



Bryssel den 2.2.2021  
COM(2021) 40 final

2017/0237 (COD)

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET**

**enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt**

**om**

**rådets ståndpunkt angående omarbetningen av Europaparlamentets och rådets  
förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter  
för tågresenärer**

(Text av betydelse för EES)

## MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

**rådets ståndpunkt angående omarbetningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer**

(Text av betydelse för EES)

### 1. BAKGRUND

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD)):	27.9.2017
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	18.1.2018
Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen:	15.11.2018
Överlämnande av det ändrade förslaget:	Ej tillämpligt
Antagande av rådets ståndpunkt:	25.1.2021

### 2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Kommissionen har inte föreslagit någon fullständig översyn utan i stället en omarbetning av förordningen om tågresenärers rättigheter för ett snabbt antagande av följande väsentliga delar:

Undantag: Syftet med lagstiftningsförslaget var att a) tidigarelägga den dag då undantagen för inrikes trafik löper ut (enligt nu gällande regler bör de upphöra att gälla senast 2024), och b) att gränsöverskridande stads-, förorts- och regionaltrafik alltid ska omfattas av reglerna för tågresenärers rättigheter.

Direktbiljetter: I likhet med fjärde järnvägspaketet – som överlåter åt medlemsstaterna att besluta om eventuella strängare regler för direktbiljetter, och där det föreskrivs att kommissionen bör övervaka relaterad marknadsutveckling fram till 2022 – är det omarbetade förslaget enbart inriktat på att utöka resenärernas rätt till information. Om resenärerna inte på korrekt sätt informerats om att vad de köpt endast är separata biljetter, bör dessa biljetter betraktas som en direktbiljett som ger ett heltäckande skydd vid resestörningar.

Klausul om force majeure: Innan EU-domstol meddelade sin dom 2013<sup>1</sup> var den gängse uppfattningen bland berörda parter att förordningen innehöll en klausul om force majeure som undantog transportörer från ersättningskyldighet. Efter domen ansåg sig järnvägsföretagen vara diskriminerade i förhållande till andra transportföretag som åtnjuter dispens på grund av force majeure. Kommissionen har därför föreslagit en sådan bestämmelse med snävt

<sup>1</sup> Mål C-509/11, ÖBB-Personenverkehr, §§ 38–42.

tillämpningsområde som skulle omfatta svåra väderförhållanden och större naturkatastrofer. Syftet med lagstiftningsförslaget har varit att säkerställa lika villkor, rimlighet, proportionalitet och konsekvens med andra transportsätt.

Personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet: I linje med de åtaganden som gjorts inom ramen för FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning syftade lagstiftningsförslaget till att medlemsstaterna inte längre ska kunna undanta tillhandahållandet av assistans och ersättning för skadade rörelsehjälpmedel. Informationen ska lämnas i lättillgängliga format i överensstämmelse med de krav som läggs fram i den europeiska akten om tillgänglighet<sup>2</sup>. Järnvägspersonalen kommer att behöva utbildas i för att kunna efterleva kraven. Detta skulle bidra till att göra järnvägstrafiken mer inkluderande.

Eftersom medlagstiftarna inte följde reglerna för omarbetningsförfaranden och föreslog flera ändringar av bestämmelser som inte ingick i lagstiftningsförslaget, föreföll det inte längre realistiskt att uppnå kommissionens ursprungliga mål om ett snabbt antagande av flera huvudsakliga bestämmelser. Under förhandlingarna stödde kommissionen därför medlagstiftarna i sökandet efter lösningar som skulle kunna stimulera en vidareutveckling av persontrafiken på järnväg, och även av biljettmarknaden. Kommissionen har särskilt koncentrerat sig på skyldigheten att tillhandahålla direktbiljett, lämnande av realtidsinformation, rätten till egen ombokning, transport av cyklar ombord på tåg, en förkortning av fristen för förhandsmeddelanden från personer med funktionshinder och med nedsatt rörlighet samt ett förtydligande av mekanismen för hantering av klagomål.

### **3. KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT**

Rådets ståndpunkt vid första behandlingen, som antogs den 25 januari 2021, stöder huvudsyftet med kommissionens förslag, dvs. att åstadkomma en övergripande förbättring av resenärers rättigheter och samtidigt säkerställa en lämplig avvägning mellan resenärernas och järnvägsbranschens intressen. De huvudsakliga förbättringarna av dagens rättsliga ram är följande:

#### **(1) Trafik- och reseinformation i realtid**

Rådet är enigt med Europaparlamentet och kommissionen om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör lämna trafik- och reseinformation i realtid till andra deltagare i järnvägstjänstkedjan (dvs. till andra järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer). Om en infrastrukturförvaltare rent tekniskt inte kan distribuera realtidsdata till någon viss entitet ska respektive medlemsstat kunna tillämpa ett undantag, under högst nio år, och göra en ny bedömning av situationen vartannat år. Medlemsstaten ska i detta avseende informera kommissionen om skälen till undantaget och om de åtgärder som vidtagits eller planeras för att klara upp situationen.

Kommissionen välkomnar införandet av denna bestämmelse. Den skulle göra det möjligt att undvika diskriminering resenärer emellan, som då skulle förfoga över samma information av samma kvalitet och i realtid, oavsett om de köpte biljetten direkt från järnvägstransportören eller från ett förmedlande företag. Tillgången till reseinformation och till förfaranden i bokningssystemen skulle dessutom sätta biljettutfärdare och researrangörer i stånd att utveckla mer innovativa biljettförsäljningsprodukter, vilket skulle främja dynamiken på marknaden för försäljning av järnvägsbiljetter.

#### **(2) Direktbiljetter**

---

<sup>2</sup> Direktiv 2019/882 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster.

”Enda företag” som bedriver internationell järnvägstrafik, inrikes fjärtrafik och regional trafik ska erbjuda dessa tjänster via en direktbiljett, vilket ger resenärerna ökat skydd i händelse av resestörningar. Som ”enda företag” avses inte bara individuella företag utan även separata juridiska personer som är sammanlänkade på grundval av ett kriterium om 100-procentigt ägande.

Kommissionen beklagar att det i detta skede av järnvägsmarknadens utveckling inte varit möjligt att fastställa att ett ”enda företag” borde definieras i förhållande till kriteriet ”kontroll och avgörande inflytande”. Med tanke på att den uppnådda kompromissen redan går utöver vad som ingick i lagstiftningsförslaget, och utgör ett positivt ytterligare steg för att garantera resenärernas skydd, välkomnar kommissionen den nya skyldigheten för ”enda företag” att erbjuda direktbiljetter för sin järnvägstrafik.

### (3) Biljetter som på återförsäljarnas eget initiativ säljs i paket

Om biljettutfärdare eller researrangörer på eget initiativ säljer biljetter i paket, och en resenär som har köpt anslutande järnvägstjänster i en enda affärstransaktion inte informerats om att detta inte är någon direktbiljett, bör återförsäljaren omfattas av ett utökat ansvar vid resestörningar.

Denna bestämmelse skulle säkerställa att det utökade utbudet av resealternativ skulle omsättas i realistiskt anslutande trafik för resenärerna. Kommissionen välkomnar möjligheten för biljettutfärdare och researrangörer att inte vara bundna att bara sälja produkter som redan erbjuds av järnvägsföretag.

### (4) Rätt till egen ombokning

Enligt denna nya bestämmelse har resenären, om järnvägsföretaget inte erbjuder någon lösning med ombokning eller fortsatt resa inom 100 minuter från och med att resestörningen inträffade, rätt att ta alternativ offentlig trafik (järnväg eller buss) och få ersättning av det ursprungliga transportören för nödvändiga, lämpliga och rimliga kostnader för den alternativa biljetten.

Kommissionen välkomnar denna bestämmelse, eftersom den skulle ge järnvägsföretagen ytterligare incitament att erbjuda lägliga lösningar som gör att resenären kan nå sin slutliga bestämmelseort. Denna bestämmelse kan också leda till ökat samarbete mellan transportörerna.

### (5) Förhandsmeddelanden från personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Kommissionen välkomnar regeln att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet i framtiden ska meddela behov om assistans inom 24 timmar i stället för dagens 48 timmar. Medlemsstater som beslutar att förhandsmeddelanden ska sändas inom 36 timmar till och med den 30 juni 2026 bör också informera kommissionen om skälen och de åtgärder som vidtagits i detta avseende.

### (6) Transport av cyklar ombord på tåg

Kommissionen välkomnar bestämmelsen om att upphandlingsförfarandena för ny rullande materiel och större underhållsarbeten i tågagnar i trafik från och med 2025 ska innefatta krav på platser reserverade för cyklar. Lämpligt antalplatser reserverade för cyklar bör fastställas av järnvägsföretagen efter offentliga samråd. Det bör i princip inte handla om mindre än fyra platser. Medlemsstaterna skulle ha möjlighet att begära att fler (än fyra) platser reserveras för transport av cyklar. Denna bestämmelse skulle stödja gröna och multimodala reselösningar. Särskilt positivt är att bestämmelsen skulle vara obligatorisk, till och med för undantagen regional trafik.

## (7) Klagomålshantering

Kommissionen välkomnar de förtydliganden som införts i mekanismen för klagomålshantering, bl.a. bestämmelsen om samarbete mellan nationella tillsynsorgan och att ett ”ledande organ” ska utses för komplicerade fall. Förutom alla järnvägstransportörer bör förvaltare av större stationer nu också inrätta en mekanism för hantering av klagomål. Kommissionen samtycker också till att utveckla ett EU-omfattande formulär för ersättning och återbetalning, som bör finnas i ett format som är tillgängligt för resenärer med funktionshinder och med nedsatt rörlighet.

## (8) Klausul om force majeure

Kommissionen föreslog en ”force majeure-klausul” som är begränsad till extrema väderförhållanden och större naturkatastrofer. Covid-19-pandemin har dock visat att även ”större folkhälsorisker” bör betraktas som extraordinära omständigheter. Kommissionen kan hålla med om att andra händelser (t.ex. terroristattacker eller brottsbekämpande åtgärder) också skulle kunna befria järnvägstransportörerna från skyldigheten att betala ersättning vid förseningar, missade anslutningar och inställda turer. I den föreslagna ”force majeure-klausulen” anges tydligt att transportörerna endast befrias från att behöva betala ersättning (medan resenärernas övriga ekonomiska rättigheter inte påverkas). Mot bakgrund av ett antal domstolsmål som rör flygpassagerares rättigheter under ”extraordinära omständigheter” välkomnar kommissionen förtydligandet att strejker bland transportörernas personal eller handlingar som kan tillskrivas andra järnvägsföretag, som använder samma infrastruktur samt stations- och infrastrukturförvaltare, inte kan betraktas som ”extraordinära omständigheter”.

## (9) Undantag och tillämplighet

Kommissionen beklagar att de nya reglerna endast skulle vara tillämpliga efter en generell övergångsperiod på 24 månader. Bestämmelsen om upphandlingsförfaranden, som bör säkerställa särskilda platser för transport av cyklar, skulle gälla efter en övergångsperiod på 48 månader. Kommissionen noterar dock att järnvägsbranschen anser att övergångsperioden är nödvändig för förberedande åtgärder med anledning av de nya reglerna.

Kommissionen har reservationer vad gäller möjligheten att a) med fem år förlänga de nu gällande undantagen för inhemsk järnvägstrafik, och b) göra undantag utan tidsbegränsning för gränsöverskridande regional trafik, och även för gränsöverskridande stads- och förortstrafik. Den situation som uppstår genom att sådan trafik undantas skulle dock mildras av följande:

– Undantag från inrikes fjärrtrafik skulle dock i) begränsas till endast de elva medlemsstater som för närvarande tillämpar sådana undantag, ii) beviljas för en period på högst fem år efter det att de nu gällande undantagen har upphört att gälla, och iii) innebära att även om alla bestämmelser i förordningen fortsätter att gälla skulle endast fem bestämmelser (som uppfattas som ekonomiskt mest betungande) kunna undantas.

– Undantag för stads-, förorts- och regionaltrafik: Syftet med lagstiftningsförslaget var att säkerställa att gränsöverskridande järnvägstrafik inte kan undantas. Detta kunde inte uppnås, men fler bestämmelser kommer i alla fall nu att vara obligatoriska, om medlemsstaterna – i enlighet med subsidiaritetsprincipen – beslutar att undanta sådana tjänster från förordningen.

Vad gäller regional trafik uppskattar kommissionen att tilläggsbestämmelser har gjorts obligatoriska. Detta gäller alla bestämmelser i kapitel V om skydd av personer med funktionshinder och med nedsatt rörlighet samt rätten till cykeltransport. De viktiga bestämmelserna om direktbiljetter och egen ombokning ingår också bland de obligatoriska bestämmelserna, även om medlemsstaterna har möjlighet att skjuta upp den obligatoriska tillämpningen med fem år efter den dag då de nya reglerna träder i kraft.

De medlemsstater som hittills har beslutat att undanta stads-, förorts- och regionaltrafik från förordningen skulle kunna göra detta utan tidsbegränsning.

#### **4. SLUTSATS**

Kommissionen anser att ovannämnda nya regler ökar tågresenärernas övergripande skyddsnivå samtidigt som järnvägsbranschens behov tillgodoses på lämpligt sätt, särskilt vad gäller möjligheten att undanta järnvägsföretag från ansvar för att betala ersättning i fall där transportören varken har kunnat förhindra eller undvika konsekvenserna av ”extraordinära omständigheter”.

Kommissionen kan i en anda av kompromissvilja godta den lösning som valts för att undanta vissa järnvägstjänster från bestämmelserna i förordningen och de planerade övergångsperioderna. Kommissionen godtar den ståndpunkt som rådet antagit, vilket således gör det möjligt för Europaparlamentet att anta den slutgiltiga texten vid en andra behandling. De föreslagna nya bestämmelserna skulle medföra en förbättring av tågresenärers rättigheter jämfört med den nuvarande ramen. Bestämmelserna förväntas också skapa incitament för en ny dynamik på tågbiljettmarknaden, främst genom att det blir möjligt att erbjuda resenärerna nya och mer innovativa biljetter i paket. Bestämmelserna kan dessutom främja samarbetet mellan transportörerna, även med tanke på resenärernas nya rättighet göra egna ombokningar. De uppnådda resultaten kan utgöra användbara lösningar och beaktas i den pågående utvärderingen av den rättsliga ramen för resenärers rättigheter som är tillämplig på andra transportsätt.