

Lovforslag nr. L 145. Fremsat den 25. februar 2009 af transportministeren (Lars Barfoed)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om jernbane

(Supplerende regler som følge af passagerrettighedsforordningen mv.)

§ 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008, som ændret ved § 129 i lov nr. 1336 af 19. december 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 2, ændres »lokomotivføreruddannelsens praktiske del« til: »den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen«.

2. Efter § 8 a indsættes:

»§ 8 b. Infrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker trafikstyring for den del af jernbanenet, som den pågældende forvalter.

Stk. 2. Hvis en infrastrukturforvalter ønsker, at ansvaret for trafikstyringen skal varetages af en anden virksomhed, skal Trafikstyrelsen godkende dette. Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår herfor.«

3. I § 8 d indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal endvidere foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre passagerers personlige sikkerhed i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

4. I § 8 d, stk. 4, der bliver stk. 5, indsættes efter »sikring af jernbanen«: », passagerers personlige sikkerhed«.

5. I § 8 d, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«.

6. I § 8 d, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

7. § 12, stk. 1, affattes således:

»Jernbanevirksomhederne skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori angives virksomhedernes regler vedrørende befording, herunder erstatningsansvar over for passagerer, ved skader på bagage og reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, og om erstatning i forbindelse med national godstransport. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.«

8. I § 12, stk. 3, udgår »og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener«.

9. I § 17, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »herom«: », herunder om oversættelse af udenlandske forsikringspolicer mv.«.

10. § 22, stk. 1, nr. 5 og 6, ophæves, og i stedet indsættes:

»5) overtræder § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-21 d, § 21 g eller § 21 q, stk. 2,

6) ikke efterkommer kravene i § 8 d, stk. 1 og 3, eller

7) overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.«

11. § 24, stk. 2, 1. pkt., affattes således:

»Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, §§ 9-11 samt passagerers klager vedrørende

overtrædelser af forordning nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser kan indbringes for Jernbaneklagenævnet.«

12. § 24, stk. 4, 1. pkt., affattes således:

»Stk. 4. Beslutning om valg af tilbudsgiver i forbindelse med udbud efter § 8, stk. 2, og afgørelser efter § 8, stk. 3 og 4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud.«

13. I § 26 indsættes som 2. pkt.:

»Transportministeren kan herunder fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2009, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Jernbanelovens §§ 8 d, 12, 22 og 24, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3-8, 10 og 11, træder i kraft den 3. december 2009.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der supplerer forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (i det følgende benævnt passagerrettighedsforordningen). Lovforslaget indeholder desuden supplerende bestemmelser i form af straf for overtrædelse af nævnte forordning. Passagerrettighedsforordningen, der er optrykt som bilag 2 til lovforslaget, finder anvendelse fra den 3. december 2009.

Passagerrettighedsforordningen, der har hjemmel i EF-traktatens artikel 71, stk. 1, om fælles regler for transportområdet, finder direkte anvendelse i Danmark.

Der foreslås således supplerende bestemmelser om planlægning mv. vedrørende jernbanepassagerernes sikkerhed, forretningsbetingelser om forhold vedr. passagerernes rettigheder efter passagerrettighedsforordningen og straf for overtrædelse heraf samt klage til Jernbaneklagenævnet vedrørende overtrædelser af passagerrettighedsforordningen.

Herudover indeholder lovforslaget enkelte ændringer af jernbaneloven. Det foreslås således, at transportministeren bemyndiges til i forbindelse med gennemførelse og anvendelse af EU-retsakter at kunne fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

Desuden foreslås en justering af bestemmelsen om betalingsordningen for lokomotivføreruddannelsen. Forslaget skal ses på baggrund af den nuværende ordning, hvorefter jernbanevirksomheder forpligtes til at indgå i en betalingsordning med betaling af et forholdsmæssigt bidrag efter objektive kriterier. Virksomhederne modtager herefter refusion fra staten i forhold til antallet af uddannede lokomotivførere, der er ansat i virksomheden. Det er anført i bemærkningerne vedrørende den nuværende ordning, at refusionen ville sikre, at jernbanevirksomhederne bliver

kompenseret for deres uddannelsesomkostninger med halvdelen af refusionen efter endt uddannelse, og resten når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden et år.

På baggrund af de hidtidige erfaringer har jernbanevirksomhederne udtrykt ønske om at få ændret refusionsordningen for så vidt angår anden rate, der kun udbetales, hvis lokomotivføreren har været ansat i virksomheden i et år. Hvis lokomotivføreren skifter arbejdsplads inden for det første år, f.eks. til et andet erhverv, betyder dette med den nuværende ordning, at jernbanevirksomheden går glip af refusionen for halvdelen af udgiften til uddannelsen. Da der er stor efterspørgsel efter lokomotivførere, og da indretningen af den nuværende ordning med hensyn til refusionen af det resterende beløb muligvis kan virke begrænsende for det fremtidige antal af uddannede lokomotivførere, foreslås en justering af bestemmelsen, således at utilsigtede begrænsende virkninger kan imødegås. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

Herudover foreslås enkelte mindre ændringer og præciseringer af jernbaneloven.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at have væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Det kan dog formentlig ikke udelukkes, at der yderligere vil blive indbragt et antal klager til Jernbaneklagenævnet, som følge af forslaget om, at der kan klages dertil over forhold vedrørende passagerrettighedsforordningen. Det forventes dog umiddelbart, at antallet af klagesager vil være af begrænset omfang, da det må forventes, at passagererne i første række vil rette henvendelse til jernbanevirksomheden med en klage.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes ikke at have væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for er-

hvervslivet. For så vidt angår ændringen vedrørende refusion til jernbanevirksomhederne som kompensation for deres uddannelsesomkostninger indebærer denne positive økonomiske fordele for disse jernbanevirksomheder.

4. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der supplerer passagerrettighedsforordningen.

7. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Kommunernes Landsforening, Movia, DSB, DSB S-tog A/S, DSB First, Arriva Tog A/S, A/S Lollandsbanen, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane, Lokalbanen A/S, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Banedanmark, Kooperationen, Lemvigbanen, Midtjyske Jernbaner, Nordjyske Jernbaner A/S, Vestsjællands Lokalbaner A/S, Vestbanen A/S, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Erhverv, Brancheforeningen for Dansk Kollektiv Trafik, DI Transport, Metroselskabet I/S, Railion Skandinavien A/S, Forbrugerrådet, Danske Handicaporganisationer (DH), Danske Handicap Forbund/Bygge- og Trafikpolitisk Udvalg og Danske Advokater.

F. t. l. vedr. jernbane

8. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Der forventes ingen væsentlige konsekvenser. Det kan dog formentlig ikke udelukkes, at der yderligere vil blive indbragt et antal klager til Jernbaneklagenævnet, som følge af forslaget om, at der kan klages dertil over forhold vedrørende passagerrettighedsforordningen. Det forventes dog umiddelbart, at antallet af klagesager vil være af begrænset omfang, da det må forventes, at passagererne i første række vil rette henvendelse til jernbanevirksomheden med en klage.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget skønnes ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. For så vidt angår ændringen vedrørende refusion til jernbanevirksomhederne som kompensation for deres uddannelsesomkostninger indebærer denne positive økonomiske fordele for disse jernbanevirksomheder.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder bestemmelser, der supplerer passagerrettighedsforordningen.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ændringen er redaktionel og skal ses på baggrund af, at der ved lov nr. 477 af 30. maj 2007 om ændring af lov om jernbane blev indført hjemmel til, at ministeren kan fastsætte regler, hvorefter jernbanevirksomheder forpligtes til at indgå i en betalingsordning, hvor virksomhederne betaler et forholdsmæssigt bidrag efter objektive kriterier og modtager refusion i forhold til antallet af uddannede lokomotivførere i

virksomheden. Det var samtidig anført i bemærkningerne hertil, at refusionen ville sikre, at jernbanevirksomhederne bliver kompenseret for deres uddannelsesomkostning med halvdelen af refusionen efter endt uddannelse, og resten når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden et år.

Ved bekendtgørelse nr. 1361 af 4. december 2007 blev der fastsat bestemmelser om en praktikplads- og betalingsordning mv. ved uddannelse af lokomotivførere. I bekendtgørelsen er det fastsat, at jernbanevirksomhederne på baggrund af virksomhedernes indmeldinger om køreplanlagte togtimer og indmeldinger

om forventet uddannelsesbehov for året, indbetaler et årligt bidrag til Trafikstyrelsen. Ordningen finansieres fuldt ud af branchen.

Trafikstyrelsen udbetaler herefter refusion til jernbanevirksomhederne som kompensation for deres uddannelsesomkostninger. Halvdelen af refusionen udbetales efter endt uddannelse og resten udbetales, når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden i et år.

Jernbanevirksomhederne har udtrykt ønske om at få ændret refusionsordningens krav, hvorefter anden rate kun udbetales, hvis lokomotivføreren har været ansat i virksomheden i et år. Baggrunden herfor er, at flere omstændigheder, som den uddannende virksomhed ikke har fuld kontrol over, kan medføre, at lokomotivføreren skifter arbejdsplads inden for det første år, herunder f.eks. hvis en lokomotivfører ønsker at skifte til et helt andet erhverv. At den uddannende virksomhed i sådanne situationer påtager sig en risiko på 50 % af omkostningerne, kan formentlig reducere incitamentet til at uddanne lokomotivførere væsentligt.

Det overvejes derfor at ændre refusionsordningen, således at hele refusionen udbetales, når en lokomotivfører er færdiguddannet. Samtidig vil det blive tilstræbt, at der etableres incitament i ordningen, der tilskynder virksomhederne til at tilpasse deres uddannelsesaktivitet til det faktiske behov. Det kunne f.eks. være en ordning, hvor 50 % af refusionen bortfalder, hvis en jernbanevirksomhed ikke kan dokumentere, at deres lokomotivførerelever er tilbudt fortsat ansættelse i mindst et år i virksomheden som lokomotivførere efter endt uddannelse. Eventuelle andre ordninger med samme målsætning vil ligeledes blive overvejet.

Selve refusionsbeløbets størrelse vil som hidtil, svarende til ordningen i den nævnte bekendtgørelse, blive fastlagt i samarbejde med branchen, der via indbetalingen selv finansierer ordningen.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det præciseres med forslaget i § 1, nr. 2, at infrastrukturforvalteren har ansvaret for trafikafviklingen på infrastrukturen. Infrastrukturforvalteren har i forvejen ansvaret for at vedligeholde infrastrukturen ud fra de gældende normer og regler.

Placering af ansvaret for en sikker trafikstyring hos infrastrukturforvalteren hænger naturligt sammen med, at ansvaret for den infrastruktur, der køres på, er bygget og vedligeholdt efter gældende normer og bestemmelser.

Der har været eksempler på, at en jernbanevirksomhed har varetaget trafikstyringen på en infrastruktur (uden for Banedanmarks infrastruktur), og at en infrastrukturforvalter har ladet en anden infrastrukturforvalter forestå trafikstyringen. Forslaget præciserer, hvem der har ansvaret, og at Trafikstyrelsen skal godkende, hvis ansvaret overlades til andre. Som et led i en sådan godkendelse kan Trafikstyrelsen stille vilkår, f.eks. med hensyn til at sikre den fornødne kompetence eller andre relevante forhold.

Til nr. 3-6

Det foreslås, at jernbanelovens § 8 d suppleres med en bestemmelse som nyt stk. 2 som følge af artikel 26 i passagerrettighedsforordningen.

Det fremgår af artikel 26, at jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og stationslederne på deres respektive ansvarsområde efter aftale med de offentlige myndigheder skal træffe passende foranstaltninger og tilpasse dem til det sikkerhedsniveau, som de offentlige myndigheder har fastlagt, for at sikre passagerernes personlige sikkerhed på jernbanestationerne og i togene og forvalte risici. De skal desuden samarbejde og udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til at afværge handlinger, der kan forringe sikkerhedsniveauet.

Forslaget vedr. jernbanelovens § 8 d, stk. 2, præciserer, at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere ikke kun i forbindelse med den daglige sikring af jernbanen og dennes drift, men også med beredskabsarbejde skal sikre passagerers personlige sikkerhed på jernbaneområdet. Jernbaneområdet er nærmere defineret i jernbanelovens § 19, stk. 1, og omfatter bl.a. banelinjer, stationer, tog og andre jernbanekøretøjer samt forpladser og adgangsveje.

Det foreslås på den baggrund endvidere, at § 8 d, stk. 4, der bliver stk. 5, justeres i 1. pkt., således at transportministeren kan fastsætte generelle regler i forbindelse med virksomhedernes sikring af passagerens personlige sikkerhed. Det forventes, at der vil blive fastsat nogle overordnede rammer med udgangspunkt i sikkerhedsniveauet for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere både for så vidt angår den daglige jernbanedrift, som i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

Forslagene omfatter jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne. Med hensyn til stationslederne, som nævnt ovenfor i artikel 26 i passagerrettighedsforordningen, er disse også omfattet, idet stationerne i Danmark enten er ejet af en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.

Efter passagerrettighedsforordningens artikel 26 skal jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne (og stationslederne) i øvrigt samarbejde og udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til at afværge handlinger, der kan forringe sikkerhedsniveauet. Denne forpligtelse gælder direkte efter forordningen.

Herudover vil der blive fastsat regler om beredskabet efter de gældende bestemmelser i jernbanelovens § 8 d om jernbanevirksomhedernes og jernbaneinfrastrukturforvalternes deltagelse i beredskabsarbejdet.

Forslagene i § 1, nr. 5 og 6, vedrørende jernbanelovens § 8 d, stk. 6 og 7, er konsekvensændringer af forslaget om et nyt stk. 2 i § 8 d, jf. forslaget til § 1, nr. 3.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 7 og 8

Bestemmelsen i jernbanelovens § 12, stk. 1, om jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser foreslås i § 1, nr. 7, justeret, således at forretningsbetingelser ligeledes skal indeholde de regler vedrørende befordring, der gælder efter passagerrettighedsforordningen.

Baggrunden herfor er, at jernbanevirksomhederne efter forordningen pålægges visse forpligtelser i forhold til passagererne, herunder erstatning ved forsinkelser, om handicapforhold og bevægelseshæmmede. Passagerrettighedsforordningen er direkte gældende i dansk ret, når den træder i kraft den 3. december 2009.

Efter forordningens artikel 29 skal jernbanevirksomhederne, når de sælger billetter til befordring med jernbane, oplyse de rejsende om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til forordningen. Med henblik på at opfylde dette informationskrav kan jernbanevirksomhederne anvende et sammendrag af bestemmelserne i forordningen, som Kommissionen vil udarbejde.

Det fremgår af forordningens artikel 11 om erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage, at jernbanevirksomhederne er erstatningsansvarlige i et nærmere angivet omfang med forbehold for gældende national ret, hvorved passagererne indrømmes supplerende erstatning. Dette indebærer, at national ret, der giver passagererne en bedre stilling end det, der følger af forordningen, går forud for forordningens regler.

Hvis jernbanevirksomhederne alene anvender et af Kommissionen udarbejdet sammendrag af bestemmelserne i forordningen, vil passagererne i Danmark ikke blive tilstrækkeligt oplyst om deres retsstilling for så vidt angår de områder, hvor dansk ret lovligt stiller dem bedre end forordningens bestemmelser.

Det er derfor nødvendigt af hensyn til passagererne, at det samlet et sted fremgår præcis, hvilke regler der gælder med hensyn til f.eks. erstatningsansvaret over for passagererne og deres bagage.

I overensstemmelse med forordningens artikel 6 kan jernbanevirksomhederne i øvrigt tilbyde kontraktbetingelser, der er gunstigere for passageren end betingelserne i forordningen.

Det foreslås derfor, at de gældende regler om jernbanevirksomhedernes udarbejdelse af forretningsbetingelser suppleres med bestemmelser om, at jernbanevirksomhederne også i forretningsbetingelserne skal informere om passagerernes rettigheder efter forordningen, eller eventuelt gunstigere betingelser.

Transportministeriet antager, at forordningen ikke er til hinder herfor, jf. det anførte i artikel 29 om, at jernbanevirksomhederne kan anvende et af Kommissionen udarbejdet sammendrag. Dette fortolkes således, at forordningen ikke udelukker, at jernbanevirksomhedernes informationspligt kan opfyldes på anden måde.

På denne baggrund er det hensigtsmæssigt som supplement til forordningens krav at udvide § 12, stk. 1, således at det bliver klart, at også disse nye forhold efter forordningen skal være indeholdt i virksomhedernes forretningsbetingelser, således at passagererne samlet ét sted kan få overblik over de regler, der gælder for befordringen, når man køber en billet.

Endvidere foretages en redaktionel ændring, således at det klart fremgår, at jernbanevirksomhederne skal udarbejde de nævnte forretningsbetingelser og anmelde disse til Trafikstyrelsen.

Desuden foreslås i § 1, nr. 8, at bestemmelsen om, at forretningsbetingelserne skal være til salg for publikum ophæves. Baggrunden herfor er dels, at bestemmelsen næppe har stor betydning i dag, hvor de relevante dele typisk offentliggøres på jernbanevirksomhedernes hjemmesider, dels at et egentligt salg heraf formentlig er mindre overensstemmende med hensigten med reglerne i forordningen.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

Det foreslås, at det præciseres, at der kan fastsættes krav om, at forsikringsdokumentationen eller policen skal foreligge på dansk af hensyn til en sikker vurdering af, hvorvidt virksomhederne opfylder forsikringskravene.

Hvis Trafikstyrelsen ikke modtog dokumentationen på dansk, ville Trafikstyrelsen kunne være nødsaget til at sørge for en oversættelse. Dette kunne medføre,

at Trafikstyrelsens godkendelsesarbejde udover at blive forsinket også ville blive dyrere med den konsekvens, at gebyret for udstedelse af tilladelsen til virksomheden ville skulle sættes op. Af hensyn til en mere hensigtsmæssig arbejdstilrettelæggelse på området foreslås derfor, at der kan stilles krav om en oversættelse til dansk.

Til nr. 10

Det foreslås i § 1, nr. 10, at overtrædelser af passagerrettighedsforordningen straffes med bøde, jf. forslaget til jernbanelovens § 22, stk. 1, nr. 7. De øvrige ændringer i jernbanelovens § 22, stk. 1, nr. 5 og 6, er konsekvensændringer som følge af forslaget vedr. nyt stk. 2 i § 8 d og § 22, stk. 1, nr. 7. Kommissionen skal senest den 3. juni 2010 have meddelelse om, hvilke sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i passagerrettighedsforordningen.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Det foreslås i § 1, nr. 11, at jernbanelovens § 24, stk. 2, 1. pkt., justeres, således at klager over forhold vedrørende overtrædelser af passagerrettighedsforordningen kan indbringes for Jernbaneklagenævnet. Forslaget skal ses på baggrund af forordningens artikel 30, hvorefter medlemsstaterne skal udpege et eller flere organer, som enhver passager kan klage til over påstået overtrædelse af passagerrettighedsforordningen eller et andet passende organ, som er udpeget af medlemsstaten. Det foreslås, at det bliver Jernbaneklagenævnet, der i forvejen er klageinstans for en række afgørelser på jernbaneanrådet, der skal tage stilling til klager fra passagererne vedrørende overtrædelser af passagerrettighedsforordningen.

Herudover gælder det efter passagerrettighedsforordningens artikel 27, at jernbanevirksomhederne er forpligtet til at indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og forpligtelser, som er omhandlet i forordningen. Det følger endvidere af artikel 27, at passageren kan indgive klage til en hvilken som helst jernbanevirksomhed, der er berørt. Desuden skal modtageren af klagen (dvs. jernbanevirksomheden) inden for én måned give et begrundet svar eller i begrundede tilfælde underrette passageren om, hvornår der inden for en periode på højst tre måneder fra indgivelsen af klagen kan forventes svar.

På baggrund af bestemmelsen i artikel 27, hvor der er fastsat relativt korte frister for svar på en klage, kan det formentlig forventes, at passagererne i første række vil rette henvendelse til jernbanevirksomheden med en klage, og derefter – hvis passageren ikke får medhold – vil indbringe sagen ved en klage til Jernbaneklagenævnet.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

Bestemmelsen foreslås præciseret, således at det klart fremgår, at det er beslutningen om valg af tilbudsgiver, der vil kunne indbringes for Klagenævnet for Udbud. Den efterfølgende kontraktindgåelse er ikke en afgørelse, og denne vil derfor ikke kunne påklages til Klagenævnet for Udbud, Transportministeriet eller anden administrativ klagemyndighed.

Forslaget er i overensstemmelse med de regler, der gælder for behandlingen af klager i Klagenævnet for Udbud.

Afgørelser efter § 8, stk. 3 og 4, vil uændret kunne indbringes for Klagenævnet for Udbud.

Til nr. 13

Det foreslås, at transportministeren gives en udtrykkelig bemyndigelse til at fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter til opfyldelse af EU-retsakter på jernbaneanrådet.

Den gældende hjemmel i § 26 bemyndiger ministeren til at fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af EU-regler om jernbaneforhold. Der er i dag hjemmel til at fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af EU-regler i dansk ret.

For at undgå enhver tvivl præciseres det med forslaget, at denne hjemmel også omfatter fastsættelse af regler om påbud og forbud og om oplysningspligter, når dette sker med henblik på gennemførelse og anvendelse af EU-retsakter.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2009, dog således at lovforslagets § 1, nr. 3-8, 10 og 11 først træder i kraft den 3. december 2009, som er det tidspunkt, hvor passagerrettighedsforordningen træder i kraft.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008, som ændret ved § 129 i lov nr. 1336 af 19. december 2008, foretages følgende ændringer:

§ 6.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service, skal indgå i en pligtig betalingsordning efter objektive kriterier i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.

§ 8 b. (Ophævet)

§ 8 d. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver.

1. I § 6, *stk. 2*, ændres »lokomotivføreruddannelsens praktiske del« til: »den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen«.

2. Efter § 8 a indsættes:

»§ 8 b. Infrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker trafikstyring for den del af jernbanelinjen, som den pågældende forvalter.

Stk. 2. Hvis en infrastrukturforvalter ønsker, at ansvaret for trafikstyringen skal varetages af en anden virksomhed, skal Trafikstyrelsen godkende dette. Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår herfor.«

Gældende formulering

Stk. 2. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere forpligtes til i de situationer, der er nævnt i stk. 1, mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter transportministerens nærmere bestemmelse.

Stk. 3. Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udførelse af tilsyn med beredskabsarbejdet, herunder om jernbanevirksomhedernes og jernbaneinfrastrukturforvalternes fremsendelse af materiale som grundlag for tilsynet og om tilsynets beføjelser over for disse virksomheder.

Stk. 5. Personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog stk. 6.

Stk. 6. De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 5, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

§ 12. Jernbanevirksomhederne udarbejder forretningsbetingelser, hvori angives virksomhedens regler vedrørende befordring, beløbsstørrelse for erstatning for bagage, erstatning i forbindelse med national godstransport m.v., og anmelder disse til Trafikstyrelsen.

Lovforslaget

3. I § 8 d indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal endvidere foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre passagerers personlige sikkerhed i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

4. I § 8 d, stk. 4, der bliver stk. 5, indsættes efter »sikring af jernbanen«: », passagerers personlige sikkerhed«.

5. I § 8 d, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«.

6. I § 8 d, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

7. § 12, stk. 1, affattes således:

»Jernbanevirksomhederne skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori angives virksomhedernes regler vedrørende befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer, ved skader på bagage og reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerernes rettigheder og forpligtelser, og om erstatning i forbindelse med national godstransport. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.«

Gældende formulering

Stk. 3. En jernbanevirksomheds forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener.

§ 17. Krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af jernbaneinfrastrukturforvaltere, skal være dækket af en ansvarsforsikring, i det omfang skaderne ikke er dækket af statens selvforsikringsordning. Transportministeren fastsætter regler herom.

§ 22. Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der

- 1) driver jernbanevirksomhed uden tilladelse i medfør af § 3,
 - 2) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne godkendelser eller tilladelser,
 - 3) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse,
 - 4) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn eller Havarikommissionen i at foretage undersøgelse,
 - 5) overtræder § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-21 d, § 21 g, § 21 q, stk. 2, eller
 - 6) ikke efterkommer kravene i § 8 d, stk. 1 og 2.
-

Lovforslaget

8. I § 12, *stk. 3*, udgår »og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener«.

9. I § 17, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »herom«: »herunder om oversættelse af udenlandske forsikringspolicer mv.«.

10. § 22, *stk. 1, nr. 5 og 6*, ophæves, og i stedet indsættes:

- »5) overtræder § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-21 d, § 21 g eller § 21 q, stk. 2,
- 6) ikke efterkommer kravene i § 8 d, stk. 1 og 3, eller
- 7) overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.«

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 24.

Stk. 2. Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, samt §§ 9-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår og krydssubsidiering i medfør af § 6 og § 10 indhenter Jernbaneklagenævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden nævnet træffer endelig afgørelse. Afgørelser i medfør af 2. pkt. kan indbringes for Konkurrenceankenævnet.

Stk. 4. Afgørelser i medfør af § 8, stk. 2, 2. pkt., og stk. 3 og 4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud. Bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud og bestemmelser fastsat i medfør heraf om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at klage over klagenævnets afgørelser, herunder indbringelse for domstolene, finder tilsvarende anvendelse.

§ 26. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov.

11. § 24, stk. 2, 1. pkt., affattes således:

»Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, §§ 9-11 samt passagerers klager vedrørende overtrædelser af forordning nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser kan indbringes for Jernbaneklagenævnet.«

12. § 24, stk. 4, 1. pkt., affattes således:

»*Stk. 4.* Beslutning om valg af tilbudsgiver i forbindelse med udbud efter § 8, stk. 2, og afgørelser efter § 8, stk. 3 og 4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud.«

13. I § 26 indsættes som 2. *pkt.*:

»Transportministeren kan herunder fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2009, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Jernbanelovens §§ 8 d, 12, 22 og 24, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3-8, 10 og 11, træder i kraft den 3. december 2009.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,¹⁾

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,²⁾

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 31. juli 2007³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre rettighederne for jernbanepassagerer og at forbedre kvaliteten og effektiviteten af personbefordringen for at øge jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.

(2) Kommissionens meddelelse »Strategien for forbrugerpolitikken 2002-2006«⁴⁾ sætter som mål at skabe et højt forbrugerbeskyttelsesniveau på transportområdet i overensstemmelse med traktatens artikel 153, stk. 2.

(3) Da jernbanepassageren er den svage part i transportkontrakten, bør dennes rettigheder beskyttes.

(4) Det hører til brugernes rettigheder i forbindelse med jernbanebefordring at få oplysninger om trafikforbindelserne før og under rejsen. Når det er muligt, bør jernbanevirksomheder og billetudstedere give disse oplysninger på forhånd og så hurtigt som muligt.

(5) Mere detaljerede krav vedrørende rejseoplysninger vil blive fastlagt i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog.⁵⁾

(6) Styrkelse af jernbanepassagerers rettigheder bør baseres på gældende internationale retsregler på dette område, jf. tillæg A — Fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV) til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved protokollen af 3. juni 1999 om ændring af nævnte konvention (1999-protokollen). Det er imidlertid ønskeligt at udvide denne forordnings anvendelsesområde og ikke alene beskytte internationale jernbanepassagerer, men også nationale.

(7) Jernbanevirksomhederne bør samarbejde om at gøre overførslen af jernbanepassagerer fra én operatør til en anden lettere ved altid at udstede gennemgående billetter, når det er muligt.

(8) Information og billet salg til jernbanepassagerer bør lettes ved tilpasning af edb-systemerne til en fælles specifikation.

(9) Den videre gennemførelse af rejseinformations- og reservationssystemerne bør ske i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet.

(10) Personbefordring med jernbane bør være til gavn for alle borgere. Derfor bør handicappede og bevægelseshæmmede personer, uanset om deres manglende førlighed skyldes handicap, alder eller andet, have samme mulighed for at rejse med jernbane som alle andre borgere. Handicappede og bevægelseshæmmede har samme ret som alle andre borgere til fri bevægelighed, frit valg og ikke-forskelsbehandling. Der bør bl.a. lægges særlig vægt på at give oplysninger til handicappede og bevægelseshæmmede personer om jernbanetjenesternes tilgængelighed, adgangsbetingelser til det nødvendige materiel og faciliteterne om bord. For at kunne give passagerer med nedsatte sensoriske evner den bedst mulige information om forsinkelser, bør der anvendes systemer, som er synlige og kan høres. Handi-

cappede og bevægelseshæmmede personer bør have mulighed for at købe billetter i toget uden ekstra udgifter.

(11) Jernbanevirksomheder og stationsledere bør gennem overensstemmelse med TSI for bevægelseshæmmede personer tage hensyn til handicappede og bevægelseshæmmede personers behov med henblik på i henhold til den gældende fællesskabsret vedrørende offentlige indkøb at sikre, at alle bygninger og alt rullende materiel i forbindelse med nyanskaffelser, nyopførelser eller omfattende renoveringer gøres tilgængelige ved gradvis at fjerne fysiske hindringer og funktionsmæssige begrænsninger.

(12) Det bør være et krav, at jernbanevirksomhederne er forsikrede eller træffer tilsvarende arrangementer med hensyn til deres ansvar over for jernbanepassagerer i tilfælde af ulykke. Minimumsforsikringsbeløbet for jernbanevirksomheder bør tages op til behandling senere.

(13) Ret til større erstatning og bedre assistance i tilfælde af forsinkelse, forsinket ankomst til tilslutningsforbindelse eller aflysning af en forbindelse bør fremme markedet for jernbanepassagerer til fordel for passagererne.

(14) Det er ønskeligt, at der med denne forordning indføres en ordning for erstatning til passagererne i tilfælde af forsinkelse, som jernbanevirksomheden har ansvaret for, på samme grundlag som den internationale ordning, der er indeholdt i COTIF, særlig CIV-tillægget om passagerers rettigheder.

(15) Når medlemsstater indrømmer fritagelser fra denne forordning til jernbanevirksomheder, bør de tilskynde jernbanevirksomhederne til at indføre ordninger for erstatning og assistance i tilfælde af større afbrydelser af personbefordringen med jernbane, og dette bør ske efter høring af de organisationer, der repræsenterer passagererne.

(16) Det er også ønskeligt at hjælpe ulykkesofrene og deres pårørende med deres umiddelbare økonomiske behov i tidsrummet lige efter ulykken.

(17) Det er i jernbanepassagerernes interesse, at der efter aftale med de offentlige myndigheder træffes passende foranstaltninger til at sikre deres personlige sikkerhed på stationer og i togene.

(18) Jernbanepassagerer bør kunne indgive en klage til en hvilken som helst relevant jernbanevirksomhed vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der tillægges dem med denne forordning, og have ret til at modtage et svar inden for en rimelig frist.

(19) Jernbanevirksomheder bør fastlægge, forvalte og føre tilsyn med servicekvalitetsstandarder for personbefordring.

(20) Indholdet af denne forordning bør revideres for så vidt angår tilpasning af de finansielle beløb til inflationen og med hensyn til informations- og servicekvalitetskrav på baggrund af markedsudviklingen og forordningens indvirkning på servicekvaliteten.

(21) Denne forordning bør gælde med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.⁶⁾

(22) Medlemsstaterne bør fastsætte, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af denne forordning og sikre, at de anvendes. Sanktionerne, der kan omfatte betaling af erstatning til den pågældende person, bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

(23) Målene for denne forordning, nemlig udvikling af Fællesskabets jernbaner og indførelse af passagerrettigheder, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(24) Et af denne forordnings mål er at forbedre personbefordringen inden for Fællesskabet. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at indrømme fritagelser til fordel for jernbaneforbindelser i områder, hvor en stor del af forbindelsen drives uden for Fællesskabet.

(25) I nogle medlemsstater kan jernbanevirksomhederne have vanskeligt ved at anvende alle denne forordnings bestemmelser fra datoen for

dens ikrafttræden. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for midlertidigt at fritage langdistancetjenester, der varetager indenlandsk personbefordring med jernbane, fra denne forordning. Midlertidige undtagelser bør dog ikke berøre denne forordnings bestemmelser om at give handicappede og bevægelseshæmmede personer adgang til at rejse med jernbane, om retten til uhindret at købe billetter til befordring med jernbane, bestemmelserne om jernbanevirksomhedernes ansvar over for passagererne og deres bagage, kravet til jernbanevirksomhederne om tilstrækkelig forsikringsdækning eller kravet til disse virksomheder om at sikre passagerernes personlige sikkerhed på stationer og i tog samt kravet om sikkerhedsforvaltning.

(26) Tjenester, der varetager personbefordring med jernbane i byer, forstæder og regioner, er væsensforskellige fra langdistancetjenester. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at fritage personbefordring med jernbane i byer, forstæder og regioner fra denne forordning, bortset fra visse bestemmelser, der bør finde anvendelse på alle former for personbefordring med jernbane i hele Fællesskabet.

(27) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.⁷⁾

(28) Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at vedtage gennemførelsesbestemmelser. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning eller at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Denne forordning fastsætter regler med hensyn til følgende:

- a) oplysninger, som skal gives af jernbanevirksomheder, indgåelse af befordringskontrakter, udstedelse af billetter og indførelse af et edb-informations- og -reservationsystem for jernbanetransport
- b) jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar og deres forsikringspligt over for passagerer og deres bagage
- c) jernbanevirksomhedernes forpligtelser over for passagerer i tilfælde af forsinkelser
- d) beskyttelse af og assistance til handicappede og bevægelseshæmmede personer, der rejser med jernbane
- e) definition af og kontrol med servicekvalitetsstandarder, forvaltning af risici for passagerers personlige sikkerhed og behandling af klager
- f) generelle regler om håndhævelse.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på alle jernbanerejser og -tjenester i hele Fællesskabet udført af en eller flere jernbanevirksomheder med licens i henhold til Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder.⁸⁾

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på jernbanevirksomheder og transporttjenester, der ikke har licens i henhold til direktiv 95/18/EF.

3. Fra datoen for denne forordnings ikrafttræden finder artikel 9, 11, 12, 19, artikel 20, stk. 1, og artikel 26 anvendelse på alle former for personbefordring med jernbane i hele Fællesskabet.

4. Uden at det berører stk. 3 kan en medlemsstat på et gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag indrømme en fritagelse for en periode på højst fem år fra anvendelse af denne forordning på indenlandsk personbefordring med jernbane, og denne periode kan forlænges to gange, begge gange med højst fem år.

5. Uden at det berører stk. 3 kan en medlemsstat fritage personbefordring med jernbane i byer, forstæder og regioner fra denne forordning. For at sondre mellem transport i byer og forstæder og regional transport anvender medlemsstaterne definitionerne i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner.⁹⁾ Ved anvendelsen af disse defi-

itioner tager medlemsstaterne hensyn til følgende kriterier: afstande, tjenesternes hyppighed, antallet af planmæssige stop, rullende materiel, billetordninger, forskelle i passagerantal mellem trafikstærke og trafiksvage perioder, togtype og køreplaner.

6. En medlemsstat kan for en periode på højst fem år, på et gennemsligt og ikke-diskriminerende grundlag, indrømme en fritagelse, der kan fornyes, fra visse bestemmelser i denne forordning for særlige tjenesteydelser eller rejser, når en betydelig del af personbefordringen med tog, herunder mindst ét planmæssigt stop ved en station, finder sted uden for Fællesskabet.

7. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om fritagelser, der indrømmes i medfør af stk. 4, 5 og 6. Anser Kommissionen en fritagelse for ikke at være i overensstemmelse med denne artikel, træffer den de nødvendige foranstaltninger. Senest den 3. december 2014 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om fritagelser, der er indrømmet i medfør af stk. 4, 5 og 6.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »jernbanevirksomhed«: en jernbanevirksomhed som defineret i artikel 2 i direktiv 2001/14/EF¹⁰⁾ og enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet er gods- og/eller passagerbefordring med jernbane på det grundlag, at virksomheden skal levere trækraft; dette omfatter også virksomheder, som kun leverer trækraft
- 2) »operatør«: den kontraktansvarlige jernbanevirksomhed, med hvem passageren har indgået befordringskontrakten, eller en række på hinanden følgende jernbanevirksomheder, som er ansvarlige i forhold til den indgåede kontrakt
- 3) »stedfortrædende operatør«: jernbanevirksomhed, der ikke selv har indgået befordringskontrakten med passageren, men som den jernbanevirksomhed, der er part i kontrakten, helt eller delvis har overladt at udføre jernbanebefordringen
- 4) »infrastrukturforvalter«: ethvert organ eller foretagende med særligt ansvar for at oprette og vedligeholde jernbaneinfrastruktur eller dele deraf i overensstemmelse med definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltning af infrastrukturens kontrol- og sikkerhedssystemer; infrastrukturforvalterens opgaver på et jernbanenet eller dele af et jernbanenet kan fordeles på forskellige organer eller foretagender
- 5) »stationsleder«: forvaltningsenhed, der i en medlemsstat er ansvarlig for forvaltningen af jernbanestationer, og som kan være infrastrukturforvalteren
- 6) »rejsebureau«: rejsearrangør eller formidler, dog ikke en jernbanevirksomhed, i henhold til artikel 2, nr. 2) og 3), i direktiv 90/314/EØF¹¹⁾
- 7) »billetudsteder«: en forhandler af jernbanetransport, der indgår transportkontrakter og sælger billetter på vegne af en jernbanevirksomhed eller for egen regning
- 8) »befordringskontrakt«: kontrakt om befordring af passagerer mod betaling eller uden betaling mellem en jernbanevirksomhed eller en billetudsteder og en passager om udførelse af en eller flere transportydelser
- 9) »reservation«: en tilladelse på papir eller i elektronisk form, som giver ret til befordring, med forbehold af på forhånd bekræftede personlige befordringsarrangementer
- 10) »gennemgående billet«: en eller flere billetter, som udgør den befordringskontrakt, der er indgået for at udføre på hinanden følgende jernbanetjenester, der drives af en eller flere jernbanevirksomheder
- 11) »indenlandsk personbefordring med jernbane«: passagerbefordring med jernbane, der ikke krydser en medlemsstats grænse
- 12) »forsinkelse«: tidsforskellen mellem det tidspunkt, passageren skulle ankomme ifølge den offentliggjorte køreplan, og hans eller hendes faktiske eller forventede ankomsttidspunkt
- 13) »abonnementskort« eller »periodekort«: et kort, der i gyldighedsperioden giver den person, det er udstedt til, ret til et ubegrænset antal rejser med tog på en nærmere bestemt strækning eller et bestemt jernbanenet
- 14) »edb-informations- og edb-reservationssystem til jernbanetransport (CIRSRT)«: et elektronisk system, som indeholder oplysninger om befordring, som tilbydes af jernbanevirksomhederne; oplysningerne i

CIRSRT om passagerbefordring omfatter oplysninger om:

- a) tabeller og køreplaner for passagerbefordring
 - b) ledige pladser på passagertog
 - c) billetpriser og særlige betingelser
 - d) togenes tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer
 - e) faciliteter, hvorigennem der kan foretages reservationer eller udstedes billetter eller gennemgående billetter, i det omfang disse faciliteter eller nogle af dem gøres tilgængelige for brugere
- 15) »handicappet« eller »bevægelseshæmmet person«: en person, hvis bevægelighed i forbindelse med benyttelsen af transportmidler er nedsat på grund af et fysisk handicap (sensorisk eller bevægelsesmæssigt, permanent eller midlertidigt), mentalt handicap eller nedsat funktionsevne af andre årsager, eller på grund af alder, og hvis situation kræver passende opmærksomhed og tilpasning af de ydelser, alle passagerer har adgang til, efter den pågældendes særlige behov
- 16) »almindelige befordringsbetingelser«: operatørens betingelser i form af almindelige betingelser eller lovligt gældende takster i hver medlemsstat, som ved indgåelsen af befordringskontrakten er blevet en integreret del heraf
- 17) »køretøj«: et motorkøretøj eller en påhængsvogn, der befordres i tilknytning til befordring af passagerer.

KAPITEL II

BEFORDRINGSKONTRAKT, OPLYSNINGER OG BILLETTER

Artikel 4

Befordringskontrakter

Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er indgåelse og udførelse af en befordringskontrakt og levering af oplysninger og billetter omfattet af kapitel II og III i de i bilag I anførte bestemmelser.

Artikel 5

Cykler

Jernbanevirksomheder skal give passagererne mulighed for, i givet fald mod betaling, at medtage cykler, hvis de er lette at håndtere, hvis det ikke er til gene for den pågældende jernbanetjeneste, og hvis det rullende materiel gør det muligt.

Artikel 6

Forbud mod afvigelser og begrænsninger

1. Forpligtelser over for passagererne i henhold til denne forordning kan ikke indskrænkes eller fraviges, navnlig ikke ved at indføre undtagelsesbestemmelser eller begrænsende klausuler i befordringskontrakten.

2. Jernbanevirksomheder kan tilbyde kontraktbetingelser, der er gunstigere for passageren end betingelserne i denne forordning.

Artikel 7

Oplysningspligt vedrørende indstilling af forbindelser

Jernbaneselskaber eller i givet fald de kompetente myndigheder med ansvar for kontrakter om offentlig tjeneste skal på hensigtsmæssig måde og inden gennemførelsen heraf oplyse offentligheden om afgørelser om at indstille forbindelser.

Artikel 8

Rejseoplysninger

1. Med forbehold af artikel 10 giver jernbanevirksomheder og billetudstedere, der tilbyder befordringskontrakter på vegne af en eller flere jernbanevirksomheder, på anmodning og som mindstemål passagerne de oplysninger, der er angivet i bilag II, del I, vedrørende rejser, for hvilke den pågældende jernbanevirksomhed tilbyder en befordringskontrakt. Billetudstedere, der tilbyder befordringskontrakter for egen regning, og rejsebureauer skal give disse oplysninger, når de foreligger.

2. Jernbanevirksomhederne skal under rejsen som mindstemål give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag II, del II.

3. De i stk. 1 og 2 nævnte oplysninger gives i den mest hensigtsmæssige form. Der tages i denne forbindelse særligt hensyn til høre- og/eller synshæmmedes behov.

Artikel 9

Billetter, gennemgående billetter og reservationer

1. Jernbanevirksomhederne og billetudstederne skal, når sådanne forefindes, tilbyde billetter, gennemgående billetter og reservationer.

2. Med forbehold af stk. 4 skal jernbanevirksomhederne som mindstemål distribuere billetter til passagererne gennem et af følgende salgssteder:

- a) billetkontorer eller billetautomater
- b) telefon, internet eller anden almindeligt tilgængelig informationsteknologi
- c) om bord på tog.

3. Med forbehold af stk. 4 og 5 skal jernbanevirksomhederne udstede billetter inden for rammerne af kontrakter om offentlig tjeneste gennem mindst et af følgende salgssteder:

- a) billetkontorer eller billetautomater
- b) om bord på tog.

4. Jernbanevirksomhederne skal tilbyde muligheden for at få billetter til de respektive tjenester om bord på toget, medmindre dette begrænses eller nægtes af hensyn til sikkerheden eller politikken for bekæmpelse af svig eller obligatorisk togreservation eller af rimelige kommercielle hensyn.

5. Er der intet billetkontor og ingen billetautomat på afgangstationen, skal passagererne på stationen informeres om:

- a) muligheden for at købe billet pr. telefon, over internettet eller i toget samt procedurerne i denne forbindelse
- b) den nærmeste større station eller det nærmeste sted, hvor der findes billetkontor og/eller billetautomat.

Artikel 10

Rejseoplysninger og reservationssystemer

1. For at give oplysninger og udstede billetter som omhandlet i denne forordning skal jernbanevirksomheder og billetudstedere anvende

CIRSRT, der fastlægges efter procedureerne i denne artikel.

2. De tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) anvendes i denne forordning i den i direktiv 2001/16/EF nævnte betydning.

3. Kommissionen vedtager senest den 3. december 2010 efter forslag fra Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) TSI for trafiktelematik for persontrafikken. TSI skal gøre det muligt at give de oplysninger, der er nævnt i bilag II, og udstede billetter i overensstemmelse med denne forordning.

4. Jernbanevirksomheder skal tilpasse deres CIRSRT i overensstemmelse med kravene i TSI efter en plan, der er fastlagt i den pågældende TSI.

5. En jernbanevirksomhed og en billetudsteder må ikke give personoplysninger om enkeltbestillinger videre til andre jernbanevirksomheder og/eller billetudstedere, jf. dog bestemmelserne i direktiv 95/46/EF.

KAPITEL III

JERNBANEVIRKSOMHEDERS ERSTATNINGSANSVAR OVER FOR PASSAGERER OG DERES BAGAGE

Artikel 11

Erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage

Med forbehold af gældende national ret, hvorved passagerer indrømmes supplerende erstatning, er jernbanevirksomheders erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage omfattet af bilag I, kapitel IV, afsnit I, III og IV, samt bilag I, kapitel VI og VII, jf. dog bestemmelserne i nærværende kapitel.

Artikel 12

Forsikring

1. Pligten i artikel 9 i direktiv 95/18/EF skal, for så vidt den angår erstatningsansvar over for passagererne, forstås således, at jernbanevirksomheder skal være tilstrækkeligt forsikret eller have tilsvarende ordninger til at dække deres erstatningsansvar i henhold til nærværende forordning.

2. Senest den 3. december 2010 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om fastsættelsen af minimumsdækningen for jernbanevirksomhedens forsikring. Hvis det er hensigtsmæssigt, ledsages rapporten af passende forslag eller henstillinger om dette spørgsmål.

Artikel 13

Forskudsbetaling

1. Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal jernbanevirksomheden som omhandlet i bilag I, artikel 26, stk. 5, omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er blevet identificeret, udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lide skade.

2. Uanset stk. 1 må en forskudsudbetaling ved dødsfald ikke være under 21000 EUR for hver passager.

3. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af denne forordning, men skal kun tilbagebetales i de tilfælde, hvor skaden skyldes passagerens forsømmelighed eller fejl, eller hvis den person, som har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.

Artikel 14

Afvisning af ansvar

Selv om en jernbanevirksomhed afviser sit ansvar for en fysisk skade, en transporteret passager har lidt, træffer den passende foranstaltninger med henblik på at bistå en passager, der gør erstatningskrav gældende over for tredjemand.

KAPITEL IV

FORSINKELSE, IKKE-OPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSE OG AFLYSNING

Artikel 15

Erstatningsansvar for forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning

Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er jernbanevirksomhedens erstatningsansvar med hensyn til forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning omfattet af bestemmelserne i bilag I, kapitel IV, afsnit II.

Artikel 16

Refusion og omlægning af rejsen

Når det med rimelighed forventes, at ankomsten til det endelige bestemmelsessted i henhold til befordringskontrakten vil blive mere end 60 minutter forsinket, skal passageren omgående have valget mellem:

- a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 17, eller
- b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed, eller
- c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Artikel 17

Erstatning for billetprisen

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste retten til befordring kræve erstatning af jernbanevirksomheden for forsinkelse mellem det på billetten anførte afgangs- og ankomststed, som ikke har medført billetrefusi-

on i henhold til artikel 16. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse er fastsat til:

- a) 25 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 60-119 minutter
- b) 50 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 120 minutter eller mere.

Passagerer, der har abonnementskort eller periodekort, og som rammes af gentagne forsinkelser eller aflysninger i kortets gyldighedsperiode, kan søge om passende erstatning i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for definition af forsinkelse og beregning af erstatning.

Erstatningen for forsinkelse beregnes i forhold til den pris, passageren faktisk har betalt for den forsinkede tjeneste.

Når befordringskontrakten gælder en returrejse, beregnes erstatningen for forsinkelse på enten ud- eller returrejsen i forhold til halvdelen af billetens pris. På samme måde beregnes prisen for en forsinket tjeneste i en hvilken som helst anden form for befordringskontrakt, der tillader flere efterfølgende etaper, i forhold til den fulde pris.

Ved beregningen af forsinkelsen skal der ikke tages hensyn til en forsinkelse, som jernbanevirksomheden kan påvise er opstået uden for områder, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse.

2. Erstatningen for billetprisen betales senest én måned efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, hvis betingelserne er fleksible (navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet). Erstatningen udbetales kontant på passagerens anmodning.

3. Erstatningen for billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder erstatning ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over fire EUR.

4. Passageren har ikke ret til erstatning, hvis han eller hun blev underrettet om forsinkelsen før køb af billetten, eller hvis forsinkelsen på grund af fortsættelse på en anden forbindelse eller omlægning af rejsen fortsat er på mindre end 60 minutter.

Artikel 18

Assistance

1. Ved forsinkelser ved ankomst eller afgang skal jernbanevirksomheden eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.

2. Ved forsinkelser som nævnt i stk. 1 på mere end 60 minutter skal passagererne gratis tilbydes

- a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, hvis de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i toget eller på stationen
- b) hotel- eller anden indkvartering og befordring mellem jernbanestationen og indkvarteringsstedet, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, hvor og når det er fysisk muligt, og/eller
- c) transport fra toget til jernbanestationen, til et andet afgangssted eller til rejsens endelige bestemmelsessted, hvor og når det er fysisk muligt, hvis toget er blokeret på sporet.

3. Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsætte, skal jernbanevirksomheden snarest muligt arrangere alternative transporttjenester for passagererne.

4. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

5. Når stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på handicappede og bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov.

Bilag til f. t. l. vedr. jernbane

KAPITEL V

**HANDICAPPEDE OG
BEVÆGELSESHÆMMEDE PERSONER***Artikel 19***Ret til befordring**

1. Jernbanevirksomheder og stationsledere sikrer under aktiv inddragelse af repræsentative organisationer for handicappede og bevægelseshæmmede personer, at der findes eller fastsættes ikke-diskriminerende adgangsregler for befordring af handicappede og bevægelseshæmmede personer.

2. Reservationer og billetter skal tilbydes handicappede og bevægelseshæmmede personer uden ekstra omkostninger. En jernbanevirksomhed, en billetudsteder eller et rejsebureau kan ikke nægte at acceptere en reservation eller at udstede en billet til en handicappet eller bevægelseshæmmed person eller kræve, at denne ledsages af en anden person, medmindre dette er strengt nødvendigt for at overholde de i stk. 1 omhandlede adgangsregler.

*Artikel 20***Oplysninger til handicappede og
bevægelseshæmmede personer**

1. På anmodning skal en jernbanevirksomhed, en billetudsteder eller et rejsebureau oplyse handicappede og bevægelseshæmmede personer om jernbanetjenesternes tilgængelighed og om adgangsreglerne til rullende materiel i overensstemmelse med adgangsreglerne i artikel 19, stk. 1, samt om faciliteter om bord.

2. Når en jernbanevirksomhed, en billetudsteder og/eller et rejsebureau gør brug af undtagelserne i artikel 19, stk. 2, meddeler den eller det på anmodning skriftligt den pågældende handicappede eller bevægelseshæmmede person sin begrundelse herfor inden for fem arbejdsdage efter, at reservationen eller billetudstedelsen er afvist, eller betingelsen om ledsagelse er fastsat.

*Artikel 21***Adgang og tilgængelighed**

1. Jernbanevirksomheder og stationsledere sikrer ved anvendelsen af TSI for bevægelseshæmmede personer, at stationer, perroner, vogne og andre faciliteter er tilgængelige for handicappede og bevægelseshæmmede personer.

2. Er der ikke ledsagende personale på toget, eller er stationen ubemandet, træffer jernbanevirksomheder og stationsledere passende foranstaltninger til at sikre handicappede og bevægelseshæmmede personer adgang til at rejse med tog.

*Artikel 22***Assistance på jernbanestationerne**

1. Når en handicappet eller bevægelseshæmmed person afrejser fra, foretager togskifte på eller ankommer til en bemanded jernbanestation, skal stationslederen vederlagsfrit sørge for, at den pågældende får tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog eller stige af det ankommende tog, som han eller hun har købt billet til, jf. dog adgangsreglerne i artikel 19, stk. 1.

2. Medlemstaterne kan gøre en undtagelse fra stk. 1 i tilfælde af personer, der benytter forbindelser, der er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste indgået i overensstemmelse med gældende fællesskabslovgivning, forudsat at den kompetente myndighed har sørget for alternative faciliteter eller ordninger, der garanterer en tilsvarende eller højere grad af adgang til transport.

3. På ubemandede stationer sikrer jernbanevirksomheden og stationslederen, at information gøres let tilgængelig i overensstemmelse med adgangsreglerne i artikel 19, stk. 1, for så vidt angår de nærmestliggende bemandede stationer og direkte tilgængelig assistance for handicappede og bevægelseshæmmede.

*Artikel 23***Assistance i toget**

En jernbanevirksomhed yder vederlagsfrit handicappede og bevægelseshæmmede personer assistance i toget og under ind- og udstigning, jf. dog adgangsreglerne i artikel 19, stk. 1.

I denne artikel forstås ved assistance i toget alle rimelige foranstaltninger, der træffes for at give en handicappet eller bevægelseshæmmed person adgang til samme tjenester i toget som andre passagerer, hvis personen er så handicappet, at den nødvendige assistance ikke kan opnås på anden vis.

pet eller bevægelseshæmmet, at vedkommende ikke har uafhængig og sikker adgang til disse tjenesteydelser.

Artikel 24

Betingelser for ydelse af assistance

Jernbanevirksomheder, stationsledere, billetstedere og rejsebureauer samarbejder om at yde assistance til handicappede og bevægelseshæmmede personer i henhold til artikel 22 og 23 i overensstemmelse med det nedenfor anførte:

- a) Assistanzen ydes på den betingelse, at den jernbanevirksomhed, den stationsleder, den billetsteder eller det rejsebureau, hos hvem billetten er købt, får besked om den pågældendes behov mindst 48 timer, før der er behov for denne assistance. Når billetten gælder for flere rejser, er en meddelelse tilstrækkelig, forudsat at der gives passende oplysninger om planlægningen af de efterfølgende rejser.
- b) Jernbanevirksomheder, stationsledere, billetstedere og rejsebureauer skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at kunne modtage besked.
- c) Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med litra a), træffer jernbanevirksomheden og stationslederen alle rimelige foranstaltninger for at yde den handicappede eller bevægelseshæmmede person tilstrækkelig assistance til at kunne rejse.
- d) Med forbehold af andre enheders beføjelser med hensyn til områder uden for jernbanestationen angiver stationslederen eller en anden bemyndiget person steder i og uden for jernbanestationen, hvor handicappede og bevægelseshæmmede personer kan melde deres ankomst på jernbanestationen og bede om assistance, hvis de har behov for det.
- e) Assistance ydes på betingelse af, at den handicappede eller bevægelseshæmmede person er til stede på det sted og tidspunkt, der er angivet af den jernbanevirksomhed eller stationsleder, der tilbyder denne assistance. Det angivne tidspunkt må højst være 60 minutter før den offentliggjorte afgangstid eller indcheckningstidspunktet for alle passagerer. Hvis der ikke er angivet noget mødetidspunkt, skal den handicappede eller bevægelseshæmmede person være til stede på det angivne sted senest 30 minutter før den

offentliggjorte afgangstid eller indcheckningstidspunktet for alle passagerer.

Artikel 25

Erstatning for bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler

Hvis jernbanevirksomheden er ansvarlig for helt eller delvist tab eller beskadigelse af handicappede eller bevægelseshæmmede personers bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler, er der ingen økonomisk begrænsning.

KAPITEL VI

SIKKERHED, KLAGER OG SERVICEKVALITET

Artikel 26

Passagerers personlige sikkerhed

Efter aftale med de offentlige myndigheder skal jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og stationslederne på deres respektive ansvarsområder træffe passende foranstaltninger og tilpasse dem til det sikkerhedsniveau, som de offentlige myndigheder har fastlagt, for at sikre passagerernes personlige sikkerhed på jernbanestationerne og i togene og forvalte risici. De skal samarbejde og udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til at afværge handlinger, der kan forringe sikkerhedsniveauet.

Artikel 27

Klager

1. Jernbanevirksomheder skal indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der er omhandlet i denne forordning. Jernbanevirksomheden skal informere passagererne grundigt om, hvor de skal henvende sig, og om dens arbejdsprog.

2. Passagererne kan indgive klage til en hvilken som helst jernbanevirksomhed, der er berørt. Modtageren af klagen skal inden for én måned give et begrundet svar eller i begrundede tilfælde underrette passageren om, hvornår der inden for en periode på højst tre måneder fra indgivelsen af klagen kan forventes svar.

3. Jernbanevirksomheden skal i den årsberetning, der nævnes i artikel 28, oplyse om antallet og arten af modtagne og behandlede klager, besvarelsestid og eventuelle foretagne forbedringer.

Artikel 28

Standarder for servicekvalitet

1. Jernbanevirksomhederne skal opstille servicekvalitetsstandarder og indføre et kvalitetsstyringssystem til opretholdelse af servicekvaliteten. Servicekvalitetsstandarderne skal som minimum omfatte punkterne i bilag III.

2. Jernbanevirksomhederne skal overvåge deres eget præstationsniveau på grundlag af servicekvalitetsstandarderne. Jernbanevirksomhederne offentliggør hvert år en rapport om deres servicekvalitetsniveau sammen med deres årsberetning. Rapporterne om servicekvalitetsniveauet skal offentliggøres på jernbanevirksomhedernes websted. Disse rapporter skal endvidere gøres tilgængelige på Det Europæiske Jernbaneagenturs websted.

KAPITEL VII

OPLYSNING OG HÅNDHÆVELSE

Artikel 29

Information til passagerer om deres rettigheder

1. Når jernbanevirksomheder, stationsledere og rejsearrangører sælger billetter til befordring med jernbane, skal de oplyse de rejsende om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning. Med henblik på at opfylde dette informationskrav kan jernbanevirksomheder, stationsledere og rejsearrangører anvende et sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, som Kommissionen udarbejder på Den Europæiske Unions institutioners officielle sporg og stiller til rådighed for dem.

2. Jernbanevirksomheder og stationsledere informerer på passende vis de rejsende på stationen og i toget om kontaktoplysninger for det eller de organer, der er udpeget af medlemsstaterne, i henhold til artikel 30.

Artikel 30

Håndhævelse

1. Medlemsstaterne udpeger hver især et eller flere organer, som skal være ansvarligt/e for håndhævelsen af denne forordning. Ethvert organ træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder respekteres.

Ethvert organ skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning være uafhængigt af infrastrukturforvaltere, opkrævningsorganer, tildelingsorganer eller jernbanevirksomheder.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om det eller de organer, som udpeges i overensstemmelse med dette stykke, og om dets eller deres respektive ansvarsområder.

2. Enhver passager kan klage til det passende organ, som er udpeget i henhold til stk. 1, eller til ethvert andet passende organ, som er udpeget af en medlemsstat, over påstået overtrædelse af denne forordning.

Artikel 31

Samarbejde mellem håndhævelsesorganer

De i artikel 30 nævnte håndhævelsesorganer udveksler oplysninger om deres arbejde, beslutningstagningsprincipper og praksis, så de kan samordne deres beslutningstagningsprincipper i Fællesskabet som helhed. Kommissionen bistår dem med dette arbejde.

KAPITEL VIII

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 32

Sanktioner

Hver medlemsstat fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler senest den 3. juni 2010 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer af dem.

*Artikel 33***Bilag**

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at ændre bilagene til forordningen, bortset fra bilag I, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 2.

*Artikel 34***Ændring af bestemmelserne**

1. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, og som er nødvendige til gennemførelse af artikel 2, 10 og 12, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 2.

2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at justere beløbene deri, bortset fra dem, der er nævnt i bilag I, for at tage hensyn til inflationen, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 2.

*Artikel 35***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, som blev nedsat ved artikel 11a i direktiv 91/440/EØF.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

*Artikel 36***Rapport**

Kommissionen aflægger senest den 3. december 2012 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og resultaterne af denne forordning, og navnlig om servicekvalitetsstandarderne.

Rapporten skal bygge på de oplysninger, som gives i henhold til denne forordning samt artikel 10b, i direktiv 91/440/EØF. Rapporten ledsages om nødvendigt af passende forslag.

*Artikel 37***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft 24 måneder efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. oktober 2007.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. Pöttering
Formand

På Rådets vegne
M. Lobo Antunes
Formand

*BILAG I***Uddrag af de fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV)***Tillæg A***til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved protokollen af 3. juni 1999**

KAPITEL II

INDGÅELSE OG UDFØRELSE AF KONTRAKT OM BEFORDRING*Artikel 6***Kontrakt om befordring**

1. Gennem kontrakt om befordring forpligter operatøren sig til at befordre passageren og i givet fald rejsegods og køretøjer til bestemmelsesstationen og til at udlevere rejsegods og køretøjer på bestemmelsesstedet.

2. Kontrakten om befordring skal bevises ved udlevering af en eller flere rejsehjemler, der udleveres til passageren. Uden hensyn til artikel 9 kan hverken fravær, fejl ved eller tab af rejsehjemmel dog sætte spørgsmålstegn ved, om kontrakten eksisterer eller er gyldig, da kontrakten altid er underlagt nærværende fælles regler.

3. Rejsehjemlen bekræfter, indtil det modsatte er bevist, kontraktens indgåelse og indhold.

*Artikel 7***Rejsehjemmel**

1. De almindelige betingelser for befordring fastsætter form og udformning af rejsehjemler og ligeledes hvad angår sprog til affattelse og typer til trykningen.

2. På rejsehjemlen skal som minimum anføres:
- operatøren eller operatørerne
 - oplysning om, at befordringen sker i henhold til nærværende fælles regler, medmindre andet er anført; dette kan ske ved angivelsen CIV
 - enhver anden nødvendig angivelse, der kan bevise, at der er indgået kontrakt om befordring med angivelse af indhold, der gør det muligt for passageren at gøre sine krav gældende i henhold til den indgåede kontrakt.

3. Passageren bør ved udleveringen af rejsehjemlen sikre sig, at denne er udformet efter dennes anvisning.

4. Rejsehjemlen kan overdrages, hvis denne ikke er personlig og hvis rejsen ikke er påbegyndt.

5. Rejsehjemlen kan udfærdiges ved elektronisk registrering af data, der kan omformes til læsbare skrifttegn. De metoder, der anvendes ved registrering og behandling af data skal være funktionelt ligestillede, særlig med hensyn til beviskraft gennem de data, der indeholdes i rejsehjemlen.

*Artikel 8***Betaling og tilbagebetaling af prisen for befordring**

1. Medmindre andet er aftalt mellem passageren og operatøren, skal prisen for befordringen erlægges forud.

2. De almindelige betingelser for befordring fastsætter, under hvilke betingelser der kan ske tilbagebetaling af befodringsprisen.

*Artikel 9***Ret til befordring. Udelukkelse fra befordring**

1. Lige fra rejsens påbegyndelse skal passageren være forsynet med en gyldig rejsehjemmel, og denne skal forevises ved kontrol af rejsehjemler. De almindelige betingelser for befordring kan fastsætte:

- at en passager, der ikke kan fremvise gyldig rejsehjemmel, ud over befodringsprisen skal betale et tillæg
- at en passager, der nægter straks at betale befodringsprisen eller tillægget, kan nægtes befordring

- c) om og under hvilke betingelser en tilbagebetaling af tillægget kan finde sted.

2. De almindelige betingelser for befordring kan bestemme, at man kan nægte befordring af eller udelukke fra påbegyndt befordring passagerer, der:

- a) udgør en fare for sikkerheden og togdriftens korrekte gennemførelse eller for de andre passagerers sikkerhed
b) på uacceptabel måde forulemper de andre passagerer

og at disse passagerer hverken har ret til tilbagebetaling af befodringsprisen eller af den pris, de har betalt for befordring af deres rejsegods.

Artikel 10

Opfyldelse af administrative forskrifter

Passageren skal overholde de af told- og andre administrative myndigheder krævede formaliteter.

Artikel 11

Aflysning og forsinkelse af tog. Svingtende forbindelse

Operatøren skal i givet fald påtage rejsehjemlen om, at toget er aflyst eller at forbindelsen ikke blev nået.

KAPITEL III

BEFORDRING AF HÅNDBAGAGE, DYR, REJSEGODS OG KØRETØJER

Afsnit I

Fælles bestemmelser

Artikel 12

Genstande og dyr, der kan medtages

1. Passageren kan medtage genstande, som let kan bæres (håndbagage) samt levende dyr, i overensstemmelse med Almindelige befodringsbetingelser. Desuden kan passageren medtage uhåndterlige genstande i overensstemmelse med de særlige betingelser, omtalt i Almindelige befodringsbetingelser. Følgende kan

ikke medtages: genstande eller dyr, der ville kunne genere eller forulempe de andre passagerer eller forårsage skade.

2. Passageren kan forsende som indskrevet rejsegods genstande og dyr i overensstemmelse med Almindelige befodringsbetingelser.

3. Operatøren kan tillade befordring af køretøjer i forbindelse med befordring af passagerer i overensstemmelse med de særlige betingelser, omtalt i Almindelige befodringsbetingelser.

4. Befordring af farligt gods som håndbagage, indskrevet rejsegods samt i eller oven på køretøjer, som i overensstemmelse med dette kapitel befodres med bane, skal ske i overensstemmelse med Reglement for international befordring af farligt gods med jernbane (RID).

Artikel 13

Kontrol

1. Operatøren har ret til i tilfælde af alvorlig mistanke om manglende overholdelse af befodringsbetingelserne at kontrollere, om de befordrede genstande (håndbagage, indskrevet rejsegods, køretøjer (herunder deres last) og dyr lever op til befodringsbetingelserne, når love og regler i den stat, hvor kontrollen skal finde sted, ikke forbyder det. Passageren bør opfordres til at overvære kontrollen. Hvis denne ikke indfinder sig eller ikke kan kontaktes, skal operatøren tilkalde to uafhængige vidner.

2. I tilfælde, hvor det konstateres at befodringsbetingelserne ikke har været overholdt, kan operatøren af passageren kræve betaling af de udgifter, som kontrollen har medført.

Artikel 14

Opfyldelse af administrative forskrifter

Passageren skal overholde de af told- og andre administrative myndigheder krævede formaliteter, i forbindelse med sin befordring, af medbragte genstande (håndbagage, indskrevet rejsegods, køretøjer herunder deres last) og dyr. Passageren skal overvære undersøgelsen af disse genstande, medmindre love og regler i den enkelte stat gør undtagelser herfra.

Afsnit II

Håndbagage og dyr*Artikel 15***Opsyn**

Det påhviler passageren at føre opsyn med den håndbagage og de dyr, denne medbringer.

Afsnit III

Indskrevet rejsegods*Artikel 16***Forsendelse af rejsegods**

1. De kontraktlige forpligtelser i forbindelse med befordring af indskrevet rejsegods skal godtgøres ved udlevering af et bagagebevis til passageren.

2. Uden hensyn til artikel 22, kan hverken fravær, fejl ved eller tab af bagagebevis sætte spørgsmålstejn ved, om aftale om befordringen af rejsegods eksisterer eller er gyldig, da aftalen altid er underlagt nærværende fælles regler.

3. Bagagebeviset bekræfter, indtil det modsatte er bevist, indskrivningen af rejsegodset og betingelserne for befordringen.

4. Indtil det modsatte er bevist, formodes det, at rejsegodset på det tidspunkt, det overdrages til operatøren, er i uskadt stand, og at antal og omfang af de enkelte kollen svarer til oplysningerne på bagagebeviset.

*Artikel 17***Bagagebevis**

1. De almindelige befordringsbetingelser fastsætter udformning og indhold af bagagebeviset og ligeledes med hensyn til sprog, til affattelse og typer til trykning. Artikel 7, stk. 5, gælder på tilsvarende vis.

2. På bagagebeviset skal som minimum anføres:

- a) operatøren eller operatørerne
- b) oplysning om at befordringen sker i henhold til nærværende fælles regler, medmindre an-

det er anført; dette kan ske ved angivelsen CIV

- c) enhver anden nødvendig angivelse, der kan bevise, at der er indgået kontrakt om forsendelse af rejsegods, der gør det muligt for passageren at gøre sine krav gældende i henhold til den indgæede kontrakt.

3. Passageren bør ved modtagelsen af bagagebeviset sikre sig, at dette er udformet efter den rejsendes anvisning.

*Artikel 18***Indskrivning og befordring**

1. Medmindre andet er fastsat i Almindelige betingelser for befordring, kan indskrivning af rejsegods kun finde sted mod forevisning af gyldig rejsehjemmel til bestemmelsesstationen. Derudover sker indskrivning i henhold til gældende regler på indskrivningsstedet.

2. I de tilfælde, hvor Almindelige betingelser for befordring fastsætter, at rejsegods kan befordres uden forevisning af gyldig rejsehjemmel, gælder nærværende fælles regler for passagerens rettigheder og forpligtelser i forhold til pågældendes rejsegods på tilsvarende vis for afsenderen af rejsegods.

3. Operatøren kan sende rejsegods med et andet tog eller med et andet befordringsmiddel eller ad en anden rejserute end den, der benyttes af passageren.

*Artikel 19***Betaling af prisen for befordring af rejsegods**

Medmindre anden aftale er indgået mellem passageren og operatøren, skal prisen for befordringen af rejsegodset erlægges ved indskrivningen.

*Artikel 20***Mærkning af rejsegods**

Passageren skal på hver kolli på et let synligt sted og tilstrækkelig tydeligt, og så det ikke kan udviskes, angive:

- a) sit navn og adresse
- b) bestemmelsessted.

*Artikel 21***Rådighed over rejsegods**

1. Hvis omstændighederne tillader det, og regler udstedt af told- og andre administrative myndigheder ikke nedlægger forbud imod det, kan passageren anmode om at få udleveret sit rejsegods på afsendelsesstedet mod aflevering af bagagebeviset, og når det er foreskrevet i Almindelige befordringsbetingelser mod forevisning af rejsehjemmel.

2. De almindelige befordringsbetingelser kan fastsætte andre regler angående retten til at kunne disponere over rejsegods, særlig med hensyn til ændring af bestemmelsesstedet og eventuelle økonomiske konsekvenser, der påhviler passageren.

*Artikel 22***Udlevering**

1. Udlevering af indskrevet rejsegods sker mod aflevering af bagagebeviset og mod betaling af de i givet fald på forsendelsen hvilende omkostninger.

Operatøren er berettiget, men ikke forpligtet, til at sikre sig, at indehaveren af bagagebeviset er berettiget til at modtage rejsegodset.

2. Sidestillet med udlevering til indehaveren af bagagebeviset regnes en udlevering efter de for bestemmelsesstedet gældende forskrifter som:

- a) udlevering af det indskrevne rejsegods til told- eller skattemyndigheder i deres ekspeditions- eller lagerlokaler, når disse ikke står under operatørens opsyn
- b) overgivelse af levende dyr til opbevaring hos en tredjepart.

3. Indehaveren af bagagebeviset kan forlange rejsegodset udleveret på bestemmelsesstedet så snart der i givet fald er forløbet den fornødne tid til behandling hos told- og andre administrative myndigheder.

4. Hvis bagagebeviset ikke afleveres, er operatøren kun forpligtet til at udlevere det indskrevne rejsegods, såfremt den, der ønsker det udleveret, godtgør sin ret; hvis dette ikke sker på fyldestgørende måde, kan operatøren forlange, at der stilles kaution.

5. Det indskrevne rejsegods udleveres på det bestemmelsessted, hvortil det er indskrevet.

6. Indehaveren af bagagebeviset kan, når rejsegodset ikke udleveres i overensstemmelse med stk. 3, forlange, at bagagebeviset påtegnes, på hvilken dato og hvilket klokkeslæt rejsegodset blev forlangt udleveret.

7. Rettighedshaveren kan nægte at modtage rejsegodset, hvis operatøren ikke efterkommer dennes anmodning om at foretage en undersøgelse af rejsegodset for at konstatere en af rettighedshaveren påstået skade.

8. I øvrigt sker udlevering af rejsegods efter de for bestemmelsesstedet gældende forskrifter.

Afsnit IV

Køretøjer*Artikel 23***Befordringsbetingelser**

De særlige bestemmelser vedrørende befordring af køretøjer, indeholdt i de almindelige befordringsbetingelser, fastsætter i særlig grad betingelser vedrørende adgang til befordring, indskrivning, lastning og befordring, losning og udlevering samt passagerens forpligtelser.

*Artikel 24***Befordringsbevis**

1. Et befordringsbevis, der kan bevise, at der er indgået kontrakt om befordring af køretøj, skal udleveres til passageren. Befordringsbeviset kan udgøre en del af passagerens rejsehjemmel.

2. De særlige betingelser for befordring af køretøjer, som er indeholdt i de almindelige befordringsbetingelser, fastsætter udformning og indhold af befordringsbeviset og ligeledes hvad angår sprog til affattelse og typer til trykning. Artikel 7, stk. 5, gælder på tilsvarende vis.

3. På befordringsbeviset skal som minimum anføres:

- a) operatøren eller operatørerne
- b) oplysning om, at befordringen sker i henhold til nærværende fælles regler, medmindre andet er anført; dette kan ske ved angivelsen CIV

Bilag til f. t. l. vedr. jernbane

- c) enhver anden nødvendig angivelse, der kan bevise, at der er indgået kontrakt om befordring af køretøj, der gør det muligt for passageren at gøre sine krav gældende i henhold til den indgåede kontrakt.

4. Passageren bør ved modtagelsen af befordringsbeviset sikre sig, at dette er udformet efter den rejsendes anvisning.

*Artikel 25***Gældende retsregler**

Med forbehold for de bestemmelser der er nævnt i nærværende afsnit gælder de bestemmelser, der er nævnt i afsnit III angående befordring af rejsegods, for befordring af køretøjer.

KAPITEL IV

OPERATØRENS ANSVAR

Afsnit I

Ansvar i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst*Artikel 26***Ansvarsgrundlag**

1. Operatøren er ansvarlig for skader, som medfører passagerens død, tilskadekomst eller anden krænkelse af dennes legemlige eller åndelige førlighed, og som er forårsaget ved et ulykkestilfælde i forbindelse med jernbanedrift medens passageren befinder sig i, stiger op i eller stiger af en jernbanevogn, uden hensyn til hvilken infrastruktur der benyttes.

2. Operatøren fritages for dette ansvar:

- hvis ulykkestilfældet er forårsaget af uden for jernbanedriften værende forhold, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger denne ikke har kunnet afværge
- i det omfang ulykken skyldes en fejl fra passagerens side
- hvis ulykkestilfældet skyldes tredjeparts handling, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis konsekvenser ikke kunne afværges; en anden jernbanevirksomhed, der benytter den samme infra-

struktur, betragtes ikke som tredjepart; regresretten er ikke berørt.

3. Hvis ulykkestilfældet skyldes tredjeparts handling, og hvis operatøren dette til trods ikke kan fritages for sit ansvar i overensstemmelse med stk. 2, litra c), bærer denne hele ansvaret inden for rammerne af nærværende fælles regler og uden hensyn til eventuel regres overfor tredjepart.

4. Nærværende fælles regler omfatter ikke det ansvar, der kan påhvile operatøren i de tilfælde, der ikke er omtalt i stk. 1.

5. Når en befordring, der er genstand for en enkelt befordringskontrakt, udføres af flere efterfølgende operatører, påhviler ansvaret den operatør, der i henhold til befordringskontrakten udfører den del af ydelsen, under hvilken den ulykke, der er årsag til passagerens død eller tilskadekomst, skete. Når denne ydelse ikke udføres af operatøren, men af en efterfølgende operatør, hæfter de to operatører solidarisk, i henhold til nærværende fælles regler.

*Artikel 27***Erstatning ved død**

1. I tilfælde af passagerens død omfatter erstatningen:

- de i forbindelse med dødsfaldet opståede nødvendige udgifter, særlig med hensyn til transport af afdøde og bisættelse
- hvis døden ikke indtræder straks, den i artikel 28 fastsatte erstatning.

2. Hvis afdøde havde eller ville have lovmæssig forsørgerpligt over for personer, der ved dødsfaldet mister deres forsørger, kan der eventuelt ydes erstatning for dette tab. Sagsanlæg vedrørende skadeserstatning fra personer, som afdøde forsørgede, uden at der var tale om en forsørgelse fastsat i henhold til lovregler, følger gældende national lovgivning.

*Artikel 28***Erstatning ved tilskadekomst**

Ved passagerens tilskadekomst eller enhver anden krænkelse af dennes legemlige eller åndelige førlighed omfatter skadeserstatningen:

- a) nødvendige udgifter, især til behandling og transport
- b) tab, som passageren har lidt, enten fordi erhvervsevnen er gået helt eller delvis tabt, eller fordi der er sket en forøgelse af dennes behov.

Artikel 29

Erstatning for andre former for legemsbeskadigelse

Det afgøres efter national ret, om og i hvilket omfang operatøren skal yde erstatning for andre former for legemsbeskadigelse end dem, der er omfattet af artikel 27 og 28.

Artikel 30

Erstatningens form og størrelse ved død eller tilskadekomst

1. Den i artikel 27, stk. 2, og artikel 28, litra b), nævnte erstatning ydes i form af et samlet beløb. Såfremt den tilskadekomne passager eller de ifølge artikel 27, stk. 2, berettigede personer kræver udbetaling af en løbende ydelse, og dette er muligt ifølge national ret, skal erstatningen dog ydes i denne form.

2. Størrelsen af den erstatning, som skal ydes i henhold til stk. 1, afgøres efter national ret. Ved anvendelsen af nærværende fælles regler fastsættes dog for hver passager en højeste grænse på 175000 regningsenheder ved udbetaling af et samlet beløb eller en hertil svarende årlig rente, såfremt den højeste grænse ifølge den nationale ret er fastsat til et lavere beløb.

Artikel 31

Andre transportmidler

1. Med forbehold for stk. 2 finder bestemmelserne om ansvar ved passagerers død eller tilskadekomst ikke anvendelse på skader, som forvoldes under befordring, der i henhold til befordringskontrakten ikke er jernbanebefordring.

2. Bliver jernbanevogne befordret med færge, finder bestemmelserne om ansvar ved passagerers død eller tilskadekomst dog anvendelse på

de af artikel 26, stk. 1, og artikel 33, stk. 1, omfattede skader, som tilføjes passageren i sammenhæng med jernbanedriften under passagerens ophold i de omtalte vogne eller under ind- eller udstigning.

3. Når jernbanedriften undtagelsesvis er indstillet, og passagererne bliver befordret med et andet transportmiddel, er operatøren ansvarlig i medfør af nærværende fælles regler.

Afsnit II

Ansvar ved manglende overholdelse af køreplaner

Artikel 32

Ansvar i tilfælde af aflysning af tog, forsinkelse eller svigtende forbindelse

1. Operatøren er ansvarlig for tab, som påføres passageren på grund af aflysning, forsinkelse eller svigtende forbindelse, så rejsen ikke kan fortsættes samme dag, eller ikke er fornuftig at gennemføre den samme dag på grund af de givne omstændigheder. Erstatningen omfatter rimelige udgifter til logi samt udgifter til underretning af personer, som venter på passageren.

2. Operatøren fritages for dette ansvar, når aflysningen, forsinkelsen eller svigtende forbindelse skyldes:

- a) uden for jernbanedriften værende forhold, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger denne ikke har kunnet afværge,
- b) en fejl fra passagerens side eller
- c) tredjeparts handling, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå og hvis konsekvenser ikke kunne afværges; en anden jernbaneverksamhed, der benytter den samme infrastruktur betragtes ikke som tredjepart; regresretten er ikke berørt.

3. National ret afgør, om og i hvilket omfang operatøren skal betale skadeserstatning for andre tab end dem, der er omtalt i stk. 1. Denne bestemmelse gør ikke indgreb i artikel 44.

Afsnit III

Ansvar for håndbagage, dyr, rejsegods og køretøjer

DEL 1

Håndbagage og dyr*Artikel 33***Ansvar**

1. I tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst er operatøren ansvarlig for helt eller delvist tab af eller skade på de genstande, som passageren enten havde på sig eller medbragte som håndbagage; dette omfatter også dyr, som passageren medbragte. Artikel 26 anvendes analogt.

2. I øvrigt er operatøren kun ansvarlig for helt eller delvist tab af eller skade på genstande, håndbagage eller dyr, som passageren skal holde opsyn med i henhold til artikel 15, hvis skaden skyldes en fejl fra operatørens side. De andre artikler i Afsnit IV, med undtagelse af artikel 51, og Afsnit VI gælder ikke i disse tilfælde.

*Artikel 34***Begrænsning af skadeserstatning i tilfælde af tab af eller skade på genstande**

Når operatøren er ansvarlig i medfør af artikel 33, stk. 1, skal denne betale erstatning op til et beløb på 1400 regningsenheder til hver passager.

*Artikel 35***Fritagelse for ansvar**

Operatøren er ikke ansvarlig i forhold til passageren for skader, der skyldes, at passageren ikke overholder forskrifter fra told- og andre administrative myndigheder.

DEL 2

Rejsegods*Artikel 36***Grundlag for ansvar**

1. Operatøren er ansvarlig for tab, der skyldes helt eller delvist tab af eller skade på rejsegods

fra indskrivningstidspunktet og til udleveringen, samt for forsinkelse i forbindelse med udleveringen.

2. Operatøren fritages for dette ansvar, i det omfang tabet af, beskadigelsen eller den forsinkede leveringen skyldes en fejl fra passagerens side, en ordre fra denne, der ikke er foranlediget af en fejl fra operatørens side, en fejl ved rejsegodsets art eller forhold, som operatøren ikke har kunnet undgå, og hvis konsekvenser operatøren ikke har kunnet forebygge.

3. Operatøren fritages for dette ansvar, i tilfælde af at tabet eller skaden skyldes en af de særlige situationer, der er forbundet med en eller flere af følgende nedenfor nævnte forhold:

- a) manglende eller mangelfuld emballage
- b) det indskrevne rejsegods særlige beskaffenhed
- c) indlevering af genstande, som er udelukket fra befordring som indskrevet rejsegods.

*Artikel 37***Bevisbyrde**

1. Beviset for, at tabet, beskadigelsen eller den forsinkede levering er forårsaget af en af de i artikel 36, stk. 2, omhandlede forhold, påhviler operatøren.

2. Godtgør operatøren, at tabet eller beskadigelsen efter omstændighederne i det pågældende tilfælde har kunnet skyldes en eller flere af de i artikel 36, stk. 3, omhandlede særlige farer, formodes skaden at have denne årsag. Rettighedshaveren har dog ret til at bevise, at skaden ikke helt eller delvis er forårsaget ved en af disse farer.

*Artikel 38***Efterfølgende operatører**

Når en befordring, der er genstand for en enkelt befordringskontrakt, udføres af flere på hinanden efterfølgende operatører, som tager ansvaret for rejsegodset med bagagebeviset eller køretøjet med befordringsbeviset, er disse, hvad angår befordringen af rejsegodset eller af køretøjerne part i befordringskontrakten i overensstemmelse med de kontraktmæssige betingelser på bagagebeviset eller på befordringsbeviset og er forpligtede i forhold til disse dokumenter. I så

tilfælde er hver enkelt operatør ansvarlig for udførelsen af befordringen på den samlede strækning til udleveringen.

Artikel 39

Stedfortrædende operatør

1. Når operatøren, helt eller delvis, har overdraget udførelsen af befordringen til en stedfortrædende operatør, hvad enten dette sker inden for en i kontrakten nævnt rettighed eller ej, er operatøren alligevel ansvarlig for hele befordringen.

2. Alle bestemmelser i nærværende fælles regler omhandlende ansvar for operatøren gælder ligeledes for en stedfortrædende operatør for den del af befordringen, denne udfører. Artikel 48 og 52 gælder i forbindelse med søgsmål mod ansatte hos den stedfortrædende operatør eller alle andre personer, som den stedfortrædende operatør benytter til at udføre befordringen.

3. Enhver sær aftale, gennem hvilken operatøren påtager sig forpligtelser, som ikke pålægges i henhold til nærværende fælles regler, eller giver afkald på rettigheder, som gives gennem disse fælles regler, har ikke gyldighed i forhold til en stedfortrædende operatør, der ikke udtrykkeligt og i skriftlig form har accepteret denne. Hvad enten den stedfortrædende operatør har accepteret denne aftale eller ej, er operatøren stadig bundet af sine forpligtelser eller de afkald, der er en følge af den omtalte sær aftale.

4. Når og for så vidt operatøren og den stedfortrædende operatør er ansvarlige, hæfter de solidarisk.

5. Det samlede beløb, der skal betales i skadeserstatning af operatøren, den stedfortrædende operatør, samt af ansatte eller alle andre personer, som disse benytter til at udføre befordringen, kan ikke overstige det maksimumbeløb, der er omtalt i nærværende fælles regler.

6. Nærværende artikel berører ikke de muligheder for regres, der kan være mellem operatøren og den stedfortrædende operatør.

Artikel 40

Formodning om tab af rejsegods

1. Rettighedshaveren kan uden at fremlægge andet bevis betragte et stykke indskrevet rejsegods som tabt, hvis det ikke er udleveret fjorten dage efter, at det blev forlangt udleveret i henhold til artikel 22, stk. 3.

2. Genfindes et som tabt betragtet stykke indskrevet rejsegods inden et år efter, at det blev forlangt udleveret, skal operatøren underrette rettighedshaveren, såfremt dennes adresse kendes eller kan fremskaffes.

3. Rettighedshaveren kan inden tredivede dage efter modtagelsen af den i stk. 2 omtalte meddelelse forlange, at det indskrevne rejsegods skal udleveres. I dette tilfælde skal rettighedshaveren betale befordringsomkostningerne fra afsendelsesstedet til det sted, hvor udleveringen finder sted, og tilbagebetale den udbetalte erstatning med fradrag af de i denne indfattede omkostninger. Retten til erstatning for forsinket levering efter artikel 43 berøres dog ikke heraf.

4. Hvis det genfundne rejsegods ikke forlanges udleveret inden for den i stk. 3 fastsatte frist, eller hvis det genfindes mere end et år efter kravet om udlevering, råder operatøren over det i henhold til gældende love og forskrifter på det sted, hvor rejsegodset befinder sig.

Artikel 41

Erstatning ved tab

1. Ved helt eller delvist tab af indskrevet rejsegods skal operatøren uden nogen yderligere skadeserstatning betale:

- a) når skadens størrelse er påvist, en hertil svarende erstatning, som dog ikke kan overstige 80 regningsenheder pr. kilogram manglende bruttovægt eller 1200 regningsenheder pr. kולי rejsegods
- b) når skadens størrelse ikke er påvist, en erstatning på 20 regningsenheder pr. kilogram bruttovægt eller 300 regningsenheder pr. kולי rejsegods.

Det bestemmes ved de Almindelige befordringsbetingelser, om der skal ydes erstatning pr. manglende kilogram eller pr. manglende kולי rejsegods.

2. Desuden skal operatøren tilbagebetale fragten og andre beløb, der er betalt i forbindelse med befordringen af det tabte indskrevne rejsegods, samt toldafgifter eller andre allerede erlagte afgifter.

Artikel 42

Erstatning ved beskadigelse

1. Ved beskadigelse af det indskrevne rejsegods skal operatøren uden nogen yderligere skadeserstatning betale erstatning svarende til rejsegodsets værdiforringelse.

2. Erstatningen kan ikke overstige:

- a) hvis det samlede rejsegods er forringet i værdi ved beskadigelsen, det beløb, som skulle betales ved fuldstændigt tab
- b) hvis kun en del af rejsegodset er forringet i værdi ved beskadigelsen, det beløb, som skulle betales, hvis den værdiforringede del var gået tabt.

Artikel 43

Erstatning ved forsinket levering

1. Ved forsinket levering af det indskrevne rejsegods skal operatøren for hver påbegyndt fireogtyve timer regnet fra det tidspunkt, da rejsegodset blev forlangt udleveret, dog højst for fjorten dage, betale:

- a) når rettighedshaveren påviser, at der ved forsinkelsen er opstået et tab, herunder en beskadigelse, en erstatning svarende til tabets størrelse indtil et maksimumbeløb på 0,80 regningsenheder pr. kilogram bruttovægt eller på 14 regningsenheder pr. kolli af det for sent leverede rejsegods
- b) når rettighedshaveren ikke påviser, at der ved forsinkelsen er opstået tab, en erstatning på 0,14 regningsenheder pr. kilogram bruttovægt eller på 2,80 regningsenheder pr. kolli, der er for sent leveret.

Det bestemmes ved de Almindelige befordringsbetingelser, om der skal ydes erstatning pr. manglende kilogram eller pr. manglende kolli rejsegods.

2. Ved fuldstændigt tab af indskrevet rejsegods ydes der ikke erstatning efter stk. 1 ved siden af den i artikel 41 omhandlede erstatning.

3. Ved delvist tab af indskrevet rejsegods ydes erstatning efter stk. 1 for den del, der ikke er gået tabt.

4. Ved beskadigelse af indskrevet rejsegods, der ikke er en følge af forsinket levering, ydes erstatning efter stk. 1 eventuelt ved siden af den i artikel 42 omhandlede erstatning.

5. I intet tilfælde kan erstatningen efter stk. 1 sammen med de i artikel 41 og 42 omhandlede erstatninger overstige den erstatning, som skulle ydes, hvis rejsegodset var gået fuldstændigt tabt.

AFSNIT 3

Køretøjer

Artikel 44

Erstatning ved forsinkelse

1. Hvis et køretøj på grund af en omstændighed, der kan tilskrives operatøren, bliver læsset for sent, eller bliver det leveret for sent, skal operatøren, når rettighedshaveren viser, at der derved er opstået et tab, betale en erstatning, hvis størrelse ikke kan overstige prisen for befordringen af køretøjet.

2. Hvis der på grund af en omstændighed, der kan tilskrives operatøren, opstår en forsinkelse ved læsningen, og rettighedshaveren som følge heraf giver afkald på gennemførelse af befordringskontrakten, tilbagebetales prisen for befordringen. Herudover kan rettighedshaveren forlange en erstatning, hvis størrelse ikke kan overstige prisen for befordringen af køretøjet, hvis det påvises, at der som følge af forsinkelsen er opstået et tab.

Artikel 45

Erstatning ved tab

Ved helt eller delvist tab af et køretøj beregnes den erstatning, som for det påviste tab skal betales til rettighedshaveren, efter køretøjets normale handelsværdi. Denne værdi kan ikke være på over 8000 regningsenheder. En påhængsvogn med eller uden last betragtes som et selvstændigt køretøj.

*Artikel 46***Ansvar i forbindelse med andre genstande**

1. Med hensyn til andre genstande efterladt i køretøjet eller som befinder sig i bagagerum (f.eks. bagage- eller skibokse), der er solidt fastgjort til køretøjet, er operatøren kun ansvarlig for skade forvoldt på grund af fejl fra dennes side. Den samlede skadeserstatning kan ikke overstige 1400 regningsenheder.

2. For så vidt angår genstande fastgjort uden på køretøjet, herunder de bagagebokse, der er omtalt i stk. 1, er operatøren kun ansvarlig, hvis det kan bevises, at skaden er opstået på grund af en handling eller en undladelse fra operatørens side, enten for med fortsæt at forvolde en sådan skade eller uden omtanke eller vel vidende om, at en sådan skade sandsynligvis ville ske.

*Artikel 47***Gældende retsregler**

Med forbehold for bestemmelserne i nærværende afsnit, gælder bestemmelserne om ansvar i forhold til rejsegods i afsnit 2 for køretøjer.

Afsnit IV

Fælles bestemmelser*Artikel 48***Bortfald af ret til påberåbelse af begrænset ansvar**

Begrænsning af ansvar, sådan som det er fastsat i nærværende fælles regler samt de bestemmelser, der findes i national lovgivning, der begrænser skadeserstatningernes størrelse til et bestemt beløb, gælder ikke, hvis det kan bevises, at skaden er opstået på grund af en handling eller en undladelse fra operatørens side, enten for med fortsæt at forvolde en sådan skade eller uden omtanke eller vel vidende om, at en sådan skade sandsynligvis ville ske.

*Artikel 49***Omregningskurs og renter**

1. Når beregningen af skadeserstatningen indebærer omregning af beløb udtrykt i fremmed

valuta, sker omregningen i overensstemmelse med den kurs, der gælder på den pågældende dag på stedet for betalingen.

2. Rettighedshaveren kan kræve renter af skadeserstatningen, beregnet som fem procent pro anno, regnet fra den dag kravet er fremsat i henhold til artikel 55 eller, hvis der ikke er fremsat noget krav, fra den dag retsligt krav rejses.

3. Dog beregnes renter, med hensyn til skadeserstatninger i henhold til artikel 27 og 28, først fra den dag, da de begivenheder, der tjener til udmåling af skadeserstatningen, er sket, hvis denne dag ligger senere end den dag, da kravet fremsættes eller retsligt krav rejses.

4. For indskrevet rejsegods betales kun renter, hvis erstatningen overstiger 16 regningsenheder pr. bagagebevis.

5. Fremlægger rettighedshaveren ikke inden for en passende givet frist de bilag for operatøren, der er nødvendige for en endelig afgørelse af kravet, ophører renten at løbe fra udløbet af denne frist og indtil afleveringen af bilagene.

*Artikel 50***Ansvar i tilfælde af atomuheld**

Operatøren er fritaget for det ansvar, som påhviler denne efter de fælles regler, når skaden er forårsaget af et atomuheld, og den, der driver atomanlægget, eller en med denne ligestillet person efter en stats love og forskrifter om ansvar på kerneenergiens område hæfter for sådanne skader.

*Artikel 51***Personer som operatøren er ansvarlig for**

Operatøren er ansvarlig for sit personale og andre personer, som denne benytter til at udføre befordringen, når dette personale eller disse personer udøver deres hverv. Infrastrukturforvalterne af de strækninger, hvor befordringen foregår, betragtes som personer, som operatøren benytter for at få udført befordringen.

*Artikel 52***Andre klagemuligheder**

1. I alle tilfælde, hvor de fælles regler finder anvendelse, kan et erstatningskrav mod operatøren, uanset på hvilket grundlag det hviler, kun gøres gældende i henhold til de betingelser og begrænsninger, der findes i de fælles regler.

2. Det samme gælder for krav mod personalet og andre personer, for hvilke operatøren er ansvarlig efter artikel 51.

KAPITEL V PASSAGERENS ANSVAR

*Artikel 53***Særlige principper i forbindelse med ansvar**

Passageren er ansvarlig i forhold til operatøren for enhver skade:

- a) der skyldes tilsidesættelse af de forpligtelser der gælder i medfør af
 - 1) artikel 10, 14 og 20
 - 2) de særlige bestemmelser vedrørende befordring af køretøjer indeholdt i de Almindelige befordringsbetingelser, eller
 - 3) Reglement for international befordring af farligt gods med jernbane (RID), eller
- b) som skyldes genstande eller dyr, som passageren medbringer,

medmindre passageren beviser, at skaden er forårsaget af forhold, som en ansvarsbevidst passager, trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger denne ikke har kunnet afværge. Denne bestemmelse påvirker ikke det ansvar, der påhviler operatøren i medfør af artiklerne 26 og 33, stk. 1.

KAPITEL VI SAGSANLÆG

*Artikel 54***Konstatering af delvis tab eller skade**

1. Når operatøren opdager eller formoder eller rettighedshaveren hævder, at en genstand, der skulle befordres af operatøren (indskrevet rejsegods, køretøjer) er gået helt eller delvis tabt eller er blevet beskadiget, skal operatøren straks og om muligt i overværelse af rettighedshaveren

udfærdige en rapport, hvorved, alt efter skadens art, genstandens tilstand og så vidt muligt skadens omfang, dens årsag og tidspunktet for dens opståen fastslås.

2. En kopi af denne rapport skal udleveres gratis til rettighedshaveren.

3. Hvis indholdet i denne rapport ikke kan godkendes af rettighedshaveren, kan denne forlange, at rejsegodsets eller køretøjets tilstand samt skadens årsag og omfang fastslås af en af parterne udpeget eller en beskikket sagkyndig. Fremgangsmåden retter sig efter love og bestemmelser i den stat, hvor konstateringen finder sted.

*Artikel 55***Klager**

1. Klager vedrørende operatørens ansvar for passagerers død og tilskadekomst skal indgives skriftligt til den operatør, mod hvem der rejses retsligt krav. I tilfælde af en befordring, der er genstand for en enkelt befordringskontrakt, og som udføres af flere efterfølgende operatører, kan kravet ligeledes stilles over for den første og den sidste operatør samt over for den operatør, der i den stat, hvor passageren har ophold eller har sin normale adresse, har sit hovedsæde eller en filial eller den afdeling, som har indgået befordringskontrakten.

2. Andre krav vedrørende befordringskontrakten skal indgives skriftligt til den operatør, der er omtalt i artikel 56, stk. 2 og 3.

3. De bilag, som rettighedshaveren finder det nyttigt at vedlægge sin klage, skal fremlægges enten i original eller i kopi, i givet fald behørigt attesteret, hvis operatøren kræver det. Under klagens behandling kan operatøren kræve at få udleveret rejsehjemlen, bagagebeviset og befordringsbeviset.

*Artikel 56***Operatører mod hvilke der kan anlægges søgsmål**

1. Erstatningssøgsmål på grundlag af operatørens ansvar for passagerens død eller tilskadekomst kan kun anlægges mod den ifølge artikel 26, stk. 5, ansvarlige operatør.

2. Med forbehold for stk. 4 kan andre erstatningsøgsmål vedrørende befordringskontrakten kun fremsættes over for den første eller den sidste operatør eller mod den operatør, som udførte befordringen på den strækning, hvor den begivenhed fandt sted, der var årsag til, at der anlægges søgsmål.

3. I tilfælde af at befordringen udføres af flere efterfølgende operatører, kan der rejses søgsmål mod den operatør, der skulle udlevere rejsegodset eller køretøjet, som med dennes samtykke er påført bagagebeviset eller befordringsbeviset, i henhold til stk. 2, selv om denne ikke har modtaget rejsegodset eller køretøjet.

4. Søgsmål om tilbagebetaling af et i henhold til befordringskontrakten betalt beløb kan rettes mod den operatør, der har opkrævet beløbet, eller mod den jernbane, til hvis fordel det er opkrævet.

5. Retsligt krav kan fremsættes mod en anden operatør end de i stk. 2 og 4 omtalte, når det fremkommer som kontrasøgsmål eller indsigelse, og hovedsøgsmålet grunder sig på samme befordringskontrakt.

6. I det omfang hvor nærværende fælles regler gælder for en stedfortrædende operatør, kan retslige krav ligeledes gøres gældende mod denne.

7. Hvis sagsøgeren har valget mellem flere operatører, ophører denne ret til at vælge, så snart der er anlagt sag mod en af disse operatører; dette gælder ligeledes, hvis sagsøgeren har valget mellem en eller flere operatører og en stedfortrædende operatør.

Artikel 58

Bortfald af krav i tilfælde af passagerers død og tilskadekomst

1. Alle krav fra rettighedshaveren på grundlag af operatørens ansvar for passagerers død og tilskadekomst er bortfaldet, hvis rettighedshaveren ikke senest tolv måneder efter, at denne er blevet bekendt med skaden, anmelder denne til en af de operatører, til hvilken kravet kan stilles i medfør af artikel 55, stk. 1. Hvis den erstatningsberettigede anmelder skaden mundtligt til operatøren, skal denne udlevere en attestering af denne mundtlige anmeldelse.

2. Erstatningskravet bortfalder dog ikke, når:

- a) den erstatningsberettigede inden den i stk. 1 nævnte frist fremmer sit krav over for en af de i artikel 55, stk. 1, nævnte operatører
- b) den ansvarlige operatør, inden for den i stk. 1 nævnte frist, ad anden vej har fået kendskab til passagerens ulykkestilfælde
- c) undladelse eller forsinkelse af anmeldelsen af ulykkestilfældet skyldes omstændigheder, som ikke kan bebrejdes den erstatningsberettigede
- d) den erstatningsberettigede beviser, at operatøren er skyld i ulykkestilfældet.

Artikel 59

Bortfald af krav hidrørende fra befordring af rejsegods

1. Ved rettighedshaverens modtagelse af det indskrevne rejsegods bortfalder ethvert fra befordringskontrakten stammende krav mod operatøren for delvist tab, beskadigelse eller forsinket levering.

2. Kravene bortfalder dog ikke:

- a) ved delvist tab eller ved beskadigelse, hvis
 - 1) tabet eller beskadigelsen er fastslået efter artikel 54 inden rettighedshaverens modtagelse af det indskrevne rejsegods
 - 2) den konstatering, der skulle være sket efter artikel 54, alene på grund af operatørens fejl ikke er blevet foretaget
- b) ved ikke udvendigt synlig skade, som først fastslås efter rettighedshaveren modtagelse af det indskrevne rejsegods, hvis rettighedshaveren
 - 1) forlanger konstatering af skaden i henhold til artikel 54, straks efter at skaden er opdaget og senest tre dage efter modtagelsen af det indskrevne rejsegods og
 - 2) herudover beviser, at skaden er sket i tiden mellem overdragelsen til operatøren og udleveringen
- c) ved forsinket levering, når rettighedshaveren inden enogtyve dage fremsætter sit krav over for en af de i artikel 56, stk. 3, nævnte operatører
- d) når rettighedshaveren beviser, at skaden skyldes en fejl fra operatørens side.

Bilag til f. t. l. vedr. jernbane

*Artikel 60***Forældelse af krav**

1. Erstatningssøgsmål på grundlag af operatørens ansvar for passagerers død og tilskadekomst forældes:

- a) for passageren på tre år, regnet fra dagen efter ulykkestilfældet
- b) for andre erstatningsberettigede på tre år, regnet fra dagen efter passagerens død, dog senest fem år, regnet fra dagen efter ulykkestilfældet.

2. Andre krav stammende fra befordringskontrakten forældes efter et års forløb. Forældelsen indtræder dog først efter to års forløb, når det drejer sig om krav i anledning af en med forsæt eller unkladelse forvoldt skade, enten for med fortsæt at forvolde en sådan skade eller uden omtanke eller vel vidende om, at en sådan skade sandsynligvis ville ske.

3. Forældelsen efter stk. 2 løber:

- a) ved krav om erstatning for fuldstændigt tab fra fjortende dag efter udløbet af den frist, der er fastsat i artikel 22, stk. 3
- b) ved krav om erstatning for delvist tab, beskadigelse eller forsinket levering fra den dag, da udleveringen har fundet sted
- c) i alle andre tilfælde vedrørende befordringen af passageren fra den dag, da rejsehjemlens gyldighedstid udløber.

Den dag, fra hvilken forældelsesfristen regnes, medregnes ikke i denne frist.

4. [...]

5. [...]

6. I øvrigt gælder national ret for opsættelse og afbrydelse af forældelsesfristen.

KAPITEL VII

OPERATØRERNES INDBYRDES FORHOLD*Artikel 61***Afregning mellem operatørerne**

1. Hver operatør skal betale de andre deltagende operatører den andel af befordringsprisen, der tilkommer dem, som enten er opkrævet eller skulle have været opkrævet. Afregningsmetoden

mellem operatørerne fastsættes efter særlig aftale.

2. Artikel 6, stk. 3, artikel 16, stk. 3, og artikel 25 gælder ligeledes vedrørende forhold mellem efterfølgende operatører.

*Artikel 62***Regresret**

1. Den operatør, der efter nærværende fælles regler har betalt en erstatning, har ret til regres over for de operatører, der har deltaget i befordringen efter følgende bestemmelser:

- a) Den operatør, der har forårsaget skaden, er eneansvarlig for denne.
- b) Hvis flere operatører har forårsaget skaden, hæfter hver af dem for den skade, som denne har forårsaget; er det ikke muligt at fastslå hver operatørs ansvar, fordeles erstatningen mellem dem i henhold til litra c)
- c) Hvis det ikke kan bevises, at skaden er forårsaget af en eller flere operatører, fordeles erstatningen på samtlige operatører, der har deltaget i befordringen, med undtagelse af dem, som beviser, at skaden ikke er forvoldt af dem. Fordelingen sker i forhold til den del af befordringsprisen, der tilkommer hver enkelt operatør.

2. Hvis en af disse operatører er insolvent, fordeles den del, der påhviler denne, mellem alle de andre operatører, der har deltaget i befordringen i forhold til den del af befordringsprisen, der tilkommer hver enkelt.

*Artikel 63***Fremgangsmåde ved regres**

1. Den operatør, hos hvem der søges regres efter artikel 62, kan ikke bestride retmæssigheden af den af den regressøgende operatør foretagne udbetaling, når erstatningen er retsligt fastsat, efter at retssagen er behørigt forkyndt, og denne operatør har haft mulighed for at intervenere i sagen. Domstolen i hovedsagen fastsætter frister for forkyndelse og intervention.

2. Den operatør, der søger regres, skal søge alle operatører, med hvilke der ikke er opnået en mindelig ordning, under én og samme retssag; ellers fortabes regresretten over for de ikke indstævnedede operatører.

3. Domstolen skal afgøre alle de forelagte regressager ved én og samme dom.

4. Den operatør, der ønsker at gøre sin regresret gældende, kan indbringe sagen for en domstol i den stat, hvor en af de operatører, der har deltaget i befordringen, har sit hovedsæde eller den filial eller den afdeling, der har indgået befordringskontrakten.

5. Når søgsmålet skal anlægges mod flere operatører, kan den operatør, der har regresret, væl-

ge, ved hvilken af de kompetente domstole i henhold til stk. 4 sagen skal indgives.

6. Regressager kan ikke inddrages under erstatningssager, som er anlagt af rettighedshaveren i henhold til befordringskontrakten.

Artikel 64

Overenskomster om regres

Operatørerne kan frit aftale bestemmelser indbyrdes, der afviger fra artikel 61 og 62.

*BILAG II***MINDSTEMÅL AF OPLYSNINGER, SOM SKAL GIVES AF JERNBANEVIRKSOMHEDERNE OG/ELLER BILLETUDSTEDERNE****Del I: Oplysninger forud for rejsen**

Almindelige betingelser i forbindelse med kontrakten

Køreplaner og betingelser for den hurtigste rejse

Køreplaner og betingelser for de billigste rejser

Tilgængelighed, adgangsbetingelser og faciliteter i toget for handicappede og bevægelseshæmmede personer

Mulighed og betingelser for at medtage cykler

Adgang til pladser i ryger- og ikke-rygerkupeer, første- og andenklasseskupeer samt liggevoгне og sovevoagne

Enhver hændelse, som kan afbryde eller forsinke rejsen

Servicetilbud i toget

Procedurer for udlevering af bortkommen bagage

Procedurer for indgivelse af klager.

Del II: Oplysninger på rejsen

Service i toget

Næste station

Forsinkelser

Vigtigste tilslutningsforbindelser

Sikkerhedsforhold

*BILAG III***MINIMALE STANDARDER FOR SERVICEKVALITET**

Oplysninger og billetter

Forbindelsers punktlighed og generelle principper for behandling af trafikforstyrrelser

Aflysninger af togforbindelser

Rengøring af togvoagne og stationsbygninger (luftkvalitet i vognene, hygiejniveaueu på toiletterne osv.)

Tilfredshedsundersøgelser blandt kunderne

Klagebehandling, refusion og erstatning for ikke-opfyldelse af servicekvalitetsstandarderne

Assistance til handicappede og bevægelseshæmmede personer.

¹⁾ EUT C 221 af 8.9.2005, s. 8.

²⁾ EUT C 71 af 22.3.2005, s. 26.

³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 28.9.2005 (EUT C 227 E af 21.9.2006, s. 490), Rådets fælles holdning af 24.7.2006 (EUT C 289 E af 28.11.2006, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 18.1.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 25.9.2007 og Rådets afgørelse af 26.9.2007.

⁴⁾ EFT C 137 af 8.6.2002, s. 2.

⁵⁾ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF (EUT L 141 af 2.6.2007, s. 63).

⁶⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31. Ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁷⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

⁸⁾ EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

⁹⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

¹⁰⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29). Senest ændret ved direktiv 2004/49/EF.

¹¹⁾ Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure (EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59).

Til lovforslag nr. L 145. Skriftlig fremsættelse (25. februar 2009)

Transportministeren (Lars Barfoed):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om jernbane (Supplerende regler som følge af passagerrettighedsforordningen mv.)

(Lovforslag nr. L 145).

Formålet med lovforslaget er at supplere passagerrettighedsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser) med enkelte bestemmelser.

Forordningen omhandler i hovedsagen forholdet mellem jernbanepassagererne og jernbanevirksomhederne bl.a. med hensyn til billetter, reservationer, forsikring, forskudsbetaling ved dødsfald eller skade, erstatningsansvar ved forsinkelse eller refusion og omlægning af rejsen, forhold vedr. handicappede og bevægelseshæmmede personer og passagerernes personlige sikkerhed (security).

Forordningen gælder direkte i Danmark, når den træder i kraft den 3. december 2009. Lovforslaget indeholder bestemmelser, der supplerer forordningen.

Det foreslås således, at jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser suppleres med oplysninger om passagerernes rettigheder efter passagerrettighedsforordningen.

Passagerrettighedsforordningen udelukker ikke, at jernbanevirksomhederne kan tilbyde kontraktbetingelser, der er gunstigere for passageren end det, der følger af forordningen.

Jernbanevirksomhederne skal derfor i forretningsbetingelserne udarbejde en samlet fremstilling af de rejsendes rettigheder og forpligtelser, som jernbanevirksomheden tilbyder passagererne.

Det bliver således på en praktisk og enkel måde muligt for passagererne at gøre sig bekendt med jernbanevirksomhedens samlede betingelser vedrørende befordringen, dvs. både de betingelser, der gælder i dag, de betingelser, der følger af forordningen, og de eventuelle gunstigere betingelser, som jernbanevirksomheden herudover vil tilbyde.

Endvidere foreslås, at der fastsættes regler om sanktioner for overtrædelse af forordningen, om planlægning mv. vedr. sikring af passagerernes personlige sikkerhed (security) og om klage til Jernbaneklagenævnet over forhold vedr. passagerrettighedsforordningen.

Herudover foreslås mindre ændringer vedr. lokomotivføreruddannelsen og enkelte andre justeringer.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Det Høje Tings velvillige behandling.