



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 3.3.2004
KOM(2004) 143 slutlig

2004/0049 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

Det här förslaget innehåller en uppsättning regler som är avsedda att stärka och förbättra internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter. Förslaget bygger på vitboken ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”¹ i vilken kommissionen framhåller att det, oberoende av transportsättet, är nödvändigt att placera användarna i centrum för transportpolitiken. Även i sitt meddelande ”Mot ett integrerat europeiskt järnvägsområde”² konstaterade kommissionen att det behövs gemenskapsåtgärder på detta område. Med utgångspunkt i en undersökning³, som genomförts för kommissionens räkning för att bedöma den nuvarande och potentiella marknaden för internationell persontrafik på järnväg, påtalades i detta meddelande många brister i kvaliteten på de tjänster som erbjuds internationella tågresenärer.

Att det behövs ett bättre skydd för internationella tågresenärer framgår också av de klagomål som kommissionen får från europeiska medborgare om den bristfälliga kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls inom den internationella järnvägstrafiken. Det finns brister på en rad olika områden, t.ex. när det gäller information om tidtabeller, biljettpriser, förseningar och trafikavbrott, när det gäller renhållningen på tågen och det faktum att vagnar och plattformar är svårtillgängliga för funktionshindrade personer.

Med det här förslaget försöker kommissionen också bemöta de farhågor rörande den internationella järnvägstrafikens kvalitet och kvantitet som kommer till uttryck i skriftliga och muntliga frågor från Europaparlamentets ledamöter⁴.

I kommissionens strategi för konsumentpolitik 2002–2006⁵ framhålls att det finns ett behov av bättre konsumentskydd för internationella tågresenärer, särskilt med tanke på att persontrafiken på järnväg ofta inte omfattas av EU:s konsumentskyddslagstiftning.

Det gällande fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 omfattar enhetliga regler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV-bihaget). Dessa bestämmelser har antagits gemensamt av de stater som är medlemmar i den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). För närvarande är 41 stater medlemmar i OTIF. Samtliga EU-medlemsstater och de anslutningsländer som har järnvägar är medlemmar i OTIF. Estland är det enda undantaget. OTIF har utarbetat ett enhetligt regelverk som gäller för befordran av resande, resgods och gods inom den

¹ KOM(2001) 370, 12.9.2001. Den fullständiga texten finns på följande adress: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html.

² Kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet, KOM(2002) 18 slutlig, 23.1.2002. Den fullständiga texten finns på följande adress: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/newpack/np_en.htm. Observera att texten till detta samrådsdokument samt länkar till de EU-rättsakter som nämns där återfinns på webbplatsen för enheten ”Järnvägstransporter och driftskompatibilitet mellan järnvägar” på följande adress: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_en.html.

³ ”Developing EU (International) Rail Passenger Transport: Assessment of the actual and potential market for international rail passenger services”, OGM, Bryssel, februari 2002. Denna rapport omfattar en översikt över de problem som de internationella tågresenärerna ställs inför när de reser med tåg. Den fullständiga texten finns på följande adress: <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/library/ogm-report.pdf>.

⁴ Det är inte möjligt att i detta samrådsdokument tillhandahålla en fullständig förteckning över dessa frågor och kommissionens svar. Ett exempel finns emellertid i EGT C 172 E, 18.7.2002, s. 80: <http://europa.eu.int/eur-lex/en/oj/2002/ce17220020718en.html>.

⁵ KOM(2002) 208 slutlig, 7.5.2002, se: http://europa.eu.int/comm/consumers/policy/intro/intro_en.html

internationella järnvägstrafiken. COTIF ändrades genom Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999. Kommissionen lade nyligen fram ett förslag till avtal om Europeiska gemenskapens anslutning till COTIF⁶. Gemenskapens anslutning blir möjlig så snart Vilniusprotokollet har trätt i kraft, vilket sker när det ratificerats av minst två tredjedelar av de parter som undertecknat fördraget, troligen under 2005.

Befordringsskyldigheten har utgått i den nya COTIF. Resenärernas rättigheter regleras i ett enda avtal och detta kommer i viss mån att grundas på ett frivilligt samarbete mellan järnvägsföretagen. Vid bedömning av de rättigheter som följer av COTIF har kommissionen utgått från den reviderade versionen. Det här förslaget till förordning omfattar många rättigheter för resenärer som inte ingår i COTIF. Så är exempelvis fallet när det gäller information som skall lämnas till resenärerna, tillgången till biljetter, ersättning för följdskador, rättigheter för funktionshindrade personer, säkerhetsåtgärder och handläggning av klagomål. När det gäller ansvarigheten för resenärer som dödas eller skadas går förslaget längre än COTIF och syftet är att reglerna för järnvägstrafiken skall anpassas till reglerna inom flyget. Förslaget går också längre när det gäller ansvarighet och ersättning för förseningar och inställd trafik. Medan CIV i detta fall ger resenärerna rätt till ersättning för logi och för att underrätta berörda personer kommer förordningen också att ge resenärerna rätt till ekonomisk ersättning. Genom förslaget fastställs en skyldighet för järnvägsföretag att samarbeta för att garantera att samordnade biljetter och samordnad trafikinformation tillhandahålls.

En förordning har ansetts vara det lämpligaste sättet att få till stånd enhetliga och fungerande bestämmelser om internationella tågresenärers rättigheter.

Det är viktigt att förbättra resenärernas rättigheter för att främja järnvägstrafiken och därmed bidra till uppnåendet av ett av de viktigaste målen för den gemensamma transportpolitiken: att fram till 2010 bibehålla och om möjligt öka järnvägstrafikens andel av transporterna jämfört med 1998 års nivåer (6,2 %⁷). I absoluta termer betyder detta att persontrafiken på järnväg måste öka avsevärt: från 287 miljarder passagerarkilometer (pkm) 1998 till uppemot 327 miljarder pkm, enligt de prognoser som baseras på den förväntade utvecklingen, eller rent av till 400 miljarder pkm i ett optimistiskt scenario för järnvägstrafiken. Den sistnämnda siffran motsvarar en ökning på nästan 40 % av persontrafiken på järnväg, även om dess andel av den totala trafiken är relativt blygsam och inte uppgår till mer än 6,7 %. I den ovannämnda undersökningen uppskattades den internationella järnvägstrafiken svara för omkring 10–15 % av järnvägsföretagens omsättning. I undersökningen nämndes också att den internationella persontrafiken på järnväg har en enorm utvecklingspotential, eftersom antalet utrikes resor väntas öka markant till följd av befolkningsstrukturens utveckling i Europa. Äldre personer är mer benägna att resa med tåg, eftersom det är både bekvämare och enklare än med bil, buss eller flyg.

Samråd

I oktober 2002 offentliggjorde kommissionen ett samrådsdokument⁸ med en översikt över de viktigaste problemen och frågorna som borde behandlas på gemenskapsnivå. De frågor som

⁶ KOM (2003) 696 slutlig, 17.11.2003.

⁷ ”Energy and Transport in figures”, 2003 års utgåva, tabell 3.5.2, se http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/lists/transport.html#top

⁸ Samrådsdokument om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter, se: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/initiative_en.htm. Även reaktionerna och svaren på samrådsdokumentet återfinns på denna webbplats.

tas upp i detta dokument avser de allmänna bestämmelserna och villkoren för den internationella persontrafiken på järnväg, resenärernas rättigheter före, under och efter resan samt deras skyldigheter när de reser med internationella tåg. Dokumentet diskuterades vid en utfrågning⁹ i november 2002 där de viktigaste berörda parterna deltog, t.ex. järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, resenärs- och konsumentorganisationer och företrädare för medlemsstaterna. De uttalade sig om de frågor som tagits upp i samrådsdokumentet och deras svar har beaktats vid utarbetandet av detta förslag.

Konsumentorganisationer, företrädare för europeiska resenärsorganisationer och flertalet medlemsstater stödde idén om gemenskapslagstiftning, medan järnvägsföretagen och, i viss mån, infrastrukturförvaltarna motsatte sig denna idé. Järnvägsföretagen, som företrädades av CER (Community of European Railways) hänvisade till de åtgärder som de vidtagit för att utarbeta en passagerarstadga för att på frivillig basis förbättra resenärernas rättigheter.

Kommissionen välkomnade CER:s strävan att förbättra kvaliteten på både den nationella och internationella järnvägstrafiken och framhöll att en stadga om resenärers rättigheter kan komma att få en långt större räckvidd än åtgärder som vidtas på gemenskapsnivå, eftersom dessa kommer att begränsas till den internationella persontrafiken. För att resenärerna verkligen skall kunna hävda sina rättigheter bör emellertid vissa frågor som väcks i samrådsdokumentet, t.ex. järnvägsföretagens ansvarighet, ersättning vid förseningar och inställd trafik och tillgång till datoriserade bokningssystem bli föremål för lagstiftning snarare än frivilliga åtgärder från järnvägsföretagens sida.

En undersökning, som främst handlar om ersättning vid förseningar¹⁰ och som presenterades för berörda parter i juni 2003, visar tydligt att järnvägsföretagens kostnader endast skulle öka marginellt om ett ersättningssystem infördes. Enligt en grov uppskattning skulle kostnaderna uppgå till mindre än 1 % av järnvägsföretagens omsättning för den internationella trafiken. Fördelarna med ett ersättningssystem är svåra att kvantifiera, eftersom det saknas tillförlitliga data. Det är också svårt att kvantifiera effekterna av förbättrad kvalitet. Kostnaderna i samband med förseningar och inställd trafik är troligen lika stora som kostnaderna för införandet av ett ersättningssystem, eller till och med större, eftersom man även måste beakta kostnaderna för extra personal, övertid och rullande materiel. Införandet av ett ersättningssystem skulle därför utgöra ytterligare ett incitament för järnvägsföretagen att förbättra sina kvalitetsnormer.

Rättslig grund

Förslagets rättsliga grund anges uttryckligen i artikel 71 i fördraget, som omfattas av medbeslutandeförfarandet.

Syfte och tillämpningsområde

Syftet med förslaget är att fastställa rättigheter och skyldigheter för internationella tågresenärer och därigenom öka den internationella persontrafikens effektivitet och göra den attraktivare. Förslaget omfattar bestämmelser om minimikrav på den information som skall

⁹ En rapport från utfrågningen av den 15 november 2002 finns tillgänglig på engelska, franska och tyska, se http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/initiative_en.htm. En första förberedande utfrågning anordnades i oktober 2001. Rapporten från denna utfrågning återfinns på samma Internetadress.

¹⁰ Landwell-rapporten: "Etude sur les systemes de penalites dans le domaine ferroviaire", 14 februari 2003.

lämnas till resenärerna före, under och efter resan; avtalsvillkor; järnvägsföretagens ansvarighet i händelse av olyckor, förseningar eller inställd trafik; villkoren för assistans till funktionshindrade personer och villkoren för järnvägsföretagens samarbete för att uppnå förordningens mål.

I förslaget fastställs också resenärernas skyldigheter, t.ex. skyldigheten att köpa en biljett och att inte bete sig på ett sätt som kan störa tågpersonalen eller andra resenärer.

Särskilda bestämmelser

Kapitel 1 – Allmänna bestämmelser

Artikel 1

I den här artikeln anges förordningens syfte och tillämpningsområde.

Artikel 2

I den här artikeln definieras olika termer och begrepp.

Kapitel 2 – Information och biljetter

Artikel 3

I den här artikeln fastställs att resenärer har rätt att erhålla information. I bilagan görs en uppdelning i information före, under och efter resan. I artikeln regleras vad denna information skall omfatta och i vilken form den skall presenteras.

Artikel 4

Artikel 4.1 handlar om transportavtalet och dess bevisvärde. Artikel 4.2 gäller utfärdandet av biljetter och den information som skall finnas på biljetten. Enligt artikel 4.3 skall resenären ha rätt att överlåta en biljett som utfärdats i hans eller hennes namn till en annan person. Syftet med artikel 4.4 är att ta hänsyn till biljettsystemens utveckling, t.ex. elektroniska biljetter.

Artikel 5

Den här artikeln motsvarar artikel 3 i förordning 2299/89 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem. Det är mycket viktigt att garantera tillgången till dessa system för att garantera icke-diskriminerande tillgång och slå vakt om kundintressena.

Artikel 6

I den här artikeln fastställs att resenärer har rätt att köpa en samordnad biljett som gäller för hela den internationella resan. För att denna rättighet skall kunna garanteras måste järnvägsföretagen vara skyldiga att samarbeta. Samarbetet är ett sätt för järnvägsföretagen att underlätta den internationella järnvägstrafiken. Artikel 6.3 gäller distributionskanaler för internationella tågbiljetter. I artikeln fastställs också under vilka omständigheter resenärer skall ha rätt att köpa biljetten på tåget.

Kapitel 3 – Järnvägsföretagets ansvarighet

Artikel 7

I den här artikeln regleras järnvägsföretagets ansvarighet om resenärer dödas eller skadas. Järnvägsföretaget är ansvarigt om olyckan inträffar medan resenären befinner sig på tåget eller i samband med på- eller avstigning. Järnvägsföretaget är i detta avseende också ansvarigt för infrastrukturförvaltaren.

Enligt artikel 7.2 är järnvägsföretaget skyldigt att ha en försäkring på ett visst belopp. Motsvarande regler på flygets området återfinns i artikel 3.2 i förordning 889/2002¹¹.

Artikel 8

Den här artikeln handlar om järnvägsföretagets ansvarighet för handresgods i händelse av en olycka, både när resenären skadas och inte skadas. I det första fallet är järnvägsföretaget ansvarigt, men i det senare fallet endast om det begått ett fel.

Artikel 9

Den här artikeln gäller ansvarigheten för annat resgods än handresgods. Järnvägsföretaget är ansvarigt om skadan inträffade när resgodset stod under dess ansvar.

Artikel 10

Enligt den här artikeln skall resenärer ha rätt till ersättning vid förseningar. Järnvägsföretaget är, utom under exceptionella omständigheter, ansvarigt för förseningar – även sådana som leder till att resenären missar en anslutning – och inställd trafik.

Artikel 11

Enligt den här artikeln har resenären rätt till ersättning för följdskador som uppkommer på grund av förseningar, missade anslutningar eller inställd trafik.

Kapitel 4 – Skadestånd och ersättning

Artikel 12

Genom den här artikeln anpassas reglerna för tågtrafiken till reglerna inom flyget. Det innebär att järnvägsföretaget har ett strikt ansvar och obegränsat ekonomiskt ansvar (inget begränsningsbelopp) om en resenär dödas eller skadas.

Upp till ett belopp på 220 000 euro, vilket motsvarar ungefär 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR), har järnvägsföretaget inte någon möjlighet att bestrida skadeståndsanspråket, såvida det inte är resenären själv som orsakat skadan eller dödsfallet. Vid högre belopp kan järnvägsföretaget bestrida skadeståndsanspråket, men måste då visa att det inte begått något fel. Även enligt CIV har järnvägsföretaget ett strikt ansvar om en resenär dödas eller skadas och behöver alltså inte ha begått något fel, men kan vissa omständigheter bestrida skadeståndsanspråket. Den ansvarighet som införs genom det här förslaget är alltså

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

striktare än enligt CIV. SDR är en internationell reservvaluta som skapades av Internationella valutafonden (IMF) 1969. SDR definieras som en valutakorg som i dag består av euro, japanska yen, brittiska pund och amerikanska dollar. Den används både inom flyget och på sjöfartsområdet samt i COTIF. Ur resenärssynpunkt har det ansetts lämpligare att använda euro som valuta i den här förordningen. Beloppen grundas emellertid på SDR, vilket förklarar de ojämna siffrorna.

Genom artikel 12.3 införs en rätt för resenärernas barn.

Artikel 13

Den här artikeln ger resenären rätt till förskottsbetalning för att täcka de omedelbara behoven efter en olycka. Den motsvarar de regler som tillämpas inom flyget.

Artikel 14

I den här artikeln fastställs ersättningsbeloppet för skadat eller förstört resgods. Ersättningsbeloppet för handresgods motsvarar det i CIV (artikel 34), medan beloppet för annat resgods motsvarar det som tillämpas inom flyget (artikel 22.2 i rådets beslut 2001/539/EG¹²).

Artikel 15

I den här artikeln fastställs att resenärer har rätt till ersättning vid förseningar. De belopp som anges i bilagan är differentierade beroende på typen av resa och dess varaktighet. I artikeln anges också inom vilken tidsfrist ersättningen skall utbetalas och hur utbetalning skall ske. För belopp som understiger 4 euro utgår inte någon ersättning.

Artikel 16

Enligt den här artikeln har resenären rätt att få pengarna tillbaka eller att bokas om till annan resa när han eller hon missar en anslutning på grund av försening eller inställd trafik. Detsamma gäller inom flyget vid vägrad ombordstigning och inställd trafik eller när flygningar är kraftigt försenade.

Artikel 17

Enligt den här artikeln skall resenärer ha rätt till assistans vid försening, missad anslutning eller inställd trafik. Denna assistans omfattar kost, logi, transport och möjlighet att underrätta personer som berörs. Järnvägsföretaget skall på begäran intyga på biljetten att tåget varit försenat eller inställt. På så sätt blir det lättare för resenären att hävda sina rättigheter.

Artikel 18

I den här artikeln klargörs att förordningens ansvarighetsregler är tillämpliga även om en del av tågresan sker med färja, t.ex. om järnvägsvagnarna transporteras på färjan. Om de regler som gäller för färjetrafiken är mer förmånliga för resenären skall emellertid dessa tillämpas.

¹² Rådets beslut av den 5 april 2001 om Europeiska gemenskapens ingående av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen).

Förordningen skall även tillämpas vid tillfälligt avbrott i tågtrafiken varvid tågresenärerna befordras med annat transportmedel.

Artikel 19

Avsikten med den här artikeln är att slå fast att resenären, vid en internationell resa som tillhandahålls av flera på varandra följande järnvägsföretag, skall ha rätt att välja till vilket företag han eller hon vill rikta sin fordran. Järnvägsföretagen skall vara solidariskt ansvariga enligt principen ”en för alla – alla för en”.

Artikel 20

Syftet med den här artikeln är att tillvarata resenärernas rättigheter när det järnvägsföretag med vilket resenären har sitt avtal har överlåtit åt ett annat järnvägsföretag att utföra transporten.

Artikel 21

I den här artikeln anges för vilka järnvägsföretaget är ansvarigt. Förutom att företaget är ansvarigt för sina egna anställda och för andra personer vars tjänster det utnyttjar, är det också ansvarigt för infrastrukturförvaltarens personal.

Artikel 22

I den här artikeln anges att en fordran som grundas på den här förordningen endast kan riktas mot järnvägsföretaget på de villkor och med de begränsningar som fastställs i förordningen. Detsamma gäller ett anspråk som riktas mot en person för vilken järnvägsföretaget är ansvarigt.

Artikel 23

Den här artikeln handlar om preskriptionstiden för fordringar. Artikel 23.1 motsvarar artikel 60 i CIV, medan artikel 23.2 motsvarar de regler som tillämpas inom flyget. Därmed utökas preskriptionstiden med ett år jämfört med CIV.

Artikel 24

Artikel 24 gäller regressrätt.

Artikel 25

Genom artikel 25.1 slås det fast att undantag från de skyldigheter som fastställs i förordningen är ogiltiga. I artikel 25.1 klargörs att de regler som fastställs i förordningen är minimiregler och att det är tillåtet att erbjuda gynnsammare villkor.

Artikel 26

I den här artikeln anges ett undantag från ansvarighetsreglerna. Järnvägsföretaget skall inte vara ansvarigt om det kan visa att det var resenären själv som orsakade skadan. Detta gäller även om en resenär skadas eller dödas.

Artikel 27

Enligt den här artikeln skall funktionshindrade personer ha rätt att boka och erhålla en biljett för en internationell resa.

Artikel 28

Enligt artikel 28 har funktionshindrade personer rätt till assistans under förutsättning att de på förhand har underrättat järnvägsföretaget om sina behov. Denna assistans omfattar påstigning, tågbyte och avstigning. I denna artikel införs begreppet ”stationsförvaltare”, vilket är den person som skall ge assistans till funktionshindrade resenärer på järnvägsstationen.

Artikel 29

I den här artikeln anges vem som skall ansvara för att tillhandahålla assistans. Artikeln omfattar också bestämmelser om andra arbetsuppgifter.

Artikel 30

Enligt den här artikeln har funktionshindrade personer rätt att begära assistans från järnvägsföretaget eller researrangören ombord på tåget samt vid på- och avstigning, under förutsättning att de på förhand har underrättat dessa om sina behov.

Artikel 31

Artikel 31 gäller mottagandet av anmälningar samt kommunikationen mellan järnvägsföretaget eller researrangören och järnvägsstationens ledningsorgan.

Kapitel 7 – Tjänsternas kvalitet

Artikel 32

Den här artikeln handlar om säkerheten på järnvägsstationer och ombord på tågen. Järnvägsföretagen måste samarbeta för att garantera resenärernas säkerhet.

Artikel 33

Syftet med den här artikeln är att garantera en viss kvalitet på de tillhandahållna tjänsterna. Normer för kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls inom den internationella järnvägstrafiken skall fastställas, kvaliteten skall kontrolleras av det järnvägsföretag som tillhandahåller tjänsten och resultaten offentliggörs.

Artikel 34

I artikel 34 fastställs ett system för handläggning av klagomål, vilket gagnar resenärerna. Där anges till vem resenärerna kan lämna klagomål, vilket språk som kan användas samt vem som skall svara och inom vilken tidsfrist. Enligt den här artikeln är järnvägsföretag skyldiga att offentliggöra hur många klagomål de mottar.

Artikel 35

I den här artikeln anges till vem en fordran skall riktas.

Artikel 36

I den här artikeln fastställs resenärernas skyldigheter. De skall ha en giltig biljett och uppföra sig väl.

Kapitel 8 – Övervakning och kontroll av efterlevnaden

Artikel 37

Enligt den här artikeln är järnvägsföretagen skyldiga att informera allmänheten om trafik som skall läggas ned.

Artikel 38

I den här artikeln anges att medlemsstaterna är skyldiga att utse ett organ som skall ansvara för att kontrollera att förordningen efterlevs.

Artikel 39

Enligt den här artikeln skall de utsedda organen samarbeta och utbyta information.

Kapitel 9 – Slutbestämmelser

Artikel 40

I den här artikeln fastställs de påföljder som skall gälla vid överträdelser av bestämmelserna i förordningen.

Artikel 41

Artikel 41 gäller ändring av bilagorna.

Artikel 42

I den här artikeln anges hur de belopp som fastställs i förordningen kan ändras.

Artikel 43

I artikel 43 fastställs kommittéförfarandet.

Artikel 44

Enligt den här artikeln skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och resultaten av denna förordning tre år efter dess ikraftträdande.

Artikel 45

I den här artikeln anges när förordningen träder i kraft.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹³,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁵,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget¹⁶, och

av följande skäl:

(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det viktigt att slå vakt om tjänsternas kvalitet och de internationella tågresenärernas rättigheter, och att förbättra den internationella persontrafikens kvalitet och effektivitet för att bidra till en ökning av järnvägstrafikens andel i förhållande till andra transportsätt.

(2) I kommissionens strategi för konsumentpolitik 2002–2006¹⁷ fastställs målsättningen att gemenskapen skall uppnå en hög konsumentskyddsnivå på transportområdet och i enlighet med artikel 153.2 i fördraget beakta konsumentskyddskraven vid transportpolitikens utformning och genomförande.

(3) Resenärernas rätt till järnvägstjänster omfattar deras rätt till information om trafiken före, under och efter resan.

(4) Tågresenären är transportavtalets svagare part och det är därför nödvändigt att slå vakt om resenärernas rättigheter.

(5) Datoriserade system för försäljning av tågbiljetter kan, om de används på rätt sätt, ge tågresenärerna viktig och användbar service. Det är därför nödvändigt att underlätta tillgången till sådana system på icke-diskriminerande basis.

¹³ EUT C, , s. .

¹⁴ EUT C, , s. .

¹⁵ EUT C, , s. .

¹⁶ EUT C, , s. .

¹⁷ KOM (2002) 208 slutlig, EGT C 137, 8.6.2002, s. 2.

(6) Järnvägsföretag bör samarbeta för att underlätta övergången från ett nät till ett annat och från en verksamhetsutövare till en annan, och genom detta samarbete garantera att tågresenärerna får samordnade biljetter.

(7) För att garantera att internationella tågresenärer kan dra nytta av de bestämmelser som fastställs i den här förordningen måste de järnvägsföretag som bedriver persontrafik samarbeta. Detta samarbete bör på icke-diskriminerande basis vara öppet för alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

(8) Den internationella persontrafiken på järnväg bör gagna allmänheten. Funktionshindrade personer bör därför, oavsett om deras nedsatta rörelseförmåga beror på handikapp, ålder eller andra faktorer, ha samma möjligheter som andra medborgare att resa med tåg.

(9) Ett system med obegränsad ansvarighet om resenärer dödas eller skadas är lämpligt för ett säkert och modernt järnvägstrafiksystem.

(10) Införandet av gränser för järnvägsföretagens ansvarighet vid förlust av eller skada på resgods och för skada som uppkommer på grund av försening, missad anslutning eller inställd trafik torde leda till ökad klarhet och införa incitament på persontrafikmarknaden som gagnar resenärerna.

(11) Det är önskvärt att befria olycksoffer och deras anhöriga från omedelbara ekonomiska problem under den period som följer direkt efter en olycka.

(12) Det är viktigt att reglerna i denna förordning gäller även när befordran av resenärerna sker med andra transportmedel, i synnerhet till sjöss och på inre vattenvägar, som en del av tågresan eller till följd av tillfälliga ändringar. Dessa regler om järnvägsföretagets ansvarighet är i linje med internationella konventioner, i synnerhet artikel 1.3 i de enhetliga reglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV – bihang A till COTIF), ”Vilniusprotokollet 1999” och artikel 2.2 i Atenkonventionen om sjöbefordran av resenärer och deras resgods från 2002.

(13) Vid en resa som tillhandahålls av flera på varandra följande järnvägsföretag bör en resenär ha möjlighet att rikta sin fordran till vilket som helst av de deltagande järnvägsföretagen.

(14) Det ligger i persontrafikmarknadens intresse att en hög säkerhetsnivå upprätthålls både på stationerna och ombord på tågen.

(15) Resenärerna måste av hänsyn till sina medresenärer rätta sig efter vissa uppföranderegler. Detta ligger också i järnvägsföretagets intresse.

(16) Effekterna av denna förordning bör ses över, särskilt när det gäller inflationen och konkurrensens utveckling på de berörda persontrafikmarknaderna.

(17) Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹⁸.

¹⁸ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

(18) Medlemsstaterna bör fastställa vilka påföljder som skall tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning.

(19) Målet med den föreslagna förordningen är att utveckla gemenskapens järnvägar och införa vissa rättigheter för internationella tågresenärer. Detta mål kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, utan kan bättre uppnås på gemenskapsnivå, eftersom den internationella persontrafiken har en betydande internationell dimension och kräver internationell samordning. Gemenskapen får därmed vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(20) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹⁹.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs rättigheter och skyldigheter för internationella tågresenärer.
2. Förordningen skall vara tillämplig på internationella resor inom gemenskapen där den internationella trafiken bedrivs av ett järnvägsföretag som innehar tillstånd i enlighet med rådets direktiv 95/18/EG²⁰.

Om gemenskapen har ingått ett avtal om järnvägstrafik med tredjeland skall denna förordning även gälla vid internationella resor till, från och genom detta land.

3. Denna förordning skall vara tillämplig på datoriserade informations- och bokningssystem för järnvägstrafik som erbjuds och/eller används inom gemenskapen för att lämna information om internationella tågresor, för distribution och försäljning av biljetter och/eller bokning av internationella resor.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

¹⁹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

²⁰ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

- 1) *järnvägsföretag*: offentligt eller privat företag med tillstånd enligt gällande gemenskapslagstiftning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av resenärer på järnväg, med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft.
- 2) *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur, eller en del därav, i enlighet med definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EG. Detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.
- 3) *tilldelningsorgan*: den organisation som ansvarar för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet.
- 4) *avgiftsorgan*: den organisation som ansvarar för att ta ut avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.
- 5) *researrangör*: en annan arrangör eller återförsäljare än järnvägsföretaget i den bemärkelse som avses i artikel 2.2 och 2.3 i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang²¹.
- 6) *större järnvägsstation*: en järnvägsstation med internationell trafik och/eller nationell fjärrtrafik som sträcker sig över mer än 100 kilometer.
- 7) *stationsförvaltare*: den organisatoriska enhet i en medlemsstat som tilldelats ansvaret att förvalta och/eller underhålla järnvägsstationer.
- 8) *transportavtal*: ett avtal mellan järnvägsföretaget och/eller researrangören å ena sidan och resenären å den andra om tillhandahållande av en eller flera internationella resor och, i tillämpliga fall, en eller flera bokningar, oberoende av vilket järnvägsföretag eller annat trafikföretag som bedriver trafiken och/eller som är underleverantör till det järnvägsföretag och/eller den researrangör som ingår avtalet.
- 9) *biljett*: en giltig färdhandling som utgör bevis på att ett transportavtal har upprättats och som berättigar till transport, eller något likvärdigt i papperslös form, inbegripet i elektronisk form, som utfärdats eller godkänts av järnvägsföretaget.
- 10) *bokning*: innebär att resenären har en biljett eller annat bevis för att bokningen har accepterats och registrerats av järnvägsföretaget eller researrangören.
- 11) *samordnad biljett*: en eller flera biljetter som utgör ett transportavtal som är nödvändigt för att göra en internationell resa från avreseorten till bestämmelseorten med ett antal tåg och/eller järnvägsföretag.
- 12) *internationell resa*: en tågresor vid vilken minst en av gemenskapens inre gränser korsas och som utförs med ett internationellt tåg och/eller ett nationellt tåg för den inhemska delen av resan.
- 13) *internationell trafik*: persontrafik på järnväg där tåget korsar minst en av gemenskapens inre gränser. Tåget kan vara sammansatt och/eller uppdelat och de

²¹ EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

olika sektionerna kan ha olika avreseort och bestämmelseort, under förutsättning att varje ingående vagn korsar minst en gräns.

- 14) *internationell höghastighetstrafik*: internationell tågtrafik där åtminstone en del av trafiken bedrivs på den särskilda järnvägsinfrastruktur för höghastighetståg som avses i artikel 2 a i rådets direktiv 1996/48/EG²².
- 15) *försening*: skillnaden mellan den avgångs- och/eller ankomsttid som anges i tjänstetidtabellen eller den offentliggjorda tidtabellen (även tidtabellshäften som ställs till resenärernas förfogande) för den internationella trafiken eller den internationella höghastighetstrafiken vid avgångs- och/eller ankomststationen och den verkliga avgångs- och/eller ankomsttiden.
- 16) *inställd trafik*: indragning av planerade internationella tåg eller internationella höghastighetståg.
- 17) *följdsador*: omfattande skador som uppkommer till följd av en försening, en försening som leder till en missad anslutning eller inställd trafik.
- 18) *tjänstetidtabell*: uppgifter om alla planerade tågrörelser och rörelser av rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under tidtabellens giltighetstid.
- 19) *datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstrafik*: ett datoriserat system som innehåller information om all persontrafik som erbjuds av järnvägsföretag. Detta system omfattar information om följande:
 - a) Scheman och tidtabeller för persontrafiken.
 - b) Platstillgången på persontåg.
 - c) Biljettpriser och särskilda villkor.
 - d) Tågens tillgänglighet för funktionshindrade personer.
 - e) Olika möjligheter att göra bokningar eller utfärda biljetter, under förutsättning att vissa av eller samtliga dessa möjligheter är tillgängliga för abonnenter.
- 20) *systemleverantör*: ett företag och dess filialer som ansvarar för driften eller marknadsföringen av datoriserade informations- och bokningssystem för järnvägstrafik.
- 21) *funktionshindrade personer*: en person vars rörelseförmåga är nedsatt på grund av fysiskt, sensoriskt, motoriskt eller psykiskt funktionshinder, eller på grund av annat handikapp eller ålder, vid användning av transportmedel och som kräver att särskild hänsyn tas och att utbudet av de tjänster som erbjuds resenärerna anpassas till personens behov.
- 22) *på varandra följande järnvägsföretag*: flera järnvägsföretag ("efterföljande järnvägsföretag") som vart och ett utför en del av den internationella transporten.

²² EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

- 23) *ställföreträdande järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag som inte har ingått ett transportavtal med resenären, men till vilket järnvägsföretaget har överlåtit en del av eller hela utförandet av transporten.

KAPITEL II INFORMATION OCH BILJETTER

Artikel 3

Reseinformation

Järnvägsföretag och/eller researrangörer skall till resenären lämna åtminstone den information som anges i bilaga I.

Den information som enligt bilaga I skall lämnas före resan skall även omfatta trafik som erbjuds av andra järnvägsföretag.

Informationen skall lämnas i den form som är lämpligast.

Artikel 4

Transportavtal och biljetter

1. Genom transportavtalet åtar sig järnvägsföretaget eller järnvägsföretagen att transportera resenären samt dennes handresgods och resgods till bestämmelseorten. Avtalet skall bekräftas genom att en eller flera biljetter utfärdas för resenären. Biljetterna skall betraktas som prima facie-bevis för avtalets ingående.
2. De biljetter som järnvägsföretagen utfärdar skall omfatta åtminstone den information som anges i bilaga II.
3. Om biljetterna utfärdats och bokningarna gjorts i resenärens namn skall de, på de villkor som anges när biljetterna köps, kunna överlåtas till en annan person.
4. Biljetterna och bokningarna kan ha formen av elektronisk dataregistrering, som kan överföras till läsliga skriftsymboler.

Artikel 5

Tillgång till reseinformationssystem

1. Punkterna 2–7 ovan skall inte påverka tillämpningen av bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem²³, särskilt artikel 21 b i denna.
2. En systemleverantör som erbjuder distributionstjänster avseende regelbunden persontrafik på järnväg skall ge varje järnvägsföretag som så begär möjlighet att få del av

²³ EGT L 220, 29.7.1989, s. 1.

dessa tjänster på lika och icke-diskriminerande villkor inom ramen för det berörda systemets tillgängliga kapacitet med förbehåll för tekniska begränsningar som ligger utanför systemleverantörens kontroll.

3. En systemleverantör får inte
 - a) knyta oskäligen villkor till ett avtal med ett deltagande järnvägsföretag,
 - b) fordra att tilläggsvillkor godtas, som genom sin karaktär eller enligt kommersiell praxis inte har något samband med deltagandet i leverantörens informationssystem, och skall tillämpa samma villkor för samma servicenivå.
4. En systemleverantör får inte ställa som villkor för deltagande i sitt informationssystem att ett deltagande järnvägsföretag inte samtidigt deltar i ett annat system.
5. Ett deltagande järnvägsföretag skall utan påföljd ha rätt att säga upp sitt avtal med en systemleverantör med en uppsägningstid på sex månader, som dock inte får löpa ut tidigare än vid utgången av det första avtalsåret.
6. Systemleverantören skall utan diskriminering erbjuda alla deltagande järnvägsföretag de laddnings- och databehandlingstjänster som han tillhandahåller.
7. Om systemleverantören förbättrar de distributionstjänster som erbjuds eller den utrustning som används i samband med att dessa tjänster erbjuds, skall denne erbjuda samtliga deltagande järnvägsföretag dessa förbättringar på samma villkor och under samma förutsättningar med förbehåll för gällande tekniska begränsningar.

Artikel 6

Tillgång till biljetter, samordnade biljetter och bokningar

1. Järnvägsföretag och/eller researrangörer skall erbjuda biljetter och/eller samordnade biljetter för internationella resor åtminstone mellan större järnvägsstationer, och till järnvägsstationer som är belägna i ett område med närmaste järnvägsstation som knutpunkt.
2. Järnvägsföretag skall samarbeta för att kunna erbjuda resenärerna samordnade biljetter för internationella resor; detta skall inte påverka tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget. Samarbetet skall vara öppet för alla järnvägsföretag på icke-diskriminerande basis. De avgifter som uttas för tjänster som utförs i samband med tillhandahållandet av biljetter skall vara kostnadsbaserade. Järnvägsföretagen skall anmäla sina samarbetsavtal till kommissionen ett år efter det att denna förordning har trätt i kraft.
3. Biljetter för internationella resor skall distribueras till resenärer åtminstone via följande försäljningsställen:
 - a) Biljettkontor och biljettautomater (om sådana finns) på samtliga större järnvägsstationer, eller
 - b) telefon/Internet eller annan allmänt tillgänglig informationsteknik utan extra avgifter för användning av denna distributionskanal.

4. Järnvägsföretag skall emellertid, på de villkor som anges i artikel 36, ge resenärerna möjlighet att köpa biljetter för internationella resor ombord på tåget.

KAPITEL III JÄRNVÄGSFÖRETAGETS ANSVARIGHET

Artikel 7

Resenärers dödsfall eller skada

1. Järnvägsföretaget skall vara ansvarigt om en resenär dödas eller skadas (fysiskt eller psykiskt), men endast om olyckan som ledde till dödsfallet eller skadan inträffade när resenären befann sig på tåget eller i samband med på- eller avstigning.

2. Den försäkringsskyldighet som stadgas i artikel 9 i direktiv 95/18/EG skall när det gäller ansvar för resenärer förstås såsom ett krav på järnvägsföretag att vara försäkrade upp till en nivå som är tillräcklig för att se till att fysiska personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp de har rätt till enligt denna förordning.

Försäkringsskyddet per resenär skall uppgå till minst 310 000 euro.

Artikel 8

Handresgods

1. Om en resenär dödas eller skadas skall järnvägsföretaget vara ansvarigt för total eller partiell förlust av eller skada på personliga tillhörigheter som resenären hade med sig som handresgods.

2. I andra fall skall järnvägsföretaget inte ha något ansvar för förlust av eller skada på personliga tillhörigheter och handresgods för vilket resenären själv har tillsynsansvaret, såvida inte järnvägsföretaget begått något fel som orsakat förlusten eller skadan.

Artikel 9

Annat resgods

Järnvägsföretaget skall vara ansvarigt för den skada som lidits om en del av eller hela resgodset förstörs, förloras eller skadas, under förutsättning att den händelse som ledde till att resgodset förstördes, försvann eller skadades inträffade när järnvägsföretaget hade ansvaret för resgodset.

Artikel 10

Försening

Järnvägsföretaget är ansvarigt för förseningar, inbegripet förseningar som leder till en missad anslutning, och/eller för inställd internationell trafik som drabbar resenärer och/eller transport av resgods.

Järnvägsföretaget skall inte vara ansvarigt för försenad eller inställd internationell trafik som är en följd av extrema väderförhållanden, naturkatastrofer, krigshandlingar eller terrorism.

Artikel 11

Följdskadorna

Om järnvägsföretaget är ansvarigt för en försening, en försening som leder till missad anslutning eller inställd trafik, skall järnvägsföretaget vara skadeståndsansvarigt, oberoende av de villkor för ersättning vid förseningar som anges i artikel 10.

Vid förseningar på mindre än en timme skall det inte utgå någon ersättning för följskador; detta skall dock inte påverka tillämpningen av artikel 16.

KAPITEL IV SKADESTÅND OCH ERSÄTTNING

Artikel 12

Skadestånd vid resenärers dödsfall eller kroppsskada

1. Inget begränsningsbelopp gäller för järnvägsföretagets ansvarighet vid resenärers dödsfall eller kroppsskada.
2. Järnvägsföretaget skall inte ha möjlighet att undandra sig eller begränsa sitt ansvar för skada enligt artikel 7.1 som uppgår till högst 220 000 euro per resenär. Vid högre belopp skall järnvägsföretaget inte vara ansvarigt för skadan om det kan bevisa att det inte handlat försumligt eller begått något fel.
3. Om personer för vilka resenären hade eller skulle ha haft en lagstadgad underhållsskyldighet, på grund av resenärens död berövas detta stöd, skall de ha rätt till ersättning för denna förlust.

Artikel 13

Förskottsutbetalningar

Om en resenär dödas eller skadas skall järnvägsföretaget göra en förskottsutbetalning för att täcka omedelbara ekonomiska behov, inom 15 dagar från det att det fastställts vem som har rätt till skadestånd.

Vid dödsfall skall denna förskottsutbetalning uppgå till minst 21 000 euro.

Artikel 14

Ersättning för handresgods och annat resgods

1. När järnvägsföretaget är ansvarigt enligt artikel 8 skall det betala en ersättning på högst 1 800 euro per resenärer.
2. När järnvägsföretaget är ansvarigt enligt artikel 9 skall det betala en ersättning på högst 1 300 euro per resenärer.

Artikel 15

Ersättning för förseningar

1. Resenärer som drabbas av förseningar får, utan att därmed avsäga sig rätten till transport, begära ersättning för dessa förseningar från järnvägsföretaget. Minimiersättningen vid förseningar anges i bilaga III.
2. Den ersättning som avses i punkt 1 skall betalas inom 14 dagar efter det att en begäran om ersättning framställts. Ersättningen får inte erläggas i form av kuponger och/eller andra tjänster, såvida resenären inte ger sitt skriftliga medgivande.
3. Den ersättning som avses i punkt 1 får inte minskas genom avdrag av transaktionskostnader såsom avgifter, telefon- eller portokostnader. Järnvägsföretag får fastställa en lägsta gräns under vilken ingen ersättning skall utgå. Denna gräns får inte överskrida 4 euro.

Artikel 16

Missade anslutningar och inställd trafik

1. Vid förseningar som leder till missade anslutningar eller vid inställd internationell trafik skall punkt 2 tillämpas, såvida järnvägsföretaget inte kan bevisa att trafiken ställdes in enbart på grund av extrema omständigheter.
2. När ett järnvägsföretag drabbas av en försening som kommer att leda till en missad anslutning eller om järnvägsföretaget, före den tidtabellsenliga avgångstiden, ställer in eller har rimlig anledning att förvänta sig att den kommer att ställa in internationell trafik, skall den vidta erforderliga åtgärder för att informera resenärerna.

Resenärerna skall åtminstone erbjudas att välja något av följande:

- a) Ersättning motsvarande hela biljettpriset, enligt samma villkor som vid köpet, för den eller de delar av resan som inte fullföljts och för den eller de delar som fullföljts, om den internationella resan inte längre har något syfte med tanke på resenärens ursprungliga resplan, med en returresa till den första avgångsorten snarast möjligt om detta är relevant. Denna ersättning skall betalas ut på samma villkor som den ersättning som avses i artikel 15.2 eller 15.3.

- b) Fortsatt resa eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten på likvärdiga transportvillkor snarast möjligt.
- c) Fortsatt resa eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten på likvärdiga transportvillkor en senare dag som resenären finner lämplig.

Artikel 17

Assistans

1. Vid en försening, en försening som leder missad anslutning eller inställd trafik skall järnvägsföretaget eller stationsförvaltaren informera resenärerna om situationen och om den beräknade avgångs- och ankomsttiden senast tio minuter efter den planerade avgångstiden eller trafikavbrottet.
2. Vid försening, försening som leder till missad anslutning eller inställd trafik skall resenärerna utan kostnad erbjudas
 - a) måltider och förfriskningar i skälig proportion till väntetiden, och/eller
 - b) hotellrum i sådana fall då övernattnin under en eller flera nätter eller ytterligare vistelse blir nödvändig, och/eller
 - c) transport mellan järnvägsstationen och inkvarteringsstället (hotell eller annat),
 - d) transport mellan järnvägsstationen eller tåget, om tåget är blockerat på spåret, och tågets slutliga bestämmelseort eller avreseorten med ett alternativt transportmedel.
3. Järnvägsföretag skall på resenärens begäran intyga på biljetten att tågtrafiken varit försenad, att förseningen lett till en missad anslutning eller att trafiken ställts in.
4. Vid tillämpning av punkterna 1 och 2 skall det järnvägsföretag som bedriver trafiken särskilt beakta behoven hos funktionshindrade resenärer och eventuella medföljande personer samt behoven hos barn som reser ensamma.

KAPITEL V GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

Artikel 18

Andra transportmedel

1. Bestämmelserna om ansvarighet skall även gälla när järnvägsfordon transporteras med färja på del(ar) av den internationella resan, såvida inte de regler som gäller för sjötransporten är mer förmånliga för resenären.
2. När järnvägstrafiken tillfälligt avbryts och resenärerna befordras med ett annat transportmedel är järnvägsföretaget ansvarigt i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.

Artikel 19

På varandra följande järnvägsföretag

Om den internationella transporten utförs av flera på varandra följande järnvägsföretag skall de berörda järnvägsföretagen vara solidariskt ansvariga om en resenär dödas eller skadas, om resgods förstörs eller förloras, eller i händelse av förseningar, förseningar som leder till missade anslutningar eller inställd trafik.

Artikel 20

Ställföreträdande järnvägsföretag

Om ett järnvägsföretag har anförtrott åt ett annat järnvägsföretag att helt eller delvis utföra transporten, skall de ordinarie järnvägsföretaget trots det förbli ansvarigt för hela transporten.

Artikel 21

Personer för vilka järnvägsföretaget är ansvarigt

Järnvägsföretaget skall vara ansvarigt för sin personal och andra personer vars tjänster det utnyttjar för utförandet av transporten, när dessa agerar inom ramen för sina funktioner.

Infrastrukturförvaltarens personal skall betraktas som personer vars tjänster järnvägsföretaget utnyttjar för utförandet av transporten.

Artikel 22

Grunder för fordran – sammanlagt belopp

När denna förordning är tillämplig får ansvarighetstalan, oavsett grund, endast riktas mot järnvägsföretaget på de villkor och med de begränsningar som anges i denna förordning.

Detsamma gäller talan som riktas mot järnvägsföretagets personal eller andra personer för vilka järnvägsföretaget är ansvarigt enligt artikel 21.

De belopp som järnvägsföretaget, det ställföreträdande järnvägsföretaget, deras personal och andra personer vars tjänster järnvägsföretaget har utnyttjat för utförandet av transporten åläggs att betala får sammanlagt inte överstiga de gränser som anges i denna förordning.

Artikel 23

Preskription

1. Följande preskriptionstider skall gälla för en skadeståndstalan som grundas på järnvägsföretagets ansvarighet då resenärer dödas eller skadas:
 - a) För resenärer: tre år från olycksdagen.

- b) För andra skadelidande personer: tre år från resenärens bortgång, dock högst fem år från olycksdagen.
2. För annan fordran som grundas på transportavtalet skall preskriptionstiden vara två år efter den händelse som orsakade skadan.

Artikel 24

Regressrätt

Ingenting i denna förordning skall påverka frågan om en person som är ansvarig för skada i enlighet med förordningens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

Järnvägsföretaget skall ha rätt att kräva ersättning från infrastrukturförvaltaren för att täcka den ersättning som järnvägsföretaget betalat ut till resenärerna. Infrastrukturförvaltarens ansvarighet skall inte påverka tillämpningen av den verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som fastställs i artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG²⁴.

Artikel 25

Förbud mot begränsning av ansvarighet och fastställande av gränser

1. Förpliktelserna gentemot resenärerna enligt denna förordning får inte begränsas eller elimineras, exempelvis genom ett undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.
2. Järnvägsföretag får erbjuda avtalsvillkor som är förmånligare för resenären än de minimivillkor som fastställs i denna förordning.

Artikel 26

Ansvarsbefrielse

Järnvägsföretaget skall helt eller delvis befrias från ansvar om det kan visa att den som begär ersättning, eller den från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, själv vållade eller medverkade till skadan genom oaktsamhet eller genom fel eller försummelse.

²⁴ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

KAPITEL VI FUNKTIONSHINDRADE PERSONER

Artikel 27

Funktionshindrade personers rätt att resa

1. Ett järnvägsföretag och/eller en researrangör får inte på grund av en resenärs rörelsehinder vägra att utfärda en biljett för eller boka en internationell resa från en större järnvägsstation.

Artikel 28

Assistans på järnvägsstationer

1. Stationsförvaltaren på avgångsstationen, på den station där tågbyte sker eller på ankomststationen skall ge funktionshindrade personer som befinner sig på en internationell resa assistans så att de kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg för vilket det köpt biljett.

2. Den assistans som avses i punkt 1 skall lämnas under förutsättning att järnvägsföretaget och/eller researrangören minst 24 timmar innan assistans erfordras underrättats om den funktionshindrade personens behov av sådan assistans.

3. Om ingen underrättelse har gjorts i enlighet med punkt 1 skall stationsförvaltaren på avgångsstationen, på den station där tågbyte sker eller på ankomststationen göra alla rimliga ansträngningar för att assistera funktionshindrade personer som befinner sig på en internationell resa så att den kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg för vilket de har köpt biljett.

Artikel 29

Assistans på järnvägsstationer

1. Stationsförvaltaren skall ansvara för assistansen till funktionshindrade personer.

2. Stationsförvaltaren skall fastställa särskilda platser inne i och utanför järnvägsstationen där funktionshindrade personer kan meddela sin ankomst till järnvägsstationen och vid behov begära assistans.

Artikel 30

Assistans ombord på tågen

Järnvägsföretaget och/eller researrangören skall ge funktionshindrade personer assistans ombord på tåget och vid på- och avstigning, om personen i fråga uppfyller de villkor som anges i artikel 28.2.

Artikel 31

Underrättelse om behovet av assistans

1. Järnvägsföretag och researrangörer skall vidta alla erforderliga åtgärder för att vid samtliga försäljningsställen kunna ta emot underrättelser om funktionshindrade personers behov av assistans.
2. För att resenärer skall kunna få den assistans de behöver i enlighet med artikel 28.1 skall järnvägsföretaget och/eller researrangören 24 timmar i förväg vidarebefordra underrättelsen till stationsförvaltaren vid avgångsstationen, den station där tågbyte sker eller ankomststationen.
3. Omedelbart efter ett nationellt eller internationellt tågs avgång skall järnvägsföretaget underrätta stationsförvaltaren vid den järnvägsstation där tågbyte sker och ankomststationen om antalet funktionshindrade personer som behöver assistans och om vilken typ av assistans som erfordras.

KAPITEL VII SÄKERHET OCH TJÄNSTEKVALITET

Artikel 32

Säkerhet

1. Järnvägsföretag skall vidta erforderliga åtgärder för att sörja för en hög säkerhetsnivå på järnvägsstationer och tåg. De skall förebygga risker som kan hota resenärernas säkerhet och på ett effektivt sätt åtgärda sådana risker som uppkommer inom järnvägsföretagets ansvarsområde.
2. Järnvägsföretag skall samarbeta för att uppnå och upprätthålla en hög säkerhetsnivå och skall utbyta information om bästa metoder för att förebygga sådant som kan försämra säkerheten; detta skall inte påverka tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget.

Artikel 33

Kvalitetsnormer

1. Järnvägsföretag skall fastställa kvalitetsnormer för internationell trafik och genomföra ett kvalitetsledningssystem för att upprätthålla kvaliteten på tjänsterna. Kvalitetsnormerna skall åtminstone omfatta de punkter som anges i bilaga IV.
2. Järnvägsföretag skall kontrollera kvaliteten på sin verksamhet och detta skall avspeglas i kvalitetsnormerna. Järnvägsföretagen skall varje år, tillsammans med sin årsrapport, offentliggöra en rapport om kvaliteten på sin verksamhet. Resultaten skall även offentliggöras på järnvägsföretagets webbplats på Internet.

Artikel 34

Klagomål

1. Järnvägsföretag som erbjuder internationell trafik skall inrätta ett system för att handlägga klagomål. Järnvägsföretaget skall se till att resenärerna får information om vart de skall rikta eventuella klagomål.
2. Resenärer får rikta klagomål avseende internationella resor till vilket som helst av de järnvägsföretag som deltagit i bedrivandet av trafiken, eller till det försäljningsställe där de köpte biljetten.
3. Klagomålet får lämnas på det eller de språk som används i de medlemsstater där resan ägde rum, på det språk som används på den ort där biljetten köptes eller på engelska, franska eller tyska.
4. Det järnvägsföretag eller försäljningsställe som tar emot ett klagomål enligt punkt 2 skall svara den klagande på samma språk som används i klagomålet, och skall därmed företräda alla parter som deltagit i bedrivandet av den internationella trafiken. Detta kan innebära att de besvarar klagomålet i ett ställföreträdande eller efterföljande järnvägsföretags ställe, eller på stationsförvaltarens, researrangörens och/eller infrastrukturförvaltarens vägnar. Om det försäljningsställe som tar emot klagomålet inte är ett av de järnvägsföretag som bedrev trafiken på en del av den berörda sträckan, får försäljningsstället vidarebefordra klagomålet till rätt adress; det skall då informera resenären om detta.
5. Det järnvägsföretag eller försäljningsställe som tar emot ett klagomål enligt punkt 2 är skyldigt att ge resenären ett motiverat svar inom 20 arbetsdagar från mottagandet av klagomålet. I svaret skall anges vilka möjligheter som finns att lösa tvisten utanför domstol och att få rättslig upprättelse. Om det inte är möjligt att tillhandahålla ett fullständigt svar inom 20 arbetsdagar på grund av bristande information skall den klagande underrättas om den förväntade förseningens längd. Den klagande skall under alla omständigheter erhålla ett svar inom tre månader.
6. Järnvägsföretaget skall i den årliga rapport som avses i artikel 33 ange hur många och vilka typer av klagomål som mottagits och handlagts, den genomsnittliga handläggningstiden och vilka förbättringsåtgärder som vidtagits.

Artikel 35

Fordringens adressat

Fordringar som avser järnvägsföretagets ansvarighet skall framställas skriftligen till järnvägsföretaget.

Om en internationell resa har utförts av flera på varandra följande järnvägsföretag eller av en eller flera ställföreträdande järnvägsföretag får anspråket riktas till vilket som helst av de järnvägsföretag som deltagit i bedrivandet av trafiken. En fordran som riktas till ett av de järnvägsföretag som deltar i bedrivandet av trafiken anses riktad även till de andra järnvägsföretagen.

Artikel 36

Resenärens skyldigheter

1. Resenären skall vid mottagandet av biljetten kontrollera att den har utfärdats i enlighet med hans eller hennes instruktioner. Resenären måste ha en giltig biljett från resans början, såvida det inte var omöjligt att köpa en biljett på den större järnvägsstation från vilket tåget avgick på grund av att biljettkontoret var stängt eller på grund av att biljettautomaten var ur funktion. I detta fall skall resenären omedelbart underrätta den ansvariga tågpersonalen om detta. Resenären skall på begäran visa sin biljett för den ansvariga tågpersonalen.
2. Järnvägsföretagen får kräva att
 - a) resenärer som inte kan uppvisa en giltig biljett, utöver transportavgiften, betalar en tilläggsavgift som uppgår till högst 100 % av transportavgiften,
 - b) en resenär som vägrar att betala transport- eller tilläggsavgiften på begäran avbryter sin resa.
3. Järnvägsföretagen skall kräva att resenären avbryter sin resa, utan rätt till ersättning för färd- eller platsbiljetter, om resenären
 - a) utgör en fara för tågpersonalens eller andra resenärers säkerhet, eller
 - b) utgör en fara för tågets säkerhet, eller
 - c) stör tågpersonalen eller andra resenärer genom ett olämpligt beteende, exempelvis genom att röka där detta är förbjudet eller genom vandalism, förolämpningar eller våld.

Kapitel VIII INFORMATION OCH KONTROLL AV EFTERLEVNADEN

Artikel 37

Informationsskyldighet

Järnvägsföretag skall på lämpligt sätt informera allmänheten om sina eventuella planer på att upphöra med internationell trafik.

Artikel 38

Tillsynsorgan

1. Varje medlemsstat skall utse ett organ som skall ansvara för att kontrollera efterlevnaden av denna förordning. I tillämpliga fall skall detta organ vidta erforderliga åtgärder för att se till att resenärernas rättigheter tillvaratas.

Detta organ skall i fråga om sin organisation, sina finansieringsbeslut, sin rättslig struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende från infrastrukturförvaltaren, avgiftsorgan och järnvägsföretag.

Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om det organ som utsetts i enlighet med denna punkt.

2. Resenärer får till organ som utsetts enligt punkt 1 eller till andra behöriga organ som utsetts av en medlemsstat rikta klagomål om påstådda överträdelser av denna förordning.

Artikel 39

Samarbete mellan tillsynsorgan

För att kunna samordna beslutsprinciperna i hela gemenskapen skall de tillsynsorgan som avses i artikel 38.1 utbyta information om sitt arbete, sina beslutsprinciper och sin beslutspraxis. Kommissionen skall stödja dem i fullgörandet av denna uppgift.

Kapitel IX

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 40

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa regler om de påföljder som skall tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de verkställs. Påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den ...²⁵ och eventuella senare ändringar av dessa utan dröjsmål.

Artikel 41

Bilagor

Bilagorna skall ändras i enlighet med förfarandet i artikel 44.2.

²⁵ Sex månader efter denna förordnings ikraftträdande.

Artikel 42

Ändringsbestämmelser

1. De åtgärder som krävs för att genomföra artiklarna 3–6 och 27–31 skall antas enligt förfarandet i artikel 43.2.
2. De belopp som avses i artikel 11 och i artiklarna 13–15 skall ändras i enlighet med förfarandet i artikel 43.2.

Artikel 43

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 11a i rådets direktiv 91/440/EEG²⁶.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 44

Rapportering

Kommissionen skall överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och resultaten av denna förordning tre år efter dess ikraftträdande; rapporten skall i synnerhet beröra nivån på tjänsternas kvalitet.

Rapporten skall grundas på den information som lämnas i enlighet med artiklarna 33.2, 34.6 och 39.1 i denna förordning samt artikel 10b i direktiv 91/440/EEG. Rapporten skall vid behov åtföljas av lämpliga förslag.

Artikel 45

Denna förordning träder i kraft 20 dagar efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

²⁶ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I
MINIMIINFORMATION SOM SKALL TILLHANDAHÅLLAS AV
JÄRNVÄGSFÖRETAG

Information före resan

Alla relevanta villkor som gäller för avtalet.

Tidtabeller och villkor för den snabbaste resan.

Tidtabeller och villkor för det lägsta biljettpriset.

Tillgängligheten för funktionshindrade personer samt gällande villkor

Möjligheten att ta med cyklar samt gällande villkor.

Tillgången på platser för rökare och icke-rökare, i första och andra klass samt i ligg- och sovvagnar.

Eventuella faktorer som kan leda till avbrott eller förseningar i trafiken.

Tillgången till tjänster ombord på tågen.

Information under resan

Tjänster ombord på tågen

Nästa station

Förseningar

Viktigare anslutande tåg

Säkerhetsfrågor

Information skall tillhandahållas åtminstone på språken i de medlemsstater som tåget passerar.

Information efter resan

Vart man skall vända sig om man förlorat sitt resgods och tillämpliga förfaranden i sådana fall.

Förfaranden för inlämnande av klagomål.

BILAGA II
MINIMIINFORMATION SOM SKALL FINNAS PÅ BILJETTEN

Namnet på de järnvägsföretag som bedriver trafiken.

Biljetternas giltighet (datum, tåg, klass).

Uppgift om huruvida biljetten måste valideras före resan och villkor för användning av biljetten.

Pris, inklusive skatter och andra avgifter.

BILAGA III
MINIMIERSÄTTNING VID FÖRSENINGAR

Typ av resa	Restid	50 % ersättning vid	100 % ersättning vid
Internationella resor som (delvis) sker med höghastighetståg	Upp till 2 timmar	30-60 minuters försening	Mer än 60 minuters försening
	Över 2 timmar	60-120 minuters försening	Mer än 120 minuters försening
Internationella resor som inte sker med höghastighetståg	Upp till 4 timmar	60-120 minuters försening	Mer än 120 minuters försening
	Över 4 timmar	120-240 minuters försening	Mer än 240 minuters försening

BILAGA IV
MINIMINORMER FÖR TJÄNSTEKVALITET

Information och biljetter.

Den internationella trafikens punktlighet och allmänna principer för hantering av trafikavbrott.

Inställd internationell trafik.

Renhållning av vagnarna och stationsområdet (luftkvaliteten i vagnarna, toaletternas renhet osv.).

Enkät om kundtillfredsställelse.

Hantering av klagomål, återbetalning och ersättning för bristande kvalitet.

Assistans till funktionshindrade personer.