



## Udkast

Adelgade 13  
1304 København K  
Telefon 7226 7000  
Direkte 7226 7097  
Fax 7226 7070  
at@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

## Høringsnotat om lovudkast om forslag til lov om ændring af lov om jernbane (Supplerende regler som følge af passagerrettighedsforordningen mv.)

Notat  
Journal T113-000025  
Dato 07.01.2009

### 1. Høringen

Den 3. december 2008 udsendte Trafikstyrelsen udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane (Supplerende regler som følge af passagerrettighedsforordningen mv.) i høring hos berørte myndigheder og organisationer. Høringsfristen udløb den 2. januar 2009.

Lovudkastet har været sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der er nævnt i pkt. 7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Lovforslaget har desuden været tilgængeligt på høringsportalen.

Der er modtaget høringssvar fra følgende, der ikke har haft bemærkninger til lovudkastet:

Dansk Jernbaneforbund, Railion Scandinavia A/S, Metroselskabet, Danske Advokater og Kommunernes Landsforening. Der er endvidere modtaget høringssvar fra Trafikselskaberne i Danmark, der ikke har bemærkninger til lovudkastet.

Der er herudover modtaget bemærkninger til lovudkastet fra følgende:

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik og DI Transport, DSB, Vestsjællands Lokalbaner A/S, Arriva Tog A/S, Danske Handicaporganisationer (DH), Dansk Handicap Forbund/Bygge- og Trafikpolitisk Udvalg samt Forbrugerrådet.

Høringssvarene, der her er kort gengivet, har givet anledning til de efterfølgende kommentarer.

### 2. Lovudkastet generelt.

Danske Handicaporganisationer og Dansk Handicap Forbund har udtrykt generel bekymring over, at lovforslaget ikke indeholder en nærmere beskrivelse af, hvilke rettigheder, der fremtidigt gives til perso-

ner med handicap. Handicaporganisationerne er af den opfattelse, at det vil styrke forståelsen, hvis man ikke blot henviser til den gældende forordning (forordning nr. 1371/2007), og at bestemmelserne bør indarbejdes direkte i de love, der regulerer området.

Handicaporganisationerne har givet udtryk for, at der er et stort behov for at klargøre forventningerne og de europæiske standarder i TSI'erne (EU-direktiver om tekniske specifikationer). Handicaporganisationerne har endvidere nærmere redegjort for på hvilke områder, organisationerne finder, at forordningen eller TSI PRM (Teknisk specifikation for personer med reduceret mobilitet) er utilstrækkelig.

#### *Kommentarer*

Transportministeriet skal indledningsvis gøre opmærksom på, at der er tale om en forordning, og at forordningens bestemmelser ifølge gældende EU-ret ikke må gentages i en dansk lov. Der er også meget snævre grænser for at fastsætte supplerende eller udfyldende bestemmelser. Det vil normalt kun være muligt at fastsætte supplerende bestemmelser om f.eks. straf for overtrædelse af forordningens regler.

Baggrunden herfor er, at de enkelte medlemslande ikke har kompetence til at ændre eller supplere de vedtagne forordninger, der gælder direkte på linje med danske love.

Det er derfor ikke muligt ved en ændring af jernbaneloven at forbedre, uddybe eller supplere de regler, der er vedtaget for handicappede og bevægelseshæmmede personer i forordningen.

Det fremgår i øvrigt af forordningens artikel 6, at forpligtelser over for passagererne i henhold til forordningen ikke kan indskrænkes eller fraviges, navnlig ikke ved at tilføje undtagelsesbestemmelser eller begrænsende klausuler i befordringskontrakten. Jernbanevirksomhederne kan tilbyde kontraktbetingelser, der er gunstigere for passageren end betingelserne i denne forordning.

Det foreslås i lovforslaget vedr. jernbanelovens § 12, at jernbanevirksomhederne, der er direkte forpligtede efter forordningen, skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori jernbanevirksomhedens regler vedr. befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer og bagage samt reglerne i forordningen er angivet.

Forretningsbetingelserne er fortsat offentligt tilgængelige efter jernbanelovens § 12, stk. 3.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det herved sikres, at det bliver muligt for passagererne at få kendskab til de bestemmelser, der gælder med hensyn til erstatningsansvar over for passagerer og bagage samt reglerne i øvrigt i forordningen, herunder for personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer.

For så vidt angår det, som Handicaporganisationerne har anført om TSI PRM, skal Transportministeriet gøre opmærksom på, at det drejer sig om en allerede vedtaget TSI.

Notat  
Journal T113-000025  
Dato 07.01.2009

I forbindelse med udarbejdelsen af den nævnte TSI PRM har Dansk Handicapforbund via de Samvirkende Invalideorganisationer og den europæiske organisation European Disability Forum haft mulighed for at blive hørt.

Det kan herudover oplyses, at Kommissionen den 21. december 2007 traf beslutning om gennemførelse af den nævnte TSI, dvs. den tekniske specifikation for interoperabilitet for "bevægelseshæmmede" i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og højhastighedstog. Beslutningen er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 675 af 26. juni 2008, der trådte i kraft den 1. juli 2008.

Det forventes, at den nævnte TSI vil blive revideret typisk ca. 3 år efter dens vedtagelse. I denne forbindelse vil Handicaporganisationerne have mulighed for at blive hørt i overensstemmelse med vanlige procedurer.

Det er derfor ikke muligt i den foreliggende sammenhæng at foretage ændringer i den nævnte TSI.

### **3. Enkelte bestemmelser i lovudkastet**

#### ***Lovudkastet § 1, nr. 7, vedr. jernbanelovens § 12.***

DSB, Vestsjælland Lokalbåner A/S og Arriva A/S har bemærkninger til lovudkastets § 1, nr. 7, om ændring af *jernbanelovens § 12*.

Der foreslås i forslaget til jernbanelovens § 12 en ændret affattelse af bestemmelsen. Det foreslås således, at jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser skal suppleres med oplysninger udover det, der gælder i dag. Forretningsbetingelserne skal i dag indeholde bestemmelser om virksomhedens regler om befordring, beløbsstørrelse for erstatning for bagage, erstatning i forbindelse med national gods-transport mv.

I lovudkastet foreslås, at forretningsbetingelserne desuden skal indeholde oplysninger om jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar over for passagerer og bagage samt reglerne i forordningen nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

DSB og Vestsjællands Lokalbåner A/S finder, at det er u hensigtsmæssigt at stille krav om at relevante dele af forordningen indarbejdes direkte i forretningsbetingelserne, idet der i så fald vil være risiko for, at passagererne ikke i tilstrækkeligt omfang bliver oplyst om deres rettigheder.

DSB og Vestsjællands Lokalbåner A/S har endvidere peget på, at forordningen hverken er kort eller enkel. At gøre udvalgte dele af forordningen til en del af forretningsbetingelserne vil gøre disse uoverskuelige og unødigt komplicerede for både kunder og personale.

Arriva Tog A/S har anført, at Arriva tilbyder langt bedre erstatningsvilkår for passagererne ved forsinkelser end minimumskravene i forordningen nr. 1371/ 2007. Arriva finder det derfor tilstrækkeligt at henvise til forordning nr. 1371/2007 i Arrivas forretningsbetingelser og kundeservicekoncept.

#### *Kommentarer*

Transportministeriet finder, at der er hensyn at tage til passagererne i den foreliggende sammenhæng.

Det er således lige så vigtigt for passagerne at kende skadeserstatningsreglerne for passagerne og deres bagage som i tilfældet med godstransport, hvor der i dag, som nævnt ovenfor, skal informeres om erstatning i forretningsbetingelserne.

Det følger i øvrigt af forordningen, at jernbanevirksomhederne (og stationsledere samt rejsearrangører), når de sælger billetter, skal oplyse de rejsende om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til forordningen, jf. forordningens artikel 29. Jernbanevirksomhederne vil således uanset lovudkastets forslag vedr. jernbanelovens § 12 skulle udarbejde en samlet fremstilling om de rejsendes rettigheder og forpligtelser i henhold til forordningen.

Det vil derfor næppe medføre afgørende vanskeligheder, at forretningsbetingelserne også indeholder regler herom. Derimod vil det af hensyn til passagererne være en fordel, at disse kan gøre sig bekendt hermed i forretningsbetingelserne, der skal være offentligt tilgængelige, og som typisk offentliggøres på jernbanevirksomhedens hjemmeside.

En samlet beskrivelse i forretningsbetingelserne vil desuden være på linje med ønsker, som fremgår af høringssvarene fra Handicaporganisationerne.

#### ***Lovudkastet § 1, nr. 9, vedr. jernbanelovens § 17, stk. 1.***

DSB har herudover fremsat synspunkter vedrørende lovudkastets § 1, nr. 9, om forsikringsdokumentation (*jernbanelovens § 17*). DSB finder, at det f.eks. ikke er nødvendigt med oversættelse af DSB's forsikringscertifikat.

#### *Kommentarer*

Efter lovudkastets § 1, nr. 9, foreslås, at transportministeren får mulighed for at fastsætte regler om, at der skal ske oversættelse af forsikringspolicer eller forsikringsdokumentationen mv.

Notat  
Journal T113-000025  
Dato 07.01.2009

Lovforslaget åbner således op for, at der som en mulighed kan stilles krav om oversættelse til dansk. Dette er muligvis ikke nødvendigt i alle tilfælde. Kravet om oversættelse til dansk vil blive fastsat således, at der kan foretages en konkret vurdering af behovet herfor i det enkelte tilfælde.

### **Lovudkastet § 1, nr. 10, vedr. jernbanelovens § 22, stk. 1.**

Danske Handicaporganisationer har anført, at Trafikstyrelsen efter organisationens opfattelse er forpligtet til at fastlægge det niveau, som evt. sanktioner forventes at ligge i *jernbanelovens § 22, stk. 1*.

#### *Kommentarer*

Efter forordningens artikel 32 fastsætte hver medlemsstat, hvilke sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i forordningen, og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes.

I forslaget vedr. jernbaneloven § 22, stk. 1, foreslås det, at den, der overtræder forordningen, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Efter § 22, stk. 3, kan straffen under skærpende omstændigheder stige til fængsel indtil 2 år.

Det er herefter op til domstolene at fastsætte den konkrete sanktion i det enkelte tilfælde.

### **Lovudkastet § 1, nr. 11, vedr. jernbanelovens § 24, stk. 2.**

Danske Handicaporganisationer, Forbrugerrådet, Vestsjællands Lokalbanel A/S, Arriva Tog A/S og DSB finder det ikke hensigtsmæssigt, at Jernbaneklagenævnet i forslaget vedr. *jernbanelovens § 24, stk. 2*, gøres til klageinstans vedrørende klager over passagerrettigheder og -forpligtelser.

Endvidere finder Forbrugerrådet, DSB og Arriva, at det private ankenævn, der er under oprettelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet i henhold til lov om forbrugerklager, burde behandle klager vedrørende passagerrettigheder i stedet for Jernbaneklagenævnet.

#### *Kommentarer*

Det er et krav efter artikel 27 i forordningen, at der skal være et privat klageorgan, idet jernbanevirksomhederne skal indføre en klageordning vedr. rettigheder og forpligtelser efter forordningen.

Efter artikel 30 i forordningen er det et krav, at der skal udpeges et eller flere uafhængige organer, som skal være ansvarlige for håndhævelsen af forordningen, og hvortil passageren kan klage over overtrædelse af forordningen.

Det følger derfor at forordningen, at der *både* skal være adgang til at rette henvendelse til jernbanevirksomhederne efter artikel 27 og klageadgang til et uafhængigt organ efter artikel 30.

Det private klagenævn, der er under oprettelse, kan derfor ikke erstatte det klageorgan, som medlemsstaterne har pligt til at oprette efter forordningens artikel 30.

Klageorganet efter artikel 30 skal desuden varetage andre opgaver end funktionen som klageorgan, idet det pågældende organ desuden skal være ansvarlig for håndhævelse af forordningen, og skal efter artikel 31 samarbejde med andre medlemslandes håndhævelsesorganer om beslutningsprincipper og praksis med bistand fra Kommissionen.

Transportministeriet er for så vidt enig i, at mulige klager efter forordningen er af en anden karakter end de andre afgørelser, der i dag kan indbringes for Jernbaneklagenævnet. Forordningen har fokus på passagerernes rettigheder og forekommer derfor umiddelbart mere forbrugerorienteret.

Der er dog samtidig tale om forhold, der kræver jernbanemæssig viden og erfaring. Transportministeriet finder derfor, at det er hensigtsmæssigt, at Jernbaneklagenævnet bliver klageinstans i forhold til forordningen.

#### ***Lovudkastet § 1, nr. 12, vedr. jernbanelovens § 24, stk. 4.***

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik har anført, at foreningen ikke har bemærkninger til den påtænkte tekst i *jernbanelovens § 24, stk. 4, 1. pkt.*, om klageadgangen til Klagenævnet for Udbud.

Organisationen finder dog, at det er uheldigt, at det anføres i bemærkningerne, at den efterfølgende kontraktindgåelse ikke er en afgørelse, og at denne derfor ikke vil kunne påklages til Klagenævnet for Udbud *eller andre instanser*. Organisationens har med hensyn til formuleringen "eller andre instanser" anført, at der evt. kunne blive tale om klage til f.eks. Konkurrencestyrelsen eller EU.

#### *Kommentarer*

Selvom der ikke er egentlig klageadgang til Konkurrencestyrelsen eller EU, har Transportministeriet tydeliggjort lovudkastet således, at det nu fremgår, at kontraktindgåelsen ikke er en afgørelse, der vil kunne påklages til Klagenævnet for Udbud, Transportministeriet eller anden administrativ klagemyndighed.

**Fra:** Henrik Nørgaard [hn@vlb.dk]

**Sendt:** 2. januar 2009 17:21

**Til:** TS Info

**Cc:** TS Annette Thorup; 'Rene'; 'Benny Esmann Jensen'; 'Rösli Gisselmann'; nmo@regionstog.dk; Tommy Frost (Movia)

**Emne:** Lovudkast i høring - forslag til lov om ændring af lov om jernbane

**Vedhæftede filer:** Udkast ændring af lov om jernbane feb 2009.pdf; Bilag 2 1371\_2007 EU.pdf; HØRING ekstern dec 2008.pdf

**Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
1304 København K**

Journal T113-000025

Under henvisning til høringsbrev dateret 3. december 2008 vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane skal Vestsjællands Lokalbanel A/S herved fremkomme med følgende bemærkninger:

Der henvises til listen med punkter under § 1 i notat af 21. november 2008.

**Ad nr. 1.**

Ingen bemærkninger.

**Ad nr. 2.**

Ingen bemærkninger.

**Ad nr. 3-6.**

Ingen bemærkninger

**Ad nr. 7.**

VL kan for så vidt angår dette punkt tilslutte sig det af DSB afgivne høringssvar, som vi har fået indsende i.

Vi er herunder enige i, at det vil være særdeles u hensigtsmæssigt og udtryk for en unødigt bureaukratisering at stille krav om, at dele af forordning 1371/2007 direkte indarbejdes i jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser ud fra en antagelse om, at der i modsat fald er risiko for, at passagererne ikke i tilstrækkeligt omfang bliver oplyst om deres rettigheder. Overskueligheden af forretningsbetingelserne vil i givet fald blive forringet, og risikoen for regelkrydsning vil være til stede.

I lighed med DSB har vi den opfattelse, at oplysningspligten over for passagererne på udmærket vis opfyldes via vore forretningsbetingelser i den nuværende form og med den løbende ajourføring, der sker af disse, og at det derfor bør være fuldt tilstrækkeligt, at jernbanevirksomhederne i deres forretningsbetingelser henviser til forordning 1371/2007 og herved vedkender sig deres ansvar i forhold til forordningen.

**Ad nr. 8.**

Ingen bemærkninger.

**Ad nr. 9.**

Ingen bemærkninger.

**Ad nr. 10.**

Ingen bemærkninger.

**Ad nr. 11.**

Det synes umiddelbart ikke hensigtsmæssigt, at Jernbaneklagenævnet gøres til ankeinstans vedrørende klager over passagerrettigheder og -forpligtelser.

**Ad nr. 12.**

Ingen bemærkninger.

**Ad nr. 13.**

Ingen bemærkninger.

-----  
Venlig hilsen

Henrik Nørgaard

**Vestsjællands Lokalbener A/S**

Jernbaneplads 6  
DK-4300 Holbæk  
Telefon +45 59 48 50 00  
Direkte +45 59 48 50 16  
Mobil +45 30 51 96 90  
E-mail hn@vlb.dk

---

**Fra:** TS Inge Høyer [mailto:inh@trafikstyrelsen.dk]

**Sendt:** 3. december 2008 14:31

**Til:** 3f@3f.dk; ae@aeraadet.dk; info@arriva.dk; lj@lollandsbanen.dk; dir-sek@bane.dk; bat@batkartellet.dk; trafik-jernbane@hk.dk; fje@danskeadvokater.dk; hoeringssger@danskeerhverv.dk; dj@djf.dk; dh@handicap.dk; pehe@di.dk; kontakt@kooperationen.dk; dch@dch.dk; transport@di.dk; dsbpost@dsb.dk; mnpetersen@s-tog.dsb.dk; dsbfirst@dsb.dk; dtl@dtl.dk; fbr@fbr.dk; nmo@hl-as.dk; lo@lo.dk; post@lokalbanen.dk; m@m.dk; mjba@mjba.dk; movia@moviatrafik.dk; noahtrafik@noah.dk; info@njba.dk; railion@railion.dk; trf@trf.dk; post@vlb.dk

**Emne:** Lovudkast i høring - forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Vedlagt fremsendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane med bilag samt høringsbrev.

Høringsfristen er 2. januar 2009.

Med venlig hilsen

Inge Høyer, Fuldmægtig

**Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger**

**The National Rail Authority**

Adelgade 13  
DK-1304 København K

Tlf.: +45 72267021

Fax: +45 33381439



e-mail: [inh@trafikstyrelsen.dk](mailto:inh@trafikstyrelsen.dk)

[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

<<Udkast ændring af lov om jernbane feb 2009.pdf>> <<Bilag 2 1371\_2007 EU.pdf>> <<HØRING ekstern  
dec 2008.pdf>>

## Trafikstyrelsen for jernbaner og færger

Adelgade 13  
1304 København K

(via e-mail til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk); [at@trafikstyrelsen.dk](mailto:at@trafikstyrelsen.dk))

Dato: 30. december 2008  
Deres ref.:  
Vores ref.: PEHE

### **Vedr.: Bemærkninger til lovudkast om ændring af lov om jernbane (passagerrettigheder mm.)**

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik takker for det fremsendte høringsmateriale, der omhandler forslag til ændringer i lov om jernbane i forbindelse med ikrafttræden af forordning 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Herudover foretages også enkelte andre rettelser uden forbindelse til ovennævnte forordning.

Vi har følgende bemærkninger til lovudkastet:

Punkt 1 omfatter en redaktionel ændring i lovens § 6, stk. 2 vedrørende lokomotivføreruddannelsen og refusionsordninger. I bemærkningerne angives, at ændringen relaterer til en ændring af refusionsordningen, således at hele refusionen udbetales, når en lokomotivfører er færdiguddannet, upåagtet at den uddannede er søgt over i andre erhverv. Dette følger på ønske fra erhvervet. Vi skal derfor hilse den påtænkte ændring af refusionsordningen velkommen.

Vi har ingen bemærkninger til punkterne 2 – 8, 10 og 13, der efter vores opfattelse skal ses som en logisk tydeliggørelse i forhold til forordningens bestemmelser.

I punkt 9 indføres en ny passus om oversættelse til dansk af forsikringsdokumentation. Vi har ingen indvendinger mod selve intentionen i ændringen, men finder tilføjelsen helt usammenhængende i forhold til den øvrige tekst i § 17, stk. 1.

Punkterne 11 og 12 skal ses i sammenhæng, og har i øvrigt ingen forbindelse til forordningen om passagerrettigheder, men indeholder derimod konkurrenceretlige aspekter.

Vedrørende punkt 11 forstår vi bemærkningerne således, at 1. punktum i § 24, stk. 2 ændres som anført. Dette har vi som sådan ingen bemærkninger til. Vi forudsætter dog, at 2. og 3. punktum fastholdes, således at en klagers retsstilling ikke reduceres.

Vi har i forbindelse med punkt 12 ingen indvendinger mod den påtænkte tekst i § 24, stk. 4, 1. punktum, om klageadgangen til Klagenævnet for Udbud. Vi finder dog, at punktets bemærk-

ningstekst er stærkt uheldig, idet der heri angives, at *"Den efterfølgende kontraktindgåelse er ikke en afgørelse, og denne vil derfor ikke kunne påklages til Klagenævnet for Udbud eller andre instanser"*. Med formuleringen *"..eller andre instanser"* indikeres, at der ikke er adgang til at klage til f.eks. Konkurrencestyrelsen eller i det EU-retslige system for eksempel i forbindelse med kontrakter, der konditionsmæssigt afviger fra udbudsgrundlaget mv. Denne tilsyneladende forringelse af en klagers retstilling, kan efter vores opfattelse ikke være hensigten med den ændrede bestemmelse. Vi finder derfor, at teksten i bemærkningerne bør tydeliggøres.

De ovenstående bemærkninger afgives også på vegne af DI Transport.

Med venlig hilsen

Per Henriksen  
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik  
Direkte: 33 77 46 72  
E-mail: pehc@di.dk



2. januar 2009

Til: Trafikstyrelsen  
E-mail: [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)  
Cc: [at@trafikstyrelsen.dk](mailto:at@trafikstyrelsen.dk)

Ang.: **Høring EU-forordning 1371/2007**

Hermed fremsendes Dansk Handicap Forbund/Bygge- og Trafikpolitisk Udvalgs høringssvar til ændring af Jernbaneloven i forbindelse med EU-forordning nr. 1371/2007 om togpassagerers rettigheder, herunder rettigheder for passagerer med handicap.

Dansk handicap Forbund tilslutter sig behov og bekymringer udtrykt i Danske Handicaporganisationers høringssvar, hvorfor nedenstående skal ses som et supplement hertil.

Dansk Handicap Forbund vil fokusere på 2 ting:

- ⊗ De mangelfulde standarder for tilgængelighed i den TSI PRM, som denne EU-forordning henviser til.
- ⊗ Vigtigheden af at sikre niveaufri adgang fra perron til tog.

\*\*\*\*\*

#### **TSI PRM**

Af dette link til forordningen fremgår bl.a. følgende:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:01:DA:HTML>

#### **Fysiske barrierer skal gradvis fjernes - men efter TSI'ens standarder**

11) "Jernbanevirksomheder og stationsledere bør gennem overensstemmelse med TSI (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet) for bevægelseshæmmede personer tage hensyn til handicappede og bevægelseshæmmede personers behov med henblik på i henhold til den gældende fællesskabsret vedrørende offentlige indkøb at sikre, at alle bygninger og alt rullende materiel i forbindelse med nyanskaffelser, nyopførelser eller omfattende renoveringer gøres tilgængelige ved gradvis at fjerne fysiske hindringer og funktionsmæssige begrænsninger."

Vi ser her, at manglen på implementering af dansk lovgivning på handicapområdet nu får den konsekvens, at ovenstående EU-direktiv (TSI PRM) vil blive lovgrundlaget for handicaptilgængelighed til tog i Danmark.

Dansk Handicap Forbund vil derfor benytte denne mulighed til igen at understrege, at standarderne for handicaptilgængelighed i TSI'en ikke vil kunne indfri vores behov, ønsker og forventninger til at kunne tage toget spontant og med størst mulig selvhjulpethed -

TSI'en har indbygget en alvorlig diskrimination af passagerer med kørestole, elkørestole og mini-crossere i forhold til adgang til tog og brug af handiptoilet mv., da målene er for små, ramperne alt for stejle, liften for kort, den tilladte vægt for kørestol med passager er max. 200 kg; krav som ikke er kompatible med FNs konvention om menneskerettigheder for mennesker med handicap (underskrevet af EU og Danmark d. 30. marts 2007).

TSI'ens standarder på handicapområdet er udtryk for absolut laveste fællesnævner, som har taget udgangspunkt i alt for små engelske og oldtyske standarder, som er overleverede gennem generationer, og som ikke vil kunne varetage en up-to-date tilgængelighed til tog for passagerer med handicap i de lande, hvor moderne kostbare hjælpemidler som fx el-kørestole bevilges og anvendes mere almindeligt til afhjælpning af et bevægehandicap.

\*\*\*\*\*

### **Spontanrejser og selvhjulpethed**

Det vigtigste for DHFs målgrupper af kørestolsbrugere og gangbesværede er lovfæstede rettigheder til dén form for tilgængelighed, der vil kunne give passagerer med handicap mulighed for at kunne tage toget spontant og med størst mulig frihed og uafhængighed.

### **Niveaufri adgang fra perron til tog**

Trinfri indstigning fra perron til tog er den optimale løsning for alle passagerer, dvs. at perronhøjden - som et minimum på de store/mest befærdede stationer - er den samme som gulvhøjde i lavtgulvstog (perronhøjde 55 cm over skinnehøjde).

Denne løsning er den absolut bedste og har stor betydning for såvel regularitet som for mulighed for spontankørsel og uafhængighed for passagerer med handicap.

At skulle bestige trin og trapper op til tog er for alle mennesker en langsommelig og mere eller mindre besværlig affære, og for passagerer med handicap endnu mere langsommeligt, forsinkende og assistance-krævende.

Som en overgang til målet med niveaufri adgang anbefales overvejelse af midlertidige løsninger med partielt hævede perronarealer kombineret med ramper eller lifte monteret på togene.

Eksempler på partielle perronforhøjelser fra andre lande:

Actually, in the United States, many PRM use these facilities. But because each stop only has one such facility (per direction), it can get crowded at times in the accessible compartment!



Graphic 1: fixed platform ramps (Dallas)

## One platform, two heights



photo Durlach

Graphic 2: One platform with two heights (Amsterdam and Utrecht, both metro/light rail vehicles)

## Ombordtagnings-grej

Ramper på tog anbefales på de strækninger, hvor højdeforskellene mellem perron og lavtgulvsvogn kan indfri en rampehældning på max. 6% (se undtagelse under afsnittet om ramper herunder).

Lifte - som kan overvinde en strækning forskellige perronhøjder - anbefales på de strækninger, hvor en rampe ikke vil kunne holde en hældning på max. 6%.

## Ramper

Ramper skal være monteret på toget og betjenes af ombord-personale

Bredde: 80 cm, helst 90 cm.

Rampens længde afhænger af højdeforskellen mellem perron og toggulvhøjde:

- ♣ Op til 10 cm højdeforskel fra perron til toggulv max. 10 % rampehældning.
- ♣ Over 10 cm højdeforskel fra perron til toggulv max. 6% rampehældning.

## Lifte

Lifte skal være monteret på toget og betjenes af ombord-personale

♣ Løftekapacitet: min. 300 kg, helst mere.

♣ Bredde: 80 cm, helst 90 cm.

♣ Længde: 140 cm, helst 150 cm af hensyn til el-kørestolsbrugere, mini-crossbrugere, el-kørestolsbrugere med respirator, m.fl.

## Monsterlifte

Togpassagerer med handicap er trætte af gammeldags stive løsninger og ydmygende pålæsninger på klodsede lifte, som er mandskabskrævende og teknisk og kommunikationsmæssigt sårbare.

DHF/BTPU tager afstand fra fremadrettede løsninger med de stationsbaserede monsterlifte, da denne løsning forhindrer spontankørsel og kræver 48 timers forvarsel, fordi andre end togets ombord-personale skal hidkaldes og kommunikeres med for assistance, også hver gang der er forsinkelser, osv. En kommunikation, som ofte glipper, og som medfører mange dårlige rejseoplevelser for passagerer med handicap.

Da nogle af stationsliftene ovenikøbet er for korte, udelukkes elkørestolsbrugere, minicross-brugere og el-kørestolsbrugere med respirator fra at kunne tage toget, hvilket selvfølgelig ikke er ok eller i overensstemmelse med FNs handicapkonvention.

## Udvidelse af assistance-tider

Passagerer med handicap skal kunne tage toget i samme tidsrum som alle andre togkunder. Det er derfor vigtigt at tage politisk initiativ til at udvide tidsrummet, hvor man kan få assistance til monsterliftene til det tidsrum, hvor der kører tog, så man som fx århusianer vil kunne tage toget til en koncert eller fodboldkamp i København uden at være tvunget til at påbegynde hjemrejsen stort set før koncerten er begyndt.

## Handleplaner

Da størstedelen af perronerne på det danske jernbanenet ikke fremstår med den europæiske standardhøjde på 55 cm, men med meget lave perronhøjder helt ned til 26 cm, vil vores forventning til spontanrejser og selvhjulpethed kræve politisk lydhørhed og handling i form af en tids- og budgetopfulgt handleplan med målet gradvist at skabe niveaufri adgang fra perron til tog på den ene togstrækning efter den anden.

Et eksempel kunne være Schweiz, hvor regeringen har optaget spontan-politikken som udgangspunkt for en bindende handicappolitik med lovgivning og handleplaner for togområdet - "The Federal Act on Equality for People with Disabilities" (EPDA, SR 151.3). Se til evt. inspiration websiten: [www.bav.admin.ch/mobile/index.html?lang=en](http://www.bav.admin.ch/mobile/index.html?lang=en)

I håb lydhørhed.

Med venlig hilsen  
p.u.v.

Lena Nielsen





## If you want to eat an elephant, take it in small bites



Små skridt har stor virkning, hvis retningen er rigtig -

Passagerer med handicap har de samme behov for uafhængig mobilitet som passagerer, der ikke har et handicap.

Frem for fortsat udbygning af særlige løsninger til passagerer med handicap, ønsker vi en ny strategi, som er baseret på spontan-tilgængelighed som den røde tråd, der i tanke og handling vil kunne give passagerer med handicap mulighed for kunne at tage toget spontant og med størst mulig selvhjulpethed.

For lavtgulvstog anbefales perrontilpasninger til trinfri adgang fra perron til tog, hvis nødvendigt kombineret med togmonterede ramper, der betjenes af lokofører eller ombordpersonale.

For højtgulvstog anbefales togmonterede kørestolslifte, der betjenes af lokofører eller ombordpersonale, og som dermed sikrer mulighed for spontankørsel.

**Stationslifte og 48 timers varsel er eksempler på særløsninger**



Stations-lifte er uværdige og umuliggør spontankørsel - Skanderborg Station



DSB har 20.000 assistancer om året til højtgulvstog som IC3 og IR4-tog. Det ufrivillige blikfang og frygten for at den nødvendige personhjælp ikke er til stede udgør en psykisk barriere, som er lige så begrænsende som de fysiske barrierer.





IR4-togs indgangsparti - Skodsborg Station

### Lifte monteret på toget giver mulighed for spontankørsel



### Eksempel fra USA

Lifte på højtgvstog i Chicago - [www.riconcorp.com](http://www.riconcorp.com)

Se også til inspiration [http://metrarail.com/ADA/ADA\\_Riders\\_Guide.pdf](http://metrarail.com/ADA/ADA_Riders_Guide.pdf)

og [www.access-board.gov/transit/html/vguide.htm](http://www.access-board.gov/transit/html/vguide.htm)

“Metra Diesel Line Service has at least one lift-equipped train car per train, and is identified by the “access” symbol. For the convenience of customers who are mobility limited, non-downtown platforms have accessible boarding areas where the lift-equipped train car will stop for boarding. When boarding at a downtown station, the conductor on the platform can advise which car is lift-equipped. Customers desiring to use the lift should place themselves at least five feet from the edge of the platform to allow for the full extension of the lift. The conductor will lower the lift and advise when it is safe to board. After a customer is positioned on the lift, the conductor will activate the lift, raising it from the station platform”. ...

\*\*\*\*\*

### Eksempel fra Schweiz

I Schweiz har regeringen optaget spontan-politikken som udgangspunkt for en bindende handicappolitik, lovgivning og handleplaner på transportområdet - “The Federal Act on Equality for People with Disabilities” (EPDA, SR 151.3) - se [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile)

Inden år 2023 skal passagerer med handicap tilbydes en spontan brug af den kollektive trafik. Det skal ske ved udskiftning af gammelt materiel til lavtgulvstog og ved tilpasning af perroner og infrastruktur efter et specielt handlingsprogram “EPDA implementation

project". Dog skal kundeinformation og billetautomater være tilpasset ved udgangen af 2013. (PS: Et interessant løsningsforslag for de gamle højtgulvstog er indkøb og tilkobling af en lavtgulvsvogn (som så vil give niveaufri adgang fra 55 cm perronerne).

Alle stationer og perroner skal opfylde PRM-lovgivningen.

Ved nybygning eller ombygning skal adgangen til og på stationer, alle perroner samt adgangen fra perroner til tog gøres spontant tilgængelige.

Eksisterende perroner skal tilpasses til niveaufri indstigning i tog inden 20 år. Som et minimum i form af en partiel tilpasning, så der på nogle meter opbygges en platform på perronen ud for standsningsstedet for togenes indgangsparti for kørestolsbrugere, m.fl.

I Schweiz betaler man en fast procentdel af udgifterne fordelt mellem regeringen, de regionale myndigheder (kantonerne), kommunerne og jernbaneselskaberne. Da loven er bindende, "we all have to do that" siger de - denne procedurer er også beskrevet i loven.



#### Eksempel fra Schweiz

For at kørestolsbrugere selvstændigt kan stige ind i toget udstyres tog med lavtgulvsvogne med et automatisk udskydeligt trinbræt (Klapp-bzw).

Herudover er opbygget en langsgående partiel perrontilpasning til den europæiske standard på 55 cm.

### Eksempel fra Schweiz

Sikkerhedszoner på perroner skal udføres taktil-visuelt, så passagerer med synshandicap og seende bemærker, hvor farezonen begynder.

De fleste hovedstationer vil blive udstyret med med taktile ledelinier og sikkerhedszoner inden for de næste få år. Handlekraften til at udstyre de resterende stationer med disse tiltag vil fortsætte som en del af det langsigtede program.



Se mere på fotogalleriet [www.bav.admin.ch/mobfile/01290/index.html?lang=de](http://www.bav.admin.ch/mobfile/01290/index.html?lang=de)  
<http://www.bav.admin.ch/mobile>

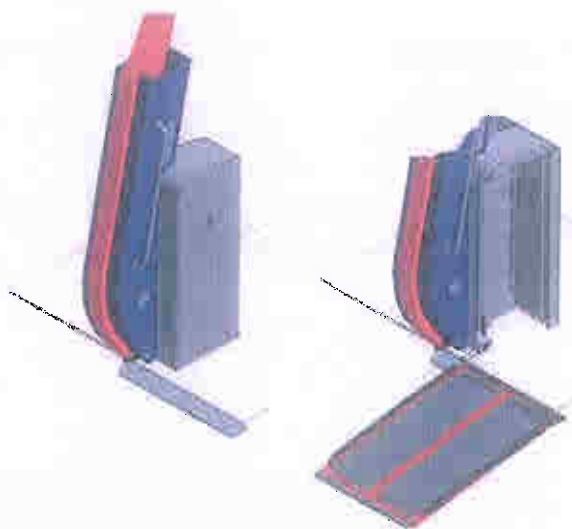


### Eksempel fra Tyskland - Hamborg

Partiel tilpasning til niveaufri adgang og standsningssted for passagerer med kørestol, barnevogn, m.fl.

### Eksempel fra Danmark

### DSE S-tog Handicaprampe



Eksempel på en lokoførerbetjent indbygget rampe til forcering af mindre højdeforskelle. Rampen foldes på langs og er ophængt i et kabinet i indgangsdøren.

<http://www.guldmann.com/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=2400&mode=thread&order=0&thold=0>  
<http://www.guldmann.dk>  
 > ramper til de nye S-tog i København



Flere eksempler på fuldt automatiske trinbræt og bridging plates til lavtgulvstog, som er kompatible med eksisterende togs teknik- og kontrolsystemer. Trinbræt og ramper overvinder luftgab fra dør til perron - [www.riconcorp.com](http://www.riconcorp.com)

LN  
10.04.07

Til  
Trafikstyrelsen,  
e-mail: info@trafikstyrelsen,  
c.c.: at@trafikstyrelsen.dk

Hvidovre, 17. december 2008  
Sag 08/1175 – Dok. 15456/08 /SL

## **Høring over lovudkast om ændring af lov om jernbane som følge af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepasagerers rettigheder og forpligtelser**

---

Danske Handicaporganisationer (DH) har modtaget høring over lovudkast om ændring af lov om jernbane som følge af den europæisk forordning og har følgende bemærkninger.

Vi finder det bekymrende, at lovforslaget i sine bemærkninger ikke indeholder en nærmere beskrivelse af, hvilke rettigheder, der fremtidigt gives til personer med handicap. Vi mener, at det vil styrke forståelsen, hvis ikke man blot henviser til den gældende forordning. Bestemmelserne bør indarbejdes direkte i de love, der regulerer området. Det vil gøre det muligt for myndigheder og borgere at anvende internationale forpligtelser som primære retskilder ved implementeringen, klager m.v.. Der er et stort behov for at klargøre forventningerne.

Det samme gør sig gældende vedrørende de europæiske standarder, TSI, der er nævnt i forordningen. Det er vigtigt at sikre, at alle aktører er 100 % klar over, hvad de skal levere i fremtiden, når der skal være jernbaner til alle. Derfor skal de tydeliggøres i lovgivningen.

Vi så tilsvarende gerne, at Trafikstyrelsen tydeligt forklarer, ikke blot hvilke rettigheder personer med handicap fremtidigt har, men også, hvordan styrelsen forventer disse rettigheder minimumsimplementeret hos de enkelte selskaber. Det er vores vurdering, at hvis ikke man gør det, risikerer man en alt for tilfældig fortolkning og implementering hos de enkelte selskaber i forhold til indretning af tog og stationer og ikke mindst i forhold til tilrettelæggelse af tilgængelig kommunikation til/fra borgere med handicap.

Det er vigtigt, at personer med handicap kan forvente et vist niveau hos alle selskaber. Vi mener i øvrigt, at styrelsen er forpligtet til dette, bl.a. jf. præambelen i forordningen.

Det er afgørende, at styrelsen understreger, hvilke forpligtelser aktørerne skal efterleve i forbindelse med tilgængelig kommunikation til personer med handicap. Det gælder i forhold til blinde og svagsynede, ordblinde, udviklingshæmmede, personer med nedsat håndfunktion osv.. Det nytter ikke noget endnu en gang at lade det være op til selskaberne selv at sikre tilgængelighed til kommunikation og IT-systemer. Det samme gør sig i øvrigt gældende i forhold til forskellige former for betalingsterminaler mv..

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis styrelsen forpligtes til at offentliggøre indberettede forretningsbestemmelser på styrelsens hjemmeside, så personer med handicap kan se, hvilke rettigheder og andre vilkår der gælder for rejse med de forskellige selskaber på jernbanenetet.

Det vil i den forbindelse være vigtigt at få understreget, at når det gælder erstatning i forbindelse med aflyst/afbrudt rejse, skal der gælde nogle særlige vilkår for personer med handicap, der ikke nødvendigvis vil blive kompenseret via de fastsatte regler. De vil ofte være omfattet af ekstra udgifter som følge af aftaler med aflysning af f.eks. individuel handicapkørsel. Det er ikke rimeligt, at de selv skal afholde disse udgifter, hvis årsagen til udgiften skyldes vilkår hos jernbaneoperatøren.

Det vil også være på sin plads at fastslå, at kompensationsprincippet skal gælde således, at personer med handicap med behov for ledsagelse under/efter rejsen, ikke selv skal betale en merudgift ved at medtage en nødvendig ledsager. Udgiften til den nødvendige ledsager skal betales af alle rejsende solidarisk ved at hæve prisen på den enkelte billet med et ganske lille beløb.

Det vil også være hensigtsmæssigt, hvis styrelsen fastslår under hvilke sjældne omstændigheder, det kan komme på tale at afvise en person med et handicap i forbindelse med en rejse. Det skal dog understreges, at vi ikke umiddelbart kan se nogen rimelig begrundelse til at kunne afvise pga. handicap.

Vi finder det også underligt, at styrelsen ikke forholder sig til spørgsmålet om, hvordan de vil håndtere rettighedernes implementering i forhold til allerede udliciterede opgaver vedrørende adgang til at rejse med tog. Det er ikke vores vurdering, at alle aftaler med operatører er helt klar til det nye niveau.

Vi finder det fortsat ganske urimeligt, at man kan arbejde med en bestillingstid på 48 timer, når personer med handicap skal ud at rejse med et almindeligt tog. Det er betingelser, der ikke gælder for andre mennesker. Det er heldigvis ikke noget, vi ser alle steder. Vi har fuld forståelse for, at der i forbindelse med utilgængelige stationer og tog kan være behov for ekstra tid til forberedelse, men generelt at tage udgangspunkt i laveste fællesnævner er helt uacceptabelt. Her mener vi, at styrelsen bør fastsætte nogle væsentligt lavere grænser.

Vi finder også, at det er i strid med enhver form for personlig og organisatorisk planlægning at forlange, at personer med handicap skal være til stede i forbindelse med rejse med tog op



til 60 minutter før afgang. Det er ulogisk. Det vil oftest være således, at et tog ankommer til stationen på et bestemt tidspunkt og kun holder i ganske få minutter. Derfor er det unødvendigt og urimeligt, at en person med behov for assistance skal "spilde" sin egen og personalets tid.

Det er vores vurdering, at det er u hensigtsmæssigt at placere adgangen til at behandle klager vedrørende overtrædelse af disse regler i Jernbaneklagenævnet, jf. § 24. Her vil man ikke have de fornødne forudsætninger for at kunne vurdere en evt. klage vedrørende overtrædelse af rettigheder for personer med handicap. Det kræver nogle særlige forudsætninger – bl.a. en stor viden om og forståelse for de problemstillinger, personer med handicap møder i forbindelse med deres deltagelse i samfundslivet. Det vil være mere hensigtsmæssigt, hvis denne klageadgang placeres i et klageorgan, der allerede har kompetence til at behandle spørgsmål om krænkelse af rettigheder for personer med handicap. Det kunne f.eks. være klageorganet vedrørende ligebehandling på beskæftigelsesområdet. Hvis man placerer ansvaret for behandlingen af klager vedrørende handicap i Jernbaneklagenævnet, vil man fortsætte med at skabe forskellige klagenævne med begrænsede muligheder for at tage kvalificeret stilling til spørgsmål om krænkelse pga. handicap.

I forlængelse af dette kan vi ikke se, på hvilket niveau styrelsen forventer at evt. sanktioner skal ligge. Det mener vi, at styrelsen er forpligtet til at fastlægge jf. forordningen.

Det skal i øvrigt endnu engang fastslås, at DH ikke finder, at de europæiske standarder (TSI) lever helt op til de behov, personer med handicap har i forhold til at kunne komme til/fra og ind i/ud af tog.

Afsluttende skal det understreges, at vi er særdeles tilfredse med, at rettigheder for personer med handicap i forbindelse med rejse med tog bliver stadfæstet i dansk lovgivning. Ligesom vi er meget tilfredse med, at der ikke lægges op til at udsætte implementeringen af de nye rettigheder for personer med handicap. Det er vigtigt, at alle personer får lige muligheder til at benytte det internationale og nationale jernbanelinje.

Hvis der er behov for yderligere bemærkninger opfordres styrelsen til at tage kontakt til politisk konsulent vedrørende tilgængelighed og hjælpemidler – Carsten Graversen – på telefon 36 38 85 14.

Med venlig hilsen



Stig Langvad  
Formand

Trafikstyrelsen  
Att. Chefkonsulent Annette Thorup  
Adelgade 13  
1304 København K

## **DSB's svar på Trafikstyrelsens høring over forslag til udkast til lov om ændring af lov om jernbane**

Trafikstyrelsen har ved brev af 3. december 2008 anmodet om bemærkninger til forslag til udkast til lov om ændring af lov om jernbane.

DSB har følgende bemærkninger:

### **Ad 1.**

DSB har noteret sig den ændring der er foreslået med hensyn til ændring af betalingsordningen for lokomotivføreruddannelsen og har ingen bemærkninger hertil.

### **Ad 7.**

Det fremgår af lovforslaget, at jernbanevirksomheders forretningsbetingelser fremover ikke blot skal angive virksomhedens regler om befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer, men også reglerne i forordning 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser og om erstatning i forbindelse med national godstransport.

DSB har i dag Forretningsbetingelser, der oplyser kunder om deres rettigheder og forpligtelse ved rejse med DSB. Forretningsbetingelserne er udarbejdet ud fra det princip, at de skal være dækkende, kortfattede og enkle og ikke give anledning til unødigt misforståelse i forholdet mellem kunde og DSB.

I det omfang retsforholdet mellem DSB og kunderne er udtømmende dækket af lovgivning, er bestemmelser fra selve lovgivningen ikke indarbejdet i DSB's forretningsbetingelser. DSB vedkender sig i den sammenhæng sit ansvar til at følge gældende lovgivning på det pågældende område, herunder fx. i erstatningsspørgsmål ikke mindst Jernbaneloven og erstatningsansvarsloven.

Disse forretningsbetingelser har nu fungeret i snart 9 år og har efter DSB's opfattelse til fulde levet op til forventningerne om at være et nyttigt redskab for såvel kunder som personale. Forretningsbetingelsernes format har heller ikke givet anledning til kritik fra eksempelvis Forbrugerombudsmand eller Forbrugerrådet.

Forordning 1371/2007 er efter DSB's opfattelse hverken kort eller enkel. At gøre udvalgte dele af forordningen til en indholdsmæssig del af forretningsbetingelserne vil gøre forretningsbetingelserne både uoverskuelige og unødigt komplicerede for både kunder og personale.

## **Koncernsekretariat & Jura**

22. december 2008

DSB  
Koncernsekretariat & Jura  
Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Telefon 33 54 49 30  
Lokal 44930  
Mobil 24 68 49 30  
[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

Afsender Vibeke Richter  
Deres dato 03.12.2008  
Journalnr. Ab 900



I den forbindelse bemærkes det, at det er DSB's vurdering, at der ved indarbejdelse af enkelte eller flere bestemmelser fra forordningen i forretningsbetingelserne vil opstå risiko for regelkrydsning og i relation til samarbejdet med andre nationale og internationale jernbanevirksomheder kan det blive ganske uklart hvilke regler, der faktisk skal finde anvendelse på en konkret sag.

Side 2/3

22.12.2008

Specielt for så vidt angår erstatningsregler vil der med forordning 1371/2007 opstå den situation, hvor danske regler og forordningens regler skal holdes op mod hinanden med henblik på at vurdere hvilket regelsæt, der i den konkrete sammenhæng er det mest fordelagtige for kunden.

DSB har herudover eksempelvis påtaget sig et mere vidtgående ansvar for så vidt angår konsekvenser af forsinkelser, og de vil selvfølgelig være at finde i DSB's forretningsbetingelser, både fordi det er forholdsvis enkelt og indebærer rettigheder, der ligger ud over forordningen, og har praktisk værdi i dagligdagen for DSB's kunder. Det har erstatningsansvarsreglerne ikke.

Det er DSB's vurdering, at det, eftersom forordningen er umiddelbart anvendelig i dansk ret, bør være fuldt ud tilstrækkeligt, at jernbanevirksomheder i deres forretningsbetingelser henviser til forordningen herunder vedkender sig deres ansvar i forhold til forordningen. DSB forventer på den baggrund blot at henvise til forordningen i sine forretningsbetingelser.

#### **Ad 8.**

Bortfald af kravet om at jernbanevirksomheders forretningsbetingelser skal være til salg for publikum på jernbanestationer, giver ikke DSB anledning til yderligere bemærkninger.

#### **Ad 9.**

DSB har tidligere til Trafikstyrelsen fremsendt et forsikringscertifikat fra forsikringsmægleren Willis, som bekræfter at DSB har etableret den lovpligtige ansvarsforsikring og har løbende udbygget dette certifikat med Trafikstyrelsens ønsker og dette har medført en accept af at policen blev fremsendt på engelsk.

DSB indhenter sine forsikringer i et internationalt forsikringsmarked og det er indtil videre DSB's oplevelse, at det ikke er muligt at få udenlandske forsikringsselskaber til at fremsende policer på dansk. DSB har tidligere undersøgt muligheden for at få oversat policen hos egen forsikringsmægler, der har afvist denne opgave, idet mægleren ikke selv har en ansvarsforsikring med en sum der er stor nok til at hæfte for de summer som fremgår af policen og som DSB selvfølgelig vil kunne videreføre til Willis hvis vi bliver gjort ansvarlige for en skade som følge af en fejloversættelse.

Som alternativ kan DSB foreslå, at Trafikstyrelsen selv udarbejder et formular til forsikringscertifikat i hvilket dækningskravet specificeres og jernbanevirksomhederne herefter kan få forsikringsmæglerne til at skrive under til bekræftelse af, at jernbanevirksomhederne opfylder kravene. På den måde sikres, at der ikke opstår tvivl om hvorvidt der er undtagelser i policen som begrænser virksomhedens objektive ansvar jf. Lov om jernbane.

**Ad 11.**

Det er DSB's vurdering at det ikke er hensigtsmæssigt, at klageordningen vedrørende passagerrettigheder henlægges i Jernbaneklagenævnets regi. For det første er Jernbaneklagenævnet efter sin sammensætning og nuværende opgaver ikke oplagt som klagenævn i denne sammenhæng. For det andet er passagerklager antageligvis omfattet af lov om forbrugerklager, hvorfor det foreslås, at klageordningen henlægges til et af forbrugerstyrelsen godkendt privat klagenævn. Et sådant er på jernbaneområdet aktuelt under etablering.

**Ad 12.**

Præciseringen i § 24, stk. 4, 1. pkt. af at det er beslutning om valg af tilbudgiver, der kan indbringes af klagenævnet for udbud og ikke den efterfølgende kontraktindgåelse, giver ikke anledning til bemærkninger.

**Ad 13.**

Bemyndigelsen til Transportministeren i § 26 til også at fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter til opfyldelse af EU-regler i dansk ret giver ej heller anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Vibeke Richter

## TS Annette Thorup

---

**Fra:** Britta Indraccolo [Britta.Indraccolo@arriva.dk]

**Sendt:** 6. januar 2009 13:09

**Til:** TS Annette Thorup

**Cc:** Ivan Skødt Andersen; Jens Thousgaard; Steen Thyregod; Martin Møller

**Emne:** Høringssvar vedrørende passagerrettigheder til "Lov om ændring af lov om jernbane"

Kære Annette Thorup

Arriva fremsender hermed høringssvar til lovudkast vedr. ændring af lov om jernbane jf. mail af 3. december 2008.

### Ad. 7

Arrivas Kundeservicekoncept og Forretningsbetingelser beskriver enkelt og dækkende de rettigheder og forpligtelser passageren er omfattet af i forbindelse med rejse i Arrivas tog. Kundeservicekonceptet er udformet i et sprog, som er forståeligt for såvel passagerer som medarbejdere med henblik på at have et entydigt udgangspunkt i dialogen mellem togoperatør og kunde. Arrivas Kundeservicekoncept og Forretningsbetingelser, som revideres årligt, er godkendt af Trafikstyrelsen.

Arriva tilbyder langt bedre erstatningsvilkår for passagererne ved forsinkelser end minimumskravene i forordning 1371/2007. I Arrivas Kundeservicekoncept og Forretningsbetingelser er ordningen kort beskrevet, og der henvises til såvel brochuremateriale som til Arrivas hjemmeside, hvor reglerne er detaljeret gennemgået.

Arriva har blandt andet anvendt denne fleksibilitet til to gange i de forgangne to år at øge kravet til egen kørsel og tilbyde bedre vilkår ved forsinkelser uden at skulle gennem en ny godkendelsesproces af Arrivas Kundeservicekonceptet og Forretningsbetingelser. Denne metode er velfungerende og hensigtsmæssig i forhold til ønsket om at kommunikere enkelt med passagererne, og samtidig give passagerer mulighed for at orientere sig om specifikke emner i særlige udgivelser og på Arrivas hjemmeside.

Ud fra denne erfaring finder Arriva det tilstrækkeligt at henvise til forordning 1371/2007 i Arrivas Kundeservicekoncept og Forretningsbetingelser og fortsætte praksis som hidtil.

### Ad. 8

Arriva stiller gratis Arrivas Kundeservicekoncept og Forretningsbetingelser til rådighed for passagererne på Arrivas hjemmeside, ligesom de kan rekvireres gratis på Arrivas salgssteder. Punktet giver derfor ikke anledning til bemærkninger fra Arriva.

### Ad. 11

Klager i forbindelse med passagerrettigheder er omfattet af lov om forbrugerklager, og Arriva finder det derfor ikke hensigtsmæssigt at disse klager behandles i Jernbaneklagenævnet. Ankenævn for kollektiv trafik, herunder jernbanetransport, som er godkendt af Forbrugerstyrelsen, er under oprettelse i samarbejde med øvrige trafikskaber og i dette regi er det oplagt at behandle klagesager om passagerrettigheder.

Med venlig hilsen/Best regards

**Britta Indraccolo**

Salgs- og marketingkoordinator / Sales & Marketing Coordinator

Arriva Tog

Drewsensvej 1

DK – 8600 Silkeborg

Danmark

Tel.: +45 7230 2795

Mobil: +45 2535 6454

Fax.: +45 7230 2839  
E-mail: [britta.indraccolo@arriva.dk](mailto:britta.indraccolo@arriva.dk)

## TS Annette Thorup

---

**Fra:** Anette Høyrup [ah@fbr.dk]

**Sendt:** 5. januar 2009 14:07

**Til:** TS Info

**Cc:** TS Annette Thorup

**Emne:** Forbrugerrådets bemærkninger til lov om ændring af lov om jernbane

**docId:** <http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK780907>

**SJ:** -1

Til Trafikstyrelsen,

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 3. december 2008, jeres j.nr. T113-000025, skal Forbrugerrådet hermed afgive sine bemærkninger:

Forbrugerrådet har sammen med brancheorganisationerne for den kollektive trafik i Danmark oprettet et privat ankenævn, som forventes endeligt godkendt i løbet af januar 2009 af Økonomi- og Erhvervsministeren i henhold til lov om forbrugerklager. Forbrugerrådet finder det derfor mest hensigtsmæssigt, at klager vedrørende passagerrettigheder henlægges under det ny ankenævn og ikke under Jernbaneklagenævnet, som foreslået i lovændringen.

Forbrugerrådet har ikke forholdt sig til høringens øvrige indhold.

**Med venlig hilsen**

**Anette Høyrup**

Jurist

Forbrugerrådet / Danish Consumer Council

Fiolstræde 17, Postboks 2188  
1017 København K, Denmark

+45 7741 7738 / direkte

+45 2715 7432 / mobil

Forbrugerrådet er en uafhængig forbrugerorganisation, der varetager alle forbrugeres interesser overfor erhvervsliv og myndigheder. Forbrugerrådet er en paraplyorganisation, som består landsdækkende organisationer, lokale forbrugergrupper og personlige medlemmer. Forbrugerrådet udgiver Danmarks førende forbrugermagasin Tænk.  
[www.fbr.dk](http://www.fbr.dk) / [www.taenk.dk](http://www.taenk.dk)