

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2021/782**av 29. april 2021****om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser****(omarbeiding)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det skal gjøres en rekke endringer i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007⁽³⁾ for å styrke passasjerernes vern og oppmuntre til en økning i reiser med tog, samtidig som det tas behørig hensyn til særlig artikkel 11, 12 og 14 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV). På bakgrunn av disse endringene og av klarhetshensyn bør forordning (EF) nr. 1371/2007 omarbeides.

⁽¹⁾ EUT C 197 av 8.6.2018, s. 66.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 15. november 2018 (EUT C 363 av 28.10.2020, s. 296) og Rådets holdning ved første behandling av 25. januar 2021 (EUT C 68 av 26.2.2021, s. 1). Europaparlamentets holdning av 29. april 2021 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 14).

- 2) Innenfor rammen av den felles transportpolitikken er det viktig å verne jernbanepassasjerers rettigheter og å sørge for bedre kvalitet og effektivitet på persontransportrutene for å bidra til at jernbanetransporten øker i forhold til andre transportmåter.
- 3) Til tross for at det er gjort store framskritt innenfor forbrukervern i Unionen, er det fortsatt behov for å styrke vernet av jernbanepassasjerers rettigheter.
- 4) Det er særlig fordi jernbanepassasjerene er den svake parten i transportavtalen, at deres rettigheter bør vernes.
- 5) Formålet med å gi jernbanepassasjerer på internasjonale og innenlands reiser de samme rettighetene er å styrke forbrukervernet i Unionen, sikre like konkurransevilkår for jernbaneforetakene og garantere et ensartet nivå av passasjerrettigheter. Passasjerene bør få så nøyaktig informasjon som mulig om sine rettigheter. Ettersom visse moderne billettformater ikke gjør det fysisk mulig å trykke informasjon på billetten, bør den informasjonen som denne forordningen krever, kunne gis på annen måte.
- 6) Jernbanetransport som tilbys utelukkende for historisk eller turistmessig bruk, oppfyller som regel ikke alminnelige transportbehov. Slik transport er vanligvis atskilt fra resten av jernbanesystemet i Unionen og bruker teknologi som kan begrense tilgjengeligheten. Bortsett fra visse bestemmelser som bør gjelde for all persontransport med jernbane i Unionen, bør medlemsstatene kunne unnta jernbanetransport som tilbys utelukkende for historisk eller turistmessig bruk, fra anvendelsen av bestemmelsene i denne forordningen.
- 7) Persontransportruter med by- og forstadstog og persontransportruter med regiontog skiller seg fra persontransportruter med fjerntog. Medlemsstatene bør derfor gis mulighet til å unnta slik transport fra visse bestemmelser om passasjerrettigheter i denne forordningen. Slike unntak bør imidlertid ikke gjelde for grunnleggende regler, særlig ikke de bestemmelsene som gjelder ikke-diskriminerende vilkår i transportavtaler, retten til å kunne kjøpe togbilletter uten utilbørlige vanskeligheter, jernbaneforetakenes ansvar for passasjerene og deres reisegods, kravet om at jernbaneforetak må være tilstrekkelig forsikret, og kravet om at det må treffes passende tiltak for å sikre passasjerenes personlige sikkerhet på jernbanestasjonene og på togene. Regionale transportruter er mer integrert i resten av jernbanesystemet i Unionen, og de aktuelle reisene er lengre. For persontransportruter med regiontog bør derfor mulighetene for unntak begrenses ytterligere. Når det gjelder persontransportruter med regiontog, bør unntak fra de bestemmelsene i denne forordningen som gjør det lettere for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne å benytte seg av jernbanetransport, helt fases ut, og det bør ikke gis unntak fra bestemmelser i denne forordningen som fremmer bruk av sykkel. I tillegg bør det være en tidsbegrensning på muligheten til å unnta regional transport fra visse forpliktelser i forbindelse med utstedelse av gjennomgangsbilletter og omlegging av reiser.
- 8) Denne forordningen har som mål å forbedre persontransporten med jernbane i Unionen. Medlemsstatene bør derfor kunne gi unntak for regionale ruter der en betydelig del av transporten skjer utenfor Unionen.
- 9) Dessuten, for å muliggjøre en smidig overgang fra den rammen som ble fastsatt ved forordning (EF) nr. 1371/2007, til den som fastsettes ved denne forordningen, bør tidligere nasjonale unntak fases ut gradvis for å sikre nødvendig rettsikkerhet og kontinuitet. Medlemsstater der det nå gjelder unntak i henhold til artikkel 2 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1371/2007, bør bare tillates å unnta innenlands persontransport med jernbane fra de av denne forordningens bestemmelser som krever betydelige tilpasninger, og i alle tilfeller bare i et begrenset tidsrom. Medlemsstatene bør også i en overgangsperiode ha mulighet til å gi et unntak fra forpliktelsen til å distribuere trafikk- og reiseinformasjon blant

operatørene, men bare dersom det ikke er teknisk mulig for infrastrukturforvalteren å levere sanntidsdata til et jernbane-foretak, en billettutsteder, en reisearrangør eller en stasjonsforvalter. En vurdering av hva som er teknisk mulig, bør gjøres minst annethvert år.

- 10) Medlemsstatene bør informere Kommisjonen når de unntar persontransport med jernbane fra anvendelsen av visse bestemmelser i denne forordningen. Når medlemsstatene gir denne informasjonen, bør de redegjøre for grunnene til at de har gitt slike unntak, og hvilke tiltak som er truffet eller planlagt for å oppfylle forpliktelsene i henhold til denne forordningen når unntakene utløper.
- 11) Dersom flere stasjonsforvaltere er ansvarlige for en og samme stasjon, bør medlemsstatene ha mulighet til å utpeke det organet som skal ivareta ansvarsområdene omhandlet i denne forordningen.
- 12) Tilgang til reiseinformasjon i sanntid, herunder om takster, gjør togreiser mer tilgjengelige for nye kunder og gir dem flere reisemuligheter og takster å velge mellom. Jernbaneforetakene bør gi andre jernbaneforetak, billettutstedere og reisearrangører som selger deres tjenester, tilgang til slik reiseinformasjon og gi dem mulighet til å foreta og kansellere reservasjoner for å gjøre det enklere å reise med tog. Infrastrukturforvalterne bør distribuere sanntidsdata om togenes ankomst og avgang til jernbaneforetak og stasjonsforvaltere samt til billettutstedere og reisearrangører, for å gjøre det enklere å reise med tog.
- 13) Det er fastsatt mer detaljerte krav til reiseinformasjon i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne omhandlet i kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011⁽⁴⁾.
- 14) For å styrke jernbanepassasjerenes rettigheter bør det tas utgangspunkt i gjeldende folkerett i henhold til tillegg A – Ensartede regler for avtalen om internasjonal transport av passasjerer og reisegods med jernbane (CIV) – til Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980, som endret ved protokollen om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk av 3. juni 1999 (1999-protokollen). Det er imidlertid ønskelig å utvide denne forordningens virkeområde og verne ikke bare internasjonale passasjerer, men også innenlandspassasjerer. Unionen tiltrådte COTIF 23. februar 2013.
- 15) Medlemsstatene bør forby forskjellsbehandling på grunnlag av passasjerens nasjonalitet eller jernbaneforetakets, billettutstederens eller reisearrangørens etableringssted i Unionen. Honnørtakster og oppmuntring til økt bruk av offentlig transport bør imidlertid ikke forbys, forutsatt at slike tiltak er forholdsmessige og uavhengige av passasjerenes nasjonalitet. Jernbaneforetak, billettutstedere og reisearrangører står fritt til å bestemme sin handelspraksis, herunder bruken av spesialtilbud og markedsføring av bestemte salgskanaler. I lys av utviklingen av nettbaserte salgsplasser for billetter til persontransport bør medlemsstatene legge særlig vekt på å sikre at det ikke forekommer forskjellsbehandling i forbindelse med bruk av nettbaserte grensesnitt eller kjøp av billetter. Passasjerer bør dessuten ha samme grad av vern uavhengig av hvordan en viss type billett er kjøpt.
- 16) Den økende populariteten av sykling i hele Unionen har betydning for mobilitet og turisme i alminnelighet. En økning i bruken av både jernbane og sykkel i fordelingen mellom transportmåtene reduserer miljøvirkningene av transport. Derfor bør jernbaneforetakene gjøre det så lett som mulig å kombinere sykkel og tog. Særlig bør de sørge for et tilstrekkelig antall plasser til sykler når de anskaffer nytt rullende materiell eller foretar større oppgraderinger av eksisterende rullende materiell, med mindre anskaffelsen eller oppgraderingen gjelder restaurantvogner, sovevogner eller liggevogner. For å unngå negativ innvirkning på det eksisterende rullende materiellets sikkerhet bør denne forpliktelsen gjelde bare ved større oppgraderinger som krever en ny tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning.

⁽⁴⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 av 5. mai 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «Telematikkprogrammer for persontrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem (EUT L 123 av 12.5.2011, s. 11).

- 17) Hva som er et tilstrekkelig antall sykkelplasser for en gitt togsammensetning, bør bestemmes under hensyn til størrelsen på togsammensetningen, typen rute og etterspørselen etter transport av sykler. Jernbaneforetakene bør ha mulighet til å utarbeide planer med konkrete antall sykkelplasser på sine ruter etter offentlig høring. Dersom jernbaneforetakene velger å ikke utarbeide planer, bør det være et lovfestet antall som gjelder. Dette lovfestede antallet bør også være veiledende for jernbaneforetakene når de utarbeider sine planer. Et lavere antall enn det lovfestede antallet bør bare anses tilstrekkelig dersom særlige forhold berettiger det, for eksempel ved drift av togruter om vinteren når det er tydelig at det er liten eller ingen etterspørsel etter transport av sykler. Videre er det i enkelte medlemsstater særlig stor etterspørsel etter transport av sykler på visse typer ruter. Derfor bør medlemsstatene ha mulighet til å bestemme det egnede minsteantallet av sykkelplasser på visse typer ruter. Dette antallet bør ha forrang foran det konkrete antallet som er nevnt i jernbaneforetakenes planer. Dette bør ikke hindre fri bevegelighet for rullende jernbanemateriell i Unionen. Passasjerene bør få informasjon om hvor mye plass som er tilgjengelig til sykler.
- 18) Rettighetene og forpliktelsene i forbindelse med transport av sykler bør gjelde for sykler som uten videre kan brukes før og etter togreisen. Transport av sykler i emballasje og bagasje, alt etter hva som er relevant, omfattes av denne forordningens bestemmelser om reisegods.
- 19) Jernbanepassasjerens rettigheter i forbindelse med jernbanetransport omfatter retten til informasjon om ruten både før og under reisen. Jernbaneforetakene, billettutstederne og reisearrangørene bør gi generell informasjon om togruten før reisen finner sted. Slik informasjon bør gis i tilgjengelige formater til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne. Jernbaneforetakene og, dersom det er mulig, billettutstederne og reisearrangørene, bør under reisen gi passasjerene ytterligere informasjon som kreves etter denne forordningen. Dersom en stasjonsforvalter har slik informasjon, bør også denne gi den til passasjerene.
- 20) Størrelsen på billettutstederne varierer betydelig, fra svært små til store bedrifter, og noen billettutstedere tilbyr sine tjenester bare utenfor internett eller bare på internett. Forpliktelsen til å gi passasjerene reiseinformasjon bør derfor stå i forhold til billettutstedernes forskjellige størrelse og dermed forskjellige kapasitet.
- 21) Denne forordningen bør ikke hindre jernbaneforetak, reisearrangører eller billettutstedere i å tilby passasjerene gunstigere vilkår enn dem som er fastsatt i denne forordningen. Denne forordningen bør imidlertid ikke føre til at et jernbaneforetak blir bundet av gunstigere avtalevilkår som tilbys av en reisearrangør eller billettutsteder, med mindre annet er fastsatt i en avtale mellom jernbaneforetaet og reisearrangøren eller billettutstederen.
- 22) Gjennomgangsbilletter gir passasjerene mulighet for sømløse reiser, og derfor bør alle rimelige tiltak treffes for å tilby slike billetter til persontransport med fjerntog, by- og forstadsstog og regiontog, uavhengig av om det gjelder internasjonal trafikk eller innenlandstrafikk, herunder til persontransport med jernbane som er unntatt i henhold til denne forordningen. Ved beregning av den samlede forsinkelsen som gir rett til erstatning, bør det være mulig å trekke fra forsinkelser som er oppstått på de delene av reisen som er foretatt med jernbanetransport som er unntatt i henhold til denne forordningen.
- 23) På ruter som drives av samme jernbaneforetak, bør overgang for jernbanepassasjerer fra en rute til en annen gjøres lettere ved å innføre en plikt til å utstede gjennomgangsbilletter, ettersom det ikke er behov for noen forretningsavtale mellom jernbaneforetak. Kravet om å utstede gjennomgangsbilletter bør også gjelde for ruter som drives av jernbaneforetak som tilhører samme eier, eller som er heleide datterforetak av et av jernbaneforetakene som driver ruter som inngår i reisen. Jernbaneforetaet bør ha mulighet til på gjennomgangsbilletten å angi avgangstiden for hver rute som gjennomgangsbilletten er gyldig for, herunder regionruter.

- 24) Passasjerene bør informeres tydelig om hvorvidt billetter som selges av et jernbaneforetak i en enkelt kommersiell transaksjon, utgjør en gjennomgangsbillett. Dersom passasjerene ikke blir korrekt informert, bør jernbaneforetaket være ansvarlig på samme måte som om disse billettene var en gjennomgangsbillett.
- 25) Tilbudet om gjennomgangsbilletter bør markedsføres. Imidlertid er riktig informasjon om togruten avgjørende også når passasjerer kjøper billetter hos en billettutsteder eller en reisearrangør. Dersom billettutstedere eller reisearrangører selger separate billetter som en pakke, bør de tydelig informere passasjerene om at disse billettene ikke gir samme grad av vern som gjennomgangsbilletter, og at disse billettene ikke er utstedt som gjennomgangsbilletter av det eller de jernbaneforetakene som driver ruten. Dersom billettutstedere eller reisearrangører ikke oppfyller dette kravet, bør deres erstatningsansvar gå lenger enn refusjon av kostnaden for billettene.
- 26) Når jernbaneforetakene tilbyr gjennomgangsbilletter, er det viktig at de tar hensyn til realistiske og gjeldende minstetider til overgang på tidspunktet for den opprinnelige bestillingen, samt alle relevante faktorer, for eksempel de respektive stasjonenes og plattformenes størrelse og beliggenhet.
- 27) På bakgrunn av De forente nasjoners konvensjon om rettighetene til personer med funksjonsnedsettelse, og for å gi personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne de samme mulighetene til å reise med tog som andre borgere, bør det fastsettes regler om ikke-diskriminering og om assistanse under reisen. Personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne har den samme retten til fri bevegelse og ikke-diskriminering som alle andre borgere. Det bør særlig legges vekt på å informere personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne om blant annet tilgjengeligheten av jernbanetransport, vilkårene for tilgang til rullende materiell og hvilke hjelpemidler som finnes om bord. For å gi passasjerer med sensorisk funksjonsnedsettelse best mulig informasjon om forsinkelser bør det brukes visuelle og hørbare systemer. Personer med funksjonsnedsettelse bør gis mulighet til å kjøpe billett på toget uten ekstra avgift dersom det ikke finnes noen tilgjengelig måte å kjøpe billett på før ombordstigning. Det bør imidlertid være mulig å begrense denne retten under omstendigheter knyttet til sikkerhet eller obligatorisk plassreservasjon. Personalet bør være tilstrekkelig opplært i å imøtekomme behovene til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne, særlig når personalet yter assistanse. For å sikre like reisevilkår bør det gis assistanse til slike personer på stasjonene og på toget, eller alle rimelige tiltak bør treffes for å gi dem mulighet til å reise med tog, dersom det ikke finnes opplært ledsagende personale på toget og på stasjonen.
- 28) Jernbaneforetak og stasjonsforvaltere bør samarbeide aktivt med organisasjoner som representerer personer med funksjonsnedsettelse, for å forbedre tilgjengeligheten av transporttjenester.
- 29) For å forenkle tilgangen til persontransportruter med jernbane for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne bør medlemsstatene ha mulighet til å kreve at jernbaneforetak og stasjonsforvaltere oppretter nasjonale felles kontaktpunkter for å samordne informasjon og assistanse.
- 30) For å sikre at det gis assistanse til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne, er det av praktiske årsaker nødvendig å melde fra på forhånd til jernbaneforetaket, stasjonsforvalteren, billettutstederen eller reisearrangøren om behovet for assistanse. Selv om denne forordningen fastsetter en felles, maksimal frist som kan kreves for slik forhåndsmelding, er frivillige ordninger med kortere meldingsfrister verdifulle dersom de øker mobiliteten for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne. For å sikre bredest mulig distribusjon av informasjon om slike kortere frister er det viktig at Kommisjonen i sin rapport om gjennomføringen og resultatene av denne forordningen tar med opplysninger om utviklingen i ordningene med kortere frister for forhåndsmelding og formidling av informasjon i forbindelse med dette.

- 31) Jernbaneforetak og stasjonsforvaltere bør ta hensyn til behovene til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne gjennom å overholde europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/882⁽⁵⁾ og kommisjonsforordning (EU) nr. 1300/2014⁽⁶⁾. Dersom denne forordningen viser til bestemmelser i direktiv (EU) 2019/882, bør disse bestemmelsene anvendes av medlemsstatene fra 28. juni 2025 og i samsvar med overgangstiltakene fastsatt i artikkel 32 i nevnte direktiv. Når det gjelder persontransportruter med jernbane, er virkeområdet for disse bestemmelsene angitt i artikkel 2 nr. 2 bokstav c) i nevnte direktiv.
- 32) Visse dyr er opplært til å bistå personer med funksjonsnedsettelse, slik at de kan være mobile på egen hånd. For at slik mobilitet skal være mulig, er det avgjørende at disse dyrene kan tas med på toget. Denne forordningen fastsetter felles rettigheter og forpliktelser med hensyn til hjelpehunder. Medlemsstatene bør imidlertid ha mulighet til å gjennomføre forsøk med andre hjelpedyr for mobilitet og tillate at de tas med om bord på deres innenlands togruter. Det er viktig at Kommisjonen overvåker utviklingen på dette området med tanke på framtidig arbeid på området hjelpedyr for mobilitet.
- 33) Det er ønskelig at det ved denne forordningen opprettes en erstatningsordning for passasjerer ved forsinkelser, også når forsinkelsen skyldes innstillinger eller tapt korrespondanse. Ved forsinkelse på en persontransportrute med jernbane bør jernbaneforetakene gi passasjerene erstatning basert på en prosentandel av billettprisen.
- 34) Det bør være et krav at jernbaneforetak er forsikret eller har tilstrekkelige garantier, slik at de kan innfri sitt ansvar overfor jernbanepassasjerer i tilfelle en ulykke.
- 35) En styrking av retten til erstatning og assistanse ved forsinkelser, tapt korrespondanse og innstillinger bør føre til større insentiver i markedet for persontransport med jernbane, til fordel for passasjerene.
- 36) Ved forsinkelser bør passasjerene gis mulighet til å fortsette eller legge om reisen på tilsvarende transportvilkår. I slike tilfeller bør det tas hensyn til behovene til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.
- 37) Et jernbaneforetak bør imidlertid ikke være forpliktet til å betale erstatning dersom det kan bevise at forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ekstreme værforhold eller store naturkatastrofer som truer sikker drift av ruten. Slike hendelser bør ha karakter av en ekstraordinær naturkatastrofe, til forskjell fra normale, årstidsbetingede værforhold som høststormer eller regelmessig forekommende oversvømmelser i byområder forårsaket av tidevann eller snøsmelting. I tillegg bør et jernbaneforetak ikke være forpliktet til å betale erstatning dersom det kan bevise at forsinkelsen skyldes en stor folkehelsekrise, for eksempel en pandemi. Dersom forsinkelsen er forårsaket av passasjerer eller av visse handlinger fra tredjeparter, bør jernbaneforetaket heller ikke være forpliktet til å betale erstatning for forsinkelsen. Jernbaneforetakene bør bevise at de verken kunne forutse eller unngå slike hendelser, og at de heller ikke kunne forhindre forsinkelsen selv om alle rimelige tiltak hadde blitt truffet, herunder hensiktsmessig forebyggende vedlikehold av deres rullende materiell. Streik blant jernbaneforetakets personale og handlinger eller utelatelser fra andre jernbaneoperatører som bruker samme infrastruktur, infrastrukturforvalter eller stasjonsforvalter, bør ikke påvirke

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2019/882 av 17. april 2019 om tilgjengelighetskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 av 7.6.2019, s. 70).

⁽⁶⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1300/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkveie med hensyn til tilgjengelighet til Unionens jernbanesystem for personer med nedsatt funksjons- eller bevegelsesevne (EUT L 356 av 12.12.2014, s. 110).

erstatningsansvaret for forsinkelser. Omstendighetene der jernbaneforetakene ikke er forpliktet til å betale erstatning, bør være objektivt begrunnet. Dersom en melding eller et dokument fra jernbaneinfrastrukturforvalteren, en offentlig myndighet eller et annet organ som er uavhengig av jernbaneforetakene, der det angis hvilke omstendigheter jernbaneforetaket påberoper seg for å kunne fritas fra forpliktelsen til å betale erstatning, er tilgjengelig for jernbaneforetakene, bør de underrette passasjerene og, dersom det er relevant, de berørte myndighetene om slike meldinger eller dokumenter.

- 38) Jernbaneforetakene bør oppmuntres til å forenkle prosedyren som passasjerene må følge for å søke om erstatning eller refusjon. Særlig bør medlemsstatene kunne kreve at jernbaneforetakene aksepterer søknader via visse kommunikasjonskanaler, for eksempel nettstedet eller mobilapplikasjoner, forutsatt at slike krav ikke er diskriminerende.
- 39) For å gjøre det enklere for passasjerene å søke om refusjon eller erstatning i samsvar med denne forordningen, bør det utarbeides skjemaer for slike søknader som er gyldige i hele Unionen. Passasjerene bør ha mulighet til å sende inn søknader ved å bruke et slikt skjema.
- 40) I samarbeid med infrastrukturforvalterne og stasjonsforvalterne bør jernbaneforetakene utarbeide beredskapsplaner for å minimere virkningen av større driftsforstyrrelser ved å gi strandede passasjerer tilstrekkelig informasjon og assistanse.
- 41) Det er også ønskelig å hjelpe ulykkesofre og deres pårørende med deres umiddelbare økonomiske behov i tiden like etter at en ulykke har inntruffet.
- 42) Det er i jernbanepassasjerenes interesse at det treffes egnede tiltak etter avtale med offentlige myndigheter for å sikre deres personlige sikkerhet på stasjonene og om bord på togene.
- 43) Jernbanepassasjerer bør kunne inngi en klage til et hvilket som helst berørt jernbaneforetak, til stasjonsforvalterne på visse stasjoner eller, dersom det er relevant, til billettutstedere og reisearrangører vedrørende deres respektive ansvarsområder med hensyn til de rettighetene og forpliktelsene som denne forordningen gir. Jernbanepassasjerene bør ha rett til å få svar innen en rimelig frist.
- 44) For å sikre effektiv behandling av klager bør jernbaneforetakene og stasjonsforvalterne ha rett til å opprette felles kundestøttetjenester og klageordninger. Informasjon om prosedyrene for klagebehandling bør være offentlig og lett tilgjengelig for alle passasjerer.
- 45) Denne forordningen bør ikke påvirke passasjerenes rett til å inngi en klage til et nasjonalt organ eller søke oppreisning gjennom nasjonale prosedyrer.
- 46) Jernbaneforetakene og stasjonsforvalterne bør fastsette, forvalte og overvåke tjenestekvalitetsstandardene for persontransporter med jernbane. Jernbaneforetakene bør også offentliggjøre informasjon om kvaliteten på sine tjenester.

- 47) For å opprettholde et høyt nivå av forbrukervern i jernbanetransporten bør medlemsstatene pålegges å utpeke nasjonale tilsynsorganer som skal overvåke anvendelsen av denne forordningen nøye og håndheve den på nasjonalt plan. Disse organene bør kunne treffe en rekke tilsynstiltak. Passasjerene bør kunne klage til disse organene over påståtte overtredelser av forordningen. For å sikre tilfredsstillende behandling av slike klager bør organene også samarbeide med de nasjonale tilsynsorganene i andre medlemsstater.
- 48) Medlemsstater som ikke har noe jernbanenett, og som ikke kommer til å få det i nær framtid, ville måtte bære en uforholdsmessig stor og unødvendig byrde dersom de ble pålagt de tilsynsforpliktelsene med hensyn til stasjonsforvaltere og infrastrukturforvaltere som er fastsatt i denne forordningen. Det samme gjelder tilsynsforpliktelsene med hensyn til jernbaneforetak, så lenge en medlemsstat ikke har utstedt lisens til noe jernbaneforetak. Slike medlemsstater bør derfor fritas fra disse forpliktelsene.
- 49) Behandling av personopplysninger bør utføres i samsvar med unionsretten om vern av personopplysninger, særlig europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679⁽⁷⁾.
- 50) Medlemsstatene bør fastsette sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av denne forordningen, og påse at sanksjonene anvendes. Sanksjonene, som kan omfatte utbetaling av erstatning til den berørte personen, bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 51) Ettersom målet med denne forordningen, som er å utvikle Unionens jernbaner og styrke jernbanepassasjerenes rettigheter, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 52) For å sikre et høyt nivå av passasjervern bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen med hensyn til de ensartede CIV-reglene og for å justere minstebeløpet for forskuddsutbetalingen ved en passasjers død, i lys av endringene i EUs harmoniserte konsumprisindeks. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽⁸⁾. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som deltar i utarbeidingen av delegerte rettsakter.
- 53) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføring av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1).

⁽⁸⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

- 54) Denne forordningen er forenlig med de grunnleggende rettighetene og de prinsippene som er anerkjent i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, særlig artikkel 21, 26, 38 og 47 om henholdsvis forbud mot enhver form for forskjellsbehandling, integrering av personer med funksjonsnedsettelse, sikring av et høyt nivå av forbrukervern og retten til effektiv klageadgang og rettfærdig rettergang. Medlemsstatenes domstoler må anvende denne forordningen på en måte som er i samsvar med disse rettighetene og prinsippene.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål

For å sikre effektivt vern av passasjerer og oppmuntre til å reise med tog fastsetter denne forordningen regler for jernbanetransport på følgende områder:

- a) Ikke-diskriminering mellom passasjerer med hensyn til transportvilkår og utstedelse av billetter.
- b) Jernbaneforetakenes erstatningsansvar og forsikringsplikt for passasjerer og deres reisegods.
- c) Passasjerenes rettigheter ved en ulykke som skyldes bruk av jernbanetjenester, og som fører til død eller personskade eller til at reisegods blir borte eller blir skadet.
- d) Passasjerenes rettigheter ved driftsforstyrrelser, for eksempel innstillinger eller forsinkelser, herunder retten til erstatning.
- e) Minstekrav til og nøyaktighet av den informasjonen, herunder om utstedelse av billetter, som skal gis i et tilgjengelig format og til rett tid til passasjerene.
- f) Ikke-diskriminering av og assistanse til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.
- g) Fastsettelse og overvåking av kvalitetsstandarder for tjenester og håndtering av risikoer for passasjerenes personlige sikkerhet.
- h) Klagebehandling.
- i) Alminnelige regler for håndheving.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordningen får anvendelse på internasjonale og innenlands jernbanereiser og -tjenester i hele Unionen som utføres av ett eller flere jernbaneforetak som har fått lisens i samsvar med rådsdirektiv 2012/34/EU⁽¹⁰⁾.
2. Medlemsstatene kan unnta transport som drives utelukkende for historisk eller turistmessig bruk, fra anvendelsen av denne forordningen. Dette unntaket får ikke anvendelse når det gjelder artikkel 13 og 14.

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

3. Unntak gitt i samsvar med artikkel 2 nr. 4 og 6 i forordning (EF) nr. 1371/2007 før 6. juni 2021, skal være gyldige til sin utløpsdato. Unntak gitt i samsvar med artikkel 2 nr. 5 i forordning (EF) nr. 1371/2007 før 6. juni 2021, skal være gyldige til 7. juni 2023.

4. Før utløpet av et unntak for innenlands persontransportruter med jernbane gitt i henhold til artikkel 2 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1371/2007, kan medlemsstatene unnta slike innenlands persontransportruter med jernbane fra anvendelsen av artikkel 15, 17 og 19, artikkel 20 nr. 2 bokstav a) og b) og artikkel 30 nr. 2 i denne forordningen for et ytterligere tidsrom på høyst fem år.

5. Fram til 7. juni 2030 kan medlemsstatene fastsette at artikkel 10 ikke skal få anvendelse dersom det ikke er teknisk mulig for en infrastrukturforvalter å distribuere sanntidsdata i henhold til artikkel 10 nr. 1 til jernbaneforetak, billettutstedere, reisearrangører eller stasjonsforvaltere. Medlemsstatene skal minst annethvert år på nytt vurdere i hvilken grad det er teknisk mulig å distribuere slike data.

6. Med forbehold for nr. 8 kan medlemsstatene unnta følgende ruter fra anvendelsen av denne forordningen:

- a) Persontransportruter med by- og forstadstog og persontransportruter med regiontog.
- b) Internasjonale persontransportruter med jernbane der en vesentlig del av transporten, herunder minst ett rutemessig stopp på en stasjon, finner sted utenfor Unionen.

7. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om unntak som gis i henhold til nr. 2, 4, 5 og 6, og skal begrunne disse unntakene.

8. Unntak som gis i samsvar med nr. 6 bokstav a), får ikke anvendelse med hensyn til artikkel 5, 11, 13, 14, 21, 22, 27 og 28.

Dersom disse unntakene gjelder persontransportruter med regiontog, får de heller ikke anvendelse med hensyn til artikkel 6 og 12, artikkel 18 nr. 3 og kapittel V.

Uten hensyn til andre ledd i dette nummeret kan unntak fra anvendelsen av artikkel 12 nr. 1 og artikkel 18 nr. 3 for persontransportruter med regiontog gjelde til 7. juni 2028.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordningen menes med

- 1) «jernbaneforetak» et jernbaneforetak som definert i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU,
- 2) «infrastrukturforvalter» en infrastrukturforvalter som definert i artikkel 3 nr. 2 i direktiv 2012/34/EU,
- 3) «stasjonsforvalter» en forvaltningsenhet i en medlemsstat som har ansvaret for forvaltningen av en eller flere jernbanestasjoner, og som kan være infrastrukturforvalteren,

- 4) «reisearrangør» en arrangør eller formidler som definert i henholdsvis nr. 8 og 9 i artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/2302⁽¹⁾ som ikke er et jernbaneforetak,
- 5) «billettutsteder» enhver formidler av jernbanetransporttjenester som selger billetter, herunder gjennomgangsbilletter, på grunnlag av en avtale eller annen ordning mellom formidleren og ett eller flere jernbaneforetak,
- 6) «transportavtale» en avtale om jernbanetransport mot eller uten betaling mellom et jernbaneforetak og en passasjer om levering av en eller flere transporttjenester,
- 7) «billett» et gyldig bevis, uansett form, på at det er inngått en transportavtale,
- 8) «reservasjon» en tillatelse på papir eller i elektronisk form som gir rett til transport i henhold til forhåndsbekreftede personlige transportordninger,
- 9) «gjennomgangsbillett» en gjennomgangsbillett som definert i artikkel 3 nr. 35 i direktiv 2012/34/EU,
- 10) «rute» en persontransportrute med jernbane som kjøres mellom jernbanestasjoner i samsvar med en rutetabell, herunder transportruter som tilbys ved omlegging av reisen,
- 11) «reise» befordring av en passasjer mellom en avgangsstasjon og en ankomststasjon,
- 12) «innenlands persontransportrute med jernbane» en persontransportrute med jernbane som ikke krysser grensen til en medlemsstat,
- 13) «persontransportrute med by- og forstadstog» en persontransportrute med jernbane i henhold til artikkel 3 nr. 6 i direktiv 2012/34/EU,
- 14) «persontransportrute med regiontog» en persontransportrute med jernbane i henhold til artikkel 3 nr. 7 i direktiv 2012/34/EU,
- 15) «persontransportrute med fjerntog» en persontransportrute med jernbane som ikke er en persontransportrute med by- og forstadstog eller en persontransportrute med regiontog,
- 16) «internasjonal persontransportrute med jernbane» en persontransportrute med jernbane som krysser en medlemsstats grense minst én gang, der hovedformålet er å transportere passasjerer mellom stasjoner som ligger i forskjellige medlemsstater eller i en medlemsstat og et tredjeland,
- 17) «forsinkelse» forskjellen mellom det tidspunktet passasjerer skulle ankomme i henhold til offentliggjort ruteplan og vedkommendes faktiske eller forventede ankomst på den endelige bestemmelsesstasjonen,
- 18) «ankomst» det tidspunktet togets dører åpnes på bestemmelsesplattformen og avstigning er tillatt,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/2302 av 25. november 2015 om pakkereiser og sammensatte reisearrangementer, om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 og europaparlaments- og rådsdirektiv 2011/83/EU samt om oppheving av rådsdirektiv 90/314/EØF (EUT L 326 av 11.12.2015, s. 1).

- 19) «abonnementskort» eller «periodekort» et kort for et ubegrenset antall reiser som gir den innehaveren kortet er utstedt til, rett til å reise med tog på en særskilt strekning eller et særskilt jernbanenett i et bestemt tidsrom,
- 20) «tapt korrespondanse» en situasjon der en passasjer ikke rekker en eller flere ruter på en jernbanereise som er solgt som en gjennomgangsbillett, på grunn av forsinkelse eller innstilling av en eller flere foregående ruter eller at en rute går før den rutemessige avgangstiden,
- 21) «person med funksjonsnedsettelse» og «person med nedsatt bevegelsesevne» enhver person som har en permanent eller midlertidig fysisk, mental, intellektuell eller sensorisk funksjonsnedsettelse som i samspill med forskjellige barrierer kan være til hinder for at vedkommende fullt ut og effektivt kan benytte transportmidler på like fot med andre passasjerer, eller en person hvis bevegelighet ved bruk av transportmidler er nedsatt på grunn av alder,
- 22) «stasjon» et sted på en jernbane der en persontransportrute med jernbane kan starte, stoppe eller slutte.

KAPITTEL II

TRANSPORTAVTALE, INFORMASJON OG BILLETTER

Artikkel 4

Transportavtale

Med forbehold for bestemmelsene i dette kapitlet er inngåelse og gjennomføring av en transportavtale samt levering av informasjon og billetter omfattet av bestemmelsene i avdeling II og III i vedlegg I.

Artikkel 5

Ikke-diskriminerende avtalevilkår og takster

Uten at det berører honnørtakster, skal jernbaneforetak, billettutstedere og reisearrangører tilby avtalevilkår og takster til allmennheten uten direkte eller indirekte forskjellsbehandling på grunnlag av passasjerens nasjonalitet eller jernbaneforetakets, billettutstederens eller reisearrangørens etableringssted i Unionen.

Første ledd i denne artikkelen får også anvendelse på jernbaneforetak og billettutstedere når de aksepterer reservasjoner fra passasjerer i samsvar med artikkel 11.

Artikkel 6

Sykler

- Med forbehold for begrensningene i nr. 3 og eventuelt mot en rimelig avgift skal passasjerene ha rett til å ta sykler med på toget.

På tog der det kreves reservasjon, skal det være mulig å foreta en reservasjon for transport av en sykkel.

Dersom en passasjer har foretatt en reservasjon for en sykkel og transport av sykkelen avslås uten behørig begrunnelse, skal passasjerene ha rett til omlegging eller refusjon i samsvar med artikkel 18, til erstatning i samsvar med artikkel 19 og til assistanse i samsvar med artikkel 20 nr. 2.

2. Dersom det finnes egne plasser til sykler om bord på toget, skal passasjerene plassere syklene sine på disse plassene. Dersom det ikke finnes slike plasser, skal passasjerene holde syklene sine under tilsyn og treffe alle rimelige tiltak for å sikre at syklene ikke er til fare eller skade for andre passasjerer, mobilitetsutstyr, bagasje eller jernbanedriften.

3. Jernbaneforetak kan begrense passasjerenes rett til å ta sykler med på toget av sikkerhets- eller driftshensyn, særlig på grunn av kapasitetsbegrensninger som gjelder i rushtiden, eller dersom det rullende materiellet ikke gir mulighet for det. Jernbaneforetak kan også begrense transporten av sykler basert på de aktuelle sykklens vekt og størrelse. De skal offentliggjøre sine vilkår for transport av sykler, herunder oppdatert informasjon om tilgjengelig kapasitet, ved å bruke telematikkprogrammene omhandlet i forordning (EU) nr. 454/2011 på sine offisielle nettsteder.

4. Når jernbaneforetak innleder anskaffelsesprosedyrer for nytt rullende materiell, eller når de foretar en større oppgradering av eksisterende rullende materiell som fører til at det er nødvendig med en ny tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning i samsvar med artikkel 21 nr. 12 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797⁽¹²⁾, skal de sikre at togsammensetningen som dette rullende materiellet skal brukes i, er utstyrt med et tilstrekkelig antall plasser til sykler. Dette leddet får ikke anvendelse på restaurantvogner, sovevogner eller liggevogner.

Jernbaneforetakene skal fastsette et tilstrekkelig antall plasser til sykler under hensyn til størrelsen på togsammensetningen, typen rute og etterspørselen etter transport av sykler. Det tilstrekkelige antallet plasser til sykler skal defineres i planer som nevnt i nr. 5. Dersom det ikke foreligger noen slike planer eller planene ikke fastsetter noe slikt antall, skal hver togsammensetning ha minst fire plasser til sykler.

Medlemsstatene kan fastsette et høyere antall enn fire som det tilstrekkelige minsteantallet på visse typer ruter, og i så fall skal dette antallet gjelde i stedet for det antallet som bestemmes i samsvar med andre ledd.

5. Jernbaneforetak kan utarbeide og holde a jour planer om hvordan transporten av sykler kan økes og forbedres, og om andre løsninger som oppmuntrer til kombinert bruk av jernbane og sykkel.

Vedkommende myndigheter, som definert i artikkel 2 bokstav b) i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007⁽¹³⁾, kan utarbeide slike planer for tjenester som ytes i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting. Medlemsstatene kan kreve at slike planer utarbeides av nevnte vedkommende myndigheter eller av jernbaneforetak som driver virksomhet på deres territorium.

6. Planene nevnt i nr. 5 skal utarbeides etter offentlig høring og etter samråd med relevante representative organisasjoner. Disse planene skal offentliggjøres på nettstedet til jernbaneforetaket eller vedkommende myndighet, alt etter hva som er relevant.

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkvevnen i Den europeiske unions jernbanesystem (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 44).

⁽¹³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1).

Artikkel 7

Forbud mot unntak og begrensninger

1. Det kan ikke fastsettes begrensninger av eller unntak fra forpliktelser overfor passasjerer som følger av denne forordningen, særlig ikke ved hjelp av et unntak eller en begrensende klausul i transportavtalen. Ethvert avtalevilkår som direkte eller indirekte fraviker, fastsetter unntak fra eller begrenser rettighetene som følger av denne forordningen, skal ikke være bindende for passasjerer.
2. Jernbaneforetak, reisearrangører og billettutstedere kan tilby avtalevilkår som er gunstigere for passasjerer enn dem som er fastsatt i denne forordningen.

Artikkel 8

Informasjonsplikt dersom ruter nedlegges

Jernbaneforetak eller eventuelt vedkommende myndigheter som har ansvaret for en kontrakt om offentlig tjenesteyting av jernbanetransport, skal på en hensiktsmessig måte, herunder i tilgjengelige formater i samsvar med bestemmelsene i direktiv (EU) 2019/882 og forordning (EU) nr. 454/2011 og (EU) nr. 1300/2014, og før de gjennomføres, offentliggjøre beslutninger om å nedlegge ruter enten permanent eller midlertidig.

Artikkel 9

Reiseinformasjon

1. Jernbaneforetak, reisearrangører og billettutstedere som tilbyr transportavtaler på vegne av ett eller flere jernbaneforetak, skal på anmodning gi passasjerer minst den informasjonen som er fastsatt i vedlegg II del I, om de reisene som det aktuelle jernbaneforetaket tilbyr en transportavtale for.
2. Jernbaneforetak og, dersom det er mulig, billettutstedere og reisearrangører skal under reisen gi passasjerer minst den informasjonen som er fastsatt i vedlegg II del II. Dersom en stasjonsforvalter har slik informasjon, skal også denne gi den til passasjerer.
3. Informasjonen nevnt i nr. 1 og 2 skal gis i det best egnede formatet, om mulig på grunnlag av reiseinformasjon i sanntid, herunder ved hjelp av relevant kommunikasjonsteknologi. Det skal legges særlig vekt på å sikre at denne informasjonen er tilgjengelig i samsvar med bestemmelsene i direktiv (EU) 2019/882 og forordning (EU) nr. 454/2011 og (EU) nr. 1300/2014.

Artikkel 10

Tilgang til trafikk- og reiseinformasjon

1. Infrastrukturforvaltere skal distribuere sanntidsdata om togenes ankomst og avgang til jernbaneforetak, billettutstedere, reisearrangører og stasjonsforvaltere.
2. Jernbaneforetak skal gi andre jernbaneforetak, billettutstedere og reisearrangører som selger deres tjenester, tilgang til det minimumet av reiseinformasjon som er angitt i del I og II i vedlegg II, og til de operasjonene med hensyn til reservasjonssystemer som er omhandlet i del III i vedlegg II.

3. Informasjon skal distribueres og tilgang skal gis på en ikke-diskriminerende måte og uten utilbørlig forsinkelse. En engangsanmodning skal være tilstrekkelig til å få kontinuerlig tilgang til informasjon. Infrastrukturforvalteren og jernbaneforetaket som har plikt til å gjøre informasjon tilgjengelig i samsvar med nr. 1 og 2, kan be om at det inngås en avtale eller annen ordning som grunnlag for distribusjon av eller tilgang til informasjon.

Vilkårene i en avtale eller ordning om bruk av informasjonen skal ikke begrense mulighetene for viderebruk unødig eller brukes til å begrense konkurransen.

Jernbaneforetak kan kreve en rettferdig, rimelig og forholdsmessig økonomisk erstatning fra andre jernbaneforetak og fra reisearrangører og billettutstedere for kostnadene forbundet med å gi tilgang, og infrastrukturforvaltere kan kreve erstatning i samsvar med gjeldende regler.

4. Informasjon skal distribueres og tilgang skal gis ved hjelp av egnede tekniske midler, for eksempel programmeringsgrensesnitt.

5. I den grad informasjonen som omfattes av nr. 1 og 2, gis i samsvar med andre unionsrettsakter, særlig delegert kommisjonsforordning (EU) 2017/1926⁽¹⁴⁾, skal tilsvarende forpliktelser i henhold til denne artikkelen anses å være oppfylt.

Artikkel 11

Tilgjengelighet av billetter og reservasjoner

1. Jernbaneforetak, billettutstedere og reisearrangører skal tilby billetter og, dersom slike er tilgjengelige, gjennomgangsbilletter og reservasjoner.

2. Med forbehold for nr. 3 og 4 skal jernbaneforetakene enten direkte eller gjennom billettutstedere eller reisearrangører selge billetter til passasjerer via minst én av følgende salgskanaler:

- a) Billettkontorer, andre utsalgssteder eller billettautomater.
- b) Telefon, internett eller annen allment tilgjengelig informasjonsteknologi.
- c) Om bord på togene.

Vedkommende myndigheter, som definert i artikkel 2 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 1370/2007, kan kreve at jernbaneforetak tilbyr billetter til tjenester som ytes i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, via mer enn én salgskanal.

3. Dersom det ikke finnes et billettkontor eller billettautomater på avgangsstasjonen, skal passasjerene informeres på stasjonen om

- a) muligheten til å kjøpe billetter via telefon eller internett eller om bord på toget og om hvordan dette gjøres,
- b) nærmeste jernbanestasjonen eller sted der det finnes et billettkontor eller billettautomater.

⁽¹⁴⁾ Delegert kommisjonsforordning (EU) 2017/1926 av 31. mai 2017 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til levering av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan (EUT L 272 av 21.10.2017, s. 1).

4. Dersom det verken finnes et billettkontor eller en tilgjengelig billettautomat på avgangsstasjonen eller andre tilgjengelige måter å forhåndskjøpe billett på, skal personer med funksjonsnedsettelse tillates å kjøpe billetter på toget uten ekstra kostnad. Jernbaneforetakene kan begrense eller nekte denne retten av berettigede grunner knyttet til sikkerhet eller obligatorisk plassreservasjon.

Dersom det ikke er personale om bord på toget, skal jernbaneforetaket informere personer med funksjonsnedsettelse om hvorvidt de må kjøpe billett, og i så fall hvordan det gjøres.

Medlemsstatene kan tillate jernbaneforetakene å kreve at personer med funksjonsnedsettelse må være anerkjent som slike i samsvar med relevant nasjonal rett og praksis i sitt bostedsland.

Medlemsstatene kan utvide retten nevnt i første ledd til å omfatte alle passasjerer. Dersom medlemsstatene benytter denne muligheten, skal de underrette Kommisjonen om dette. Den europeiske unions jernbanebyrå skal offentliggjøre informasjon om gjennomføringen av forordning (EU) nr. 454/2011 og (EU) nr. 1300/2014 på sitt nettsted.

Artikkel 12

Gjennomgangsbilletter

1. Dersom persontransportruter med fjerntog eller persontransportruter med regiontog drives av ett enkelt jernbaneforetak, skal dette foretaket tilby en gjennomgangsbillett for disse rutene. For andre persontransportruter med jernbane skal jernbaneforetakene treffe alle rimelige tiltak for å kunne tilby gjennomgangsbilletter, og de skal samarbeide for å oppnå dette.

Ved anvendelse av første ledd omfatter uttrykket «ett enkelt jernbaneforetak» også alle jernbaneforetak som enten er heleid av samme eier eller er heleide datterforetak av et av de involverte jernbaneforetakene.

2. For reiser som omfatter en eller flere korresponderende avganger, skal passasjerer informeres før vedkommende kjøper en eller flere billetter, om hvorvidt denne billetten eller disse billettene utgjør en gjennomgangsbillett.

3. For reiser som omfatter en eller flere korresponderende avganger, skal en eller flere billetter som er kjøpt fra et jernbaneforetak i en enkelt kommersiell transaksjon, utgjøre en gjennomgangsbillett, og jernbaneforetaket skal være ansvarlig i samsvar med artikkel 18, 19 og 20 dersom passasjerer mister en eller flere korresponderende avganger.

4. Dersom en eller flere billetter er kjøpt i en enkelt kommersiell transaksjon og billettutstederen eller reisearrangøren har kombinert billettene på eget initiativ, er den billettutstederen eller reisearrangøren som har solgt billetten eller billettene, ansvarlig for å refundere totalbeløpet som er betalt for billetten eller billettene i denne transaksjonen, og dessuten for å betale erstatning tilsvarende 75 % av dette beløpet dersom passasjerer mister en eller flere korresponderende avganger.

Retten til refusjon eller erstatning nevnt i første ledd berører ikke gjeldende nasjonal rett som gir passasjerene krav på ytterligere erstatning for skader.

5. Erstatningsansvaret fastsatt i nr. 3 og 4 gjelder ikke dersom det er angitt på billettene eller i et annet dokument eller er angitt elektronisk på en slik måte at passasjerer kan gjengi informasjonen for framtidig bruk, at billettene utgjør atskilte transportavtaler, og dersom passasjerer er blitt informert om dette før kjøpet.
6. Bevisbyrden for at passasjerer har fått informasjonen omhandlet i denne artikkelen, skal ligge hos jernbaneforetaket, reisearrangøren eller billettutstederen som solgte billetten eller billettene.
7. Billettutstederne eller reisearrangørene skal være ansvarlige for å behandle søknader og mulige klager fra passasjerer i henhold til nr. 4. Refusjonen og erstatningen nevnt i nr. 4 skal utbetales innen 30 dager etter mottak av søknaden.

KAPITTEL III

JERNBANEFØRETAKENES ERSTATNINGSANSVAR FOR PASSASJERER OG DERES REISEGODS

Artikkel 13

Erstatningsansvar for passasjerer og deres reisegods

Med forbehold for bestemmelsene i dette kapitlet og uten at det berører gjeldende nasjonal rett som gir passasjerene krav på ytterligere erstatning for skader, skal jernbaneforetakenes erstatningsansvar for passasjerer og deres reisegods reguleres av kapittel I, III og IV i avdeling IV, VI og VII i vedlegg I.

Artikkel 14

Forsikring og dekning av erstatningsansvar

Et jernbaneforretak skal være tilstrekkelig forsikret eller ha tilstrekkelige garantier på markedsvilkår til å dekke sitt erstatningsansvar i samsvar med artikkel 22 i direktiv 2012/34/EU.

Artikkel 15

Forskuddsutbetalinger

1. Dersom en passasjer blir drept eller skadet, skal jernbaneforetaket som nevnt i artikkel 26 nr. 5 i vedlegg I omgående og under ingen omstendigheter senere enn 15 dager etter at identiteten til den fysiske personen som har rett til erstatning, er fastslått, foreta de forskuddsutbetalingene som måtte være nødvendige for å dekke umiddelbare økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget av den skaden som er forvoldt.
2. Uten at det berører nr. 1, skal en forskuddsutbetaling ikke være under 21 000 euro per passasjer ved dødsfall.
3. En forskuddsutbetaling innebærer ikke en erkjennelse av erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløp som utbetales på grunnlag av denne forordningen, men kan ikke kreves tilbakebetalt med mindre skaden skyldes uaktsomhet eller feil fra passasjerens side, eller personen som har mottatt forskuddsutbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede personen.

Artikkel 16

Bestridelse av erstatningsansvar

Selv om jernbaneforetaket bestrider sitt erstatningsansvar for en fysisk skade som en av dets passasjerer er blitt påført, skal foretaket treffe alle rimelige tiltak for å bistå passasjerer som gjør et erstatningskrav gjeldende overfor tredjepart.

KAPITTEL IV

FORSINKELSER, TAPT KORRESPONDANSE OG INNSTILLINGER

*Artikkel 17***Erstatningsansvar for forsinkelser, tapt korrespondanse og innstillinger**

Med forbehold for bestemmelsene i dette kapitlet skal jernbaneforetakenes erstatningsansvar med hensyn til forsinkelser, tapt korrespondanse og innstillinger omfattes av bestemmelsene i kapittel II i avdeling IV i vedlegg I.

*Artikkel 18***Refusjon og omlegging av reisen**

1. Dersom det med rimelighet kan forventes, enten ved avgang eller i tilfelle av tapt korrespondanse eller en innstilling, at ankomsten til det endelige bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen blir forsinket med 60 minutter eller mer, skal jernbaneforetaget som driver den forsinkede eller innstilte ruten, umiddelbart tilby passasjerer valget mellom følgende alternativer og treffe de nødvendige tiltakene:

- a) Refusjon av hele kostnaden for billetten på de vilkårene som gjaldt da den ble betalt, for den eller de delene av reisen som ennå ikke er gjennomført, og for den eller de delene som er gjennomført, dersom reisen ikke lenger tjener noe formål med tanke på passasjerens opprinnelige reiseplan, samt en returreise til det første avgangsstedet ved tidligste mulighet dersom det er relevant.
- b) Fortsettelse eller omlegging av reisen til det endelige bestemmelsesstedet ved tidligste mulighet og på tilsvarende transportvilkår.
- c) Fortsettelse eller omlegging av reisen til det endelige bestemmelsesstedet på et senere tidspunkt etter passasjerens ønske og på tilsvarende transportvilkår.

2. Dersom omlegging av reisen på tilsvarende vilkår i henhold til nr. 1 bokstav b) og c) utføres av samme jernbaneforetak, eller et annet foretak får i oppdrag å foreta omleggingen av reisen, skal ikke dette medføre tilleggskostnader for passasjerer. Dette kravet gjelder også dersom omleggingen av reisen medfører bruk av en høyere reiseklasse og alternative transportmåter. Jernbaneforetakene skal treffe rimelige tiltak for å unngå ytterligere bytter og sikre at forlengelsen av den totale reisetiden blir så liten som mulig. Passasjerer skal ikke nedgraderes til transportmidler i en lavere klasse med mindre slike transportmidler er eneste tilgjengelige mulighet for omlegging av reisen.

3. Uten at det berører nr. 2, kan jernbaneforetaget på passasjerens anmodning tillate at passasjerer inngår avtaler med andre leverandører av transporttjenester som gjør det mulig for passasjerer å komme fram til det endelige bestemmelsesstedet på tilsvarende vilkår, og i så fall skal jernbaneforetaget refundere passasjerer for de kostnadene som han eller hun pådrar seg.

Dersom passasjerer ikke får melding om de tilgjengelige alternativene for omlegging av reisen innen 100 minutter fra den rutemessige avgangstiden for den forsinkede eller innstilte ruten eller den tapte korrespondansen, skal passasjerer ha rett til å inngå en slik avtale med andre leverandører av offentlige transporttjenester med jernbane, turvogn eller buss. Jernbaneforetaget skal refundere passasjerer for nødvendige, relevante og rimelige kostnader som han eller hun pådrar seg.

Dette nummeret berører ikke nasjonale lover eller forskrifter som gir passasjerene gunstigere omleggingsvilkår.

4. Leverandører av transporttjenester skal ved omlegging av reiser sikre likeverdig assistanse og tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne når de tilbyr en alternativ rute. Leverandører av transporttjenester kan tilby personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne alternative ruter som passer deres behov og som skiller seg fra dem som tilbys andre passasjerer.

5. Refusjonene nevnt i nr. 1 bokstav a) og nr. 3 skal utbetales innen 30 dager etter mottak av søknaden. Medlemsstatene kan kreve at jernbaneforetakene aksepterer slike søknader via bestemte kommunikasjonsmidler, forutsatt at søknaden ikke gir opphav til forskjellsbehandling. Refusjonen kan gis i form av verdikuponger og/eller levering av andre tjenester, forutsatt at vilkårene for disse verdikupongene og/eller tjenestene er tilstrekkelig fleksible, særlig med hensyn til gyldighetstid og bestemmelsessted, og at passasjerer godtar å motta slike verdikuponger og/eller tjenester. Refusjonen av billettprisen skal ikke reduseres ved å trekke fra transaksjonskostnader, for eksempel gebyrer, telefonkostnader eller frimerker.

6. Kommisjonen skal innen 7. juni 2023 vedta en gjennomføringsrettsakt som fastsetter et felles skjema for refusjonssøknader i henhold til denne forordningen. Dette felles skjemaet skal utarbeides i et format som er tilgjengelig for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne. Nevnte gjennomføringsrettsakt skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 38 nr. 2.

7. Passasjerene skal ha rett til å inngi sine søknader ved hjelp av det felles skjemaet nevnt i nr. 6. Jernbaneforetakene kan ikke avvise en refusjonssøknad utelukkende med begrunnelse i at passasjerer ikke har benyttet dette skjemaet. Dersom en søknad ikke er tilstrekkelig presis, skal jernbaneforetaket be passasjerer om å presisere søknaden og skal bistå passasjerer med dette.

Artikkel 19

Erstatning

1. Uten å miste retten til transport er en passasjer som rammes av forsinkelser mellom de avgangsstedene og det endelige bestemmelsesstedet som er angitt på billetten eller gjennomgangsbilletten, som ikke har medført refusjon i samsvar med artikkel 18, berettiget til erstatning fra jernbaneforetaket. Minsteerstatningen for forsinkelser skal være

- a) 25 % av billettprisen for en forsinkelse på 60–119 minutter,
- b) 50 % av billettprisen for en forsinkelse på 120 minutter eller mer.

2. Nr. 1 får også anvendelse på passasjerer som har et abonnementskort eller periodekort. Dersom disse passasjerene rammes av gjentatte forsinkelser eller innstillinger i løpet av abonnementskortets eller periodekortets gyldighetstid, skal de ha rett til passende erstatning i samsvar med jernbaneforetakets erstatningsordninger. I disse ordningene skal det angis hvilke kriterier som gjelder ved bestemmelse av forsinkelser og beregning av erstatningen. Dersom forsinkelser på under 60 minutter skjer gjentatte ganger i løpet av abonnementskortets eller periodekortets gyldighetstid, kan forsinkelsene slås sammen, og passasjerer kan få erstatning i samsvar med jernbaneforetakets erstatningsordninger.

3. Uten at det berører nr. 2, skal erstatning for forsinkelser beregnes i forhold til den totale prisen som passasjerer faktisk har betalt for den forsinkede transporten. Dersom transportavtalen gjelder en tur-retur-reise, skal erstatningen for en forsinkelse på enten utreisen eller returreisen beregnes ut fra den prisen som er angitt for den aktuelle strekningen på billetten. Dersom prisen for de enkelte strekningene på reisen ikke er angitt, skal erstatningen beregnes ut fra halvparten av prisen som er betalt for billetten. Likeledes skal prisen fastsatt for en forsinket rute i en hvilken som helst annen form for transportavtale som gir passasjerer rett til å reise over to eller flere delstrekninger som følger etter hverandre, beregnes ut fra den totale prisen.

4. Ved beregning av forsinkelsen skal det ikke tas hensyn til forsinkelser som jernbaneforetaket kan bevise har oppstått utenfor Unionen.

5. Kommisjonen skal innen 7. juni 2023 vedta en gjennomføringsrettsakt der det fastsettes et felles skjemaer for erstatnings-søknader i henhold til denne forordningen. Dette felles skjemaet skal utarbeides i et format som er tilgjengelig for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne. Nevnte gjennomføringsrettsakt skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 38 nr. 2.

6. Medlemsstatene kan kreve at jernbaneforetakene aksepterer erstatningssøknader via særlige kommunikasjonsmidler, forutsatt at søknaden ikke gir opphav til forskjellsbehandling. Passasjerene skal ha rett til å inngi sine søknader ved hjelp av det felles skjemaet nevnt i nr. 5. Jernbaneforetakene kan ikke avvise en erstatningssøknad utelukkende med begrunnelse i at passasjerer ikke har benyttet dette skjemaet. Dersom en søknad ikke er tilstrekkelig presis, skal jernbaneforetaket be passasjerer om å presisere søknaden og skal bistå passasjerer med dette.

7. Erstatningen av billettprisen skal utbetales innen en måned etter at erstatningskravet er fremmet. Erstatningen kan utbetales som verdikuponger og/eller andre tjenester dersom vilkårene er fleksible, særlig med hensyn til gyldighetstid og bestemmelsessted. Erstatningen skal utbetales kontant dersom passasjerer ber om det.

8. Erstatningen av billettprisen skal ikke reduseres ved å trekke fra transaksjonskostnader, for eksempel gebyrer, telefonkostnader eller frimerker. Jernbaneforetakene kan innføre en minste beløpsgrense for utbetaling av erstatning. Denne grensen skal ikke være over fire euro per billett.

9. Passasjerer har ikke rett til erstatning dersom de er blitt opplyst om forsinkelsen før de kjøpte billett, eller dersom en forsinkelse på grunn av fortsettelse med en annen rute eller omlegging av reisen er på under 60 minutter.

10. Et jernbaneforetak skal ikke være forpliktet til å betale erstatning dersom det kan bevise at forsinkelsen, den tapte korrespondansen eller innstillingen var direkte forårsaket av eller uløselig knyttet til

a) ekstraordinære omstendigheter som ikke kan knyttes til jernbanedriften, for eksempel ekstreme værforhold, store naturkatastrofer eller store folkehelsekriser, og som jernbaneforetaket, til tross for å ha utvist den aktsomheten som forholdene krevde, ikke kunne unngå, og hvis følger det ikke kunne avverge,

b) feil fra passasjerens side, eller

c) tredjeparts opptreden som jernbaneforetaket, til tross for å ha utvist den aktsomheten som forholdene krevde, ikke kunne unngå, og hvis følger det ikke kunne avverge, for eksempel personer på sporet, kabeltyveri, nødsituasjoner om bord, retts håndhevsaktiviteter, sabotasje eller terrorisme.

Streik blant jernbaneforetakets personale, handlinger eller utelatelser fra et annet jernbaneforetak som bruker samme jernbaneinfrastruktur, og handlinger eller utelatelser fra infrastruktur- eller stasjonsforvaltere, omfattes ikke av unntaket nevnt i første ledd bokstav c).

Artikkel 20

Assistanse

1. Dersom en ankomst eller avgang blir forsinket eller en rute blir innstilt, skal jernbaneforetaket eller stasjonsforvalteren underrette passasjerene om situasjonen og om forventet avgangstid og ankomsttid for ruten eller erstatningsruten så snart denne informasjonen foreligger. Dersom billettutstedere og reisearrangører har slik informasjon, skal også de gi den til passasjerene.
2. Dersom forsinkelsen nevnt i nr. 1 er på 60 minutter eller mer, eller dersom ruten innstilles, skal jernbaneforetaket som driver den forsinkede eller innstilte ruten, tilby passasjerene følgende kostnadsfritt:
 - a) Måltider og forfriskninger som står i rimelig forhold til ventetiden, dersom slikt finnes om bord på toget eller på stasjonen, eller dersom dette kan leveres på rimelige vilkår, idet det tas hensyn til kriterier som avstand fra leverandøren, leveringstid og kostnad.
 - b) Hotellinnkvartering eller annen innkvartering samt transport mellom jernbanestasjonen og innkvarteringsstedet dersom det blir nødvendig med et opphold på en eller flere netter, eller dersom det blir nødvendig med ytterligere opphold, dersom og når dette er fysisk mulig. Dersom et slikt opphold blir nødvendig på grunn av omstendighetene omhandlet i artikkel 19 nr. 10, kan jernbaneforetaket begrense varigheten av innkvarteringen til høyst tre netter. Så langt det er mulig, skal det tas hensyn til tilgangskravene for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne samt til hjelpehunders behov.
 - c) Transport fra toget til jernbanestasjonen, til et alternativt avgangssted eller til det endelige bestemmelsesstedet dersom og når det er fysisk mulig, dersom toget er blokkert på sporet.
3. Dersom det blir stans i togtrafikken og toget ikke lenger kan fortsette eller ikke kan fortsette innen en rimelig tid, skal jernbaneforetakene så snart som mulig sørge for at passasjerene får alternativ transport, og treffe de nødvendige tiltakene.
4. Jernbaneforetakene skal underrette rammede passasjerer om hvordan de skal be om bekreftelse på at togruten er blitt forsinket, har ført til tapt korrespondanse eller er blitt innstilt. Denne bekreftelsen får også anvendelse i forbindelse med bestemmelsene fastsatt i artikkel 19.
5. Ved anvendelse av nr. 1–4 skal jernbaneforetaket som driver ruten, være særlig oppmerksom på behovene til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne og deres eventuelle ledsagere og hjelpehunder.
6. Dersom det er utarbeidet beredskapsplaner i henhold til artikkel 13a nr. 3 i direktiv 2012/34/EU, skal jernbaneforetakene samarbeide med stasjonsforvalteren og infrastrukturforvalteren for å forberede dem på muligheten for store driftsforstyrrelser og lange forsinkelser som fører til at et betydelig antall passasjerer er strandet på stasjonen. Slike beredskapsplaner skal inneholde krav om tilgang til varslings- og informasjonssystemer.

KAPITTEL V

PERSONER MED FUNKSJONSNEDETTELSE OG PERSONER MED NEDSATT BEVEGELSESEVNE

Artikkel 21

Rett til transport

1. Jernbaneforetak og stasjonsforvaltere skal, med aktiv deltakelse fra representative organisasjoner og, dersom det er relevant, representanter for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne, sikre at det finnes eller fastsettes ikke-diskriminerende tilgangsregler for transport av personer med funksjonsnedsettelse, herunder deres personlige assistenter som er anerkjent som slike i samsvar med nasjonal praksis, og personer med nedsatt bevegelsesevne. Disse reglene skal ta hensyn til avtalene nevnt i nr. 4.4.3 i vedlegget til forordning (EU) nr. 1300/2014, særlig med hensyn til den enheten som er ansvarlig for å yte assistanse til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.
2. Personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne skal tilbys reservasjoner og billetter uten ekstra kostnad. Et jernbaneforetak, en billettutsteder eller en reisearrangør kan ikke nekte å akseptere en reservasjon fra eller utstede en billett til en person med funksjonsnedsettelse eller en person med nedsatt bevegelsesevne eller kreve at vedkommende skal ledsages av en annen person, med mindre dette er helt nødvendig for å oppfylle tilgangsreglene nevnt i nr. 1.

Artikkel 22

Informasjon til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne

1. På anmodning skal en stasjonsforvalter, et jernbaneforetak, en billettutsteder eller en reisearrangør gi personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne informasjon, herunder i tilgjengelige formater i samsvar med bestemmelsene i forordning (EU) nr. 454/2011 og (EU) nr. 1300/2014 samt direktiv (EU) 2019/882, om tilgjengeligheten av stasjonen og tilhørende hjelpemidler samt av jernbanetransport, og om vilkårene for tilgang til rullende materiell i samsvar med tilgangsreglene nevnt i artikkel 21 nr. 1, og skal informere personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne om hvilke hjelpemidler som finnes om bord.
2. Et jernbaneforetak, en billettutsteder eller en reisearrangør som anvender unntaket fastsatt i artikkel 21 nr. 2, skal på anmodning skriftlig informere den berørte personen med funksjonsnedsettelse eller personen med nedsatt bevegelsesevne om sin begrunnelse innen fem virkedager etter at reservasjonen eller utstedelsen av billetten er avvist eller kravet om en ledsagende person er framsatt. Jernbaneforetaket, billettutstederen eller reisearrangøren skal treffe rimelige tiltak for å tilby vedkommende akseptabel alternativ transport, idet det tas hensyn til hans eller hennes tilgjengelighetsbehov.
3. På ubemannede stasjoner skal jernbaneforetakene og stasjonsforvalterne sørge for at det vises lett tilgjengelig informasjon, herunder i tilgjengelige formater i samsvar med bestemmelsene i forordning (EU) nr. 454/2011 og (EU) nr. 1300/2014 og direktiv (EU) 2019/882, i samsvar med tilgangsreglene nevnt i artikkel 21 nr. 1, om de nærmeste bemannede stasjonene og om direkte tilgjengelig assistanse for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.

Artikkel 23

Assistanse på jernbanestasjoner og om bord

1. Personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne skal ytes assistanse på følgende måte:
 - a) Den personlige assistenten, som er anerkjent som sådan i samsvar med nasjonal praksis, kan reise til en særlig takst, eventuelt gratis og med sitteplass, dersom det er praktisk mulig, ved siden av personen med funksjonsnedsettelse.

- b) Dersom et jernbaneforetak krever at en passasjer skal ledsages om bord på toget i samsvar med artikkel 21 nr. 2, skal ledsageren ha rett til å reise gratis og med sitteplass, dersom det er praktisk mulig, ved siden av personen med funksjonsnedsettelse eller personen med nedsatt bevegelsesevne.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

- c) De skal kunne ledsages av en hjelpehund i samsvar med relevant nasjonal rett.
 - d) På ubemannede tog skal stasjonsforvalterne eller jernbaneforetakene yte assistanse kostnadsfritt i samsvar med tilgangsreglene nevnt i artikkel 21 nr. 1 under på- og avstigning når det er opplært personale på vakt på stasjonen.
 - e) Ved avreise fra, transitt gjennom eller ankomst til en bemannet jernbanestasjon, skal stasjonsforvalteren eller jernbaneforetaket yte assistanse kostnadsfritt på en slik måte at vedkommende kan stige på toget, gå over til en korresponderende toggrupe som vedkommende har kjøpt billett til, eller stige av toget, forutsatt at det er opplært personale på vakt. Dersom behovet for assistanse er meldt på forhånd i samsvar med artikkel 24 bokstav a), skal stasjonsforvalteren eller jernbaneforetaket sikre at det ytes assistanse som ønsket.
 - f) På ubemannede stasjoner skal jernbaneforetakene yte assistanse kostnadsfritt om bord på toget og under på- og avstigning dersom toget har opplært personale om bord.
 - g) Ved fravær av opplært ledsagende personale om bord på et tog eller på en stasjon skal stasjonsforvalterne eller jernbaneforetakene treffe alle rimelige tiltak for at personer med funksjonsnedsettelse eller personer med nedsatt bevegelsesevne skal kunne reise med tog.
 - h) Jernbaneforetakene skal treffe alle rimelige tiltak for å sikre personer med funksjonsnedsettelse eller personer med nedsatt bevegelsesevne tilgang til de samme tjenestene om bord som andre passasjerer, dersom disse personene ikke får tilgang til disse tjenestene på egen hånd og på en sikker måte.
2. Reglene nevnt i artikkel 21 nr. 1 skal fastsette ordningene for utøvelsen av rettighetene nevnt i nr. 1 i denne artikkelen.

Artikkel 24

Vilkår for å yte assistanse

Jernbaneforetak, stasjonsforvaltere, billettutstedere og reisearrangører skal samarbeide om å yte assistanse kostnadsfritt til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne som angitt i artikkel 22 og 23 og tilby en felles meldingsordning, i samsvar med følgende punkter:

- a) Assistanse skal ytes under forutsetning av at det jernbaneforetaket, den stasjonsforvalteren, den billettutstederen eller den reisearrangøren som solgte billetten, eller det felles kontaktpunktet nevnt i bokstav f) dersom det er relevant, får melding om passasjerens behov for slik assistanse minst 24 timer før det er behov for assistanse. En enkelt melding per reise skal være tilstrekkelig. Slike meldinger skal sendes til alle jernbaneforetak og stasjonsforvaltere som er involvert i reisen.

Slike meldinger skal mottas uten tilleggskostnader, uavhengig av hvilket kommunikasjonsmiddel som brukes.

Dersom en billett eller et periodekort tillater flere reiser, er det tilstrekkelig med én melding, forutsatt at det gis tilstrekkelig informasjon om tidspunktene for senere reiser, og i alle tilfeller minst 24 timer før første gang det er behov for assistanse. Passasjerer eller dennes representant skal treffe alle rimelige tiltak for å gi melding om eventuell kansellering av slike senere reiser minst tolv timer på forhånd.

Medlemsstatene kan tillate at fristen på 24 timer for meldinger nevnt i første, andre og tredje ledd, forlenges til høyst 36 timer, men ikke til etter 30. juni 2026. I slike tilfeller skal medlemsstatene underrette Kommisjonen om slik tillatelse og gi informasjon om hvilke tiltak som er truffet eller planlagt for å forkorte denne fristen.

- b) Jernbaneforetakene, stasjonsforvalterne, billettutstederne og reisearrangørene skal treffe alle nødvendige tiltak for å kunne motta disse meldingene. Dersom billettutstedere ikke kan behandle slike meldinger, skal de angi alternative salgssteder eller alternative måter å sende meldingene på.
- c) Dersom det ikke er mottatt melding i samsvar med bokstav a), skal jernbaneforetaket og stasjonsforvalteren treffe alle rimelige tiltak for å yte assistanse, slik at personen med funksjonsnedsettelse eller personen med nedsatt bevegelsesevne kan gjennomføre reisen.
- d) Uten at det berører bokstav f) i denne artikkelen, skal stasjonsforvalteren eller en annen bemyndiget person angi steder der personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne kan melde fra at de er ankommet jernbanestasjonen, og be om assistanse. Ansvar for å angi slike steder og gi informasjon om dem skal fastsettes i tilgangsreglene nevnt i artikkel 21 nr. 1.
- e) Assistanse skal ytes under forutsetning av at personen med funksjonsnedsettelse eller personen med nedsatt bevegelsesevne møter opp på det stedet og til den tiden som er angitt av jernbaneforetaket eller stasjonsforvalteren som yter slik assistanse. Den angitte tiden skal ikke være mer enn 60 minutter før den kunngjorte avgangstiden eller tiden da alle passasjerer blir bedt om å sjekke inn. Dersom personen med funksjonsnedsettelse eller personen med nedsatt bevegelsesevne ikke har fått angitt noe oppmøtetidspunkt, skal vedkommende møte opp på det angitte stedet senest 30 minutter før den kunngjorte avgangstiden eller tiden da alle passasjerer blir bedt om å sjekke inn.
- f) Medlemsstatene kan kreve at stasjonsforvaltere og jernbaneforetak på deres territorium samarbeider om å opprette og drive felles kontaktpunkter for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne. Vilåårene for drift av de felles kontaktpunktene skal fastsettes i tilgangsreglene nevnt i artikkel 21 nr. 1. Disse felles kontaktpunktene er ansvarlige for å
 - i) motta anmodninger om assistanse på stasjonene,
 - ii) sende enkeltanmodninger om assistanse til stasjonsforvaltere og jernbaneforetak, og
 - iii) gi informasjon om tilgjengelighet.

Artikkel 25

Erstatning for mobilitetsutstyr, hjelpemidler og hjelpehunder

1. Dersom jernbaneforetak og stasjonsforvaltere forårsaker tap av eller skade på mobilitetsutstyr, herunder rullestoler, og hjelpemidler, eller tap av eller skade på hjelpehunder som brukes av personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne, er de ansvarlige for slike tap eller slik skade og skal betale erstatning uten unødigg opphold. Slik erstatning skal omfatte

- a) kostnaden til gjenanskaffelse eller reparasjon av tapt eller skadet mobilitetsutstyr,
- b) kostnaden til gjenanskaffelse eller behandling av en tapt eller skadet hjelpehund, og

- c) rimelige kostnader til midlertidige erstatninger for mobilitetsutstyr, hjelpemidler eller hjelpehunder dersom slike erstatninger ikke skaffes til veie av jernbaneforetaket eller stasjonsforvalteren i samsvar med nr. 2.

2. Dersom nr. 1 får anvendelse, skal jernbaneforetak og stasjonsforvaltere raskt treffe alle rimelige tiltak for å skaffe til veie midlertidige erstatninger for mobilitetsutstyr eller hjelpemidler som behøves umiddelbart. Personen med funksjonsnedsettelse eller personen med nedsatt bevegelsesevne skal få beholde det midlertidige utstyret eller hjelpemiddelet til erstatningen nevnt i nr. 1 er betalt.

Artikkel 26

Opplæring av personale

1. Jernbaneforetak og stasjonsforvaltere skal sikre at alt personale, herunder nyansatte, som i sine vanlige arbeidsoppgaver yter direkte assistanse til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne, får opplæring om funksjonsnedsettelser som gjør dem i stand til å oppfylle behovene til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.

De skal også gi alt personale som arbeider på stasjonen eller om bord på tog og er i direkte kontakt med reisende, opplæring og regelmessige oppfriskingskurs for å øke bevisstheten om behovene til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.

2. Jernbaneforetak og stasjonsforvaltere kan godta at ansatte med funksjonsnedsettelse deltar i opplæringen nevnt i nr. 1, og kan vurdere deltakelse fra passasjerer med funksjonsnedsettelse og passasjerer med nedsatt bevegelsesevne og/eller organisasjoner som representerer dem.

KAPITTEL VI

SIKKERHET, KLAGER OG TJENESTEKVALITET

Artikkel 27

Passasjerenes personlige sikkerhet

Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og stasjonsforvaltere skal etter avtale med offentlige myndigheter treffe egnede tiltak på sine respektive ansvarsområder og tilpasse dem til det sikkerhetsnivået som de offentlige myndighetene har fastsatt, for å sikre passasjerenes personlige sikkerhet på jernbanestasjoner og om bord på tog, og for å håndtere risikoer. De skal samarbeide og utveksle informasjon om beste praksis for å avverge handlinger som kan redusere sikkerheten.

Artikkel 28

Klager

1. Alle jernbaneforetak og stasjonsforvaltere på en stasjon som i gjennomsnitt håndterer mer enn 10 000 passasjerer per dag i løpet av et år, skal opprette en klageordning for de rettighetene og forpliktelsene som omfattes av denne forordningen, på sine respektive ansvarsområder. De skal gjøre sine kontaktopplysninger og sitt eller sine arbeidsspråk godt kjent for passasjerene. Denne ordningen skal ikke gjelde ved anvendelse av kapittel III.

2. Passasjerer kan inngi klage til et jernbaneforetak eller en stasjonsforvalter med hensyn til deres respektive ansvarsområder via ordningene nevnt i nr. 1. En slik klage skal inngis innen tre måneder etter den hendelsen den gjelder. Mottakeren skal innen en måned etter å ha mottatt klagen enten gi et begrunnet svar eller, i berettigede tilfeller, underrette passasjerer om at han eller

hun vil motta et svar innen høyst tre måneder fra datoen for mottak av klagen. Jernbaneforetak og stasjonsforvaltere skal beholde de dataene som er nødvendige for å vurdere klagen, gjennom hele klagebehandlingen, herunder prosedyrene for klagebehandling omhandlet i artikkel 33 og 34, og skal på anmodning gjøre disse dataene tilgjengelige for nasjonale tilsynsorganer.

3. Nærmere opplysninger om prosedyren for klagebehandling skal være offentlig tilgjengelige, også for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne. Disse opplysningene skal på anmodning være tilgjengelig minst på det eller de offisielle språkene i medlemsstaten der jernbaneforetaket driver virksomhet.

4. Jernbaneforetaket skal i rapporten nevnt i artikkel 29 nr. 2 offentliggjøre antallet og typene av klager som er mottatt og behandlet, svartiden og eventuelle forbedringstiltak som er iverksatt.

Artikkel 29

Standarder for tjenestekvalitet

1. Jernbaneforetakene skal fastsette standarder for tjenestekvalitet og innføre et kvalitetsstyringssystem for å opprettholde tjenestekvaliteten. Standardene for tjenestekvalitet skal minst omfatte de punktene som er oppført i vedlegg III.

2. Jernbaneforetakene skal overvåke sin egen virksomhet på grunnlag av standardene for tjenestekvalitet. Innen 30. juni 2023 og deretter annethvert år skal de på sitt nettsted offentliggjøre en rapport om kvaliteten på sine tjenester. Disse rapportene skal også offentliggjøres på nettstedet til Den europeiske unions jernbanebyrå.

3. Stasjonsforvalterne skal utarbeide standarder for tjenestekvalitet basert på de relevante punktene i vedlegg III. De skal overvåke sin virksomhet i henhold til disse standardene og på anmodning gi de nasjonale offentlige myndighetene tilgang til informasjonen om tjenestekvalitet.

KAPITTEL VII

INFORMASJON OG HÅNDHEVING

Artikkel 30

Informasjon til passasjerene om deres rettigheter

1. Når jernbaneforetak, stasjonsforvaltere, billettutstedere og reisearrangører selger billetter til jernbanereiser, skal de informere passasjerene om deres rettigheter og forpliktelser i henhold til denne forordningen. For å kunne oppfylle denne informasjonsplikten kan de bruke et sammendrag av bestemmelsene i denne forordningen som Kommisjonen utarbeider på alle Unionens offisielle språk og stiller til rådighet for dem. De skal gi denne informasjonen enten på papir, i elektronisk form eller på annen måte, herunder i tilgjengelige formater i samsvar med bestemmelsene i direktiv (EU) 2019/882 og forordning (EU) nr. 1300/2014. De skal angi hvor denne informasjonen kan finnes i tilfelle innstillinger, tapte korrespondanse eller store forsinkelser.

2. Jernbaneforetak og stasjonsforvaltere skal informere passasjerene på egnet måte, herunder i tilgjengelige formater i samsvar med bestemmelsene i direktiv (EU) 2019/882 og forordning (EU) nr. 1300/2014, på stasjonen, på toget og på sitt nettsted om passasjerenes rettigheter og forpliktelser i henhold til denne forordningen og om kontaktopplysningene til det eller de organene som er utpekt av medlemsstatene i henhold til artikkel 31.

Artikkel 31

Utpeking av nasjonale tilsynsorganer

1. Hver medlemsstat skal utpeke ett eller flere organer som skal ha ansvar for å håndheve denne forordningen. Hvert organ skal treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at passasjerenes rettigheter overholdes.
2. Hvert organ skal i sin organisering, sine finansieringsbeslutninger, sin juridiske struktur og sin beslutningstaking være uavhengig av infrastrukturforvaltere, innkrevingsorganer, tildelingsorganer og jernbaneforetak.
3. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om det eller de organene som er utpekt i henhold til denne artikkelen, og om dets eller deres respektive ansvarsområder. Kommisjonen og de utpekte organene skal offentliggjøre disse opplysningene på sine nettsteder.
4. Tilsynsforpliktelsene med hensyn til stasjonsforvaltere og infrastrukturforvaltere fastsatt i dette kapittelet skal ikke gjelde for Kypros og Malta så lenge det ikke er noe jernbanenett på deres respektive territorier, og med hensyn til jernbaneforetak, så lenge ingen jernbaneforetak har fått lisens av en lisensutstedende myndighet utpekt av Kypros eller Malta i samsvar med artikkel 2 nr. 1.

Artikkel 32

Tilsynsoppgaver

1. De nasjonale tilsynsorganene skal nøye overvåke overholdelsen av denne forordningen, herunder av forordning (EU) nr. 454/2011 og (EU) nr. 1300/2014 i den grad det vises til dem i denne forordningen, og skal treffe de nødvendige tiltakene for å sikre at passasjerenes rettigheter respekteres.
2. For formålet i nr. 1 skal jernbaneforetak, stasjonsforvaltere, infrastrukturforvaltere, billettutstedere og reisearrangører på anmodning gi de nasjonale tilsynsorganene relevante dokumenter og opplysninger uten unødig opphold, og i alle tilfeller innen en måned etter mottak av anmodningen. I kompliserte saker kan det nasjonale tilsynsorganet forlenge denne fristen til høyst tre måneder etter mottak av anmodningen. Når de utfører sine oppgaver, skal de nasjonale tilsynsorganene ta hensyn til opplysningene de har fått fra det organet som er utpekt i henhold til artikkel 33 til å behandle klager, dersom dette er et annet organ. De kan også treffe beslutning om tilsynstiltak basert på individuelle klager som er oversendt fra et slikt organ.
3. For hver toårsperiode skal de nasjonale tilsynsorganene senest 30. juni i det etterfølgende kalenderåret offentliggjøre rapporter med statistikk om sin aktivitet, herunder om sanksjoner som er ilagt. Disse rapportene skal offentliggjøres på nettstedet til Den europeiske unions jernbanebyrå.
4. Jernbaneforetakene skal gi sine kontaktopplysninger til det eller de nasjonale tilsynsorganene i de medlemsstatene de driver virksomhet.

Artikkel 33

Klagebehandling utført av nasjonale tilsynsorganer og andre organer

1. Uten at det berører forbrukernes rett til å søke alternativ klagebehandling i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2013/11/EU⁽¹⁵⁾, kan passasjerer etter ikke å ha nådd fram med sin klage til jernbaneforetaket eller stasjonsforvalteren i henhold til artikkel 28, inngi klage til det nasjonale tilsynsorganet eller ethvert annet organ som er utpekt i henhold til nr. 2 i denne artikkelen, innen tre måneder etter å ha mottatt informasjon om avslaget på den opprinnelige klagen. Dersom det ikke er mottatt noe svar innen tre måneder etter at den opprinnelige klagen ble framsatt, skal passasjerer ha rett til å inngi klage til det nasjonale tilsynsorganet eller ethvert annet organ som er utpekt i henhold til nr. 2. Om nødvendig skal dette organet underrette klageren om hans eller hennes rett til å klage til organer for alternativ tvisteløsning for å søke individuell klagebehandling.

⁽¹⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2013/11/EU av 21. mai 2013 om alternativ tvisteløsning i forbrukersaker og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 og direktiv 2009/22/EF (EUT L 165 av 18.6.2013, s. 63).

2. Enhver passasjer kan inngi klage på en påstått overtredelse av denne forordningen enten til det nasjonale tilsynsorganet eller til ethvert annet organ som er utpekt av en medlemsstat for dette formålet.

3. Det nasjonale tilsynsorganet eller ethvert annet organ som er utpekt i henhold til nr. 2, skal bekrefte mottak av klagen innen to uker etter at den er mottatt. Prosedyren for klagebehandling skal ta høyst tre måneder regnet fra datoen for opprettelse av klagesaken. I kompliserte saker kan nevnte organ forlenge denne fristen til seks måneder. I slike tilfeller skal det underrette passasjerene om årsaken til forlengelsen og om den tiden som forventes nødvendig for å avslutte prosedyren. Bare saker som omfatter rettergang, tillates å vare lenger enn seks måneder. Dersom dette organet også er et organ for alternativ tvisteløsning i henhold til direktiv 2013/11/EU, skal fristene i det direktivet gjelde.

Proseduren for klagebehandling skal gjøres tilgjengelig for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.

4. Klager fra passasjerer på en hendelse som involverer et jernbaneforetak, skal behandles av det nasjonale tilsynsorganet eller ethvert annet organ som er utpekt i henhold til nr. 2 av den medlemsstaten som utstedte lisens til dette foretaket.

5. Dersom en klage gjelder påståtte overtredelser fra en stasjonsforvalter eller infrastrukturforvalter, skal klagen behandles av det nasjonale tilsynsorganet eller ethvert annet organ som er utpekt i henhold til nr. 2, i den medlemsstaten på hvis territorium hendelsen inntraff.

6. Innenfor rammene av sitt samarbeid i henhold til artikkel 34 kan de nasjonale tilsynsorganene fravike nr. 4 eller 5 i denne artikkelen, eller begge, dersom dette av berettigede årsaker, særlig årsaker knyttet til språk eller bosted, er i passasjerens interesse.

Artikkel 34

Utteksling av informasjon og samarbeid over landegrensene mellom nasjonale tilsynsorganer

1. Dersom det utpekes forskjellige organer i henhold til artikkel 31 og 33, skal det etableres rapporteringsordninger for å sikre informasjonsutveksling mellom dem, i samsvar med forordning (EU) 2016/679, for å hjelpe det nasjonale tilsynsorganet med å utføre sine overvåkings- og tilsynsoppgaver, og slik at klageorganet utpekt i henhold til artikkel 33 kan innhente den informasjonen som er nødvendig for å undersøke individuelle klager.

2. Nasjonale tilsynsorganer skal utveksle informasjon om sitt arbeid og om beslutningsprinsipper og beslutningspraksis med sikte på samordning. Kommisjonen skal bistå dem i dette arbeidet.

3. I kompliserte saker, for eksempel saker med flere klager eller en rekke operatører, grensekryssende reiser eller ulykker på territoriet til en annen medlemsstat enn den som har utstedt foretakets lisens, og særlig dersom det er uklart hvilket nasjonalt tilsynsorgan som er vedkommende organ, eller dersom det vil lette eller fremskynde løsningen av klagesaken, skal nasjonale tilsynsorganer samarbeide om å utpeke et ledende organ som skal fungere som et felles kontaktpunkt for passasjerene. Alle involverte nasjonale tilsynsorganer skal samarbeide for å lette løsningen av klagesaken, herunder ved å dele informasjon, bistå med oversettelse av dokumenter og gi opplysninger om omstendighetene rundt hendelser. Passasjerene skal informeres om hvilket organ som fungerer som ledende organ.

KAPITTEL VIII

SLUTTBESTEMMELSER

*Artikkel 35***Sanksjoner**

1. Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av denne forordningen, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om disse reglene og tiltakene og omgående underrette den om eventuelle senere endringer som berører dem.
2. Innenfor rammene av samarbeidet nevnt i artikkel 34 skal det nasjonale tilsynsorganet som er vedkommende organ i henhold til artikkel 33 nr. 4 eller 5, på anmodning fra det nasjonale tilsynsorganet som behandler klagen, undersøke den overtredelsen av denne forordningen som dette organet har avdekket, og om nødvendig ilegge sanksjoner.

*Artikkel 36***Delegerte rettsakter**

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 37 om endring av denne forordningen for å

- a) tilpasse beløpet angitt i artikkel 15 nr. 2 for å ta hensyn til endringer i EUs harmoniserte konsumprisindeks eksklusive energi og ubearbeidede næringsmidler, som offentliggjort av Kommisjonen (Eurostat),
- b) endre vedlegg I for å ta hensyn til endringer i de ensartede reglene for avtalen om internasjonal transport av passasjerer og reisegods med jernbane (CIV) som angitt i tillegg A til overenskomsten om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF).

*Artikkel 37***Utøvelse av delegering**

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter som nevnt i artikkel 36 gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 6. juni 2021. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 36 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 36 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at Europaparlamentet og Rådet ble underrettet om rettsakten, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke vil gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Artikkel 38

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikkel 39

Rapport

Kommisjonen skal innen 7. juni 2026 avgi rapport til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen og resultatene av denne forordningen.

Rapporten skal bygge på den informasjonen som gis i samsvar med denne forordningen. Om nødvendig skal rapporten være vedlagt egnede forslag.

Artikkel 40

Oppheving

Forordning (EF) nr. 1371/2007 oppheves med virkning fra 7. juni 2023.

Henvisninger til den opphevede forordningen skal forstås som henvisninger til denne forordningen og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg IV.

Artikkel 41

Ikrafttredelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 7. juni 2023.

Artikkel 6 nr. 4 får imidlertid anvendelse fra 7. juni 2025.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 29. april 2021.

For Europaparlamentet

D.M. SASSOLI

President

For Rådet

A.P. ZACARIAS

Formann

*VEDLEGG I*UTDRAG AV ENSARTEDE REGLER FOR AVTALEN OM INTERNASJONAL TRANSPORT AV PASSASJERER OG REISEGODS
MED JERNBANE (CIV)

Tillegg A til Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980, endret ved protokollen om endring av
Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk av 3. juni 1999

AVDELING I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

*Artikkel 3***Definisjoner**

I disse ensartede reglene menes med

- a) «transportør» den kontraktsmessig forpliktete transportøren som passasjerer har inngått transportavtale med i henhold til disse ensartede reglene, eller en etterfølgende transportør som er ansvarlig i henhold til denne avtalen,
- b) «utførende transportør» en transportør som ikke har inngått transportavtalen med passasjerer, men som transportøren nevnt i bokstav a) helt eller delvis har overlatt jernbanetransporten til,
- c) «generelle transportvilkår» transportørens vilkår i form av generelle vilkår eller takster som har rettslig gyldighet i hver medlemsstat, og som ved inngåelse av transportavtalen er blitt en integrert del av den,
- d) «kjøretøy» en motorvogn eller en tilhenger som transporteres i forbindelse med persontransport.

AVDELING II

INNGÅELSE OG GJENNOMFØRING AV TRANSPORTAVTALEN

*Artikkel 6***Transportavtale**

- 1. Gjennom transportavtalen forplikter transportøren seg til å transportere passasjerer samt eventuelt reisegods og kjøretøyer til bestemmelsesstedet og til å utlevere reisegodset og kjøretøyene på bestemmelsesstedet.
- 2. Transportavtalen skal bekreftes ved utstedelse av en eller flere billetter til passasjerer. Imidlertid, uten at det berører artikkel 9, skal verken fravær av, feil ved eller tap av billett påvirke eksistensen eller gyldigheten av avtalen, som forblir underlagt disse ensartede reglene.
- 3. Billetten skal inntil det motsatte er bevist, være en bekreftelse på inngåelsen av og innholdet i transportavtalen.

*Artikkel 7***Billett**

- 1. De generelle transportvilkårene skal fastsette billettens form og innhold samt det språket og de skrifttypene som skal brukes når de trykkes og fylles ut.
- 2. Minst følgende skal stå på billetten:
 - a) Transportøren eller transportørene.
 - b) Opplysning om at transporten er underlagt disse ensartede reglene uten hensyn til eventuelle klausuler om det motsatte; dette kan angis med forkortelsen CIV.
 - c) Enhver annen angivelse som er nødvendig for å bekrefte inngåelsen av og innholdet i transportavtalen, og som gjør det mulig for passasjerer å hevde sine rettigheter i henhold til denne avtalen.
- 3. Passasjerer skal ved mottak av billetten forvisse seg om at den er utferdiget i samsvar med passasjerens anvisninger.

4. Billetten skal kunne overdras dersom den ikke er utstedt til en navngitt person, og dersom reisen ikke er påbegynt.
5. Billetten kan opprettes i form av elektronisk registrering av data, som kan gjøres om til leselige skrifttegn. Framgangsmåtene som brukes for å registrere og behandle data, skal være funksjonelt likeverdige, særlig når det gjelder beviskraften av disse dataene.

Artikkel 8

Betaling og refusjon av transportavgiften

1. Med mindre annet er avtalt mellom passasjerer og transportøren, skal transportavgiften betales på forhånd.
2. De generelle transportvilkårene skal fastsette under hvilke vilkår transportavgiften skal refunderes.

Artikkel 9

Rett til transport. Tap av retten til transport

1. Passasjerer skal ha en gyldig billett fra reisen påbegynnes, og skal vise den fram ved billettkontroll. De generelle transportvilkårene kan fastsette
 - a) at en passasjer som ikke kan framvise gyldig billett, må betale en tilleggsavgift til transportavgiften,
 - b) at en passasjer som nekter å betale transportavgiften eller tilleggsavgiften straks, kan pålegges å avbryte reisen,
 - c) om og under hvilke vilkår tilleggsavgiften skal refunderes.
2. De generelle transportvilkårene kan fastsette at passasjerer som
 - a) utgjør en fare for togtrafikkens sikkerhet og funksjon eller for andre passasjerers sikkerhet,
 - b) forstyrrer andre passasjerer på en uakseptabel måte,
 skal miste retten til transport eller pålegges å avbryte reisen, og at slike personer verken skal ha rett til å få refundert transportavgiften eller en eventuell avgift som de har betalt for transport av innskrevet reisegods.

Artikkel 10

Overholdelse av administrative formaliteter

Passasjerer skal overholde de formalitetene som tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter krever.

Artikkel 11

Innstilte og forsinkede tog. Tapt korrespondanse

Transportøren skal om nødvendig bekrefte på billetten at toget er innstilt eller at korrespondansen er tapt.

AVDELING III

TRANSPORT AV HÅNDBAGASJE, DYR, INNSKREVET REISEGODS OG KJØRETØYER

KAPITTEL I

Felles bestemmelser

Artikkel 12

Gjenstander og dyr som kan tas med

1. Passasjerer kan ta med seg gjenstander som er lette å bære (håndbagasje) samt levende dyr i samsvar med de generelle transportvilkårene. Passasjerer kan også ta med seg uhåndterlige gjenstander i samsvar med de særlige bestemmelsene i de generelle transportvilkårene. Gjenstander og dyr som kan sjenere eller forstyrre passasjerer eller forårsake skade, skal ikke tas med som håndbagasje.
2. Passasjerer kan sende gjenstander og dyr som innskrevet reisegods i samsvar med de generelle transportvilkårene.

3. Transportøren kan tillate transport av kjøretøyer i forbindelse med transport av passasjerer i samsvar med særlige bestemmelser i de generelle transportvilkårene.
4. Transport av farlig gods som håndbagasje, innskrevet reisegods samt i eller på kjøretøyer som i samsvar med denne avdelingen transporteres med jernbane, skal være i samsvar med reglementet for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID).

Artikkel 13

Undersøkelse

1. Dersom det er god grunn til å mistenke at transportvilkårene ikke er oppfylt, skal transportøren ha rett til å undersøke om gjenstandene (håndbagasje, innskrevet reisegods, kjøretøyer og deres last) og dyrene som transporteres, oppfyller transportvilkårene, med mindre lover og bestemmelser i den staten der undersøkelsen skal gjennomføres, forbyr slike undersøkelser. Passasjerer skal oppfordres til å være til stede under undersøkelsen. Dersom vedkommende ikke innfinner seg eller ikke kan nå, skal transportøren tilkalle to uavhengige vitner.
2. Dersom det konstateres at transportvilkårene ikke er oppfylt, kan transportøren kreve at passasjerer betaler kostnadene for undersøkelsen.

Artikkel 14

Overholdelse av administrative formaliteter

Passasjerer skal overholde de formalitetene som tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter krever, når vedkommende medbringer gjenstander (håndbagasje, innskrevet reisegods, kjøretøyer og deres last) eller dyr på reisen. Passasjerer skal være til stede under undersøkelsen av disse gjenstandene med mindre det gis unntak i henhold til lover og bestemmelser i den enkelte medlemsstaten.

KAPITTEL II

Håndbagasje og dyr

Artikkel 15

Tilsyn

Det påhviler passasjerer å føre tilsyn med den håndbagasjen og de dyrene som vedkommende har med seg.

KAPITTEL III

Innskrevet reisegods

Artikkel 16

Forsendelse av innskrevet reisegods

1. Avtaleforpliktelsene i forbindelse med transport av innskrevet reisegods skal bekreftes ved utlevering av et reisegodsbevis til passasjerer.
2. Imidlertid, uten at det berører artikkel 22, skal verken fravær av, feil ved eller tap av reisegodsbevis påvirke eksistensen eller gyldigheten av avtalene, som forblir underlagt disse ensartede reglene.
3. Reisegodsbeviset skal inntil det motsatte er bevist, være en bekreftelse på innskrivingen av reisegodset og vilkårene for transporten av det.
4. Inntil det motsatte er bevist, skal det antas at det innskrevne reisegodset var i god ytre stand da transportøren overtok det, og at antall kolli og deres vekt stemmer med opplysningene på reisegodsbeviset.

Artikkel 17

Reisegodsbevis

1. De generelle transportvilkårene skal fastsette reisegodsbevisets form og innhold samt det språket og de skrifttypene som skal brukes når det trykkes og fylles ut. Artikkel 7 nr. 5 gjelder tilsvarende med nødvendige endringer.

2. Minst følgende skal stå på reisegodsbeviset:

- a) Transportøren eller transportørene.
 - b) Opplysning om at transporten er underlagt disse ensartede reglene uten hensyn til eventuelle klausuler om det motsatte; dette kan angis med forkortelsen CIV.
 - c) Enhver annen angivelse som er nødvendig for å bekrefte de avtalemessige forpliktelsene i forbindelse med forsendelse av reisegods, og som gjør det mulig for passasjerens å hevde sine rettigheter i henhold til transportavtalen.
3. Passasjerens skal ved mottak av reisegodsbeviset forvise seg om at det er utferdiget i samsvar med passasjerens anvisninger.

Artikkel 18

Innskriving og transport

1. Med mindre annet er fastsatt i de generelle transportvilkårene, skal reisegods bare innskrives mot framvisning av en billett som gjelder minst fram til reisegodsets bestemmelsessted. For øvrig skal innskrivingen av reisegods utføres i samsvar med gjeldende bestemmelser på avsenderstedet.
2. Når de generelle transportvilkårene fastsetter at reisegods kan tas imot for forsendelse uten framvisning av billett, skal de bestemmelsene i disse ensartede reglene som gjelder passasjerens rettigheter og forpliktelser med hensyn til innskrevet reisegods, også gjelde for avsenderen av reisegods.
3. Transportøren kan sende det innskrevne reisegodset med et annet tog eller et annet transportmiddel og via en annen reiserute enn passasjerens benytter.

Artikkel 19

Betaling av transportavgift for innskrevet reisegods

Med mindre annet er avtalt mellom passasjerens og transportøren, skal transportavgiften for det innskrevne reisegodset betales ved innskriving.

Artikkel 20

Merking av innskrevet reisegods

Passasjerens skal på et lett synlig sted på hvert kolli av det innskrevne reisegodset angi følgende på en tilstrekkelig holdbar og leselig måte:

- a) Sitt navn og sin adresse.
- b) Bestemmelsesstedet.

Artikkel 21

Råderett over innskrevet reisegods

1. Dersom omstendighetene tillater det, og det ikke strider mot de bestemmelsene som er fastsatt av tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter, kan passasjerens be om å få tilbakelevert sitt reisegods på avsenderstedet mot å levere fra seg reisegodsbeviset og, dersom det kreves i de generelle transportvilkårene, mot framvisning av billetten.
2. De generelle transportvilkårene kan inneholde andre bestemmelser som gjelder råderett over innskrevet reisegods, særlig endringer av bestemmelsesstedet og eventuelle kostnader for passasjerens.

Artikkel 22

Utlevering

1. Innskrevet reisegods skal utleveres mot avlevering av reisegodsbeviset og mot betaling av eventuelle kostnader forbundet med forsendelsen.

Transportøren skal ha rett til, men ikke være forpliktet til, å undersøke om innehaveren av reisegodsbeviset har rett til å få utlevert reisegodset.

2. Det skal være sidestilt med utlevering til innehaveren av reisegodsbeviset dersom, i samsvar med gjeldende bestemmelser på bestemmelsesstedet,
 - a) reisegodset er overlevert til toll- eller skattemyndighetene i deres ekspedisjonslokaler eller på deres tollagre, når transportøren ikke fører tilsyn med disse,
 - b) levende dyr er overlevert til tredjepart.
3. Innehaveren av reisegodsbeviset kan kreve at reisegodset utleveres på bestemmelsesstedet så snart den avtalte tiden og eventuelt den tiden som tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter trenger til behandling, er utløpt.
4. Dersom reisegodsbeviset ikke avleveres, skal transportøren bare være forpliktet til å utlevere reisegodset til den personen som kan godtgjøre sin rett; dersom det beviset som legges fram, er utilstrekkelig, kan transportøren kreve at det stilles kaution.
5. Reisegodset skal utleveres på det bestemmelsesstedet som er angitt ved innskrivingen.
6. Innehaveren av et reisegodsbevis som ikke har fått utlevert sitt reisegods, kan kreve at reisegodsbeviset påtegnes datoen og klokkeslettet da vedkommende krevde utlevering i samsvar med nr. 3.
7. Rettighetshaveren kan nekte å motta reisegodset dersom transportøren ikke etterkommer vedkommendes anmodning om å undersøke det innskrevne reisegodset for å fastslå om en påstått skade foreligger.
8. For øvrig skal utlevering av reisegods utføres i samsvar med gjeldende bestemmelser på bestemmelsesstedet.

KAPITTEL IV

Kjøretøyer

Artikkel 23

Transportvilkår

De særlige bestemmelsene om transport av kjøretøyer, som inngår i de generelle transportvilkårene, skal særlig fastsette vilkårene for mottak for transport, innskriving, lasting og transport, lossing og utlevering samt passasjerens forpliktelser.

Artikkel 24

Transportdokument

1. Avtaleforpliktelsene i forbindelse med transport av kjøretøyer skal bekreftes ved utlevering av et transportdokument til passasjereren. Transportdokumentet kan være en del av passasjerens billett.
2. De særlige bestemmelsene om transport av kjøretøyer, som inngår i de generelle transportvilkårene, skal fastsette transportdokumentets form og innhold samt det språket og de skrifttypene som skal brukes når det trykkes og fylles ut. Artikkel 7 nr. 5 gjelder tilsvarende med nødvendige endringer.
3. Minst følgende skal stå på transportdokumentet:
 - a) Transportøren eller transportørene.
 - b) Opplysning om at transporten er underlagt disse ensartede reglene uten hensyn til eventuelle klausuler om det motsatte; dette kan angis med forkortelsen CIV.
 - c) Enhver annen angivelse som er nødvendig for å bekrefte de avtalemessige forpliktelsene i forbindelse med transport av kjøretøyer, og som gjør det mulig for passasjereren å hevde sine rettigheter i henhold til transportavtalen.
4. Passasjereren skal ved mottak av transportdokumentet forvise seg om at det er utferdiget i samsvar med passasjerens anvisninger.

Artikkel 25

Gjeldende lovgivning

Med forbehold for bestemmelsene i dette kapitlet, får bestemmelsene i kapittel III om transport av reisegods anvendelse på kjøretøyer.

AVDELING IV

TRANSPORTØRENS ANSVAR

KAPITTEL I

Erstatningsansvar i tilfelle passasjerer dør eller skades

Artikkel 26

Ansvarsgrunnlag

1. Transportøren skal være ansvarlig for tap eller skade som oppstår som følge av at en passasjer dør eller påføres personskade eller annen fysisk eller psykisk skade forårsaket av en ulykke i forbindelse med jernbanedriften, og som inntreffer mens passasjerer oppholder seg om bord på eller stiger på eller av et jernbanekjøretøy, uansett hvilken jernbaneinfrastruktur som benyttes.
2. Transportøren fritas for dette ansvaret
 - a) dersom ulykken skyldes omstendigheter som ikke kan knyttes til jernbanedriften, og som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomheten som forholdene krevde, ikke har kunnet unngå, og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge,
 - b) i den grad ulykken skyldes feil fra passasjerens side,
 - c) dersom ulykken skyldes tredjeparts opptreden som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomheten som forholdene krevde, ikke kunne unngå, og hvis følger transportøren ikke kunne avverge; et annet jernbaneforetak som bruker samme jernbaneinfrastruktur, skal ikke regnes som en tredjepart; regressretten skal ikke påvirkes.
3. Dersom ulykken skyldes tredjeparts opptreden, og dersom transportøren til tross for dette ikke helt kan fritas for sitt ansvar i samsvar med nr. 2 bokstav c), skal transportøren bære ansvaret for hele skaden innenfor de fastsatte grensene i disse ensartede reglene, men uten at det berører eventuell regressrett som transportøren har overfor tredjepart.
4. Disse ensartede reglene skal ikke berøre ansvar som kan påhvile transportøren i tilfeller som ikke er omtalt i nr. 1.
5. Dersom en transport som omfattes av en enkelt transportavtale, utføres av flere transportører etter hverandre, skal den transportøren som i henhold til transportavtalen er pålagt å utføre den delen av transporten der ulykken skjedde, være ansvarlig dersom passasjerer dør eller påføres personskade. Dersom denne transporten ikke er utført av transportøren, men av en utførende transportør, skal de to transportørene være solidarisk ansvarlige i samsvar med disse ensartede reglene.

Artikkel 27

Skadeserstatning ved dødsfall

1. Dersom en passasjer dør, skal skadeserstatningen omfatte
 - a) nødvendige kostnader i forbindelse med dødsfallet, særlig kostnader til transport av den avdøde og til begravelsen,
 - b) dersom døden ikke inntreffer umiddelbart, den skadeserstatningen som er fastsatt i artikkel 28.
2. Dersom avdøde hadde eller ville hatt en lovmessig forsørgerplikt overfor personer som ved dødsfallet mister sin forsørger, skal det også ytes erstatning for dette tapet. Når det gjelder erstatningskrav fra personer som den avdøde, uten å være rettslig forpliktet, hadde påtatt seg å forsørge, får nasjonal rett anvendelse.

Artikkel 28

Skadeserstatning ved personskade

Dersom passasjerer påføres personskade eller annen fysisk eller psykisk skade, skal skadeserstatningen omfatte

- a) nødvendige kostnader, særlig til behandling og transport,
- b) erstatning for økonomisk tap på grunn av hel eller delvis arbeidsudyktighet eller økte behov.

Artikkel 29

Erstatning for annen personskade

Det skal avgjøres etter nasjonal rett om og i hvilket omfang transportøren må betale skadeserstatning for andre personskader enn dem som er omfattet av artikkel 27 og 28.

Artikkel 30

Skadeserstatningens form og størrelse ved dødsfall eller personskade

1. Skadeserstatningen nevnt i artikkel 27 nr. 2 og artikkel 28 bokstav b) skal utbetales som et engangsbeløp. Erstatningen skal imidlertid utbetales som livrente dersom nasjonal rett tillater det og den skadede passasjerer eller personer som er erstatningsberettiget i henhold til artikkel 27 nr. 2, krever det.
2. Størrelsen på skadeserstatningen som skal utbetales i henhold til nr. 1, skal fastsettes i henhold til nasjonal rett. Ved anvendelse av disse ensartede reglene skal imidlertid et engangsbeløp, eller en livrente som tilsvarer dette beløpet, fastsettes til høyst 175 000 regneenheter per passasjer, dersom det er fastsatt et lavere maksimumsbeløp i nasjonal rett.

Artikkel 31

Andre transportmidler

1. Med forbehold for nr. 2 får bestemmelsene om transportørens ansvar ved passasjerers dødsfall eller personskade ikke anvendelse på tap eller skade som oppstår under transport som i samsvar med transportavtalen ikke utgjorde transport med jernbane.
2. Dersom jernbanekjøretøyer transporteres med ferge, får imidlertid bestemmelsene om ansvar ved passasjerers dødsfall eller personskade anvendelse på tap eller skade nevnt i artikkel 26 nr. 1 og artikkel 33 nr. 1 som skyldes en ulykke i forbindelse med jernbanedriften, og som inntreffer mens passasjerer oppholder seg om bord på eller stiger på eller av nevnte kjøretøyer.
3. Når det er midlertidig stans i jernbanedriften på grunn av ekstraordinære omstendigheter og passasjerer blir transportert med et annet transportmiddel, skal transportøren være ansvarlig i henhold til disse ensartede reglene.

KAPITTEL II

Ansvar ved manglende overholdelse av ruteplan

Artikkel 32

Ansvar ved innstillinger, forsinkelser eller tapt korrespondanse

1. Transportøren er ansvarlig for tap eller skade som påføres passasjerer som følge av innstillinger, forsinkelser eller tapt korrespondanse som medfører at reisen ikke kan fortsette samme dag, eller at det ikke er rimelig å kreve at den fortsetter samme dag på grunn av de gitte omstendighetene. Skadeserstatningen skal dekke rimelige kostnader til innkvartering samt rimelige kostnader for å underrette personer som venter på passasjerer.
2. Transportøren skal fritas for dette ansvaret når innstillingen, forsinkelsen eller den tapte korrespondanse har en av følgende årsaker:
 - a) Omstendigheter som ikke kan knyttes til jernbanedriften, og som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomheten som forholdene krevde, ikke har kunnet unngå, og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge.

- b) Feil fra passasjerens side.
 - c) Tredjeparts opptreden som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomheten som forholdene krevde, ikke kunne unngå, og hvis følger vedkommende ikke kunne avverge; et annet jernbaneforetak som bruker samme jernbaneinfrastruktur, skal ikke regnes som en tredjepart; regressretten skal ikke påvirkes.
3. Det skal avgjøres etter nasjonal rett om og i hvilket omfang transportøren må betale skadeserstatning for annen skade enn den som er omfattet av nr. 1. Denne bestemmelsen berører ikke artikkel 44.

KAPITTEL III

Ansvar for håndbagasje, dyr, innskrevet reisegods og kjøretøyer

Avsnitt 1

Håndbagasje og dyr

Artikkel 33

Erstatningsansvar

1. Ved passasjerers dødsfall eller personskade er transportøren også ansvarlig for tap eller skade som følge av helt eller delvis tap av eller skade på gjenstander som passasjerer hadde på seg eller hadde med seg som håndbagasje; dette gjelder også for dyr som passasjerer hadde med seg. Artikkel 26 gjelder tilsvarende med nødvendige endringer.
2. For øvrig er ikke transportøren ansvarlig for helt eller delvis tap av eller skade på gjenstander, håndbagasje eller dyr som det i samsvar med artikkel 15 er passasjerer som har ansvar for å føre tilsyn med, med mindre tapet eller skaden skyldes feil fra transportørens side. De andre artiklene i avdeling IV, unntatt artikkel 51, og avdeling VI får ikke anvendelse i dette tilfellet.

Artikkel 34

Begrensning av skadeserstatning ved tap av eller skade på gjenstander

Når transportøren er ansvarlig i henhold til artikkel 33 nr. 1, skal denne betale erstatning opp til et beløp på 1 400 regneenheter per passasjer.

Artikkel 35

Ansvarsfritak

Transportøren er ikke ansvarlig overfor passasjerer for tap eller skade som skyldes at passasjerer ikke overholder de formalitetene som tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter krever.

Avsnitt 2

Innskrevet reisegods

Artikkel 36

Ansvarsgrunnlag

1. Transportøren er ansvarlig for tap eller skade som skyldes helt eller delvis tap av eller skade på innskrevet reisegods, fra det tidspunktet transportøren overtar reisegodset, til det tidspunktet det utleveres, samt for tap eller skade som skyldes forsinket utlevering.
2. Transportøren skal fritas for dette ansvaret i den grad tapet, skaden eller forsinkelsen i utleveringen skyldes feil fra passasjerens side, en anvisning fra passasjerer som ikke er foranlediget av feil fra transportørens side, en mangel ved selve reisegodset eller forhold som transportøren ikke har kunnet unngå, og hvis følger transportøren ikke har kunnet avverge.
3. Transportøren skal fritas for dette ansvaret i den grad tapet eller skaden skyldes særskilte risikoer som er knyttet til ett eller flere av følgende forhold:
 - a) Manglende eller mangelfull emballasje.
 - b) Reisegodsets særskilte beskaftenhet.
 - c) At gjenstander som er utelukket fra transport, er innlevert som reisegods.

Artikkel 37

Bevisbyrde

1. Det påhviler transportøren å bevise at tapet, skaden eller forsinkelsen i utleveringen kan tilskrives en av årsakene angitt i artikkel 36 nr. 2.
2. Dersom transportøren godtgjør at tapet eller skaden, tatt i betraktning omstendighetene i det aktuelle tilfellet, kan skyldes en eller flere av de særskilte risikoene nevnt i artikkel 36 nr. 3, skal det antas at dette er tilfellet. Rettighetshaveren skal likevel ha rett til å bevise at tapet eller skaden verken helt eller delvis er forårsaket av en av disse risikoene.

Artikkel 38

Flere transportører

Dersom en transport som omfattes av en og samme transportavtale, utføres av flere transportører etter hverandre, blir hver transportør ved å motta reisegodset med reisegodsbeviset eller kjøretøyet med transportdokumentet, part i avtalen når det gjelder transport av reisegodset eller kjøretøyet, i samsvar med vilkårene på reisegodsbeviset eller transportdokumentet, og skal påta seg de forpliktelsene som følger av dette. I et slikt tilfelle skal hver transportør være ansvarlig for transporten hele veien til utleveringen.

Artikkel 39

Utførende transportør

1. Når transportøren helt eller delvis har overdratt ansvaret for transporten til en utførende transportør, enten dette skjer i henhold til en rettighet som følger av transportavtalen eller ikke, skal transportøren likevel være ansvarlig for hele transporten.
2. Alle bestemmelsene om transportørens ansvar i disse ensartede reglene får anvendelse også på den utførende transportøren med hensyn til den transporten som denne utfører. Artikkel 48 og 52 får anvendelse dersom det reises søksmål mot de ansatte hos den utførende transportøren eller mot andre personer som bistår denne med å utføre transporten.
3. Enhver særavtale der transportøren påtar seg forpliktelser som ikke er pålagt i henhold til disse ensartede reglene, eller avstår fra rettigheter som følger av disse ensartede reglene, har ingen gyldighet overfor en utførende transportør som ikke uttrykkelig og skriftlig har godtatt den. Uansett om den utførende transportøren har godtatt en slik særavtaleden eller ikke, er transportøren likevel bundet av forpliktelsene eller avståelsene som følger av den.
4. Når og i den grad både transportøren og den utførende transportøren er ansvarlige, skal de ha solidaransvar.
5. Det samlede erstatningsbeløpet som skal utbetales av transportøren, den utførende transportøren og deres ansatte eller andre personer som bistår dem med å utføre transporten, skal ikke overstige grensene fastsatt i disse ensartede reglene.
6. Denne artikkelen berører ikke retten til regress som kan foreligge mellom transportøren og den utførende transportøren.

Artikkel 40

Formodning om tap

1. Rettighetshaveren kan, uten å måtte framlegge ytterligere bevis, anse et kolli av reisegods som tapt dersom det ikke er blitt utlevert eller stilt til rådighet for vedkommende innen 14 dager fra det ble begjært utlevert i samsvar med artikkel 22 nr. 3.
2. Dersom et kolli av reisegods som har vært ansett som tapt, kommer til rette innen ett år fra det ble begjært utlevert, skal transportøren underrette rettighetshaveren dersom dennes adresse er kjent eller kan framskaffes.

3. Rettighetshaveren kan begjære kolliet av reisegodset utlevert innen 30 dager etter å ha mottatt underretning som nevnt i nr. 2. I så fall skal vedkommende betale kostnadene for å transportere kolliet fra avsenderstedet til det stedet utleveringen skal finne sted, og refundere den mottatte erstatningen med fradrag for eventuelle kostnader som var inkludert i den. Vedkommende skal likevel beholde retten til å kreve erstatning for forsinket utlevering i henhold til artikkel 43.

4. Dersom kolliet som er kommet til rette, ikke er begjært utlevert innen fristen fastsatt i nr. 3, eller dersom kolliet kommer til rette mer enn et år etter at det ble begjært utlevert, skal transportøren ha råderett over det i samsvar med de lovene og forskriftene som gjelder på det stedet der kolliet befinner seg.

Artikkel 41

Erstatning ved tap

1. Ved helt eller delvis tap av innskrevet reisegods er transportøren pliktig til å betale følgende og ingen annen skadeserstatning:

- a) Dersom tapets eller skadens størrelse er påvist, en erstatning som tilsvarende denne, men som ikke overstiger 80 regneenheter per kilogram manglende bruttovekt eller 1 200 regneenheter per kolli reisegods.
- b) Dersom tapets eller skadens størrelse ikke er påvist, en fast erstatning på 20 regneenheter per kilogram manglende bruttovekt eller 300 regneenheter per kolli reisegods.

Hvorvidt det skal utbetales erstatning per manglende kilogram eller per kolli, skal fastsettes i de generelle transportvilkårene.

2. Transportøren skal i tillegg refundere transportavgiften for reisegodset og andre beløp som er betalt i forbindelse med transporten av det tapte kolliet, samt toll og særavgifter som allerede er betalt.

Artikkel 42

Erstatning ved skade

1. Ved skade på innskrevet reisegods skal transportøren betale erstatning tilsvarende forringelsen av reisegodsets verdi, men ingen ytterligere skadeserstatning.

2. Erstatningen skal ikke overstige følgende:

- a) Dersom alt reisegodset er forringet i verdi som følge av skaden, det beløpet som skulle ha blitt utbetalt ved fullstendig tap.
- b) Dersom bare en del av reisegodset er forringet i verdi som følge av skaden, det beløpet som skulle ha blitt utbetalt dersom den delen var gått tapt.

Artikkel 43

Erstatning ved forsinket utlevering

1. Ved forsinket utlevering av innskrevet reisegods skal transportøren for hver påbegynt 24-timersperiode regnet fra det tidspunktet da reisegodset ble begjært utlevert, men høyst for 14 dager, betale følgende:

- a) Dersom rettighetshaveren påviser at det er oppstått et tap eller en skade ved forsinkelsen, en erstatning som tilsvarende tapets eller skadens størrelse, men som ikke overstiger 0,80 regneenheter per kilogram bruttovekt eller 14 regneenheter per kolli av det for sent utleverte reisegodset.
- b) Dersom rettighetshaveren ikke påviser at det er oppstått et tap eller en skade ved forsinkelsen, en fast erstatning på 0,14 regneenheter per kilogram bruttovekt eller 2,80 regneenheter per kolli av det for sent utleverte reisegodset.

Hvorvidt det skal utbetales erstatning per manglende kilogram eller per kolli, skal fastsettes i de generelle transportvilkårene.

2. Ved fullstendig tap av reisegods skal det ikke utbetales erstatning som fastsatt i nr. 1 i tillegg til den erstatningen som er fastsatt i artikkel 41.

3. Ved delvis tap av reisegods skal det utbetales erstatning som fastsatt i nr. 1 for den delen av reisegodset som ikke er gått tapt.
4. Ved skade på reisegods som ikke skyldes forsinket utlevering, skal det eventuelt utbetales erstatning som fastsatt i nr. 1 i tillegg til den erstatningen som er fastsatt i artikkel 42.
5. Den samlede erstatningen i henhold til nr. 1 og artikkel 41 og 42 skal ikke i noe tilfelle overstige den erstatningen som skulle ha blitt utbetalt dersom alt reisegodset var gått tapt.

Avsnitt 3

Kjøretøyer

Artikkel 44

Erstatning ved forsinkelse

1. Dersom lastingen av et kjøretøy blir forsinket på grunn av en omstendighet som kan tilskrives transportøren, eller dersom leveringen av et kjøretøy blir forsinket, skal transportøren, når rettighetshaveren beviser at det dermed er oppstått tap eller skade, betale en erstatning som ikke kan være større enn transportavgiften.
2. Dersom det på grunn av en omstendighet som kan tilskrives transportøren, oppstår en forsinkelse ved lastingen, og rettighetshaveren som følge av dette velger å ikke gjennomføre transportavtalen, skal vedkommende få refundert transportavgiften. I tillegg kan rettighetshaveren kreve en erstatning som ikke kan være større enn transportavgiften, dersom vedkommende kan bevise at det er oppstått tap eller skade som følge av forsinkelsen.

Artikkel 45

Erstatning ved tap

Ved helt eller delvis tap av et kjøretøy skal den erstatningen som skal utbetales til rettighetshaveren for tapet eller skaden som påvises, beregnes ut fra kjøretøyets bruksverdi. Den skal ikke overstige 8 000 regneenheter. En tilhenger med eller uten last skal regnes som et selvstendig kjøretøy.

Artikkel 46

Erstatning i forbindelse med andre gjenstander

1. Med hensyn til gjenstander som er etterlatt i kjøretøyet eller befinner seg i bokser (f.eks. bagasje- eller skibokser) som er festet til kjøretøyet, er transportøren ansvarlig bare for tap eller skade som skyldes feil fra transportørens side. Den samlede erstatningen skal ikke overstige 1 400 regneenheter.
2. Når det gjelder gjenstander som er festet på utsiden av kjøretøyet, herunder boksene nevnt i nr. 1, er transportøren ansvarlig bare dersom det kan bevises at tapet eller skaden skyldes en handling eller unnlatelse fra transportørens side som er begått enten med forsett om å forårsake slikt tap eller slik skade eller uaktsomt og vel vitende om at tapet eller skaden sannsynligvis ville oppstå.

Artikkel 47

Gjeldende rett

Med forbehold for bestemmelsene i dette avsnittet får bestemmelsene i avsnitt 2 om erstatning for reisegods anvendelse på kjøretøyer.

KAPITTEL IV

Felles bestemmelser

Artikkel 48

Bortfall av rett til å påberope seg begrensning av ansvar

Begrensning av ansvar som fastsatt i disse ensartede reglene samt de bestemmelsene i nasjonal rett som begrenser erstatningen til et fastsatt beløp, får ikke anvendelse dersom det kan bevises at tapet eller skaden skyldes en handling eller unnlatelse fra

transportørens side som er begått enten med forsett om å forårsake slikt tap eller slik skade eller uaktsomt og vel vitende om at tapet eller skaden sannsynligvis ville oppstå.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

Artikkel 49

Omregning og renter

1. Når beregningen av erstatningen innebærer omregning av beløp i utenlandsk valuta, skal omregningen gjøres etter gjeldende valutakurs på den dagen og det stedet erstatningen utbetales.
2. Rettighetshaveren kan kreve renter av erstatningen på fem prosent per år fra og med den dagen kravet ble framsatt i henhold til artikkel 55, eller, dersom det ikke er framsatt noe krav, fra og med den dagen det ble reist søksmål.
3. For erstatning i henhold til artikkel 27 og 28 skal imidlertid rentene løpe først fra den dagen hendelsene som er lagt til grunn for beregning av erstatningsbeløpet, oppsto, dersom denne dagen er senere enn den dagen kravet ble framsatt eller søksmål ble reist.
4. For reisegods skal det betales renter bare dersom erstatningsbeløpet overstiger 16 regneenheter per reisegodsbevis.
5. Med hensyn til reisegods skal det dersom rettighetshaveren ikke innen en rimelig frist framlegger for transportøren de underlagsdokumentene som er nødvendige for å sluttbehandle kravet, ikke påløpe renter fra fristen utløper, til disse dokumentene er avlevert.

Artikkel 50

Ansvar ved atomulykke

Transportøren skal fritas for det ansvaret som påhviler denne i henhold til disse ensartede reglene, for tap eller skade som er forårsaket av en atomulykke, når den driftsansvarlige for atomanlegget eller en annen person som er stedfortreder for denne, er ansvarlig for tapet eller skaden i henhold til en stats lover og bestemmelser om ansvar på atomenergiområdet.

Artikkel 51

Personer som transportøren er ansvarlig for

Transportøren er ansvarlig for sine ansatte og andre personer som bistår denne med å utføre transporten, når disse ansatte og disse andre personene utfører sine arbeidsoppgaver. Forvalterne av den jernbaneinfrastrukturen som transporten utføres på, skal anses som personer som bistår transportøren med å utføre transporten.

Artikkel 52

Andre klagemuligheter

1. I alle tilfeller der disse ensartede reglene får anvendelse, kan et erstatningskrav mot transportøren, uansett grunnlag, bare gjøres gjeldende i henhold til de vilkårene og begrensningene som er fastsatt i disse ensartede reglene.
2. Det samme gjelder krav mot de ansatte og de andre personene som transportøren er ansvarlig for i henhold til artikkel 51.

AVDELING V

PASSASJERENS ANSVAR

Artikkel 53

Særlige prinsipper for ansvar

Passasjerer er ansvarlig overfor transportøren for ethvert tap eller enhver skade

- a) som skyldes at han eller hun ikke overholder sine forpliktelser i henhold til

1. artikkel 10, 14 og 20,

2. de særlige bestemmelsene om transport av kjøretøyer som inngår i de generelle transportvilkårene, eller
 3. reglementet for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID), eller
- b) som er forårsaket av gjenstander eller dyr som passasjerer har med seg,

med mindre passasjerer beviser at tapet eller skaden er forårsaket av omstendigheter som vedkommende ikke kunne unngå, og med følger som vedkommende ikke kunne avverge, til tross for at vedkommende utviste den aktsomheten som kreves av en ansvarsbevisst passasjer. Denne bestemmelsen berører ikke transportørens ansvar i henhold til artikkel 26 og artikkel 33 nr. 1.

AVDELING VI

UTØVELSE AV RETTIGHETER

Artikkel 54

Konstatering av delvis tap eller skade

1. Når transportøren oppdager eller antar, eller rettighetshaveren hevder, at en gjenstand som skulle transporteres av transportøren (reisegods, kjøretøyer), er gått helt eller delvis tapt eller er skadet, skal transportøren umiddelbart og om mulig i nærvær av rettighetshaveren utferdige en rapport som, alt etter skadens art, angir gjenstandens tilstand og så nøyte som mulig angir tapets eller skadens omfang og årsak og tidspunktet den oppsto.
2. En kopi av denne rapporten skal utleveres kostnadsfritt til rettighetshaveren.
3. Dersom rettighetshaveren ikke godtar opplysningene i rapporten, kan vedkommende kreve at reisegodsets eller kjøretøyet tilstand samt tapets eller skadens årsak og omfang fastslås av en sakkyndig som partene i transportavtalen eller en domstol utpeker. Prosedyren skal gjennomføres i samsvar med lovene og forskriftene i den staten der konstateringen finner sted.

Artikkel 55

Erstatningskrav

1. Erstatningskrav som gjelder transportørens ansvar ved passasjerers dødsfall eller personskade, skal inngis skriftlig til den transportøren som det kan reises søksmål mot. Dersom en transport omfattes av en enkelt transportavtale og utføres av flere transportører etter hverandre, kan kravene også reises mot den første eller siste transportøren samt mot den transportøren som har sitt hovedforetak eller har den filialen eller virksomheten som inngikk transportavtalen, i den staten der passasjerer har bopel eller fast opphold.
2. Andre erstatningskrav som gjelder transportavtalen, skal inngis skriftlig til den transportøren som er angitt i artikkel 56 nr. 2 og 3.
3. Dokumenter som rettighetshaveren finner det hensiktsmessig å vedlegge sitt erstatningskrav, skal inngis enten i original eller som kopier som skal være behørig attestert dersom transportøren krever det. Når kravet er oppgjort, kan transportøren kreve å få utlevert billetten, reisegodsbeviset og transportdokumentet.

Artikkel 56

Transportører som det kan reises søksmål mot

1. Erstatningssøksmål på grunnlag av transportørens ansvar ved passasjerers dødsfall eller personskade kan bare reises mot en transportør som er ansvarlig i henhold til artikkel 26 nr. 5.
2. Med forbehold for nr. 4 kan andre søksmål som reises av passasjerer på grunnlag av transportavtalen, bare reises mot den første eller den siste transportøren eller mot den transportøren som utførte den delen av transporten der den hendelsen som er årsaken til at det reises søksmål, fant sted.
3. Med hensyn til transport som utføres av flere transportører etter hverandre, kan det reises søksmål i samsvar med nr. 2 mot den transportøren som skal utlevere reisegodset eller kjøretøyet, når denne etter eget samtykke er angitt på reisegodsbeviset eller i transportdokumentet, selv om denne ikke har mottatt reisegodset eller kjøretøyet.
4. Et søksmål om tilbakebetaling av et beløp som er betalt i henhold til transportavtalen, kan reises mot den transportøren som har innkrevd dette beløpet, eller mot den transportøren på hvis vegne det ble innkrevd.

5. Det kan reises søksmål mot en annen transportør enn dem som er angitt i nr. 2 og 4, når søksmålet framkommer som mot-søksmål eller innsigelse og hovedsøksmålet er basert på den samme transportavtalen.
6. I den utstrekning disse ensartede reglene får anvendelse på en utførende transportør, kan det reises søksmål også mot den-
ne.
7. Dersom saksøkeren har valget mellom flere transportører, skal saksøkerens rett til å velge opphøre så snart denne reiser søksmål mot en av dem; dette skal også gjelde dersom saksøkeren har valget mellom en eller flere transportører og en utførende transportør.

Artikkel 58

Bortfall av retten til å reise søksmål ved dødsfall eller personskade

1. Retten til å reise søksmål på grunnlag av transportørens ansvar ved passasjerers dødsfall eller personskade bortfaller dersom rettighetshaveren ikke gir melding om ulykken til en av de transportørene som det kan reises søksmål mot i henhold til artikkel 55 nr. 1, senest tolv måneder etter at vedkommende fikk kjennskap til tapet eller skaden. Dersom rettighetshaveren gir transportøren muntlig melding om ulykken, skal transportøren utlevere en bekreftelse til rettighetshaveren på at denne muntlige meldingen er mottatt.
2. Retten til å reise søksmål bortfaller imidlertid ikke dersom
 - a) rettighetshaveren innen fristen fastsatt i nr. 1 har reist et krav mot en av transportørene nevnt i artikkel 55 nr. 1,
 - b) den ansvarlige transportøren innen fristen fastsatt i nr. 1 har fått kjennskap til passasjerens ulykke på annen måte,
 - c) melding om ulykken ikke er gitt, eller er gitt for sent, som følge av omstendigheter som ikke kan lastes rettighetshaveren,
 - d) rettighetshaveren beviser at ulykken skyldes feil fra transportørens side.

Artikkel 59

Bortfall av retten til å reise søksmål i forbindelse med transport av reisegods

1. Når rettighetshaveren mottar reisegodset, bortfaller retten til på grunnlag av transportavtalen å reise søksmål mot transportøren for delvis tap, skade eller forsinket levering.
2. Retten til å reise søksmål bortfaller imidlertid ikke
 - a) ved delvis tap eller skade dersom
 1. tapet eller skaden ble konstatert i samsvar med artikkel 54 før rettighetshaveren mottok reisegodset,
 2. konstateringen i samsvar med artikkel 54 ikke har skjedd, og dette utelukkende skyldes feil fra transportørens side,
 - b) ved ikke-synlig tap eller skade som først konstateres etter at rettighetshaveren har mottatt reisegodset, dersom vedkommen-
de
 1. forlanger konstatering i samsvar med artikkel 54 umiddelbart etter at tapet eller skaden er oppdaget, og senest tre dager etter at reisegodset er mottatt, og
 2. dessuten beviser at tapet eller skaden er skjedd i tidsrommet fra transportøren mottok reisegodset, til det ble utlevert,
 - c) ved forsinket levering dersom rettighetshaveren innen 21 dager gjør sin rett gjeldende overfor en av transportørene nevnt i artikkel 56 nr. 3,
 - d) dersom rettighetshaveren beviser at tapet eller skaden skyldes feil fra transportørens side.

Artikkel 60

Foreldelse av krav

1. Foreldelsesfristen for å reise erstatningssøksmål på grunnlag av transportørens ansvar ved passasjerers dødsfall og person-
skade er
 - a) for passasjerer, tre år regnet fra dagen etter at ulykken inntraff,

b) for andre rettighetshavere, tre år regnet fra dagen etter passasjerens dødsfall, men senest fem år regnet fra dagen etter at ulykken inntraff.

2. Foreldelsesfristen for andre krav som følger av transportavtalen, er ett år. Foreldelsesfristen er imidlertid to år dersom det dreier seg om et krav som er reist som følge av en handling eller unnlatelse som er begått enten med forsett om å forårsake slikt tap eller slik skade eller uaktsomt og vel vitende om at tapet eller skaden sannsynligvis ville oppstå.

3. Foreldelsesfristen som er angitt i nr. 2, løper

- a) ved krav om erstatning for fullstendig tap, fra den fjortende dagen etter at fristen fastsatt i artikkel 22 nr. 3 er utløpt,
- b) ved krav om erstatning for delvis tap, skade eller forsinket levering, fra den dagen da utleveringen fant sted,
- c) i alle andre tilfeller som gjelder persontransport, fra den dagen da billettens gyldighetstid utløp.

Den dagen som angir begynnelsen av foreldelsesfristen, skal ikke regnes med i denne fristen.

4. For øvrig gjelder nasjonal rett for utsettelse og avbrytelse av foreldelsesfristen.

AVDELING VII

FORHOLDET MELLOM TRANSPORTØRENE

Artikkel 61

Deling av transportavgiften

1. Enhver transportør som har innkrevd eller skulle ha innkrevd en transportavgift, skal betale de berørte transportørene den andelen av transportavgiften som tilkommer dem. Betalingsmåten skal fastsettes etter avtale mellom transportørene.

2. Artikkel 6 nr. 3, artikkel 16 nr. 3 og artikkel 25 får også anvendelse på forholdet mellom transportører som følger etter hverandre.

Artikkel 62

Regressrett

1. En transportør som har betalt erstatning i henhold til disse ensartede reglene, har regressrett overfor de transportørene som har deltatt i transporten, i samsvar med følgende bestemmelser:

- a) Den transportøren som har forårsaket tapet eller skaden, er eneansvarlig for det eller den.
- b) Dersom tapet eller skaden er forårsaket av flere transportører, skal hver av dem svare for den delen av tapet eller skaden som denne har forårsaket; dersom det er umulig å skjelne på denne måten, skal erstatningen fordeles mellom dem i samsvar med bokstav c).
- c) Dersom det ikke kan bevises hvilken av transportørene som har forårsaket tapet eller skaden, skal erstatningen fordeles på alle transportørene som har deltatt i transporten, unntatt dem som kan bevise at tapet eller skaden ikke er forårsaket av dem; fordelingen skal skje etter deres respektive forholdsmessige andel av transportavgiften.

2. Dersom en av disse transportørene er insolvent, skal dennes andel fordeles på alle de andre transportørene som har deltatt i transporten, etter deres respektive forholdsmessige andeler av transportavgiften.

Artikkel 63

Prosedyre ved regress

1. Rettmessigheten av en betaling som er foretatt av en transportør som fremmer regresskrav i henhold til artikkel 62, kan ikke bestrides av den transportøren som regresskravet er rettet mot, dersom erstatningsbeløpet er fastsatt av en domstol og sistnevnte transportør er blitt behørig underrettet om rettssaken og har fått mulighet til å gripe inn i saken. Domstolen i hovedspørsmålet skal fastsette de fristene som skal gjelde for slik underretning og innngripen.

2. Den transportøren som benytter seg av sin regressrett, skal fremme sitt regresskrav i en og samme rettssak mot alle de transportørene som vedkommende ikke har oppnådd en ordning med; i motsatt fall taper vedkommende sin rett til å gjøre regress gjeldende mot dem som vedkommende ikke har innstevnet.

3. Domstolen skal avgjøre alle de forelagte regresskravene ved en og samme dom.
4. Den transportøren som ønsker å gjøre sin regressrett gjeldende, kan bringe saken inn for en domstol i den staten på hvis territorium en av transportørene som har deltatt i transporten, har sitt hovedforetak eller har den filialen eller avdelingen som har inngått transportavtalen.
5. Når det skal reises søksmål mot flere transportører, skal den transportøren som har regressrett, kunne velge hvilken domstol saken skal bringes inn for, blant dem som er kompetente i henhold til nr. 4.
6. Regressaker kan ikke tas inn i erstatningssaker som er fremmet av rettighetshaveren i henhold til transportavtalen.

Artikkel 64

Avtaler om regress

Transportørene kan fritt avtale bestemmelser seg imellom som avviker fra artikkel 61 og 62.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG II

INFORMASJON SOM JERNBANEFORETAK OG BILLETTUTSTEDERE MINST SKAL GI

Del I: Informasjon før reisen

Generelle avtalevilkår

Tidsplaner og vilkår for raskeste reise

Tidsplaner og vilkår for alle tilgjengelige takster, med framheving av rimeligste takst

Tilgjengelighet, tilgangsvilkår og hjelpemidler om bord for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne, i samsvar med direktiv (EU) 2019/882 og forordning (EU) nr. 454/2011 og (EU) nr. 1300/2014

Tilgjengelig kapasitet og vilkår for å ta med sykler

Tilgang til sitteplasser på første og andre klasse samt i liggevogner og sovevogner

Driftsforstyrrelser og forsinkelser (planlagte og i sanntid)

Tilgang til hjelpemidler om bord, herunder wifi og toaletter, og tjenester om bord, herunder den assistansen som personalet gir passasjerene

Informasjon før kjøpet om hvorvidt billetten eller billettene utgjør en gjennomgangsbillett

Prosedyrer for å få utlevert tapt reisegods

Prosedyrer for å inngi klage

Del II: Informasjon under reisen

Tjenester og hjelpemidler om bord, herunder wifi

Neste stasjon

Driftsforstyrrelser og forsinkelser (planlagte og i sanntid)

Viktigste korresponderende ruter

Sikkerhetsforhold

Del III: Operasjoner i reservasjonssystemer

Forespørsler om tilgjengelighet av jernbanetransporttjenester, herunder gjeldende takster

Forespørsler om reservasjon av jernbanetransporttjenester

Forespørsler om hel eller delvis kansellering av en reservasjon

VEDLEGG III

MINSTESTANDARDE FOR TJENESTEKVALITET

Informasjon og billetter

Rutenes punktlighet og generelle prinsipper for håndtering av driftsforstyrrelser

Forsinkelser

- i) samlet gjennomsnittlig forsinkelse på ruter som en prosentandel per rutekategori (fjerntog, regiontog og by-/forstadstog)
- ii) prosentandel av forsinkelser forårsaket av omstendigheter nevnt i artikkel 19 nr. 10
- iii) prosentandel av ruter forsinket ved avgang
- iv) prosentandel av ruter forsinket ved ankomst
 - prosentandel av forsinkelser på under 60 minutter
 - prosentandel av forsinkelser på 60–119 minutter
 - prosentandel av forsinkelser på 120 minutter eller mer

Innstillinger

- i) innstillinger som en prosentandel per rutekategori (internasjonal, innenlands, fjerntog, regiontog og by-/forstadstog)
- ii) innstillinger som en prosentandel per rutekategori (internasjonal, innenlands, fjerntog, regiontog og by-/forstadstog) forårsaket av omstendigheter nevnt i artikkel 19 nr. 10,

Rengjøring av rullende materiell og stasjonsbygninger (luftkvalitet og temperaturkontroll i vognene, toalettene hygieniske standard osv.)

Kundetilfredshetsundersøkelse

Klagebehandling, refusjoner og erstatning for manglende overholdelse av standardene for tjenestekvalitet

Assistanse som ytes til personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne, og diskusjoner om slik assistanse med representative organisasjoner og, dersom det er relevant, representanter for personer med funksjonsnedsettelse og personer med nedsatt bevegelsesevne.

VEDLEGG IV

SAMMENLIGNINGSTABELL

Forordning (EF) nr. 1371/2007	Denne forordningen
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 1 bokstav a)	Artikkel 1 bokstav a)
Artikkel 1 bokstav b)	Artikkel 1 bokstav b)
—	Artikkel 1 bokstav c)
Artikkel 1 bokstav c)	Artikkel 1 bokstav d)
—	Artikkel 1 bokstav e)
Artikkel 1 bokstav d)	Artikkel 1 bokstav f)
Artikkel 1 bokstav e)	Artikkel 1 bokstav g)
—	Artikkel 1 bokstav h)
Artikkel 1 bokstav f)	Artikkel 1 bokstav i)
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2 nr. 1
Artikkel 2 nr. 2	—
Artikkel 2 nr. 3	—
Artikkel 2 nr. 4	—
Artikkel 2 nr. 5	Artikkel 2 nr. 6 bokstav a), artikkel 2 nr. 8
Artikkel 2 nr. 6	Artikkel 2 nr. 6 bokstav b)
Artikkel 2 nr. 7	Artikkel 2 nr. 7
—	Artikkel 2 nr. 2
—	Artikkel 2 nr. 3
—	Artikkel 2 nr. 4
—	Artikkel 2 nr. 5
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 3 nr. 1	Artikkel 3 nr. 1
Artikkel 3 nr. 2 og 3	—
Artikkel 3 nr. 4	Artikkel 3 nr. 2

Forordning (EF) nr. 1371/2007	Denne forordningen
Artikkel 3 nr. 5	Artikkel 3 nr. 3
Artikkel 3 nr. 6	Artikkel 3 nr. 4
Artikkel 3 nr. 7	Artikkel 3 nr. 5
Artikkel 3 nr. 8	Artikkel 3 nr. 6
—	Artikkel 3 nr. 7
Artikkel 3 nr. 9	Artikkel 3 nr. 8
Artikkel 3 nr. 10	Artikkel 3 nr. 9
—	Artikkel 3 nr. 10
—	Artikkel 3 nr. 11
Artikkel 3 nr. 11	Artikkel 3 nr. 12
—	Artikkel 3 nr. 13
—	Artikkel 3 nr. 14
—	Artikkel 3 nr. 15
—	Artikkel 3 nr. 16
Artikkel 3 nr. 12	Artikkel 3 nr. 17
—	Artikkel 3 nr. 18
Artikkel 3 nr. 13	Artikkel 3 nr. 19
—	Artikkel 3 nr. 20
Artikkel 3 nr. 15	Artikkel 3 nr. 21
—	Artikkel 3 nr. 22
Artikkel 4	Artikkel 4
—	Artikkel 5
Artikkel 5	Artikkel 6
Artikkel 6	Artikkel 7
Artikkel 7	Artikkel 8
Artikkel 8	Artikkel 9
—	Artikkel 10
Artikkel 9	Artikkel 11
—	Artikkel 12

Forordning (EF) nr. 1371/2007	Denne forordningen
Artikkel 11	Artikkel 13
Artikkel 12	Artikkel 14
Artikkel 13	Artikkel 15
Artikkel 14	Artikkel 16
Artikkel 15	Artikkel 17
Artikkel 16	Artikkel 18
—	Artikkel 18 nr. 2, 3, 4, 5, 6 og 7
Artikkel 17 nr. 1	Artikkel 19 nr. 1, 2, 3 og 4
—	Artikkel 19 nr. 5 og 6
Artikkel 17 nr. 2	Artikkel 19 nr. 7
Artikkel 17 nr. 3	Artikkel 19 nr. 8
Artikkel 17 nr. 4	Artikkel 19 nr. 9
—	Artikkel 19 nr. 10
Artikkel 18	Artikkel 20
—	Artikkel 20 nr. 6
Artikkel 19	Artikkel 21
Artikkel 20	Artikkel 22
Artikkel 21 nr. 1	—
Artikkel 21 nr. 2	Artikkel 23 nr. 1 bokstav g)
Artikkel 22 og 23	Artikkel 23
Artikkel 22 nr. 2	—
Artikkel 24	Artikkel 24
Artikkel 25	Artikkel 25 nr. 1, 2 og 3
—	Artikkel 26
Artikkel 26	Artikkel 27
Artikkel 27	Artikkel 28
—	Artikkel 28 nr. 3
Artikkel 27 nr. 3	Artikkel 28 nr. 4

Forordning (EF) nr. 1371/2007	Denne forordningen
Artikkel 28	Artikkel 29
Artikkel 29	Artikkel 30
Artikkel 30	Artikkel 31
—	Artikkel 32 og 33
Artikkel 31	Artikkel 34
—	Artikkel 34 nr. 1 og 3
Artikkel 32	Artikkel 35
—	Artikkel 35 nr. 2
Artikkel 33	—
Artikkel 34	Artikkel 36
Artikkel 35	Artikkel 38
—	Artikkel 37
Artikkel 36	Artikkel 39
—	Artikkel 40
Artikkel 37	Artikkel 41
Vedlegg I	Vedlegg I
Vedlegg II	Vedlegg II
Vedlegg III	Vedlegg III
—	Vedlegg IV