



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 27. september 2017  
(OR. en)

12442/17

---

**Interinstitutionel sag:  
2017/0237 (COD)**

---

**TRANS 370  
CODEC 1477  
CONSOM 307**

## **FORSLAG**

---

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	27. september 2017
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.:	COM(2017) 548 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (omarbejdning)

---

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2017) 548 final.

---

Bilag: COM(2017) 548 final

Bruxelles, den 27.9.2017  
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser**

**(omarbejdning)**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1.1. Forslagets begrundelse og formål

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser<sup>1</sup> (forordningen) har til formål at beskytte jernbanepassagerer i Unionen. I lighed med luft-, sø- og bustransport har jernbanepassagerer ret til oplysninger, reservationer og billetter, assistance, bistand og erstatning i tilfælde af forsinkelse eller aflysning, assistance uden beregning (til personer med handicap eller personer med nedsat mobilitet) erstatning i tilfælde af ulykker, et hurtigt og tilgængeligt klagebehandlingssystem samt uindskrænket anvendelse og effektiv håndhævelse af EU-retten via de nationale håndhævelsesorganer, som medlemsstaterne har udpeget.

Forordningen bygger på gældende internationale retsregler (de fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV)<sup>2</sup>) og udvider deres anvendelsesområde til at omfatte tjenester, der varetager indenlandsk passagerbefordring med jernbane.

I 2013 fastslog Den Europæiske Unions Domstol, at forordningens artikel 17 i sin nuværende udformning ikke åbner mulighed for at fritage jernbanevirksomheder fra at yde erstatning til passagerer for forsinkelser, der forårsages af *force majeure*<sup>3</sup>. Derved adskiller jernbanetransport sig fra andre transportformer.

Medlemsstaterne kan fritage følgende indenlandske tjenester for at anvende forordningen (bortset fra visse obligatoriske krav):

- fjerntrafiktjenester i højst fem år, der kan forlænges to gange, dvs. til 2024
- tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik i en ikke nærmere angivet periode og
- tjenester, hvoraf en betydelig del drives uden for EU, kan fritages for en periode på fem år, der kan fornyes (ret besat ingen udløbsdato).

Kommissionen fremhævede i sin rapport fra 2013 om anvendelsen af forordningen<sup>4</sup> visse problemområder, og disse blev bekræftet i en konsekvensanalyse i 2016/2017<sup>5</sup>. Med nærværende forslag opnås en balance mellem en styrkelse af jernbanepassagerers rettigheder og en nedbringelse af jernbanevirksomhedernes byrde på følgende måde:

- I rapporten af 2013 om anvendelsen og en rapport af 2015 om fritagelser<sup>6</sup> blev den **omfattende brug af fritagelser** påpeget som en alvorlig hindring for en ensartet anvendelse af forordningen. Med forslaget ophæves fritagelser for indenlandske

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14).

<sup>2</sup> Tillæg A til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved protokollen af 3. juni 1999 om ændring af nævnte konvention (1999-protokollen).

<sup>3</sup> Sag C 509/11 *ÖBB-Personenverkehr*.

<sup>4</sup> Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af forordning (EF) nr. 1371/2007 (COM(2013) 587).

<sup>5</sup> (SWD link to be added).

<sup>6</sup> COM(2015) 117.

fjertrafik tjenester senest i 2020. For så vidt angår tjenester, der drives uden for Unionen, må medlemsstaterne kun indrømme fritagelser, hvis de kan godtgøre, at passagererne beskyttes i tilstrækkelig grad på deres område. Af hensyn til retssikkerheden i grænseområder vil tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik, der krydser landegrænser, være fuldt ud omfattet af forordningen.

- Med forslaget styrkes rettighederne for **personer med handicap og personer med nedsat mobilitet**. For så vidt angår personer med handicap opfyldes FN's konvention om rettigheder for personer med handicap (UNCRPD)<sup>7</sup>. Medlemsstaterne kan ikke længere fritage tilrådighedsstillelse af assistance og erstatning for beskadigede handicaphjælpemidler<sup>8</sup>. Oplysninger skal stilles til rådighed i en tilgængelig form i tråd med de foreslåede krav i den europæiske lov om tilgængelighed<sup>9</sup>. Jernbanepersonalet skal uddannes i overensstemmelse hermed.
- Passagerne modtager ikke altid tilstrækkelige oplysninger, når deres rejse ikke følger planen. I forslaget stilles der krav om, at de ved bestillingen skal gives grundlæggende **oplysninger** om deres rettigheder, f.eks. trykt på billetten eller elektronisk. Opslag, der oplyser passagererne om deres rettigheder, skal anbringes på fremtrædende placeringer på stationer og om bord på tog.
- I konsekvensanalysen blev det bekræftet, at der kun i begrænset omfang tilbydes **gennemgående billetter**. Ved alene at sælge billetter til en del af rejsen kan jernbanevirksomheder omgå forpligtelser vedrørende erstatning, omlægning af rejsen eller assistance. Ved udelukkende at sælge gennemgående billetter til deres egne tjenester holder de store markedsdeltagere nyttilkomne, der ikke kan tilbyde gennemgående billetter, ude af markedet.
- I forslaget fastsættes det, at passagerer skal gives mere fyldestgørende oplysninger om gennemgående billetter. I tråd med *retningslinjer for fortolkning* af 2015<sup>10</sup> og den fjerde jernbanepakke af 2016<sup>11</sup> skal jernbanevirksomheder og billetudstedere bestræbe sig på at tilbyde gennemgående billetter. De skal godtgøre, at de har oplyst passagererne om eventuelle begrænsninger, hvis deres rettigheder som passagerer ikke gælder for hele rejsen, men kun for delstrækninger heraf.
- Det står endnu ikke helt klart, hvordan nationale håndhævelsesorganer bør behandle klager, og dette fører til mangelfuld **håndhævelse**. Passagerernes rettigheder respekteres ikke altid. I forslaget fastsættes nærmere bestemmelser for klagebehandlingsprocessen og frister. Passagererne bør først klage til jernbanevirksomhederne og om nødvendigt efterfølgende til et organ for alternativ tvistbilæggelse (i overensstemmelse med direktiv 2013/11/EU<sup>12</sup>) eller et nationalt håndhævelsesorgan. Med forslaget præciseres de nationale håndhævelsesorganers

---

<sup>7</sup> <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

<sup>8</sup> Artikel 19-25 i forordningen.

<sup>9</sup> Forslag til direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser for så vidt angår tilgængelighedskrav til produkter og tjenesteydelser (COM(2015) 615 final – 2015/0278 (COD)).

<sup>10</sup> Meddelelse fra Kommissionen – Retningslinjer for fortolkning af forordning (EF) nr. 1371/2007 (EUT L 220 af 4.7.2015, s. 1).

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen (EUT L 352 af 23.12.2016, s. 1).

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/11/EU af 21. maj 2013 om alternativ tvistbilæggelse i forbindelse med tvister på forbrugerområdet og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og direktiv 2009/22/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 63).

ansvarsområder i sager, der går på tværs af landegrænser, og de pålægges at samarbejde på effektiv vis.

- Med forslaget indføres en generel klausul om forbud mod enhver form for **forskelsbehandling**, f.eks. på grundlag af nationalitet, bopæl, opholdssted eller betalingsvaluta. Derved bringes jernbanetransport på linje med andre transportformer. Passagerer, der føler, at deres rettigheder er blevet krænkede, kan henvende sig til de nationale håndhævelsesorganer i stedet for at anlægge en sag i henhold til artikel 18 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
- Den aktuelle inddragelse af de fælles CIV-regler i bilag I til forordningen kan føre til problemer med kohærens, fordi ændringer af CIV ikke kan afspejles uden en fuldstændig revision af forordningen. Unionen er efter at have tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)<sup>13</sup> i 2013 nu medlem af Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) og deltager i dennes arbejde med at revidere CIV. Men af hensyn til retssikkerheden og gennemsigtigheden vil teksten dog fortsat være opført i bilag I. For at sikre kohærens med COTIF og CIV bemyndiges Kommissionen med forslaget til at ajourføre bilag I for at tage hensyn til ændringer af CIV.
- Ifølge den fjerde jernbanepakke skal jernbanevirksomheder opstille **beredskabsplaner** for at beskytte og bistå passagerer i tilfælde af større afbrydelser af transporten. Andre aktører er ikke pålagt sådanne forpligtelser. For at mindske byrden for jernbanevirksomheder pålægges stationer og infrastrukturforvaltere ligeledes at råde over beredskabsplaner. Medlemsstaterne træffer beslutning om planernes detaljeringsniveau og koordination med de nationale myndigheder m.v.
- Alt efter de gældende nationale regler kan jernbanevirksomhederne have vanskeligt ved at opnå erstatning fra en tredjepart, som bærer ansvaret for en forsinkelse. Med forslaget får jernbanevirksomheder mulighed for at påberåbe sig en **regresret** efter den gældende lovgivning, hvis forsinkelser er opstået som følge af en tredjeparts fejl eller forsømmelighed. Med denne foranstaltning bringes jernbanepassagerers rettigheder i overensstemmelse med flypassagerers rettigheder<sup>14</sup>.
- Jernbanevirksomheder skal yde erstatning til passagererne ved forsinkelser, som forårsages af **force majeure**. Før EU-Domstolens dom i 2013 var det en udbredt opfattelse blandt de interesserede parter, at forordningen indeholdt en *force majeure*-klausul, som fritog operatørerne fra at skulle yde erstatning. Jernbanevirksomhederne følte sig efter dommen udsat for forskelsbehandling sammenlignet med andre transportvirksomheder, som drager fordel af *force majeure*-fritagelser.
- I konsekvensanalysen blev der ikke fundet afgørende beviser for, at fraværet af en sådan klausul udgjorde en stor økonomisk byrde for jernbanevirksomhederne. Men principperne om juridisk retfærdighed og proportionalitet kunne bringes i fare, hvis jernbanevirksomhederne skal yde erstatning i situationer, som de ikke selv har

---

<sup>13</sup> Aftale mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 8).

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=DA](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=DA)

<sup>14</sup> Artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1).

forvoldt og ikke kunne forhindre. For at begrænse indskrænkningen af passagerernes rettigheder og garantere retssikkerheden indføres der ved forslaget en *force majeure*-klausul, som kun finder anvendelse i ekstraordinære situationer forårsaget af ekstreme vejrforhold og naturkatastrofer<sup>15</sup>.

## 1.2. Sammenhæng med de gældende regler på samme område

I hvidbogen om transport<sup>16</sup> af 2011 blev der lagt vægt på behovet for tilgængelige og pålidelige passagerbefordringstjenester med jernbane af høj kvalitet og opretholdelse af mobiliteten i tilfælde af afbrydelser af rejser. Der blev ligeledes opfordret til at afklare lovgivningen om passagerers rettigheder og forbedre transporten for ældre passagerer og passagerer med handicap eller nedsat mobilitet.

Med forslaget tilpasses bestemmelserne for jernbanesektoren til de generelle aspekter af lovgivningen om rettigheder for passagerer, der benytter andre transportformer, bl.a. i henseende til ikke-forskelsbehandling, beredskabsplanlægning, uddannelse i assistance, klagebehandling og håndhævelse. Der tages hensyn til jernbanetransportens særtræk, f.eks. ved at indrømme medlemsstaterne mulighed for at fritage tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik fra visse bestemmelser.

Passagerne vil blive beskyttet med styrkede rettigheder i det liberaliserede marked, som påtænkes i den fjerde jernbanepakke.

Med indførelsen af *force majeure*-klausulen i forslaget sikres det, at der er overensstemmelse med anden EU-lovgivning såsom rettigheder for passagerer, der benytter andre transportformer, og direktivet om pakkerejser<sup>17</sup>, hvori virksomheder fritages for at yde erstatning, når forsinkelser skyldes ekstraordinære omstændigheder.

## 1.3. Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

Forordningen vil blive opført i bilaget til den reviderede forordning om forbrugerbeskyttelsessamarbejde<sup>18</sup>, hvori der fastsættes et minimum af undersøgelses- og håndhævelsesbeføjelser for nationale håndhævende myndigheder og procedurer for undersøgelser og håndhævelsesforanstaltninger, når mindst to medlemsstater er berørt. Dermed forventes det, at håndhævelsen på tværs af landegrænser vil blive styrket.

Styrkelsen af rettigheder for personer med handicap er i overensstemmelse med UNCRPD og Den europæiske handicapstrategi 2010-2020<sup>19</sup>. Direktiv (EU) 2016/797 vedrørende interoperabilitet i jernbanesystemet (omarbejdning)<sup>20</sup> indeholder ligeledes henvisninger til tilgængelighed. Krav nedfældet i den europæiske lov om tilgængelighed finder anvendelse for

<sup>15</sup> Jf. del 6 i konsekvensanalysen.

<sup>16</sup> En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencefyldt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 144 endelig).

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF (EUT L 326 af 11.12.2015, s. 1).

<sup>18</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse (COM(2016) 283).

<sup>19</sup> Den europæiske handicapstrategi 2010-2020: et nyt tilsagn om et Europa uden barrierer, KOM(2010) 636 endelig af 15.11.2010.

<sup>20</sup> EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

så vidt angår tilgængelige oplysninger. Personer med nedsat mobilitet vil også få gavn af bedre tilgængelighed.

Forslaget rummer henvisninger til COTIF (de fælles CIV-regler) og udvider dermed anvendelsesområdet for reglerne deri til indenlandsk jernbanetransport i Unionen. Som medlemmer af OTIF anvender Unionen og dens medlemsstater CIV-reglerne og deltager i OTIF's generalforsamlinger og i afstemninger om ændringer af CIV.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

### **2.1. Retsgrundlag**

Retsgrundlaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for hvilken den fælles beslutningsprocedure finder anvendelse.

### **2.2. Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Jernbanetransport foregår i sagens natur på tværs af landegrænser, og selv indenlandske tjenester benyttes af borgere fra forskellige EU-lande. Den uensartede anvendelse og håndhævelse af forordningen skaber retlig usikkerhed, svækker passagerernes rettigheder og påvirker konkurrencen blandt jernbanevirksomheder. Disse problemer kan kun løses med en koordineret indsats fra Unionens side.

Med forslaget sikres ensartede niveauer for beskyttelsen af passagerer i hele Unionen ved at begrænse nationale fritagelser. Mere robuste regler vil skabe lige konkurrencevilkår for jernbanesektoren og samtidig harmonisere grundlæggende rettigheder for passagerer i hele Unionen.

### **2.3. Proportionalitet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Jernbanesektorens og de nationale myndigheders ekstraomkostninger begrænses til omkostninger, som er nødvendige for at forbedre anvendelsen og håndhævelsen af passagerernes rettigheder. Højere omkostninger som følge af færre fritagelser og dermed øget bistand, assistance og erstatning opvejes bl.a. af, at der indføres en *force majeure*-klausul.

### **2.4. Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Da sigtet med dette forslag er at revidere en forordning, fastholdes valget af dette instrument.

## **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **3.1. Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Der blev ikke foretaget nogen efterfølgende evaluering ud over rapporten af 2013. Konsekvensanalysen bekræftede og ajourførte om nødvendigt resultaterne i rapporten.

## 3.2. Høringer af interesserede parter

De interesserede parter bidrag til konsekvensanalysen blev indhentet ved forskellige midler, bl.a. ved hjælp af en åben, offentlig høring og målrettede høringer, der er gennemført af en ekstern kontrahent. Der blev indhentet såvel kvalitative bidrag (holdninger, synspunkter og forslag) som kvantitative oplysninger (data og statistikker).

Blandt de interesserede parter kan nævnes deltagere fra erhvervssektoren, grupper, der repræsenterer passagererne/forbrugerne, personer med handicap og personer med nedsat mobilitet samt offentlige myndigheder, dvs. parter, der berøres af politikken, parter, der anvender politikken, og parter med særlige interesser i politikken.

### 3.2.1. Åben, offentlig høring

Den åbne, offentlige høring blev holdt mellem februar og maj 2016 på webstedet "*Kom til orde i Europa*"<sup>21</sup> for at indsamle interesserede parter holdninger til oplevede problemer med forordningen, mulige løsninger og deres sandsynlige virkninger. Der indkom 190 svar fra forskellige kategorier af respondenter: borgere, sammenslutninger af passagerer/forbrugere, organisationer, der repræsenterer personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, offentlige myndigheder, industrisammenslutninger, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, billetudstedere m.fl.

### 3.2.2. Målrettede høringer

De målrettede høringer bestod af en række interviews baseret på spørgeskemaer til de forskellige interesserede parter. Et sæt bestående af 13 casestudier blev udarbejdet, og resultaterne blev anvendt til at afgrænse og afrunde problemformuleringen. Desuden blev der udarbejdet 13 såkaldte non-casestudier med henblik på at indsamle yderligere data.

### 3.2.3. Analyse af resultaterne i forhold til de påpegede hovedproblemer

#### 3.2.3.1. Kendskab til og oplysning om passagers rettigheder

Passager- og forbrugersammenslutninger beklagede det lave kendskab til passagerers rettigheder. Blandt de organisationer, der repræsenterer personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, gav fem (63 %) udtryk for, at personer med handicap og personer med nedsat mobilitet ikke er velinformerede om deres rettigheder, og de opfordrede til at sikre en bedre oplysning af passagererne. Hovedparten af de offentlige myndigheder bekræftede det lave kendskab og udtrykte kritik af informationsniveauet under rejsen. Jernbanevirksomhederne argumenterede for, at passagererne er velinformerede.

#### 3.2.3.2. Fritagelser

Blandt passager- og forbrugersammenslutningerne var syv (47 %) enige i, at der bør være færre fritagelser. Nogle organisationer, der repræsenterer personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, opfordrede til at ophæve fritagelser, men fire (50 %) havde ingen holdning til spørgsmålet. Industrisammenslutninger og jernbanevirksomheder udtrykte deres støtte til fritagelser.

---

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations\\_en](https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en)



### 3.2.3.3. Assistance til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.

Organisationer, der repræsenterer personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, beklagede, at rettigheder for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet er utidssvarende, og at der ikke gives tilstrækkelige oplysninger. Passager- og forbrugersammenslutningerne delte dette synspunkt. Andre problemer vedrører tilgængeligheden af stationer og rullende materiel, omkostningskrævende processer til at give forudgående besked, afvisning af at yde assistance og mangel på disponibel assistance på visse tidspunkter af dagen. Jernbanevirksomhederne var mest betænkelige ved et misbrug, hvor personalet udnyttes som gratis dragere, i forbindelse med assistance til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.

### 3.2.3.4. De nationale håndhævelsesorganers opgaver og håndhævelse

Borgere, sammenslutninger af passagerer/forbrugere og organisationer, der repræsenterer personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, beklagede de utilstrækkelige klagebehandlingsprocedurer. De nationale håndhævelsesorganer opfordrede til, at deres roller og opgaver præciseres. Infrastrukturforvalteren var af den opfattelse, at klager alene bør behandles af jernbanevirksomheder. Industrisammenslutninger var uenige i forslaget om at styrke de nationale håndhævelsesorganers rolle. De foretrak i lighed med infrastrukturforvalteren en frist på tre måneder for at indgive klager.

### 3.2.3.5. Rejsehjemmel

Passager- og forbrugersammenslutningerne anmodede om klarere bestemmelser vedrørende gennemgående billetter. Blandt jernbanevirksomhederne gav otte (73 %) udtryk for, at begreberne "operator" og "ikke-opnået tilslutningsforbindelse" er uklare, medens syv (64 %) fandt begrebet "gennemgående billetter" klart. Et nationalt håndhævelsesorgan var af den opfattelse, at *Retningslinjer for fortolkning* vanskeliggjorde forståelsen af problemstillingen angående gennemgående billetter, men industrisammenslutningerne delte ikke denne opfattelse.

### 3.2.3.6. Force majeure

Et flertal af respondenter blandt borgere, passagerer/forbrugere, organisationer, der repræsenterer personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, og nationale håndhævelsesorganer afviste indførelsen af en *force majeure*-klausul. På den anden side var industrisammenslutninger og jernbanevirksomheder positivt indstillet over for en sådan klausul med henblik på at bringe jernbanerne i overensstemmelse med andre transportformer og sikre juridisk klarhed og kohærens. Det fremgik af en uformel høring af medlemsstaterne, at der er flertal for en *force majeure*-klausul.

## 3.3. Ekspertbistand

Kommissionen indhentede ekspertbistand fra en ekstern kontrahent (Steer Davies Gleeve), indsamlede data, udarbejdede casestudier og tilvejebragte et analyseværktøj med henblik på konsekvensanalysen. Undersøgelserapporten vil blive gjort offentligt tilgængelig, når den er godkendt.

### 3.4. Konsekvensanalyse

En første konsekvensanalyse blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 18. januar 2017. Udvalget for Forskriftskontrol afgav en negativ udtalelse grundet mangler blandt andet med hensyn til den økonomiske begrundelse for at indføre en *force majeure*-klausul. Andre problemstillinger vedrørte strukturen og indholdet af de politiske løsningsmodeller, repræsentationen af de interesserede parter synspunkter og analysen og sammenligningen af politikkers virkninger navnlig med hensyn til omkostninger og overvågningsordninger.

Der blev taget højde for manglerne på følgende måde: i lyset af det store antal indbyrdes uafhængige løsningsmodeller blev de politiske løsningsmodeller opdelt efter en trinvis fremgangsmåde, hvormed omkostninger og fordele blev analyseret og sammenlignet, og et foretrukket politisk scenario blev udvalgt for hvert tema. Den i sidste ende foretrukne løsningsmodel er dermed en kombination af de foretrukne scenarier for hvert individuelt tema. Angående *force majeure* fremgik det af den meget begrænsede dokumentation, at problemet har forholdsvis begrænset økonomisk betydning. Problemstillingen blev dog inddraget i konsekvensanalysen som reaktion på et udtalt ønske herom blandt interesserede parter fra jernbanesektoren og medlemsstaterne – blandt andet for at sikre, at principperne om juridisk retfærdighed og proportionalitet respekteres.

En revideret konsekvensanalyse blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 7. april 2017, og der blev afgivet en favorabel udtalelse herom den 12. maj 2017. Den endelige rapport, der følger op på henstillingerne fra Udvalget for Forskriftskontrol om at afklare visse aspekter yderligere, forelægges sammen med dette forslag.

#### 3.4.1. Spørgsmål i tilknytning til den økonomiske analyse

De væsentligste økonomiske og sociale omkostninger og fordele blev beregnet kvantitativt ud fra de foreliggende oplysninger. Andre omkostninger og fordele blev vurderet kvalitativt. Den samlede sociale nettoværdi blev vurderet på grundlag af de to væsentligste interesserede parter modstridende interesser: passagererne og jernbanesektoren. I konsekvensanalysen blev der taget fat på konsekvenserne af de følgende omkostninger for jernbanevirksomhederne:

- a) erstatning ved forsinkelser
- b) assistance til passagerer i tilfælde af afbrydelser/forsinkelser og
- c) uddannelse af personale i at tilgodese personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.

Der er direkte sammenhæng mellem omkostningerne og velfærd for passagerer, eksempelvis større erstatning for forsinkelser, er lig med større velfærd for passagerer.

Alle omkostninger og fordele er analyseret over en 15-årig periode (2020-2035).

### 3.4.2. Politiske løsningsmodeller opdelt efter temaer og efter væsentlige og mindre væsentlige problemer

#### Væsentlige problemer

Fritagelser		
Politisk scenario A	Politisk scenario B	Politisk scenario C
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremskynde ophævelsen af fritagelser for indenlandske fjerntrafiktjenester til 2020.</li> <li>• Begrænse fritagelser for tjenester til og fra lande uden for Unionen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremskynde ophævelsen af fritagelser for indenlandske fjerntrafiktjenester til 2020.</li> <li>• Begrænse fritagelser for tjenester til og fra lande uden for Unionen.</li> <li>• Ophæve fritagelser for tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik, der krydser landegrænser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremskynde ophævelsen af fritagelser for indenlandske fjerntrafiktjenester til 2020.</li> <li>• Begrænse fritagelser for tjenester til og fra lande uden for Unionen.</li> <li>• Ophæve fritagelser for tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik, der krydser landegrænser.</li> <li>• Ophæve fritagelser for alle tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik.</li> </ul>

I konsekvensanalysen blev scenario B udvalgt som den foretrukne løsningsmodel. Den udgør et afvejet kompromis mellem passagerernes og jernbanevirksomhedernes modstridende interesser, uden at jernbanesektoren pålægges en uforholdsmæssigt stor finansiel byrde (der ventes 0,13 % stigning i jernbanesektorens samlede omkostninger). En fuld ophævelse af fritagelser for tjenester i by-, forstads- og regionaltrafik ville indebære en urimelig byrde for jernbanesektoren og en risiko for, at nogle virksomheder beslutter at indstille tjenesten.

Rettigheder for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet finder anvendelse på alle tjenester	
Politisk scenario A	Politisk scenario B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retningslinjer for at fremme anvendelsen af rettighederne for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retlige bestemmelser om anvendelsen af rettighederne for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.</li> </ul>

I konsekvensanalysen blev scenario B udvalgt som den foretrukne løsningsmodel. Denne rummer et større mål af fordele for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet kombineret med en lav byrde for jernbanesektoren.

Oplysning af personer med handicap og personer med nedsat mobilitet	
Politisk scenario A	Politisk scenario B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rejseoplysninger er tilgængelige for alle personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rejseoplysninger er tilgængelige for alle personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.</li> <li>• Oplysninger om passagerernes rettigheder er tilgængelige for alle personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.</li> </ul>

I konsekvensanalysen blev scenario B udvalgt som den foretrukne løsningsmodel. Dermed sikres en helhedsorienteret tilgang til problemet med utilgængelige oplysninger, uden at jernbanesektoren påføres høje omkostninger.

<b>Assistance til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet</b>	
Politisk scenario A	Politisk scenario B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udveksling af bedste praksis vedrørende uddannelse i at tilgodese personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obligatorisk uddannelse af jernbanepersonale i at tilgodese personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.</li> </ul>

Uddannelse af jernbanepersonale i at tilgodese personer med handicap og personer med nedsat mobilitet udgør med blot 0,31 % af de samlede omkostninger ikke en stor byrde for jernbanesektoren. I konsekvensanalysen blev scenario B derfor udvalgt som den foretrukne løsningsmodel.

<b>Behandling af klager</b>	
Politisk scenario A	Politisk scenario B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retningslinjer for jernbanesektoren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retlige bestemmelser (nye forpligtelser for stationer og infrastrukturforvaltere)</li> </ul>

I konsekvensanalysen blev scenario B udvalgt som den foretrukne løsningsmodel. Jernbanesektoren vil skulle følge en klar og nøje fastlagt klagebehandlingsproces. Passagererne får bedre mulighed for at klage og påberåbe sig regres.

<b>Gennemgående billetter</b>	
Politisk scenario A	Politisk scenario B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begreberne gennemgående billetter og tilknyttede forpligtelser defineres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begreberne gennemgående billetter og tilknyttede forpligtelser defineres.</li> <li>• Jernbanevirksomheder og billetudstederne tilskyndes til at sælge gennemgående billetter, når det er muligt. Bevisbyrden ligger hos virksomheder og billetudstedere, hvis der ikke er solgt gennemgående billetter.</li> </ul>

I konsekvensanalysen blev scenario B udvalgt som den foretrukne løsningsmodel. Ikke alene defineres betydningen af gennemgående billetter, men virksomheder og billetudsteder tilskyndes til at udbyde sådanne billetter og pålægges at oplyse passagererne om deres rettigheder.

<b>De nationale håndhævelsesorganers klagebehandling og håndhævelse</b>	
Politisk scenario A	Politisk scenario B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De nationale håndhævelsesorganer aflægger rapport om deres aktiviteter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udførlige instrukser vedrørende klagebehandlingsprocessen.</li> <li>• De nationale håndhævelsesorganer pålægges at samarbejde om problemer, der går på tværs af landegrænser.</li> </ul>

I konsekvensanalysen blev scenario B udvalgt som den foretrukne løsningsmodel. Derved tydeliggøres de nationale håndhævelsesorganers roller og ansvarsområder i forhold til klagebehandling og samarbejde, bl.a. om problemer, der går på tværs af landegrænser.

Forbedrede samarbejdsordninger for de nationale håndhævelsesorganer vil føre til bedre håndhævelse.

<b>Force majeure</b>	
Politisk scenario A	Politisk scenario B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der indføres en <i>force majeure</i>-klausul i artikel 17 (erstatning).</li> <li>• <u>En smal definition af force majeure.</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der indføres en <i>force majeure</i>-klausul i artikel 17 (erstatning).</li> <li>• <u>En bred definition af force majeure.</u></li> </ul>

Indførelsen af en *force majeure*-klausul vil lempe den økonomiske byrde for jernbanevirksomhederne. Den vil samtidig indskrænke passagerernes ret til erstatning. Scenario B, der bygger på en bred definition af *force majeure*, indebærer en relativt stor lempelse for jernbanevirksomhederne (1 299 mio. EUR mere end i referencescenariet og 737 mio. EUR mere end i scenario A). Med den smalle definition (scenario A) indskrænkes passagerernes rettigheder i relativt mindre omfang, samtidig med at jernbanevirksomhedernes byrde stadig lempes sammenholdt med referencescenariet.

Indskrænkningen af passagerernes rettigheder opvejes af større fordele for passagererne, bl.a. på grund af færre fritagelser samt foranstaltninger til gavn for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. Fordelene anslås til 191 mio. EUR. Eftersom rettigheder til assistance, bistand og oplysninger ikke berøres af klausulen, er der stadig garanti for et højt forbrugerbeskyttelsesniveau. De nationale håndhævelsesorganers arbejdsbyrde vil øges, når de griber ind i kontroversielle sager. En smal definition af *force majeure* efterlader mindre spillerum til fortolkning og vil resultere i færre indgreb.

I konsekvensanalysen blev scenario A derfor udvalgt som den foretrukne løsning, fordi det sikrer en retfærdig balance mellem passagerernes og jernbanesektorens interesser. Bevisbyrden for, at der foreligger *force majeure*, ligger hos jernbanevirksomheden.

### **Mindre væsentlige problemer**

Der foreslås kun ét politisk scenario for en række mindre væsentlige problemer i relation til oplysning, ikke-forskelsbehandling, CIV, beredskabsplanlægning, regresret og jernbanevirksomhedernes klagebehandling.

<b>Oplysninger til alle passagerer</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplysninger om passagerers rettigheder gives sammen med billetten.</li> <li>• Oplysninger om passagerers rettigheder gives på stationer og om bord på tog.</li> </ul>

<b>Ikke-forskelsbehandling</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, opholdssted eller betalingsvaluta forebygges.</li> </ul>

<b>CIV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overensstemmelse mellem forordningen og COTIF/CIV-regler.</li> </ul>

Kommissionen bemyndiges udtrykkeligt til at ajourføre forordningens bilag I for at tage hensyn til ændringer af CIV, hvilket vil sikre overensstemmelsen.

<b>Beredskabsplanlægning</b>
------------------------------

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Forpligtelser vedrørende tjenestens kontinuitet og beredskabsplanlægning pålægges andre aktører end jernbanevirksomheder.</li></ul> |
|---|

En byrdefordeling med andre interesserede parter vil begrænse omkostningerne for jernbanevirksomhederne.

<b>Regresret</b>
------------------

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Regresret over for tredjeparter.</li></ul> |
|--|

Jernbanevirksomheder får lettere ved at opnå erstatning fra tredjeparter, som bærer ansvaret for forsinkelser.

<b>Jernbanevirksomheders klagebehandling</b>
--

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Frister for passagerers indgivelse af klager specificeres.</li></ul> |
|--|

Frister for indgivelse af klager vil reducere omkostningerne, idet data om hændelser ikke nødvendigvis skal opbevares i længere tid.

### **3.5. Grundlæggende rettigheder**

Ifølge artikel 38 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder skal EU's politikker sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau. I chartrets artikel 26 opfordres der til at integrere personer med handicap, og medlemsstaternes pålægges at træffe foranstaltninger, der skal sikre deres autonomi, deres sociale og erhvervsmæssige integration og deres deltagelse i samfundslivet. En styrkelse af jernbanepassagerers rettigheder i Unionen vil yderligere øge det samlede høje forbrugerbeskyttelsesniveau.

## **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for EU-budgettet.

## **5. ANDRE FORHOLD**

### **5.1. Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ på grundlag af indikatorer for opnåede fremskridt såsom antal fritagne tjenester, procentvis andel af personalet, som modtager uddannelse i assistance til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, antal anmodninger om assistance, efterlevelse af informationskrav, antal solgte gennemgående billetter, antal klager og betalinger af erstatning. Fem år efter ikrafttrædelsen af den foreslåede lovgivning vil Kommissionen vurdere, om dens målsætninger er opfyldt.



Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

### om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten ~~om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab~~  om Den Europæiske Unions funktionsmåde , særlig artikel ~~71~~  91 , stk. 1,

under henvisning til forslag fra  Europa-  Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,

efter ~~proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 31. juli 2007<sup>3</sup>, og~~  den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

---

↓ nyt

- (1) Der skal foretages en række ændringer af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007<sup>4</sup>. Forordningen bør af klarhedshensyn omarbejdes.

---

<sup>1</sup> EUT C af, s. .

<sup>2</sup> EUT C af, s. .

<sup>3</sup> ~~Europa-Parlamentets udtalelse af 28. september 2005 (EUT C 227 E af 21.9.2006, s. 490), Rådets fælles holdning af 24. juli 2006 (EUT C 289 E af 28.11.2006, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 18. januar 2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 25. september 2007 og Rådets afgørelse af 26. september 2007.~~

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

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 1

- (2) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre rettighederne for jernbanepassagerer og forbedre kvaliteten og effektiviteten af tjenester, der varetager passagerbefordring med jernbane, for at øge jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 2  
(tilpasset)

~~Kommissionens meddelelse »Strategien for forbrugerpolitikken 2002-2006«<sup>5</sup> sætter som mål at skabe et højt forbrugerbeskyttelsesniveau på transportområdet i overensstemmelse med traktatens artikel 153, stk. 2.~~

---

↓ nyt

- (3) Trods de betydelige fremskridt, der er opnået med hensyn til forbrugerbeskyttelse i Unionen, er der fortsat behov for at forbedre beskyttelsen af jernbanepassagerers rettigheder yderligere.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 3

- (4) Da jernbanepassageren er den svage part i transportkontrakten, bør dennes rettigheder beskyttes.

---

↓ nyt

- (5) Indrømmes samme rettigheder til jernbanepassagerer, der rejser internationalt og med indenlandsk fjerntrafik, forventes dette at styrke forbrugerbeskyttelsesniveauet i Unionen, sikre lige konkurrencevilkår for jernbanevirksomheder og garantere ensartede rettigheder for passagererne.
- (6) Tjenester, der varetager passagerbefordring med jernbane i by-, forstads- og regionaltrafik, er væsensforskellige fra langdistancetjenester. Medlemsstaterne bør derfor kunne fritage tjenester, som varetager passagerbefordring med jernbane i by-, forstads- og regionaltrafik, og som ikke krydser landegrænser inden for Unionen, fra visse bestemmelser om passagerers rettigheder.

---

<sup>5</sup> ~~EFT C 137 af 8.6.2002, s. 2.~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 24  
(tilpasset)  
⇒ nyt

- (7) Et af denne forordnings mål er at forbedre personbefordringstjenester, der varetager passagerbefordring med jernbane inden for  Unionen  ~~Fællesskabet~~. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at indrømme fritagelser til fordel for jernbaneforbindelser i områder, hvor en stor del af forbindelsen drives uden for  Unionen,  ~~Fællesskabet~~ ⇒ forudsat at der sikres et passende niveau for passagerernes rettigheder i forbindelse med tjenester ydet inden for disse medlemsstatsers område i overensstemmelse med deres nationale ret ⇐.

---

↓ nyt

- (8) Fritagelserne bør dog ikke berøre bestemmelser i denne forordning, som gør det lettere for personer med handicap eller personer med nedsat mobilitet at benytte jernbanetjenester. Fritagelserne bør endvidere ikke berøre retten for personer, der ønsker at købe billet til befordring med jernbane, til at gøre dette uden unødige hindringer, bestemmelserne om jernbanevirksomheders erstatningsansvar over for passagererne og deres bagage, kravet til jernbanevirksomhederne om tilstrækkelig forsikringsdækning eller kravet til disse virksomheder om at sikre passagerernes personlige sikkerhed på stationer og i tog samt kravet om sikkerhedsforvaltning.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 4  
⇒ nyt

- (9) Det hører til brugernes rettigheder i forbindelse med jernbanebefordring at få oplysninger om trafikforbindelserne før og under rejsen. Når det er muligt, bør jernbanevirksomheder og billetudstedere give disse oplysninger på forhånd og så hurtigt som muligt. ⇒ Disse oplysninger bør stilles til rådighed i en form, der er tilgængelig for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. ⇐

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 5  
(tilpasset)

- (10) Mere detaljerede krav vedrørende rejseoplysninger ~~vil blive fastlagt~~  fastlægges  i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) som omhandlet i Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011<sup>6</sup> ~~Europa-Parlamentets og Rådets~~

---

<sup>6</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 af 5. maj 2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem (EUT L 123 af 12.5.2011, s. 11).

↓ 1371/2007/EF betragtning 6  
(tilpasset)

- ~~(11)~~ Styrkelse af jernbanepassagerers rettigheder bør baseres på gældende internationale retsregler ~~på dette område~~, jf. tillæg A — Fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV) til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved protokollen af 3. juni 1999 om ændring af nævnte konvention (1999-protokollen). Det er imidlertid ønskeligt at udvide denne forordnings anvendelsesområde og ikke alene beskytte internationale jernbanepassagerer, men også nationale. ☒ Den 23. februar 2013 tiltrådte Unionen COTIF. ☒
- 

↓ nyt

- (12) I forbindelse med billetsalg til personbefordring bør medlemsstaterne træffe alle nødvendige foranstaltninger for at forbyde forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller bopæl, uanset om den pågældende passager varigt eller midlertidigt opholder sig i en anden medlemsstat. Disse foranstaltninger bør omfatte alle former for skjult forskelsbehandling, hvorved anvendelsen af andre kriterier såsom bopæl og fysisk eller digital stedsbestemmelse kan have samme virkning. Med udviklingen af onlineplatforme, der sælger billetter til passagerbefordring, for øje bør medlemsstaterne lægge særlig vægt på at sikre, at forskelsbehandling i forbindelse med adgang til onlinegrænseflader eller køb af billetter undgås. Dog bør transportordninger med sociale billettakster ikke udelukkes automatisk, forudsat at de er forholdsmæssige og ikke afhænger af de berørte personers nationalitet.
- (13) Cyklings voksende popularitet i hele Unionen får indflydelse på mobilitet og turisme generelt. En mere udbredt anvendelse af både jernbaner og cykling i transportmiddelfordelingen mindsker transportens miljøpåvirkning. Jernbanevirksomheder bør derfor gøre det lettere at kombinere cykel- og togrejser mest muligt, bl.a. ved at tillade, at cykler medbringes om bord på tog.
- 

↓ 1371/2007/EF betragtning 7  
(tilpasset)

- (14) Jernbanevirksomhederne bør ~~samarbejde om at~~ gøre overførslen af jernbanepassagerer fra én operatør til en anden lettere ved altid at udstede gennemgående billetter, når det er muligt.

---

<sup>7</sup> ~~EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF (EUT L 141 af 2.6.2007, s. 63).~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 8

~~Information og billet salg til jernbanepassagerer bør laves ved tilpasning af edb-systemerne til en fælles specifikation.~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 9

~~Den videre gennemførelse af rejseinformations- og reservationssystemerne bør ske i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet.~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 10  
(tilpasset)  
⇒ nyt

(15) ⇒ I lyset af De Forenede Nationers konvention om rettigheder for personer med handicap bør der for at kunne give personer med handicap og personer med nedsat mobilitet sammenlignelige muligheder for at rejse med jernbane som alle andre borgere fastsættes regler for ikke-forskelsbehandling og assistance under deres rejse. ⇐ ~~Personbefordring med jernbane bør være til gavn for alle borgere. Derfor bør handicappede og bevægelseshæmmede~~ ~~Personer~~  personer  med handicap og personer med nedsat mobilitet , uanset om deres manglende førerlicens skyldes handicap, alder eller andet, have samme mulighed for at rejse med jernbane som alle andre borgere. ~~Handicappede og bevægelseshæmmede har~~ samme ret som alle andre borgere til fri bevægelighed, ~~frit valg~~ og ikke-forskelsbehandling. Der bør bl.a. lægges særlig vægt på at give oplysninger til ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ ~~personer~~  personer  med handicap og personer med nedsat mobilitet  om jernbanetjenestens tilgængelighed, adgangsbetingelser til det rullende materiel og faciliteterne om bord. For at kunne give passagerer med nedsatte sensoriske evner den bedst mulige information om forsinkelser, bør der anvendes systemer, som er synlige og kan høres. ~~Handicappede og bevægelseshæmmede~~ ~~personer~~  personer  med handicap og personer med nedsat mobilitet  bør have mulighed for at købe billetter i toget uden ekstra udgifter. ⇒ Personalet bør være uddannet tilstrækkeligt i at tilgodese behovene for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, især når det yder assistance. For at sikre ligelige rejsevilkår bør sådanne personer gives assistance på stationer og om bord på alle tidspunkter, hvor tog er i drift, og ikke kun på visse tider af dagen. ⇐

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 11  
(tilpasset)  
⇒ nyt

(16) Jernbanevirksomheder og stationsledere bør gennem overensstemmelse med TSI for bevægelseshæmmede personer tage hensyn til ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ ~~personers behov~~  behovene hos personer med handicap og personer med nedsat mobilitet  ~~med henblik på i~~  I  henhold til den gældende ~~fællesskabsret~~  EU-ret  vedrørende offentlige indkøb ⇒ , navnlig Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv 2014/24/EU<sup>8</sup>, ~~at sikre, at~~  bør  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.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 14  
(tilpasset)  
⇒ nyt

- (17) Det er ønskeligt, at der med denne forordning indføres en ordning for erstatning til passagererne i tilfælde af forsinkelse, som jernbanevirksomheden har ansvaret for, på samme grundlag som den internationale ordning, der er indeholdt i COTIF, særlig ~~CIV-tillægget~~  de fælles CIV-regler  om passagerers rettigheder. ⇒ Ved forsinkelser af passagerertjenester bør jernbanevirksomheder yde passagererne erstatning ud fra en procentvis andel af billetprisen. ⇐
- 

↓ 1371/2007/EF betragtning 12  
⇒ nyt

- (18) Det bør være et krav, at jernbanevirksomhederne er forsikrede eller træffer tilsvarende arrangementer med hensyn til deres ansvar over for jernbanepassagerer i tilfælde af ulykker. ~~Minimumsforsikringsbeløbet for jernbanevirksomheder bør tages op til behandling senere.~~ ⇒ Hvis medlemsstater fastsætter et maksimumbeløb for skadeserstatning i tilfælde af passagerers død eller legemsbeskadigelse, bør dette beløb mindst svare til det beløb, der er fastsat i de fælles CIV-regler. ⇐
- 

↓ 1371/2007/EF betragtning 13

- (19) Ret til større erstatning og bedre assistance i tilfælde af forsinkelse, ~~forsinket ankomst til tilslutningsforbindelse~~ ikke-opnået tilslutningsforbindelse eller aflysning af en forbindelse bør fremme markedet for jernbanepassagerer til fordel for passagererne.
- 

↓ nyt

- (20) Ved forsinkelser bør passagererne gives mulighed for at videreføre eller omlægge rejsen på tilsvarende befordringsvilkår. Der bør tages hensyn til behovene hos personer med handicap og personer med nedsat mobilitet i et sådant tilfælde.

- (21) En jernbanevirksomhed bør dog ikke pålægges at betale erstatning, hvis den kan bevise, at forsinkelsen blev forårsaget af ekstreme vejrforhold eller større naturkatastrofer, som bringer en sikker drift af tjenesten i fare. En sådan hændelse bør

---

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

have karakter af en ekstraordinær naturkatastrofe til forskel fra normale sæsonbestemte vejrforhold såsom efterårsstorme eller jævnlige tilbagevendende oversvømmelser i byer som følge af tidevand eller smeltevand. Jernbanevirksomheder bør bevise, at de hverken kunne forudse eller forhindre forsinkelsen, selv hvis alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

(22) I samarbejde med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør stationsledere udarbejde beredskabsplaner for at minimere følgerne af større afbrydelser ved at give strandede passagerer hensigtsmæssig information og bistand.

(23) Denne forordning bør ikke begrænse jernbanevirksomhedernes ret til at søge erstatning hos enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med gældende national lovgivning.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 15

(24) Når medlemsstater indrømmer fritagelser fra denne forordning til jernbanevirksomheder, bør de tilskynde jernbanevirksomhederne til at indføre ordninger for erstatning og assistance i tilfælde af større afbrydelser af personbefordringen med jernbane, og dette bør ske efter høring af de organisationer, der repræsenterer passagererne.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 16

(25) Det er også ønskeligt at hjælpe ulykkesofrene og deres pårørende med deres umiddelbare økonomiske behov i tidsrummet lige efter ulykken.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 17

(26) Det er i jernbanepassagerernes interesse, at der efter aftale med de offentlige myndigheder træffes passende foranstaltninger til at sikre deres personlige sikkerhed på stationer og i togene.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 18

(27) Jernbanepassagerer bør kunne indgive en klage til en hvilken som helst relevant jernbanevirksomhed vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der tillægges dem med denne forordning, og have ret til at modtage et svar inden for en rimelig frist.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 19  
⇒ nyt

- (28) Jernbanevirksomheder ⇒ og stationsledere ⇐ bør fastlægge, ⇒ offentliggøre, ⇐ forvalte og føre tilsyn med servicekvalitetsstandarder for personbefordringstjenester, der varetager passagerbefordring med jernbane.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 20

~~Indholdet af denne forordning bør revideres for så vidt angår tilpasning af de finansielle beløb til inflationen og med hensyn til informations- og servicekvalitetskrav på baggrund af markedsudviklingen og forordningens indvirkning på servicekvaliteten.~~

---

↓ nyt

- (29) For at opretholde et højt forbrugerbeskyttelsesniveau inden for jernbanetransport bør medlemsstaterne pålægges at udpege nationale håndhævelsesorganer med henblik på nøje at overvåge og håndhæve denne forordning på nationalt niveau. Disse organer bør kunne træffe en vifte af håndhævelsesforanstaltninger. Passagerer bør kunne klage til disse organer over påståede overtrædelser af forordningen. Af hensyn til en tilfredsstillende behandling af sådanne klager bør organerne samarbejde indbyrdes.

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 21  
(tilpasset)  
⇒ nyt

- (30) ⇒ Behandling af personoplysninger bør udføres i overensstemmelse med EU-lovgivningen vedrørende beskyttelse af personoplysninger, navnlig ⇐ ~~Denne forordning bør gælde med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>10</sup>.~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 22

- (31) Medlemsstaterne bør fastsætte, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af denne forordning og sikre, at de anvendes. Sanktionerne, der kan omfatte betaling af

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

<sup>10</sup> EFFL 281 af 23.11.1995, s. 21. Endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).



erstatning til den pågældende person, bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

↓ 1371/2007/EF betragtning 23  
(tilpasset)

- (32) Målene for denne forordning, nemlig udvikling af  Unionens  Fællesskabets jernbaner og indførelse af passagerrettigheder, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på  EU-  fællesskabs-plan;  Unionen  Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

↓ nyt

- (33) For at sikre et højt niveau af beskyttelse af passagererne bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen med henblik på at ændre bilag I, II og III om de fælles CIV-regler, mindstemålet af oplysninger, som skal gives af jernbanevirksomheder og billetudstedere, og de minimale standarder for servicekvalitet samt at tilpasse de finansielle beløb, der er omhandlet i denne forordning, i lyset af inflationen. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>11</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

↓ 1371/2007/EF betragtning 25  
(tilpasset)

~~I nogle medlemsstater kan jernbanevirksomhederne have vanskeligt ved at anvende alle denne forordnings bestemmelser fra datoen for dens ikrafttræden. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for midlertidigt at fritage langdistancetjenester, der varetager indenlandsk personbefordring med jernbane, fra denne forordning. Midlertidige undtagelser bør dog ikke berøre denne forordnings bestemmelser om at give handicappede og bevægelseshæmmede personer adgang til at rejse med jernbane, om retten til uhindret at købe billetter til befordring med jernbane, bestemmelserne om jernbanevirksomhedernes ansvar over for passagererne og deres bagage, kravet til jernbanevirksomhederne om tilstrækkelig forsikringsdækning eller~~

<sup>11</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

~~kravet til disse virksomheder om at sikre passagerernes personlige sikkerhed på stationer og i tog samt kravet om sikkerhedsforvaltning.~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 26

~~Tjenester, der varetager passagerbefordring med jernbane i byer, forstæder og regioner, er væsensforskellige fra langdistancetjenester. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at fritage personbefordring med jernbane i byer, forstæder og regioner fra denne forordning, bortset fra visse bestemmelser, der bør finde anvendelse på alle former for personbefordring med jernbane i hele Fællesskabet.~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 27

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>12</sup>.~~

---

↓ 1371/2007/EF betragtning 28

~~Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at vedtage gennemførelsesbestemmelser. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning eller at supplere den med nye ikke væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF~~

---

↓ nyt

(34) Denne forordning respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, der er anerkendt i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 21, 26, 38 og 47 om henholdsvis forbuddet mod alle former for forskelsbehandling, integration af personer med handicap, et højt forbrugerbeskyttelsesniveau og adgang til effektive retsmidler og til en upartisk domstol. Denne forordning bør anvendes af medlemsstaternes retter under fuld overholdelse af disse rettigheder og principper —

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)

<sup>12</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Endret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s.11).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## Kapitel I

### Almindelige bestemmelser

#### Artikel 1

#### Genstand

Denne forordning fastsætter regler  for jernbanetransport  med hensyn til følgende:

~~a) oplysninger, som skal gives af jernbanevirksomheder, indgåelse af befordringskontrakter, udstedelse af billetter og indførelse af et edb-informations- og reservationssystem for jernbanetransport~~

---

↓ nyt

a) ikke-forskelsbehandling mellem passagerer hvad angår befordringsvilkår

---

↓ 1371/2007/EF

b) jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar og deres forsikringspligt over for passagerer og deres bagage

~~e) jernbanevirksomhedernes forpligtelser over for passagerer i tilfælde af forsinkelser~~

---

↓ nyt

c) passagerernes rettigheder i tilfælde af ulykker, der skyldes brug af jernbanetjenester og medfører død eller legemsbeskadigelse, eller bortkomst eller beskadigelse af deres bagage

d) passagerernes rettigheder i forbindelse med aflysninger eller forsinkelser

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

⇒ e) mindste ⇐  krav til oplysninger til passagererne

df) beskyttelse af  $\Rightarrow$  ikke-forskelsbehandling af  $\Leftarrow$  og  $\Rightarrow$  påbudt  $\Leftarrow$  assistance til handicappede personer  $\boxtimes$  med handicap  $\Leftarrow$  og bevægelseshæmmede personer  $\boxtimes$  med nedsat mobilitet  $\boxtimes$ , ~~der rejser med jernbane~~

eg) definition af og kontrol med servicekvalitetsstandarder,  $\boxtimes$  og  $\Leftarrow$  forvaltning af risici for passagerers personlige sikkerhed ~~og~~

h) behandling af klager

fi) generelle regler om håndhævelse.

## Artikel 2

### Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på ~~alle~~  $\boxtimes$  indenlandske og internationale  $\Leftarrow$  jernbanerejser og -tjenester i hele Fællesskabet  $\boxtimes$  Unionen  $\Leftarrow$  udført af en eller flere jernbanevirksomheder med licens i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU<sup>13</sup> Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder<sup>14</sup>.

~~2. Denne forordning finder ikke anvendelse på jernbanevirksomheder og transporttjenester, der ikke har licens i henhold til direktiv 95/18/EF.~~

~~3. Fra datoen for denne forordnings ikrafttræden finder artikel 9, 11, 12, 19, artikel 20, stk. 1, og artikel 26 anvendelse på alle former for personbefordring med jernbane i hele Fællesskabet.~~

~~4. Uden at det berører stk. 3 kan en medlemsstat på et gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag indrømme en fritagelse for en periode på højst fem år fra anvendelse af denne forordning på indenlandsk personbefordring med jernbane, og denne periode kan forlænges to gange, begge gange med højst fem år.~~

~~5. Uden at det berører stk. 3 kan en medlemsstat fritage personbefordring med jernbane i byer, forstæder og regioner fra denne forordning. For at sondre mellem transport i byer og forstæder og regional transport anvender medlemsstaterne definitionerne i Rådets direktiv 91/440/EEF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>15</sup>. Ved anvendelsen af disse definitioner tager medlemsstaterne hensyn til følgende kriterier: afstande, tjenesternes hyppighed, antallet af planmæssige stop, rullende materiel, billetordninger, forskelle i passagerantal mellem trafikstærke og trafiksvage perioder, togtype og køreplaner.~~

~~6. En medlemsstat kan for en periode på højst fem år, på et gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag, indrømme en fritagelse, der kan fornyes, fra visse bestemmelser i denne forordning for særlige tjenesteydelser eller rejser, når en betydelig del af~~

<sup>13</sup> EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

<sup>14</sup> EFT L 142 af 27.6.1995, s. 70. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

<sup>15</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

~~personbefordringen med tog, herunder mindst ét planmæssigt stop ved en station, finder sted uden for Fællesskabet.~~

~~7. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om fritagelser, der indrømmes i medfør af stk. 4, 5 og 6. Anser Kommissionen en fritagelse for ikke at være i overensstemmelse med denne artikel, træffer den de nødvendige foranstaltninger. Senest den 3. december 2014 forelægger Kommissionen Europa Parlamentet og Rådet en rapport om fritagelser, der er indrømmet i medfør af stk. 4, 5 og 6.~~

↓ nyt

2. Medmindre andet fremgår af stk. 4 må medlemsstaterne fritage følgende tjenester fra anvendelsen af denne forordning:

(a) personbefordring med jernbane i by-, forstads- og regionaltrafik som omhandlet i direktiv 2012/34/EU undtagen tjenester, der krydser landegrænser inden for Unionen

(b) international passagertransport, hvoraf en betydelig del og mindst ét planmæssigt stop drives uden for Unionen, forudsat at passagerernes rettigheder sikres tilstrækkeligt i henhold til relevant national ret på området i den medlemsstat, der indrømmer fritagelsen.

3. Medlemsstaterne skal oplyse Kommissionen om de indrømmede fritagelser efter stk. 2, litra a) og b), og for vidt angår stk. 2, litra b), oplyse, hvorvidt deres nationale ret yder en tilstrækkelig beskyttelse på deres område.

4. Artikel 5, 10, 11 og 25 samt kapitel V skal gælde for alle tjenester, der varetager passagerbefordring med jernbane, jf. stk. 1, herunder tjenester, der er fritaget i henhold til stk. 2, litra a) og b).

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

### Artikel 3

#### Definitioner

I denne forordning forstås ved:

(1) "jernbanevirksomhed": en jernbanevirksomhed som defineret i artikel ~~2~~ 3, nr. 1), i direktiv ~~2001/14/EF~~<sup>16</sup> 2012/34/EU og enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet er gods- og/eller passagerbefordring med jernbane på det grundlag, at

<sup>16</sup> ~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29). Senest ændret ved direktiv 2004/49/EF.~~

~~virksomheden skal levere trækraft; dette omfatter også virksomheder, der udelukkende leverer trækraft.~~

~~2) "operator": den kontraktansvarlige jernbanevirksomhed, med hvem passageren har indgået befordringskontrakten, eller en række på hinanden følgende jernbanevirksomheder, som er ansvarlige i forhold til den indgåede kontrakt~~

~~3) "stedfortrædende operator": jernbanevirksomhed, der ikke selv har indgået befordringskontrakten med passageren, men som den jernbanevirksomhed, der er part i kontrakten, helt eller delvis har overladt at udføre jernbanebefordringen~~

42) "infrastrukturforvalter": ⇨ en infrastrukturforvalter ⇩ ~~ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen eller en del deraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF 2012/34/EU, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol og sikkerhedssystemer. infrastrukturforvalterens opgaver på et jernbanenet eller dele af et jernbanenet kan fordeles på forskellige organer eller foretagender~~

53) "stationsleder": forvaltningsenhed, der i en medlemsstat er ansvarlig for forvaltningen af jernbanestationer, og som kan være infrastrukturforvalteren

64) "rejsebureau": rejsearrangør eller formidler, dog ikke en jernbanevirksomhed, i henhold til artikel 23, nr. 2)8) og 3)9) i direktiv 90/314/EØF<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302<sup>18</sup>

75) "billetudsteder": en forhandler af jernbanetransport, der indgår transportkontrakter og sælger billetter på vegne af en jernbanevirksomhed eller for egen regning

86) "befordringskontrakt": kontrakt om befordring af passagerer mod betaling eller uden betaling mellem en jernbanevirksomhed eller en billetudsteder og en passager om udførelse af en eller flere transportydelser/tjenester

97) "reservation": en tilladelse på papir eller i elektronisk form, som giver ret til befordring, med forbehold af på forhånd bekræftede personlige befordringsarrangementer

108) "gennemgående billet": en eller flere billetter, som udgør den ☒ samlede ☒ befordringskontrakt, der er indgået for at udføre på hinanden følgende jernbanetjenester, der drives af en eller flere ☒ flere ☒ jernbanevirksomheder

<sup>17</sup> Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure (EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59).

<sup>18</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF (EUT L 326 af 11.12.2015, s. 1).

---

↓ nyt

9) "tjeneste": en tjeneste, der varetager passagerbefordring med jernbane og drives mellem stationer eller stoppesteder ifølge en køreplan

10) "rejse": befordring af en passager mellem en afgangstation og en bestemmelsesstation i henhold til en samlet befordringskontrakt

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)

⇒ nyt

11) "indenlandsk ~~person~~passagerbefordring med jernbane": passagerbefordring med jernbane, der ikke krydser en medlemsstats grænse

⇒ 12) "international passagertransport": international passagertransport som defineret i artikel 3, nr. 5), i direktiv 2012/34/EU ⇐

~~12~~13) "forsinkelse": tidsforskellen mellem det tidspunkt, passageren skulle ankomme ifølge den offentliggjorte køreplan, og hans eller hendes faktiske eller forventede ankomsttidspunkt ☒ på den endelige bestemmelsesstation ☒

~~13~~14) "abonnementskort" eller "periodekort": et kort, der i gyldighedsperioden giver den person, det er udstedt til, ret til et ubegrænset antal rejser med tog på en nærmere bestemt strækning eller et bestemt jernbanenet

---

↓ nyt

15) "ikke-opnået tilslutningsforbindelse": en situation, hvor en passager ikke når en eller flere tjenester i løbet af en rejse som følge af forsinkelse eller aflysning af en eller flere forudgående tjenester

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)

⇒ nyt

~~14) "edb informations- og edb reservationssystem til jernbanetransport (CIRSRT)": et elektronisk system, som indeholder oplysninger om befordring, som tilbydes af jernbanevirksomhederne; oplysningerne i CIRSRT om passagerbefordring omfatter oplysninger om:~~

~~a) tabeller og køreplaner for passagerbefordring~~

~~b) ledige pladser på passagertog~~

~~c) billetpriser og særlige betingelser~~

~~d) togenes tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer~~

~~e) faciliteter, hvorigennem der kan foretages reservationer eller udstedes billetter eller gennemgående billetter, i det omfang disse faciliteter eller nogle af dem gøres tilgængelige for brugere~~

~~1516) "handicappet"  person med handicap  eller "bevægelseshæmmet person"  og "person med nedsat mobilitet" : en person, hvis bevægelighed i forbindelse med benyttelsen af transportmidler er nedsat på grund af et  med en varig eller midlertidig  fysisk handicap (sensorisk eller bevægelsesmæssigt, permanent eller midlertidigt),  mental,  intellektuel ~~mentalt handicap~~ eller  sensorisk funktionsnedsættelse,  nedsat funktionsevne af andre årsager ⇨ som i samspil med forskellige barrierer kan hindre vedkommende i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer ⇨, eller på grund af  hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af  alder, og hvis situation kræver passende opmærksomhed og tilpasning af de ydelser, alle passagerer har adgang til, efter den pågældendes særlige behov~~

~~1617) "almindelige befordringsbetingelser": ~~operatorens~~  jernbanevirksomhedens  betingelser i form af almindelige betingelser eller lovligt gældende takster i hver medlemsstat, som ved indgåelsen af befordringskontrakten er blevet en integreret del heraf~~

~~1718) "køretøj": et motorkøretøj eller en påhængsvogn, der befordres i tilknytning til befordring af passagerer;~~

---

↓ nyt

19) "de fælles CIV-regler": de fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV), som er fastsat i tillæg A til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF).

---

↓ 1371/2007/EF

## Kapitel II

### Befordringskontrakt, oplysninger og billetter

#### Artikel 4

#### Befordringskontrakter

Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er indgåelse og udførelse af en befordringskontrakt og levering af oplysninger og billetter omfattet af kapitel II og III i de i bilag I anførte bestemmelser.



---

↓ nyt

*Artikel 5*

**Ikke-forskelsbehandling i befordringskontraktvilkår**

Med forbehold af sociale billettakster skal jernbanevirksomheder eller billetudstedere tilbyde kontraktvilkår og takster til den brede offentlighed uden direkte eller indirekte forskelsbehandling på grundlag af kundens nationalitet eller bopæl eller på grundlag af jernbanevirksomhedens eller billetudstederens etableringssted i Unionen.

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

*Artikel ~~5~~6*

**Cykler**

~~Jernbanevirksomheder skal give passagererne~~  skal have ret til  mulighed for, i givet fald mod  en rimelig  betaling, at ~~medtage~~  tage  cykler  med om bord på toget , ~~hvis de er lette at håndtere, hvis det ikke er til gene for den pågældende jernbanetjeneste, og hvis det rullende materiel gør det muligt.~~  De skal holde deres cykler under opsyn i løbet af rejsen og sikre, at disse ikke er til gene for eller skader andre passagerer, mobilitetsudstyr, bagage eller jernbanedriften. Medtagning af cykler kan afvises eller begrænses af sikkerheds- eller driftshensyn, forudsat at jernbanevirksomheder, billetudstedere, rejsebureauer og i givet fald stationsledere oplyser passagererne om betingelserne for en sådan afvisning eller begrænsning i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 454/2011.

*Artikel ~~6~~7*

**Forbud mod ~~afvigelser~~ afvigelser og begrænsninger**

1. Forpligtelser over for passagererne i henhold til denne forordning kan ikke indskrænkes eller fraviges, navnlig ikke ved at indføre undtagelsesbestemmelser eller begrænsende klausuler i befordringskontrakten.
2. Jernbanevirksomheder kan tilbyde kontraktbetingelser, der er gunstigere for passageren end betingelserne i denne forordning.

*Artikel ~~7~~8*

**Oplysningspligt vedrørende indstilling af forbindelser**

Jernbanevirksomheder eller i givet fald de kompetente myndigheder med ansvar for kontrakter om offentlig tjeneste skal på hensigtsmæssig måde , bl.a. i en form som er

tilgængelig for personer med handicap i overensstemmelse med tilgængelighedskravene, der er fastsat i direktiv XXX<sup>19</sup>, ⇐ og inden gennemførelsen heraf oplyse offentligheden om afgørelser om at indstille forbindelser ⇒ enten varigt eller midlertidigt ⇐.

## Artikel ~~9~~9

### Rejseoplysninger

1. ~~Med forbehold af artikel 10 giver~~ Jernbanevirksomheder og billetudstedere, der tilbyder befordringskontrakter på vegne af en eller flere jernbanevirksomheder, giver på anmodning og som mindstemål passagerne de oplysninger, der er angivet i bilag II, del I, vedrørende rejser, for hvilke den pågældende jernbanevirksomhed tilbyder en befordringskontrakt. Billetudstedere, der tilbyder befordringskontrakter for egen regning, og rejsebureauer skal give disse oplysninger, når de foreligger.
2. Jernbanevirksomhederne ⇒ og billetudstedere, når det er muligt ⇐ skal under rejsen ⇒, herunder på forbindelsesstationer, ⇐ som mindstemål give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag II, del II.
3. De i stk. 1 og 2 nævnte oplysninger gives i den mest hensigtsmæssige form ⇒ bl.a. ved at udnytte de nyeste kommunikationsteknologier ⇐. Der tages i denne forbindelse særligt hensyn til ~~høre- og/eller synshæmmedes behov~~ ⇒ at sikre, at disse oplysninger er tilgængelige for personer med handicap i overensstemmelse med de tilgængelighedskrav, der er fastsat i direktiv XXX og forordning 454/2011 ⇐.

---

⇓ nyt

4. Stationsledere og infrastrukturforvaltere har pligt til uden forskelsbehandling at stille realtidsdata vedrørende tog, herunder også tog, der drives af andre jernbanevirksomheder, til rådighed for jernbanevirksomheder og billetudstedere.

---

⇓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

## Artikel ~~10~~10

### Billetter, gennemgående billetter og reservationer

1. Jernbanevirksomhederne og billetudstederne skal, ~~når sådanne forefindes,~~ tilbyde billetter, ☒ og når sådanne forefindes, ☒ gennemgående billetter og reservationer. ⇒ De bestræber sig på så vidt muligt at tilbyde gennemgående billetter bl.a. for rejser, der krydser landegrænser og udføres med mere end en jernbanevirksomhed. ⇐

---

<sup>19</sup> Direktiv XXX om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser for så vidt angår tilgængelighedskrav til produkter og tjenesteydelser (den europæiske lov om tilgængelighed) (EUT L X af X.X.XXXX, s. X).

2. Med forbehold af stk. 3 og 4 skal jernbanevirksomhederne  og billetudstederne  som mindstemål distribuere billetter til passagererne gennem et af følgende salgssteder:
- (a) billetkontorer eller billetautomater
  - (b) telefon, internet eller anden almindeligt tilgængelig informationsteknologi
  - (c) om bord på tog.

~~3. Med forbehold af stk. 4 og 5 skal~~  Medlemsstaterne kan pålægge  jernbanevirksomhederne ~~udstede billetter~~  at udbyde billetter til tjenester, der udbydes  inden for rammerne af kontrakter om offentlig tjeneste ~~gennem~~ , gennem  ~~mindst~~  mere end  et af følgende salgssteder:

~~a) billetkontorer eller billetautomater~~

~~b) om bord på tog.~~

43. Jernbanevirksomhederne skal tilbyde muligheden for at få billetter til de respektive tjenester om bord på toget, medmindre dette begrænses eller nægtes af hensyn til sikkerheden eller politikken for bekæmpelse af svig eller obligatorisk togreservation eller af rimelige kommercielle hensyn.

54. Er der intet billetkontor og ingen billetautomat på afgangstationen, skal passagererne på stationen informeres om:

- (a) muligheden for at købe billet pr. telefon, over internettet eller i toget samt procedurerne i denne forbindelse
- (b) den nærmeste større station eller det nærmeste sted, hvor der findes billetkontor og/eller ~~billet~~  billet  automat.

---

5. Hvis der hverken forefindes et billetkontor eller en tilgængelig billetautomat på afgangstationen, skal personer med handicap og personer med nedsat mobilitet have lov til at købe billetter i toget uden ekstra omkostninger.

6. Hvis en passager modtager særskilte billetter for en samlet rejse, der omfatter på hinanden følgende jernbanetjenester, der drives af en eller flere jernbanevirksomheder, skal vedkommendes rettigheder med hensyn til oplysning, assistance, bistand og erstatning være ækvivalente med rettighederne i henhold til en gennemgående billet og omfatte hele rejsen fra afgangstedet til bestemmelsesstedet, medmindre passageren udtrykkeligt og skriftligt oplyses om andet. I sådanne oplysninger skal det blandt andet angives, at hvis passageren ikke opnår tilslutningsforbindelse, vil vedkommende ikke være berettiget til assistance eller erstatning i forhold til rejsens samlede længde. Bevisbyrden for, at denne oplysning er afgivet, skal påhvile jernbanevirksomheden, dennes agent, rejsebureauet eller billetudstederen.

*Artikel 10*

**~~Rejseoplysninger og reservationssystemer~~**

~~1. For at give oplysninger og udstede billetter som omhandlet i denne forordning skal jernbanevirksomheder og billetudstedere anvende CIRSRT, der fastlægges efter procedureerne i denne artikel.~~

~~2. De tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) anvendes i denne forordning i den i direktiv 2001/16/EF nævnte betydning.~~

~~3. Kommissionen vedtager senest den 3. december 2010 efter forslag fra Det Europæiske Jernbancagentur (ERA) TSI for trafiktelematik for persontrafikken. TSI skal gøre det muligt at give de oplysninger, der er nævnt i bilag II, og udstede billetter i overensstemmelse med denne forordning.~~

~~4. Jernbanevirksomheder skal tilpasse deres CIRSRT i overensstemmelse med kravene i TSI efter en plan, der er fastlagt i den pågældende TSI.~~

~~5. En jernbanevirksomhed og en billetudsteder må ikke give personoplysninger om enkeltbestillinger videre til andre jernbanevirksomheder og/eller billetudstedere, jf. dog bestemmelserne i direktiv 95/46/EF.~~

## KAPITEL III

# JERNBANEVIRKSOMHEDERS ERSTATNINGSANSVAR OVER FOR PASSAGERER OG DERES BAGAGE

*Artikel 11*

**Erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage**

Med forbehold af gældende national ret, hvorved passagerer indrømmes supplerende erstatning, er jernbanevirksomheders erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage omfattet af bilag I, kapitel IV, afsnit I, III og IV, samt bilag I, kapitel VI og VII, jf. dog bestemmelserne i nærværende kapitel.

## Artikel 12

### Forsikring og dækning af erstatningsansvar i tilfælde af en passagers død eller legemsbeskadigelse

~~1. Pligten i artikel 9 i direktiv 95/18/EF skal, for så vidt den angår erstatningsansvar over for passagererne, forstås således, at jernbanevirksomheder skal  skal  være tilstrækkeligt forsikret ⇒ i overensstemmelse med artikel 22 i direktiv 2012/34/EU og ud fra en risikovurdering ⇐ eller have tilsvarende ordninger til at dække deres erstatningsansvar i henhold til nærværende forordning.~~

~~2. Senest den 3. december 2010 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om fastsættelsen af minimumsdækningen for jernbanevirksomhedens forsikring. Hvis det er hensigtsmæssigt, ledsages rapporten af passende forslag eller henstillinger om dette spørgsmål.~~

## Artikel 13

### Forskudsbetaling

1. Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal jernbanevirksomheden som omhandlet i bilag I, artikel 26, stk. 5, omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er blevet identificeret, udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.
2. Uanset stk. 1 må en forskudsudbetaling ved dødsfald ikke være under 21 000 EUR for hver passager.
3. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af denne forordning, men skal kun tilbagebetales i de tilfælde, hvor skaden skyldes passagerens forsømmelighed eller fejl, eller hvis den person, som har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.

## Artikel 14

### Afvisning af ansvar

Selv om en jernbanevirksomhed afviser sit ansvar for en fysisk skade, en transporteret passager har lidt, træffer den alle rimelige foranstaltninger med henblik på at bistå en passager, der gør erstatningskrav gældende over for tredjemand.

## KAPITEL IV

### FORSINKELSE, IKKE-OPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSE OG AFLYSNING

#### Artikel 15

##### Erstatningsansvar for forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning

Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er jernbanevirksomhedens erstatningsansvar med hensyn til forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning omfattet af bestemmelserne i bilag I, kapitel IV, afsnit II.

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

#### Artikel 16

##### Refusion og omlægning af rejsen

1. Når det med rimelighed forventes, ⇒ enten ved afgang eller i tilfælde af en ikke-opnået tilslutningsforbindelse i løbet af en rejse med en gennemgående billet, ⇐ at ankomsten til det endelige bestemmelsessted i henhold til befordringskontrakten vil blive mere end 60 minutter forsinket, skal passageren omgående have valget mellem ☒ et af følgende ☒:

- (a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 17 ~~=eller~~
- (b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed ~~=eller~~
- (c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

↓ nyt

2. For vidt angår stk. 1, litra b), kan omlægningen på tilsvarende vilkår udføres af enhver jernbanevirksomhed og kan omfatte transport på en højere klasse og med alternative transportformer, uden at det medfører yderligere omkostninger for passageren. Jernbanevirksomheder skal træffe rimelige foranstaltninger for at undgå yderligere tilslutningsforbindelser. Den samlede rejsetid, når der benyttes en alternativ transportform for den del af rejsen, som ikke blev gennemført efter planen, skal være sammenlignelig med den planlagte rejsetid for den oprindelige rejse. Passagerer må ikke nedklassificeres til befordringsfaciliteter af en lavere kategori, medmindre sådanne faciliteter er eneste disponible mulighed for omlægning af en rejse.
3. Transporttjenesteydere skal ved omlægning af rejser i særdeleshed sørge for, at der med den alternative tjeneste tilvejebringes en sammenlignelig tilgængelighed for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

## Artikel 17

### Erstatning for billetprisen

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste retten til befordring kræve erstatning af jernbanevirksomheden for forsinkelse mellem det ~~på billetten~~ ⇒ i befordringskontrakten ⇐ anførte afgang- og ankomststed, som ikke har medført billetrefusion i henhold til artikel 16. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse er fastsat til:
  - a) 25 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 60-119 minutter
  - b) 50 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 120 minutter eller mere.
2. ☒ Stk. 1 finder også anvendelse for ☒ ~~p~~passagerer, der har abonnementskort eller periodekort. ☒ Hvis de ☒ ~~og som~~ rammes af gentagne forsinkelser eller aflysninger i ~~kortets~~ ⇒ abonnementskortets eller periodekortets ⇐ gyldighedsperiode, kan ☒ de ☒ søge om passende erstatning i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for definition af forsinkelse og beregning af erstatning. ⇒ Forekommer forsinkelser på under 60 minutter gentagne gange i abonnementskortets eller periodekortets gyldighedsperiode, skal forsinkelserne kumuleres, og passagererne skal ydes erstatning i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsordninger. ⇐
3. Erstatningen for forsinkelse beregnes i forhold til den ☒ fulde ☒ pris, passageren faktisk har betalt for den forsinkede tjeneste. Når befordringskontrakten gælder en returrejse, beregnes erstatningen for forsinkelse på enten ud- eller returrejsen i

forhold til halvdelen af billetens pris. På samme måde beregnes prisen for en forsinket tjeneste i en hvilken som helst anden form for befodringskontrakt, der tillader flere efterfølgende etaper, i forhold til den fulde pris.

4. Ved beregningen af forsinkelsen skal der ikke tages hensyn til en forsinkelse, som jernbanevirksomheden kan påvise er opstået uden for ☒ Unionens ☒ områder, ~~hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse.~~
25. Erstatningen for billetprisen betales senest én måned efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, hvis betingelserne er fleksible (navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet). ~~Kompensationen~~ Erstatningen udbetales i pengekøntant på passagerens anmodning.
36. Erstatningen for billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder erstatning ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over fire EUR ☒ pr. billet ☒.
47. Passageren har ikke ret til erstatning, hvis han eller hun blev underrettet om forsinkelsen før køb af billetten, eller hvis forsinkelsen på grund af fortsættelse på en anden forbindelse eller omlægning af rejsen fortsat er på mindre end 60 minutter.

---

↓ nyt

8. En jernbanevirksomhed bør ikke pålægges at betale erstatning, hvis den kan bevise, at forsinkelsen blev forårsaget af ekstreme vejrforhold eller større naturkatastrofer, som bringer en sikker drift af tjenesten i fare, og som hverken havde kunnet forudses eller forhindres, selv hvis alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

### Artikel 18

#### Assistance

1. Ved forsinkelser ved ankomst eller afgang skal jernbanevirksomheden ⇒, billettudstederen ⇐ eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.
2. Ved forsinkelser som nævnt i stk. 1 på mere end 60 minutter skal passagererne gratis tilbydes:
  - (a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, hvis de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i toget eller på stationen ⇒, idet der tages



hensyn til kriterier såsom afstanden til leverandøren, den fornødne leveringstid og omkostningerne ⇐

- (b) hotel- eller anden indkvartering og befordring mellem jernbanestationen og indkvarteringsstedet, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, hvor og når det er fysisk muligt, og/eller
  - (c) transport fra toget til jernbanestationen, til et andet afgangssted eller til rejsens endelige bestemmelsessted, hvor og når det er fysisk muligt, hvis toget er blokeret på sporet.
3. Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsætte, skal jernbanevirksomheden snarest muligt arrangere alternative transporttjenester for passagererne.
4. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten ⇨ eller på anden måde ⇐, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.
5. Når stk. 1, 2, ~~og~~ 3 ⇨ og 4 ⇐ finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ passagerers ☒ behovene hos personer med handicap og personer med nedsat mobilitet ☒ og deres eventuelle ledsageres behov.

---

↓ nyt

6. Foruden de forpligtelser, som er pålagt jernbanevirksomheder i medfør af artikel 13a, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, skal stationsledere på stationer, der håndterer mindst 10 000 passagerer om dagen som årgennemsnit, sørge for, at stationens, jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalterens drift koordineres gennem en passende beredskabsplan med henblik på at træffe forholdsregler mod en eventuel større forstyrrelse og lange forsinkelser, som fører til, at et stort antal passagerer strandeder på stationen. Med planen skal det sikres, at strandede passagerer gives en passende assistance og information – også i en tilgængelig form i overensstemmelse med de tilgængelighedskrav, der er fastsat i direktiv XXX. Stationslederen skal stille planen og eventuelle ændringer heraf til rådighed for det nationale håndhævelsesorgan eller et andet organ, der er udpeget af en medlemsstat, på disses anmodning. Stationsledere på stationer, der håndterer færre end 10 000 passagerer pr. dag som årgennemsnit skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre koordinering mellem stationens brugere og assistere og informere strandede passagerer i sådanne situationer.

#### Artikel 19

#### Regresret

Når en jernbanevirksomhed udbetaler erstatning eller opfylder sine øvrige forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning eller national ret ikke fortolkes således, at de begrænser jernbanevirksomhedens ret til at rejse erstatningskrav for

påløbne omkostninger over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig må denne forordning på ingen måde begrænse jernbanevirksomhedens ret til at søge godtgørelse fra en tredjepart, som den har indgået kontrakt med, og som har bidraget til den begivenhed, der gav anledning til erstatning eller andre forpligtelser. Ingen bestemmelse i nærværende forordning må fortolkes som en begrænsning af retten for andre tredjeparter end passagerer, som en jernbanevirksomhed har indgået en kontrakt med, til at søge godtgørelse eller erstatning fra jernbanevirksomheden i overensstemmelse med de gældende relevante love.

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

## KAPITEL V

### ~~HANDICAPPEDE OG BEVÆGELSESHÆMMEDE~~ **PERSONER ☒ MED HANDICAP OG PERSONER MED NEDSAT MOBILITET ☒**

#### *Artikel ~~19~~20*

#### **Befordringsret**

1. Jernbanevirksomheder og stationsledere sikrer under aktiv inddragelse af repræsentative organisationer for ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ personer ☒ med handicap og personer med nedsat mobilitet ☒, at der findes eller fastsættes ikke-diskriminerende adgangsregler for befordring af ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ personer ☒ med handicap og personer med nedsat mobilitet ☒ ⇒ og herunder deres personlige hjælpere ⇐. ⇒ Reglerne skal åbne mulighed for, at passageren kan ledsages af en hjælpehund i overensstemmelse med relevante nationale regler. ⇐
2. Reservationer og billetter skal tilbydes ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ personer ☒ med handicap og personer med nedsat mobilitet ☒ uden ekstra omkostninger. En jernbanevirksomhed, en billetudsteder eller et rejsebureau kan ikke nægte at acceptere en reservation eller at udstede en billet til en ~~handicappet eller bevægelseshæmmede~~ person ☒ med handicap eller en person med nedsat mobilitet ☒ eller kræve, at denne ledsages af en anden person, medmindre dette er strengt nødvendigt for at overholde de i stk. 1 omhandlede adgangsregler.

#### *Artikel ~~20~~21*

#### **Oplysninger til ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ personer ☒ med handicap og personer med nedsat mobilitet ☒**

1. På anmodning skal ~~⇒ en stationsleder, ⇐ en jernbanevirksomhed~~, en billetudsteder eller et rejsebureau oplyse ~~handicappede og bevægelseshæmmede personer~~  med handicap og personer med nedsat mobilitet  ~~⇒~~, også i en tilgængelig form i overensstemmelse med de tilgængelighedskrav, der er fastsat i forordning (EU) nr. 454/2011 og direktiv XXX, ~~⇐ om ⇒ stationens og tilknyttede faciliteters samt ⇐ jernbanetjenesternes tilgængelighed og om adgangsbetingelser til rullende materiel i overensstemmelse med adgangsreglerne i artikel 2019, stk. 1, samt~~  og oplyse personer med handicap og personer med nedsat mobilitet  om faciliteter om bord.
2. Når en jernbanevirksomhed, en billetudsteder ~~og/eller~~ et rejsebureau gør brug af undtagelserne i artikel 2019, stk. 2, meddeler den eller det på anmodning skriftligt den pågældende ~~handicappede eller bevægelseshæmmede person~~  med handicap eller person med nedsat mobilitet  sin begrundelse herfor inden for fem arbejdsdage efter, at reservationen eller billetudstedelsen er afvist, eller betingelsen om ledsagelse er fastsat. ~~⇒ Jernbanevirksomheden, billetudstederen eller rejsebureauet skal træffe rimelige foranstaltninger for at foreslå den pågældende person en alternativ transportmulighed under hensyntagen til dennes tilgængelighedsbehov. ⇐~~

#### ~~Artikel 21~~

#### ~~Adgang og tilgængelighed~~

~~1. Jernbanevirksomheder og stationsledere sikrer ved anvendelsen af TSI for bevægelseshæmmede personer, at stationer, perroner, vogne og andre faciliteter er tilgængelige for handicappede og bevægelseshæmmede personer.~~

#### ~~Artikel 22~~

#### ~~Assistance på jernbanestationerne~~

1. Når en ~~handicappet eller bevægelseshæmmede~~ person  med handicap eller en person med nedsat mobilitet  afrejser fra, foretager togskifte på eller ankommer til en bemandet jernbanestation, skal stationslederen ~~⇒ eller jernbanevirksomheden eller begge ⇐~~ vederlagsfrit sørge for, at den pågældende får tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog eller stige af det ankommende tog, som han eller hun har købt billet til, jf. dog adgangsreglerne i artikel 2019, stk. 1.
2. ~~Er der ikke ledsagende personale på toget, eller er stationen ubemandet, træffer jernbanevirksomheder og stationsledere passende alle rimelige foranstaltninger til at sikre handicappede og bevægelseshæmmede personer med handicap og personer med nedsat mobilitet adgang til at rejse med tog.~~

~~2. Medlemsstaterne kan gøre en undtagelse fra stk. 1 i tilfælde af personer, der benytter forbindelser, der er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste indgået i overensstemmelse med gældende fællesskabslovgivning, forudsat at den kompetente myndighed har sørget for alternative faciliteter eller ordninger, der garanterer en tilsvarende eller højere grad af adgang til transport.~~

3. På ubemandede stationer sikrer jernbanevirksomheden og stationslederen, at information gøres let ~~tilgængelig~~  ~~tilgængelig~~  ~~tilgængelig~~   disponibel   ⇒ , også i en tilgængelig form i overensstemmelse med de tilgængelighedskrav, der er fastsat i direktiv XXX,  i overensstemmelse med adgangsreglerne i artikel ~~2019~~, stk. 1, for så vidt angår de nærmestliggende bemandede stationer og direkte tilgængelig assistance for ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~  personer med handicap og personer med nedsat mobilitet .

---

↓ nyt

4. Der skal være assistance til rådighed på stationen på alle tidspunkter, når der kører tog.

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)

### Artikel 23

#### Assistance i toget

1. En jernbanevirksomhed yder vederlagsfrit ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ personer  med handicap og personer med nedsat mobilitet  assistance i toget og under ind- og udstigning, jf. dog adgangsreglerne i artikel ~~2019~~, stk. 1.
2. Er der ikke ledsagende personale på toget, træffer jernbanevirksomheder ~~passende~~ rimelige foranstaltninger til at sikre personer med handicap og personer med nedsat mobilitet adgang til at rejse med tog.
3. I denne artikel forstås ved assistance i toget alle rimelige foranstaltninger, der træffes for at give en ~~handicappet eller bevægelseshæmmede~~ person  med handicap eller en person med nedsat mobilitet  adgang til samme tjenester i toget som andre passagerer, hvis personen er så handicappet eller bevægelseshæmmede, at vedkommende ikke har uafhængig og sikker adgang til disse tjenesteydelser.

---

↓ nyt

4. Der skal være assistance til rådighed i toget på alle tidspunkter, når der kører tog.

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

### Artikel 24

Betingelser for ydelse af  , hvornår der skal ydes  assistance

Jernbanevirksomheder, stationsledere, billetudstedere og rejsebureauer samarbejder om at yde assistance til ~~handicappede og bevægelseshæmmede~~ personer  med handicap og personer med nedsat mobilitet  i henhold til artikel ~~2022~~ og ~~2123~~ i overensstemmelse med det nedenfor anførte:

- (a) Assistanzen ydes på den betingelse, at den jernbanevirksomhed, den stationsleder, den billetudsteder eller det rejsebureau, hos hvem billetten er købt, får besked om den pågældendes behov mindst 48 timer, før der er behov for denne assistance. ~~Når billetten g~~  G  ælder  billetten eller periodekortet  for flere rejser, er én besked tilstrækkelig, forudsat at der gives passende oplysninger om planlægningen af de efterfølgende rejser. ⇒ Denne besked skal videregives til alle øvrige jernbanevirksomheder og stationsledere, der medvirker i personens rejse. ⇐
- (b) Jernbanevirksomheder, stationsledere, billetudstedere og rejsebureauer skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at kunne modtage besked.
- (c) Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med litra a), træffer jernbanevirksomheden og stationslederen alle rimelige foranstaltninger for at yde ~~den handicappede eller bevægelseshæmmede person~~  personen med handicap eller personen med nedsat mobilitet  tilstrækkelig assistance til at kunne rejse.
- (d) Med forbehold af andre enheders beføjelser med hensyn til områder uden for jernbanestationen angiver stationslederen eller en anden bemyndiget person steder i og uden for jernbanestationen, hvor ~~handicappede og bevægelseshæmmede personer~~  med handicap og personer med nedsat mobilitet  kan ~~melde~~  gøre opmærksom på  deres ankomst på jernbanestationen og bede om assistance, hvis de har behov for det.
- (e) Assistance ydes på betingelse af, at ~~den handicappede eller bevægelseshæmmede person~~  personen med handicap eller personen med nedsat mobilitet  er til stede på det sted og tidspunkt, der er angivet af den jernbanevirksomhed eller stationsleder, der tilbyder denne assistance. Det angivne tidspunkt må højst være 60 minutter før den offentliggjorte afgangstid eller indtjekningstidspunktet for alle passagerer. Hvis der ikke er angivet noget mødetidspunkt, skal ~~den handicappede eller bevægelseshæmmede person~~  personen med handicap eller personen med nedsat mobilitet  være til stede på det angivne sted senest 30 minutter før den offentliggjorte afgangstid eller indtjekningstidspunktet for alle passagerer.

#### Artikel 25

#### Erstatning for bevægelseshjælpemidler, ~~eller andre specifikke hjælpemidler~~ eller hjælpeanordninger

1. ~~Hvis~~  Forårsager  ~~jernbanevirksomheden~~  jernbanevirksomheder og stationsledere  ~~er ansvarlig for helt eller delvist~~ tab eller beskadigelse af ~~handicappede eller bevægelseshæmmede personers~~  kørestole, andre  bevægelseshjælpemidler eller ~~andre specifikke hjælpemidler~~  hjælpeanordninger  ⇒ og hjælpemidler  , der benyttes af personer med handicap og personer med nedsat mobilitet  , ~~er der ingen økonomisk begrænsning~~ ⇒ skal de være ansvarlige for og erstatte tabet eller beskadigelsen ⇐.

2. Den i stk. 1 omhandlede erstatning skal svare til omkostningen til genanskaffelse eller reparation af de tabte eller beskadigede hjælpemidler eller -anordninger.
3. Jernbanevirksomheder og stationsledere skal om fornødent træffe alle rimelige foranstaltninger for hurtigt at stille midlertidige specifikke hjælpemidler eller hjælpeanordninger til rådighed, og disse skal om muligt have tekniske og funktionelle egenskaber svarende til de hjælpemidler eller hjælpeanordninger, som er gået tabt eller beskadiget. Personen med handicap eller personen med nedsat mobilitet skal gives lov til at beholde de midlertidige specifikke hjælpemidler eller hjælpeanordninger, indtil den i stk. 1 og 2 nævnte erstatning er udbetalt.

#### *Artikel 26*

### **Uddannelse af personalet**

Jernbanevirksomheder og stationsledere skal:

- (a) sørge for, at alt personale og herunder personale, der er ansat af eventuelle andre medvirkende parter, som direkte yder assistance til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, har viden om, hvordan de imødekommer behovene hos personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, også personer med mentale handicap og intellektuel funktionsnedsættelse
- (b) tilbyde uddannelse med henblik på at øge kendskabet til behovene hos personer med handicap blandt hele det personale, der arbejder på stationen og har direkte kontakt med de rejsende
- (c) sørge for, at alle nyansatte straks ved ansættelsen får handicaprelateret uddannelse, og at personalet regelmæssigt får genopfriskningskurser
- (d) tilskynde ansatte med handicap, passagerer med handicap og passagerer med nedsat mobilitet og/eller organisationer, der repræsenterer disse, til at medvirke i uddannelsen.

## **KAPITEL VI**

### **SIKKERHED, KLAGER OG SERVICEKVALITET**

#### *Artikel ~~26~~27*

#### **Passagerers personlige sikkerhed**

Efter aftale med de offentlige myndigheder skal jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og stationslederne på deres respektive ansvarsområder træffe passende foranstaltninger og tilpasse dem til det sikkerhedsniveau, som de offentlige myndigheder har fastlagt, for at sikre passagerernes personlige sikkerhed på jernbanestationerne og i togene og forvalte risici. De skal samarbejde og udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til at afværge handlinger, der kan forringe sikkerhedsniveauet.

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

### Artikel ~~2728~~

#### Klager

1.  Alle  ~~Jernbanevirksomheder~~  , billetudstedere, stationsledere og infrastrukturforvaltere på stationer, hvor der håndteres mere end 10 000 passagerer pr. dag som årsgennemsnit,  skal  hver især  indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der er omhandlet i denne forordning  inden for deres respektive ansvarsområde  . ~~Jernbanevirksomheden~~  De  skal informere passagererne grundigt om, hvor de skal henvende sig, og om ~~deres~~  deres  arbejdsprog.
  2. Passagererne kan indgive klage til en hvilken som helst jernbanevirksomhed  , billetudsteder, jernbanestation eller infrastrukturforvalter  , der er berørt.  Klager skal indgives inden seks måneder efter den hændelse, der er genstand for klagen.  Modtageren ~~af klagen~~ skal inden for én måned  efter, at klagen er modtaget  , give et begrundet svar eller i begrundede tilfælde underrette passageren om, hvornår der inden for en periode på højst tre måneder fra ~~indgivelsen~~  modtagelsen  af klagen kan forventes svar.  Jernbanevirksomheder, billetudstedere, stationsledere og infrastrukturforvaltere skal opbevare data om hændelser, der er nødvendige for at vurdere klagen, i to år og stille dem til rådighed for nationale håndhævelsesorganer efter disses anmodning.
- 

↓ nyt

3. Nærmere oplysninger om klagebehandlingsproceduren skal være tilgængelige for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.
- 

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

- ~~34~~. Jernbanevirksomheden skal i den årsberetning, der nævnes i artikel ~~2928~~, oplyse om antallet og arten af modtagne og behandlede klager, besvarelsestid og eventuelle foretagne forbedringer.

### Standarder for servicekvalitet

1. Jernbanevirksomhederne  $\Rightarrow$  og stationslederne  $\Leftarrow$  skal ~~opstille~~  $\boxtimes$  fastsætte  $\boxtimes$  servicekvalitetsstandarder og indføre et kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af servicekvaliteten. Servicekvalitetsstandarderne skal som minimum omfatte punkterne i bilag III.
2. Jernbanevirksomhederne  $\Rightarrow$  og stationslederne  $\Leftarrow$  skal overvåge deres eget præstationsniveau på grundlag af servicekvalitetsstandarderne. Jernbanevirksomhederne offentliggør hvert år en rapport om deres servicekvalitetsniveau sammen med deres årsberetning.  $\boxtimes$  Jernbanevirksomhederne skal offentliggøre  $\boxtimes$  rapporter om servicekvalitetsniveauet ~~skal offentliggøres på jernbanevirksomhedernes~~  $\boxtimes$  deres  $\boxtimes$  websted. Disse rapporter skal endvidere gøres tilgængelige på Det Europæiske Jernbaneagenturs websted.

## KAPITEL VII

### OPLYSNING OG HÅNDHÆVELSE

#### Information til passagerer om deres rettigheder

1. Når jernbanevirksomheder, stationsledere  $\Rightarrow$ , billetudstedere  $\Leftarrow$  og rejsearrangører rejsebureauer sælger billetter til befordring med jernbane, skal de oplyse de rejsendepassagererne om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning. Med henblik på at opfylde dette informationskrav kan ~~jernbanevirksomheder, stationsledere og rejsearrangører~~  $\boxtimes$  de  $\boxtimes$  anvende et sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, som Kommissionen udarbejder på ~~Den Europæiske Unionens institutioners~~ officielle sprog og stiller til rådighed for dem.  $\Rightarrow$  De skal desuden henvise til disse oplysninger på billetten – i papirform, i elektronisk form eller på anden måde, også i en tilgængelig form for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i direktiv XXX. I denne besked skal angives, hvor sådanne oplysninger kan findes i tilfælde af aflysning, ikke-opnået tilslutningsforbindelse eller en lang forsinkelse.  $\Leftarrow$
2. Jernbanevirksomheder og stationsledere informerer på passende vis ~~de rejsendepassagererne~~  $\Rightarrow$ , også i en tilgængelig form i overensstemmelse med de tilgængelighedskrav, der er fastsat i direktiv XXX,  $\Leftarrow$  på stationen og i toget  $\Rightarrow$  om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning og  $\Leftarrow$  om kontaktoplysninger for det eller de organer, der er udpeget af medlemsstaterne, i henhold til artikel ~~30~~31.



## Artikel ~~30~~31

### ⊗ Udpegning af nationale ⊗ Håndhævelse ⊗ sorganer ⊗

1. Medlemsstaterne udpeger hver især et eller flere organer, som skal være ansvarligt/e for håndhævelsen af denne forordning. Ethvert organ træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder respekteres.

Ethvert organ skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning være uafhængigt af infrastrukturforvaltere, opkrævningsorganer, tildelingsorganer eller jernbanevirksomheder.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om det eller de organer, som udpeges i overensstemmelse med ~~dette stykke~~denne artikel, og om dets eller deres respektive ansvarsområder.

~~2. Enhver passager kan klage til det passende organ, som er udpeget i henhold til stk. 1, eller til ethvert andet passende organ, som er udpeget af en medlemsstat, over påstået overtrædelse af denne forordning.~~

---

↓ nyt

## Artikel 32

### Håndhævelsesopgaver

1. De nationale håndhævelsesorganer skal føre nøje kontrol med, at forordningen efterleves, og træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder respekteres. Til dette formål skal jernbanevirksomheder, stationsledere og infrastrukturforvaltere stille de relevante dokumenter og oplysninger til rådighed for organerne efter disses anmodning. Organerne skal ved varetagelsen af deres funktioner tage hensyn til de oplysninger, som de får forelagt af det organ, der er udpeget i henhold til artikel 33 med henblik på klagebehandling, hvis dette er et andet organ. De kan også træffe beslutninger om håndhævelsesforanstaltninger på grundlag af individuelle klager, der er videregivet af et sådant organ.
2. De nationale håndhævelsesorganer skal offentliggøre statistikker om deres aktiviteter, og herunder anvendte sanktioner, hvert år senest ved udgangen af april i det følgende kalenderår.
3. Jernbanevirksomhederne skal give deres kontaktoplysninger til det eller de nationale håndhævelsesorganer i de medlemsstater, hvori de driver virksomhed.

## Artikel 33

### Nationale håndhævelsesorganers klagebehandling

1. Med forbehold af forbrugeres rettigheder til at søge alternativ regres i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/11/EU<sup>20</sup> kan passageren efter at have klaget forgæves til jernbanevirksomheden, billetudstederen, stationslederen eller infrastrukturforvalteren i henhold til artikel 28 klage til et håndhævelsesorgan. Håndhævelsesorganer skal oplyse klagerne om deres ret til at klage til organer for alternativ tvistbilæggelse med henblik på at søge individuel regres.
2. Enhver passager kan klage til det nationale håndhævelsesorgan eller til ethvert andet organ, som er udpeget af en medlemsstat til formålet, over påstået overtrædelse af denne forordning.
3. Organet skal anerkende modtagelsen af klagen inden to uger fra modtagelsen heraf. Klagebehandlingsproceduren må højst vare tre måneder. I komplicerede sager kan organet efter eget skøn forlænge denne frist til seks måneder. I dette tilfælde skal det underrette passageren om årsagerne til fristforlængelsen og om, hvor lang tid der forventes at være brug for til at afslutte proceduren. Sager må kun vare længere end seks måneder, hvis der rejses retsligt krav. Er organet tillige et organ for alternativ tvistbilæggelse som fastsat i direktiv 2013/11/EU, gives der forrang til de frister, som er fastsat i dette direktiv.  
  
Klagebehandlingsproceduren skal gøres tilgængelig for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.
4. Passagerers klager over en hændelse, der berører en jernbanevirksomhed, skal behandles af det nationale håndhævelsesorgan i den medlemsstat, der har tildelt denne virksomheds licens.
5. Vedrører en klage påståede overtrædelser begået af stationsledere eller infrastrukturforvaltere, behandles denne af det nationale håndhævelsesorgan i den medlemsstat, på hvis område hændelsen indtraf.
6. Inden for rammerne af deres samarbejde efter artikel 34 kan nationale håndhævelsesorganer afvige fra stk. 4 eller 5, når dette af berettigede årsager, bl.a. sprog eller bopæl, er i passagerens interesse.

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

#### Artikel ~~31~~34

Udveksling af oplysninger og tværnationalt  Ssamarbejde mellem  
 nationale  håndhævelsesorganer

<sup>20</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/11/EU af 21. maj 2013 om alternativ tvistbilæggelse i forbindelse med tvister på forbrugerområdet og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og direktiv 2009/22/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 14).

---

↓ nyt

1. Er der udpeget forskellige organer i henhold til artikel 31 og 33, skal der etableres rapporteringsordninger for at sikre, at disse udveksler oplysninger indbyrdes i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679, for derigennem at bistå det nationale håndhævelsesorgan med at udføre sine tilsyns- og håndhævelsesopgaver, og således at klagebehandlingsorganet, der er udpeget i henhold til artikel 33, kan indhente de fornødne oplysninger til at undersøge individuelle klager.

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)

⇒ nyt

2. ~~De i artikel 30 nævnte~~  Nationale  håndhævelsesorganer udveksler oplysninger om deres arbejde, beslutningstagningsprincipper og praksis  med henblik på samordning  , ~~så de kan samordne deres beslutningstagningsprincipper i Fællesskabet som helhed.~~ Kommissionen bistår dem med dette arbejde.

- ⇒ 3. De nationale håndhævelsesorganer skal følge den procedure, der er fastsat i bilag IV. ⇐

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)

⇒ nyt

## KAPITEL VIII

### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### *Artikel ~~323~~35*

#### **Sanktioner**

1. ~~Hver medlemsstat fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.~~ Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler  og foranstaltninger  senest den 3. juni 2010 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer af ~~dem~~ betydning for bestemmelserne.

⇒ 2. Inden for rammerne af samarbejdet efter artikel 34 kan det nationale håndhævelsesorgan, der er kompetent i henseende til artikel 33, stk. 4 eller 5, efter anmodning fra det nationale håndhævelsesorgan, der behandler klagen, undersøge den pågældende overtrædelse af denne forordning, som dette organ har afdækket, og pålægge sanktioner, hvis dette er nødvendigt. ⇐

### ~~Artikel 33~~

### ~~Bilag~~

~~Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at ændre bilagene til forordningen, bortset fra bilag I, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 2.~~

### Artikel ~~34~~36

#### ~~Ændring af bestemmelserne~~ ⊗ Delegationen af beføjelser ⊗

~~1. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, og som er nødvendige til gennemførelse af artikel 2, 10 og 12, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 2.~~

~~2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at justere beløbene deri, bortset fra dem, der er nævnt i bilag I, for at tage hensyn til inflationen, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 2.~~

⇒ Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 37 med henblik på at: ⇐

⇒ i) tilpasse de i artikel 13 nævnte finansielle beløb i lyset af inflationen ⇐

⇒ ii) ændre bilag I, II og III for at tage hensyn til ændringer af de fælles CIV-regler og den teknologiske udvikling på dette område. ⇐

---

↓ nyt

### Artikel 37

#### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 36, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [*date of entry into force of this Regulation*]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Delegationen af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>21</sup>.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til denne artikel træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)  
⇒ nyt

#### ~~Artikel 35~~

#### ~~Udvalgsprocedure~~

- ~~1. Kommissionen bistås af det udvalg, som blev nedsat ved artikel 11a i direktiv 91/440/EF.~~
- ~~2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

#### ~~Artikel 36~~

#### ~~Rapport~~

<sup>21</sup> Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og resultaterne af denne forordning ~~senest den 3. december 2012, og navnlig om servicekvalitetsstandarderne~~ ⇒ [five years after the adoption of this Regulation] ⇐ .

Rapporten skal bygge på de oplysninger, som gives i henhold til denne forordning ~~samt artikel 10b, i direktiv 91/440/EEF~~. Rapporten ledsages om nødvendigt af passende forslag.

---

↓ nyt

*Artikel 39*

### **Ophævelse**

Forordning (EF) nr. 1371/2007 ophæves.

Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

---

↓ 1371/2007/EF (tilpasset)

*Artikel ~~37~~40*

### **Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft ☒ på tyvendedagen ☒ ~~24 måneder~~ efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*