



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 27 september 2017
(OR. en)

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0237 (COD)**

**12442/17
ADD 2**

**TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	27 september 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2017) 317 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN Följedokument till Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning)

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2017) 317 final.

Bilaga: SWD(2017) 317 final

Bryssel den 27.9.2017
SWD(2017) 317 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

**Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer
(omarbetning)**

{COM(2017) 548 final}
{SWD(2017) 318 final}

Sammanfattning	
Konsekvensbedömning: översyn av förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer	
A. Behov av åtgärder	
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?	
De största problemen med förordningen är kopplade till alltför många nationella dispenser, rättigheter för resenärer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, otillräcklig information, direktbiljetter, hantering av klagomål, kontroll av efterlevnad, diskriminering på grund av nationalitet och ersättning till följd av <i>force majeure</i> . Dessa problem inverkar negativt på den inre marknaden och hindrar en enhetlig kontroll av efterlevnaden. På en liberaliserad järnvägsmarknad inom EU kan dessa problem förvärras.	
Vad vill man uppnå?	
1. Främja jämlika och förstärkta rättigheter för järnvägsanvändare i EU. 2. Förbättra järnvägssektorns konkurrenskraft utan att detta negativt påverkar resenärernas rättigheter.	
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?	
Den nuvarande förordningen lämnar utrymme för tolkning, vilket förhindrar likvärdiga nivåer på skyddet för resenärer i EU. Medlemsstaterna kan inte lösa dessa problem på egen hand. Det förefaller därför lämpligt för EU att agera.	
B. Lösningar	
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?	
Dispenser	- Avlägsna dispenser för inrikes fjärrtrafik till 2020 - Begränsa dispensererna för trafik med tredjeländer - Ta bort dispensererna för gränsöverskridande stads-, förorts- och regiontrafik
Rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet	Nya bestämmelser för att förbättra tillträde till järnvägstjänster och information för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet
Information	Nya regler för att förbättra informationen till resenärerna
Direktbiljetter	Tydligare bestämmelser om direktbiljetter
Hantering av klagomål och kontroll av efterlevnad	Nationella tillsynsmyndigheters hantering av klagomål och kontroll av efterlevnaden
Diskriminering	Ny klausul om icke-diskriminering
<i>Force majeure</i>	Klausul för att undanta järnvägsföretag från kravet på att betala ersättning för förseningar orsakade av svåra väderförhållanden eller naturkatastrofer som inte kunde förutses eller förebyggas
Vilka är de olika intressenternas åsikter? Vem stöder vilka alternativ?	
De flesta medlemsstaterna och järnvägsföretag är ovilliga att ta bort dispenser. Medborgarna är positiva till att minska antalet dispenser och stödjer åtgärder som stärker resenärernas rättigheter. De flesta berörda parter är positiva till tydligare regler, t.ex. om assistans, klagomålshantering och kontroll av efterlevnad. De flesta företag och medlemsstater stödjer, och de flesta medborgare är emot, en klausul om <i>force majeure</i> .	
C. De rekommenderade alternativens konsekvenser	
Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om ett sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?	
Kombinationen av de rekommenderade alternativen ger en balanserad syn på potentiellt motstridiga politiska mål. Om man minskar antalet dispenser, förbättrar man skyddet för resenärer och rättssäkerheten. Förbättringar för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet gör att de uppmuntras att resa med tåg och främjar deras integration i samhället. Tydliga regler om direktbiljetter kommer att förbättra resenärers rättigheter på anslutande tåg. En klausul om <i>force majeure</i> kommer att säkerställa rimlighet och proportionalitet.	
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?	

Järnvägsföretagens kostnader förväntas öka med 4,98 % jämfört med utgångsscenariot under en period på 15 år.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
Endast begränsade indirekta effekter på små och medelstora företag förväntas.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad? Nej.
Mindre konsekvenser förväntas med tanke på bättre klagomålshantering och kontroll av efterlevnad från de nationella tillsynsorganens sida.
Uppstår andra betydande konsekvenser?
Inga ytterligare större konsekvenser förväntas.
Proportionalitetsprincipen
Den nuvarande splittrade tillämpningen av lagstiftningen hindrar den inre marknaden och förhindrar en harmoniserad nivå på rättigheterna för resenärer i hela EU. Riktlinjerna har fortfarande inte gett tillräckliga resultat.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
Kommissionen ska utvärdera tillämpningen av den nya förordningen fem år efter dess antagande.