

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.3.2010
KOM(2010)121 endelig

2008/0237 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende**

**Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af 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**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende**

**Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af 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**

1. BAGGRUND

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet [4. december 2008](#)
(dokument KOM(2008) 817 - 2008/0237(COD):

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: [16. juli 2009](#)

Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling: [23. april 2009](#)

Rådets førstebehandlingsholdning vedtaget: [11. marts 2010](#)

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Forslaget, som Kommissionen vedtog den 4. december 2008, har til formål at give buspassagerer rettigheder med henblik på at øge tilliden til personbefordring ad vej og gøre den mere attraktiv. De nye regler i forslaget vil forbedre beskyttelsen af passagererne i almindelighed og af de handicappede og bevægelseshæmmede i særdeleshed. Det foreslås endvidere at fastsætte kvalitetsstandarder svarende til dem, der allerede er fastlagt inden for luftfartssektoren og jernbanesektoren.

3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING

3.1. Generelle bemærkninger

Kommissionen finder, at visse dele af dens forslag er blevet ændret betydeligt af Rådet.

For det første giver Rådets førstebehandlingsholdning medlemsstaterne mulighed for ikke at lade forordningen finde anvendelse på befordring i byer, befordring i forstæder og rutekørsel, herunder befordring over landegrænser. Kommissionens forslag begrænser derimod muligheden for fritagelse til befordring, der er omfattet af kontrakter om offentlig trafikbetjening, som garanterer buspassagererne tilsvarende rettigheder. Hertil kommer, at medlemsstaterne i en begrænset periode har mulighed for at fritage både national og

international rutekørsel, såfremt en betydelig del af rutekørslen finder sted uden for EU. Disse fritagelsesmuligheder ville således begrænse forordningens anvendelsesområde betragteligt.

For det andet indeholder Kommissionens forslag et kapitel med detaljerede regler for busselskabernes forpligtelser for så vidt angår kompensation og assistance i tilfælde af ulykker. I Rådets holdning er bestemmelserne om busselskabers erstatningsansvar fra Kommissionens oprindelige forslag erstattet af en henvisning til gældende national lovgivning og af en forpligtelse for medlemsstaterne til at fastsætte maksimale erstatningsbeløb i henhold til national lovgivning på mindst 220 000 EUR pr. passager og 500 EUR pr. stk. bagage ved befordring i byer, forstæder og rutekørsel (1 200 EUR ved al anden befordring). Rådets holdning har også erstattet kravet om forskudsudbetaling med busselskabernes forpligtelse til at yde rimelig assistance for at opfylde passagerernes umiddelbare praktiske behov efter en ulykke. Selv om holdningen langt fra er på højde med bestemmelserne i Kommissionens forslag, vil buspassagererne i Europa under ét nyde bedre beskyttelse, end tilfældet er i dag.

Endelig tager Kommissionen til efterretning, at Rådet har besluttet, at forordningen får virkning to (og ikke et) år efter sin ikrafttræden.

3.2. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har accepteret, og som indgår helt eller delvist i Rådets holdning

- Ændringsforslag 3 fremhæver de særlige forhold i bustransportsektoren.
- Ændringsforslag 5 henviser til rammebetingelserne for handicaprelateret uddannelse.
- Ændringsforslag 26, 30, 31, 36, 45 og 46 har til formål at klargøre og strømline forslagets ordlyd.
- Ændringsforslag 32, 58 og 62 præciserer, hvilket format oplysningerne skal præsenteres i, således at alle passagerer kan læse dem.

3.3. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har accepteret, men som ikke indgår i Rådets holdning

- Tydeliggørelse af betragtninger (ændringsforslag 1, 2 og 6).
- Nye betragtninger, der tilskynder medlemsstater og markedsaktører til at investere i køretøjer og infrastruktur, der kan anvendes til befordring af handicappede og bevægelseshæmmede (ændringsforslag 7, 8, 9 og 10).
- Ændringsforslag 13, 16 og 17 tydeliggør en række definitioner.
- Ændringsforslag 15 omhandler definitioner.
- Ændringsforslag 23 og 82 tydeliggør, hvordan ordningen for busselskabernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker skal indrettes.
- Ændringsforslag 50, 51 (delvis) og 55 udbygger passagerernes rettigheder i tilfælde af forsinkelser og aflysninger.

- Ændringsforslag 59 og 60 præciserer, under hvilke forhold busselskaberne skal yde service til passagererne i tilfælde af forsinkelser.
- Ændringsforslag 61 og 63 understreger behovet for, at busselskaberne sikrer alle passagerer (herunder bevægelseshæmmede) adgang til information og klageordninger.
- Ændringsforslag 64, 65, 66, 67 og 68 tydeliggør og forbedrer delvist den måde, klageordningerne og håndhævelsesbestemmelserne fungerer på.
- Ændringsforslag 70 tydeliggør, hvilke former for assistance der skal ydes til handicappede og bevægelseshæmmede passagerer i busserne.
- Ændringsforslag 73, 33, 34 (delvist), 35, 37, 40, 42, 43 og 44 udvider antallet af tilfælde, hvor de bevægelseshæmmede har ret til assistance før, under og efter deres busbefordring.

3.4. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har afvist, men som indgår helt eller delvist i Rådets holdning

- Ændringsforslag 27 og 29 tydeliggør, i hvilke tilfælde de handicappede og bevægelseshæmmede undtagelsesvis ikke har ret til befordring.
- Ændringsforslag 53 giver passagererne ret til måltider og forfriskninger i tilfælde af forsinkelser.
- Ændringsforslag 69 tilråder, at forordningen får virkning to år efter sin ikrafttræden.

3.5. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har afvist, og som ikke indgår i Rådets holdning

- Ændringsforslag 4, 18, 19, 21, 22 og 24 ændrer ordningen for busselskabernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.
- Ændringsforslag 14 omhandler definitioner.
- Ændringsforslag 25 indebærer, at sikkerhedshensyn tilsidesættes i forbindelse med de handicappedes og bevægelseshæmmedes befordring.
- Ændringsforslag 38, 39 og 41 omhandler de forhold, hvorunder der skal ydes assistance til de handicappede og bevægelseshæmmede.
- Ændringsforslag 47 og 48 begrænser busselskabernes erstatningsansvar for så vidt angår rullestole og handicaphjælpemidler.
- Ændringsforslag 49, 52, 54, 56 og 57 omhandler busselskabernes erstatningsansvar i tilfælde af forsinkelser eller aflysninger.
- Ændringsforslag 71 og 72 begrænser omfanget af den assistance, der skal ydes i busserne, eller af den uddannelse af personale, der tager sigte på at kunne yde assistance til de bevægelseshæmmede, der befordres i bus.

4. KONKLUSION

Kommissionen er dybt bekymret over Rådets meget betydelige ændringer i forhold til det oprindelige forslag fra Kommissionen og nogle af Europa-Parlamentets ændringsforslag, fordi disse ændringer i ganske vidt omfang indskrænker den foreslåede forordnings anvendelsesområde og dermed sænker beskyttelsesniveauet for buspassagerer i EU. Kommissionen tager til efterretning, at Rådet har vedtaget holdningen enstemmigt og finder, at forordningens ambitionsniveau bør gøres til genstand for nye og konstruktive drøftelser mellem institutionerne, inden den vedtages endeligt.

5. ERKLÆRINGER FRA KOMMISSIONEN

Kommissionen fremsatte følgende erklæring på Rådets (transportministrene) møde den 17. december 2009:

"Kommissionen erklærer hermed, at den, selv om den politiske aftale ikke fuldt ud opfylder visse vigtige mål i dens oprindelige forslag, ikke agter at modsætte sig aftalen ud fra hensynet til, at den almindelige lovgivningsprocedure kan fortsætte."