

Fiche 3: Verordening betreffende rechten en verplichtingen reizigers internationale treinverkeer

Titel:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer

Datum Raadsdocument: 8 maart 2004

Nr Raadsdocument: 7149/04

Nr. Commissiedocument: COM(2004)143

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.o.m. JUS, FIN, EZ, VROM en BZ

Behandelingstraject in Brussel:

Raadswerkgroep Landtransport, Vervoer, Telecommunicatie en Energie-Raad.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

De Commissie constateert een afname in de internationale treindiensten in Europa, met name vanwege de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen. De Commissie acht het noodzakelijk de kwaliteit van deze diensten te verbeteren door middel van de voorliggende verordening. Het voorstel omvat een pakket regels voor het versterken en verbeteren van de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale spoorvervoer.

Het voorstel bevat onder meer regels over de beschikbaarheid van informatie, het sluiten van de vervoerovereenkomst, de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen, schadevergoeding aan de reiziger, vergoeding in geval van vertraging, het vervoer van personen met verminderde mobiliteit, de kwaliteit van de vervoerdienst en de afhandeling van klachten.

Rechtsbasis van het voorstel: Art. 71 EG-Verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie procedure

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: gematigd positief. Indien het voor bepaalde onderwerpen nodig is dat de overheid regels aan het internationale spoorvervoer stelt, ligt een aanpak op Europees of internationaal niveau voor de hand. Hierbij is overigens op te merken dat Nederland het van belang acht dat daarbij eerst de mogelijkheden die het COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) biedt, ten volle worden benut.

Proportionaliteit: positief. Een verordening lijkt het geëigende middel om te bereiken dat in alle lidstaten spoorbedrijven aan dezelfde eisen voldoen en daar geen divergentie tussen is.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Een eerste beschouwing van het voorstel en raadpleging van NS laat zien dat het voorstel aanzienlijke administratieve lasten voor internationale spoorvervoerders met zich mee brengt. De Europese spoorvervoerders werken op dit moment gezamenlijk aan een globale indicatie van de hoogte van deze lasten. Ter illustratie kan worden vermeld dat het aantal reizigerskilometers afgenomen via NS Internationaal in 2003 ongeveer 4,7 % van het totaal aantal reizigerskilometers van NS bedroeg. De omzet van internationale treintickets in Nederland laat

sinds 2001 een dalende tendens zien. De verwachting is wel dat de opening van de hogesnelheidslijn een stijging van de vraag naar internationale treinreizen tot gevolg zal hebben.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Volgens het voorstel dient er een nationale instantie te worden aangewezen die onafhankelijk toezicht houdt op de uitvoering van de verordening.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

20 dagen na publicatiedatum; voorgesteld tijdpad nog niet bekend.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Het Nederlandse beleid gaat uit van een geringe bemoeienis van de overheid met het internationale personenvervoer per spoor. Nederland beschouwt dit vervoer als een activiteit, die op commerciële basis moet concurreren met andere modaliteiten, zoals het vliegverkeer of het internationale busvervoer. Voor het vliegverkeer is in februari 2004 een richtlijn vastgesteld waarin een aantal passagiersrechten rond instapweigering, annulering en vertraging is geregeld.

Een eerste beschouwing leert dat dit een complex voorstel betreft door de hoeveelheid van onderwerpen en het feit dat veel onderwerpen al op andere plaatsen zijn geregeld. Het voorstel heeft raakpunten met het nationale aansprakelijkheidsrecht, het nationale vervoersrecht en het bestaande systeem van klachtenafhandeling in de Wet personenvervoer. In internationaal verband heeft Nederland de COTIF gecodificeerd. Bovendien zijn veel van de onderwerpen al geregeld door de sector zelf, al dan niet door middel van gezamenlijke afspraken tussen vervoerders uit verschillende landen. De sector heeft naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie over de gebrekkige kwaliteit van de dienstverlening het initiatief genomen om e.e.a. nader uit te werken in een handvest.

Daarnaast zijn in de concessie met HSA afspraken vastgelegd over diverse onderwerpen uit de verordening.

Aandacht verdient de situatie waarbij een internationale treinreiziger gedurende zijn reis gebruik maakt van een binnenlandse trein, waarbij de situatie zou kunnen ontstaan dat voor verschillende reizigers in dezelfde trein verschillende rechtsregimes gelden.

Er zal per onderwerp zorgvuldig moeten worden gekeken naar de noodzaak en de mate waarin het opstellen van EU regels nodig is. Gelet op de voorziene administratieve lasten voor de vervoerders is een kosten-baten analyse daarbij noodzakelijk. Tevens zal het belang voor de reiziger van voldoende transparantie over zijn rechtspositie daarbij moeten worden meegewogen. Voor dit laatste is tevens van belang dat de betreffende informatie voldoende toegankelijk is. Ook is een grondige juridische analyse noodzakelijk naar de relatie met het COTIF, het nationale recht en bestaande concessieafspraken. Op basis van al deze elementen kan vervolgens een nader standpunt worden ingenomen.