning i tilfælde af forsinket ankomst.

Sådan erstatning ville være en yderligere forpligtelse for busselskaberne og ville skabe en urimelig byrde; desuden ville chaufførerne blive sat under pres for at overholde køreplanen for enhver pris og derved bringe trafikikkerheden i fare.

Rådet har accepteret ændring 58 vedrørende oplysninger i en form, der er tilgængelig for handicappede og bevægelseshæmmede.

vi) *Generelle regler om information, klagebehandling og nationale håndhævelsesorganer*

Ifølge Rådets førstebehandlingsholdning skal transportører og busterminalernes forvaltningsorganer inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder under hele rejsen give passage-erne fyldestgørende oplysninger i tilgængelige formater, hvor det er muligt. Desuden skal de underrette passagererne om deres rettigheder på en passende og forståelig måde i overensstemmelse med ånden i Europa-Parlamentets ændring 62.

For så vidt angår klager indeholdt Kommissionens forslag regler om, hvordan transportører skulle behandle klager, navnlig langtrækkende retlige konsekvenser ved ikke at besvare klager.

Rådet er ganske vist principielt enig i Kommissionens forslag, men indfører mere fleksibilitet i systemet for at undgå uforudsete konsekvenser for medlemsstaternes retssystemer eller administrative strukturer. I den forbindelse og for at undgå yderligere bureaukrati har Rådet ikke accepteret Europa-Parlamentets ændring 64 om en forpligtelse for busselskaberne til hvert år at offentliggøre en detaljeret rapport om modtagne klager.

Herudover har Parlamentet foreslået, at de nationale håndhævelsesorganer skulle være uafhængige (ændring 65). Rådets førstebehandlingsholdning præciserer mere tydeligt, at disse organer bør være uafhængige af transportørerne, rejsearrangørerne og terminaloperatørerne.

vii) *Forordningens anvendelsesdato*

Kommissionen havde foreslået, at forordningen træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* og finder anvendelse et år efter denne dato.

I Rådets førstebehandlingsholdning bestemmes det, at hele forordningen finder anvendelse to år efter offentliggørelsen, hvorved substansen i Europa-Parlamentets ændring 69 er accepteret.

3) **Andre ændringer, der er vedtaget af Europa-Parlamentet**

Andre ændringer, som ikke er indarbejdet i Rådets førstebehandlingsholdning, vedrører følgende:

- ændringer af definitionen af »befordringskontrakt« (ændring 13), og »billetudsteder« (ændring 14), »rejsebureau« (ændring 15) og »aflysning« (ændring 16)
- foreslået ny definition af »tilgængelig form« (ændring 17)
- henvisning til »personer, der ikke kan rejse uden ledsager på grund af høj eller ung alder« (ændring 34).
- assistancen tilpasses den handicappedes eller bevægelseshæmmedes individuelle behov (ændring 35)

- behovet for at sikre, at passageren modtager en bekræftelse af, at behovet for assistance er noteret (ændring 40)
- den kompensation, der ydes i henhold til forordningen, og som kan fratrækkes en eventuel yderligere kompensation, der er ydet (ændring 59)
- sanktionerne for overtrædelse af forordningen, som kan omfatte påbud om betaling af erstatning (ændring 68)
- ændring 70, 71 og 72 vedrørende bilagene til forordningen.

### III. KONKLUSION

Rådet har i sin førstebehandlingsholdning fuldt ud taget hensyn til Kommissionens forslag og Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse. Med hensyn til Europa-Parlamentets ændringer bemærker Rådet, at en lang række ændringer allerede er medtaget i dets førstebehandlingsholdning enten fuldt ud, delvist eller indholdsmæssigt.

---