



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 19 januari 2021
(OR. en)

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

**12262/20
ADD 1**

**TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056**

UTKAST TILL RÅDETS MOTIVERING

Ärende:	Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning) – Utkast till rådets motivering
---------	--

I. INLEDNING

1. Den 27 september 2017 antog Europeiska kommissionen ett förslag till omarbetning av Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.
2. Kommissionens främsta skäl till omarbetningen var att man ville ta itu med de varseblivna problemen med i synnerhet force majeure-situationer, bruket av dispenser, rättigheterna för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet samt tillgången till och informationen om s.k. direktbiljetter.
3. Rådet (transport, telekommunikation och energi) enades om en allmän riktlinje den 2 december 2019.
4. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 15 november 2018.
5. Förhandlingar mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen ägde rum mellan januari och oktober 2020 i syfte att nå en överenskommelse om förslaget. Vid det fjärde trepartsmötet den 1 oktober 2020 nådde man fram till en preliminär överenskommelse, som godkändes av Ständiga representanternas kommitté (Coreper) den 21 oktober 2020.
6. Europaparlamentets utskott för transport och turism bekräftade den politiska överenskommelsen den 29 oktober 2020.
7. I sitt arbete beaktade rådet Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 18 januari 2018. Europeiska regionkommittén beslutade att inte yttra sig i ärendet.
8. Mot bakgrund av den överenskommelsen och efter juristlingvisternas slutgranskning uppmanades rådet (jordbruk och fiske) den 25 januari 2021 att anta rådets ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarande som anges i artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

II. SYFTE

9. Förslagets allmänna mål är att stärka tågresenärernas rättigheter genom ett bättre skydd vid förseningar, inställelse eller diskriminering och att minska bördan för järnvägsföretag i specifika fall, särskilt vid förseningar som beror på yttre omständigheter som järnvägsföretagen inte råder över (*force majeure*).
10. Tågresenärer bör ha fullgott skydd oavsett var de reser inom EU. I förordningen fastställs garantier för tillräcklig information till resenärer och den innebär en väsentlig förbättring av rättigheterna för resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.
11. Rådet beslutar att på grundval av kommissionens förslag inkludera nya bestämmelser för att på så sätt beakta den senaste tidens utveckling. Rådet har gått längre än kommissionens förslag genom att även besluta om en översyn av eller tillägg av bestämmelser om utrustning av rullande materiel med cykelplatser, ombokning, införandet av en skyldighet avseende direktbiljetter samt kortare tidsfrister för förhandsmeddelanden för resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet och genom att ytterligare förtydliga systemet för klagomålshantering.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

12. Den kompromiss som återspeglas i rådets ståndpunkt vid första behandlingen har följande centrala inslag:

Force majeure

13. Rådets ståndpunkt justerar *force majeure*-klausulen i syfte att säkerställa lika villkor och samstämmighet i jämförelse med liknande klausuler för andra transportsätt. Ursprungligen var klausulen begränsad till extrema väderförhållanden och större naturkatastrofer. I rådets ståndpunkt, som beaktar den senaste tiden utveckling och covid-19-utbrottet, har införts ”större folkhälsokriser” som extraordinära omständigheter, och *force majeure* utvidgas även till att omfatta andra händelser, såsom terroristattacker eller brottsbekämpande åtgärder.
14. Enligt rådets ståndpunkt ska operatörerna vid *force majeure* endast vara befriade från att betala ersättning, medan annan återbetalning fortfarande måste ske.

b) *Bruket av dispenser*

15. Rådet beslutar att de nya reglerna ska träda i kraft efter 24 månader, så att operatörer och myndigheter ges tid att förbereda en smidig övergång. Eftersom järnvägsinfrastrukturen och järnvägsförbindelserna är olika långt utvecklade i medlemsstaterna, är det enligt rådet viktigt med specifika undantag, som ger medlemsstaterna mer tid att förverkliga vissa aspekter.
16. Rådets ståndpunkt medger en sista förlängning med fem år av de nuvarande undantagen för inrikes järnvägstrafik i de medlemsstater som har använt sig av dessa undantag.
Medlemsstaterna kan även under särskilda omständigheter och tills vidare besluta att delvis undanta gränsöverskridande regional-, stads- och förortstrafik. Medlemsstaterna får emellertid inte göra undantag för rättigheterna för resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, transport av cyklar eller bestämmelserna om direktbiljetter och ombokning från gränsöverskridande trafik.

c) *Rättigheter för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet*

17. Rådet beslutar att anpassa rättigheterna för resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet i denna förordning och säkerställa samstämmighet med andra rättsinstrument, särskilt den europeiska rättsakten om tillgänglighet (direktiv (EU) 2019/882 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster) samt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Medlemsstaterna kommer inte längre att kunna undanta tillhandahållande av assistans och ersättning för skadade rörlighetshjälpmedel. På det hela taget har det blivit enklare, mer lättbegripligt och mindre besvärligt för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet att resa med tåg, vilket ska säkerställa bättre service för dessa personer.
18. En förfrågan om assistans på stationer kommer endast att behöva skickas senast 24 timmar före resan – i stället för 48 timmar som nu – och utan extra kostnader, men medlemsstaterna får t.o.m. den 30 juni 2026 tillåta att denna period förlängs till upp till 36 timmar. När det inte finns något förhandsmeddelande men utbildad personal finns tillgänglig på stationen ska en resenär få assistans vid ombordstigning eller avstigning. När det är nödvändigt med en medföljande person, ska denna person resa kostnadsfritt, och resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet som ledsagas av en assistanshund ska vara garanterade att hunden får resa med dem.

d) *Utrustning av rullande materiel med cykelplatser*

19. Rådet håller med om den allmänna principen att det bör vara möjligt att ta med cyklar ombord på tåg. Det övergripande målet är att det ska finnas minst fyra platser för cyklar i varje tågsammansättning. Medlemsstaterna får besluta att ha fler platser, men om det finns färre än fyra platser i en tågsammansättning bör detta motiveras av särskilda omständigheter. Det är endast i särskilda fall när det är motiverat som ett järnvägsföretag får begränsa denna rättighet ytterligare, särskilt i samband med kapacitetsbegränsningar under rusningstid eller om den rullande materielen inte är anpassad för detta. Järnvägsföretaget får i förekommande fall ta ut en rimlig avgift.
20. När ett järnvägsföretag beställer ny rullande materiel eller utför en större uppgradering av befintlig rullande materiel, måste det säkerställa att det finns plats för cyklar. Järnvägsföretaget ska även offentliggöra information om att det finns plats för cyklar. För de särskilda upphandlingsförfarandena för säkerställande av cykelplatser i den rullande materielen gäller en övergångsperiod på 48 månader.

e) *Direktbiljetter*

21. Rådet är införstått med skyldigheten att erbjuda direktbiljetter för trafik som tillhandahålls av ett enda järnvägsföretag: för internationell och långväga trafik från och med dagen för tillämpningen och efter fem år även för regionaltrafik. Detta innebär att om en sådan resa består av olika delar, ska kombinationen av samtliga delar betraktas som en enda biljett. Om ett järnvägsföretag inte är att betrakta som ett enda järnvägsföretag, ska det vidta alla rimliga åtgärder för att erbjuda direktbiljetter, inbegripet gott samarbete med andra järnvägsföretag.
22. Om återförsäljare på eget initiativ säljer biljetter i ett paket och passageraren har köpt biljetten i en enda affärstransaktion och inte har informerats om att det inte rör sig om en direktbiljett, kommer återförsäljaren att ha ett större skadeståndsansvar vid resestörningar.

f) *Rätt till egen ombokning*

23. Rådet beslutar att förkorta till 100 minuter den period efter vilken passagerarna själva får ombesörja ombokningen, om järnvägsföretaget inte meddelar passagerarna vad de har för ombokningsalternativ. Järnvägsföretaget ska även säkerställa återbetalning av kostnaderna för egen ombesörd ombokning i force majeure-situationer.

g) *Reseinformation i realtid och trafikinformation*

24. Rådet är ense om att reseinformation i realtid och trafikinformation ska göras tillgängliga för andra tjänsteleverantörer. Genom att möjliggöra bättre och lättare tillgång till trafik- och reseinformation kan nya tjänster erbjudas som skapar särskilda affärsmöjligheter, och därmed bör järnvägstransporter bli mer attraktiva för befintliga och nya kunder. I särskilda fall kan medlemsstaterna bevilja ett undantag på nio år för infrastrukturförvaltare, men medlemsstaterna måste vartannat år göra en förnyad bedömning av situationen och möjligheten att tillhandahålla information.

h) *Hantering av klagomål*

25. Rådet beslutar att ytterligare klargöra förfarandet för klagomålshantering. Kommissionen kommer att behöva utarbeta en mall för begäran om ersättning och återbetalning samt säkerställa att sådana formulär finns tillgängliga i ett format som är lättillgängligt för resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Vidare förbättras samarbetet mellan nationella tillsynsorgan, särskilt genom införandet av begreppet "ledande organ" och utseendet av ett sådant för komplicerade fall.

i) *Klausul om icke-diskriminering*

26. Rådet beslutar att i en ny artikel ange och klargöra att varje direkt eller indirekt diskriminering på grund av en passagerares nationalitet eller järnvägsföretagets, biljettutfärdarens eller researrangörens etableringsort i unionen är förbjuden.

IV. SLUTSATS

27. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen återspeglar fullt ut den kompromiss som med kommissionens hjälp har uppnåtts i förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet. Denna kompromiss bekräftas av skrivelsen från ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism till Corepers ordförande (den 30 oktober 2020). I skrivelsen meddelar utskottets ordförande att hon kommer att rekommendera utskottets ledamöter – och därefter plenarsammanträdet – att de vid Europaparlamentets andra behandling godtar rådets ståndpunkt vid första behandlingen utan ändringar, med förbehåll för slutgranskningen av de båda institutionernas juristlingvister.
28. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen utgör ett välavvägt resultat och att den omarbetade förordningen när den har antagits kommer att bidra till, å ena sidan, att säkerställa resenärernas rättigheter, särskilt för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet som reser med tåg, och, å andra sidan, att järnvägsoperatörernas och resetjänstleverantörernas skyldigheter klart och tydligt anges.
-