



Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

2017/0237(COD)

5.6.2018

YTTRANDE

från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning)
(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Föredragande av yttrande: Dennis de Jong

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

I september 2017 lade kommissionen fram sitt förslag till omarbetning av EU:s förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (förordning (EG) nr 1371/2007). Föredraganden anser att tågresande bör göras mer attraktivt för konsumenter genom att man stärker informationskraven för järnvägsföretag, skapar större rättslig förutsebarhet för tågresenärer och gör tågresandet mer tillgängligt för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Även om kommissionens förslag innehåller flera viktiga förbättringar anser föredraganden att man i vissa delar av omarbetningen behöver gå längre för att ge tågresenärer ett bättre skydd och se till att de får information före, under och efter sin resa.

Force majeure och ersättning

Efter införandet av en ”force majeure”-klausul i förordningen om flygpassagerares rättigheter föreslår kommissionen att en särskild klausul ska införas även i förordningen om tågresenärers rättigheter. Enligt denna klausul ska järnvägsföretag inte vara skyldiga att betala ersättning vid extrema väderförhållanden eller större naturkatastrofer. Flygresor och tågresor är dock inte jämförbara. Dessutom har en sådan klausul inte tillräcklig specificitet för att framtida tvister ska kunna undvikas. Föredraganden föreslår därför att klausulen utgår. Föredraganden föreslår dessutom att reglerna om ersättning av biljettpriset ska utvidgas genom att föreslå ett ersättningsystem för höghastighetståg som ger resenärerna rätt till ersättning när de drabbas av en försening på 45 minuter eller mer.

Information, service och assistans

Alltför ofta ställs resenärer inför otydliga villkor när de köper tågbiljetter. Särskilt vid resor med flera aktörer stöter resenärerna på skillnader i prissättning av biljetter, skydd vid anslutningar och assistans. Detta yttrande innehåller därför en tydligare definition av direktbiljett och ett förslag om att inrätta online-baserade gränssnitt för tillämpningsprogram (API) genom vilka järnvägsföretagen ska ge icke-diskriminerande tillgång till all reseinformation, inbegripet operativ information, tidtabeller och tariffer i realtid. För att ge resenärerna möjlighet att fatta välgrundade beslut när de köper biljetter ska biljettutfärdare och järnvägsföretag vara skyldiga att informera resenärerna om när priset för en så kallad direktbiljett avviker betydligt från det sammanlagda priset för de enskilda biljetterna från de olika aktörerna.

Personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Kommissionens förslag innehåller ett antal förbättringar som bidrar till att göra tågresor i EU mer lättillgängliga för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Den största svårigheten för dessa personer är dock inte löst, det vill säga kravet att boka assistans minst 48 timmar innan resan påbörjas. Detta begränsar drastiskt rörligheten och friheten för personer med funktionshinder och är inte i linje med artikel 9 i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionshinder, enligt vilken det ska vara möjligt för personer med funktionshinder att resa självständigt, spontant och utan assistans. Flera medlemsstater har redan ett välfungerande system där mycket kortare varsel krävs. Föredraganden föreslår därför att kommissionens förslag ska ändras från 48 till 24 timmar på små stationer och att ett system ska införas där man kan anlända och få assistans direkt på större bemannade stationer. Andra förslag för att göra tågresor mer lättillgängliga inbegriper att göra information mer

lättillgänglig på internet eller genom bemannade distributionskanaler och att föreskriva att järnvägsföretag direkt och i ett lättillgängligt format ska informera om trafik tjänster som upphör.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Trots betydande framgångar när det gäller att skydda konsumenter i unionen, finns det fortfarande behov av ytterligare förbättringar i fråga om skyddet av tågresenärernas rättigheter.

Ändringsförslag

(3) Trots betydande framgångar när det gäller att skydda konsumenter i unionen, finns det fortfarande behov av ytterligare förbättringar i fråga om skyddet av tågresenärernas rättigheter **och säkerställandet av att de ersätts vid förseningar, inställda resor och eventuella materiella skador.**

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Beviljandet av samma rättigheter för tågresenärer vid internationella och nationella resor bör höja nivån på **konsumentskyddet** i unionen, **säkerställa lika villkor för järnvägsföretag och garantera en enhetlig nivå avseende resenärers rättigheter.**

Ändringsförslag

(5) Beviljandet av samma rättigheter för tågresenärer vid internationella och nationella resor bör höja nivån på **resenärers rättigheter** i unionen, **särskilt avseende deras tillgång till information och ersättning vid förseningar eller inställda resor. Resenärer bör få så detaljerad information som möjligt om sina rättigheter.**

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning
Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) **Stads-, förorts- och regionaltrafik som är persontrafik på järnväg** skiljer sig från fjärtrafik. Medlemsstaterna bör därför tillåtas att bevilja dispens för **stads-, förorts- och regionaltrafik som är persontrafik på järnväg och** som inte är gränsöverskridande trafik inom unionen från vissa bestämmelser om resenärers rättigheter.

Ändringsförslag

(6) **Persontrafik på tunnelbana, spårväg och andra snabbspårvägssystem** skiljer sig från fjärtrafik. Medlemsstaterna bör därför tillåtas att bevilja dispens för **persontrafik på tunnelbana, spårväg och andra snabbspårvägssystem** som inte är gränsöverskridande trafik inom unionen från vissa bestämmelser om resenärers rättigheter.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning
Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) **Tågresenärernas** rättigheter omfattar rätt till information om **tjänsten** före och under resan. Järnvägsföretag **och** biljettutfärdare **bör i möjligaste mån** lämna denna information i förväg och **så tidigt som möjligt**. Informationen bör lämnas i format som är lättillgängliga för personer med funktionshinder **eller** personer med nedsatt rörlighet.

Ändringsförslag

(9) **Konsumenternas** rättigheter **avseende tågtrafik** omfattar rätt till information om **alla tillgängliga alternativa tågresor** och **om trafiken** före, under **och efter** resan. Järnvägsföretag, biljettutfärdare **och researrangörer bör** lämna denna information i förväg och **i realtid**. Informationen bör lämnas i format som är lättillgängliga för personer med funktionshinder **och** personer med nedsatt rörlighet **och bör vara allmänt tillgänglig**.

Motivering

Detta skäl avser artikel 9.2, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning
Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) **Välutvecklade system för multimodala passagerartransporter**

kommer att bidra till uppnåendet av klimatmålen. Därför bör järnvägsföretag även göra reklam för kombinationer med andra transportslag så att tålkunder känner till dessa möjligheter innan de bokar sin resa.

Motivering

Detta skäl avser artikel 9.2, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning

Skäl 12a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a) Kravet på icke-diskriminerande tillgång till reseinformation omfattar operativ information om tidtabeller eller tågplaner i realtid, intermodala anslutningar, tillgängliga platser, gällande biljettpriser och tariffer, krav på bokning och eventuella tillämpliga särskilda villkor. Järnvägsföretag bör göra det möjligt för alla researrangörer och biljettutfärdare att framgångsrikt ingå transportavtal som medför utfärdande av biljetter eller direktbiljetter, bokningar och tillhörande kommersiella erbjudanden, till exempel biljetter för transport av en cykel eller skrymmande bagage, när så krävs. Detta bör göra resandet mer tillgängligt för resenärerna och ge dem ett större utbud av resor och tariffer att välja mellan.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med skäl 12, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning

Skäl 12b (nytt)

(12b) När järnvägsföretagen ger tillgång till reseinformation eller bokningssystem via gränssnitt för tillämpningsprogram (API), bör de säkerställa att dessa gränssnitt använder öppna standarder, allmänt använda protokoll och maskinläsbara format. Om det inte finns några sådana standarder, protokoll eller format bör de använda öppna förfaranden för dokumentation, utveckling och standardisering för att ta fram standarder, protokoll eller format. Järnvägsföretagen bör göra dem tillgängliga kostnadsfritt.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med skäl 12, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 8

**Förslag till förordning
Skäl 12c (nytt)**

(12c) Om tekniska åtgärder fastställs som hindrar eller försvårar för parter att hämta reseinformation från andra allmänt tillgängliga källor än gränssnitten för tillämpningsprogram, såsom deras webbplatser, bör detta anses vara diskriminerande.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med skäl 12, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 9

**Förslag till förordning
Skäl 13**

Kommissionens förslag

(13) Cyklingens ökande popularitet i hela unionen påverkar rörlighet och turism generellt. Ökad användning av både järnvägar och cykling i färdmedelsfördelningen minskar miljöpåverkan från transporter. Järnvägsföretag bör därför göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att **tillåta** transport av cyklar ombord på **tågen**.

Ändringsförslag

(13) Cyklingens ökande popularitet i hela unionen påverkar rörlighet och turism generellt. Ökad användning av både järnvägar och cykling i färdmedelsfördelningen minskar miljöpåverkan från transporter. Järnvägsföretag bör därför göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att **avsätta tillräcklig kapacitet för säker** transport av cyklar ombord på **alla typer av tåg, inklusive fjärrtåg och tåg för gränsöverskridande resor**.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13a) Transport av cyklar ombord på tåg bör vägras eller begränsas endast av vederbörligen motiverade säkerhetsskäl. Sådana skäl bör avse resenärernas säkerhet, i synnerhet med beaktande av att hålla nödutgångar tomma och undvika att resenärerna skadas fysiskt.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med skäl 13, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14) **Järnvägsföretagen** bör göra det lättare för tågresenärer att övergå från en operatör till en annan genom att **när så är möjligt** tillhandahålla direktbiljetter.

(14) **Järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer** bör göra det lättare för tågresenärer att övergå från en operatör till en annan genom att tillhandahålla direktbiljetter. **De bör tydligt ange när**

priserna för direktbiljetter skiljer sig väsentligt från priserna för biljetter som köpts separat. Vid utfärdandet av direktbiljetter bör de beakta att det bör finnas tillräckligt med tid för resenären att byta från ett tåg till ett annat.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med ändringsförslaget till artikel 17.8, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) Mot bakgrund av Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, och för att ge personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet möjligheter att resa med tåg som kan jämföras med andra medborgares, bör det fastställas regler om icke-diskriminering och assistans under resan. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, oavsett om orsaken härtill är handikapp, ålder eller andra faktorer, har samma rätt som alla andra medborgare till fri rörlighet och icke-diskriminering. Särskild uppmärksamhet bör ägnas bland annat åt att informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om deras möjligheter att utnyttja järnvägsförbindelserna, förutsättningarna för att kunna ta sig in och ut ur vagnarna och om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen. För att lämna resenärer med sensorisk funktionsnedsättning bästa möjliga information om förseningar bör visuella och hörbara system användas. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet bör ges möjlighet att utan extra kostnad köpa biljett ombord på tåget. Personalen bör ha en utbildning som är lämplig för att kunna möta behoven hos

Ändringsförslag

(15) Mot bakgrund av Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, och för att ge personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet möjligheter att resa med tåg som kan jämföras med andra medborgares, bör det fastställas regler om icke-diskriminering och assistans ***före och*** under resan. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, oavsett om orsaken härtill är handikapp, ålder eller andra faktorer, har samma rätt som alla andra medborgare till fri rörlighet och icke-diskriminering. Särskild uppmärksamhet bör ägnas bland annat åt att informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om deras möjligheter att utnyttja järnvägsförbindelserna, förutsättningarna för att kunna ta sig in ***i*** och ut ur vagnarna och om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen. För att lämna resenärer med sensorisk funktionsnedsättning bästa möjliga information om förseningar bör visuella och hörbara system användas. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet bör ges möjlighet att utan extra kostnad köpa biljett ombord på tåget ***om det inte är möjligt att köpa biljetter i förväg på något***

personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, i synnerhet när personalen tillhandahåller assistans. För att säkerställa lika resevillkor bör sådana personer få assistans på stationer och ombord hela tiden när tåg körs, och inte bara vid vissa tider på dagen.

annat sätt. Personalen bör ha en utbildning som är lämplig för att kunna möta behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, i synnerhet när personalen tillhandahåller assistans. För att säkerställa lika resevillkor bör sådana personer få **kostnadsfri** assistans på stationer och ombord hela tiden när tåg körs, och inte bara vid vissa tider på dagen.

Motivering

Det är inte alltid möjligt att köpa biljett på tåget. Inte alla tåg har personal som säljer biljetter. Denna möjlighet bör därför regleras i så hög grad som möjligt. Detta ändringsförslag hör samman med artikel 10.5, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 16

Kommissionens förslag

(16) Järnvägsföretag och stationsförvaltare bör ta hänsyn till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet genom att uppfylla TSD för personer med nedsatt rörlighet. Dessutom, i enlighet med den gällande unionslagstiftningen om offentlig upphandling, i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU⁵, bör alla byggnader och all rullande materiel göras tillgängliga genom stegvis avskaffande av de fysiska och funktionella hindren i samband med nyanskaffningar, anläggningsarbeten eller betydande reoveringar.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

Ändringsförslag

(16) Järnvägsföretag och stationsförvaltare bör ta hänsyn till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet genom att uppfylla TSD för personer med nedsatt rörlighet **och efterleva direktiv XXX när detta kompletteras TSD.** Dessutom, i enlighet med den gällande unionslagstiftningen om offentlig upphandling, i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU⁵, bör alla byggnader och all rullande materiel göras tillgängliga genom stegvis avskaffande av de fysiska och funktionella hindren i samband med nyanskaffningar, anläggningsarbeten eller betydande reoveringar.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

Motivering

När tillgänglighetskraven inte omfattas av TSD-akter bör den europeiska rättsakten om tillgänglighet (direktiv XXX) tillämpas. Direktiv XXX är avsett att komplettera befintlig europeisk sektorslagstiftning genom att omfatta aspekter som ännu inte omfattas av denna lagstiftning.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) Det är önskvärt att det genom denna förordning upprättas ett system för ersättning till resenärerna vid förseningar kopplat till järnvägsföretagets ansvar, på samma grund som det internationella system som föreskrivs i Cotif, särskilt i de enhetliga rättsreglerna (CIV) till detta om resenärernas rättigheter. Vid förseningar i persontrafik bör järnvägsföretag ge resenärer ersättning baserad på en procentandel av biljettpriset.

Ändringsförslag

(17) Det är önskvärt att det genom denna förordning upprättas ett system för ersättning till resenärerna vid förseningar kopplat till järnvägsföretagets ansvar, på samma grund som det internationella system som föreskrivs i Cotif, särskilt i de enhetliga rättsreglerna (CIV) till detta om resenärernas rättigheter. **Köpta biljetter bör vara helt återbetalningsbara.** Vid förseningar i persontrafik bör järnvägsföretag ge resenärer ersättning baserad på en procentandel **upp till 100 %** av biljettpriset.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) Järnvägsföretag bör ha skyldighet att vara försäkrade eller vidta likvärdiga åtgärder så att de vid en olyckshändelse kan infria sitt skadeståndsansvar gentemot tågresenärer. Om medlemsstaterna fastställer ett maximalt skadeståndsbelopp om en resenär dödas eller tillfogas personskadan, ska detta belopp minst motsvara det belopp som fastställs i de enhetliga rättsreglerna (CIV).

Ändringsförslag

(18) Järnvägsföretag bör ha skyldighet att vara försäkrade eller vidta likvärdiga åtgärder så att de vid en olyckshändelse kan infria sitt skadeståndsansvar gentemot tågresenärer. Om medlemsstaterna fastställer ett maximalt skadeståndsbelopp om en resenär dödas eller tillfogas personskadan, ska detta belopp minst motsvara det belopp som fastställs i de enhetliga rättsreglerna (CIV).
Medlemsstaterna bör ha möjlighet att när som helst höja beloppet för skadestånd i

*händelse av resenärers dödsfall eller
personskada.*

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) Olyckor i den mening som avses i denna förordning bör även inkludera negativa effekter för resenärernas hälsa till följd av överfulla kupéer i persontåg, förutom om dessa persontåg transporterar passagerare i enlighet med artikel 16.2 i denna förordning. Olyckor i den mening som avses i denna förordning bör dessutom inkludera negativa effekter för resenärernas hälsa till följd av att luftkonditionering saknas, inte används eller är ur funktion och resenärerna därmed utsätts för oacceptabla temperatur- eller luftfuktighetsförhållanden.

Motivering

För att förhindra kryphål i lagstiftningen som är till nackdel för resenärerna, och i synnerhet, men inte uteslutande, i linje med andan i skälen 3 och 5 i förordningen bör även andra negativa effekter för resenärernas hälsa regleras om de beror på fel eller försummelse från transportörens sida och i princip kan likställas med en olycka i vidare bemärkelse.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20) Vid förseningar bör resenärer erbjudas möjligheter till fortsatt resa eller ombokning på likvärdiga transportvillkor. Behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet bör beaktas i sådana fall.

(20) Vid förseningar bör resenärer erbjudas möjligheter till fortsatt resa eller ombokning på likvärdiga transportvillkor. Behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet bör **särskilt** beaktas i sådana fall.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning

Skäl 21

Kommissionens förslag

(21) Ett järnvägsföretag bör emellertid inte vara skyldigt att betala ersättning om det kan bevisa att förseningen har orsakats av svåra väderförhållanden eller större naturolyckor som äventyrar den säkra driften av tjänsten. Alla sådana händelser bör ha karaktären av en exceptionell naturkatastrof, till skillnad från normala årstidsbetingade väderförhållanden, t.ex. höststormar eller regelbundet förekommande översvämningar i tätortsområden som orsakas av tidvatten eller snösmältning. Järnvägsföretag bör styrka att de varken kunde förutse eller förhindra förseningen även om alla rimliga åtgärder skulle ha vidtagits.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning

Skäl 22

Kommissionens förslag

(22) I samarbete med infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör stationsförvaltare utarbeta beredskapsplaner för att minimera effekten av allvarliga avbrott genom att ge strandsatta resenärer lämplig information och service.

Ändringsförslag

(22) I samarbete med infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör stationsförvaltare utarbeta beredskapsplaner **och göra dem allmänt tillgängliga** för att minimera effekten av allvarliga avbrott genom att ge strandsatta resenärer lämplig information och service.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning

Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) Denna förordning bör inte begränsa järnvägsföretagens rätt att begära ersättning från någon person, däribland tredje part, ***i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning.***

Ändringsförslag

(23) Denna förordning bör inte begränsa järnvägsföretagens, ***biljettutfärdarnas, järnvägsstationernas och infrastrukturförvaltarnas*** rätt att ***i tillämpliga fall*** begära ersättning från någon person, däribland tredje part, ***för att ha uppfyllt sina skyldigheter till resenärer enligt denna förordning.***

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Skäl 27

Kommissionens förslag

(27) Tågresenärer bör kunna framföra klagomål ***mot*** varje järnvägsföretag som berörs ***när det gäller*** rättigheter och skyldigheter ***enligt*** denna förordning och ha rätt att få svar inom rimlig tid.

Ändringsförslag

(27) Tågresenärer bör kunna framföra klagomål ***till*** varje järnvägsföretag, ***biljettutfärdare, järnvägsstation eller infrastrukturförvaltare*** som berörs ***angående de*** rättigheter och skyldigheter ***som följer av*** denna förordning och ha rätt att få svar inom rimlig tid.

Motivering

Enligt artikel 28.2 får tågresenärer framföra klagomål till vilket/vilken som helst av de berörda järnvägsföretagen, biljettutfärdarna, järnvägsstationerna eller infrastrukturförvaltarna.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) Järnvägsföretag och stationsförvaltare bör fastställa, offentliggöra, förvalta och övervaka tjänstekvalitetsnormer för persontrafik på järnväg.

Ändringsförslag

(28) Järnvägsföretag och stationsförvaltare bör fastställa, offentliggöra, förvalta och övervaka tjänstekvalitetsnormer för persontrafik på järnväg, ***inklusive de normer som berör personer med funktionshinder och personer med nedsatt***

rörlighet.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med skäl 15 avseende FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionshinder. Tjänstekvalitetsnormerna bör även inbegripa personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Skäl 29

Kommissionens förslag

(29) För att upprätthålla en hög konsumentskyddsnivå avseende järnvägstransporter bör medlemsstaterna åläggas att utse nationella tillsynsorgan för att noggrant övervaka tillämpningen av samt kontrollera efterlevnaden av denna förordning på nationell nivå. Dessa organ bör kunna vidta en rad olika tillsynsåtgärder. Resenärer bör ha möjlighet att inge klagomål till dessa organ om påstådda överträdelser av förordningen. För att säkerställa en tillfredsställande hantering av sådana klagomål bör organen också samarbeta med varandra.

Ändringsförslag

(29) För att upprätthålla en hög konsumentskyddsnivå avseende järnvägstransporter bör medlemsstaterna åläggas att utse nationella tillsynsorgan för att noggrant övervaka tillämpningen av samt kontrollera efterlevnaden av denna förordning på nationell nivå. Dessa organ bör kunna vidta en rad olika tillsynsåtgärder, **och erbjuda resenärer en bindande alternativ tvistlösning, i linje med direktiv 2013/11/EU^{1a}**. Resenärer bör ha möjlighet att inge klagomål till dessa organ om påstådda överträdelser av förordningen, **och att använda tvistlösning online enligt förordning 524/2013/EU^{1b} när så är överenskommet. Det bör också föreskrivas att organisationer som företräder grupper av resenärer får inge klagomål**. För att säkerställa en tillfredsställande hantering av sådana klagomål bör organen också samarbeta med varandra, **och denna förordning bör fortsätta att anges i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2394^{1c}. Nationella tillsynsorgan ska varje år på sina webbplatser offentliggöra rapporter med statistik över hur många och vilken typ av klagomål som de har tagit emot, med en beskrivning av resultatet av deras tillsynsåtgärder. Dessa rapporter ska dessutom offentliggöras på Europeiska unionens järnvägsbyrås**

webbplats.

^{1a} Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU av den 21 maj 2013 om alternativ tvistlösning vid konsumenttvister och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och direktiv 2009/22/EG (EUT L 165, 18.6.2013, s. 14).

^{1b} Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 524/2013 av den 21 maj 2013 om tvistlösning online vid konsumenttvister och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och direktiv 2009/22/EG (EUT L 165, 18.6.2013, s. 1).

^{1c} Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2394 av den 12 december 2017 om samarbete mellan de nationella myndigheter som har tillsynsansvar för konsumentskyddslagstiftningen och om upphävande av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 345, 27.12.2017, s. 1).

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Skäl 31

Kommissionens förslag

(31) Medlemsstaterna bör fastställa påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning samt se till att påföljderna tillämpas. Påföljderna, som bland annat kan innefatta ersättning till den berörda personen, bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Ändringsförslag

(31) Medlemsstaterna bör fastställa påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning samt se till att påföljderna tillämpas. Påföljderna, som bland annat kan innefatta ersättning till den berörda personen, bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande ***och bör inbegripa, men inte vara begränsade till, ett lägsta bötesbelopp eller en procentandel av det relevanta företagens eller den relevanta organisationens årliga omsättning, beroende på vilket belopp som är högst.***

Motivering

Avsaknaden av ordentliga tillsynsbestämmelser var ett av huvudskälen till omarbetningen av denna förordning. Påföljderna måste därför vara avskräckande så att järnvägsföretag inte uppmuntras till att agera i strid med bestämmelserna i förordningen. Detta hänger också direkt samman med andra ändringsförslag rörande tillsyn i kapitel VII, däribland de som förbättrar tillsynsorganens möjligheter och effektivitet och hjälper resenärerna att inge klagomål.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 1 – rubriken

Kommissionens förslag

Syfte

Ändringsförslag

Syfte **och mål**

Motivering

Omarbetningen av förordningen är en avvägning mellan att stärka tågresenärers rättigheter och beakta allmänintresset av stöd till järnväg som transportmedel. Målen anges i denna artikel och det bör därför anges i rubriken. Ändringsförslaget är direkt kopplat till andra ändringar till texten och följer också god praxis för utformning av lagstiftning.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 1 – inledningen

Kommissionens förslag

I denna förordning **fastställs regler** för järnvägstransport på följande områden:

Ändringsförslag

I syfte att tillhandahålla resenärerna ett effektivt skydd och uppmuntra till tågresor fastställs i denna förordning regler för järnvägstransport på följande områden:

Motivering

Se motiveringen till föregående ändringsförslag.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 1 – led d

Kommissionens förslag

d) Resenärers rättigheter vid inställd resa eller försening.

Ändringsförslag

d) Resenärers rättigheter **och ersättning** vid **störningar, till exempel** inställd resa eller försening.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning
Artikel 1 – led e

Kommissionens förslag

e) minimiinformation som ska **lämnas till passagerare**.

Ändringsförslag

e) minimiinformation som **järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer ska tillhandahålla resenärer punktligt och på ett korrekt sätt samt i ett tillgängligt format.**

Motivering

Detta ändringsförslag är direkt kopplat till kapitel II.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning
Artikel 1 – led h

Kommissionens förslag

h) Handläggning av klagomål.

Ändringsförslag

h) **Ordentliga förfaranden för** handläggning av klagomål.

Motivering

För att målet om förbättrad kontroll av efterlevnaden i den omarbetade förordningen ska kunna uppnås måste både konsumenter och nationella tillsynsorgan ha tillgång till stabila förfaranden för enklare och snabbare handläggning av klagomål. Detta ändringsförslag är direkt kopplat till ändringsförslagen till kapitel VII.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) **Stads-, förorts- och regionaltrafik som är persontrafik på järnväg** enligt direktiv 2012/34/EU, **utom gränsöverskridande trafik inom unionen.**

Ändringsförslag

(a) Persontrafik **på tunnelbana, spårväg och andra snabbspårvägssystem** enligt direktiv 2012/34/EU **och närmare definierad i direktiv (EU) 2016/797**

Ändringsförslag 31

**Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led b**

Kommissionens förslag

(b) Internationell persontrafik på järnväg där en betydande del, inbegripet minst ett stationsuppehåll enligt tidtabell, tillhandahålls utanför unionen, **förutsatt att resenärernas rättigheter säkerställs på ett lämpligt sätt enligt nationell lagstiftning** på territoriet i den medlemsstat som beviljar dispensen.

Ändringsförslag

(b) Internationell persontrafik på järnväg där en betydande del, inbegripet minst ett stationsuppehåll enligt tidtabell, tillhandahålls utanför unionen, **endast för den del som inte sker** på territoriet i den medlemsstat som beviljar dispensen.

Ändringsförslag 32

**Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led ba (nytt)**

Kommissionens förslag

(ba) Persontrafik på järnväg som använder fordon som är avsedda att användas uteslutande för historiska ändamål eller för turiständamål.

Ändringsförslag

Ändringsförslag 33

**Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 3**

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om dispenser som beviljas

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om dispenser som beviljas

enligt punkt 2 a *och* 2 b och *om lämpligheten hos sin nationella lagstiftning på sitt territorium med avseende på punkt 2 b.*

enligt punkt 2 a, 2 b och 2 *ba.*

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Artiklarna 5, **10**, 11 och **25** samt kapitel V ska gälla för all persontrafik på järnväg som avses i punkt 1, inbegripet trafik som beviljats dispens i enlighet med punkt 2 a och 2 b.

Ändringsförslag

4. Artiklarna **4**, 5, **6**, 7, 11 och **12** samt kapitel V ska gälla för all persontrafik på järnväg som avses i punkt 1 *i denna artikel*, inbegripet trafik som beviljats dispens i enlighet med punkt 2 a och 2 b *i denna artikel. Artiklarna 10 och 17 ska gälla för all persontrafik på järnväg som avses i punkt 1 i denna artikel, inbegripet trafik som beviljats dispens i enlighet med punkt 2 b i denna artikel.*

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning Artikel 3 – led 5

Kommissionens förslag

5. biljettutfärdare: varje återförsäljare av järnvägstransporter som ingår transportavtal och säljer biljetter för ett järnvägsföretags eller för egen räkning.

Ändringsförslag

5. biljettutfärdare: varje återförsäljare av järnvägstransporter som ingår transportavtal och säljer biljetter *och direktbiljetter* för ett *eller flera* järnvägsföretags *räkning* eller för egen räkning.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med artikel 10.1 och 10.6, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning Artikel 1 – led 6a (nytt)

6a. biljett: ett giltigt bevis som, oavsett form, till exempel papper, e-biljett, smartkort eller resekort, berättigar resenären till järnvägstransport.

Motivering

En biljett kan se ut på många sätt, särskilt med tanke på utvecklingen på området för internetplattformar. Därför bör det göras klart att en biljett är ett giltigt bevis, oavsett form, som ger resenären rätt att genomföra en järnvägsresa.

Ändringsförslag 37

**Förslag till förordning
Artikel 3 – led 8**

Kommissionens förslag

8. direktbiljett: en biljett eller biljetter **som representerar ett enda transportavtal som har ingåtts** för att genomföra på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.

Ändringsförslag

8. direktbiljett: en biljett eller **separata** biljetter för att genomföra på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag **och som köps från samma biljettutfärdare, researrangör eller järnvägsföretag för en sammanhängande resa.**

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med artikel 10.1 och 10.6, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 38

**Förslag till förordning
Artikel 3 – led 10**

Kommissionens förslag

10. resa: transport av en passagerare mellan en avgångsstation och en ankomststation **inom ramen för ett enda transportavtal.**

Ändringsförslag

10. resa: transport av en passagerare mellan en avgångsstation och en ankomststation.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning Artikel 1 – led 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

10a. optimal enkel tågresa: den mest optimala (till exempel billigaste, snabbaste eller smidigaste) enkla tågresan mellan två järnvägsstationer (såväl inom en medlemsstat som över unionens inre gränser), som får omfatta en, två eller fler på varandra följande järnvägstrafiktjänster och som uppfyller officiella järnvägsplanerarens miniminormer för anslutningstider, och som får omfatta mer än en på varandra följande biljetter eller transportavtal, beroende på vilken lösning som passar resenären bäst.

Motivering

Dagens teknik gör det möjligt för resenärer att boka på varandra följande tågresor och välja den bästa lösningen för resan (billigast, snabbast eller smidigast) oberoende av antalet biljetter (en enda eller på varandra följande separata biljetter). Definitionen förtydligar artikel 3.8 och gör förordningen samstämd ur ett rättsligt perspektiv. Ändringsförslaget syftar till att anpassa förordningen till de förordningar som reglerar resenärers rättigheter inom andra transportslag (t.ex. flyg). Konceptet ”optimal enkel tågresa” gör det möjligt för resenären att välja det lämpligaste resealternativet och är klart motiverat med tanke på den tekniska utvecklingen.

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning Artikel 3 – led 16

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

16. person med funktionshinder och person med nedsatt rörlighet: en person som har en bestående eller tillfällig fysisk, mental, psykisk eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra

16. person med funktionshinder och person med nedsatt rörlighet: en person som har en bestående eller tillfällig fysisk, mental, psykisk eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra

resenärer eller vars rörlighet vid användning av transporter är nedsatt **på grund av ålder**.

resenärer eller vars rörlighet vid användning av transporter är nedsatt.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning Artikel 1 – led 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

18a. persontrafik på snabbspårväg: en tjänst som utförs av ett system för spårbunden transport i städer och/eller förorter, med en krocksäkerhet i kategori C-III eller C-IV (i enlighet med EN 15227:2011) och en högsta fordons hållbarhet på 800 kN (longitudinell tryckkraft på kopplingsytan); snabbspårvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med artikel 2.2, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning Artikel 1 – led 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

19a. gränssnitt för tillämpningsprogram: ett elektroniskt gränssnitt för att hämta information om tidtabeller och tidsplaner, intermodala anslutningar, inklusive information i realtid om eventuella förseningar, tillgängliga sittplatser, priser, krav på bokning, särskilda villkor och transporttjänstens tillgänglighet, samt för att köpa biljetter och direktbiljetter och göra bokningar.

Motivering

Den här nya definitionen behövs med hänvisning till de nya bestämmelserna i artikel 10a (ny).

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning Artikel 5

Kommissionens förslag

Utan att det påverkar sociala tariffer ska järnvägsföretag **eller** biljettutfärdare erbjuda **allmänheten** avtalsvillkor och tariffer utan direkt eller indirekt diskriminering på grundval av **slutkundens** nationalitet eller hemvist, eller **etableringsort för järnvägsföretaget eller biljettutfärdaren** inom unionen.

Ändringsförslag

Utan att det påverkar sociala tariffer ska järnvägsföretag, biljettutfärdare **och researrangörer** erbjuda avtalsvillkor och tariffer **samt sälja biljetter och direktbiljetter till allmänheten och göra bokningar för resenärer** utan direkt eller indirekt diskriminering, **särskilt** på grundval av **slutresenärens** nationalitet, **ursprung** eller hemvist, eller **järnvägsföretagets eller biljettutfärdarens etableringsort** inom unionen. **Dessutom får järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer, inom de utbud av betalningsmedel som dessa godtar, inte tillämpa olika villkor för en betalningstransaktion av skäl som rör en resenärs nationalitet eller hemvist, den plats där betalkontot finns, betaltjänstleverantörens etableringsort eller betalningsinstrumentets utfärdandeort inom unionen, om**

(a) betalningstransaktionen görs i form av en elektronisk transaktion via girering, autogirering eller ett kortbaserat betalningsinstrument av samma betalmärke och kategori,

(b) kraven på autentisering är uppfyllda i enlighet med direktiv (EU) 2015/2366 och

(c) betalningstransaktionerna är i en valuta som järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangörerna godtar.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning

Artikel 6

Kommissionens förslag

Resenärerna ska ha rätt att ta cyklar ombord på tåget, *om så är lämpligt* mot rimlig ersättning. *De ska hålla uppsikt över sina cyklar under resan och säkerställa att ingen olägenhet eller skada orsakas för andra resenärer eller för rörlighetshjälpmedel, bagage eller järnvägsverksamheten.* Tillstånd till transport av cyklar får vägras eller begränsas av säkerhetsskäl *eller operativa skäl*, förutsatt att järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och, i förekommande fall, stationsförvaltare informerar resenärerna om villkoren för *en sådan vägran eller begränsning* i enlighet med förordning (EU) nr 454/2011.

Ändringsförslag

Resenärerna ska ha rätt att ta cyklar, *monterade eller ej*, ombord på tåget, *inbegripet på höghastighetståg, fjärrtåg och gränsöverskridande tåg. Denna tjänst ska erbjudas kostnadsfritt eller i undantagsfall* mot rimlig ersättning. *Alla nya eller upprustade vagnar ska ha tillräckligt med väl markerade särskilda utrymmen för transport av monterade cyklar.* Tillstånd till transport av cyklar får vägras eller begränsas *endast* av *vederbörligen motiverade* säkerhetsskäl, förutsatt att järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och, i förekommande fall, stationsförvaltare informerar resenärerna *senast när de köper biljetten* om villkoren för *transport av cyklar på alla tåg* i enlighet med förordning (EU) nr 454/2011.

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. *Ett järnvägsföretag* får erbjuda avtalsvillkor som är förmånligare för resenären än de villkor som fastställs i denna förordning.

Ändringsförslag

2. *Järnvägsföretag, researrangörer och biljettutfärdare* får erbjuda avtalsvillkor som är förmånligare för resenären än de villkor som fastställs i denna förordning.

Motivering

Detta är ett erkännande av att det inte bara är järnvägsföretag som erbjuder biljetter till resenärerna. Detta påverkar inte förhållandet företag emellan eller avtalsfriheten mellan järnvägsföretag och researrangörer eller biljettutfärdare och det ligger i linje med kommissionens text i kapitel II.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning Artikel 8 – rubriken

Kommissionens förslag

Skyldighet att informera om att en
trafiktjänst upphör

Ändringsförslag

Skyldighet att informera om **och hålla
samråd i samband med** att en trafiktjänst
upphör **eller reduceras väsentligt**

Motivering

Syftet med den här förordningen och kommissionens föreslagna ändringar är att stärka rättigheterna för personer med funktionshinder och nedsatt rörlighet och att förbättra resenärernas rättigheter allmänt. Därför är det viktigt att se till att resenärerna behandlas rättvist av järnvägsföretagen. Det här ändringsförslaget hör därför ihop med andra förslag, t.ex. om information som ska ges av företagen och om icke-diskriminering av resenärer i artikel 1 och därmed sammanhängande kapitel och alla bestämmelser om tillgänglighet i kapitel V m.m.

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning Artikel 8

Kommissionens förslag

Järnvägsföretagen eller, i tillämpliga fall, behöriga myndigheter som är ansvariga för kontrakt om allmän järnvägstrafik, ska på lämpligt sätt, inbegripet i format som är lättillgängliga för personer med funktionshinder i enlighet med tillgänglighetskrav i direktiv XXX¹⁰, och innan besluten genomförs, offentliggöra **beslut** om att dra in tjänster antingen permanent eller tillfälligt.

Ändringsförslag

Järnvägsföretagen eller, i tillämpliga fall, behöriga myndigheter som är ansvariga för kontrakt om allmän järnvägstrafik, ska på lämpligt sätt **och utan dröjsmål**, inbegripet i format som är lättillgängliga för personer med funktionshinder i enlighet med tillgänglighetskrav i direktiv XXX¹⁰, och **i god tid** innan besluten genomförs, offentliggöra **förslag** om att dra in **eller väsentligt reducera** tjänster antingen permanent eller tillfälligt, **och säkerställa att meningsfulla och ordentliga samråd hålls med intressenter om förslagen innan de eventuellt genomförs.**

¹⁰ Direktiv XXX om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (Europeiska

¹⁰ Direktiv XXX om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (Europeiska

rättsakten om tillgänglighet) (EUT L X, X.X.XXXX, s. X).

rättsakten om tillgänglighet) (EUT L X, X.X.XXXX, s. X).

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Järnvägsföretag och biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för ett eller flera järnvägsföretags räkning ska ***på begäran*** ge resenären åtminstone den information som avses i del I av bilaga II om de resor för vilka ett transportavtal erbjuds av det berörda järnvägsföretaget. ***Biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för egen räkning, och researrangörer, ska lämna denna information om den finns tillgänglig.***

Ändringsförslag

1. Järnvägsföretag, ***researrangörer*** och biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för ***egen räkning eller för*** ett eller flera järnvägsföretags räkning ska ge resenären åtminstone den information som avses i del I av bilaga II om de resor för vilka ett transportavtal erbjuds av det berörda järnvägsföretaget.

Motivering

För att texten ska bli logisk och för att uppfylla förordningens syfte är det viktigt att se till att kunderna får korrekt information om sin resa i rätt tid från försäljaren av deras biljett. Ändringsförslaget hör direkt samman med bestämmelserna om information, inbegripet hela bilaga II.

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Järnvägsföretagen och, där det är möjligt, biljettutfärdarna ska under resan, inbegripet vid anslutningsstationer, lämna resenären åtminstone den information som avses i del II av bilaga II.

Ändringsförslag

2. Järnvägsföretagen och, där det är möjligt, ***researrangörerna och*** biljettutfärdarna ska under resan, inbegripet vid anslutningsstationer, lämna resenären åtminstone den information som avses i del II av bilaga II.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Den information som avses i punkterna 1 och 2 ska lämnas i **den mest lämpliga formen, inbegripet** genom användning av modern kommunikationsteknik. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt att säkerställa att denna information är tillgänglig för personer med funktionshinder i enlighet med tillgänglighetskraven i direktiv XXX och förordning 454/2011.

Ändringsförslag

3. Den information som avses i punkterna 1 och 2 ska lämnas i **realtid** genom användning av **lättillgänglig, vanligt förekommande** modern kommunikationsteknik, **och skriftligen när så är möjligt**. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt att säkerställa att denna information är tillgänglig för personer med funktionshinder i enlighet med tillgänglighetskraven i direktiv XXX och förordning 454/2011. **Det måste tydligt anges att det går att få informationen i tillgängliga format.**

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Stationsförvaltare **och** infrastrukturförvaltare ska lämna realtidsinformation om tåg, inbegripet sådana som drivs av andra järnvägsföretag och som är tillgängliga för järnvägsföretag och biljettutfärdare, på ett icke-diskriminerande sätt.

Ändringsförslag

4. Stationsförvaltare, infrastrukturförvaltare **och järnvägsföretag** ska lämna realtidsinformation om tåg, inbegripet sådana som drivs av andra järnvägsföretag och som är tillgängliga för järnvägsföretag och biljettutfärdare, på ett icke-diskriminerande sätt, **i ett så lämpligt format som möjligt, i ett interoperabelt tekniskt gränssnitt med användning av den senaste kommunikationstekniken, så att järnvägsföretag och biljettutfärdare kan ge resenärerna all den information som krävs enligt denna förordning.**

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 4a (ny)

4a. Järnvägsföretag och biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för ett eller flera järnvägsföretags räkning ska informera resenärerna om eventuella anslutningar med andra transportslag.

Motivering

Detta ändringsförslag är direkt kopplat till artiklarna 9 och 14.

Ändringsförslag 53

**Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 4b (ny)**

4b. Järnvägsföretag ska, i samarbete med stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare, i tidtabellerna ge information om vilka tåganslutningar och stationer som är tillgängliga.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med artikel 1. Denna information bör göra det lättare för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet att resa med tåg.

Ändringsförslag 54

**Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 1**

1. Järnvägsföretag och **biljettutfärdare** ska erbjuda biljetter och, **när sådana finns att tillgå, direktbiljetter** och **bokningar**. De ska **göra sitt yttersta för att erbjuda direktbiljetter, inbegripet för resor över gränser och med fler än ett järnvägsföretag.**

1. Järnvägsföretag, **biljettutfärdare** och **researrangörer** ska erbjuda biljetter, **direktbiljetter** och **bokningar, inbegripet för resor över gränser eller med nattåg och resor med fler än ett järnvägsföretag. Bokningen av sådana biljetter ska vara tillgänglig och icke-diskriminerande, inbegripet för personer med**

funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer ska utveckla lämpliga gränssnitt för tillämpningsprogram och dataformat som gör det möjligt att utbyta information över nätverks-, regions- och landsgränser och boka biljetter via internet.

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Utan att tillämpningen av punkterna 3 och 4 påverkas ska järnvägsföretagen **och** biljettutfärdarna distribuera biljetter till resenärerna via åtminstone ett av följande försäljningsställen:

- (a) Biljettkontor eller biljettautomater.
- (b) Telefon, **internet** eller via annan allmänt tillgänglig informationsteknik.
- (c) Ombord på tågen.

Medlemsstaterna får kräva att järnvägsföretagen ska tillhandahålla biljetter för tjänster som tillhandahålls enligt avtal om offentliga tjänster genom fler än ett försäljningsställe.

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Järnvägsföretagen ska erbjuda möjlighet att erhålla biljetter för respektive förbindelse ombord på tåget om inte detta begränsas eller vägras av säkerhetsskäl,

Ändringsförslag

2. Utan att tillämpningen av punkterna 3 och 4 påverkas ska järnvägsföretagen, biljettutfärdarna **och researrangörerna** distribuera biljetter, **direktbiljetter och bokningar** till resenärerna via **internet och** åtminstone ett av följande försäljningsställen:

- (a) Biljettkontor eller biljettautomater.
- (b) Telefon eller via annan allmänt tillgänglig informationsteknik.
- (c) Ombord på tågen.

enligt en policy mot bedrägerier, **på grund av obligatorisk platsbokning eller på skäligen kommersiella grunder.**

motiverade säkerhetsskäl, enligt en policy mot bedrägerier **eller av skäl som har med tillgängligt utrymme eller tillgängliga sittplatser att göra.**

Motivering

För att fler människor ska använda järnvägstrafiktjänsterna i Europa krävs det tydliga och stärkta rättigheter för resenärer i enlighet med syftena med förordningen. Alla begränsningar av resenärers möjligheter att köpa biljetter ombord på ett tåg bör vara både rimliga och motiverade. Såväl säkerhet/policy mot bedrägerier som tillgängligt utrymme är berättigade skäl för att begränsa detta medan "skäligen kommersiella grunder" är för vagt. Ändringsförslaget är mycket angeläget för att texten ska vara logisk och för att det är direkt kopplat till samma fråga i artikel 1 och de övergripande syftena såsom dessa anges i konsekvensbedömningar och motiveringar.

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 4 – inledningen

Kommissionens förslag

4. **Om** det inte finns något biljettkontor eller någon biljettautomat på avgångsstationen ska resenärerna på järnvägsstationen informeras om:

Ändringsförslag

4. **Biljetter ska på begäran skrivas ut på nytt åt resenärer på resdagen, antingen i biljettkontoret eller i en biljettautomat. Om** det inte finns något biljettkontor eller någon biljettautomat på avgångsstationen, **eller om tillgängligheten till biljettkontoret eller biljettautomaten är bristfällig** ska resenärerna på järnvägsstationen informeras om

Motivering

Utskrivna biljetter är ofta nödvändiga för arbetsgivares ersättning av resenärers resekostnader. Om det är omöjligt att skriva ut dem på en station bör resenärerna få information om detta på stationen. Detta ändringsförslag behövs eftersom det är direkt kopplat till bestämmelserna om tillgänglighet och andra av kommissionens ändringar av artikel 10.

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Om det inte finns något biljettkontor eller någon **tillgänglig** biljettautomat på avgångsstationen ska **personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet** tillåtas att köpa biljetter ombord på tåget **utan extra kostnad**.

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Om **en resenär** får separata biljetter för en enda resa som omfattar på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag, ska **resenärens** rättigheter till information, assistans, service och ersättning motsvara de rättigheter som gäller för en direktbiljett och omfatta hela resan från avresan till den slutliga bestämmelseorten, **såvida inte resenären uttryckligen informeras skriftligen om något annat. Sådan information ska särskilt ange att om resenären missar en anslutning har han eller hon inte rätt till assistans eller ersättning på grundval av resans totala längd. Bevisbördan när det gäller att visa att informationen har lämnats ska ligga hos järnvägsföretaget, dess agent, researrangören eller biljettutfärdaren.**

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning Artikel 10a (ny)

Ändringsförslag

5. Om det inte finns något **öppet** biljettkontor eller någon **fungerande** biljettautomat på avgångsstationen ska **resenärerna** tillåtas att köpa biljetter ombord på tåget. **Biljetter som köps ombord på tåget får inte kosta mer än det relevanta standardpriset för den aktuella resan med eventuella tillämpliga rabatter.**

Ändringsförslag

6. Om **resenärer** får separata biljetter för en enda resa som omfattar på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag, ska **deras** rättigheter till information, assistans, service och ersättning motsvara de rättigheter som gäller för en direktbiljett och omfatta hela resan från avresan till den slutliga bestämmelseorten.

Artikel 10a

Tillhandahållande av reseinformation via gränssnitt för tillämpningsprogram

- 1. Järnvägsföretag ska ge icke-diskriminerande tillgång till all reseinformation, inklusive operativ information om tidtabeller och tariffer i realtid, enligt vad som avses i artikel 9, via gränssnitt för tillämpningsprogram (API).**
- 2. Järnvägsföretagen ska tillhandahålla researrangörer, biljettutfärdare och andra järnvägsföretag som säljer trafiktjänster för deras räkning icke-diskriminerande tillgång till bokningssystem via gränssnitt för tillämpningsprogram (API), så att de kan ingå transportavtal, utfärda biljetter och direktbiljetter och göra bokningar på ett sådant sätt att de erbjuder den mest optimala och kostnadseffektiva resan, även gränsöverskridande.**
- 3. Järnvägsföretagen ska säkerställa att de tekniska specifikationerna för gränssnitten för tillämpningsprogram (API) är väl dokumenterade och öppet tillgängliga utan kostnad. Gränssnitten ska använda öppna standarder, allmänt använda protokoll och maskinläsbara format så att de är driftskompatibla.**
- 4. Järnvägsföretagen ska se till att alla ändringar av de tekniska specifikationerna för deras gränssnitt för tillämpningsprogram (API) görs tillgängliga, förutom i nödsituationer, för researrangörer och biljettutfärdare i förväg, så snart som möjligt och inte mindre än tre månader innan en ändring genomförs. Nödsituationer ska dokumenteras och dokumentationen ska på begäran göras tillgänglig för de behöriga myndigheterna.**
- 5. Järnvägsföretagen ska säkerställa att tillgång till gränssnitten för**

tillämpningsprogram (API) ges på icke-diskriminerande villkor, med likvärdig tillgänglighet och funktion, inklusive support, tillgång till all dokumentation och alla standarder, protokoll och format. Researrangörer och biljettutfärdare får inte missgynnas i förhållande till järnvägsföretagen själva.

6. Gränssnitten för tillämpningsprogram (API) ska inrättas i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med artikel 10.1, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 61

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Om det skäligen är troligt, antingen vid avgång eller i händelse av en missad anslutning under en resa **med en direktbiljett**, att ankomsten till den slutliga bestämmelseorten **enligt transportavtalet** kommer att försenas mer än **60** minuter, ska resenären omedelbart erbjudas att välja något av följande:

Ändringsförslag

1. Om det skäligen är troligt, antingen vid avgång eller i händelse av en missad anslutning under en resa, att ankomsten till den slutliga bestämmelseorten kommer att försenas mer än **45** minuter, ska resenären omedelbart erbjudas att välja något av följande:

Motivering

Resenärer bör ha rätt att välja oavsett om de har en direktbiljett, en enkel resa på en biljett, en resa tur och retur eller en kombinerad resa. Lydelsen ”transportavtal” har strukits för den rättsliga klarhetens skull eftersom det kan finnas flera berörda avtal. Detta är i linje med våra andra ändringsförslag i kapitel IV.

Ändringsförslag 62

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Vid tillämpningen av punkt 1 b **får** likvärdiga ombokningsalternativ drivas av vilket järnvägsföretag som helst, och de får omfatta användning av transport i högre klass och alternativa transportsätt utan ytterligare kostnader för resenären. Järnvägsföretagen ska göra rimliga ansträngningar för att undvika extra byten. Den sammanlagda restiden, vid användning av ett alternativt transportsätt för den del av resan som inte fullföljts som planerat, ska vara jämförbar med den planerade restiden för den ursprungliga resan. Resenärer ska inte nedgraderas till transportmedel i en lägre klass såvida inte sådana transportmedel är de enda tillgängliga ombokningsalternativen.

Ändringsförslag

2. Vid tillämpningen av punkt 1 b **ska resenären, vid en missad anslutning på grund av att en förbindelse på en tidigare sträcka under resenärens resa var försenad eller inställd, få ta nästa tillgängliga förbindelse för att nå sin planerade bestämmelseort.** Likvärdiga ombokningsalternativ **får** drivas av vilket järnvägsföretag som helst, och de får omfatta användning av transport i högre klass och alternativa transportsätt utan ytterligare kostnader för resenären. Järnvägsföretagen ska göra rimliga ansträngningar för att undvika extra byten. Den sammanlagda restiden, vid användning av ett alternativt transportsätt för den del av resan som inte fullföljts som planerat, ska vara jämförbar med den planerade restiden för den ursprungliga resan. Resenärer ska inte nedgraderas till transportmedel i en lägre klass såvida inte sådana transportmedel är de enda tillgängliga ombokningsalternativen.

Ändringsförslag 63

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Transporttjänstleverantörer som gör ombokningar ska **ägna särskild uppmärksamhet åt att** ge personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet likvärdig tillgång till den alternativa tjänsten.

Ändringsförslag

3. Transporttjänstleverantörer som gör ombokningar ska ge personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet likvärdig **assistans och** tillgång till den alternativa tjänsten.

Ändringsförslag 64

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Resenärer som drabbas av en försening mellan den avrese- och ankomststort som anges i transportavtalet **för vilken biljettpriset** inte har **ersatts** i enlighet med artikel 16, **får, utan att därmed avsäga sig rätten till transport, begära** ersättning för en sådan försening från järnvägsföretaget. Den minsta ersättningen vid förseningar ska vara

Ändringsförslag

1. Resenärer som drabbas av en försening mellan den avrese- och ankomststort som anges **på biljetten och** i transportavtalet, **och som** inte har **fått ersättning för biljettpriset** i enlighet med artikel 16, **ska ha rätt** till ersättning för en sådan försening från järnvägsföretaget **utan att därmed förlora sin rätt till transport för resan**. Den minsta ersättningen vid förseningar ska vara

Motivering

Det exakta ersättningssystemet är en viktig aspekt av förordningens övergripande verkningsfullhet och hänger därför direkt samman med de underliggande målen och särskilt med kapitlen VI och VII.

Ändringsförslag 65

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

a) **25 %** av biljettpriset vid **60–119** minuters försening,

Ändringsförslag

a) **50 %** av biljettpriset vid **45–89** minuters försening,

Motivering

Det exakta ersättningssystemet är en viktig aspekt av förordningens övergripande verkningsfullhet och hänger därför direkt samman med de underliggande målen och särskilt med kapitlen VI respektive VII.

Ändringsförslag 66

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

b) **50 %** av biljettpriset vid **120** minuters försening eller mer.

Ändringsförslag

b) **75 %** av biljettpriset vid **90–119** minuters försening eller mer,

Motivering

Det exakta ersättningssystemet är en viktig aspekt av förordningens övergripande verkningsfullhet och hänger därför direkt samman med de underliggande målen och med kapitlen VI respektive VII.

Ändringsförslag 67

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 1 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ba) 100 % av biljettpriset vid 120 minuters försening eller mer.

Motivering

Det exakta ersättningssystemet är en viktig aspekt av förordningens övergripande verkningsfullhet och hänger därför direkt samman med de underliggande målen och med kapitlen VI respektive VII.

Ändringsförslag 68

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Punkt 1 gäller också för resenärer som har ett periodkort eller abonnemang. Om de under periodkortets eller abonnemangets giltighetstid upprepade gånger har drabbats av förseningar eller inställd trafik **får** de **begära** lämplig ersättning i enlighet med järnvägsföretagens ersättningsbestämmelser. Dessa bestämmelser ska ange kriterierna för att definiera förseningar och för att beräkna ersättningen. Om förseningar på mindre än **60** minuter inträffar upprepade gånger under periodkortets eller abonnemangets giltighetstid ska förseningarna räknas kumulativt, och resenärer ska få ersättning i enlighet med järnvägsföretagets ersättningsbestämmelser.

2. Punkt 1 gäller också för resenärer som har ett periodkort eller abonnemang. Om de under periodkortets eller abonnemangets giltighetstid upprepade gånger har drabbats av förseningar eller inställd trafik **ska** de **ha rätt till** lämplig ersättning i enlighet med järnvägsföretagens ersättningsbestämmelser. Dessa bestämmelser ska ange kriterierna för att definiera förseningar och för att beräkna **den proportionella** ersättningen **enligt beräkningsprincipen i punkt 1**. Om förseningar på mindre än **45** minuter inträffar upprepade gånger under periodkortets eller abonnemangets giltighetstid ska förseningarna räknas kumulativt, och resenärer ska få ersättning i enlighet med järnvägsföretagets ersättningsbestämmelser.

Ändringsförslag 69

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Ersättningen av biljettpriset ska erläggas inom en månad efter begäran om ersättning. Ersättningen får erläggas i form av värdebevis och/eller andra tjänster om villkoren är flexibla (särskilt vad gäller giltighetstid och bestämmelseort). Ersättningen ska på resenärens begäran betalas kontant.

Ändringsförslag

5. Ersättningen av biljettpriset ska erläggas inom en månad efter **att** begäran om ersättning **har lämnats in till järnvägsföretaget, researrangören eller biljettutfärdaren**. Ersättningen får erläggas i form av värdebevis och/eller andra tjänster, **eller genom ett automatiskt ersättningssystem om ett sådant har införts**, om villkoren är flexibla (särskilt vad gäller giltighetstid och bestämmelseort). Ersättningen ska på resenärens begäran betalas kontant **inom det betalningssystem som biljetten köptes genom. Resenären ska informeras på ett begripligt sätt om alla alternativ för ersättning, däribland finansiella, som han eller hon kan välja mellan. Resenären ska inte på något sätt hindras från att begära ersättning.**

Ändringsförslag 70

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. **Resenären** ska inte vara **berättigad** till ersättning om **han eller hon** har informerats om en försening före inköp av biljetten **eller om ankomsttiden har försenats med mindre än 60 minuter genom fortsatt resa** med en annan trafiktjänst eller ombokning.

Ändringsförslag

7. **Resenärer** ska inte vara **berättigade** till ersättning om **de** har informerats om en försening före inköp av biljetten, **om inte den faktiska förseningen uppgår till mer än 45 minuter jämfört med den aviserade förseningen, eller om en försening på grund av att resan har fortsatt** med en annan trafiktjänst eller ombokning **fortfarande är mindre än 45 minuter.**

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med artikel 17.2, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 71

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. *Ett järnvägsföretag ska inte vara skyldigt att betala ersättning om det kan bevisa att förseningen har orsakats av svåra väderförhållanden eller större naturolyckor som äventyrar den säkra driften av tjänsten och att den inte kunde ha förutsetts eller förhindrats även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.*

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 72

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Vid försenad ankomst eller avgång ska järnvägsföretaget eller biljettutfärdaren, eller stationsförvaltaren, hålla resenärerna informerade om situationen och om förväntad avgångs- och ankomsttid så snart dessa uppgifter finns att tillgå.

Ändringsförslag

1. Vid försenad ankomst eller avgång ska järnvägsföretaget, **researrangören** eller biljettutfärdaren, eller stationsförvaltaren, hålla resenärerna informerade om situationen och om förväntad avgångs- och ankomsttid så snart dessa uppgifter finns att tillgå. **Stationsförvaltare, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förse biljettutfärdarna med realtidsinformation i lämpligt format.**

Motivering

Utbyte av korrekta och driftskompatibla uppgifter i realtid mellan biljettutfärdare och järnvägsföretag är avgörande för konsumenten om vi vill säkerställa att konsumenten ges bästa tillgängliga information – inklusive om biljett- och prisalternativ för den begärda resan – i realtid liksom möjlighet att köpa den föredragna biljettypen hos biljettutfärdaren.

Ändringsförslag 73

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Vid varje försening som avses i punkt 1 och överstiger **60** minuter ska resenärerna dessutom kostnadsfritt erbjudas

Ändringsförslag

2. Vid varje försening som avses i punkt 1 och **som** överstiger **45** minuter ska resenärerna dessutom kostnadsfritt erbjudas

Motivering

Detta ändringsförslag är nödvändigt eftersom det hänger direkt samman med våra andra ändringsförslag rörande förseningstider i artikel 17.

Ändringsförslag 74

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) måltider och förfriskningar, om dessa finns att tillgå ombord på tåget eller på stationen eller rimligen kan anskaffas, som står i skälig proportion till väntetiden, **med beaktande av kriterier såsom avståndet från leverantören, den tid som krävs för leverans och kostnaden,**

Ändringsförslag

(a) måltider och förfriskningar, om dessa finns att tillgå ombord på tåget eller på stationen eller rimligen kan anskaffas, som står i skälig proportion till väntetiden,

Motivering

Den uppräknning som ges som exempel på kriterier i lagtexten, framför allt kostnaden, hjälper inte för att avgöra vad som kan krävas i form av förfriskningar och måltider.

Ändringsförslag 75

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) transport från tåget till järnvägsstationen, till en alternativ avgångspunkt eller till den slutliga bestämmelseorten för förbindelsen om

Ändringsförslag

(c) **tillgänglig** transport från tåget till järnvägsstationen, till en alternativ avgångspunkt eller till den slutliga bestämmelseorten för förbindelsen om

tåget har blivit stående på linjen, **där och** om detta är fysiskt möjligt.

tåget har blivit stående på linjen, om detta är fysiskt möjligt.

Motivering

I linje med avsikten i denna förordning att stärka rättigheterna för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, och i synnerhet i linje med bestämmelserna i kapitel V, måste all alternativ transport från tåget och på den fortsatta resan vara tillgänglig för alla resenärer. Det måste finnas ett tydligt krav på att hänsyn ska tas till dessa resenärers behov eftersom de kan behöva ytterligare assistans, till exempel i händelse av en utrymning.

Ändringsförslag 76

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Om förbindelsen måste avbrytas ska järnvägsföretagen så snart som möjligt organisera alternativ befordran av resenärerna.

Ändringsförslag

3. Om förbindelsen måste avbrytas ska järnvägsföretagen så snart som möjligt organisera alternativ **tillgänglig** befordran av resenärerna.

Motivering

Detta ändringsförslag hör samman med bestämmelserna om tillgänglighet, som ingår i omarbetningen.

Ändringsförslag 77

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Järnvägsföretagen ska **på resenärens begäran** intyga på **biljetten** eller på något annat sätt att tågtrafiken varit försenad, att förseningen lett till en missad anslutning eller att förbindelsen har ställts in.

Ändringsförslag

4. Järnvägsföretagen ska **erbjuda berörda resenärer att skriftligen** intyga på **deras biljett** eller på något annat sätt att tågtrafiken varit försenad, att förseningen lett till en missad anslutning eller att förbindelsen har ställts in.

Ändringsförslag 78

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Utöver skyldigheterna för järnvägsföretag enligt artikel 13a.3 i direktiv 2012/34/EU ska stationsförvaltaren vid en järnvägsstation som hanterar minst 10 000 resenärer per dag i genomsnitt under ett år säkerställa att stationsdriften, järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren samordnas via en lämplig beredskapsplan som förberedelse för eventuella allvarliga avbrott och stora förseningar som leder till att ett betydande antal resenärer blir strandsatta på stationen. Planen ska säkerställa att strandsatta resenärer får tillfredsställande assistans och information, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i direktiv XXX. Stationsförvaltaren ska **på begäran** göra planen, och eventuella ändringar av den, **tillgänglig för det nationella tillsynsorganet eller för något annat organ som utses av en medlemsstat**. Stationsförvaltare vid järnvägsstationer som hanterar färre än 10 000 resenärer per dag i genomsnitt under ett år ska göra alla rimliga ansträngningar för att ombesörja samordning avseende stationsanvändare och för att assistera och informera strandsatta resenärer i sådana situationer.

Ändringsförslag 79

Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska, med aktivt deltagande av organisationer som företräder personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ha eller fastställa

Ändringsförslag

6. Utöver skyldigheterna för järnvägsföretag enligt artikel 13a.3 i direktiv 2012/34/EU ska stationsförvaltaren vid en järnvägsstation som hanterar minst 10 000 resenärer per dag i genomsnitt under ett år säkerställa att stationsdriften, järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren samordnas via en lämplig beredskapsplan som förberedelse för eventuella allvarliga avbrott och stora förseningar som leder till att ett betydande antal resenärer blir strandsatta på stationen. Planen ska **särskilt beakta behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, och** säkerställa att strandsatta resenärer får tillfredsställande assistans och information, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i direktiv XXX. **Planen ska också innehålla krav på att varnings- och informationssystem ska vara tillgängliga.** Stationsförvaltaren ska göra planen och eventuella ändringar av den **allmänt tillgängliga, inklusive på stationens webbplats**. Stationsförvaltare vid järnvägsstationer som hanterar färre än 10 000 resenärer per dag i genomsnitt under ett år ska göra alla rimliga ansträngningar för att ombesörja samordning avseende stationsanvändare och för att assistera och informera strandsatta resenärer i sådana situationer.

Ändringsförslag

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska, med aktivt deltagande av organisationer som företräder personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ha eller fastställa

icke-diskriminerande regler för befordran av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet inbegripet deras personliga assistenter. Reglerna ska ge resenären möjlighet att ledsagas av en **assistanshund** i enlighet med eventuella relevanta nationella regler.

icke-diskriminerande regler för **hinderfri och självständig** befordran av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet inbegripet deras personliga assistenter. Reglerna ska ge resenären möjlighet att **kostnadsfritt** ledsagas av **ett godkänt servicedjur eller en medföljande person**, i enlighet med eventuella relevanta nationella regler, **och ska säkerställa att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet även med kort varsel och utan längre planering kan resa med tåg.**

Ändringsförslag 80

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Stationsförvaltaren, järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangören ska på begäran informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i förordning (EU) nr 454/2011 och direktiv XXX, om stationens, de tillhörande anläggningarnas och tågtrafiktjänsternas tillgänglighet och om förutsättningarna för att kunna ta sig in i och ut ur vagnarna i enlighet med reglerna för befordran i artikel 20.1 samt informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen.

Ändringsförslag

1. Stationsförvaltaren, järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangören ska på begäran informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i förordning (EU) nr 454/2011 och direktiv XXX, om stationens, de tillhörande anläggningarnas och tågtrafiktjänsternas tillgänglighet och om förutsättningarna för att kunna ta sig in i och ut ur vagnarna i enlighet med reglerna för befordran i artikel 20.1 samt informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen. **Denna information ska även finnas lätt tillgänglig på stationsförvaltarens eller järnvägsföretagets webbplats.**

Ändringsförslag 81

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Ett järnvägsföretag, en

Ändringsförslag

2. Ett järnvägsföretag, en

biljettutfärdare eller en researrangör som använder sig av undantaget enligt artikel 20.2 ska på begäran skriftligt informera den berörda personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om sina skäl härtill inom fem arbetsdagar från det att bokning eller utfärdande av biljett nekats eller krav om åtföljande person framförts. Järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangören ska ***göra rimliga ansträngningar för att*** föreslå en alternativ transportmöjlighet för den berörda personen, med beaktande av hans eller hennes tillgänglighetsbehov.

biljettutfärdare eller en researrangör som använder sig av undantaget enligt artikel 20.2 ska på begäran skriftligt informera den berörda personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om sina skäl härtill inom fem arbetsdagar från det att bokning eller utfärdande av biljett nekats eller krav om åtföljande person framförts. Järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangören ska föreslå en alternativ transportmöjlighet för den berörda personen, med beaktande av hans eller hennes tillgänglighetsbehov.

Ändringsförslag 82

Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Stationsförvaltaren eller järnvägsföretaget eller båda ska vid avresa från, tågbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans, så att de kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg till vilket de köpt biljett, utan att tillämpningen av reglerna för utnyttjande enligt artikel 20.1 därför påverkas.

Ändringsförslag

1. Stationsförvaltaren eller järnvägsföretaget eller båda ska vid avresa från, tågbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans, så att de kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg till vilket de köpt biljett, utan att tillämpningen av reglerna för utnyttjande enligt artikel 20.1 därför påverkas. ***Bokning av assistans ska alltid vara kostnadsfri, oavsett vilken kommunikationsmetod som används.***

Motivering

Det är tydligt att tillhandahållandet av assistans måste vara utan kostnad för resenären, men det framgår inte uttryckligen av förordningen att även bokning av assistans måste vara kostnadsfri, och en del järnvägsföretag tar för närvarande ut en avgift av resenärerna för detta. Syftet med den omarbetade förordningen är att stärka järnvägsresenärernas rättigheter, i synnerhet för personer med funktionshinder, och detta ändringsförslag följer den inre logiken i kapitel V och våra övriga ändringsförslag i detta avseende.

Ändringsförslag 83

Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Medlemsstaterna får bevilja undantag från punkt 1 för personer som reser med tåg som omfattas av ett avtal om allmänna tjänster som har tilldelats i enlighet med unionslagstiftningen, under förutsättning att den behöriga myndigheten tillhandahåller alternativa arrangemang där transporttjänsterna erbjuder likvärdig eller högre tillgänglighet.

Motivering

Detta ändringsförslag hänger direkt samman med artikel 22.2. Det finns ingen anledning att inte tillåta alternativa arrangemang för att garantera likvärdig eller till och med högre tillgänglighet till transporttjänsterna.

Ändringsförslag 84

Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. När det gäller obemannade stationer ska järnvägsföretaget och stationsförvaltaren se till att lätt tillgänglig information, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i *direktiv XXX*, i enlighet med reglerna för befordran i artikel 20.1 visas beträffande närbelägna, bemannade stationer och omedelbart tillgänglig assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

3. När det gäller obemannade stationer ska järnvägsföretaget och stationsförvaltaren se till att lätt tillgänglig information, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i *förordning 1300/2014*, i enlighet med reglerna för befordran i artikel 20.1 visas beträffande närbelägna, bemannade stationer och omedelbart tillgänglig assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Ändringsförslag 85

Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Assistans **ska** alltid vara tillgänglig på stationer när tågtrafiktjänster tillhandahålls.

Ändringsförslag

4. **Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 i denna artikel ska** assistans alltid vara tillgänglig på stationer när tågtrafiktjänster tillhandahålls.

Ändringsförslag 86

Förslag till förordning Artikel 24 – inledningen

Kommissionens förslag

Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer ska samarbeta för att lämna assistans till personer med nedsatt rörlighet enligt artiklarna 20 och 21 i enlighet med följande:

Ändringsförslag

Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer ska samarbeta för att **kostnadsfritt** lämna assistans till personer med nedsatt rörlighet enligt artiklarna 20 och 21 i enlighet med följande:

Motivering

Detta ändringsförslag hänger direkt samman med artikel 1 a. Eftersom kommissionen föreslår icke-diskriminering mellan resenärer med avseende på transportvillkor säkerställer denna ändring att assistans tillhandahålls personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet utan kostnad för resenären.

Ändringsförslag 87

Förslag till förordning Artikel 24 – led a

Kommissionens förslag

(a) Assistansen ska lämnas under förutsättning att det järnvägsföretag, den stationsförvaltare, den biljettutfärdare eller den researrangör biljetten köpts hos minst **48** timmar innan assistansen **erfordras har meddelats att personen behöver** sådan assistans. Om en biljett eller ett abonnemang avser flera resor ska ett meddelande vara tillräckligt, under förutsättning att tillräcklig information lämnas om tidpunkten för påföljande resor.

Ändringsförslag

(a) Assistansen ska lämnas under förutsättning att det järnvägsföretag, den stationsförvaltare, den biljettutfärdare eller den researrangör som biljetten har köpts hos, **vid bokningen av biljetten eller vid ankomst på den bemannade stationen eller, om stationen är obemannad, minst 3** timmar innan assistansen **behövs, har meddelats att personen behöver sådan assistans. Ett undantag ska gälla för tågstationer som hanterar färre än 10 000**

Sådana meddelanden ska skickas till alla andra järnvägsföretag och stationsförvaltare som berörs av personens resa.

resenärer per dag. De ska i stället säkerställa assistans med minst 24 timmars förvarning. Bokning av sådan assistans ska vara kostnadsfri för resenären. Om en biljett eller ett abonnemang avser flera resor ska ett meddelande vara tillräckligt, under förutsättning att tillräcklig information lämnas om tidpunkten för påföljande resor. Sådana meddelanden ska skickas till alla andra järnvägsföretag och stationsförvaltare som berörs av personens resa.

Motivering

Detta ändringsförslag hänger direkt samman med artikel 1 a. Eftersom kommissionen föreslår icke-diskriminering mellan resenärer med avseende på transportvillkor säkerställer denna ändring att assistans tillhandahålls personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet utan kostnad för resenären. Kravet på 48 timmars förvarning skulle i hög grad begränsa rörligheten för personer med funktionshinder och därmed hindra deras möjligheter att integreras väl i samhället. Ett undantag för lokala järnvägsstation (med färre än 10 000 passagerare per dag) behövs för att se till att assistansen håller rätt kvalitet och för att göra det möjligt för järnvägsoperatörer att fullgöra sina skyldigheter gentemot resenärer med funktionshinder.

Ändringsförslag 88

Förslag till förordning Artikel 24 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) Assistans ska dessutom tillhandahållas om ändamålsenligt utbildad personal vid järnvägsföretaget eller stationsförvaltaren får kännedom om behovet av assistans och det finns konkreta möjligheter att erbjuda denna assistans.

Motivering

För att precisera lagtexten och inrikta den på tjänstvillighet, såsom ett uttryck för ömsesidig hjälpsamhet i samhället och i enlighet med förordningens ändamål och syfte, framför allt mot bakgrund av skälen 3 och 5 i förordningen, bör assistans alltid erbjudas även på ett obyråkratiskt sätt om det är motiverat och möjligt.

Ändringsförslag 89

Förslag till förordning

Artikel 25 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Om järnvägsföretag och stationsförvaltare orsakar förlust av eller skada på rullstolar, andra rörlighetshjälpmedel eller hjälpmedel och **assistanshundar** som används av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ska de vara ansvariga för och betala ersättning för denna förlust eller skada.

Ändringsförslag

1. Om järnvägsföretag och stationsförvaltare orsakar förlust av eller skada på rullstolar, andra rörlighetshjälpmedel eller hjälpmedel och **servicedjur** som används av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ska de vara ansvariga för och betala ersättning för denna förlust eller skada.

Ändringsförslag 90

Förslag till förordning

Artikel 25 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den ersättning som avses i punkt 1 ska motsvara kostnaden för att ersätta eller reparera den **utrustning** eller de hjälpmedel som förlorats eller skadats.

Ändringsförslag

2. Den ersättning **för förlust eller skada** som avses i punkt 1 ska **utbetalas inom en månad efter att begäran om ersättning har lämnats in och** motsvara kostnaden för att ersätta **utrustningen på grundval av det verkliga värdet**, eller **hela kostnaden för att reparera den rullstol, den mobilitetsutrustning** eller de hjälpmedel som förlorats eller skadats, **eller förlusten av eller skadan på servicedjuret. Ersättningen ska också täcka kostnaden för tillfällig ersättningsutrustning vid reparation, i de fall då resenären står för dessa kostnader.**

Motivering

Ersättningen för förlust eller skadad egendom när det rör sig om personer med funktionshinder bör ske direkt och utan ytterligare dröjsmål. Detta är för att undvika ytterligare diskriminering och extra rörlighetsbegränsningar som orsakas denna särskilda typ av resenärer.

Ändringsförslag 91

Förslag till förordning Artikel 25 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Vid behov ska järnvägsföretag och stationsförvaltare **göra varje rimlig ansträngning** för att **snabbt** tillhandahålla tillfälliga ersättningar för särskild utrustning eller hjälpmedel, och dessa ersättningar ska om möjligt ha tekniska och funktionella egenskaper som motsvarar egenskaperna hos den utrustning och de hjälpmedel som förlorats eller skadats. Personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska tillåtas att behålla den tillfälliga ersättningsutrustningen eller det tillfälliga ersättningshjälpmedlet till dess att den ersättning som nämns i punkterna 1 och 2 har betalats.

Ändringsförslag 92

Förslag till förordning Artikel 26 – led a

Kommissionens förslag

(a) säkerställa att all personal, inbegripet personer som är anställda av någon annan utförande part, **som ger direkt assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, vet** hur man ska tillgodose behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, inbegripet personer med mentala och psykiska funktionsnedsättningar,

Ändringsförslag 93

Förslag till förordning Artikel 26 – led b

Ändringsförslag

3. Vid behov ska järnvägsföretag och stationsförvaltare **på egen bekostnad sörja** för att **omgående** tillhandahålla tillfälliga ersättningar för särskild utrustning eller hjälpmedel, och dessa ersättningar ska om möjligt ha tekniska och funktionella egenskaper som motsvarar egenskaperna hos den utrustning och de hjälpmedel som förlorats eller skadats. Personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska tillåtas att behålla den tillfälliga ersättningsutrustningen eller det tillfälliga ersättningshjälpmedlet till dess att den ersättning som nämns i punkterna 1 och 2 har betalats, **där så är möjligt och önskas av personen med nedsatt rörlighet.**

Ändringsförslag

(a) säkerställa att all personal, inbegripet personer som är anställda av någon annan utförande part, **får utbildning om funktionshinder så att de vet** hur man ska tillgodose behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, inbegripet personer med mentala och psykiska funktionsnedsättningar,

Kommissionens förslag

(b) **tillhandahålla** utbildning för att öka medvetenheten om behoven hos personer med funktionshinder bland all personal som arbetar vid stationen och som är i direkt kontakt med resenärerna,

Ändringsförslag

(b) **garantera** utbildning för att öka medvetenheten om behoven hos personer med funktionshinder bland all personal som arbetar vid stationen och som är i direkt kontakt med resenärerna,

Ändringsförslag 94

**Förslag till förordning
Artikel 26 – led c**

Kommissionens förslag

(c) säkerställa att all ny personal vid anställningen får utbildning om funktionshinder och att personalen genomgår regelbundna fortbildningskurser,

Ändringsförslag

(c) säkerställa att all ny personal **och personal som på grund av sitt arbete kan tillhandahålla direkt assistans till resenärer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet** vid anställningen får utbildning om funktionshinder och att personalen genomgår regelbundna fortbildningskurser,

Motivering

Personal som kommer i direkt kontakt med resenärerna bör alltid kunna ge lämplig assistans till de resenärer som är i behov av den.

Ändringsförslag 95

**Förslag till förordning
Artikel 26 – led d**

Kommissionens förslag

(d) **på begäran låta** personal med funktionshinder, resenärer med funktionshinder och resenärer med nedsatt rörlighet, **och/eller** organisationer som företräder dem, delta i utbildningen.

Ändringsförslag

(d) **aktivt uppmuntra** personal med funktionshinder, **liksom** resenärer med funktionshinder och resenärer med nedsatt rörlighet **samt** organisationer som företräder dem **att** delta i utbildningen.

Ändringsförslag 96

Förslag till förordning

Artikel 26 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) involvera organisationer som företräder personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet i utformningen och tillhandahållandet av utbildning om funktionshinder,

Ändringsförslag 97

Förslag till förordning Artikel 28 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Alla järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare vid stationer **som hanterar fler än 10 000 resenärer per dag i genomsnitt under ett år ska** vardera inrätta ett system för att hantera klagomål i samband med de rättigheter och skyldigheter som anges i denna förordning inom sitt respektive ansvarsområde. De ska se till att resenärerna får kännedom om hur de ska kontaktas och om deras arbetspråk.

1. Alla järnvägsföretag, biljettutfärdare **och researrangörer**, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare vid stationer **ska** vardera inrätta ett system för att hantera klagomål i samband med de rättigheter och skyldigheter som anges i denna förordning inom sitt respektive ansvarsområde. De ska se till att resenärerna får **närmare uppgifter om förfarandet för handläggning av klagomål och** kännedom om hur de ska kontaktas och om deras arbetspråk. **Klagomålsblanketten ska erbjudas resenärerna och finnas tillgänglig på ett eller flera språk som de flesta resenärer förstår.**

Ändringsförslag 98

Förslag till förordning Artikel 28 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Resenärerna får framföra klagomål till vilket/vilken som helst av de berörda järnvägsföretagen, biljettutfärdarna, **järnvägsstationerna** eller infrastrukturförvaltarna. Klagomål får framföras inom sex månader efter det att

2. Resenärerna får framföra klagomål till vilket/vilken som helst av de berörda järnvägsföretagen, biljettutfärdarna, **stationsförvaltarna** eller infrastrukturförvaltarna. **Resenärerna ska ha rätt att inge klagomål på samma sätt**

den incident som klagomålet gäller inträffade. Mottagaren ska inom en månad efter att **ha mottagit** klagomålet antingen avge ett motiverat svar eller, när så är berättigat, informera resenären om vid vilken tidpunkt inom mindre än tre månader från det att klagomålet mottogs ett svar kan förväntas. Järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare ska i två år bevara de incidentdata som är nödvändiga för bedömning av klagomålet och på begäran ställa dem till nationella tillsynsorgans förfogande.

som de har fått sina biljetter. Klagomål får framföras inom sex månader efter det att den incident som klagomålet gäller inträffade. Mottagaren ska inom en månad efter att klagomålet **har ingetts** antingen avge ett motiverat svar eller, när så är berättigat, informera resenären om vid vilken tidpunkt inom mindre än tre månader från det att klagomålet mottogs ett svar kan förväntas. Järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare ska i två år bevara de incidentdata som är nödvändiga för bedömning av klagomålet och på begäran ställa dem till nationella tillsynsorgans förfogande.

Ändringsförslag 99

Förslag till förordning Artikel 28 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Närmare uppgifter om förfarandet för handläggning av klagomål ska vara tillgängliga för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Ändringsförslag

3. Närmare uppgifter om förfarandet för handläggning av klagomål ska vara **enkla att få tag på för resenärerna och** tillgängliga för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. **Denna information ska på begäran vara fritt tillgänglig i skriftlig form på järnvägsföretagets inhemska språk.**

Ändringsförslag 100

Förslag till förordning Artikel 28 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. Kommissionen ska anta en standardiserad EU-blankett för klagomål som resenärerna kan använda för att begära ersättning i enlighet med denna förordning.

Motivering

I den anda av icke-diskriminering som fastställs i artikel 5 och mot bakgrund av skäl 12 bör resenärerna kunna inge ett klagomål oberoende av språk. Resenären får besluta att använda EU:s standardiserade blankett för klagomål i stället för den som tillhandahålls av det berörda järnvägsföretaget eller den berörda biljettutfärdaren, stationsförvaltaren eller infrastrukturförvaltaren, om resenären så önskar, och denna blankett bör ha samma giltighet. Särskilt för resenärer som reser utanför sin egen medlemsstat kan det vara lättare att inge ett klagomål genom att använda en EU-blankett för klagomål.

Ändringsförslag 101

Förslag till förordning Artikel 29 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska samarbeta aktivt med organisationer som företräder personer med funktionshinder för att förbättra kvaliteten på transporttjänsternas tillgänglighet.

Motivering

Det finns en inre logik mellan artiklarna 26 och 29 eftersom kommissionen föreslår personalutbildning och kräver standarder för tjänstekvalitet. Detta ändringsförslag skulle kunna göra det lättare för personer med funktionshinder att använda järnvägstjänster och höja kvaliteten på de tjänster som erbjuds dem.

Ändringsförslag 102

Förslag till förordning Artikel 30 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska informera resenärerna, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i direktiv XXX, på stationen **och** i tåget på ett lämpligt sätt om de rättigheter och skyldigheter som de har enligt denna förordning, och om kontaktuppgifterna för det organ som medlemsstaterna utsett

2. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska informera resenärerna, inbegripet i lättillgängliga format i enlighet med tillgänglighetskraven i direktiv XXX, på stationen, i tåget **och på sin webbplats** på ett lämpligt sätt om de rättigheter och skyldigheter som de har enligt denna förordning, och om kontaktuppgifterna för det **eller de** organ som medlemsstaterna utsett enligt artikel

Ändringsförslag 103

Förslag till förordning Artikel 31 – stycke 3

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilket eller vilka organ som har utsetts enligt denna artikel och om deras respektive uppgifter.

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilket eller vilka organ som har utsetts enligt denna artikel och om deras respektive uppgifter **samt offentliggöra dessa på lämpligt ställe på sina webbplatser.**

Motivering

Offentliggörande på internet ger större transparens för resenärerna och bidrar samtidigt till EU:s mål att skapa en digital inre marknad. Vid den tidpunkt då den ursprungliga förordningen offentliggjordes hade strategin för den digitala inre marknaden ännu inte trätt i kraft.

Ändringsförslag 104

Förslag till förordning Artikel 32 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. De nationella tillsynsorganen ska noga övervaka efterlevnaden av denna förordning och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att resenärernas rättigheter respekteras. För detta ändamål ska järnvägsföretag, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare förse organen med relevanta handlingar och relevant information på deras begäran. Vid fullgörandet av sina uppgifter ska organen ta hänsyn till den information som lämnats till dem av det organ som utsetts enligt artikel 33 för att hantera klagomål, om det är ett annat organ. **De får också besluta om tillsynsåtgärder på grundval av enskilda klagomål som framförts av ett sådant**

Ändringsförslag

1. De nationella tillsynsorganen ska noga övervaka efterlevnaden av denna förordning och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att resenärernas rättigheter respekteras. För detta ändamål ska järnvägsföretag, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare **utan dröjsmål och i vilket fall som helst inom en månad** förse organen med relevanta handlingar och relevant information på deras begäran. Vid fullgörandet av sina uppgifter ska organen ta hänsyn till den information som lämnats till dem av det organ som utsetts enligt artikel 33 för att hantera klagomål, om det är ett annat organ. **Medlemsstaterna ska se till att nationella tillsyns- och**

organ.

klagomålshanteringsorgan ges tillräckliga befogenheter och resurser för att på ett lämpligt och effektivt sätt följa upp enskilda klagomål från resenärer enligt denna förordning.

Ändringsförslag 105

Förslag till förordning Artikel 32 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. De nationella tillsynsorganen ska offentliggöra statistik *om sin verksamhet*, inbegripet påföljder som *tillämpats*, varje år, senast *i slutet av april* det *påföljande kalenderåret*.

Ändringsförslag

2. De nationella tillsynsorganen ska *varje år* offentliggöra *rapporter på sina webbplatser med statistik över antalet och typen av klagomål som de har mottagit samt resultatet av vidtagna tillsynsåtgärder*, inbegripet *de* påföljder som *de har tillämpat*. *Detta ska göras för varje år senast den första dagen i april det efterföljande året. Rapporterna ska dessutom offentliggöras på Europeiska unionens järnvägsbyrås webbplats.*

Ändringsförslag 106

Förslag till förordning Artikel 32 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. De nationella tillsynsorganen ska, i samarbete med organisationer som företräder personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, utföra regelbundna revisioner av de assistanstjänster som tillhandahålls i enlighet med denna förordning och offentliggöra resultaten i tillgängliga och allmänt använda format.

Ändringsförslag 107

Förslag till förordning

Artikel 33 – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

Organet ska bekräfta mottagandet av klagomålet inom två veckor efter att ha mottagit det. Förfarandet för klagomålshantering får inte ta längre tid än tre månader. I komplicerade fall får organet, efter eget gottfinnande, förlänga denna period till sex månader. I ett sådant fall ska det informera resenären om skälen för förlängningen och den förväntade tiden som behövs för att avsluta förfarandet. Endast ärenden som omfattar rättsliga förfaranden får ta längre tid än sex månader. Om organet också är ett organ för alternativ tvistlösning i den mening som avses i direktiv 2013/11/EU ska de tidsfrister som fastställs i det direktivet ha företräde.

Ändringsförslag

Organet ska bekräfta mottagandet av klagomålet inom två veckor efter att ha mottagit det. Förfarandet för klagomålshantering får inte ta längre tid än tre månader. I komplicerade fall får organet, efter eget gottfinnande, förlänga denna period till sex månader. I ett sådant fall ska det informera resenären **eller organisationen som företräder resenärer** om skälen för förlängningen och den förväntade tiden som behövs för att avsluta förfarandet. Endast ärenden som omfattar rättsliga förfaranden får ta längre tid än sex månader. Om organet också är ett organ för alternativ tvistlösning i den mening som avses i direktiv 2013/11/EU ska de tidsfrister som fastställs i det direktivet ha företräde, **och alternativet med tvistlösning online i enlighet med förordning 524/2013/EU får användas om alla berörda parter samtycker.**

Ändringsförslag 108

Förslag till förordning Bilaga II – rubriken

Kommissionens förslag

MINIMIINFORMATION SOM SKA
LÄMNAS AV JÄRNVÄGSFÖRETAG
OCH BILJETTUTFÄRDARE

Ändringsförslag

MINIMIINFORMATION SOM SKA
LÄMNAS AV JÄRNVÄGSFÖRETAG,
RESEARRANGÖRER OCH
BILJETTUTFÄRDARE

Motivering

Detta ändringsförslag är nödvändigt eftersom det hänger direkt samman med våra andra ändringsförslag rörande tillhandahållande av information från de olika berörda återförsäljarna av tågresor, i synnerhet ”researrangörer” i artiklarna 5, 7, 9 och 10.

Ändringsförslag 109

Förslag till förordning

Bilaga II – del I – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Allmänna avtalsvillkor.

Ändringsförslag

- Allmänna avtalsvillkor **som gäller för resan eller den kombinerade resan.**

Motivering

För den rättsliga klarhetens skull är det genom hela förordningen viktigt att notera att kombinerade resor kräver mer än ett avtal. Detta är förbundet med våra ändringsförslag i kapitel II.

Ändringsförslag 110

Förslag till förordning Bilaga II – del I – strecksats 2

Kommissionens förslag

- Tidtabeller och villkor för den snabbaste resan.

Ändringsförslag

- Tidtabeller och villkor för den snabbaste resan **och de bästa anslutningarna.**

Motivering

Kombinerade resor omfattar ett mycket bredare urval av järnvägsalternativ än det begränsade urvalet av tillgängliga direktbiljetter, och kombinerade resor med olika biljetter är redan tekniskt möjliga, så det är rimligt att företagen erbjuder resenärerna information om det bästa sättet att genomföra resan. Detta hänger direkt samman med våra ändringsförslag om detta ämne i kapitel II.

Ändringsförslag 111

Förslag till förordning Bilaga II – del I – strecksats 3

Kommissionens förslag

- Tidtabeller och villkor för det lägsta biljettpriset.

Ändringsförslag

- Tidtabeller och villkor för det lägsta biljettpriset **och alla tillgängliga biljettpriser.**

Motivering

Kombinerade resor omfattar ett mycket bredare urval av järnvägsalternativ än det begränsade urvalet av tillgängliga direktbiljetter, och kombinerade resor med olika biljetter

är redan tekniskt möjliga, så det är rimligt att företagen erbjuder resenärerna information om det bästa sättet att genomföra resan. Detta hänger direkt samman med våra ändringsförslag om detta ämne i kapitel II.

Ändringsförslag 112

Förslag till förordning Bilaga II – del I – strecksats 5

Kommissionens förslag

- **Villkor** för medförande av cyklar.

Ändringsförslag

- **Arrangemang** för medförande av cyklar.

Motivering

Detta hänger direkt samman med våra ändringsförslag om detta ämne i artikel 6.

Ändringsförslag 113

Förslag till förordning Bilaga II – del I – strecksats 6

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

- Tillgång på platser för **alla gällande biljettpriser för** icke-rökare, **och, i tillämpliga fall, rökare**, i första och andra klass samt i ligg- och sovvagnar.

Motivering

Detta ändringsförslag är nödvändigt av logiska skäl och för tonvikten i texten. I de flesta medlemsstater är rökning numera inte tillåtet på tåg, så texten bör inte skrivas på ett vilseledande sätt och den följer den inre logiken i kapitel II.

Ändringsförslag 114

Förslag till förordning Bilaga II – del I – strecksats 8

Kommissionens förslag

- Tillgång till tjänster ombord på tågen.

Ändringsförslag

- Tillgång till tjänster ombord på tågen, **inklusive wi-fi och toaletter**.

Motivering

Med beaktande av förordningen som helhet och dess fokus på att förbättra resenärers rättigheter, måste vissa grundläggande aspekter på människors värdighet beaktas och toaletter tillhandahållas ombord på tåg. Detta kan vara särskilt viktigt för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Förekomsten av wi-fi är viktig med tanke på utvecklingen mot ökad digitalisering, och den underlättar för resenärer att boka en fortsatt resa med kort varsel om biljettkontoret inte är öppet eller om en biljettautomat inte fungerar. Detta hänger direkt samman med förordningens mål och bestämmelserna rörande information, i synnerhet i kapitel II, samt tillgänglighetsbestämmelserna i kapitel V.

Ändringsförslag 115

Förslag till förordning Bilaga II – del II – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Tjänster ombord på tågen.

Ändringsförslag

- Tjänster ombord på tågen, **inklusive wi-fi**.

Motivering

Med beaktande av förordningen som helhet är förekomsten av wi-fi viktig eftersom den hör ihop med den ökade digitaliseringen och kommer att hjälpa resenärerna att boka fortsatta resor med kort varsel om biljettkontoret inte är öppet eller om biljettautomaten inte fungerar. Detta hänger direkt samman med förordningens mål och bestämmelserna rörande information, i synnerhet i kapitel II, samt tillgänglighetsbestämmelserna i kapitel V.

Ändringsförslag 116

Förslag till förordning Bilaga III – del I – stycke 2 – led 1 – led a – led iii – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Andel (i procent) förseningar på mindre än **60** minuter.

Ändringsförslag

- Andel (i procent) förseningar på mindre än **45** minuter.

Ändringsförslag 117

Förslag till förordning Bilaga III – del II – led 4 – led vii

Kommissionens förslag

- vii) Tillgänglighet **avseende** station och

Ändringsförslag

- vii) Tillgänglighet **vid** station och

stationsanläggningar.

stationsanläggningar, **inklusive trappstegsfri tillgänglighet, rulltrappor, hissar och bagageramper.**

Ändringsförslag 118

Förslag till förordning Bilaga IV

Kommissionens förslag

I komplicerade fall, exempelvis i ärenden som berör flera ersättningsanspråk eller ett antal operatörer, gränsöverskridande resor eller olyckor på territoriet i en annan medlemsstat än den som beviljat företagets tillstånd, i synnerhet när det är oklart vilket nationellt tillsynsorgan som är behörigt, eller där det skulle underlätta eller påskynda åtgärdandet av klagomålet, ska nationella tillsynsorgan samarbeta för att utse ett ”ledande” organ, som ska fungera som en enda kontaktpunkt för resenärer. Alla inblandade nationella tillsynsorgan ska samarbeta för att underlätta åtgärdandet av klagomålet (inbegripet genom att utbyta information, bistå med översättning av handlingar och tillhandahålla information om omständigheterna vid incidenter). Resenärerna ska informeras om vilket organ som är ”ledande” organ.

Ändringsförslag

I komplicerade fall, exempelvis i ärenden som berör flera ersättningsanspråk eller ett antal operatörer, gränsöverskridande resor eller olyckor på territoriet i en annan medlemsstat än den som beviljat företagets tillstånd, i synnerhet när det är oklart vilket nationellt tillsynsorgan som är behörigt, eller där det skulle underlätta eller påskynda åtgärdandet av klagomålet, ska nationella tillsynsorgan samarbeta för att utse ett ”ledande” organ, som ska fungera som en enda kontaktpunkt för resenärer. Alla inblandade nationella tillsynsorgan ska samarbeta för att underlätta åtgärdandet av klagomålet (inbegripet genom att utbyta information, bistå med översättning av handlingar och tillhandahålla information om omständigheterna vid incidenter). Resenärerna ska informeras om vilket organ som är ”ledande” organ. ***Dessutom ska nationella tillsynsmyndigheter i alla fall och under alla omständigheter säkerställa efterlevnad av förordning 2017/2394/EU.***

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning)		
Referensnummer	COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD)		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 5.10.2017		
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	IMCO 26.10.2017		
Föredragande av yttrande Utnämning	Dennis de Jong 4.12.2017		
Behandling i utskott	21.2.2018	21.3.2018	16.5.2018
Antagande	4.6.2018		
Slutomröstning: resultat	+: -: 0:	29 1 1	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Marc Tarabella, Sabine Verheyen		
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Asim Ademov, Clara Eugenia Aguilera García, Klaus Buchner, Peter Liese, Emilian Pavel, Annie Schreijer-Pierik, Tomáš Zdechovský		

**SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP
I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET**

29	+
ALDE	Jasenکو Selimovic
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong
PPE	Asim Ademov, Pascal Arimont, Cristian-Silviu Buşoi, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Philippe Juvin, Peter Liese, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Annie Schreijer-Pierik, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Liisa Jaakonsaari, Emilian Pavel, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Klaus Buchner, Pascal Durand

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

1	0
EFDD	Marco Zullo

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster